THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
385.06
VE
1928

CENTRAL CIRCULATION BOOKSTACKS
The person charging this material is responsible for its return to the library from which it was borrowed on or before the **Latest Date** stamped below.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University.

TO RENEW CALL TELEPHONE CENTER, 333-8400

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY AT URBANA-CHAMPAIGN

OCT 22 1992

DEC 0 9 1992

When renewing by phone, write new due date below previous due date. L162

Digitized by the Internet Archive
in 2026 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/zeitungdesverein1928vere

ZEITUNG

DES

VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN

ACHTUNDSECHZIGSTER JAHRGANG

1928

BERLIN
VERLAG: VEREIN DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN
1928

INHALTSVERZEICHNIS

DES JAHRGANGS 1928

DER ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN

A. Aufsätze.

1. Sachfolge.

Abdichtung massiver Bauwerke. 679.
Aberfertigungsdienst. Mechanisierung unter Berücksichtigung des Magdeburger Verfahrens zur Abfertigung von Freibetragssendungen. 971.
— Beschleunigung der Abfertigung von Zügen mit Durchgangswagen auf den Bahnhöfen. 1385.
Alkoholgenuß, mäßiger, als Unfallursache. 1361.
Amerika. Landstraßenverkehr. 1296.
Amerikanische Eisenbahnen. Länge und ihre Einleitung Ende 1926. 1260.
Anatolische und Bagdadbahn. Betriebliche Verhältnisse und Verkehrsbestimmungen. 734.
Angleichung des deutschen und österreichischen Verkehrs. Verhandlungen. 453.
Anhalter Bahnhof. Tunnel. 425.
Anschauung, ein Mittel der Erziehung zum Denken. 1098.
Apenninendurchstich (Bologna—Florenz). 371.
Arbeitsvertrag für den Bereich der russischen Eisenbahnen. Abschluß. 728.
Aufwertung oder Umwertung bei Enteignungsentschädigungen. 697.
Auskunfterteilung durch Reichsfinanzbehörden. 154.
Ausstellung. „Die technische Stadt" in Dresden. 613.
— „Heim und Technik" in München 760.
— Intern. Presse — in Köln. 585. 1073.

Bahnhofsfahrordnung beim Fahrplanwechsel. 951.
Bahnübergänge und Kraftwagenverkehr. 508. 578.
Bahnunterhaltung. Menschenwirtschaft in der. 473.
Baugesinnung. Vorbildliche. 886.
Befehlsübermittlungswesen in Lokomotiv-Betriebswerken. 938.
Beförderungsrecht. Vereinheitlichung des europäischen. 1013. 1041.
Beförderungssteuer und Personenverkehr. Verordnung. 1207.
Behälterverkehr, 231. 853. 1377.
Bereitschaftsdienst des Zugbegleitpersonals. 67.
Bergbahnen. Österreichische u. schweizerische. 952.
Berliner Hafenanlagen. 889.
Betriebsvertretung. Hat eine für ungültig erklärte — übergangsweise bis zu einer gültigen Neuwahl im Amte zu bleiben? 156.
Bildpläne im Betriebe. 1336.
v. Breitenbrach. Ehrung des Staatsministers. 1333.
Bremse. Wirbelstromgleisbremse in Magdeburg-Buckau. 1353.
Brücke über den Rhein bei Buchs. 818.
Budapest. Der neue Handels- und Industriehafen. 327.
Bulgarische Staatsbahnen. Verkehr. 925.

Cauer. 70 Jahre. 157.

Danziger Eisenbahner. Klagerecht gegen die polnische Staatsbahnverwaltung. 609. 642.
Deutsche Reich. Das neue. 294.
Dienststellenleiter. Sind diese verfassungsmäßig berufene Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 1282.
Dienstvortragswesen. Bedeutung für die Amtsvorstände u. Dienststellenvorsteher. 481.
Dispatchingsystem auf der Tschechischen Staatsbahn. 1277.
Drucksachen. Vorschläge zur Vereinfachung der Verwaltung der verkäuflichen. 1255.
Duisburg-Ruhrorter Häfen. 869.

Einheitliche Zusatzbestimmungen des intern. Transportkomitees zum IÜG. und IÜP. 1225.
Eisenbahnbau- und Verkehrsordnung. 1089.
Eisenbahnbeiräte. 1199.
Eisenbahnbetrieb. Leistung und Wirtschaftlichkeit. 558.
Eisenbahnbetriebslehre. 233.
Eisenbahnbetriebsleitung. 497.
Eisenbahnbetriebswerke. Betrachtungen über die Aufgaben im Dampflokomotivbetriebe. 337.
Eisenbahnrecht. Verjährung. 862.
Eisenbahn- und Straßenbahn-Werkstättentagung zu Leipzig am 12. 3. 1928. 328.
Eisenbahn - Verkehrsordnung für Deutschland und Österreich 1015, für Tschechoslowakei 1070, für Ungarn 1102.
— — Änderungen des Entwurfs vom Januar 1928. 553.
— Grundzüge des Entwurfs zur neuen deutschen. 141. 195.
— Kostbarkeitsfrage. 292.
— Verhandlungen über die Angleichung des deutschen und österreichischen Verkehrs. 453.
Eisenbahnwesen in Sowjetrußland. 594.
Elektr. Eisenbahnen in Europa und Nordamerika. 454.
— Zugbetrieb von Görlitz bis Breslau. 295.
— — Rosenheim—Traunstein (—Salzburg). 449.
Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. Verhandlungen im Verkehrsausschusse des Nationalrates. 94. 121.
Elektrokarrenbetrieb für die Stückgutbeförderung im Eisenbahnverkehr in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung. 1022.
Elektrokarrendienst. 766.
Elsaß-Lothringen. 48 Jahre deutscher Verkehrsarbeit an den Eisenbahnen. 1227.
Englische Eisenbahnen im Jahre 1927. 707.
— Lage der. 1154.
Enteignungsentschädigungen. Umwertung oder Aufwertung. 697.

385.06
VE
1928

Entgleisung in Gleiskrümmungen. Sicherheit gegen. 1169.
Eröffnung des Bfs. „Ausstellung" der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. 1354.
Expreßgut. 225. 261.
Expreßgutverkehr und Abfertigungsmaschine. 1130.

Fahnenweihe in einer schlesischen Stadt. 710.
Fahrdienstvorschriften. Unstimmigkeit. 371.
Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Österreich. 919.
Fahrplanjahr 1928/29. 299. 373.
Fahrpreise für Kinder. 565.
Fährschiffverbindung Warnemünde Gjedser. 25 Jahre. 1042.
Feldeisenbahnwesen im Weltkrieg. 120.
Feriensonderzugkonferenz 1928. 528.
Finanzwirtschaft der russischen Eisenbahnen. Rückblick und Ausblick. 965.
Fließarbeit in der Eisenbahn-Güterabfertigung. 757.
Flugeisenbahnverkehr. 169.
— Fern-Ost. 1333.
Flugzeug und Eisenbahn in Amerika. 996.
Frachtbriefvorprüfung (Stempelapparat). 353. 1021.
Frankfurt (Main), 40 Jahre Hauptpersonenbf. 916.
Französische Eisenbahnen. Lage. 1232.
— Eisenbahngesellschaften im Jahre 1926. 69. 214.
im Jahre 1926. 69. 214.
Fremdenverkehr und Handelsbilanz in Österreich. 96.
Fremdenverkehrsstatistik Österreichs für das Jahr 1927. 838.
Frosthügel und Schlagstellen im Eisenbahnbau. 1179.

Gasfernversorgung und Reichsbahn. 197. 829.
Gedingeverfahren auf Güterböden u. Umladehallen. 1310.
Großgleichrichter. Neue Errungenschaften im Bau für elektrische Bahnen. 1149.
Großraumgüterwagen. Verwendung im Kohlenverkehr. 482. 732.
Güterabfertigungsdienst. Ermittlung der Arbeitsleistungen und Selbstkosten. 482.
— Hilfsmittel im. 266.
Güterbeförderungsvorschriften. Streifzüge durch die neuen. 312.
Güterwagenbenutzung. Formen gemeinschaftlicher. 441.

Hafenanlagen. Berliner. 889. Hafenanlagen Duisburg-Ruhrort. 869.
Hafraba, 393. 408. 511.
Haftpflichtgesetz. Betrieb, Betriebsgefahr und Betriebsunfall. 669.
Haftung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Unfälle, die ihre Beamten bei Dienstreisen in Kraftfahrzeugen erleiden. 994.
— (zivilrechtliche) der Reichsbahnbeamten. 309.
Hamburg—Triest. Tarifkampf. 801.
Haus Gartenheim G. m. b. H. 47.
Heidelberger Bahnhofsbauten. 647.
Hemmschuh und Gleisbremse. 529.
Hunde. Reichsbahndiensthund und die Dressuranstalt der Reichsbahndirektion Berlin. 620.

Intern. Kongreß für offizielle Fremdenverkehrspropaganda. Ergebnisse. 1134.
— Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und den Eisenbahnfrachtverkehr. 1013. 1041.
— — über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. Bedeutung und Tragweite der Vorschriften polizeilicher Art. 260.
— — — Zusatzbestimmungen, einheitliche, des intern. Transportkomitees. 1225.
— — über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei. 53. 57. 525. 909.
— — für den Güterverkehr. Muß für jeden in der Anlage I aufgeführten Gegenstand ein besonderer Frachtbrief ausgestellt werden? 937.

Jubiläen. Fährschiff - Verbindung Warnemünde — Gjedser. 25 Jahre. 1042.
— Frankfurt—Bebra—Berlin. Sechzigster Jahrestag der Eröffnung. 1338.
— Frankfurt (Main), 40 Jahre Hauptpersonenbf. 916.
— Österreich. Bundesbahnen. Fünf Jahre. 1364.

Kalender für Unfallverhütung. 1330.
Kartei im Ermittlungsdienst auf großen Dienststellen. 999.
Kemmann 70 Jahre. 738.
Kinderheim in Westerham. 455.
Königliche Luftfahrt-Gesellschaft für die Niederlande und die Kolonien (K. L. M.) 1927. 1155.
Kostbarkeitsfrage im Entwurf der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. 292.
Körperschaftssteuerpflicht u. Reichsbahn-Gesellschaft. 124.
Kraftwagen und Eisenbahn in der Schweiz. 1357.
— — Vereinigten Staaten. 881.
— (Last-) als Schienenersatz im Unterwegsstückgutverkehr und im Stückgutnahverkehr. 701.
— und Schienenbahn. 253. 1389.
Kraftwagenverkehr und Bahnübergänge. 508.
Kupplung, automatische in Rußland. 483.

Landstraßenverkehr in Amerika. 1296.
Langsamfahrstelle. Befahren. 1364.
Lehrlingsvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 365.
Leistung und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetrieb. 558.
List, Friedrich, und seine Pariser Preisschrift: „Das natürliche System der politischen Ökonomie." 478.
Lochkartenverfahren für die Anweisung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse bei den Österreichischen Bundesbahnen. 1387.
— für die Zahlung und Abrechnung der Besoldungen und Versorgungsgebührnisse. 419. 921.
Lokomotive. Elektrische Versuchs-. 205. 334.
Londoner Untergrundbahnen. Betrieb und Verkehr. 1102.
Luftfrachtverkehr. Stand des. 1182.
Luftverkehr (Sommer-) 1928. 530.
— Ozean. 400.
Luftverkehrsrecht. 413.
„Menschenwirtschaft" in der Bahnunterhaltung. 473.
Mitteleuropäische Wirtschaftstagung.
Mittermeerfahrt. Wirtschaftliche Betrachtungen von einer. 1273. 534.

Nordische Stb. Wirtschaftliche Lage und Aussichten für die Zukunft. 1044.

Oberhausen (Rhld.). Umbau des Bahnhofes. 184.
Oberleitungswagen, elektr., in England. 235.
Omnibus. Benzinelektrischer. 355.
Omnibusverkehr der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in New York. 997. 1048.
Österreichischer Fremdenverkehr und Handelsbilanz. 96.
— — Fünf Jahre. 1364.
— Fremdenverkehrsstatistik für das Jahr 1927. 838.
— Tarifreform. 1230.
— Verkehrsentwicklung auf Grund der Kursbücher der Jahre 1918 bis 1928. 1181.
Österreichische Bundesbahnen. Elektrisierung. Verhandlungen im Verkehrsausschusse des Nationalrates. 94. 121.
— — Geschäftsjahr 1926. 125.
— — im Jahre 1927. 733.
— — Mechanisierung des Rechnungswesens. 395.
— — Rückvergütungsdienst. Maßnahmen. 705.
Ozean-Luftverkehr. Der zukünftige. 400.

Packwagen mit Einsatzkästen. 1197.
Personalheranbildung für den mechanisierten Güterabfertigungsdienst. 1205.
Petersdorf—Schreiberhau. 25 Jahre Eisenbahn. 267.
Platz nicht belegen. 1309.
Polizei. Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner. 633.
Polnische Eisenbahnwirtschaft. Aktuelle Fragen. 325.
Preisbildung bei der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt. 281.
Pressa Köln. Reichsverband der Eisenbahnvereine und seine Bestrebungen. 1073.

Rangierbahnhöfe. Neue Bezeichnung. 205.
Rationalisierung. Elemente der. 180.
Rechnungswesen. Mechanisierung bei der Unternehmung Österr. Bdb. 395.
Reichsbahn-Gesellschaft. Austausch von Arbeitskräften bei Entlassung von Arbeitern. 567.
— Bericht des Eisenbahnkommissars Leverve an die Reparationskommission v. 2. 12. 27. 92.
— Betriebssicherheit. 839.
— Gasfernversorgung. 197. 829.
— Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 1927. 777.
— Haftung für Unfälle, die ihre Beamten bei Dienstreisen in Kraftfahrzeugen erleiden. 994. 1337.
— Körperschaftssteuerpflicht. 124.
— Lehrlingsvorschrift. 365.

894134

Reichsbahn-Gesellschaft. Monatskarten. 1074.
— Personentarifreform. 1061.
— Personenverkehr nach dem Geschäftsbericht des Jahres 1927. 753.
— Steuern. Haus- und Grundsteuern in Bayern. 617.
— Traditionsfeier. 42.
— Wagenklassen. Verminderung. 504.
— Weinspediteure. Zusammenarbeit. 1229.
— Wirtschaftliche Anlagen. Können solche erstellt werden trotz Mangel an Kapital? 1389.
— Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen die. 85.
— Zwei-Klassensystem. Einführung zum 7. 10. 28. 993.
Reichsbahnpolitik. Hauptfragen. 581.
Reichsverband der Eisenbahnvereine auf der Pressa in Köln und seine Bestrebungen. 1073.
Reichsversorgungsgesetz § 98. Verstößt die Vereinbarung eines geringeren als des tariflichen Normallohns bei minderleistungsfähigen Rentenempfängern gegen. 368.
Reisehandbücher u. Reisebehelfe. 426.
Rheinbrücke bei Buchs. 818.
Rückblick auf das Jahr 1927. 1. 29. 61.
Rückvergütungsdienst der Österr. Bdb. Maßnahmen. 705.
Rüdlin. Exzellenz. †. 153.
Russisches Eisenbahnstatut von 1927. Neuerungen. 1147.
— Eisenbahnwesen. 594.

Schienenbahn und Kraftwagen. 253. 285.
Schnellgüterverkehr. Einheitskasten. 853.
— und Transportgefäß. 202.
Schußwaffen und Munition. Reichsgesetz, deutsches, vom 12. 4. 28, nebst Ausführungsverordnung. 974.
Schweiz. Bundesb. Finanzlage. 239.
Schwellen. Verbreitung der eisernen und hölzernen — in Deutschland. 1231.
Seilschwebebahn auf die Zugspitze 319.
Sicherheit gegen Entgleisung in Gleiskrümmungen. 1169.
Signale. Lichttagessignale bei den Österr. Bdb. 665.
Signalübertragung an Überwegen. 1145.
Spurkranzformen. Einfluß auf das Spurmaß bei Kopfschienen-Oberbau. 806.
Stahl im Wagenbau. 456.
Ständige Tarifkommission. Beschlüsse. 206. 650. 1283.
— 50 Jahre. 176.
Stapellauf der Bremen und Europa. 897.
Statistik der E. in den Vereinigten Staaten von Amerika. 513.
— der E. und die Ideen, die ihr heute zugrunde liegen. 469.
Stempelapparat für die Frachtbriefvorprüfung. 353. 1021.
Steuern. Haus- und Grundsteuern der DRG. in Bayern. 617.
Stückgutbeförderung durch Elektrokarrenbetrieb im Eisenbahnverkehr in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung. 1022.
Stückgutumladehalle in Chicago. 893.
Stückgutverkehr. Technische Fortschritte in den Einrichtungen für die Bedienung. 942.
— Verwendung von Behältern. 1377.
Stückgutverladung im „Container Service“ der amerikanischen E. 231.

Tarife. Gütertarif der deutschen E. insbesondere der DRG. 113. 148.
— Gütertarif, norwegischer. 596.
— Kohlentarif, deutscher, und seine Änderungen. 1040.
— Normalgütertarif. Einiges zu den Kritiken an der Neuordnung. 87.
— Personentarifreform bei der Rb. 1061.
Tarifarische und verkehrliche Maßnahmen der Dänischen Stb. zur Hebung des Verkehrs. 837.
— Zukunftsgedanken. 23.
Tariferhöhung im Güter- und Tierverkehr. 1037.
Technische Hilfsmittel. Weiterentwicklung für Verkehr und Industrie. 764.
Traditionsfeier der Deutschen Reichsbahn. 42.
Tunnel. Anhalter Bf. 425.
Turbogeneratoren zur elektr. Zugbeleuchtung von der Lokomotive aus. 1000.
Unfälle bei den engl. E. 533.
Unfallhaftung. 994. 1337.
Unfallstatistik. Ein Beitrag zur. 1249.
Unfallverhütung. Wie ich mir einen Abreißkalender für — denke. 1330.
Ungarische Staatsb. Haushaltsplan. 622.
Unkraut und seine Bekämpfung. 703.
Unterrichts- und Bildungswesen bei der Eisenbahndirektion des Saargebiets. 790.

Verbandfrachtsätze. Wie sind sie zu teilen. 1017.
Vereinigte Staaten. Statistik der E. 513.
— Eisenbahnen im Jahre 1927. 1390.
Verkehrsmittel. Auswahl. 1325.
Verschiebebahnhöfe. Erneuerung und ihre Folgen. 1117.
Verschiebelokomotiven. Mechanische Hilfsmittel für die Überwachung und Ausnutzung von. 989.

Wagenbau. Stahl im. 456.
Wagenklassensystem in den Oststaaten. 1311.
Wald-, Moor- und Heidebrände. 831.
Weinspediteure. Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn. 1229.
Weltkraftkonferenz in London vom 24. September bis 6. Oktober 1928. 1208.
Westerham, das neue Kinderheim des Verkehrspersonals. 455.
Wirbelstromgleisbremse in Magdeburg-Buckau. 1353.
Wirtschaftsführung. Neuerungen. 118. 349.

Zeitarbeiter. Einspruch gegen die Kündigung nach § 80 Ziff. 4 und § 83 der Betriebsräteverordnung. 781.
Zollgepäckverkehr. Neuer Behelf. 920.
Zugbeeinflussung. Optische. 725.
Zugbeleuchtung, elektr. durch Turbogeneratoren von der Lokomotive aus. 1000.
Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Preußen. 85.

2. Verfasserverzeichnis.

Adam. 1377.
Adolph. 1040.
Amling. 938.

Bach. 473.
Backofen. 1179.
Bäseler. 529. 853. 1145. 1197. 1353.
Baumgarten. 753.
Behre. 669.
v. Bezold. 781.
Blasse. 1073.
Blum. 120. 1325.
Bogsch. 327.
Boskamp. 319.
Brabandt. 205.
Brademann. 1355.
Breusing. 234.
Burger. 482. 701. 1229.
Busse. 413.

Calmberg. 85. 481.
Charitius. 197. 829.
Couvé. 757.

Dabelstein. 1042.
Deinlein. 96. 838. 1134.
Derikartz. 508. 1089. 1385.
Dresemann. 585.

Ebert. 456.
Eccardt. 974.
Engel. 231.
Ewert. 349.

Falkenbach. 1199.
Fesser. 989.
Friebe. 141. 553. 1015.
Fritze. Dr. 504.
Fritze. R. O. I. 921. 1061.
Föhlinger. 1227. 1338.

Genest. 697.
Giese. 281.
Gotter. 1098.
Gretsch. 235.
Grübel. 156. 368. 567.

Hahn. 1255.
Hartmann. Dr. 806.
Hartmann. R. O. I. Berlin. 1048.
Hartmann. R. O. I. Senftenberg. 951.
Hebler. 703.
Heil. 482.
Heinrich. 266.
Henz. 886.
Hermann. 154.
Herr. 441. 920.
Hochmann. 1387.
Hof. 510.
Hotsch. 118.

Hula. 1277.
Humbert. 337.

Jaeckel. 790.
Jahn. 1169.
v. Jezewsky. 919.
Jösch. 732.
Joseph. 169. 225. 261. 916.
Jughenn. 999.

Kaessbohrer. 1065.
Kaulich. 818.
Kayser. 971.
van der Kerk. 1155.
Kieckhöfer. 270.
Kleist. 371.
Kröner. 309. 617. 862. 995.
Kümmell. 1117.

Lankás. 525. 913.
Leibbrand. 497. 558.
Loening. 57. 292. 909.
Loew. 705.

Machate. 633.
Manthey. 620.
Martens. 1249. 1330. 1364.
Mehldau. 1336.
Meibohm. 831.
Meyer. 869.
Morhart. 801. 1273.
Müller, Orrie. 897.
Müller, R. 1361.
Müller, O. R. 647.

Neumann. 994. 1282. 1337.

Oefele. 400. 530. 1182. 1333.
Otto. 92. 294. 478. 581. 777.

Paetzold. 1037.
Paschasius. 997.
Paszkowski. 596. 837. 1044.
Pfeiffer. 184.
Poralla. 325. 594.
Przygode. 1208.

Reffler. 202. 312. 893. 1022.
Reithmayer. 1130.
Remy. 613.
Reuleaux. 665.
Runkel. 728. 965.
Rust. 1021.
Rüter. 734.

Scheu. 881.
Schirmer. 454.
Schmid. 260. 565. 937. 1013. 1225. 1309.
Schmidt. Benno. 1231.
Schmidt. Walter. 609. 642.
Schmitz. 67. 1389.
Schubert. Elberfeld. 87.
Schubert. Wien. 1017.
Schulze. 942.
Spieß. 113. 148. 1296.
Stahl. 1310.
Stern. 23.
Steuernagel. 469.
Strothotte. 679.

Taschinger. 449. 760.
Taubert. 393. 512.
Timma. 1311.
Teubner. 253. 285.

Vater. 395.

Wegmann. 419.
Wehde-Textor. 1147.
Weinberg. 426. 534. 952. 1181.
Wernekke. 996.
Wesemann. 365.
Willmann. 1205.
Wosnik. 354. 1021.
Wulff. 1. 29. 61.

Zorn. 1354.

B. Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
— Abrechnungsstelle. 484.
— Aufnahme neuer Mitglieder. 739. 1106.
— Baustoffausschuß. Sitzung in Debrecen. 625.
— Bestimmungen über den Personen- und Gepäckverkehr und über den Güterverkehr. Neuordnung. 1065.
— Ständiger Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung. 48.
Stapff. Dr. Reichsbahndirektionspräsident. 60 Jahre. 484.

Deutschland.

Akademie des Bauwesens. 429.
Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. 598.
Alkoholmißbrauch u. Verkehrswesen. 1312.
Ansprüche aus dem Frachtvertrag. Zuständigkeit. 1234.
Ausflugsverkehr Deutschland—Schweden. 740.
Ausstellung. Eröffnung von drei. 485.
— „Pressa“ Köln. 240. 459.
— — Beteiligung der chinesischen Ostbahn. 463.
— — Reiseerleichterungen. 160.
— — Sichtvermerksgebühren. Ermäßigung. 657.
— „Reise und Verkehr“ in Hamburg. 515.
— für „Straßenbahnwesen“ in Essen. 624. 1050.
Autostraßen. Zur Frage der. 1107.
Bahnhofsverzeichnis. Amtliches. 687.
Bahnsteigkarten-Automat. Neuartiger. 1235.
Beamtenaustausch mit Brasilien. 25.
Behälterverkehr. Einführung auf der Reichsbahn. 1209.
Bergbahn. Seilschwebebahn auf den Schauinsland bei Freiburg (Brsg.). 899. 1184.
— im Harz. 875.
— Seilschwebebahn auf den Spindlerpaß im Riesengebirge. 376.
van den Bergh. Oberbaurat. Neunzig Jahre. 101.
Berlin—Antwerpen. Kürzeste Zugverbindung. 794.
Berlin. Fremdenverkehr. 73.
Berliner Ferienreiseverkehr. 794.
— Handelskammer. Jahresbericht. 25.
— Hoch- und Untergrundbahnen. Verkehr. 1074.
— Stadt-, Ring- und Vorortverkehr 1927. 535.
— — Elektrisierung. 624.
Besoldungsordnung der Reichsbahnbeamten. 71.
Beuthen (Oberschles.) Grenzbahnhof. 1209.
Blumengärtnereien auch bei den deutschen Bahnen. 375.
Breusing, Dr., Ministerial-Direktor. 75 Jahre. 485.
Brücke oder Damm zwischen Stralsund und Rügen. 402.
Brücken. Stettiner Oderbrücken. 536.
Bund zur Förderung der Farbe im Stadtbild. 459. 748.

Denicke. Eisenbahndirektionspräsident. †. 689.
Denkmal für die im Weltkriege gefallenen Eisenbahner. 1264.
Dessau—Wörlitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 656.
Deutsch. Geheimrat. 515.
Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik. 1338.
— Maschinentechnische Gesellschaft. 571. 1074. 1158. 1339.
— Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. Berlin. 188. 1050.
Deutsches Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung (Diwiv). 571. 955. 1235.
Dienststellen-Vorsteher. Sonderlehrgang über ihre wirtschaftlichen Gegenwartsaufgaben. 159.
Dolmetscher- und Abholdienst auf Bahnhöfen. 822.
Drahtseilbahn zum Spindlerpaß. 1158.
Duisburger Bahnhofsvorplatz. 571.
Dütting. Oberbaurat. †. 357.

Einheitskurzschrift. Amtl. 485.
Eisenbahn-Verkehrsordnung. 98. 127. 141. 159. 195. 302. 402. 485. 535. 793. 820. 842.
Eisenbeton. Wesen u. Formgebung. 1313.
Eisenbahnwissenschaftliche Vorträge bzw. Vorlesungen in Berlin. 427. 1075.
— in Frankfurt (Main). 459.
— in Leipzig und Chemnitz. 73.
— in München. 1075. 1185.
— in Saarbrücken. 899.
— in Stuttgart. 159.
Elektrischer Betrieb auf der Strecke Breslau—Königszelt. 100.
Eröffnung von Strecken usw. 515. 571.
— „Ausstellung“. Berliner Bf. 1338.
— Dortmund—Münster. 1184.
— Eichkamp. Bf. 926.
— Gelsenkirchen-Bismarck. Bf. 271.
— Gesundbrunnen-Neuköllner Schnellbahn (G.-N.-Bahn). 188. 427.

Eröffnung von Strecken usw.
— Geyersdorf — Mildenau — Königswalde (Erzgeb.). 535.
— Heerstraße. Bf. 926.
— Königsberg. Güterbf. 1001.
— Königsberg-Nord. Personenbf. 458.
— Leinfelden — Waldenbuch. Nebenbahn. 656.
— Mikultschütz—Brynnek. 874. 1136.
— Neckarsteinach—Schönau bei Heidelberg. 1209.
— Schömberg—Rottweil. 1157.
— Verden (Aller)—Rotenburg. 356.
— Zwiesel—Bodenmais. Nebenbahn. 975.
Eutin—Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. 687.
Expreßgutverkehr nach dem Orient. 49.

Fahndungs- und Streifdienst der Rb. Tätigkeit. 270.
Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsreisen. 212.
Fährschiffe (Saßnitz-). Passagierräume. Verbesserung. 656.
Fährverkehr. Deutschland—England über Zeebrügge—Harwich. 191. 1234.
— über den Fehmarnsund. 249.
— Warnemünde—Gjedser. 127.
Fahrkarten. Ostseebäder-Rückfahrkarten in Österreich und der Tschechoslowakei erhältlich. 571.
Fahrkartenschalteranlage im Frankfurter Hauptpersonenbf. 1393.
Fahrplan (Sommer- 1929). Neue Züge. 1312.
— Berlin—Ägypten. 100.
— FD-Zugabteil. 485
Fahrpreisermäßigung für den Besuch deutscher Messen. 1136.
Flugeisenbahn. Personenverkehr. 794. 976.
Frachtbriefe. Aufbrauch. 875.
„Frei-Haus"-Lieferungen. Stellung der Reichsbahn zu. 1029.
Fremdenverkehr. Kursus der Handelshochschule über. 657.
Friedrich-List-Gesellschaft. 428.

Gepäckverkehr mit Griechenland. 72.
General Passenger Agents Association. New York. 1050. 1074.
Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. 598.
Graßmann. Dr., Ministerialdirektor. †. 516.
Güterverkehr. Deutsch-südslawischer. 793.

Halberstadt — Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. 768.
Hamburger Hafenverkehr. Verbilligung. 403.
— Kaiverwaltung. Jahresbericht 1927. 842.
Hamburg—Triest-Verkehr. 714.
Handelsvertrag. Deutsch-litauischer. 1315.
Haus der Technik. 272. 1075. 1185.
Hering. Ober- und Geh. Regierungsrat a. D. 1050.
Holtze. Ministerialdirektor a. D. †. 688

Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. 330.

Jahn. Ministerialdirektor a. D. 330.
Jubiläen. Eisenbahn Berlin—Potsdam. 90 Jahre. 1158.
— Ständige Tarifkommission. Fünfzig Jahre. 159.

Kaskel. Professor. †. 1136.
Kießling. Ministerialdirektor. 330.
Kindermann. Eisenbahndirektionspräsident a. D. 70 Jahre. 1185.
Kirchhoff. Ministerialdirektor a. D. 516.
Klagerecht der Danziger Eisenbahner gegen die polnische Staatsbahnverwaltung. 609. 642.
Kluge. Reichsbahndirektionspräsident, Dr. Ing. e. h. 688.
Kohlenstaub. Merkblatt. 270.
Kraftwagenverkehr. Denkschrift. 428.
Kunz. Geheimrat. Übertritt in den Ruhestand. 272.
Kur- und Genesungsheim in Sachsen. 1136.
Kursbuch. 2. Winterausgabe. 1288.

Landeseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Frankfurt, Mainz und Kassel. 329. 1106.
— Hannover. 427. 1049.
— Magdeburg. 976.
Lautsprecher auf Bahnhof Berlin Zoologischer Garten. 1158.
Leese. Ministerialdirektor a. D. Siebzig Jahre. 1185.
Leipziger Frühjahrsmesse. 72. 189. 241. 403.
— Herbstmesse. 714. 768.
Lohnforderungen der Eisenbahn-Gewerkschaften. 270. 375.
Lokomotiven. Kohlenstaub. 100.
Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. 212. 356. 598.

Merkblatt zur Vermeidung von Gefahren beim Umgang mit Kohlenstaub. 270.
Merkzeichen (Intern.) für Versandgüter. 687.
Milchversorgung Berlins. 740.
Ministerwechsel im Reichsverkehrsministerium. 739.
Mitropa. Geschäftsbericht. 740.
— Wagenpark. Erweiterung. 657.
Mitteleuropäisches Reisebüro. 100. 127.
Museum. Deutsches. 514.

Nachnahmen im Expreßgutverkehr. 240.
Niederrheinische Verwaltungsakademien. 459.

Ostseeverkehr. 598.

Pavel. Baurat Dr. Ing. e. h. 241.
Personen- und Gepäckverkehre, direkte mit Sowjetrußland. 793.
— zwischen England und den Niederlanden mit Polen und den baltischen Staaten. 127.
Pfeil. Robert. 330.
Platzkarten für Vor- und Nachzüge im Weihnachtsverkehr. 25.
— nach dem Auslande. 485.
Privatgleisanschlüsse. Pauschgebühren. 188.
Pullmanzug. 127.

Rangierfunk. 127.
Regentalbahn-Aktiengesellschaft. 159.
Reichsbahnausbesserungswerk Tempelhof. 1049.
Reichsbahnauskunftei für den Güterverkehr. 128. 597.
Reichsbahndirektion Berlin. Erweiterungsbau. 271.
Reichs-Diwiv-Kursus in Leipzig. 189.
Reichsbahn-Gesellschaft. Ausnahme- und Durchfuhrausnahmetarife. Zusammenstellung. 768.
— Behälterverkehr. Einführung. 1209.
— Bahnanlagen. Verschönerung. 1312.
— Besoldungsordnung der Beamten. Neuregelung. 71.
— Betriebssicherheit. Ausschuß zur. 874. 1136.
— Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank. 188.
— Elektrisierung. 356.
— Fahndungs- und Streifdienst. 270.
— Flugeisenbahn - Personenverkehr. 794. 976.
— Geldbeschaffung. 159.
— Geschäftsanweisung für Amtsvorstände. 515.
— Milchfürsorge. 1339.
— Monatsergebnisse. 98. 210. 374. 456. 568. 712. 820. 926. 1048. 1156. 1261. 1391.
Personalnachrichten. 50. 101. 160. 212. 272. 330. 376. 429. 459. 517. 571. 657. 740. 875. 976. 1075. 1136. 1210. 1312. 1366.
— Prämien. Gewährung von. 1209.
— Preisausschreiben. 1366.
— Preise für Erfindungen. 302.
— Sonderfahrten. 1184.
— Tariferhöhung. 975.
— — Denkschrift. 597.
— — Entscheidung des Reichsgerichts. 954.
— — und Reichsregierung. 655. 820.
— Tarifwünsche der Wirtschaft. Ausführungen der Rb. 48.
— Unterrichts- u. Bildungsausschuß. 1234.
— Verkehrsagentur für die Schweiz. 1136.
— Verkehrsleistung. Oktoberfest in München. 1106.
— Veröffentlichungen der Rb. in englischer Beleuchtung. 1184.
— Verwaltungsrat. 127. 375. 568. 874. 1048. 1366.
— Wagenpark. Ergänzung. 1312.
Reichsbahnkalender im französischen Urteil. 329.
Reichsbahnzeitsignal. Mitbenutzung. 1265.
Reichsbahn-Zentralschule Brandenburg-West. 356.
— — in Hanau. 899.
Reichseisenbahnrat. Sitzung des Ständigen Ausschusses. 240.
Reichskursus für wirtschaftliche Verwaltung. 1265.
Reisebüro auf dem Feldberg. 189.
— neues, in Berlin. 376. 955.
Reiseerleichterungen nach England. 376.
Reisekissen. Vermieten von. 1265.
Reisen, kurze, nach Schweden ohne Paß. 428.
Reiseverkehr durch die Festspiele. 272.
„Rheingold"-Zug. 570.
— — Neue Wagen. 1339.
von Ries. Geh. Rat. 90 Jahre. 928.

Schienenbahnen und Kraftwagen. 240.
Schinkelpreis. 329.
Schlaf- und Speisewagen. Benutzung. 128.
Schnelltriebwagen auf den elektrisch betriebenen Strecken Mitteldeutschlands. 271.

Schwabach. Geheimrat. †. 50.
Sichtvermerk. Aufhebung im Verkehr mit England. 25.
— mit Italien 1001.
— mit Lettland. 688.
— mit Norwegen. 159.
Sieburg. Rechnungsrat. 80 Jahre. 1185.
Signale. Hornsignale bei Einfahrt von Zügen. 240.
Soetbeer, 25 Jahre Geschäftsführer des Verkehrsausschusses. 429.
Sommerzeit. Westeuropäische. 402
Spediteur-Bedingungen. Allgemeine deutsche. 1185.
Spediteurtag 1928. 485.
Staatswissenschaftliche Fortbildungskurse in Stettin. 271. 1050.
Ständige Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn. Niederschriften. Neubestellungen. 72. 1393.
Stapff. Reichsbahndirektionspräsident. 60 Jahre. 484.
Staubtechnik. Fachausschuß für. 302.
Stettiner Erzeinfuhr. 50.
Stieger. Exzellenz. 85. Geburtstag. 50.
Stilke, Hermann †. 714.

Tarif. Gütertarif. Deutsch- und litauisch-sowjetischer. 656.
— — Neue Wagenladungsklasse. 356.
— Güter- und Tiertarife. Erhöhung. 1029.
— Luftfrachttarif. 598.
— Riviera. 1264.
Tariferhöhung bei der Reichsbahn. 655. 793. 820.
— Denkschrift. 597.
— Tarifermäßigung für Frachtstückgüter. 271.
Tarifverzeichnis. 159.
Technische Hochschule. Metallographische Ferienkurse. 73.
Tecklenburg. Reichsbahndirektor a. D. 515.
Trajektverkehr auf dem Bodensee. 271.

Unfälle. Stellung der Reichsbahn-Hauptverwaltung. 739.
Unglück bei Dinkelscherben. 842.
— bei Fürth (Siegelsdorf). 656. 713.
— im Münchener Hauptbf. 793.

Verband Deutscher Elektrotechniker. 33. Jahresversammlung. 714.
Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen. Hauptversammlung. 1107.
Verein der Tarifeure. 241.
Verein Deutscher Ingenieure. 67. Hauptversammlung. 688.
Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen E. V. 1030.
Vereinigung von höheren technischen Reichsbahnbeamten in Köln. 1210.
Verkehr nach dem Fernen Osten. 626. 628. 656. 749. 1032. 1139. 1292.
Verkehrsagenturen für den Güterverkehr auf dem Balkan. 375.
Verkehrstagung in Hannover. 1210.
Verkehrswerbung 1927. 73.
— für München und Südbayern. 128.
Verkehrswesen und Alkohol. 1158.
Verkehrswissenschaftliche Tagung in Köln. 598.
Verwaltungsakademie Berlin. Fortsetzung der Ferienkurse. 73. 100. 740. 955.
— — Neunter Jahrestag. 1050. 1107.
— — Vorlesungsverzeichnis. 189. 302. 794. 875. 1001.
— Leipzig. 376.
Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 127. 767. 793. 874. 1029. 1366.
Vögele. Geheimer Kommerzienrat. †. 459.
von Völcker, Präsident †. 1366. 1393.

Wanninger. Reichsbahnoberrat Dr. †. 875.
Wintersportgeräte. Abfertigung. 1287.
Wirtschaftslage im Februar. 275, im März 1928. 376.

Zentralstelle zur Bestimmung der während der Eisenbahnbeförderung gestohlenen, später aber beschlagnahmten Textil- und Seidenwaren. 1136.
Zollerklärungen im Verkehr nach der Tschechoslowakei. 376.
Zugverkehr, pünktlicher. Englisches Urteil. 535.

Österreich.

Angleichung des deutschen u. österr. Verkehrs. Verhandlungen. 453.
Arbeiter, ausländische. Beschränkung der Aufnahme bei den Bdb. 459.
Außenhandel 1927. 160. 241. 377. 516. 599. 741. 843. 976. 1107. 1211. 1314. 1393.

Bahngendarmerie. 10 jährige Bestandfeier. 1393.
Bergbahnen. 102. 952.
— Burgenland. 128.
— Bürgeralpe. 190.
— Kanzelbahn. 73.
— Patscherkofelbahn. 536.
— Schnittenhöhe-Bahn. 160.
Bodenseeschiff. Neues. 843.
Brennersee. Neue Grenzstation. 403.
Brücke über den Rhein bei Buchs. 572.
Brückenumbau. 741.
Bundesbahnen. Auskunftsbüro in Stockholm. 190.
— Bahnhofsbauten. 689.
— Elektrisierung. 94. 101. 121. 189. 212. 241. 377. 624. 1030. 1265.
— Entwicklung. (Vortrag.) 1211.
— Fahrplan (Sommer 1928). 572.
— — (Winter 1928/29). 1158.
— Fünf Jahre. 1364.
— Geschäftsbericht 1926. 125.
— — 1927. 733.
— Gleisumbauten. 430.
— Lochkartenverfahren für die Anweisung der Ruhe- u. Versorgungsgenüsse. 1387.
— Personen- und Güterverkehr. 875.
— Sprechtag. 657.
— Rechnungswesen. Mechanisierung. 395.
— Rückvergütungsdienst. Maßnahmen. 705.
— Schienenbestellungen. 741.
— Signale. Lichttagessignale. 665.
— Tarifreform. 1230. 1288.
— Verkehrsstatistik. 73. 161. 459. 517. 741. 875. 1030. 1108. 1235.
— Voranschlag 1929. 1289.
— Vorstand. 1393.
— Vorträge, eisenbahndienstliche. 272.
— Wagenbestellungen. 429.
— Wechsel in der Leitung. 1367.
Donau—Save—Adria-Eis.-Ges. 741.
Durchfuhrverkehr. 689.

Eisenbahnverkehrsordnung, neue. 377. 453. 536. 624. 657. 1030.
Elektrisierung der Strecke Wien—Salzburg. Sachverständigengutachten. 794.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 459. 517.
Europäische Fahrplan- u. Wagenbeistellungskonferenz. 1211.

Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge. 919.
Fahrkarten. Ausflugsrückfahrkarten mit Hotelbegünstigung. 1314.
Foest-Monshoff, Generaldirektor. 1367.
Fremdenverkehr. 599.
— und Handelsbilanz. 96.
— zwischen Österreich u. Ungarn. 1339.
Fremdenverkehrsstatistik für das Jahr 1927. Ergebnisse. 838.
Fremdenverkehrstagung. 1265.

Gepäckaufgabestelle der Bdb. in Wien. 689.
Güterverkehr auf der Donaustrecke 1927. 1235.

Hoteldirektorenkursus. 190.

Intern. Kongreß für Brückenbau und Hochbau. 1076.

Kaun. Ministerialrat. †. 929.
Kohlenwirtschaft 1927. 212.
Kraftwagenfahrten der Postverwaltung im Jahre 1928. 460.

Markprioritäten der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 241.
Maschat. Dr. Generaldirektor. 1367.

Österr. Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft in Wien. 330.
Osterverkehr. 430.

Personen- und Gepäckverkehre, direkte, mit Rußland, Tschechoslowakei und Italien. 793.
Privatbahnen. Einlösung von. 50.

Reinhardt. Ministerialrat a. D. †. 1367.
Reiseverkehr mit Norwegen. 190.
Rheinbrücke bei Buchs. 572.

Sängerbundesfest. Deutsches. 842.
Scheichl. Sektionschef. †. 1030.
kehr mit der Tschechoslowakei. 379.
Schleppbahn Felixdorf—Tattendorf. 572.
Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr. 102.
Sichtvermerk. Aufhebung im Ver-

Tarife. Gütertarife. Österreichisch-adriatische. 243.
— — Neuausgabe. 74.
— Personentarife der Bdb. 50.
— Verbandstarife. Adriatische. Neue. 74.
— — Polnisch-österr. 930.
Trnka. Vorstandsmitglied. 1393.

Verband der großen nationalen Reiseverkehrsorganisationen. 1050.

Verkehrsentwicklung auf Grund der Kursbücher der Jahre 1918—1928. 1181.
Verkehrsfragen. 160. 189.
Verkehrsverbesserungen mit dem Balkan. 101.

Wanderungsbewegung. 794.
Wiener Straßenbahnen. 1314.

Ungarn.

Arbeiter-Dienstordnung. 357.
Aufwertung bei den E. 241.
Ausstellung. Arbeiterschutz und Unfallwesen. 1051.
— Intern. Verkehrs— in Budapest 1929. 102.
Außenhandel. 844. 955. 1158. 1315. 1368.

Bahnschranken. Umbau der Budapester. 51.
Balaton-Verkehr. 129.
Betriebsbeamtenlaufbahn. 330.
Betriebstantieme der Eisenbahnangestellten. 25.
Brand des Direktionsgebäudes. 929.
Brennholzbeschaffung der Stb. 1051.
Budapest als Fremdenstadt. 626.
— Handels- und Industriehafen. 327. 1290. 1368.
Budapester Hauptstädtische Verkehrs A. G. Generalversammlung. 795.
— Schnellbahn-Projekt. 74.

Donau—Save—Adria-Eis.-Ges. Betriebsergebnisse. 1186.

Eilzugverbindung mit den Plattensee-Badeorten. 795.
Eisenbahn-Verkehrsordnung, neue. 1102.
Elektrizitätszentrale. Äußerung des Handelsministers. 129.

Fahrbegünstigungen ausländischer Staatsbürger bei dem Besuche ungar. Bäder. 272.
Fahrplan (Sommer). 486.
— (Winter). 1137.
Fahrpreisermäßigung bei den Stb. 331. 822.
Finanzergebnisse der E. 212. 331. 403. 843. 955. 1051. 1186. 1236. 1368.
Fremdenverkehr. 25. 272. 573. 1159.
— Förderung durch den Donauverkehr. 102.
Fremdenverkehrsrat. 626. 955. 1137.
Fremdenverkehrsverband. 50.

Gordon, Robert. † 1030.

Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Italien. 843.
Hermann. Handelsminister. Ehrung. 1266.

Intern. Kongreß für offizielle Fremdenverkehrspropaganda. 1134.

Kohlenförderung. 1051.
Kohlenfrage. 1314.
Kraftwagenverkehrs - Unternehmen der Stb. 377.

Landeskongreß der ungar. Kaufleute. 1315.
Landwirtschaftliche Bahnen. 1266.
Lokomotive. Herstellung der 5000. 357.
Londoner Reise des Handelsministers. 977.

Obligationen. Behandlung ehem. ungar. in den Nachfolgestaaten. 1236.
Österr. Verkehrsgesellschaft. Besuch in Budapest. 741.

Personalberichte. 74. 102. 161. 272. 304. 331. 518. 690. 742. 956. 1137.

Radioeinführung bei den Stb. 331. 1290.
Reisehandbuch. 1051.

Schadenersatzansprüche gegen Verkehrsanstalten. Valorisierung. 536.
Schnellzugverbindung zwischen Budapest u. der Riviera. 1236.
Seeschiffahrtsunternehmungen. Subventionierung. 1340.
Sportleben bei den Stb. 129.
Staatsbahnen. Betriebsergebnisse. 517. 537.
— Elektrisierung. 241.
— Finanzlage. 212. 331. 403. 843. 955. 1051. 1186. 1236.
— Haushaltsplan. 622.
— Wohnungsfürsorge. 1340.
Ständige Tarifkommission der E. 625.
Studienreise nach Deutschland. 460.

Talbotanleihe. Emission. 599.
Tarifbegünstigungen für Futter. 1108.
Tarife. Ausfuhr- und Durchfuhrtarife der Stb. 302.
— Getreideausfuhrtarife. 1393.
— Gütertarif. Ungarisch-adriatischer. 243.
Tariffragen. 1339.
Tarifrevision. 976.
Titelfrage der höheren Eisenbahnbeamten. 129.
Transportkomitee. Konferenz. 658.
Triebwagenverkehr. 714. 1001. 1314.

Ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtsklub. 517. 715.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Baustoffausschuß-Sitzung in Debrecen. 625.
Verkehr am St. Stephantage. 1030.
Verkehrsanschlüsse, intern., und. Verkehrswerbung. 377.

Warenverkehr mit Deutschland. 102.
Wassertechnische Investitionen. 1290.
Wirtschaftsministerium. Errichtung. 977. 1030.

Niederlande.

Ahaus-Enscheder E. 378.
Außenhandel. 1076. 1236.

Bahnübergänge. 658. 715.
Betriebsergebnisse der E. 768. 795. 929. 1340.
Büroarbeiten. Mechanisierung. 795.

Einnahmen der E. 213. 537. 1031. 1108. 1236.
Eisenbahnerholungsheime. Bau. 1077.
Elektrisierung der E. 537.
Engeringh. Stellv. Generaldirektor. 658.

Fahrkarten. Zurücknahme für Ausflugszüge. 537.
Feuerversicherungsvertrag der E. 1186.

Gebührenermäßigung. 715.

Holländische Elektrische Eisenbahn-Gesellschaft. 769.

Intern. Psychotechnischer Kongreß. V. 1052.

Kantine. Eröffnung in Holland. 1236.
Königl. Luftfahrt-Gesellschaft für die Niederlande und die Kolonien (K. L. M.) 1927. 1155.

Lokaldividenden für das Jahr 1927. 769.

Museum. Wiedereröffnung. 1368.

Nederland-Expreß den Haag—Genua. 900.
Niederländisch-Indische Eis.-Ges. 658. 690.
Nord-Friesische Nebenbahn-Gesellschaft. 900.

Personalnachrichten. 1236.

Ringbahn bei Amsterdam. 929.

Schokolade- und Zigarettenautomaten in Personenzügen. 1031.
Sonderzüge. Ermäßigte Fahrpreise und Regenversicherung. 822.

Tarife. Güterverkehr, direkter, mit den nordischen Staaten. 899.

Verkehrsbüro, österr., für Holland. 977.

Zeitschrift „Spoor & Tramwegen". 795.
Zollabfertigungsgebühr. Herabsetzung. 769.
Zwolle Blokzijl-Eisenb.-Ges. 795.

Übrige europäische Länder.

Belgien.

Bahnbauten. 575.

Fährverkehr. Zeebrücke — Harwich. 191. 1234.

Kraftwagenverkehr auf den Staatsbahnen. 796.

Staatseisenbahn-Gesellschaft. Wirtschaftsbericht. 488.

Tarife. Gütertarife. Erhöhung. 305. 381. 431. 488.

Verkehrsmittel. Zusammenarbeit. 333.

Danzig.

Abkommen. Polnisch-Danziger. 930.

Danziger Eisenbahner. Klagerecht gegen die polnische Staatsbahnverwaltung. 609. 642.

Eisenbahnanlagen. Ausbau. 332.

Eisenbahnverkehrsordnung. Abänderung. 690.

Frachtbriefstempel. Aufhebung bei polnischen Eisenbahntransporten. 1031.

Tarif- u. Beförderungsvorschriften, polnische. Ausdehnung auf das Gebiet der Freien Stadt Danzig. 1237.

Dänemark.

Personenwagen, neue, im Vorortverkehr. 715.

Schiffsverbindung Kiel—Korsör. 1237.
Schwellen. Stellungnahme zur Frage der Holz- und Eisen-. 242.
Staatsbahn. Jahresbericht 1927/1928. 1186.
— Tarifarische und verkehrliche Maßnahmen zur Hebung des Verkehrs. 837.
— Wirtschaftslage. 1044.

Statistischer Vergleich zwischen den nordischen Eisenbahnen. 929.

Tarif. Gütertarif, direkter, mit den niederländischen, norwegischen u. schwedischen Stationen. 899.
— — Herabsetzung. 715. 1290.
— Personentarife. Herabsetzung. 876.

Wegübergänge auf den Staatsbahnen. 358.

Zug, schnellster. 795.

England.

Ausfuhr aus Irland nach England. 745.
Ausschuß zur Beratung von Verkehrsfragen. 931.
Ausstand in den Bergwerken im Jahre 1926. Folgen. 1004.
Ausstellungen. Eisenbahnplakate. 539.
— zu Wohltätigkeitszwecken. 602.

Bahnbau. 1004.
— auf Malta. 877.
Bahnhofsomnibusse. 1003.
Bahnsteig. Beweglicher. 462. 601.
Behälterverkehr. 1239.
Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 1928. 903.

Dampfkutschen im Konkurrenzkampf gegen die Autos. 903.

Eisenbahnen. Betriebsergebnisse. 707. 1154.
— des Irischen Freistaates. 273.
— Wirtschaftsführung u. Finanzwesen. 1198. 1395.
Eisenbahnverkehr. Bestrebungen zur Hebung. 431.
— während des Schneewetters und Weihnachten. 106.
Eisenbahnwesen. Aus der ersten Zeit. 191.
Elektr. Betrieb der Südbahn. 770.
— Eisenbahnbetrieb. 163.

Fahrkarten auf Abzahlung. 845.
— Dauerkarten auf weite Entfernungen. 8. 77.
— London—Birmingham für 6 Schilling. 1267.
— Kennzeichnung. 538.
— Wochenendkarten. 1342.
Fahrplan (Sommer-). 431. 603.
Fährverkehr mit Schweden. 1187.
— Zeebrügge—Harwich. 191. 1234.
Feiertagsverkehr. 932.
Film. 1395.
Fischverkehr der London & Nordost-Eisenbahn. 1189.
Flugunternehmer. Eisenbahn als. 1319.
Flugzeug- und Schnellzugverbindung von London nach Schottland. 877.

Gütereinteilung. Neue. 1341.
Güterkursbuch. 1318.
Güterverkehr. Bestimmungen. Neue. 744.
Güterwagen. 244.

Hundefahrkarten für das Wochenende. 602.

Intern. Schlafwagengesellschaft, Verschmelzung mit den Cookschen Reiseunternehmen. 273.

Jagdverkehr nach Schottland. 978.

Kanäle und Eisenbahnen. 405.
Kanaltunnel. 957.
Kesselwagen für den Milchverkehr. 163.
Kleinbahnen. 845.
Kohlenverkehr. 1109.
Krafwagen und Eisenbahnen. 78.
Kraftwagenparade in London. 539.
Kraftwagenverkehr. 25 Jahre. 1053.
— bei der Großen Westbahn. 244.
— der irischen Eisenbahnen. 192.
Lohnherabsetzung. 902.
Lokomotivfahrten. Lange. 1053. 1343. 1395.
London—Edinbourgh ohne Zwischenaufenthalt. 1053. 1343. 1395.
Londoner Untergrundbahnen. Anleihe. 745.
— — Betrieb und Verkehr. 1102.
— — Fahrkartenverkauf. 132.
— — Filmaufnahmen. 603.
— — Neuerungen. 603. 743.
— — Straßenbahnen. Gemeinschaftsbetrieb. 1286.
— — Verkehr. Ungewöhnlicher. 744.

Metropolitan-District-Eisenb. 60 Jahre. 1318.
Musterkoffer. 602.

Nachnahmesendungen. 489.

Oberleitungswagen, elektr. 235.

Packkistenbeförderung. 575.
Personenverkehr der Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1928. 1109.
Pferde bei der Eisenbahn-Gesellschaft. 406.
Psychotechnik bei den Eisenbahnen. 660.

Reise-Vergünstigungen der Eisenbahnen. 191.
Reklame-Eisenbahnwagen mit Werbebemalung. 1109.
Rolltreppensystem. Das größte der Welt. 1239.

Schiffsverkehr der London, Midland & Schottischen Eisenbahn. 540.
Schlafwagen 3. Klasse. 745. 877. 1078.
Sichtvermerk. Aufhebung im Verkehr mit Deutschland. 25.
Sparkonten für Reisen. 845. 1341.
Sparsamkeitsaufforderung einer Eisenbahn. 1078.
Staatshaushalt und die Eisenbahnen. 602.
Stadtbahn von Cork. Stillegung. 191.
Stellwerk mit 311 Hebeln. 333.
Steuerentlastung der Wirtschaft u. E. 1341.
Straßenbahnverkehr der englischen Eisenbahnen. Gesetz. 979. 1268.

Taubenverkehr einer Eisenbahn. 1078.
Tarife. Neue. 162.
Tarifermäßigung für Erzeugnisse der Landwirtschaft. 1239.
Tiere, wilde, auf Reisen. 1342.

Umbau einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke in eine eingleisige. 1079.
Unfälle bei den Eisenbahnen. 533. 1139.
— Untersuchungen. 603.
Unglück bei Darlington. 743.
Untergrundbahnhaltestellen Charing Cross. Umbau. 1078.
Unwetter u. E. 1395.

Verkehrslehrlinge bei einer Eisenbahngesellschaft. 539.

Wagen, neue, für die Londoner Metropolitan-District-Eisenbahn. 1342.
Weltkraftkonferenz in London. 1208.
Werbetätigkeit, gemeinschaftliche, der E. 1394.
Wirtschaftslage der Eisenbahnen. 745.
Wohltätigkeitsanstalt der Eisenbahnen. 538.

Estland.

Bahnbauten. 487. 626. 900. 1137.
Baupläne. 378. 487.
Brückenbau der Staatsbahnen. 103.
Baudirektion der Eisenbahnverwaltung. 716.

Durchgangsverkehr. Russischer. 75. 190. 1031.

Eröffnung von Strecken usw. Orajöggi—Ikla. 242.
— Zintenhofener Brücke. 213.

Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge in den baltischen Staaten. 930.

Güterverkehr auf den Staatsbahnen 1927. 161.

Investitionen der Staatsbahnen im Budgetjahr 1928/1929. 51.

Kraftwagen und Eisenbahnen. Wettbewerb. 626.

Lokomotivbeschaffung für die Staatsbahn. 51. 331. 1137. 1341.
Lokomotiven, deutsche. 574.
Lokomotivwagenpark der Staatsbahnen. 75.

Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung. 103.

Reisebüro. Eröffnung. 600.

Schlafwagen. Schmalspurige. 103.

Tarife. Gütertarif. Neuer. 844. 1108.
Triebwagenverkehr. 844.

Wagenbestellung der Chinesischen Ostbahn. 75.

Finnland.

Bahnbauten. 213. 378. 1002.
Baupläne. 796.
Elektrisierung der Bahnen. 304. 1031.

Eröffnung der Bahn Ivensuu—Outokumpu. 1237.
— neuer Staatsbahnstrecken. 1108. 1292.

Fahrplan. Bessere Bahnverbindung mit Deutschland. 75.
Frachtvergünstigungen für gewisse Einfuhrwaren. 1077.

Lokomotivbestellungen der Staatsbahnen. 51.
Lokomotiven, neue. 1077.

Reiseverkehrs-Erleichterungen nach dem Ausland. 487.

Speisewagenverkehr. 51.
Staatsbahnen. Betriebsergebnisse im Jahre 1927. 486.
— Torfpulverheizung. 1394.
Staatsbahnen. Wirtschaftslage. 1044.
Statistischer Vergleich zwischen den nordischen Eisenbahnen. 929.
Wagenmangel. 716.

Frankreich.

Abkommen mit Luxemburg. 51.
Anleihen der Eisenbahnen. 405. 1317.
Ausgaben. Einschränkung bei den Eisenbahnen. 1077.

Behälterverkehr. 1239.
Blinklicht für schienengleiche Straßenkreuzungen. 359.

Canfranc. Grenzbf. 902. 1032.

Eisenbahnen. Betriebsergebnisse. 1332.
— Einnahmen. 69. 106.
— im Staatshaushalt. 162. 1370.
Eisenbahngesellschaften im Jahre 1926. 69. 214. Im Jahre 1927. 1160.
Elektrisierung der Südbahn. 902.
Elsaß-Lothringen. Einnahmen der E. im Jahre 1927. 1214.
— Elektrischer Betrieb bei den Eisenbahnen. 77. 877.
— Gehalts- und Lohnzulagen. 78.
— 48 Jahre deutscher Verkehrsarbeit an den Eisenbahnen. 1227.
— Staatsvorschüsse für die Eisenbahnen. 77.
Eröffnung der E. Nizza—Cuneo. 1369.

Fahrkarten zu ermäßigtem Preis. 359.
— für Familienreisen. Ermäßigte. 718.
Fahrplan. Vereinbarungen mit Spanien und Portugal. 162.

Gesellschaft für Nebenbetriebe bei der Südbahn. 488.
Getreidezug. 468.
Grenzbf. Canfranc. 902. 1032.
Güterkursbuch. 405. 1239.
Güterzüge mit Schnellzugsgeschwindigkeit. 1215.

Handelsabkommen mit der Schweiz. 380.
Handelsvertrags-Verhandlungen mit der Tschechoslowakei. Abschluß. 770.

Kanaltunnel. Beseitigung auf französischer Seite. 1000.
Krankenwagen. 381.

Milchversorgung von Paris. 718.

Paris—Corsica in 24 Stunden. 462.
Paris — Konstantinopel. Verkürzung der Reisedauer. 628.
Pariser Untergrundbahn. 162.
— Vorortverkehr. Neuerungen. 1189.
Personenwagen. Eiserne. 333.
Pilgerzüge von Irland. 1239.
Pyrenäenbahnen. 718. 823.

Reiseverkehr. Förderung. 718.
Ruhegehaltserhöhung bei den Staatsbahnen. 381.

Straßen-Übergänge, schienengleiche. Beseitigung in der Umgebung von Paris. 381.

Tarife und Eisenhüttenwesen. 691.
Tariferhöhung. 332. 359. 431.

Unglück. 796.

Verkehr mit leicht verderblichen Gütern bei den Staatsbahnen. 1108.
Verkehrssteuer. 359. 431. 717. 1370.
Vogesen. Durchstiche. 488. 659. 1160.
Vorzugspreise bei den Eisenbahnen. 359.

Wahlergebnis bei den Eisenbahnern. 659.
Warnungszeichen an schienengleichen Straßenübergängen. 770.
Werbetätigkeit der Eisenbahnen. 1139.
Werkschule, neue, der Nordbahn. 488.

Zuggeschwindigkeit. 78.

Griechenland.

Eisenbahnen. 380. 845.
Eisenbahnlinien, neue, auf dem Balkan. 1239.

Gepäckverkehr mit Deutschland. 72.

Handelskammer in Deutschland. 1213.

Italien.

Adriatischer Güterverkehr. 1032.
Ausfuhrmerkmal für Gemüse, Obst, Südfrüchte. 105.
Auslands-Güterverkehr. 1369.
Ausschmückung der Bahnhöfe. 243.

Betriebsstörung der E. Messina—Catania. 1293.
Brennerstrecke. Ausbesserungen. 1053.

Eisenbahnmiliz. Tätigkeit. 743.
Elektrisierung der Fleimstahlbahn. 132.
Eröffnung von Eisenbahnstrecken. 1292. 1316. 1369.

Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge in den baltischen Staaten. 930.
Fahrkarten zu ermäßigtem Preis. 133.

Güteraustausch mit dem Ausland. 244.
— mit Südslawien. 487.
Güterverkehr (Eisenbahn-) in den Häfen Genua, Venedig, Triest und Fiume im Jahre 1927. 902.

Handel mit Südslawien. 1077.
Handelsbilanz. 214. 488.

Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Ungarn. 843.

Kleinbahnen. 133.

Mailand. Zentralbahnhof. 405. 823.

Personen- und Gepäckverkehre, direkte, mit Rußland, Tschechoslowakei und Österreich. 793.
Personenverkehr 1925/1926. 132.

Rapidzüge zwischen Mailand und Rom. 487.

Schlafwagenverkehr. 77.
Staatsbahnen. Betriebsergebnisse. 243. 332. 902.
— Dopolavoro. 132.
— Ersparnisse. 105.
— Fahrbetriebsmittel. 1267.
— Güterverkehr. 132. 243.
— Umrechnungszuschlag. 214.
Südfruchtbeförderung. 243.

Tarife. Gütertarif. Österreichisch-adriatischer. 243.
— — Ungarisch-adriatischer. Einführung. 243.

Lettland.

Abkommen mit Polen. 1368.

Bahnbauten. 537. 769. 1031.

Einnahmen der Eisenbahnen. 161. 242.
Eisenbahnverkehr, direkter, mit Rußland. 518.

Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge in den baltischen Staaten. 930.
Fracht- und Reisegepäckversicherung auf den Eisenbahnen. 1052.

Libau—Romnyer Bahn. 161.
Lokomotiven. Tank-. 626.

Obligationen der Nordlivländischen Eisenbahn-Gesellschaft. Staatliche Garantie. 574.

Personenverkehr. Entwicklung. 1052.

Rigaer Hauptbf. Ausbau. 1341.

Speisewagenverkehr. 51.
Sprachkundige Eisenbahn-Beamte. Prämien. 537.

Tarife. Durchgangstarif. 978.
— Gütertarif. 690. 844. 956.
— Gütertarifreform. 690.

Verkehrsverbesserungen auf den Bahnen. 1341.

Litauen.

Bahnbauten. 574. 626.

Handelsvertrag. Deutsch-litauischer. 1315.

Kohlenausschreiben der Staatsbahnen. 876.

Kühlwagenbetrieb auf den Staatsbahnen. 574.

Speisewagenverkehr. 51.

Tarif. Neuer. 331.
— Personentarife. Herabsetzung auf den Staatsbahnen. 273.

Luxemburg.

Abkommen mit Frankreich. 51.

Prinz-Heinrich-Bahn. 460.

Tariferhöhung. 403. 486.

Norwegen.

Güterverkehr, direkter, mit den niederländischen, dänischen und schwedischen Stationen. 899.

Museum. 74.

Sichtvermerk. Aufhebung im Verkehr mit Deutschland. 159.
Staatsbahnen. Wirtschaftslage. 1044.
Statistischer Vergleich zwischen den nordischen Eisenbahnen. 929.

Tarif. Gütertarif, neuer. 596.

Vorortverkehr. Wirtschaftlichkeit. 600.

Polen.

Abkommen mit Lettland. 1368.
— Polnisch-Danziger. 930.

Bahnbauten. 52. 242. 716. 1002. 1077.
— Bromberg—Gdingen. 978.
— Charnow—Wojkowice—Lask mit verschiedenen Abzweigungen. 378.
— Kalety—Wozniki. 575.
— Krakau—Miechow. 130.
— Ostoberschlesien — Gdingen. 161. 574.
— Umgehungsbahn in Warschau. 378.
— Woropajewo—Druja. 332.
Bahnhofsausbau in den Kurorten. 487.
— in Posen. 1138.
Baupläne. 690. 844. 1031. 1159.
Buchenschwellen für die Eisenbahnen. 332.

Danziger Bahnhof in Warschau. Schließung. 716.
Durchgangsverkehr von und nach Rußland. 1052.

Eisenbahnkonflikt. 1138.
Eisenbahnwirtschaft. Aktuelle Fragen. 325.
Elektrisierung der Eisenbahnen. 213. 956.
— der Warschauer Vorortbahnen. 76.
Elektrisierungsprojekt der Eisenbahnlinie Moskau — Donezbecken. 658.

Eröffnung der Bahn Czersk—Berent. 1237.

Fahrkarten. Rundreisebillett. 242. 658.
Fahrkartenverkauf gegen Fremdvaluten 823.

Grenzübergangsstellen. 601. 658. 742. 743.
Güterverkehr. 1002.
— auf der Strecke Kutno—Strzalkowo. Verzögerung in der Freigabe. 76.
— Polnisch-russischer. 242.

Handelsvertragsverhandlungen mit Afghanistan. 537.

IV. Klasse. Abschaffung. 1138.
Kohlen, österreichische und tschech. für ostoberschlesische Kohle. 104.
Konzession, deutsch-amerikanische, zum Bau einer Durchgangslinie. 103.
Kraftwagen und Eisenbahn. Wettbewerb. 1159.

Lokomotivbau. Lage. 1394.
Lokomotivreparaturen auf der Danziger Werft. 690.

Museum in Warschau. Eröffnung. 242.

Nachschlagebuch über Eisenbahnen und Post. 956.

Personenverkehr, rumänisch-poln. Erleichterungen. 690.
Pullmanwagen für die Staatsbahnen. 1052.
— auf der Strecke Warschau—Krakau—Zakopane. 76.

Reklame (Bild-) in internationalen Zügen. 191.

Schlafwagenbenutzung. Gebühren. 1368.
See-Weichsel-Hafen bei Danzig. 900.
Staatsbahnen. Anlagekapital. Höhe und Verzinsung. 130.
— Einnahmesteigerungen. 716. 1187.
— Einnahmeüberschuß. 161.
— Investitionsprogramm. 103.
— Kommerzialisierung. 130. 304.
— Rationalisierungsbestrebungen. 191.
— Verkehr auf den. 75.
Staatseisenbahnrat. 404.

Tarife. Güterklassen. Neueinteilung der. 430.
— Gütertarif. 52. 518. 877. 1137. 1394.
— — (deutsche Übersetzung). 76.
— — für die schmalspurigen Bahnen. 378.
— Kohlenausfuhr-Ausnahmetarife. Überblick. 191.
— Kohlentarif. 1369.
— Personentarife. 518. 844. 1137.
— Verbandstarif, polnisch-österreichischer. 930.
— — polnisch-rumänischer. 742. 844.
— — polnisch-ungarischer. 273.
— Tarifherabsetzung für Bunkerkohle nach Stettin. 304.

Tariferleichterungen im Güterverkehr mit der Tschechoslowakei. 130.
Transportvorschriften. Neuausgabe. 273.

Verkehrsvertrag, poln.-rumänischer. Kündigung. 770.
Verkehrsvorschriften. Neuregelung. 1315.
Verkehrswerbung zwischen Polen u. der Tschechoslowakei. 273.

Wagenbauarten, neue. 461.
Wagenmangel für Holztransporte. 978.
Warschauer Eisenbahndirektion. Neues Gebäude. 537. 1077.
Warschauer Hauptbahnhof. Wettbewerb für den Bauentwurf. 931.
— Untergrundbahn. 931.
Weichselbrücke bei Thorn. 332.

Zugverkehr, internationaler. Neuregelung im Durchgang durch Polen. 1002.

Portugal.

Fahrplan-Vereinbarungen mit Frankreich und Spanien. 162.

Neuordnung des Eisenbahnwesens. 431.

Rumänien.

Bahnsteigsperre. 691.

Expreßzüge, neue. 901. 1002.

Fahrplan (Sommer-). 601.

Kohlen- und Ölbeschaffung. 104.

Personenverkehr, rumänisch-polnischer. Erleichterungen. 690.
Pullmanwagen. 1292.

Salonwagenzüge. 770.
Staatsbahnen. Betriebsergebnisse. 1238.
— Einnahmen. 332.
— Haushaltsplan 1928. 104.
— Schienenbrüche. 358.
— Statistisches. 104.
— Verkehrslage. 332.
— Vertrag mit den Reschitzawerken. 601.

Tarife. Binnentarif für Güter. 691.
— Personentarifreform. 131.

Unglück. 1188.

Verkehr über die vereiste Donau zwischen Giurgiu und Rustschuk. 104.
Verkehrsverbesserungen. 1238.
Verkehrsvertrag, poln.-rumänischer. Kündigung. 770.

Werkstättenwesen der Staatsbahnen. 305.

Rußland.

Arbeitsvertrag. Abschluß. 728.
Arbeitszeit. Sieben- u. Achtstundenarbeitstag. 1266.

Bahnbauten. 76. 104. 213. 378. 574. 719. 769. 796. 877. 1292.
Bauprojekte für 1928/29. 1160. 1369.
Beförderungsleistungen im Wirtschaftsjahr 1927/28. 1394.
Brennstoffversorgung der Eisenbahnen. Gefährdung. 690.

Durchgangsverkehr. Erleichterungen. 52.
— Verbotene Waren. 1237.

Eisenbahnen im ersten Halbjahr. 769.
Eisenbahnfachleute. Entsendung ins Ausland. 1052.
Eisenbahnstatut von 1927. Neuerungen. 1147.
Eisenbahnverkehr, direkter, mit Lettland. 518.
Eisenbahnwesen. 594. 716.
Elektrisierung der Eisenbahnen. 213. 978.
— der Eisenbahnlinie über den Suramski-Paß. 214.
— der Sowjetbahnen. Deutsche Ausrüstung. 273.

Finanzwirtschaft der Eisenbahnen. Rückblick und Ausblick. 965.

Güterverkehr, tschechoslowakisch—russischer. 743.

Heizmaterialversorgung der Eisenbahnen. 1213.

Kaukasische Bahnen. Überlastung. 104.

Lohnreform und die Umtarifierung. 1213.
Lokomotiv- und Wagenbau in Sowjetrußland. 242.
Lokomotivfabrik in Lugansk. Ausbau. 769.

Museum. Transport- in Moskau. 1369.

Personen- und Gepäckverkehr, direkter, mit Österreich, Tschechoslowakei und Italien. 793.

Radioeinrichtungen auf den Eisenbahnen. 601.
Rationalisierung im Eisenbahnwesen. 1187.

Schmalspurbahnen. Vereinheitlichung. 461.
Studienreise nach Deutschland. 742.

Tarifrevision. 213.
Turkestan-Eisenbahn. 305. 360. 381. 931.

Unfälle. Abschluß der Untersuchungen über. 1077.
Unfallstatistik. 518.
Untergrundbahn in Moskau. 273.

Verbesserungen. 1031.
Verkehrserleichterung mit Sowjetrußland. 824.

Wagenauftrag an die A. G. Phönix in Riga. 332.
Wagenfabrik in Nishnij-Tagil. 213.
Wagenlieferungen, englische, für die Staatsbahnen. 1237.
Warenausfuhr über Königsberg. 822.

Schweden.

Ausflugsverkehr nach Deutschland. 740.

Besoldungsordnung der Staatsbahnen. 129.

Elektrischer Betrieb. Wirtschaftliche Ergebnisse. 304.
Elektrisierung einer Privatbahn. 75.
Eröffnung der Privatbahn Åmål—Årjang. 1341.

Fahrplanverbesserungen. 1290.
Fährverbindung. Baltikum. 274. 742. 1212.
— mit England. 1187.

Österreichische Auskunftsstelle in Stockholm. 190.

Revisionswagen, elektr., der Staatsbahnen. 742.

Signale. Neues System. 1291.
Staatsbahnen. Besoldungsordnung. 129.
— Betriebsergebnisse. 977. 1052. 1137. 1158. 1341.
— — — i. J. 1927. 1291.
— Ersparnismaßnahmen. 129.
— Fahrplanverbesserungen. 75. 461.
— Gemeinschaftsverkehr mit den privaten Kraftwagenlinien. 103. 461.
— Gesellschaftsreisen. 769.
— Kulturbahnen. Bau und Verzinsung des Anleihekapitals. 486.
— Paketverkehr. Reform. 102.
— Rückfahrkarten. Besonders ermäßigte. 103.
— Torfpulverheizung. 358.
— Verwaltungsreform. 461.
— Wirtschaftslage im Jahre 1926. 357.
— — im Jahre 1927. 242. 1211.
— — im ersten Vierteljahr 1928. 600.
— — und Aussicht für die Zukunft. 1044.
Statistik, Allgemeine. 1926. 190.
Statistischer Vergleich zwischen den nordischen Eisenbahnen. 929.

Tarife. Gütertarifermäßigung. 461. 574. 1237.
— Güterverkehr, direkter, mit den niederländischen, dänischen und norwegischen Stationen. 899.
Tarifreform. Aufschub. 1002.

Unglück bei Bollnäs. 716.

Schweiz.

Austellung „Saffa". 1003.

Baseler Rangierbahnhof. 1003.
Baumberger. Dr. †. 1317.
Befehlsstab. 162. 430. 717.
Bergbahnen. 952. 877.
Berninabahn. 462.
— Speisewagen. 1394.
Brand des Orientexpreßzuges. 404.
Brig—Visp. Schmalspurbahn. 1003.
Brünigbahn. 40 Jahre. 1003.
Bundesbahnen. Betriebsergebnisse. 105. 380. 519. 823.
— Elektrisierung. 519. 1370.
— Finanzlage. 239.
— Lasten, außergewöhnliche. 957.
— Rechnungen für das Jahr 1927. 627.
— Signal zur Abfahrt eines Zuges. Neuerung. 162.
— Voranschlag für 1929. 1214.

Dreischienenbahn. 487.

Einmannsystem auf der Lokomotive der Bundesbahnen. 462.

Fahrkarten. Familien-. 214.
Fahrpreise für Kinder. 565.
Flugeisenbahnverkehr. 214.
Frachtbriefformular. Das neue internationale. 957.
Fremdenverkehr nach Nationen. 380.

Genua. Hafen. 431.
Güterzugbremse. 1317.

Handelsabkommen mit Frankreich. 380.
Hochschulkurse in Davos. 404.

Jungfrau- und Wengernalpbahn im Jahre 1927. 877.

Kraftwagen u. Eisenbahn. 1357.
Kreiseisenbahnräte. 659. 1316.
Kühlanlagen im Bahnhof Genf-Cornavin. 1003.

Motorpendelzüge. 901.

Olympische Winterspiele und die Eisenbahnen. 105.

Rhätische Bahn. 659.

Schlafwagen der „Mitropa". 191.
Schweizerischer Eisenbahnverband. 462.
Simplon-Orient-Expreß und seine Verbindungen mit Kleinasien, Ägypten und Indien. 404. 489.

Tarifabbau der Bundesbahnen. 1214.
Tarifänderungen. Veröffentlichung von. 628.
Tarife. Gepäcktarifermäßigungen für Mustersendungen von Handlungsreisenden. 1138.
Tarifreform der Bundesbahnen. 104.

Übergänge. Schienengleiche. 214.
Umfahrung. 1139.
Unfall auf der Rhätischen Bahn. 53.

Verkehrsstörungen. 1267.
Verkehrsteilungen. 845.
Verkehrswerbung im Jahre 1927. 717.

Zugverspätungen. Verhandlungen bei den Bundesbahnen. 105.

Spanien.

Elektrischer Betrieb. Einführung. 305.

Fahrplan-Vereinbarungen mit Frankreich und Portugal. 162.

Gibraltartunnel. Neuer Plan. 132.
Gürtelbahn. 273.

Pyrenäenbahn Bedous—Jaca. 718.

Regelspur-Eisenbahnverbindung für Barcelona. 957.

Straßenübergänge. Schienengleiche. 957.

Umgruppierung der Eisenbahnen. 162. 1188.
Unglück (Tunneleinsturz). 1077.

Zwangsversicherung der Eisenbahnreisenden. 931.

Südslawien.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 1188.

Güteraustausch mit Italien. 487.

Lokalbahn - Prioritätsaktien. Ankauf. 162.

Schleppbahn im Eisernen Tor. 1238.
Staatsbahnen. Kommerzialisierung. 77. 131.

Tariferhöhung (Gütertarife). 956.
Tarifreform. 844.

Verkehrswerbung für den Hafen Susak. 1238.

Tchechoslowakei.

Aussichtswagen auf den Bahnen. 796.
Außenhandel. 77. 191. 538.

Bahnbau. Pilgram—Teltsch—Znaim—Preßburg. 1052.
Bahnprojekt eines Großindustriellen. 1188.
Beförderungsstatistik der Bahnverwaltung. 743.
Beleuchtung. elektr., der Stationen. 77.
Bergbahnen. 131. 378. 1237.
Binnenschiffahrtsverkehr. 1188.
Brückenherstellung auf wichtigen Strecken. 379.

Dispatchingsystem. 273. 1277.
Durchzugsverkehr von Fiume. 1032.
— durch Polen nach Danzig. 518.

Eilbeförderung von Nahrungsmitteln. 575.
Eisenbahnstrecken. Neue. 519.
Eisenbahnverkehrsordnung, neue. 1070.
Eisenbahnwagen I. und II. Klasse. Überfluß. 430.
Elektrisierung. Stand der. 519.
Entfernungszeiger. Neuer. 304.

Fahrkarten. Bäder-Rundreisefahrkarten. 1341.
— ermäßigte, für geistige Arbeiter. 1188.
— Eisenbahn- und Schiffskarten. Zusammengesetzte. 626.
Fahrplan (Sommer-). Neuerungen u. Verbesserungen. 379.
— Eger—Karlsbad. Verbesserung der Zugverbindung. 823.
Flugkarten. Gültigkeit. 1108.
Freifahrt für Reiseführer auf den Staatsbahnen. 901.
Frachtenbahnhof Groß-Prags. 1032.
Fremdenverkehrsentwicklung. 796.
Fremdenverkehrstagung. Mitteleuropäische. 1369.
Fremdenverkehrswerbung. 104.

Grenzübergang. Tschechoslowakisch-polnischer. 743.
Güterverkehr im Jahre 1927. 243.
— Höchstleistung. 518.
— Internationale Verbesserung. 430.
— über Triest. 430.
— tschechoslowakisch-russischer. 743.

Handels - Vertragsverhandlungen mit Frankreich. Abschluß. 770.
Hängebahn in der Hohen Tatra. 131.

Intern. Verkehr. Ausbau. 1160.

Kohlenausfuhr 1927. 131.
— aus Polen. 691.
Kohlendurchfuhr (polnische nach Österreich). 76.
Kohlenförderung im Jahre 1927. 243.
— im Ostrauer Gebiet. 213.
Kohlenverbrauch der Eisenbahnen. 1238.
Krankenwagen 2. und 3. Klasse auf den Staatsbahnen. 76.

Lemberg—Czernowitz—Jassy - Eisenbahn. 76. 519. 1159. 1369.
Lokalbahnen. Rechtliche und finanzielle Regelung. 379.
Lokomotiven. Schnellzug. 627.

Megaphone im Bahnbetrieb. 627.
Motorwagen. Einführung in Süd- und Westböhmen. 430.
Motorwagenverkehr Karlsbad — Joachimsthal. 243.

Nordbahnaktien. Amortisierung. 1238.

Personen- und Gepäckverkehre, direkte, mit Rußland, Österreich und Italien. 793.
Personenbeförderung i. J. 1927. 1267.
Personenverkehr auf den größten Bahnstationen. 213.
Personenwagen, eiserne. 901.
Platzkarteneinführung. 1160.
Prager Bahnhof. Ausbau. 627.
Präsident Masaryk Bahn. 1213.
Prioritäten der Außig-Teplitzer-Eisenbahn. 627.
— der Dux—Bodenbacher-Eisenbahn. Aufwertungsklage abgewiesen. 978.
— der Lemberg—Czernowitzer-Eisenbahn. 380.
— der Steg. 358. 659.
— Einlösungskurse. 52. 77. 823.
Prioritätengesetz. 213. 462. 627.

Reichenberg—Gablonz—Tannwalder-Eisenbahn. 690. 978.
Reinigungsverfahren, neues, der Personenwagen. 901.

Schlafwagen. III. Klasse. 1238.
Schnellzugverbindung mit Wien. 1238.
Schuldverschreibungen des Prager Börsenverkehrs. Einführung. 1267.
Seilschwebebahn (Riesengebirge). 378. 1237.
Sichtvermerk. Aufhebung im Verkehr mit Deutschland. 430. Österreich 379. Spanien. 1108.
Staatsbahndirektion Preßburg. Neues Gebäude. 770.
Staatsbahnen. Anleiheverhandlungen. 38. 1213.
— Brennstoffersparnisse. 104.
— Erwerb des Wagenparks der tschechoslowakischen Wagenleihgesellschaft. 717.
— Höchstleistung während der landwirtschaftlichen Tagung in Prag. 627.
— Kohlenbedarf. 131.
— Rationalisierung. 461.
— Voranschlag für 1929. 901.
Stundungsbedingungen für Frachtgebühren. 213.

Tarifausschuß. Neuregelung. 161.
Tarife. Ausfuhrtarife. Paritätsabrede. 104.
— Gütertarife. Neue. 52.
Tariferleichterungen im Verkehr mit Polen. 130.

Unglück Saitz. 1003. 1031.
— Nimburg. 1292.

Verkehrssteuer. Anregung zur Aufhebung. 956.
Verlade- u. Entladefristen. Verlängerung wegen unzulänglicher Beleuchtung der Stationen. 1266.
Verkehrssteuer. Rückerstattung, erhöhte, an die Staatsbahnverwaltung. 901.
Verkehrswerbung. 273. 332. 659. 742. 1292.
Verstaatlichung der restlichen Privatbahnen. 332.

Wagenbedarf. 104.

Zentraleisenbahnrat. 538. 575. 1138.
Zollgesetzliche Bestimmungen. 77.

Türkei.

Eisenbahnlinien, neue, auf dem Balkan. 1239.

Fähre über den Bosporus. 380.

Paris — Konstantinopel. Verkürzung der Reisedauer. 628.

Fremde Erdteile.

Afrika.

Eisenbahnen. 1189.

Ägypten. Delta-Eisenbahn. 958.
— Eisenbahnen. 107.
— Verkehrsprogramm. 1240.

Belgische Besitzungen. Kongo-Eisenbahn. Spurweite. 1109.
— Verbesserung der Eisenbahnverbindungen. 878.

Englische Besitzungen. Britisch-Ostafrika. Eisenbahnlinie zum Viktoria-See. 771.
— Goldküste. Eisenbahnen. 1054.
— Rhodesien. Eisenbahnen im Jahre 1926/27. 519.
— Südafrika. Dampflokomotiven. 408.
— — Drahtseilbahn auf den Tafelberg. 1215.
— — Eisenbahnen im Betriebsjahr 1926/27. 660.
— — Kraftwagen u. Eisenbahnen. 519.
— — Maisverkehr der Eisenbahnen. 406.
— — Neuordnung der Eisenbahnen. 489.

Französische Besitzungen. Sahara-Eisenbahn. 433.
— Madagaskar. Eisenbahnen. 1342.
— Marokko. Bahnbauten. 1319.

Portugiesische Besitzungen. Westafrika (Angola) Benguellabahn. 134.

Sudan. Eisenbahnhaltestellen ohne Namen. 1343.

Amerika.

Argentinien. Bahnhofsbau in Buenos Aires. 165.
— Buenos Aires—La Paz. Bessere Verbindung. 247.
— Eisenbahnen im Jahre 1927. 932.
— Elektrischer Betrieb auf der Andenquerbahn. 772.
— Feuerholz für die Stadtbahnen. 604.
— Gesundheitsdienst. Eisenbahnwagen für den. 958.
— Getreidesilos bei einer Eisenbahn. 958.
— Ruhegehälter bei den Staatsbahnen. 134.
— Tarifprüfung. 846.
— Zuckerverkehr der Eisenbahnen. 519.

Bermuda-Inseln. Bahnbau. 797.
Bolivien. Eisenbahnwesen. 79. 1293.
— La Paz—Buenos Aires. Bessere Verbindung. 247.
Brasilien. Beamtenaustausch mit Deutschland. 25.
— Übersicht der Eisenbahnen. 1080.

Chile. Eisenbahnen. 932.
Costarica. Elektrisierung der Eisenbahnen. 79.
Cuba. Fähre. 1395.

Guatemala. Eröffnung einer elektrischen Bahn. 520.

Honduras. Eisenbahnen. 958.

Kanada. Bahnbau. Eigenartiger. 1054.
— Gemeinschaftsbahnhof Toronto. 216.
— Hudsonbai-Eisenbahn. 1080. 1190.
— Provinzbahnen. 980.
— Staatsbahnen im Jahre 1927. 846.
— 24-Stunden-Zählung. 165.
Kolumbien. Bahnbauten. 878.
Kuba. Fährverkehr. 1110.

Mexiko. Bahnbau. 490.
— Eisenbahnen. 247. 1395.

Peru. Verkehrswesen. 1190.

Vereinigte Staaten. Alaska. Eisenbahnen. 541.
— Ausstellung der Baltimore & Ohio-Eisenbahn. 407.
— Bahnhofsunternehmen. Terminal Railroad Association of St. Louis. 433.
— Beleuchtung der Verschiebebahnhöfe. 382.
— Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. 1109.
— Blumengärtnerei einer Eisenbahn. 305.
— Bureaumaschinen im Eisenbahndienst. 575.
— Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahngesellschaft. Zusammenbruch. 245. 360.

Vereinigte Staaten. Dauerkarten. 1190.
— Eisenbahnen. Abschätzung der. 164.
— — im Jahre 1927. 1390.
— — Lage der. 603.
— — Länge u. ihre Einteilung Ende 1926. 1260.
— — Leistungen. 489.
— — Stundenleistungen. 164.
— Eisenbetonschwellen in Pennsylvania. 134.
— Elektrisierung der Vorortbahnen. 1241.
— Fähre. 1395.
— Fahrscheine. Erinnerungs. 604.
— Flugzeug und Eisenbahn. 996.
— Gemeinschaftsverkehr. 772.
— Gipfelleistung eines Schnellzuges. 382.
— Güterwagengestellung. 1080.
— Heizung stillstehender Eisenbahnwagen. 246.
— Hoch- und Untergrundbahnen in Philadelphia. 743.
— Hochwasser (Mississippi) und die Eisenbahnen. 243.
— Illinois Central-Eisenbahn. 1139.
— Kohlen für New York. 489.
— Kraftwagen und Eisenbahn. 381. 881.
— — im Eisenbahntunnel. 165.
— Lärmbekämpfung bei einer Eisenbahn. 1080.
— Löhne bei den Eisenbahnen. 628 1240.
— Lokomotiven. Güterzug-, des Jahres 1927. 245.
— — (Motor-) mit Speicherbatterie. 434.
— — und Güterwagen der Eisenbahnen. 691.
— Lokomotivfahrten, lange. 691.
— Obstverkehr. 1161.
— Omnibusse statt Eisenbahnen bei Hochwasser. 216.
— Omnibusverkehr der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in New York. 997. 1048.
— Personenbahnhof, neuer, der Boston & Maine-Eisenbahn. 1215.
— Philippinen. Eisenbahnen. 215.
— Ruhegehälter bei den Eisenbahnen. 604.
— Signale, selbsttätige, und Lokomotiven. 1241.
— Sonderwagen der Pennsylvania-E. 1342.
— Terminals and Transportation Company of America. 164.
— Transportgesellschaft. Gründung 164.
— Straßenbahnwagen. Sitzanordnung. 846.
Vereinigte Staaten Streckenumbau, umfangreicher, einer Eisenbahn. 1216.
— Streckenverlegung der Pennsylvania-E. 1268.
— Stückgutbahnhof in einem bahnfremden Geschäftshaus. 1005.
— Stückgutumladehalle in Chicago. 107. 893.
— Stückgutverladung im Container Service. 231.
— Umbau einer Schmalspurbahn auf Regelspur. 1190.
— Umschlaganlagen der Pennsylvania-Eisenbahn. 660.
— Unfälle im Jahre 1927. 660.
— — und Störungen. Bekämpfung. 490.
— Verkehr mit leichtverderblichen Gütern. 719.
— Verkehrswerbung, deutsche. 797.
— Vorortverkehr der Illinois Central Eisenbahn in Chicago. 246.
— Wagen, hölzerne, bei der Pennsylvania-Eisenbahn. 489.
— Werbetätigkeit der Eisenbahnen. 433.
— Wohlfahrtseinrichtungen einer Eisenbahn. 797.
— Zugförderung. Elektrische. 575.
— Zusammenbruch einer Eisenbahngesellschaft. 245.
— Zustelldienst der Eisenbahnen auf der Insel Manhattan. 980.

Asien.

Afghanistan. Bahnbauten durch deutsche Firmen. 1033.

Ceylon. Eisenbahnen. 107.
— Lokomotivführermangel. 1293.
China. Ostbahn. 75. 78. 164. 305. 406. 432. 463 489. 540. 745. 824. 846. 932. 980. 1161. 1240.
— — Lokomotiven. Versuche mit ausländischen. 1371.
— Peking—Mukden-Bahn. 53.
— Südmandschurische Eisenbahnen. Lieferung von rollendem Material für die. 53.

Indien. Außenbeleuchtung von Zügen. 1215.
— Beamtenausbildung bei der Eisenbahn. 134.
— Eisenbahnen in Burma. 79. 1371.
— 3. Klasse bei den Eisenbahnen. 957.
— Zug. schnellster. 193.
Irak. Eisenbahnen. 244.

Japan. Eisenbahnbestellungen in Amerika und England. 932.
Japan. Eisenbahnen. Entwicklung. 824.
— — nach dem Erdbeben 1923. 1079.
— Elektrisierungsplan. 489.
— Schiffs- und Fährverkehr der Staatsbahnen. 432.
— Untergrundbahn in Tokio. 164. 406.

Niederländisch-Indien. Eisenbahngesetzgebung. Neuordnung. 1319.
— Staatsbahnen. Einnahmen. 1079.
— Sumatra. Eisenbahn. 134.

Persien. Bahnbau. 432. 462. 719.
— Eisenbahnbaupläne. Kaspisches Meer—Persischer Golf. 360.
— Eisenbahnmateriallieferung. 78.
— Verhandlungen Rußlands über den Anschluß an die transpersische Eisenbahn. 1054.
— Verkehrspläne. 360.

Siam. Staatsbahnen. 540.
Sibirien. Bahnbauten. Riddersk—Rubsowsk. 628.
— Saissanbahn. 1004.
— Schmalspurbahnen. 1054.
— Turkestan—Sibirien - Eisenbahn. 53. 540. 719. 797. 846. 1032. 1189.
— Urga—Werchneudinsk. 628.
— Ussurijsk Eisenbahn Tarife 1240.
— Verkehr Europa—Ferner Osten. 626. 628. 656. 740. 1032. 1139.
— Verkehrsentwicklung Europa — Asien. 1032.

Türkei (asiatische). Anatolische Eisenbahnen. Betriebsergebnisse. 734. 1268.
— Baugesellschaften. Fremde. 78.
— Eisenbahnbauten. 192. 333 734. 980. 1079.
— Lokomotiv- und Wagen - Ausschreibung. 244. 333.

Australien.

Bundesbahnen. 1395.

Eisenbahnen. 846.
Elektrischer Betrieb auf der Stadt- und Vorortbahn in Sidney. 1241.

Kraftwagen und Eisenbahnen in Tasmania. 247.
Kraftwagenkonkurrenz. 958.

Staatsbahnen-Rechnungsabschluß. 192.

Querbahn im Jahre 1926/1927. 134.
Querverbindung, neue, in Neusüdwales. 165.

Viehverkehr in Queensland. 797.

Weizenernte. Abbeförderung. 824.

C. Internationaler Verkehr.

Intern. Bureaus in Bern im Jahre 1927. 541.
— Eisenbahnverband. 541.
— Eisenbahnzusammenkunft in Rorschach. 1032.
— Fahrplankonferenz in Wien. 1267. 1268. 1290. 1292.
— Frachtbriefe an Order? 382.
— Fremdenverkehrstagung. Mitteleuropäische. 1369.
Intern. Güterzugkonferenz in Krakau. 1292.
— Handelskammer. 383.
— Konferenz über den Europa—Asien-Eisenbahnverkehr. 931.
— Kongreß für offizielle Fremdenverkehrspropaganda Budapest 1928. 1134.
Intern. Liste der Eisenbahnstrecken, Kraftwagen- und Schiffahrtslinien zum IÜG. und IÜP. 1055.
— Personen- und Gepäckverkehr nach dem Fernen Osten. 626. 656. 740.
— Psychotechnischer Kongreß. 1052.
— Schlafwagengesellschaft. 244. 520.

Intern. Schlafwagengesellschaft. Verschmelzung mit den Cookschen Reiseunternehmen. 273.
— Transportkomitee. 747. 958.
— Übereinkommen vom 14. Oktober 1890. Kilometrische Länge der unterstellten Eisenbahnstrecken. 79.
— — über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und den Eisenbahnfrachtverkehr 274. 824. 1013. 1041. 1371.
— — über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. Bedeutung und Tragweite der Vorschriften polizeilicher Art. 260.
Intern. Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und England. 720.
— — über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei. 53. 57. 292. 909.
— — über den Güterverkehr. Anlage I. Verhandlungen Deutschland-Österreich. 1293.
— — über den Güterverkehr (IÜG.). Muß für jeden in der Anlage I aufgeführten Gegenstand ein besonderer Frachtbrief ausgestellt werden? 937.
— Verband der Spediteurorganisationen. 1055.
Intern. Verkehr Europa — Ferner Osten. 626. 628. 656. 740. 1032. 1139. 1292.
Steuerstreit der Weltpostunion mit Gemeinde und Kanton Bern. 383.
Vereinheitlichung der Fahrpläne u. Kursbücher. 1268.
Visumfreie Länder. Übersichtskarte. 1055.
Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung. 1140.
Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern. Wechsel in der Leitung. 274.

D. Wasser,- Luft- und Kraftwagenverkehr.

Wasserverkehr.

Antwerpen. Seeschiffsverkehr. 80. 435. 798. 1110.
Australien. Aufgabe der Staatsreederei. 544.

Belgische Schiffahrt. Wichtige Vorgänge. 1242.
Binnenschiffsflotte. Größe. 1320.
Bremens Handel. 79.

Dampfer, neuer, für den Dienst Harwich—Hoek van Holland. 542.
Deutsch — Böhmische Elbeschiffahrt A. G. 576.
Deutscher Binnenschiffahrtstag. 825. 1054.
Donauhafen Komorn. 217. 956.
— Parkan. 463.
Donauproblem und mitteleuropäische Wirtschaft. 490.
Donauschiffahrt und Österreich. 576.
Donauverkehr. Ungarischer. 604.

Fähre. Seekahnfähre als ein neues Transportmittel. 543.
Fährenverbindung Schweden — baltische Länder. 274. 742. 1212.
— Schweden—England. 542.
Fiume. Eisenbahngüterverkehr im Hafen. 902.
Flaggenanteil am bremischen Schiffsverkehr. 1162.
Französische Handelsflotte. 80.

Genua. Eisenbahngüterverkehr im Hafen. 902.
Gewicht der Ladegüter nach Übersee. 933.
Györ. Industriekanal. 108.

Häfen, französische, im Jahre 1927. 491.
Hamburg—Amerika Linie 1927. 360.
Hamburg. Seeschiffsverkehr. 80. 435. 798. 1110.
Hamburger Waren- und Schiffsverkehr. 333.
Handelsflotte Deutschlands im Jahre 1928. 692.
Intern. Donaukommission. 798.
Italienische Freihäfen. 383.

Kanada. Eröffnung der deutschen Frachtfahrt nach. 434.
Kanal, französischer, vom Atlantischen zum Mittelländischen Meere. 848.
Kanalvereinigung in England. 544.

Merkblatt für die Schiffahrt im polnischen Korridor. 1054.
Mittellandkanal. Einweihung der Schleuse. 720.
Motorschiff. Das größte deutsche. 933.
Motorschiffe, vier neue, der. 1005.
Motorfrachtschiff der tschechosl. Elbeschiffahrt - A. - G. Stapellauf. 1343.

Norddeutscher Lloyd. 79.

Panamakanal. Rekordverkehr. 107.
Parcelversand. 747.
Petroleumverkehr (russischer) auf der Donau. 576.

Radio im Dienst der Binnenschiffahrt. 108.
Reisegepäck. Automobile als überseeisches. 904.
Rotterdam. Seeschiffsverkehr. 80. 435. 798. 1110.
Rundreisefahrkarten im transatlantischen Reiseverkehr. 1269.

Schiff „Österreich", das stärkste der Donau. 108.
Seedienst Ostpreußen. 605. 628. 747.
Südslawische Flußschiffahrt. 692.
— Schiffahrt. Zusammenlegung. 1343.
Suezkanal. Deutsche Schiffahrt. 847.
— -Verkehr. 575. 1161.

Triest. Eisenbahngüterverkehr im Hafen. 902.
Tschechoslowakische Binnenschiffahrt. 520. 825.
— Elbe- und Donauschiffahrtsgesellschaft. Verluste. 628.
— Oderschiffahrt A. G. Verlustesteigerung. 747.
Tschechoslowakische Schiffahrtsgesellschaften. Kapitalherabsetzung. 383.

Venedig. Eisenbahngüterverkehr im Hafen. 902.
Verein Hamburger Reeder. Jahresbericht 1926/27. 79. 1927/28. 1242.
Verkehr Amerika—Europa in vier Tagen. 193.
— Hamburg nach der Westküste Nordamerikas. Verbesserung. 217.
— Hoek van Holland—England im Jahre 1927. 134.
— Reval—Helsingfors. Regelung. 193.
— Vlissingen—England im Jahre 1927. 134.
Vlissinger Linie im Jahre 1927. 720.

Welt-Handelsflotte. Augenblickliche Größe. 848.

Luftverkehr.

Deutsche Luft Hansa im Jahre 1927. 692.

Flugabkommen zwischen Österreich und der Tschechoslowakei. Ratifizierung. 305.
Flugeisenbahn - Personenverkehr. 794.
Flughafenbau in Twente. 825.
Flugverkehr Europa—Amerika. 435.
— Fern-Ost. 1333.
— Nordpol. 435.
— Österreich—Italien. Regelung. 692.
— — Anteil am Außenhandel. 1320.
— Ozean. 400.
— (Sommer-) 1928. 530.
— Vereinigte Staaten. 275.
— Wien. 1140.
Frachtluftverkehr. 334. 1182.

Gepäckfrage. 904.
„Graf Zeppelins" Flug. 1140. 1216.
Gutscheinhefte im Flugverkehr. 748.

Königliche Luftfahrt-Gesellschaft für die Niederlande und die Kolonien (K. L. M.) in 1927. 1155.

Luftfahrtvertrag mit Niederländisch Ostindien. 773.
Luftverkehrsrecht. 413.

Polizeiverordnung für den Luftverkehr. 360.

Schweizerisches Zivilflugwesen 1927. 435.

Tarif. Luftfracht-. 598.

Ungarische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft für 1927. Betriebsstatistik. 305.

Zentralbibliothek der deutschen Luftfahrt. 959.

Kraftwagenverkehr.

Eisenbahn - Kraftwagenverkehr. Geschäftsbericht für 1927. 491.

Hafraba. 393. 408. 511. 628.

Kraftfahrzeuge in Holland. 1320.
— in der Schweiz. 1320.

Kraftpostlinie Deutschland—Schweiz. 693.

Kraftwagen und Schienenbahn. 253.

Kraftwagenverkehr der französ. E. 1343.

Schlafwagen auf der Kraftwagenomnibuslinie London — Liverpool. 933.

Verkehrsleistungen im öffentlichen Kraftwagenverkehr. 435.

Weltmotorkongreß. 1216.

E. Allgemeines.

Getreideernte 1928. 981.

Handbohrmaschinen, elektrische, beim Gleisbau. 1081.

Hapag-Nachrichten für Verlader. 1005.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Organisation und Tätigkeit. 848.

Intern. Handelskammer. Bericht über die Wirtschaftslage 1927. 544.

Kohlenstaub - Feuerung. Entwicklung und Wesen. 463.

Lokomotiven (Dampf-) für Südafrika. 408.
— Erste elektrische. 1110.

Maschine zum Waschen von Eisenbahnwagen. 756.

Merkblatt über die Mitnahme von Zahlungsmitteln bei Reisen. 773.

Straßenbahn oder Omnibus. 463.

Wirtschaftslage im Februar. 275. März. 376.

F. Rechtspflege.

Abbauverordnung. Anwendung auf frühere Ländereisenbahnbeamte. 275.

Abtretung von Ansprüchen im deutsch-polnischen Verkehr. 544.

Amtsunterschlagung bei falscher oder nicht vorgenommener Untersuchung. 1081.

Aufwertung von Forderungen der Kleiderkasse. 386.

Bahnpolizei. Dienstlichen Anordnungen der Beamten ist schlechthin Folge zu leisten. 249.

Baukonsens. Aufnahme von privatrechtlichen Bedingungen. 904.

Baupolizei. Darf die Bauerlaubnis bei Beseitigung einer Straßenkreuzung versagt werden? 849.

Beamte. Dienstaufsichtsbeamte der Eisenbahnen. Züchtigungsrecht bei ungezogenen Kindern. 773.
— Lebenslänglichkeit der Anstellung 981.
— von Prüfungsämtern. Verpflichtung zur ärztlichen Untersuchung. 934.
— (Reichsbahn-). Zuständigkeit des Landgerichts für die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche. 275.
— Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Form. 275.

Beamten - Eigenschaft. Hilfsarbeiterschaft im Schalterdienst. 798.

Beförderungssteuergesetz. Auslegung des § 3 Abs. 1. 749.

Beschädigung des Gutes i. S. des § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. 1344.

Besitzbescheinigungen. Kann die Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft nach Art. 11 der preußischen Verordnung über das Grundbuchwesen vom 13. November 1899 solche ausstellen? 1007.

Betriebsrat. Ungültigkeit der Wahl für die Betriebsratswahl wegen nicht vorschriftsmäßiger Veröffentlichung des Wahlausschreibens. 1320.
— Wahlzeit. 825.

Betriebsrätegesetz § 32. 577.
— § 36. 137.

Betriebsräteverordnung. Zur Auslegung der §§ 22, 30, 56, 59. 577.

Betriebsunfall und eigenes Verschulden. 721.
— Zum Begriff im Sinne der Reichsversicherungsordnung. 492.

Deutsche Reichsbahn. Nicht Arbeitgeberin der bei der Regie beschäftigten Angestellten. 135.

Dienststellenleiter sind Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 1033.

Dienststrafgewalt und Wartestandsbeamte. 982.

Disziplinargesetz. Zur Auslegung des § 2. 492.

Eisenbahnverkehrsordnung. § 86. 959. 1007.

Frachtbrief. Unrichtige Inhaltsangabe.

Haftung der Bahn für Auszahlung einer Pensionsabfertigung auf Grund eines objektiv unrichtigen Notariatsaktes. 435.
— — bei Schwellenarbeiten. 1111.
— — bei Unfällen an unbeschrankten Überwegen. 848.
— — für Beschädigungen i. S. § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. 1344.
— — für nicht genügende Sicherung des Bahnüberganges 1243.
— — für Verletzung von Personen auf einer neben einer öffentlichen Straße liegenden, bei Dunkelheit mit der Straße leicht verwechselbaren Laderampe. 1191.

Haftung der Bahn. Keine, bei Fingerquetschung, wenn grob-fahrlässiges Verhalten des Verletzten mitgewirkt hat. 1112.
— — keine, bei Salzrückständen im Eisenbahnwagen. 1162.
— — keine, bei Selbstverladern. 629.
— — keine, für unrichtige Auskunft ihrer Beamten. 933.
— — Muß die Eisenbahn ihre Anlagen so sichern, daß auch Unvernünftige die Anlagen gefahrlos betreten können? 959.
— der Empfangsbahn für Schäden nach Annahme der Sendung. 693.
— der Reichsbahn infolge Weiterverwendung eines disziplinarisch bestraften Lokomotivführers. 387.
— — bei Unfällen. 306.
— — keine, für Wasserschäden, die infolge von Brückenanlagen entstanden sind. 1371.
— nach dem Unfallfürsorgegetz für Postbeamte. 1219.
— der Zollverwaltung für unrichtige Auskunft. 1345.

Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung für den ungefährdeten Zugang zu den Warteräumen. 248.
— für einen Unfall, der mit einem früher erlittenen durch Vergleich erledigten Unfalle im ursächlichen Zusammenhang steht. 1005.

Hamburger Kaiverwaltung. Haftung für Gewichtsfeststellungen. 385.
— — Grenzen der Haftung. 1371.

Herstellung einer Bahn. Begriff. 961.

Höhere Gewalt. Steinwurf gegen einen fahrenden Zug. 465.

Internationales Übereinkommen für den Güterverkehr. Gesetzeskraft in der Tschechoslowakei. 53. 57.

Kantinenbetrieb auf Bahngebiet fällt nicht unter § 33 GewO. 1112.
KommAbgGesetz, Preußisches, vom 14. Juli 1893. § 9, Anwendbarkeit auf Eisenbahnflächen nicht ausgeschlossen. 605.
Körperschaftssteuerpflicht. 124.
Kostbarkeiten. Keine Beförderung als Frachtgut nach Rumänien. 629.
Kraftwagenführer. Pflichten bei Annäherung an einen Wegübergang in Schienenhöhe 1111.
— Sorgfaltspflicht an Bahnübergängen. 1243.
— Verhalten vor offener Bahnschranke. 1244.
Kurtaxe. Verpflichtung der Bahn für die Station. 1140.

Landesarbeitsgericht. Rechtsprechung. Zeitarbeiter. 437.
Lohntarifvertrag (LTV). Entschädigung für außergewöhnliche Arbeiten. 383.

Mehrkosten. Inwieweit von der Bauunternehmerin oder von der Bahn herbeigeführt? 276.

Nebenbetriebe der Eisenbahn. 409.

Oberversicherungsamt. Zuständigkeit. 108.
Pension. Ruhen des Anspruches. 661.
Personal. Strafrechtliche Stellung in Österreich. 720.
Privatbahn. Enteignung. 1005.

Reichsbahnbeamten. Rechts-Verhältnisse der kündbar angestellten. 217.
Rückgriffrecht der Berufsgenossenschaft. Keins, bei Verschulden des Getöteten. 798.

Schadensersatzanspruch. Mangel der schriftlichen Anmeldung wird bei Gewichtsminderung behoben durch telephonisches Ersuchen, die erforderlichen Erhebungen anzustellen. 1346.
Schrankenbäume. Entfernen und Ersatz zulässig. 661.
„Station" im Sinne des Tarifs ist nicht „Landesgrenzpunkt". 1218.

Tarifierung. Der Tarif, nicht die wirtschaftliche Bedeutung eines Gutes ist maßgebend. 410.
Transportgefährdung. Begriff des Ausdrucks „In Gefahr setzen". Keine Tateinheit zwischen Transportgefährdung und Übertretung aus § 82 EBO. 334.
— Entfernung von Signallaternen. 1269.
— Werfen von Steinen. 277.
Türengefährdung des Publikums in öffentlichen Gebäuden und Geschäften. 165.

Unfall (Automobil-) bei schienengleicher Überfahrt. Haftung der Automobilgesellschaft. 109.
Unfall. (Eisenbahn-). Verschulden durch Kinder. 193.
Unfälle an Straßenkreuzungen. Beurteilung der Schuldfrage in Amerika. 878.
Untersuchungsakten. Verpflichtung der E. zur Vorlage. 1344.
Urkunden. Öffentliche Ausweise für Fahrpreisermäßigungen. 361.

Verladung, mangelhafte, bei Eisenbahntransporten. 750.
Verschulden des Beamten. Liegt solches vor bei einem Unfall infolge Versagens des Blocksystems? 464.
— des Fußgängers bei Überschreitung des Überweges. 983.
— Hinauslehnen aus dem Fenster eines fahrenden Zuges. 825 904.
— Kein — der Bahn beim Öffnen der Anschlußweiche mit Nachschlüsseln. 577.
— Zu nahes Herantreten an ein Bahnhofsgleis. 1218.

Wassergesetz. Preußisches. (§ 197). 464.
— — Zur Auslegung des § 200. 1082.
Weg. Feststellung des Charakters eines Weges im Strafprozeß- u. Verwaltungsstreitverfahren in Preußen. 1217.
Wiedereinstellung eines alten Arbeiters unter Umgehung des Arbeitsnachweisamtes. 605.

Zollbetrag. Kann, wenn nicht aus dem Frachtbrief ersichtlich, nicht eingeklagt werden. 576.

G. Bücherschau.

Abbildungen. Konforme. 291.
Abwärmetechnik. 566. 1243.
Adreßbuch der Bahnspediteure. 472.
Adriatischer Güterverkehr. 1032.
Allgemeiner Verband der Deutschen Dampfkessel-Überwachungsvereine. 763.
Alpenbahnen. 1194.
Analysis. Methoden der praktischen. 1386.
Arbeiterpolitik. Moderne. 492.
Arbeitswissenschaft. Handwörterbuch. 166. 606. 873. 1193.
Archiv für Eisenbahnwesen. 81.
Auslandssendungen. Begleitpapiere. 1374.
Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn. 606. 1374.
Ausstellungspolitik. Neudeutsche. 1180.
Automobilreise ins Ausland. Vorschriften. 24.
Automobiltechnisches Handbuch. 1194.
Automobilwesen, deutsches, der Gegenwart. 1349.

Badischer Kalender. 452.
Badnerland. Schwarzwald. Wegweiser und Hotelführer. 481.
Bahnbetrieb, elektrischer. 1113.
Bahnhofsanlagen. 1010.
Bahnwärter. Handbuch. 1064.
Baukontrolle beim Gußbeton. 335.
Berechnung der Dampfkessel, Feuerungen, Überhitzer und Vorwärmer und der Dampf- und Luftleitungen. 727.
Bergbau. Entwicklung des deutschen. 631.
Berliner Stadtentwässerung. Fünfzig Jahre. 850.
Beton- u. Eisenbetonbau. Fertigkonstruktionen. 1349.
Betonieren bei Frost. 1348.
Bibliotheken der deutschen Technischen Hochschulen. 548.
Binnenschiffahrt und Eisenbahn. 906.
Bombe u. andere Eisenbahnergeschichten. 1373.
Bremen im Welthandel. 1114.
Bremse. Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Bahnen. 194.
Brockhaus. Neue Auflage des Großen. 646. 1246. 1348.
Brücken in Eisenbeton. 438.

Carlswerk-Rundschau. 222. 868.
Chinesische Ostbahn. Kampf. 1240.

Dampfturbinen. 25 Jahre A. E. G.-. 1165. 1166.
Deutsch. 578.
Deutsche Eisenbahnen im Spiegel ihrer Zeit. 826.
Deutsche Eisenbahnsignalordnung in Wort und Bild. 81.
Deutsche Eisenbahntruppen auf dem Mazedonischen Kriegsschauplatz. 893.
Deutsche Mark 1914—1924. 1101.
Deutsche Reichsbahn als Glied des europäischen Verkehrs. 986.
— Elektrischer Betrieb. 759.
— Ingenieurbauten der. 1221.
— Personalausbildung. 878.
— Personalvorschriften. 953.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Anweisung für Mörtel und Beton. 1222.
— Bahnpolizei. 1084.
— Errichtung. 1084.
— Güterkursbuch. 1085. 1209.
— Organisation und Rechtsnatur. 1084.
— Schnellste Beförderung von Frachtgutsendungen von Ausland zu Ausland. 1321.
Deutsche Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen sowie der angeschlossenen Kraftfahrbetriebe. 1142.
Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart. 1008.

Deutscher Reichsbahn-Kalender. 1372.
Deutsches Reich. Das neue. 294.
Deutschland als Schnittpunkt weltwirtschaftlicher Interessen. 826.
Dieselmaschinen. 799.
— Kompressorlose. 737.
Differentialgleichungen. Gewöhnliche. 695.
Differential- und Integralrechnung. 1142.

Einheitsstellwerk. 411.
Eisenbahn in Wort u. Bild. 520.
— u. Konjunktur. 1270.
— u. Schiffahrt. 466.
Eisenbahnbetriebslehre. 233.
Eisenbahnen. Ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel. 593.
Eisenbahnfachmann. 906.
Eisenbahnhochbau. Der praktische. 868.
Eisenbahnoberbau im Deutschen Reiche. 465.
Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.). 1010.
— vom 16. Mai 1928 nebst den amtlichen Ausführungsbestimmungen mit Erläuterungen und Hinweisen auf die deutsche und österreichische Rechtsprechung. 1164.
— Kommentar. 1396.
— Polnische. Deutsche Übersetzung. 452.
— Tschechoslowak. Deutsche Übersetzung. 1143.
— Ungarische. Deutsche Übersetzung. 1259.
Eisenbeton. Handbuch. 584.
— Zahlentafeln. 466.
Eisenbetonbauten. Aus der Praxis des Veranschlagens. 1321.
Elektrische Bahnen. Erläuterungen zu den Vorschriften. 662.
Elektrischer Bahnbetrieb. 370.
Elektrizität im Eisenbahnbetriebe. 1047.
— und ihre Anwendungen. 774.
Elektro-Fahrzeug. 472.
Energiespeicherung. 721.
Erd- und Eisenbahnbau. 167.
Erdkunde. 250.

Fahrdienstvorschriften. Fragenheft. 606.
Feinmechanik. Handbuch für Lehrlinge. 137.
Felten & Guilleaume, Carlswerk-Rundschau. 222. 868.
Festigkeitslehre. 139.
Frachtberechnung. Lehrbuch. 1373.
Frachtgutsendungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland. Schnellste Beförderung. 1321.
Frachtverhältnisse und Frachtlage der amerikanischen Eisenbahnen. 1113.
Fremdenwerbung für Berlin. 326.
Funktionstafeln. Verzeichnis. 494.

Galvanometer für Gleich- u. Wechselstrom. Empfindliche. 1374.
Gase, technische, ihre Herstellung und Verwendung. 805.
Gedanken über Unfälle auf Bahnübergängen. 438.
Geometrie des Maschinentechnikers. Darstellende. 1178.
Geschichte. 1207.
Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland. 1206.
Getriebe. 549.
Gothaisches Jahrbuch für Diplomatie, Verwaltung und Wirtschaft. 250.
Großkraftwerk Klingenberg zu Berlin. 984.
Güterkursbuch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 1085. 1209.
Gütertarif. Verzeichnis. Europäisches. 1233.
Güterverkehr. Reklamationen. 110.
Gütertarifverzeichnis. Europäisches. 1373.

Hafraba. 1222.
Hamburg. Hafen von. 1220.
Hamburg im Spiegel der Welt. 1194.
Hamburger Hafenrundfahrt. 879.
— Übersee-Jahrbuch 1928. 1322.
— — -Verkehrshandbuch 1928. 389.
— Vorortverkehr der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. 774.
Handbuch für Bahnwärter. 1064.
— der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen sowie der angeschlossenen Kraftfahrbetriebe. 1142.
— für Lehrlinge der allgemeinen Feinmechanik. 137.
— der physikalischen und technischen Mechanik. 195. 759. 906. 1055. 1350.
Handwörterbuch der Arbeitswissenschaft. 166. 606. 873. 1193.
Hochbauten der Reichsbahndirektion Berlin. 918.
Höflichkeit im Eisenbahndienst. 1360.
Hütte. Des Ingenieurs Taschenbuch. 493. 606.

Industrie- und Handelskammer zu Bochum. Geschäftsbericht. 578.
Infinitesimalrechnung. Numerische. 152.
Intern. Presseausstellung in Köln. Die Deutsche Reichsbahn auf der. 907.
— — und 14. deutsches Turnfest. Was bietet die Deutsche Reichsbahn den Besuchern. 915.
— Reisezeiger. (System Zartmann) für München. 234.
— Verhandlungen und Vereinbarungen über Ausstellungen und Messen. 362.

Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen 1927. 662.
Japanführer. 1194.
Justiz. Deutsche. 388.

Kalender. Deutscher Reichsbahn-. 1372.
— Badischer. 452.
— Österreich. 1928. 111. 1397.
Kartenlehre. Einführung. 1228.
Kesselanlagen und Großkraftwerke. 668.
Kohlenentladung aus Eisenbahnwagen. 389.
Kolben. Über die Festigkeit einwandiger kegeliger. 737.
Kommentar. Eisenbahn-Verkehrsordnung. 1396.
— Körperschaftssteuergesetz. 361.
— (Taschen-) des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 sowie der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr in der Fassung vom 16. März 1928. 918.
Konjunkturforschung. Vierteljahrshefte. 221.
Körperschaftssteuergesetz vom 10. August 1925. Kommentar. 361.
Kraftfahrzeug. Elektrische Ausrüstung. 1142.
Kraftfahrzeugsteuergesetz. 630.
Kreisbögen. Taschenbuch zum Abstecken von. 306.
Kriegsgräber in Frankreich und Belgien. Besuch. 259.
Kursbuch. Güter-. 662.

Lehrbuch der zeitgemäßen Vorkalkulation im Maschinenbau. 584.
Leipzig u. Mitteldeutschland. 1346.
List, Friedrich, und seine Pariser Preisschrift: Das natürliche System der politischen Ökonomie. 478.
Lokomotiven. Elektrische Vollbahn-. 1141.
— u. Tender. Anpassung an Gleisunebenheiten. 1374.
Lokomotivfahrdienst. Merkbuch für Werkstudenten und Reichsbahnbauführer. 222.
Luftverkehr. Handbuch. 111.

Maschinenbau. 962.
— Lehrbuch der zeitgemäßen Vorkalkulation im. 584.
Materiewellen und Quantenmechanik. 1194.
Mathematisch - Naturwissenschaftlich-Technische Bücherei. 138. 789. 998.
Mathematisches Praktikum. 354.
Mechanik. Handbuch der physikalischen und technischen. 195. 759. 906. 1055. 1350.
Metallbearbeitung. Kühlen u. Schmieren. 619.
Mittelpuffer-Steifkupplungen u. Eisenbahnunfälle. 1226.
Mittelrhein. (Engl. Ausgabe.) 352.
Murgtalbahn Rastatt — Freudenstatt. 987.

Nahtransport. 138.
Nordwestdeutschland — die Hansestädte und Nordseebäder. 438.
Norwegen. 641.

Oberbau. Einführung in die Kenntnis. 1350.
Österreich. Fachheft. 220.
— Kalender 1928. 111. 1397.

Personalausbildung bei der Deutschen Reichsbahn. 878.
Personalvorschriften. Sammlung von Vorschriften über Anstellung und Beförderung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 953.
Personenverkehr. Köln. 662.
Physik. Lehrbuch der technischen. 879.
Porters and Publicity. Fine Printing and Design. 278.
Presse auf der Intern. Ausstellung in Köln. 873.
— und Wirtschaft. 774.
Psychotechnische Versuchsstelle der Reichsbahndirektion Berlin. 494.

Rädersang und Schienenklang. 557.
Railway Statistics. 763.
Rationalisierung im Verkehr. 549.
Reichsangestellten - Tarif - Vertrag. 1228.
Reichsbahnpolitik. Hauptfragen. 581.
Reichsverfassung. Zur Reform der. 1083.
Reisehandbuch. Ungarisches. 1051.
Reisezeiger. Intern. (System Zartmann). 234.
Rohstoffversorgung der deutschen eisenerzeugenden Industrie. 1142.

Röntgenstrahlen in der Schweißindustrie. 481.
Röntgenverfahren. Verwendbarkeit in der Technik. 694.
Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik. 110.
Russische Eisenbahnen im Rahmen der Volkswirtschaft. Entwicklung. 987.

Sarrazin und Oberbeck. Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen. 306.
Schalltechnik. 249.
Schaltbilder im Wärmekraftbetrieb. 278.
Schiffahrtabgaben und Schleppmonopol als rechtliche und wirtschaftliche Voraussetzungen der Kanäle. 137.
Schmiermittel und ihre richtige Verwendung. 1193.
Schmierschicht in Gleitlagern und ihre Messung durch Interferenz. 1372.
Schule u. Erziehung in der Schweiz. 1259.
Schwarzwald-Winter. 86. 1397.
Schweden. 649.
— im Bilde. 1034.
Schweiß-Technik. Gemeinfaßliche Darstellung. 53.
Schweiz. Sommersaison 1928. 616.
— Winter in der. 1373.
— Wintersaison 1928/29. 1332.
Signalanlage, selbsttätige, der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. 750.
Spannungs- und Schwingungsmesser für Brücken. Untersuchung von. 388.
Spoor en Tramwegen. 1397.
Steuerreform als wirtschaftliche Nothilfe. 547.

Tabellen der Maximalkräfte und Maximalmomente durchlaufender Träger. 1372.
Tafeln, fünfstellige, der Kreis- und Hyperbelfunktionen. 915.
Tarifbehelfe. Graphische. 721. 920. 962.
Technik. Bildungswerte der. 1270.
Technischer Zeichner. 549.
Tetzlaff. Die deutschen Eisenbahntruppen auf dem Mazedonischen Kriegsschauplatz. 896.
Teubert. Die Welt im Querschnitt des Verkehrs. 546.

Verkehrsprobleme, deutsche, der Gegenwart. 751.
Versicherungsgesellschaft Thuringia. 75 Jahre. 1113.
Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1928. 437.
Volksschüler zum Abiturienten. Vom 26.
Volkswirtschaftslehre. Grundzüge. 694.
Vollbahn-Lokomotiven. Elektrische. 1141.
Vorortbahnen. Beitrag zur Geschichte und Ökonomik der Stadtbernischen. 467.

Wandkarte von Deutschland. 1272
Wärmedurchgang bei einfachen [illegible]örpern und Maschinen. 438.
Wärmetechnik im Schmiede-, [illegible]ih- und Härtereibetrieb. 1373.
Wasserkraft. Jahrbuch 1925/26 [illegible]10.
Wasserversorgung. 361.
Weese, Eisenbeton-Zahlentafeln [illegible]36.
Weichen- und Stellwerksdienst. [illegible]o-ßer Katechnismus. 546.
Weißwasser u. Schwarzwasser. [illegible]246.
Wellenmechanik. Abhandlungen. 850.
Welt im Querschnitt des Verkehrs. 546.
Werkkräfte. Handbuch. 578.
Werkstattgerechtes Konstruieren. 167.
Werkstoff- und Arbeitskunde. 907.
Werkstoffhandbuch, Nichteisenmetalle. 110.
Wiens Städtische Straßenbahn. 630.
— — — u. die Stadtbahn. 1347.
Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen. 1198. 1395.
Wirtschafts-Jahrbuch für Industrie u. Handel des Deutschen Reiches u. der Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns. 1244.
Wohnungsfürsorge und Wohnungsverwaltung bei Reichsbahn und Reichsbehörden. 334.

Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und den wichtigsten Nebengesetzen. 907.

Druck: Felgentreff & Co., Berlin-Schöneberg.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 1 | Berlin, den 5. Januar 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1927.

Tarifarische Zukunftsgedanken.

Nachrichten.

Deutschland: Platzkarten für Vor- und Nachzüge im Weihnachts-Verkehr. — Austausch von Eisenbahnbeamten zwischen Deutschland und Brasilien. — Zur Aufhebung des Sichtvermerks mit England. — Jahresbericht der Berliner Handelskammer.

Ungarn: Betriebstantieme der ungarischen Eisenbahnangestellten. — Aufschwung des Fremdenverkehrs.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick auf das Jahr 1927 [1]).

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff**, Berlin.

Deutschland.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Die im letzten Jahresrückblick auf 1926 ausgesprochene Hoffnung, daß sich die langsame Aufwärtsbewegung der deutschen Wirtschaft fortsetzen werde, hat erfreulicherweise ihre Verwirklichung gefunden. Die Wirtschaftslage kann sogar im Laufe des Jahres als eine Konjunkturhochwelle bezeichnet werden. Fast sämtliche Industrien waren gut beschäftigt, insbesondere auch die Schwerindustrie und ihr folgend die übrigen wichtigsten Industrien (z. B. das Baugewerbe, die Maschinen-, elektrotechnische und chemische Industrie usw.). Deutlich fand dieser günstige Stand der Konjunktur Ausdruck in dem Beschäftigungsgrad. Seit Februar 1927 sind mindestens 1½ Mill. Deutsche wieder und neu in Arbeit gekommen. Die Beschäftigung stieg zeitweilig auf 94 % der Erwerbstätigen. Wenn wir hiermit auch noch wesentlich hinter den günstigsten Monaten der Konjunktur der Vorkriegszeit zurückstehen, wo sich die Beschäftigung vorübergehend auf etwa 98 oder 99 % der Erwerbstätigen heben konnte, so muß die Zahl von 94 % in Anbetracht der ganzen Verhältnisse doch als günstig bezeichnet werden. Nicht unwesentlich zur Hebung der Gesamtwirtschaftslage trug die fast überall weiter durchgeführte Rationalisierung bei, während anderseits die Steuern, sozialen Auflagen und insbesondere die Reparationslasten eine Erschwerung bedeuteten.

Die günstige Wirtschaftslage wirkte sich entsprechend auch bei den deutschen Eisenbahnen aus, insbesondere zeigt die Deutsche Reichsbahn eine starke Zunahme im Verkehr, besonders im Güterverkehr. Der Verkehrszunahme entsprechend sind auch die Einnahmen bei der Reichsbahn gegen 1926 nicht unwesentlich gestiegen, während die Betriebsausgaben demgegenüber nur unerheblich zunahmen. Die Folge dieser günstigen Lage — voraussichtlich werden die Jahreseinnahmen 5 Milliarden RM betragen — war die Durchführung eines erweiterten Beschaffungsprogramms, wodurch wieder der Wirtschaft ein kräftigerer Impuls gegeben wurde. Nicht unerwähnt soll bei dieser Gelegenheit bleiben, daß auch die Reparationslasten ihre volle Deckung fanden.

Die Aussichten der deutschen Wirtschaft für das neue Jahr waren bis zum Schluß des alten Jahres nicht ungünstig. Abgesehen von saisonabhängigen Wirtschaftszweigen war ein Nachlassen des industriellen Beschäftigungsgrades kaum zu verzeichnen. Immerhin zeigten sich Anzeichen, die eine gewisse Unsicherheit in die Konjunktur hineintrugen und diese beeinflußten. Die Industrie spricht von einer Selbstkostenkrisis, wobei die hohe steuerliche und soziale Belastung besonders hervorgehoben wird. Hiermit im Zusammenhange ist die Lohnbewegung und die am 1. Januar 1928 in Kraft tretende Arbeitszeitverkürzung zu erwähnen, deren Lasten ein großer Teil der Industrie, insbesondere die Schwerindustrie, für untragbar hält.

Ob die Ende 1927 als gesund anzusprechende Finanzlage der Reichsbahn auch im Jahre 1928 fortbestehen wird, hängt naturgemäß in hohem Grade von der Wendung ab,

[1]) Auch in dem diesjährigen Rückblick sind Unterlagen verwendet, die von einzelnen Verwaltungsstellen freundlichst zur Verfügung gestellt wurden.

die die deutsche Wirtschaft nach oben oder unten nehmen wird. Es liegt auf der Hand, daß die Reichsbahn einige Sorgen für die Zukunft hat. Denn im Jahre 1928 steigern sich die Reparationskosten um 70 Mill. RM und die Personalkosten um überschläglich 213 Mill. RM gegenüber dem Jahre 1927, das bereits durch Lohnerhöhungen, Aufbesserung des Wohnungsgeldzuschusses sowie durch die in Aussicht genommene Erhöhung der Beamtenbesoldung für einige Monate mitbetroffen ist und zwar mit einem Gesamtbetrage von 123 Mill. RM. Gleichwohl versucht die Reichsbahn-Hauptverwaltung alles, um eine die Wirtschaft belastende Tariferhöhung zu vermeiden. Voraussetzung hierfür ist aber die Stabilisierung der Unkostenentwicklung und die Aufrechterhaltung der Einnahmenhöhe. Ist somit der Ausblick auf 1928 auch nicht ganz ohne Besorgnis, so liegt andererseits nach Lage der ganzen Verhältnisse, zumal bei der anerkanntermaßen guten Verwaltung der Reichsbahn doch, falls nicht unvorhergesehene Umstände eintreten, kein Grund vor, die kommenden Verhältnisse ungünstig zu beurteilen. Es darf vielmehr der Hoffnung Raum gegeben werden, daß trotz voraussichtlicher Schwierigkeiten die Reichsbahn und mit ihr die übrigen deutschen Bahnen auch das Jahr 1928 gut überstehen werden.

Im Einzelnen ist zum Jahre 1927 folgendes zu bemerken:

1. Finanzlage. Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1926, das zweite Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung am 31. Mai 1927 genehmigt und rechtzeitig innerhalb sechs Monaten nach Abschluß des Geschäftsjahres veröffentlicht. Der Abschluß dieses Geschäftsjahres erbrachte einen Betriebsüberschuß von rund 860 Mill. RM. Die Betriebszahl betrug, 81,06 und konnte also um 4,50 gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden. Der Betriebsüberschuß wurde verwendet für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen mit 574 Mill. RM, für die Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage mit 91 Mill. RM und für die erforderlichen Rückstellungen mit 140 Mill. RM. Aus dem verbliebenen Reingewinn von 55 Mill. RM, dem noch der Vortrag aus 1925 mit 153 Mill. RM hinzutrat, wurden 7 % Vorzugsdividende auf die bereits begebenen Vorzugsaktien mit rund 40 Mill. RM gezahlt und der Rest von 168 Mill. RM auf neue Rechnung vorgetragen. Das Jahr 1926, das zunächst unter ungünstigen Wirtschaftsverhältnissen begonnen hatte, hat also ein günstiges Ergebnis erzielt, dank der Besserung der Wirtschaftslage und des Verkehrs in Auswirkung des englischen Bergarbeiterstreiks.

Diese Besserung hielt auch während des ganzen Jahres 1927 an. Der Personenverkehr erbrachte zwar gegenüber dem Vorjahre nur ein Mehrerträgnis von etwa 4 %. Die Erhöhung im Güterverkehr war jedoch bedeutend und brachte eine Mehreinnahme von etwa 18 %. Dieses Mehrerträgnis ist erzielt worden, obwohl eine große Reihe von Tarifermäßigungen durchgeführt worden ist. Auch die sonstigen Einnahmen haben eine Steigerung erfahren.

Infolge dieser günstigen Entwicklung der Einnahmen konnte der zu Anfang des Geschäftsjahres als Minimalprogramm aufgestellte Bau- und Beschaffungsplan mehrmals erweitert werden. Bisher zurückgestellte Bauarbeiten konnten durchgeführt werden, ebenso konnten für die Beschaffung von Fahrzeugen, insbesondere für die erforderlichen neuen elektrischen Fahrzeuge, entsprechende Mittel bereitgestellt werden.

Aber auch die Entwicklung der Personalbezüge im Laufe des Jahres erforderte erhebliche Mehraufwendungen. Die Bezüge der Beamten erhöhten sich durch eine zweimalige Aufbesserung des Wohnungsgeldes infolge der Mietssteigerungen und durch die zu Ende des Jahres durchgeführte Besoldungsneuregelung. Die Löhne der Arbeiter wurden durch einen Schiedsspruch mit Wirkung vom 1. April 1927 und 1. Oktober 1927 gesteigert.

Insgesamt zeigt die Rechnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach den bisher veröffentlichten vorläufigen Finanzergebnissen bis Ende Oktober 1927 ein günstiges Bild. Danach betragen:

	in Millionen RM
Betriebseinnahmen.	
Personen- und Gepäckverkehr	1173
Güterverkehr	2653
Sonstige Einnahmen	328
Zusammen	4154
Ausgaben.	
Für Betrieb und Unterhaltung	2777
Für Erneuerung	539
Zusammen	3316
Betriebsüberschuß	838
Betriebszahl rd.	80
Dieser Betriebsüberschuß wurde verwendet zu Reparationszahlungen	480
Rückstellungen für:	
die gesetzliche Ausgleichsrücklage	83
Vorzugsdividende	55
Ausgleich von Verkehrsschwankungen und für die Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms	220

An Ausgaben für Anlagezuwachs sind bis Ende Oktober 1927 rund 350 Mill. RM geleistet worden. Diese Ausgaben, die planmäßig durch Anleihemittel aus der Begebung von Vorzugsaktien gedeckt werden sollten, mußten jedoch zunächst aus den Rückstellungen und Beständen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gedeckt werden, da es bisher nicht möglich war, außer einigen kleineren Sonderkrediten für besondere Bauten, eine Anleihe im Inland oder Ausland unterzubringen. Der Inlandsmarkt ist zurzeit nicht stark genug, um Anleihen in dem für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erforderlichen Ausmaß aufnehmen zu können, und auf dem Auslandsmarkt ergaben sich Schwierigkeiten infolge der bekannten Stellungnahme des Reparationsagenten, die auch bisher noch nicht behoben sind. Zur Finanzierung des Anlagezuwachses in 1927 mußten daher sowohl die Rückstellungen und der Vortrag aus dem Vorjahr, als auch der Überschuß aus der Betriebsführung des Geschäftsjahres 1927 herangezogen werden. Hierdurch ergibt sich für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Notwendigkeit, solange die Anleihefrage nicht geklärt ist, ihr Bau- und Beschaffungsprogramm, insbesondere beim Anlagezuwachs einzuschränken, zumal das kommende Geschäftsjahr 1928 mit den weiteren Auswirkungen der Besoldungs- und Lohnerhöhungen und einer Steigerung der Reparationszahlungen vorbelastet ist.

Die an der Börse gehandelten Zertifikate für die im Vorjahre gegebene vierte Serie von Vorzugsaktien haben zurzeit einen Kurs von etwa 100, nachdem sie zeitweise bis auf 118 gestiegen waren. Der Ausgabekurs

hatte seinerzeit 95,5 betragen. Insgesamt sind bisher von den zur Verfügung stehenden 2000 Millionen Vorzugsaktien 881 Millionen begeben worden.

Die Reparationszahlungen sind bisher rechtzeitig geleistet worden. Auch für das mit dem 1. September 1927 begonnene vierte Reparationsjahr ist mit dem Reparationsagenten die monatliche Zahlung gegen Gewährung einer Diskontvergütung, anstatt der im Gesetz vorgesehenen halbjährlichen Zahlung weiter vereinbart worden. Die Reparationszahlungen haben nun den im Gesetz vorgesehenen Höchstbetrag von 660 Mill. Goldmark erreicht, das sind 5 % Zinsen und 1 % Tilgung der 11 Milliarden Reparationsschuldverschreibungen. Das mit dem Kalenderjahr zusammenfallende Geschäftsjahr 1927 hat rd. 590 Mill. Goldmark Reparationszahlungen aufzubringen, während das nächste Geschäftsjahr mit 660 Millionen belastet sein wird.

Auch die Beförderungssteuer ist bisher rechtzeitig abgeführt worden. Wie bekannt, zahlt nach einer Sondervereinbarung mit dem Reparationsagenten die Reichsfinanzverwaltung auf die Beförderungssteuer monatlich gleiche Beträge an den Reparationsagenten, während die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die aufgekommene Steuer an die Reichsfinanzverwaltung abführt. Die für das dritte Reparationsjahr zu zahlende Summe von 290 Millionen Goldmark an Beförderungssteuer ist voll abgeführt worden. Darüber hinaus ist ein Mehrerträgnis von rund 10 Mill. RM der Reichsfinanzverwaltung zugeflossen. Für das vierte Reparationsjahr ist wiederum die Beförderungssteuer bis zum Höchstbetrag von 290 Millionen Goldmark an den Reparationsagenten abzuführen.

Die Bargeldwirtschaft wurde nach wie vor durch die im engen Verhältnis mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft stehende Deutsche Verkehrs-Kreditbank A.-G. besorgt. Den Bedarfsstellen konnten die Geldbeträge stets rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Wegen der nutzbringenden Verwendung der flüssigen Mittel wurde auch ein vorläufiges Abkommen mit der Reichsbank getroffen.

Die Umstellung der Verwaltung auf kaufmännische Grundsätze in der Buch- und Rechnungsführung konnte im Laufe des Jahres schrittweise gefördert werden. Die bisher eingeführten Neuerungen gestatten nunmehr eine bessere Durchleuchtung der finanziellen Zusammenhänge und tragen so zu einer günstigeren Gestaltung der Wirtschaftlichkeit bei.

2. Personalverhältnisse. Auf dem Gebiete des Reichsbahnbeamtenrechts brachte das Jahr 1927 keine wesentlichen Änderungen. Mit Wirkung vom 1. Februar 1927 sind die Bewährungsfristen für die unkündbare Anstellung bei den Beamten der Besoldungsgruppen I bis IV von zwanzig auf zehn Jahre herabgesetzt worden. Vom gleichen Zeitpunkt ab sind auch einige Dienstbezeichnungen der Beamten der Besoldungsgruppen I bis IX geändert worden.

In Anlehnung an die Neuregelung des Besoldungswesens der Reichsbeamten ist Mitte Dezember mit Wirkung vom 1. Oktober 1927 auch die Besoldung der Reichsbahnbeamten neu geregelt worden. Auf Grund von § 26 des Reichsbahngesetzes und § 11[2] der Personalordnung hat die Reichsbahn-Gesellschaft eine neue Besoldungsordnung für ihre Beamten erlassen, die nebst dem Besoldungsplan einen wesentlichen Bestandteil der Personalordnung bildet. Wie im Reiche haben auch die Versorgungsempfänger (Beamte im Ruhe- und Wartestand, Hinterbliebenen) eine Aufbesserung ihrer Bezüge erfahren; Vorschüsse auf die Besoldungsneuregelung wurden den Reichsbahnbeamten und Versorgungsempfängern ab 1. Oktober 1927 in gleicher Höhe gewährt wie den Reichsbeamten usw.

Für die Beamten des gehobenen mittleren technischen Dienstes wurde im Juni 1927 eine für den ganzen Reichsbahnbereich geltende Laufbahnvorschrift aufgestellt.

Die am Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn beteiligten Gewerkschaften haben die den Lohn und die Arbeitszeit betreffenden Bestimmungen dieses Vertrags zum 31. März 1927 gekündigt und unter anderem eine allgemeine Lohnerhöhung, Einführung der durchgehenden Löhnung, Herabsetzung der regelmäßigen Arbeitszeit auf acht Stunden am Tage, Bezahlung der darüber hinaus geleisteten Stunden mit Zuschlägen und Änderung der Dienstdauervorschriften auf Grund der verkürzten Arbeitszeit gefordert. Da sich die Verhandlungen über diese Forderungen zerschlugen, beantragten die Gewerkschaften die Einleitung eines Schlichtungsverfahrens, das am 8. April 1927 mit einem Schiedsspruch endete, der von den Gewerkschaften angenommen, von der Reichsbahn-Gesellschaft aber abgelehnt wurde. Er wurde dann auf Antrag der Gewerkschaften vom Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärt. Sein Inhalt ging im wesentlichen dahin: Für die Zeit vom 1. April 1927 bis 30. September 1927 werden die Grundlöhne in sämtlichen Lohngebieten und Ortsklassen für alle Arbeiter nach dem 14. Lebensjahr in den Lohngruppen I bis VII um je 4 Rpf, in der Lohngruppe VIII um 3 Rpf erhöht; vom 1. Oktober 1927 ab erhöhen sich die Grundlöhne um einen weiteren Rpf. Diese Lohnregelung kann erstmalig zum 31. März 1928 gekündigt werden. Ferner bestimmte der Schiedsspruch, daß im Hinblick auf § 6a des Arbeitszeitnotgesetzes ab 1. April 1927 die Überzeitarbeit, die über 48 Stunden in der Woche hinaus geleistet wird, mit besonderen Zuschlägen zu vergüten sei, die betragen für die 49. bis 51. Stunde 15 % und für die 52. bis 54. Stunde 25 %.

In der Arbeitszeitfrage kam am 7. April 1927 eine gütliche Vereinbarung zustande, nach der die regelmäßige Arbeitszeit zwar acht Stunden am Tage und 48 Stunden in der Woche beträgt, die Arbeiter der Ausbesserungswerke, Telegraphenwerkstätten, Bahnkraft- und Bahngaswerke aber auf Anordnung der Verwaltung ohne weiteres verpflichtet sind, wöchentlich bis zu drei Stunden Überzeitarbeit zu leisten. Bei verstärktem Arbeitsanfall kann die Verwaltung bis zu drei weiteren Stunden wöchentlich Überzeitarbeit nach Verhandlung mit der Betriebsvertretung verlangen. Im Bahnunterhaltungsdienst und im Geltungsbereich der Dienstdauervorschriften hat die Vereinbarung an der bisherigen Arbeitszeit praktisch nichts geändert.

Die im genannten Schiedsspruch den Vertragsparteien aufgegebene gemeinsame Nachprüfung der Ortslohnzulagen führte im Laufe des Monats Juni zu einer Einigung. Es wurden einerseits da, wo es zur Angleichung der Löhne der Reichsbahnarbeiter an die Löhne der Arbeiter in der Privatindustrie notwendig war, die Ortslohnzulagen erhöht, oder solche neu festgesetzt; andererseits wurden die Ortslohnzulagen da herabgesetzt, wo ein Vergleich mit den Löhnen der Arbeiter in der Privatindustrie die Zulagen in der bisherigen Höhe nicht mehr gerechtfertigt erscheinen ließ. Die Erhöhung oder Verminderung betrug im Durchschnitt je 1 bis 2 Rpf in der Stunde.

Im September 1927 beantragten die Gewerkschaften, mit Rücksicht auf die inzwischen gesteigerten Lebenshaltungskosten durch eine „zwischentarifliche" Regelung die Löhne der Reichsbahnarbeiter vom 1. Oktober ab über die durch den Schiedsspruch vom 8. April 1927 eintretende Erhöhung um 1 Rpf für die Stunde hinaus allgemein zu erhöhen. Die Reichsbahn-Gesellschaft lehnte eine allgemeine Lohnverbesserung ab, erklärte sich aber bereit, durch örtliche Zulagen im Rahmen des finanziell möglichen zu helfen. Die Gewerkschaften hielten daraufhin zwar die Forderung einer allgemeinen Lohnerhöhung grundsätzlich aufrecht, willigten aber ein, über die Gewährung von Ortslohnzulagen zu verhandeln. Diese Verhandlungen schweben zurzeit noch und sollen bis Weihnachten 1927 beendet sein.

Die Verhandlungen über eine Änderung der Dienstdauervorschriften führten im März zu einem vorläufigen Ergebnis, das verschiedene Milderungen für das Personal brachte (z. B. die Möglichkeiten zur Festsetzung von Dienstschichten über 12 bis 16 Stunden wurden eingeschränkt, die Bestimmungen über die Fahrzeit auf der Lokomotive wurden zugunsten des Personals verbessert).

Auf dem Gebiete des Wohnungswesens war, wie in den Vorjahren, auch 1927 die Reichsbahn-Gesellschaft bemüht, ihrem wohnungsbedürftigen Personal einen angemessenen Anteil an dem mit öffentlichen Mitteln geförderten allgemeinen Wohnungsbau zu sichern. Das Reichsbahnwohnungsbauprogramm 1927, das von den gemeinnützigen Bauunternehmungen, insbesondere den Eisenbahnerbaugenossenschaften in Angriff genommen werden konnte, beziffert sich auf etwa 8000 Wohnungen mit einem Gesamtkapitalbedarf von rund 90 Mill. RM. Diese Bausumme konnte durch die Bereitwilligkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft flüssig gemacht werden, zweitstellige Hypotheken im Betrage von 16 Mill. RM zu geben oder Bürgschaft für fremde zweitstellige Hypotheken zu übernehmen. Der weitgehende Ersatz von Reichsbahnbaugeld durch Hypotheken des freien Marktes führt zwar zu einer Verteuerung des Zinsendienstes und damit zu höheren Mieten; durch vorübergehende Zinszuschüsse wird jedoch die Mietsenkung herbeigeführt, die mit Rücksicht auf das Lohn- und Gehaltsniveau jeweils erforderlich ist. Grundsätzlich wurde auf diese Weise durch Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit der Wohnungsnot der Reichsbahnbediensteten zu steuern gesucht.

Bahneigene Wohnbauten (242) wurden nur in Angriff genommen, wo es unmittelbare betriebliche Belange örtlich ausnahmsweise noch erforderten. Durch Ein- und Umbau konnten in bahneigenen Gebäuden ebenfalls noch Wohngelegenheiten (125) geschaffen werden.

Die Zählung des wohnungsbedürftigen Personals am 1. November 1927 ließ die Wirkung der dauernden zielbewußten Wohnungspolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wiederum deutlich in Erscheinung treten. Die Ziffer ist von 1925: 46 000, 1926: 42 000 auf 1927: 37 000 zurückgegangen.

Der Personalstand wurde im Laufe des Jahres sachlichen Bedürfnis angepaßt. Im Oktober 1927 waren vorhanden im ganzen 728 801 Köpfe (davon Beamte 312 325 Köpfe, Arbeiter 348 567 Köpfe, Zeit- und Aushilfsarbeiter 67 909 Köpfe). Die Zahl der Beamten ist in Durchführung des Stellenprogramms im Laufe des Jahres 1927 weiter herabgemindert worden.

Leistungsverbesserungen in der gesetzlichen Invalidenversicherung verursachten sowohl eine fühlbare Erhöhung der Beiträge wie eine Vermehrung der Verwaltungsarbeiten. Die bisherige Erwerbslosenfürsorge ist vom 1. Oktober 1927 ab in eine gesetzliche Versicherung umgewandelt worden. Der bisherige Bedürftigkeitsgrundsatz ist ausgeschaltet. Durch die Zahlung der Beiträge wird nunmehr ein Anspruch auf die Fürsorge erworben.

Besondere Sorgfalt wurde der Krankenfürsorge und Gesundheitspflege gewidmet. Die am 1. April 1926 eingerichtete Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung ist nach anfänglichen Schwierigkeiten einer sicheren Grundlage zugeführt worden. Die Arbeiterpensionskassen haben zur Durchführung der Heilfürsorge in größerem Umfang Mittel aufgewendet. Die Mittel zur Bekämpfung der Tuberkulose wurden von 1 Million auf 2 Millionen RM erhöht; desgleichen wurde die Kranken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Reichsbahnpersonal durch erhöhte Zuwendungen verbessert. Zum Erwerb von drei weiteren Erholungsheimen für Reichsbahnbedienstete wurden angemessene Beihilfen gewährt. Durch planmäßige Vorträge der Reichsbahnärzte, zum Teil ergänzt durch Lichtbilder, wurde beim Personal das Verständnis für eine natürliche Gesundheitspflege geweckt.

Die Maßnahmen zur Unfallverhütung und zur ersten Hilfe bei Unfällen wurden erweitert.

3. Betrieb und Verkehr. Der Jahresfahrplan für den Personenzugverkehr für 1927/1928 trat am 15. Mai 1927 in Kraft. Trotz der Zurückhaltung, die der immer noch verhältnismäßig schwache Personenverkehr nötig machte, gelang es doch, eine größere Anzahl neuer Züge vorzusehen und viele bestehende Züge so zu verlegen, daß wichtige, neue Verkehrsverbindungen entstanden sind. Die Fahrgeschwindigkeiten der Schnellzüge wurden vielfach erhöht. Für die Fahrzeiten wurde erstmalig allgemein die 24-Stundenzeit angewendet, die nun für alle Eisenbahnverwaltungen des europäischen Festlandes gilt. Der neue Fahrplan brachte u. a. eine weitere Tagesschnellverbindung zwischen Paris und München mit Anschluß nach und von Wien (D 31/44), den Zusammenschluß der FD-Züge 6/5 Berlin—Heidelberg mit den Holland—Baseler FD-Zügen 164/163 in Heidelberg, Flügelzüge (211/212) Osnabrück—Altona an die Holland—Berliner FD-Züge 111/112, die langersehnte Tagesschnellverbindung zwischen Nürnberg und Frankfurt a. Main mit D 67/68 und eine Schlafwagenverbindung Oberhausen—Berlin durch die D-Züge 237/238 Oberhausen—Osnabrück zum Anschluß an die Holland—Berliner D-Züge 173/174. Die D-Züge 51/52 Berlin—Insterburg wurden über Bentschen—Posen—Thorn umgelegt und für den sichtvermerkfreien Verkehr Danzig—Berlin über Marienburg hat die polnische Staatsbahnverwaltung Anschlußzüge zwischen Danzig und Marienburg eingelegt, die in Marienburg den Übergang von und zu den Berliner Schnellzügen D 1, D 2, D 3 und D 4 vermitteln.

Seit dem 15. Mai d. J. sind die amtlichen Kursbücher um eine Neuerscheinung bereichert, und zwar durch das sogenannte „Amtliche Kursbuch für das mittlere Deutschland", das von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegeben wird. Für vielbesuchte Reiseziele, wie den Rhein, den Harz, die Ostsee und die märkischen Seen sind Fahrplanfaltblätter aufgestellt, die auf der einen Seite alle wichtigen Reiseverbindungen nach diesen Zielen, auf der anderen eine Übersichtskarte enthalten. Einem Beschlusse der europäischen Fahrplankonferenz zufolge werden jetzt besondere auf den Auslandsverkehr zugeschnittene Plakat-

fahrpläne der Deutschen Reichsbahn mit den besten Reiseverbindungen zwischen Deutschland und dem Auslande an die fremdländischen Bahnen versandt.

Am 1. Juni d. J. wurde die Bahnstrecke von Klanxbüll nach Westerland auf Sylt eröffnet. Es konnten daher die Berlin—Hamburger D-Züge 4 und 7 über Heide—Husum nach und von Westerland durchgeführt und daneben besondere Bäderschnellzüge zwischen Hamburg und Westerland eingelegt werden. Zu den großen Ferien wurden wieder eine große Zahl von Feriensonderzügen abgelassen, und zwar 539 Sonderzüge gegen 494 im Vorjahre.

Im Güterzugbetrieb wirkte sich fast während des ganzen Jahres noch die Belebung aus, die das deutsche Wirtschaftsleben im zweiten Halbjahr 1926 erfahren hatte. Sie brachte dauernd hohe Betriebsleistungen, die zu Anfang 1927 bei den Zugkilometern um jeweils 15 % höher als 1926 und 1925 lagen, während die Achskilometer in den beiden ersten Monaten um 26 % höher als 1926, um 16 % höher als 1925 waren. Die bereits im Dezember 1926 nach Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks begonnene Verschiebung in den Richtungen der Betriebsleistungen setzte sich in deutlich bemerkbarer Weise fort. Die Kohlenausfuhr über deutsche Nordseehäfen ging in den ersten Monaten des Jahres immer weiter bis auf das vor dem englischen Streik bestehende Maß zurück; dafür waren zunächst noch in vermehrtem Maße Kohlenzüge von Oberschlesien über Basel nach Italien und nach der Schweiz sowie von Oberschlesien und der westlichen Tschechoslowakei nach Österreich zu fahren. Nach einiger Zeit ließen auch diese Transporte, die immer noch eine ungewöhnlich starke Beanspruchung einiger weniger Teile des Netzes gebracht hatten, nach; es traten wieder die normalen Verhältnisse in den Verkehrsbeziehungen zutage, wobei allerdings die Belastung der Betriebsanlagen und -einrichtungen nach wie vor stark, teilweise erheblich stärker als in den Vorjahren blieb. Bei den Zugförderleistungen nahm der in der ersten Jahreshälfte 1927 gegenüber 1926 zu verzeichnende Vorsprung allmählich ab. Die Bahnhofsanlagen, insbesondere die Verschiebebahnhöfe waren dagegen auch während der zweiten Jahreshälfte dauernd stärker ausgenutzt als im Vorjahr, weil der innerdeutsche Verkehr einen wesentlich größeren Anteil an den Gesamtbetriebsleistungen hatte. Dies geht auch aus den Zahlen der Wagenstellung hervor, die mit zur Beurteilung der vermehrten örtlichen Betriebsarbeiten dienen können.

Im Durchschnitt der zehn Monate Januar-Oktober waren gegenüber den Vorjahren folgende Mehrleistungen zu verzeichnen:

	gegen 1926	gegen 1925
1. an Güterzugkilometern . . .	9,8 %	12,9 %
2. an Güterwagenachskilometern	15,6 %	17,8 %
3. Verschiebebahnhöfe	13,6 %	10,3 %
4. bei der Wagenstellung . . .	17,8 %	19,6 %

Die stärkst belasteten Monate waren Oktober und November, die gegenüber den selben Monaten des Vorjahres annähernd gleiche Leistungen an Zug- und Achskilometern aufweisen, den Verschiebebahnhöfen aber noch etwa 5 %, in der Wagenstellung noch etwa 10 % Mehrleistungen brachten. Trotz dieser starken Inanspruchnahme konnte auch in diesen Monaten die Sonntagsruhe im Güterverkehr voll aufrecht erhalten werden, ein Zeichen für die große Anpassungsfähigkeit der Betriebsanlagen und -einrichtungen an größere Beanspruchung.

Die Maßnahmen, um größere Wirtschaftlichkeit und gesteigerte Beschleunigung des Güterverkehrs zu erzielen, wurden unentwegt fortgesetzt. So sind u. a. die im Vorjahre stillgelegten oder im Betrieb eingeschränkten Bahnhöfe während des ganzen Jahres unverändert in diesem Zustand verblieben. Die Zugstärke der Güterzüge wurde dauernd auf günstiger Höhe gehalten und der Lauf der Nahgüterzüge verbessert. Die Beförderungsdauer in einer beträchtlichen Zahl wichtiger Verkehrsbeziehungen wurde durch Zusammenschluß bestehender und Schaffung neuer Güterzugverbindungen teilweise sehr erheblich gekürzt.

Als einzige im Lauf des Jahres eingetretene größere, aber örtlich beschränkte Betriebsstörung ist die Zerstörung der von Heidenau (bei Dresden) aus in die Täler des Osterzgebirges führenden Nebenbahnlinien zu nennen; durch eine schwere Hochwasserkatastrophe in der Nacht vom 8. und 9. Juli wurden die nach Gottleuba, Groß-Cotta und Altenberg führenden Schmalspurbahnlinien zu beträchtlichen Teilen weggerissen und auf ihrer ganzen Länge sehr stark beschädigt. Die Verkehrsbedürfnisse des vom Unwetter betroffenen Gebiets wurden zunächst durch Eisenbahnkraftwagenlinien befriedigt; inzwischen sind die Strecken wieder hergestellt und mit dem letzten Teilstück am 1. Dezember wieder voll in Betrieb genommen worden.

Der Güterverkehr war während des Jahres 1927 infolge der im allgemeinen guten Beschäftigung von Handel und Industrie durchweg rege; er überstieg den Güterverkehr des Vorjahres nicht unbeträchtlich und war auch höher als der Güterverkehr des letzten Vorkriegsjahres 1913, wenn man diesen auf die neuen Grenzen des Deutschen Reiches zurückführt.

Der Monat Januar wies gegen den vorhergehenden Monat Dezember insbesondere wegen der Beendigung der Rübenverarbeitung und der Einschränkung der Bautätigkeit wie alljährlich einen Verkehrsrückgang auf; gegen den gleichen Monat des Vorjahres war der Güterverkehr um etwa 20 % höher. Der Februar brachte im Zusammenhang mit dem Beginn der Frühjahrsbestellung und mit dem Wiedereinsetzen der Bautätigkeit eine leichte Belebung des Güterverkehrs mit sich, die sich in den Monaten März, April und Mai in verstärktem Maße fortsetzte. Während der Monate Juni und Juli bewegte sich der Güterverkehr ungefähr auf der Höhe des Monats Mai. Im Monat August, der sich sonst infolge der einsetzenden Abfuhr der Ernteerzeugnisse gewöhnlich durch einen lebhaften Verkehrsaufschwung bemerkbar macht, war diesmal eine Verkehrssteigung nicht zu verzeichnen, weil wegen der reichen Niederschläge des Sommers nicht rechtzeitig mit den Erntearbeiten angefangen werden konnte. Als dann im September die Abbeförderung der Ernte begann und sich die Landwirtschaft daneben in größerem Umfange mit Düngemitteln für die Herbstbestellung eindeckte, trat im Güterverkehr wieder eine Aufwärtsbewegung ein. Eine weitere erhebliche Verkehrssteigerung brachte der Monat Oktober mit sich. An dieser Verkehrssteigerung waren in der Hauptsache die Ernteerzeugnisse, die Kohlen für Hausbrand und Industrie sowie die Baustoffe beteiligt. Der Monat Oktober wies die höchsten Verkehrsleistungen des Jahres auf, ein in den mitteldeutschen Braunkohlengebieten ausgebrochener achttägiger Bergarbeiterstreik, der starke Einschränkungen im Versand von Braunkohlen zur Folge hatte, vermochte dieses günstige Ergebnis nicht zu beeinträchtigen. Auch im Monat November war der Güterverkehr recht lebhaft, doch blieb er etwas hinter dem Verkehr des Vormonats zurück. Im Monat Dezember ging er infolge Abnahme der Ernte-

transporte und Nachlassens der Bautätigkeit wie auch sonst gewöhnlich nicht unerheblich zurück.

Das gleiche Bild wie die Entwicklung des Güterverkehrs zeigt auch der Verlauf der Güterwagenstellung. Das Jahr 1927 begann im Monat Januar mit einer durchschnittlichen arbeitstäglichen Stellung von rund 128 600 Güterwagen aller Art. Bis zum Mai stieg die Stellung allmählich auf durchschnittlich arbeitstäglich rund 150 000 Wagen an und hielt sich ungefähr auf dieser Höhe bis zum August, um dann bis zum Oktober die Spitzenleistung des Jahres mit rund 166 400 Wagen arbeitstäglich zu erreichen. Im November betrug die Stellungsziffer durchschnittlich arbeitstäglich rund 166 200 Wagen und nahm im Dezember ziemlich schnell wieder ab. Die Ergebnisse der Wagenstellung waren während des ganzen Jahres erheblich besser als während des vorhergehenden Jahres. Besonders hoch waren die Mehrleistungen gegen das Vorjahr in der ersten Jahreshälfte; sie stellten sich auf etwa 20 %. Aber auch in der zweiten Jahreshälfte wurden noch beachtenswerte Mehrleistungen erzielt, obgleich die Wagenstellung des Vorjahres an sich durch den infolge des englischen Bergarbeiterausstandes besonders starken Versand an deutschen Kohlen außerordentlich hoch war. Auch gegen das letzte Vorkriegsjahr 1913 schloß das Jahr 1927 mit einer nicht unbeträchtlichen Mehrleistung ab. Die im Jahre 1927 im Oktober erzielte Höchstleistung von durchschnittlich arbeitstäglich rund 166 400 Wagen aller Art war um rund 24 000 Wagen gleich etwa 17 % höher als die im Jahre 1913 im November im heutigen Gebiet des Deutschen Reiches erreichte Spitzenleistung von durchschnittlich arbeitstäglich rund 142 300 Wagen.

Der Güterwagenpark war während des Jahres 1927 nicht immer voll beschäftigt; zeitweise war deshalb eine Anzahl Wagen vorübergehend aus dem Verkehr gezogen und beiseite gestellt. Mehrfach waren aber auch die Wagenstellungsverhältnisse etwas gespannt, es ergaben sich hin und wieder Schwierigkeiten in der pünktlichen Bereitstellung der Wagen, die indessen durch rechtzeitige Einführung der zur Besserung der Wagenstellung in Zeiten des Wagenhochbedarfs vorgesehenen Maßnahmen immer schnell überwunden wurden. So gelang es, die Anforderungen an den Güterwagenpark im allgemeinen ohne größere Ausfälle zu befriedigen.

Auf dem Gebiete der Güterbeförderung sind im Laufe des Jahres 1927 weitere Verbesserungen durchgeführt worden, die es der Eisenbahn ermöglichten, an andere Verkehrsmittel verlorenen Verkehr wieder auf den Eisenbahnweg zu ziehen.

Zu erwähnen ist hier noch der Flugeisenbahnverkehr (Fleiverkehr). Er beruht auf einem durch ein Abkommen der Reichsbahn mit der Deutschen Luft-Hansa A.-G. geregelten Verkehr für Expreßgüter. Der neue Verkehr ermöglicht solche Güter unter Inanspruchnahme beider Verkehrsmittel von und nach allen Expreßgutabfertigungen der Deutschen Reichsbahn, sowie an und nach allen von der Lufthansa angeflogenen in- und ausländischen Flughäfen zu versenden. Dieser Verkehrsdienst ist am 1. Oktober 1927 ins Leben getreten.

4. Tarifwesen. Auf dem Gebiete des Personentarifwesens wurden folgende Tarifänderungen und -ergänzungen durchgeführt:

Die Vergünstigung der Schülermonatskarten wurde durch Ausdehnung der Altergrenze von 18 auf 20 Jahre auch den älteren Lehrlingen zugänglich gemacht.

Die Entfernungsgrenze, bis zu der Fahrkarten für Kleingärtner mit einer Fahrpreisermäßigung von 50 % in der 3. und 4. Klasse ausgegeben werden, wurde im Hinblick auf die Entwicklung, welche die Kleingartenbewegung im Umkreise der Großstädte genommen hat, von 40 auf 50 km erweitert.

Um die Bestellung von „Kleinen Sonderzügen" zu erleichtern, wurde die Mindestzahl der zu lösenden Fahrkarten auf 70 Fahrkarten 2. Klasse oder 100 Fahrkarten 3. Klasse oder 150 Fahrkarten 4. Klasse, und wenn der Sonderzug binnen 24 Stunden hin- und zurückfährt, auf 45 Fahrkarten 2. Klasse oder 70 Fahrkarten 3. Klasse oder 100 Fahrkarten 4. Klasse herabgesetzt.

Die Preise der Zeitkarten für Entfernungen von mehr als 50 km sowie der Zeitkarten für mehr als drei Wahlwege wurden wesentlich verbilligt.

Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wurde der Preis für den Verkehr zwischen den Stadt- und Ringbahnstationen und den Vorortstationen des ersten bis 7,5 km reichenden Streckenabschnittes von Preisstufe 1 auf Preisstufe N herabgesetzt und der Nahtarif auf den Vorortstrecken von 7,5 km auf 11,62 km ausgedehnt. Ferner wurde die Zoneneinteilung für die Vorortstrecken Berlin Lehrter Bahnhof nach Nauen und Wustermark geändert. Sie rechnet nicht mehr vom Lehrter Bahnhof sondern erst vom Bahnhof Putlitzstraße ab.

Im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr wurden die Schülermonatskarten 2. Klasse wieder eingeführt.

Die Mindestteilnehmerzahlen bei Gesellschaftssonderzügen wurden wesentlich herabgesetzt. Es sind nur noch 120 Fahrkarten 1. Klasse oder 170 Fahrkarten 2. Klasse oder 250 Fahrkarten 3. Klasse oder 380 Fahrkarten 4. Klasse zu lösen.

Auch die bei Einstellung von Salon- oder Schlafwagen sowie besonders eingerichteten Krankenwagen zu bezahlende Mindestgebühr wurde ermäßigt (früher Lösung von mindestens 18 Fahrkarten 1. Klasse, jetzt nur von 12 Fahrkarten 1. Klasse erforderlich).

Bei Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken durften bisher nur Studierende Schnellzüge benutzen. Jetzt steht diese Vergünstigung auch den Schülern öffentlicher Schulen und staatlich genehmigter Privatfachschulen zu.

Als neue Fahrtvergünstigung wurden zunächst versuchsweise die Fahrpreisermäßigung für ausländische Besucher anerkannter deutscher Mustermessen und die Fahrpreisermäßigung zum Besuche anerkannter Mustermessen im Auslande eingeführt. Es sind dies Fahrtvergünstigungen für einzeln reisende Messeaussteller und -besucher. Die Ermäßigung beträgt 25 % der regelrechten Fahrpreise.

Mit dem Auslande sind neue Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und Polen sowie dem Gebiete der Freien Stadt Danzig andererseits, ferner zwischen Österreich und Frankreich über Süddeutschland—Schweiz und Italien in Kraft getreten. Zu erwähnen sind noch die eingeführten besonderen Tarife für Gesellschaftsfahrten zwischen England und Deutschland über französische, belgische und holländische Häfen, ferner zwischen Deutschland und der Schweiz, zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz einerseits und Italien andererseits, schließlich zwischen Holland und der Schweiz über Köln. Auch ein Rundreisetarif Deutschland—Österreich—Schweiz wurde eingeführt.

Im Gepäck- und Expreßgutverkehr sind folgende Änderungen anzuführen:

Die besonderen Zuschläge für die Beförderung von Reisegepäck und Hunden in Expreß- und Luxuszügen sind weggefallen.

Der Expreßguttarif hat am 1. Oktober eine andere Staffelung der Entfernungssätze erhalten. Die Zahl der bis dahin bestehenden Staffeln wurde von 35 auf 22 vermindert, außerdem wurde eine neue Gewichtsstufe von 15 kg geschaffen, die zwischen die bisher bestehenden Stufen von 10 und 20 kg eingeschaltet worden ist.

Zwischen Deutschland und der Schweiz sowie zwischen Deutschland und Dänemark, Schweden und Norwegen sind direkte Expreßguttarife eingeführt worden.

Auf dem Gebiet des Gütertarifwesens ist an erster Stelle die am 1. August 1927 in Kraft getretene Umgestaltung der Normaltarife zu erwähnen. Das Ergebnis dieser Arbeiten hat sich für die Wirtschaft wesentlich günstiger gestaltet, als nach der Fassung des ersten im vorjährigen Rückblick besprochenen Entwurfs angenommen werden konnte. Denn während jener erste Entwurf aus finanziellen Erwägungen von dem Grundsatz ausging, daß für die Eisenbahn kein Ausfall entstehen dürfte, mithin alle gewährten Erleichterungen durch Erhöhungen an anderen Stellen des Tarifs ausgeglichen werden müßten, hat die mit der weiteren Zunahme des Verkehrs im Jahre 1927 verbundene erhebliche Steigerung der Einnahmen die Reichsbahn-Gesellschaft bewogen, in die Aufstellung eines zweiten Entwurfs zu willigen, der lediglich Ermäßigungen, aber keinerlei Erhöhungen der Frachten enthielt. Dieser zweite Entwurf ist dann durchgeführt worden, nachdem der Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft ihn gebilligt und auch der Reichseisenbahnrat ihm einmütig zugestimmt hatte. Auch der zweite Entwurf hält jedoch an dem Gedanken fest, daß nicht eine allgemeine Tarifermäßigung eintreten soll, sondern nur da Milderungen gewährt werden, wo die bisherigen Tarife besondere Härten aufwiesen.

Über den Inhalt und die Bedeutung der Neuregelung sind die Leser dieser Zeitung durch den in der Nr. 38/1927 (S. 1034—1047) veröffentlichten Aufsatz aus der Feder des Direktors bei der Reichsbahn Dr. Domsch in Dresden in erschöpfender Weise unterrichtet worden. Zur kurzen Kennzeichnung der eingetretenen Änderungen braucht deshalb hier nur bemerkt zu werden, daß sie in der Hauptsache auf einer Senkung der oberen Klassen und der nahen Entfernungen, die beide bisher verhältnismäßig stark belastet waren, abzielen. Um dies zu erreichen, sind die Klassen A, B, C und D allgemein um 5, 7, 7 und 2 %, ferner die Abfertigungsgebühren der Klassen B und C durchgehend um je 2 Rpf für 100 kg ermäßigt worden. Darüber hinaus sind in den Klassen A bis E die Abfertigungsgebühren weiter in der Weise herabgesetzt worden, daß bei den nahen Entfernungen bis auf einen Mindestsatz heruntergegangen wird, der bei den Klassen A und B = 12 Rpf, bei den Klassen C und D = 11 Rpf und bei Klasse E = 10 Rpf für 100 kg beträgt. Erst von 101 km ab werden die Abfertigungsgebühren voll berechnet, so daß damit in diesen Klassen der Zustand wiederhergestellt wird, wie er vor dem 1. Dezember 1920 bestand.

Weitere Ermäßigungen sind gewährt worden in den Zuschlägen für die 10-t-Nebenklassen und in der Eilgutfracht für nicht der ermäßigten Eilgutklasse angehörende Wagenladungsgüter. Endlich ist zwischen den Klassen D und E eine neue, vorläufig mit D 1 bezeichnete Klasse für Wagenladungsgüter eingefügt worden, die allerdings zunächst nur als Leerklasse besteht.

Der Gesamtausfall aus den verschiedenen Ermäßigungen, berechnet nach den Verkehrsmengen des Jahres 1925, beziffert sich auf jährlich 70 bis 75 Millionen RM.

Gleichwohl hat die Umgestaltung nicht den ungeteilten Beifall der Wirtschaft gefunden. Schon bei den Beratungen des Reichseisenbahnrats am 19. Juli wurde bemängelt, daß für die unteren Klassen zu wenig geschehen sei. Vor allem wurden weitere Ermäßigungen der Klasse E und entsprechende Ermäßigungen der leer ausgegangenen Klasse F sowie des gleichfalls unberücksichtigt gebliebenen allgemeinen Kohlenausnahmetarifs 6 gefordert. Die beteiligten Kreise haben inzwischen auch dahingehende formelle Anträge gestellt.

Um die Mitte des Jahres hat die Reichsbahn neben der Ermäßigung des Normaltarifs noch zahlreiche sonstige Erleichterungen in Form von Ausnahmetarifen, darunter verschiedene Tarife, die seit Jahren dringend von der Wirtschaft gefordert wurden, durchführen können.

Im Binnenverkehr wurden u. a. für eine große Reihe von Holzwaren, für synthetisches Benzin und für Braunkohlenbenzin sowie für Stamm- und Schnittholz im Versand von Süddeutschland an bestimmte Umschlagsplätze am Rhein, Main und Neckar neue Ausnahmetarife gewährt. Ferner wurde die im Übergangsverkehr mit den Kleinbahnen gezahlte, 1925 auf die Hälfte gekürzte Vergütung wieder um 50 %, d. h. von 2 auf 3 Rpf für 100 kg erhöht.

Im Seehafen-Ausfuhrverkehr wurde der wichtige Eisenausfuhrtarif 35 durch die Aufnahme von Halbzeug sowie von Roheisen und Rohstahl ergänzt. Für zahlreiche andere Güter, u. a. für Kraftwagen, für Baracken, für verschiedene Holzwaren, für Karussels, für Essigsäure, für Ätzkali und Pottasche wurden neue Tarife eingeführt.

Im Ausfuhrverkehr über die trockene Grenze sind besonders die Ausnahmetarife für Papier, Pappe, Holzschliff und Holzzellstoff, für Glas und Glaswaren und für Tonwaren anzuführen, die schon 1925 von der Ständigen Tarifkommission gefordert waren, aber wegen finanzieller Bedenken immer wieder zurückgestellt werden mußten.

Es war beabsichtigt, zu diesen Ausfuhrtarifen über die trockene Grenze auch einen gleichartigen, ebenfalls schon 1925 empfohlenen Tarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren treten zu lassen. Vorbereitet war ferner eine allgemeine Senkung des oben erwähnten Ausnahmetarifs 6 für Kohlen, um die Wünsche der Wirtschaft auf diesem Gebiete zu befriedigen. Im Hinblick auf die Unsicherheit der finanziellen Lage hat indes der Verwaltungsrat diese geplanten Maßnahmen bis auf weiteres zurückgestellt. Es ist zu wünschen und zu hoffen, daß es der Reichsbahn auch im neuen Geschäftsjahr gelingt, ihren Verpflichtungen nachzukommen, ohne zu dem Mittel einer Erhöhung der Tarife zu greifen. Daß alle beteiligten Stellen sich hierzu nur im äußerten Notfall entschließen würden, versteht sich von selbst.

Von sonstigen Vorgängen auf dem Gebiet der Tarif- und Verkehrspolitik, soweit sie eine allgemeinere Beachtung verdienen, sei kurz nur noch nachstehende berührt.

Der bereits 1926 begonnene lebhafte Meinungsaustausch über die Beziehungen der einzelnen Verkehrsmittel zueinander ist auch 1927 aufs eifrigste fortgesetzt worden. Im Vordergrund steht dabei immer das Verhältnis

zwischen Eisenbahn und Binnenwasserstraßen. Die einschlägigen Fragen sind mehrfach bei den Reichstagsberatungen, ferner in dem Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (Enquêteausschuß) und an den verschiedensten sonstigen Stellen behandelt worden, und man hat sich bemüht, eine Formel oder „Synthese" zu finden, in der sich die oft widerstreitenden Interessen beider Teile vereinigen und in Einklang setzen ließen.

Neuerdings hat sich auch der Reichswirtschaftsrat mit diesen Fragen befaßt. Anlaß dazu gab ihm ein bereits im Oktober 1926 gestellter Antrag des Großindustriellen und Präsidenten des Verwaltungsrats der Reichsbahn-Gesellschaft C. F. v. Siemens, der es als dringend notwendig bezeichnete, die gesamten Fragen unseres binnenländischen Verkehrs auf Grundlage des rein volkswirtschaftlichen Interesses einheitlich zu behandeln. Im Verfolg dieser Anregung wurde beim Reichswirtschaftsrat ein besonderer Ausschuß gebildet, dessen 27 Mitglieder zu je einem Drittel dem Reichswirtschaftsrat, dem Reichseisenbahnrat und dem Reichswasserstraßenbeirat entnommen worden sind. Der Ausschuß hat im Oktober seine Tätigkeit aufgenommen, die sich voraussichtlich über längere Zeit erstrecken wird.

Im internationalen Verkehr werden die beiden bereits im Jahre 1923 aufgestellten Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr und das abgeänderte Übereinkommen über den Güterverkehr nach den Beschlüssen einer im Oktober in Bern abgehaltenen internationalen Konferenz am 1. Oktober 1928 in Kraft treten. Bis dahin muß auch die erforderliche Umarbeit und Neuausgabe der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung beendet sein, damit die neuen Bestimmungen gleichzeitig durchgeführt werden können. Nachdem der Entwurf zu der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung fertiggestellt worden war, haben im Oktober im Reichsverkehrsministerium eingehende Besprechungen mit Vertretern des Österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr über die Frage einer Angleichung der beiderseitigen Eisenbahn-Verkehrsordnungen stattgefunden. Diese Besprechungen haben zu einer weitgehenden Übereinstimmung der Entwürfe in förmlicher und sachlicher Beziehung geführt. Es sind nur ganz wenige Abweichungen bestehen geblieben, die sich im wesentlichen auf solche Fälle beschränken, die sich aus besonderen Gründen nicht gleichmäßig regeln ließen. Jedenfalls werden die neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen beider Länder weit weniger Unterschiede aufweisen, als die jetzt geltenden, ein Ergebnis, das man sicherlich in beiden Staaten nicht nur im Interesse des Verkehrs, sondern auch aus dem Gefühl der Stammeszugehörigkeit heraus aufs wärmste begrüßen wird.

5. Bautätigkeit. Eine rege Bautätigkeit wurde entfaltet, um die dringendsten Forderungen des Betriebes nach Sicherheit und Wirtschaftlichkeit zu befriedigen. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Wiederherstellung eines ordnungsmäßigen Zustandes der Bahnanlagen gewidmet. Die durch Unwetter hervorgerufenen umfangreichen Zerstörungen wurden beseitigt. Besonders hervorzuheben sind die Arbeiten, die im Dezember 1925 durch gewaltige Rutschungen bei Bahnhof Rosengarten an der Strecke Berlin—Frankfurt (Oder) verursacht worden sind, und die bis auf Restausführungen beendet wurden. Die durch Unwetter in großem Umfange zerstörten Bahnstrecken Pirna—Gottleuba, Pirna—Großcotta und Heidenau—Lauenstein sind wieder betriebsfertig hergestellt worden.

An neuen Strecken wurden dem Betrieb übergeben:

Blindgallen—Szittkehmen als Reststrecke der Nebenbahn Dubeningken—Szittkehmen (Reichsbahndirektion Königsberg [Pr.]),

Zschepa-Hohburg—Eilenburg als Reststrecke der Nebenbahn Wurzen—Eilenburg und

Kupferhammer - Grünthal—Deutschneudorf, Nebenbahn (Reichsbahndirektion Dresden),

Verbindungsgleis Seddin—Beelitz Stadt (Reichsbahndirektion Berlin),

Bad Liebenstein - Schweina—Steinach (Kr. Meiningen), Nebenbahn (Reichsbahndirektion Erfurt),

Klanxbüll—Westerland als Reststrecke der Nebenbahn Niebüll—Westerland (Reichsbahndirektion Altona),

Uslar Stadt—Schönhagen (Hannover), Nebenbahn (Reichsbahndirektion Kassel),

Meinerzhagen—Krummenerl, Nebenbahn und

Düsseldorf-Gerresheim—Block Hardt, Hauptbahn (Reichsbahndirektion Elberfeld),

Muggendorf—Gößweinstein (-Sachsenmühle), Teilstrecke der Bahnlinie Gasseldorf—Behringersmühle (Reichsbahndirektion Nürnberg).

Der Bau neuer Strecken wurde nach Maßgabe der verfügbaren Mittel, die zum Teil aus Darlehen des Reiches und der betreffenden Länder stammen, betrieben.

Die Nebenbahnstrecken Borna b. L.—Großbothen und Obercunewalde—Löbau konnten tatkräftig gefördert werden. Auf der Neubaustrecke Mikultschütz—Brynnek sind die Erdarbeiten, Bahnhofs- und Wohngebäude sowie Brückenbauten nahezu fertiggestellt. An der Güterverbindungsbahn bei Stettin wurden die Erd- und Brückenbauarbeiten im Rahmen eines eingeschränkten Entwurfs weiter gefördert. Mit dem Bau der Stichbahn Jungfernheide—Siemensstadt—Gartenfeld im Anschluß an die Personengleise des Nordringes der Berliner Stadt- und Ringbahn wurde begonnen. Auf der Neubaustrecke Rössen—Zöschen sind die Bauarbeiten im Gange. Bei der nördlichen Umgehungsbahn von Hamburg sind gute Fortschritte erzielt worden. Auf den Neubaustrecken Bredstedt—Löwenstedt und Haffkrug—Neustadt (Holstein) gehen die Arbeiten auf der freien Strecke ihrer Vollendung entgegen. Auf der Strecke Hannover—Celle gestatteten die verfügbaren Mittel nur eine langsame Fortführung der Bauarbeiten. Auf der Neubaustrecke Verden—Rotenburg konnte einstweilen der Wagenladungsverkehr für die Bahnhöfe Walle und Holtum zugelassen werden. Der Bahnbau Witten—Barmen ist weiter gefördert. Auf der Strecke Preußen—Münster sind die Streckengleise zum größten Teil bereits vorgestreckt, die Zwischenbahnhöfe bis auf einige Nebenanlagen fertiggestellt und die Arbeiten für die Einführung der Linie in die Bahnhöfe Lünen und Münster soweit gediehen, daß die Inbetriebnahme im Jahre 1928 erfolgen kann. Auf der neuen linksrheinischen Abfuhrlinie sind die Bauarbeiten auf der Teilstrecke Rommerskirchen—Liblar besonders betrieben.

An dem früher stillgelegten Bahnbau Neckarsteinach—Schönau sind der Unterbau in der Hauptsache und die Hochbauten im Rohbau fertiggestellt. Die Inbetriebnahme ist im Herbst 1928 zu erwarten. Die Vorarbeiten für den Bahnbau Bad Peterstal—Griesbach sind soweit gediehen, daß mit dem Bau demnächst

begonnen werden kann. Die Bauarbeiten an der Nebenbahn Leinfelden—Waldenbuch wurden wieder aufgenommen. Die Bauten der Nebenbahnen Kloster-reichenbach—Raumünzach, Spaichingen—Reichenbach, Schömberg—Rottweil, Eisenberg—Enkenbach und Zwiesel—Bodenmais wurden weiter gefördert. An der Neubaustrecke Kinding—Beilngries wurde nach Maßgabe der verfügbaren Mittel fortgebaut.

Der mehrgleisige Ausbau bestehender Strecken hat weitere Fortschritte gemacht. Der Ausbau der Strecke Rositz—Altenburg ist beendet. Im Bezirke der Reichsbahndirektion Berlin ist auf der Strecke Berlin—Kremmen das zweite Gleis von der Havelbrücke bis Velten durchgeführt und die Hochlegung des Bahnhofs Henningsdorf vollendet. Der Bau der besonderen Vorortgleise Charlottenburg—Heerstraße mit dem Umsteigebahnhof Charlottenburg und dem Bahnhof Eichkamp ist soweit gefördert, daß gleichzeitig mit der Einführung des elektrischen Zugbetriebes die Vorortzüge nach Spandau über die Stadtgleise der Stadtbahn verkehren können.

Beim Bau des dritten und vierten Gleises Hamm—Wunstorf ist hauptsächlich der Umbau des Bahnhofs Gütersloh gefördert worden. Mit den Arbeiten zum Bau des dritten und vierten Gleises (Bochum) Prinz von Preußen—Langendreer, der ersten Teilstrecke des zur Verbesserung der Verkehrsbedienung im Rhein-Ruhrgebiet erforderlichen viergleisigen Ausbaues Köln—Dortmund, wurde begonnen. Auf der Strecke Münster—Osnabrück sind die Voreinschnitte und der Sohlenstollen des Tunnels für das dritte und vierte Gleis fertiggestellt und 400 m der 584 m langen Tunnelröhre ausgemauert.

Beim Bau des zweiten Gleises Jagstfeld—Osterburken sind der Bahnhof Adelsheim ganz, die Unterbauarbeiten der freien Strecke Jagstfeld—Untergiesheim in der Hauptsache fertiggestellt. Im Rahmen des Baues des zweiten Gleises Böblingen—Eutingen sind die Unterbauarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofs Eutingen begonnen. Beim zweiten Gleis Horb—Rottweil—Hattingen wurden der Ausbau des Rangierbahnhofs Horb und des Bahnhofs Sulz weiter gefördert und die Streckenbauten im Herbst in Angriff genommen. Der viergleisige Ausbau Ludwigsburg—Eßlingen wurde weitergeführt.

Der Umbau und die Erweiterung von Bahnhöfen wurde ihrer Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit der Betriebs- und Verkehrsabwicklung entsprechend auch im Jahre 1927 nach Möglichkeit fortgesetzt.

Die Arbeiten für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Königsberg (Pr.) wurden in allen Teilen planmäßig weitergeführt. Als Ersatz für den an Polen gefallenen Bahnhof Garnsee wurde ein neuer Grenzbahnhof Garnsee (Westpr.) geschaffen und dem Betriebe übergeben. Der Ausbau der Bahnhöfe Liegnitz, Kohlfurt, Breslau Odertor, Waldenburg-Altwasser und des Grenzbahnhofes Neumittelwalde wurde fortgesetzt. Die Erweiterung der Bahnhöfe Rabishau und Gersdorf-Waldau ist fertiggestellt. Der Umbau der Bahnhöfe Gleiwitz, Hindenburg, Beuthen, Glogau, Grünberg und Guben wurde weiter gefördert. Die Erweiterungsbauten in Altenburg, Bautzen, Chemnitz-Süd, Ebersbach, Flöha, Glauchau, Meißen, Plauen (Vogtland), Zittau und Zwickau wurden fortgesetzt, die der Bahnhöfe Neumühle (Elster) und Schmölln (Oberlausitz) sind beendet. Die Verbesserungen an den Gleisanlagen der Verschiebebahnhöfe Chemnitz-Hilbersdorf und Dresden-Friedrichstadt sind weiter durchgeführt worden. Der Umbau auf Bahnhof Halle (Saale) wurde fortgeführt, der des Bahnhofs Senftenberg ist im wesentlichen zum Abschluß gebracht.

Auf dem Verschiebebahnhof Tempelhof sind die Einfahrgruppen von Elsterwerda und Halle, die östliche Richtungsgruppe und die neuen Ausfahrwege nach den Fernstrecken hergestellt. Der Umbau des Bahnhofs Wannsee wurde soweit gefördert, daß im Sommer 1928 der Richtungsbetrieb der Stadt- und Wannseegleise durchgeführt werden kann.

Die Erweiterung des Güterbahnhofs Erfurt und der Bahnanlagen in Saalfeld wurde planmäßig weiter gefördert. Der neue Verschiebebahnhof in Braunschweig wurde im Rahmen der vorhandenen Mittel gefördert. Beim Umbau des Bahnhofes Magdeburg-Buckau ist der erste Bauabschnitt, Hebung bis zur Werner-Fritze-Straße, beendet. Die Arbeiten zur Erweiterung des Verschiebebahnhofes Aschersleben sowie die Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oker wurden vorläufig abgeschlossen. Der neue Personen- und Abstellbahnhof Flensburg ist dem Betriebe übergeben.

Die Arbeiten zur Herstellung eines Verschiebebahnhofs bei Münster mit der zugehörigen Umgehungsbahn Mecklenbeck—Sudmühle und für die Erweiterung des Personen- und Lokomotivbahnhofs Münster, des Personenbahnhofs Rheine sowie der Bahnhöfe Kreuztal, Altenhundem und Weidenau sind fortgesetzt. Auch die Bauausführungen zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in und bei Düsseldorf, zur Erweiterung der Bahnanlagen bei Mülheim-Heißen, Gelsenkirchen-Bismarck, Duisburg-Hochfeld Süd und Duisburg Hbf. sind tatkräftig gefördert. Für letztgenannten Bahnhof ist auf den inzwischen fertiggestellten neuen Streckeneinführungen der geplante Richtungsbetrieb eingerichtet. Der Umbau zur Verbesserung der Rangieranlagen auf Osterfeld Süd ist neu in Angriff genommen.

Die Um- und Erweiterungsbauten auf den Kölner Außenbahnhöfen Gremberg, Ehrenfeld und Nippes, ferner in Düren, Jülich und Mörs (Personenbahnhof) sind weitergeführt.

Zur Bewältigung des Verkehrs von und nach Nürburgring, der Eifeler neuen Autorennstrecke, sind Erweiterungen des Bahnhofs Adenau vorgenommen. Die Bauarbeiten auf den Bahnhöfen Frankfurt (Main), Offenbach, Kahl und Fulda sind bis auf geringe Restarbeiten fertiggestellt; an der Elsaß-Lothringenschen Grenze bei Perl (Strecke Trier—Diedenhofen) ist ein neuer Zoll- und Grenzbahnhof in Betrieb genommen.

Der neue Betriebsbahnhof in Heidelberg ist dem Betriebe übergeben worden. Damit tritt eine wesentliche Entlastung der bestehenden Anlagen im alten Personenbahnhof Heidelberg ein. Der Umbau der Bahnhofsanlagen in Freiburg wurde fortgesetzt, der des Bahnhofs Waldshut im wesentlichen beendet. Der Ortsgüterbahnhof Singen (Gemeinschaftsbahnhof mit den Schweizerischen Bundesbahnen) wurde in der Hauptsache vollendet und dem Verkehr übergeben. Die Bauarbeiten des Hauptbahnhofs Stuttgart wurden weitergeführt. In Angriff genommen wurden die Erweiterung des Bahnhofes Kufstein und die Erweiterung und Zentraliserung des Bahnhofs Murnau.

Von den größeren Bauvorhaben auf dem Gebiete des Hochbaues sind die Empfangsgebäude in Westerland, Flensburg, Stettin-Zabelsdorf, Dillenburg, Stuttgart, Offenbach und die Erweiterung von Frankfurt (Main) Hbf. vollendet und in Betrieb genommen worden. Die Empfangsgebäude in Königsberg Hbf., Wannsee, Charlottenburg (Kreuzungsbahnhof), Meißen, Rheine (Westfalen) und St. Goar sind im Rohbau fertig, ebenso die Zollhalle des

Empfangsgebäudes Beuthen und der Erweiterungsbau des Reichsbahn-Zentralamtes. In Vorbereitung befinden sich die Empfangsgebäude für Bremen-Neustadt, Duisburg, Oberhausen, Mannheim und Beuthen und der Neubau eines Haupttelegraphenamtes als Erweiterungsbau des Geschäftsgebäudes der Reichsbahndirektion Berlin.

Die Arbeiten zur Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues sowie der Bettung haben auch im Geschäftsjahr 1927 über das unter normalen Verhältnissen ausreichende Maß hinaus gefördert werden können. Insgesamt sind rund 4100 km wichtige Hauptgleise der Hauptbahnen mit Neustoffen vollständig erneuert und damit rund 1000 km rückständige Gleisneuerungen aus der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit nachgeholt worden. Die gewonnenen wiederverwendbaren Stoffe sind in der Hauptsache dazu verwendet worden, die Hauptgleise der Nebenbahnen und die wichtigeren Nebengleise in größerem Umfange mit Altstoffen schwererer Oberbauform umzubauen, weil die vorhandenen Oberbauformen für die jetzt allgemein verwendeten Lokomotiven mit höheren Raddrucken nicht mehr genügend tragfähig waren. Die Bettung wurde in den Hauptgleisen auf den wichtigeren Hauptbahnstrecken ebenfalls in größerem Umfange erneuert. Hand in Hand mit den Bettungserneuerungen wurden Verbesserungen der Tragfähigkeit und der Entwässerung des Untergrundes sowie Verbesserungen der Vorflut namentlich auf den Strecken mit ungünstigen Untergrund- und Vorflutverhältnissen durchgeführt, wobei auch neuartige Verfahren angewendet worden sind. So ist z. B. die Unterbaukrone auf Strecken mit tonigem Untergrunde versuchsweise durch den Einbau von bituminösen Isolierdecken mit vorläufig gutem Erfolge trockengelegt worden.

Zur Erneuerung der wichtigeren Hauptgleise der Hauptbahnen sind durchweg die neuen Reichsoberbauformen mit Schienen von rund 49 kg/m Gewicht auf Holz- und Eisenschwellen verwendet worden. Die Reichsoberbauformen B und O auf Eisenschwellen sollen jedoch, im nächsten Geschäftsjahr beginnend, durch den Reichsoberbau K mit Schienen S 49 auf Eisenschwellen zunächst versuchsweise ersetzt werden, weil dieser Oberbau wesentliche Vorteile gegenüber den genannten Oberbauformen verspricht. Es werden bei dem Reichsoberbau K auf Eisenschwellen Rippenplatten, wie sie bereits beim Reichsoberbau K auf Holzschwellen verwendet werden, im elektrischen Lichtbogenschweißverfahren auf die Eisenschwellen aufgeschweißt. Von dem Ergebnis dieses größeren Betriebsversuches wird es abhängen, ob dieser Eisenschwellenoberbau künftig endgültig und allgemein verwendet werden wird. — Die Konstruktion eines einheitlichen Reichsoberbaues kann hiernach zunächst als abgeschlossen betrachtet werden. Dafür tritt nunmehr die Konstruktion einheitlicher Reichsbahnweichen in den Vordergrund. Die Grundlagen für die künftigen Reichsbahnweichen sind inzwischen von einer besonderen Arbeitsgemeinschaft festgestellt, mit der Konstruktion der Weichen ist begonnen worden. Es ist damit zu rechnen, daß einfache Reichsbahnweichen 1 : 9 mit Drehstuhl oder Federzunge und doppelte Kreuzungsweichen 1 : 9 auf Eisenschwellen vom Juli 1928 ab im Zuge der Umbaustrecken auf den wichtigeren Hauptbahnlinien erstmalig werden verlegt werden können. Zur Befestigung der Schienen auf den eisernen Schwellen werden auch bei den Reichsbahnweichen Rippenplatten, wie beim Reichsoberbau K auf die eisernen Schwellen aufgeschweißt, wodurch die Weichenschwellen an den besonders beanspruchten Auflagerstellen der Schienen und Herzstücke verstärkt werden. Dies Verfahren soll künftig auch bei der Instandsetzung der altbrauchbaren Weichen angewendet werden, damit das bisher übliche Nachlochen der gebrauchten eisernen Schwellen und damit die Schwächung der Schwellendecke an den meistbeanspruchten Auflagern vermieden wird.

Die Verbesserung des Schienenbaustoffes ist eine Frage, die in neuerer Zeit infolge der ständig wachsenden Betriebslasten und Geschwindigkeiten mehr und mehr an Bedeutung gewinnt, zumal auch die Festigkeit der Radreifen wesentlich verbessert worden ist. Es sind infolgedessen Versuche mit verschleißfesten Schienen eingeleitet worden, von deren Ergebnis das weitere Vorgehen auf diesem Gebiete abhängen wird. Mit der Schweißung von Schienenstößen sind bisher gute Erfolge erzielt worden; die Versuche werden infolgedessen fortgesetzt. Daneben ist dazu übergegangen worden, an Stelle von Schienen mit einer normalen Baulänge von 15 m solche von 30 m zu verwenden. Die Frage der Längenveränderungen der Schienen bei Wärmewechsel und damit die Frage der Stoßlücken bereitet keine Schwierigkeiten; die Stoßlücken können, wie durch Versuche festgestellt worden ist, auch bei längeren Schienen innerhalb erträglicher Grenzen gehalten werden.

Eingehende Untersuchungen über den Lauf und die Einstellung der Fahrzeuge in gekrümmten Gleisen haben zu einer grundsätzlichen Änderung der Bestimmungen über die Spurerweiterung geführt. Künftig wird die Spur nur noch in Bogen unter 300 m Halbmesser erweitert werden.

Die Arbeitsverfahren zur Erneuerung und Unterhaltung des Oberbaues und der Bettung sind weiter vervollkommnet worden. Besonders zu erwähnen ist die Inbetriebnahme weiterer Gleisverlegungsvorrichtungen der Bauart Hock und Niemag. Auch an der Ausbildung von Kranwagen zum Verlegen von Weichen auf größeren Bahnhöfen ist gearbeitet worden. Neuzeitliche Geräte und Beförderungsmittel sind in größerem Umfange beschafft worden. Alle diese Maßnahmen haben es ermöglicht, unter Ersparung von Arbeitskräften und Zeit größere Leistungen zu erzielen.

Die Herrichtung eines Oberbauversuchswagens ist soweit gediehen, daß nunmehr das Vorhalten der Gleise im Betriebe durch Versuchsfahrten geklärt werden kann. Es ist zu erwarten, daß hierdurch ein möglichst vollkommenes Bild von der Art und der Größe der auf das Gleis einwirkenden Kräfte und damit eine feste und allgemein gültige Grundlage für den Gleisbau geschaffen wird.

Der Zustand der vorhandenen eisernen Brücken wurde wie in den Vorjahren durch Ausführung von umfangreichen Instandsetzungsarbeiten (insbesondere Entrostungs- und Anstricharbeiten) weiter erheblich verbessert. Bei den Entrostungsarbeiten wurden, um zu dem wirtschaftlichsten Verfahren zu gelangen, unter anderem auch wieder maschinelle Entrostungsverfahren, zum Teil mit bahneigenen Einrichtungen, mit gutem Erfolge angewendet.

Der Unterhaltungszustand der Stein- und Betonbrücken wurde durch Erneuerung schadhafter und verwitterter Konstruktionsteile, durch Abdichtungen und Trockenlegungen weiterhin wesentlich verbessert.

Die weitere Vervollkommnung des Rostschutzes der Eisenbauten wurde mit Nachdruck betrieben. Die in den Vorjahren eingeleiteten Anstrichversuche an Eisenbauwerken sind unter Leitung des Reichsbahn-Zentralamts in großem Umfange weitergeführt worden, u. a. wurden auch

Versuche mit dem Spritzverfahren angestellt. Außer diesen großen Versuchen an Eisenbauten wurden zur Erlangung von Unterlagen für die zweckmäßigste Zusammensetzung von Anstrichen, für die Beurteilung des Einflusses der einzelnen Farbenbestandteile, der Haltbarkeit der Farbe unter den verschiedensten Witterungsverhältnissen noch besondere Versuche eingeleitet; eine große Anzahl von Eisentafeln wurde nämlich mit bestimmten Rostschutzfarben angestrichen und an einer Reihe für die Beobachtung günstig gelegener Orte Deutschlands mit den verschiedensten klimatischen Verhältnissen ausgehängt.

Die bisherigen Ergebnisse der Versuchsanstriche führten dazu, durch einen besonderen Ausschuß unter Hinzuziehung von Vertretern der Farbenindustrie neue Lieferungsbedingungen für Rostschutzfarben aufzustellen. Diese neuen Bedingungen, die voraussichtlich im Januar 1928 eingeführt werden können, sehen eine Normung der Rostschutzfarben vor. Durch die neuen Bedingungen wird den Eisenbahnstellen der Einkauf der Farben erleichtert und für die Lieferfirmen die Aufstellung der Angebote wesentlich vereinfacht werden.

Die Verstärkung und der Umbau der eisernen Brücken, die durch die auf ihnen verkehrenden Betriebsmittel unzulässig hoch beansprucht werden, konnten im Berichtsjahre wegen des reichlicheren Fließens der erforderlichen Mittel besonders nachdrücklich gefördert werden. Daneben konnten auch wieder einzelne wichtige Streckenabschnitte für den Verkehr der P 10-Lokomotiven, einige Abschnitte auch für den Verkehr von Großgüterwagenzügen hergerichtet werden.

Die bei den Brücken mit dem im Jahre 1926 erstmalig auf dem Markt gebrachten Siliciumstahl gemachten Erfahrungen sind im allgemeinen günstig. Nach diesen Erfahrungen scheint es, daß der Si-Stahl für mittlere und große Brücken und Ingenieurhochbauten der gegebene Baustoff ist. Er wird deshalb, wenn sich die auf ihn gesetzten Hoffnungen weiter erfüllen, voraussichtlich den St 48 bald verdrängen. Besonders fördernd auf die weitere Entwicklung des Si-Stahles wird voraussichtlich auch das große Interesse wirken, das das Ausland an diesem Baustoff nimmt.

Die „Versuche im Eisenbau“ wurden — teilweise im Verein mit dem Deutschen Eisenbauverband — beim Staatlichen Materialprüfungsamt Berlin-Dahlem und bei den Materialprüfungsanstalten der Technischen Hochschulen in München, Stuttgart, Karlsruhe, Darmstadt und Dresden fortgeführt. Sie bezweckten namentlich die Feststellung der Knickfestigkeit von Druckstäben aus Si-Stahl und die Feststellung des zulässigen Lochleibungsdruckes in den Nietverbindungen. Diese Versuche führten zu wichtigen Ergebnissen, die die Richtigkeit der in den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegebenen Bestimmungen einwandfrei erkennen ließen.

Die Versuche zur Bestimmung der geeignetsten Abmessungen der für Bahnsteighallen zu verwendenden Glasplatten und zur Ermittlung der Verdrehungsfestigkeit von Hochspannungsmasten sind fortgesetzt worden.

Die zur Weiterbildung der im Jahre 1926 herausgegebenen „Vorläufigen Bestimmungen für Holztragwerke“ bereits im Vorjahre eingeleiteten planmäßigen Versuche mit den hauptsächlichsten Holzarten aus den verschiedensten Gebieten Deutschlands sind auf eine breitere Grundlage gestellt worden.

Diejenigen aus dem Preisausschreiben zur Erlangung geeigneter Spannungs- und Schwingungsmesser hervorgegangenen Apparate, die den gestellten Bedingungen am meisten entsprochen hatten, sind von den Einlieferern umgebaut worden. Daneben ist ein vom Reichsbahn-Zentralamt auf Grund der im Laufe des Preisausschreibens gesammelten Erfahrungen selbst erdachter Apparat erbaut worden, der die an einen zuverlässigen Apparat zu stellenden Anforderungen zu erfüllen scheint. Die Apparate werden zurzeit noch erprobt.

Versuche mit geschweißten Fachwerkträgern werden zurzeit angestellt.

Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im Brücken- und Ingenieurhochbau, vor allem auch zur Verbesserung der Kenntnisse der Baubeamten über die Baustoffe ist im Benehmen mit Vertretern der Wissenschaft und der Praxis eine „Anweisung für Mörtel und Beton“ aufgestellt worden, die voraussichtlich in Kürze in Kraft gesetzt werden kann. Wegen der vielfach bei Betonbauten gemachten unliebsamen Erfahrungen ist die Vermehrung der Hauptprüfstellen für Zement und Beton eingeleitet worden.

Die Nachrechnung der eisernen Eisenbahnbrücken ist bis auf einige Restarbeiten beendet. Die Nachrechnung der Eisenbeton- und der Steinbrücken, einschließlich der Straßenbrücken, ist wesentlich gefördert worden.

Die Einrichtung der auf Grund der neuen „Vorschriften für die Überwachung und Prüfung der Brücken, Hallen und Dächer (BÜP.)“ anzulegenden Brückenhefte usw. ist eingeleitet worden.

Die Abschlußprüfung des im Vorjahre abgehaltenen Statikerkursus zeitigte ein befriedigendes Ergebnis. Ein zweiter Lehrgang für Statiker soll Anfangs 1928 beginnen.

An bedeutenden Brücken und Ingenieurhochbauten sind im Jahre 1927 fertiggestellt worden:

1. die Norderelbebrücke bei Hamburg,
2. die Brücke über den Elbe-Trave-Kanal bei Büchen,
3. die Estebrücke bei Buxtehude,
4. die Hunte-Brücke bei Elsfleth (Strecke Hude-Nordenham),
5. die Mulde-Brücke bei Eilenburg,
6. die Brücke über die Westoder bei Stettin,
7. die Saalebrücke bei Bernburg (Strecke Güsten—Cöthen),
8. die Innerstebrücke auf der Strecke Goslar—Hildesheim,
9. die Okerbrücke auf der Strecke Vienenburg—Grauhof,
10. die Rheinbrücke bei Wesel,
11. die Ruhrbrücken im Zuge der Strecken Mülheim—Styrum—Duisburg, Steele-Süd—Altendorf (Ruhr) und Kupferdreh—Dahlhausen,
12. das Kreuzungsbauwerk auf Bahnhof Präsident (Strecke Bochum—Riemke—Wanne),
13. die Mainbrücke bei Hanau,
14. die Mainbrücke bei Frankfurt (Main),
15. die Brücke über den Rhein bei Duisburg,
16. die Ahrbrücke bei Sinzig,
17. die Weserbrücke bei Dreye (Strecke Wanne—Bremen),
18. die Ravennabrücke bei Höllsteig (Strecke Freiburg—Donaueschingen),
19. zwei Altmühlbrücken (Strecke München—Treuchtlingen),
20. die Naabbrücke (Strecke Regensburg—Hof),
21. zwei Röslaubrücken (Strecke Nürnberg—Eger),

22. die Moselbrücke bei Eller,
23. die Weserbrücke bei Wehrden,
24. die Saalebrücke bei Schwarza,
25. die Elsterbrücke bei Gera,
26. die Okerbrücke bei Meinersen,
27. die Allerflutbrücke bei Schwarmstedt,
28. die Muldenbrücke bei Döbeln (Strecke Borsdorf—Coswig),
29. die Oderbrücke bei Frankfurt (Oder),
30. die Dragebrücke bei Kreuz (erste in Si-Stal ausgeführte Eisenbahnbrücke),
31. die Oderbrücke bei Oppeln.

6. Der elektrische Zugbetrieb gewann auch im verflossenen Jahre nicht unerheblich an Ausdehnung. Zu der am Anfang des Jahres elektrisierten Streckenlänge von 1006 km kamen 213 km mit neu eingeführtem, elektrischem Zugbetrieb hinzu, wodurch sich die elektrisch betriebene Streckenlänge um rund 21 % gegenüber dem Stand am Jahresbeginn vergrößerte.

Von den dem elektrischen Betrieb übergebenen Strecken ist vornehmlich die Linie München—Kufstein zu erwähnen. Da im verflossenen Jahre die Österreichischen Bundesbahnen die Strecke Kufstein—Innsbruck elektrisierten, kommt nunmehr der Vorteil der elektrischen Betriebsweise der gesamten deutsch-österreichischen Zufahrtlinie von München bis zum Beginn der Brennerrampe zugute.

Eine weitere für den elektrischen Betrieb fertiggestellte, wichtige Linie ist die Strecke Neufahrn—Regensburg; sie bildet das Schlußglied der nunmehr in ihrer ganzen Ausdehnung elektrisch betriebenen Strecke München—Regensburg.

In Schlesien gelang es, die Elektrisierung der Strecken Königszelt—Breslau und Lauban—Kohlfurt mit der Nebenbahn Lauban—Marklissa bis auf kleinere Restarbeiten an der Fahrleitung durchzuführen. Die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes stand am Ende des Jahres 1927 nahe bevor. Durch diese Inbetriebnahme wird erreicht, daß auf der Hauptlinie der schlesischen Gebirgsbahn in ihrer ganzen Erstreckung von Breslau über Hirschberg bis Görlitz—Schlauroth die Züge elektrisch gefahren werden, wodurch eine erhebliche Verkürzung der Fahrzeit eintritt. Ferner können alsdann auch die Kohlenzüge aus dem Waldenburger Kohlenbecken bis nach dem großen Rangierbahnhof Kohlfurt ohne Lokomotivwechsel befördert werden. Auch das neue, für den nächsten Sommerfahrplan erstmalig vorgesehene D-Zugpaar Stettin—Hirschberg wird zwischen Kohlfurt und Hirschberg elektrisch fahren.

Der Ausbau der Strecke Rosenheim—Freilassing wurde begonnen. Auch diese bildet das Restglied einer wichtigen Verbindungslinie, von München nach Salzburg.

Um den elektrischen Betrieb auf den vorgenannten Fernbahnstrecken durchführen zu können, bestellte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im verflossenen Jahre 90 elektrische Wechselstrom-Lokomotiven und 20 Wechselstrom-Triebwagen. Diese Fahrzeuge waren bei der Jahreswende noch im Bau. Nach ihrer Fertigstellung sowie nach der Fertigstellung der letzten früher bestellten Triebfahrzeuge wird die Deutsche Reichsbahn über 412 elektrische Lokomotiven und 66 Triebwagen für Fernbahnen verfügen.

Von den neuen Lokomotiven sind als neuartige Konstruktionen die schweren Schnellzuglokomotiven der Achsfolge 1 Do 1, die schweren Güterzuglokomotiven der Achsfolge 1 Co + Co 1 sowie die Rangierlokomotiven der Achsfolge A 1 A + A 1 A hervorzuheben. Die Schnellzuglokomotive ist in Anlehnung an die kurz vorher entwickelte Versuchslokomotive der Achsfolge 2 Do 1 entworfen worden. Es gelang, das Gewicht so weit zu vermindern, daß die endgültige Bauart mit zwei Laufachsen auskommt. Von ihr wird die stattliche Reihe von 33 Stück hergestellt. Die Dauerleistung dieser Lokomotive bei 90 % ihrer Höchstgeschwindigkeit beträgt 1700 kW.

Die erwähnten Güterzuglokomotiven besitzen ebenfalls Einzelantrieb und zwar von Tatzenlagermotoren aus. Ihre größte Dauerleistung wird 175 kW, ihre Anfahrzugkraft 13 000 kg betragen.

Die Rangierlokomotiven zeichnen sich dadurch aus, daß sie auch auf Gleisen, die nicht mit Fahrleitung überspannt sind, fahren können. Zu diesem Zweck wird der Wechselstrom aus der Fahrleitung auf der Lokomotive gleichgerichtet. Er dient alsdann entweder unmittelbar zum Antrieb der Gleichstrom-Fahrmotoren oder zum Aufladen einer Akkumulatorenbatterie. Auf Gleisen ohne Fahrleitung gibt diese Batterie den Strom für die Motoren her.

An Triebwagen für Wechselstrombahnen wurden im vergangenen Jahre 20 Stück der gleichen Bauart bestellt, die sich bereits auf den Reichsbahnstrecken in Bayern bewährt. Neben dieser Bauart ist ein ausgesprochener Schnelltriebwagentyp (Doppelwagen) entwickelt worden. Von dieser Art Wagen befanden sich sechs Stück zur Jahreswende kurz vor der Vollendung.

Die gegenwärtig bedeutendste Elektrisierung ist die der Berliner Stadt- und Ringbahn nebst den anschließenden Vorortstrecken. Sie wurde im vergangenen Jahre soweit gefördert, daß voraussichtlich schon in wenigen Monaten die ersten elektrischen Züge in Betrieb gestellt werden können. Die Kosten dieser Elektrisierung einschließlich verschiedener zum Zwecke von Verkehrsverbesserungen ausgeführter Bauten sind zu 144 Mill. RM veranschlagt. Von dieser Summe sind bis zur letzten Jahreswende, d. i. in den ersten siebzehn Baumonaten, etwa 137 Mill. RM ausgegeben oder in Bau und Beschaffungsaufträgen festgelegt, ein Beweis für die tatkräftige Förderung der Bauarbeiten. Von den in Auftrag gegebenen 341 Triebwagen und 328 Beiwagen waren am Ende des verflossenen Jahres die ersten Wagen fertiggestellt, so daß mit dem Einbau der ebenfalls fertiggestellten elektrischen Ausrüstung in dem anläßlich der Stadtbahn-Elektrisierung errichteten Reichsbahn-Ausbesserungswerk Nieder-Schöneweide begonnen werden konnte. Dieses Ausbesserungswerk wurde im Oktober 1927 nach einer Bauzeit von vierzehn Monaten in Betrieb genommen. Von der elektrischen Streckenausrüstung wurde im vergangenen Jahre fast die gesamte Stromschienenanlage eingebaut. Ferner wurden die Gebäude der 31 Kleingleichrichterwerke der Stadt- und Ringbahn und der 11 Großgleichrichterwerke der Vorortlinien nahezu fertiggestellt. Der Bau der in ihnen aufzustellenden 111 Gleichrichter näherte sich am Jahresschluß dem Ende. Die von den Stromübergabestellen in Halensee und am Markgrafendamm nach den Gleichrichterwerken verlaufenden 30-kV-Kabel wurden ebenfalls gelegt.

7. Sicherungswesen. Die Signal- und Sicherungsanlagen haben an vielen Stellen Erweiterungen und Verbesserungen erfahren. Eine größere Anzahl veralteter und abgenutzter Stellwerke wurde erneuert und, wo es aus Betriebsrücksichten oder zur Erzielung von Personalersparnissen geboten war, für Kraftbetrieb eingerichtet. Die Ausrüstung von Bahnlinien mit

elektrischer Streckenblockung wurde weiter fortgesetzt. Auf einer Reihe von Bahnhöfen ist die elektrische Beleuchtung der Weichen- und Signallaternen neu eingerichtet worden. Die Lichttagessignale der Reichsbahn sind in bezug auf die Lichtwirkung erheblich verbessert worden. Die im Vorjahre begonnene Aufstellung der Vorsignalbaken ist inzwischen fast auf allen Hauptbahnstrecken durchgeführt worden.

Die auf breiter Grundlage fortgesetzten Versuche mit Einrichtungen zur Übertragung der Streckensignale auf den fahrenden Zug — sogenannte Zugbeeinflussungen — haben gute Erfolge gezeitigt, insbesondere bei Anwendung elektroinduktiver Übertragungsmittel. Auch für die Auswertung der Zugbeeinflussungen zur Betätigung der Luftdruckbremse bei Haltstellung des Signals ist eine Ausführungsform entwickelt worden, die nach den bisherigen Versuchen Erfolg verspricht.

Um eine schnelle Verständigung der den Betrieb und Verkehr leitenden Stellen untereinander zu ermöglichen und die Bestrebungen zur Einschränkung des Schriftverkehrs zu fördern, hat eine weitere Ausgestaltung des Fernmeldewesens stattgefunden. Eine Anzahl Fernsprechverbindungen über größere Entfernungen, insgesamt 2060 km, wurde neu geschaffen. Die Verbesserung der Fernsprechverbindungen ermöglichte es, den Wagenmeldedienst in vielen Bezirken nicht mehr telegraphisch, sondern in beschleunigter Weise auf dem Fernsprecher abzuwickeln. Zur Ersparung von Bedienungspersonal wurden 16 Selbstanschlußämter als Ersatz für unzureichende Handämter eingerichtet, außerdem wurden an besonderen Stellen Fernsteuerschränke für den Nachtdienst eingerichtet. Infolge der in den letzten Jahren getroffenen Verbesserungen haben die Fernsprecheinrichtungen bei der Durchführung der hohen Betriebsleistungen des Berichtsjahres wertvolle Dienste geleistet.

Zur Verbesserung des Telegraphendienstes bei gleichzeitiger Personalersparnis wurden Morseanrufschränke in größerer Zahl eingerichtet. Um schnellere Herbeirufung von Hilfe bei Unfällen zu ermöglichen, wurde mit der Verringerung der Abstände der Fernsprechstellen auf der Strecke 2 auf 1 km begonnen. Die deutschen Fährschiffe der Strecke Saßnitz—Trälleborg und Warnemünde—Gjedser sind jetzt nämlich mit Bordpeilern für Navigationszwecke ausgerüstet worden.

8. Werkstättenwesen. Die sparwirtschaftliche Arbeitsdurchbildung in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken und Betriebswerken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist mit Erfolg weitergeführt worden. Hierdurch konnte die Werkstättenbelegschaft weiter verringert und Werkstätten und Werkstättenabteilungen stillgelegt werden. Für die betriebswirtschaftliche Vollabrechnung der Reichsbahnausbesserungswerke ist eine neue Vorschrift aufgestellt worden. Nach dieser Vorschrift sollen zunächst in elf Werken die tatsächlichen Kosten der Werkarbeit erfaßt und durchforscht werden.

Eine außerordentliche Belastung erfuhren die Güterwagenwerkstätten durch die Nachwirkung des englischen Kohlenarbeiterstreiks und den starken Herbstverkehr.

Um den Hochbedarf an Güterwagen decken zu können, mußte der Schadgüterwagenbestand auf ein Mindestmaß gebracht werden. Es wurden zu diesem Zwecke vorübergehend Arbeiter aus den Lokomotivabteilungen herangezogen und Zeitarbeiter eingestellt. Auch wurden Langholzwagen, die zurzeit für ihre Sonderzwecke nicht benötigt werden, zu Arbeitswagen hergerichtet und die in Bauzügen laufenden O-Wagen dem Betriebe zur Verfügung gestellt.

Die neue Werkstätte für die elektrischen Triebwagenzüge der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in Berlin-Niederschöneweide wurde am 15. Oktober 1927 in Betrieb genommen. Ferner wurde das neue Lokomotivwerk Braunschweig eröffnet und der Bau des neuen Werkes für elektrische Lokomotiven in Dessau und des Werkes in Freimann bei München weiter gefördert.

9. Unterrichts- und Bildungswesen und Psychotechnik. Der Unterrichts- und Bildungsausschuß hat auf seinem Gebiet tatkräftig weitergearbeitet und wesentliche Fortschritte erzielt. Nach Einführung der Dienstvorschrift 128 „Das Dienstschul- und Dienstvortragswesen bei der Deutschen Reichsbahn" war es Aufgabe des Ausschusses, sich vorerst mit einigen Spezialaufträgen zu befassen. Er hat einheitliche Vorschriften für die Ausbildung der Handwerkslehrlinge und für die praktische Ausbildung der Werkstättenpraktikanten (Maschinenbaubeflissene und Zöglinge) entworfen, die zurzeit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorliegen. Neuerdings beschäftigt den Ausschuß die Bearbeitung und gutachtliche Behandlung von Lehrmitteln für den dienstlichen Unterricht. Die Vorarbeiten hierfür sind bereits soweit gediehen, daß mit der Fertigstellung von Leitfäden für die einzelnen Lehrgebiete im Laufe des neuen Jahres gerechnet werden kann. Das Lehrgebiet über die Unfallhilfe ist bevorzugt behandelt worden. Ein besonderer Lehrplan hierfür ist bereits entworfen und zur Einführung gebracht worden. Dieser Unterricht soll die Bediensteten über die ihnen obliegenden Dienstverrichtungen bei Unfällen belehren, um bei Unfällen die richtigen Maßnahmen zu ergreifen.

Im Laufe des Jahres wurden wieder mehrere Ergänzungskurse für bereits im Dienst befindliche Beamte abgehalten. Solche Kurse sind veranstaltet worden: Für Frachtenkontrolleure über Warenkunde, für Beamte der Bahnunterhaltung über Beseitigung der Lagefehler der Gleisbogen, und andere, je nach den Bedürfnissen auf den einzelnen Fachgebieten. Zur Unterstützung der mit dem dienstlichen Unterricht verbundenen praktischen Übungen, insbesondere für die Betriebsbeamten haben viele Reichsbahndirektionen Lehrstellwerke eingerichtet. Für die als hauptamtliche Lehrer tätigen Reichsbahnbeamten hat ein besonderer Ausbildungskursus in der Reichsbahnschule im Reichsbahnwerk Brandenburg-West stattgefunden. Weitere Lehrgänge sind in der Vorbereitung. Besondere Beachtung verdient eine von der Verwaltungsakademie in Berlin veranstaltete Vorlesungsreihe für Lehrer der Elektotechnik an den preußischen höheren Maschinenbauschulen. Die Heranbildung des Nachwuchses nach den Ansprüchen der Praxis für die Laufbahn maschinentechnischer Fachrichtung wird hierdurch wesentlich gefördert werden.

Nachdem die Zentralschulen in Freymann bei München und Hanau gut ausgestattet sind und ihren Lehrbetrieb erweitert haben, ist nunmehr auch die Zentralschule in Brandenburg-West weiter ausgebaut worden und in dauerndem Betrieb genommen.

Auf dem Gebiet des freiwilligen Bildungswesens haben wie bisher der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen und der Reichsverband deutscher Verwaltungsakademien durch ihre Veranstaltungen den dienstlichen Unterricht unterstützt. Mit dem Verbande Deutscher

Eisenbahnfachschulen ist zurzeit ein neuer Vertrag in Vorbereitung.

Die Arbeiten des Unterrichts- und Bildungswesens werden unterstützt durch die Unterrichtszeitschriften „Der Eisenbahnfachmann" und in Süddeutschland durch die Zeitschrift „Die Eisenbahnkunde".

Bei der für die Herausgabe, den Vertrag und Vertrieb wissenschaftlicher Lehrmittel eingerichteten Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittel-Gesellschaft ist im Laufe des Jahres eine Reihe von Lehrbüchern neu erschienen. Weiter ist die Herausgabe von Lehrstoffheften auf Grund der Dienstvorschrift 128 geplant und hierfür eine besondere Kommission unter Vorsitz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Gruppenverwaltung Bayern eingesetzt worden.

Die Verbreitung der amtlichen deutschen Einheitskurzschrift unter den Eisenbahnern hat im Berichtsjahr weiter zugenommen. Bis jetzt haben mehr als 40 000 Bedienstete am Unterricht teilgenommen. Der Reichsverband der Eisenbahn-Kurzschriftvereine, der die Weiterbildung der Mitglieder übernommen hat, zählt augenblicklich 11 000 Mitglieder. Außerdem befinden sich noch mehrere tausend Mitglieder in der Ausbildung. Der Verband hielt im Oktober d. J. unter dem Protektorat des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr.-Ing. Heinrich in Halle seinen von mehr als 1000 Personen besuchten zweiten Verbandstag ab. Der Reichsverband der Eisenbahn-Kurzschriftvereine hat sich mit dem Reichsverband der Eisenbahnvereine zusammengeschlossen.

Im Lehrlingswesen bringt die vorerwähnte einheitliche Lehrlingsvorschrift nunmehr auch Richtlinien für die praktische Ausbildung der Handwerkslehrlinge, nach denen Entwürfe für die einzelnen Lehrgänge in den Werkabteilungen aufgestellt werden sollen. Hier ist der Beginn eines neuen Entwicklungsabschnittes zu verzeichnen. Erstmalig seit Bestehen der Deutschen Reichsbahn sind nämlich an Stelle der Bestimmungen der früheren Länderbahnen nunmehr einheitliche Vorschriften getreten, die in enger Zusammenarbeit mit den einschlägigen Stellen der Industrieverbände von einem besonderen Ausschuß aufgestellt worden sind. Am 1. August 1927 waren bei der Reichsbahn 3304 Handwerkslehrlinge in der Ausbildung.

Die psychotechnischen Versuchsstellen in Berlin, München und Dresden sind nach Fertigstellung der Eignungsuntersuchungen besonders auf den Gebieten der Anlernverfahren und der Rationalisierung tätig. Neben der Rationalisierung im Verwaltungsdienst und im technischen Dienst ist hier in erster Linie dem Abfertigungsdienst bei den Güterabfertigungen Beachtung geschenkt. Die Verfahren zur Untersuchung der Betriebsassistenten, Zugschaffner, Ladeschaffner und Stellwerksbeamten sind amtlich eingeführt.

Die psychotechnischen Untersuchungen der Lehrlinge haben weiter gute Ergebnisse gezeitigt, insgesamt sind bislang 40 000 Personen untersucht worden. Die Psychotechnische Versuchsstelle Berlin hat ihr neues Haus auf Bahnhof Eichkamp bereits bezogen. Die Psychotechnischen Versuchsstellen in Dresden und München haben ebenfalls ihre Arbeiten erfolgreich weitergeführt.

Der Eisenbahnkraftwagenverkehr

hat im Jahre 1927 nicht unwesentlich zugenommen. Gegenüber den 49 Eisenbahnkraftwagenverkehren Ende Dezember 1926 wurden Ende November 1927 64 Eisenbahnkraftwagenverkehre betrieben. Von diesen Verkehren entfielen 36 auf den reinen Güterverkehr mit einer Streckenlänge von 1265 km, 26 auf den reinen Personenverkehr mit einer Streckenlänge von 354 km und 2 auf den gemischten Verkehr mit einer Streckenlänge von 15 km. Entsprechend der Zunahme der Linien hat auch der Verkehrsumfang zugenommen. Es wurden im ersten Halbjahr 1927 folgende Leistungen erzielt:

Personenverkehr: 315 929 Omnibuskilometer, 545 066 beförderte Personen.

Güterverkehr: 408 923 Lastkraftwagenkilometer, 272 200 Anhängerkilometer, 116 191 beförderte Tonnen.

Gegenüber dem zweiten Halbjahr 1926 bedeutet dies eine Zunahme von rund 40 000 km und 89 000 Personen im Personenverkehr und bei gleicher Kilometerleistung von 4000 Tonnen im Güterverkehr.

Bei 8 von den 64 Verkehren findet eine Zusammenarbeit mit den Spediteuren statt, die sich für alle Teile zufriedenstellend auswirkt. Die Speditionshöfe der Vertragsspediteure wurden öffentliche Annahmestellen für die Kraftwagengüter.

Bei dem Verkehr Habelschwerdt—Wölfelsgrund wurde durchgehende Abfertigung der Personen und des Gepäcks eingeführt und zu diesem Zweck diese Eisenbahnkraftwagenlinie in den Tarifverband der Reichsbahn mit den Norddeutschen Privatbahnen einbezogen.

Für die Einrichtung von Eisenbahnkraftwagenverkehren wurden Richtlinien aufgestellt und die bestehenden Grundsätze zur Ermittlung der Selbstkosten des Eisenbahnkraftwagenverkehrs fortgebildet.

Gemeinsam mit dem Reichsverkehrsministerium entschloß sich die Reichsbahn-Gesellschaft, die Kapitalmehrheit bei zwei größeren Kraftverkehrsgesellschaften im Westen zu erwerben, um dort versuchsweise auf der so geschaffenen Grundlage eine größere Anzahl von Eisenbahnkraftwagenlinien einzurichten und das von den Kraftverkehrsgesellschaften betriebene Vermietgeschäft von Kraftwagen zu erweitern.

Der von den deutschen Vertretern auf dem im November in London tagenden Welt-Motor-Kongreß aufgestellte Grundsatz, daß eine Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahn- und Kraftwagenbeförderung im Interesse beider Verkehrsmittel und der Öffentlichkeit liege, wurde zum allgemeinen Beschluß erhoben.

Die Privatbahnen und Kleinbahnen.

Die im allgemeinen günstige Konjunktur der deutschen Wirtschaft im Jahre 1927 brachte auch den Privatbahnen und Kleinbahnen im allgemeinen eine Vermehrung der Anzahl der beförderten Personen und Güter. Den hierdurch erwachsenen Mehreinnahmen standen jedoch erhöhte Ausgaben für Angestellte und Arbeiter, sowie für soziale Lasten und Steuern gegenüber. Der Tarifherabsetzung der Reichsbahn vom 1. August schlossen sich auch die Privat- und Kleinbahnen an. So werden im allgemeinen die Überschüsse sich nicht wesentlich gebessert haben, zumal die aus der Kriegs- und Inflationszeit rückständigen Arbeiten weiterhin nachgeholt werden mußten. Die Privat- und Kleinbahnen, die ein Fünftel des Deutschen Reiches dem Verkehr erschließen, erstreben weiterhin mit Nachdruck eine Erleichterung der Steuerlasten und eine völlige Befreiung der noch immer bestehenden Sondersteuer für dieses Gewerbe. Weiterhin fordern sie die immer noch vorhandene Bevorzugung des Kraftwagenverkehrs im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse durch eine gleichmäßige Behandlung aller Verkehrsmittel zu ersetzen, da nur dann durch gesunden Wettbewerb auf gleicher Basis das deutsche Verkehrswesen

auf die niedrigstmöglichen Beförderungssätze hinarbeiten könne.

Die Saarbahnen.

Das hervorstechende Merkmal der Saarbahnen ist der dichtgeballte Massenverkehr an Personen und Gütern: Auf einem Netz von rund 400 km werden jährlich rund 21 500 000 t Güter und gegen 65 000 000 Personen befördert; 1927 war der Güterverkehr einige Prozent höher, der Personenverkehr ungefähr gleich dem Verkehr des Vorjahres. Im Güterverkehr stellen Kohlen, Erze und Eisen rund 80 % der Verkehrsmenge, im Personenverkehr gibt der Berufsverkehr der Arbeiter, Angestellten und Geschäftsleute den Ausschlag.

Das abgelaufene Jahr blieb im großen und ganzen von Störungen im Verkehrsaufkommen frei und nahm für die Saarbahnen einen günstigen Verlauf. Wohl gab es in der Glasindustrie längere Stillegungen, veranlaßt durch Umstellung und Umbauten der Fabriken und traf die weiterverarbeitende Eisenindustrie ein ziemlich allgemeiner Streik von fünfwöchentlicher Dauer; auch die Hüttenwerke hatten kurze Teilstreiks im Juli und November zu verzeichnen. Doch wurde der dadurch hervorgerufene Verkehrsausfall anderweit wettgemacht. Im Bergbau wurde eine Anzahl Feierschichten eingelegt. Infolge höherer Leistungen hat sich jedoch die geförderte und von der Eisenbahn beförderte Kohlenmenge kaum verringert. Förderlich für die Entwicklung des Wagenverkehrs war auch die vertragliche Regelung der Handelsbeziehungen zwischen dem Reiche und dem französischen Zollgebiet, zu dem das Saargebiet rechnet. — Erwähnung verdient der außerordentliche Aufschwung des Expreßgutverkehrs, der außer im Binnenverkehr auch im internationalen Verkehr zugelassen ist. — Im Personenverkehr war von erheblicher Bedeutung, daß zahlreiche reichsdeutsche Vereinigungen ihre Tagungen und Jahresversammlungen in Saarbrücken abhielten. Der Sommerreiseverkehr war stark; die Sommersonderzüge nach dem Norden, Osten und Süden des Reiches fanden zahlreichen Zuspruch aus dem Saargebiet. Sonntagskarten, Gesellschaftsfahrten, bestellte Sonderzüge zeigten eine aufsteigende Kurve. Die Beanspruchung des amtlichen Reisebüros der Saarbahnen steigerte sich, namentlich hinsichtlich der Ausstellung zusammenstellbarer Fahrscheine.

Der Personen- und Güterverkehr wurde das ganze Jahr über ohne nennenswerte Betriebsschwierigkeiten und ohne Störungen bewältigt. Schwerere Unfälle waren nicht zu verzeichnen. — Der Fahrplan vom 15. Mai 1927 brachte wesentliche Verbesserungen des Nah- und Fernverkehrs, insbesondere auch der Anschlüsse und der Kurswagenläufe. — Mit verschwindenden Ausnahmen konnten jederzeit die benötigten Güterwagen gestellt werden. Verkehrssperren waren überhaupt nicht zu verzeichnen. Im arbeitstäglichen Durchschnitt wurden 5400 Wagen gestellt. Der Bewältigung des Personenverkehrs dienten monatlich im Durchschnitt 390 000 Zugkilometer und 11 370 000 Wagenachskilometer, der Bewältigung des Güterverkehrs monatlich durchschnittlich 131 000 Zugkilometer und 10 450 000 Wagenachskilometer; im Monatsdurchschnitt wurden 1 178 000 Lokomotivkilometer geleistet.

Die Besserung und Festigung der französischen Währung — die bekanntlich auch die gesetzliche Währung des Saargebiets ist — ermöglichte zum 15. März und zum 1. Mai 1927 eine Ermäßigung der Gütertarife von im ganzen 3 bis 6 %, bei Kohlen durchschnittlich 12 %. Von ganz besonderer Bedeutung auf dem Gebiete des Gütertarifwesens war die Wiedereinschaltung der Stationen des Saargebiets in die deutschen Tarife. Für die wichtigsten Güter, die wohl mehr als 80 % des Verkehrs ausmachen, wurden im Wechselverkehr Deutschland—Saargebiet durchgerechnete Sätze in der Reichsmarkwährung auf der Grundlage der deutschen Tarife eingeführt. Ferner wurde für den Versand der wichtigsten Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie des Saargebiets nach überseeischen Ländern ermäßigte Ausfuhrtarife nach den belgischen Seehäfen geschaffen, und zwar sowohl über den deutsch-belgischen wie über den französisch-luxemburgisch-belgischen Weg unter Gleichstellung beider Routen. — Über die Personentarife ist nichts Wesentliches zu sagen. Zu den direkten Tarifen mit dem Reich, mit Frankreich, der Schweiz und Luxemburg traten neue direkte Sätze mit Bulgarien, England und Holland.

Neue Bahnlinien sind nicht im Bau und nicht in Vorbereitung. Jedoch mußten in zahlreichen Fällen die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Im übrigen erforderte wie immer die Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der vorhandenen Anlagen außerordentlich hohe Aufwendungen entsprechend der starken Beanspruchung der Anlagen durch den außerordentlich dichten Verkehr. Der Einführung neuzeitlicher Arbeitsmethoden und Geräte wurde besondere Sorgfalt gewidmet.

Gleiches wie für das Bauwesen gilt für den Bau und die Unterhaltung der Fahrzeuge, die Stoffwirtschaft sowie die Wärme- und Energiewirtschaft. Im Beschaffungswesen hat sich die Festigung der Währung günstig ausgewirkt.

Erhebliche Erfolge waren auch im vergangenen Jahre wieder auf dem Gebiete der Personalwirtschaft zu verzeichnen. Mußte man sich in früheren Jahren vielfach mit einer rohen Festsetzung des Personalbedarfs begnügen, um einigermaßen zu einer wirtschaftlichen Personalbemessung zu gelangen, so konnte man jetzt zur Kleinarbeit übergehen und dabei noch mehrere hundert Arbeitsposten einsparen; die wirkliche Ersparnis an Bediensteten wurde nicht durch Entlassung, sondern durch den natürlichen Abgang verwirklicht. — Dem Unterrichtswesen wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet, ebenso der Ausarbeitung und Neuausgabe von zuverlässigen Dienstbehelfen. Ferner wurde nach dem Vorbild der Deutschen Reichsbahn eine psychotechnische Untersuchungsstelle geschaffen. — Im Verfolge der zwischen der deutschen Regierung und der Regierungskommission des Saargebiets getroffenen Abrede, sogenanntes Baden-Badener Übereinkommen, wurden die Personalverhältnisse der Beamten in weitem Umfange, insbesondere hinsichtlich der Laufbahnvorschriften, des Prüfungswesens und der Bestimmungen über die Kündbarkeit der Regelung im Reiche wieder nahegebracht.

Die Bezüge der Beamten wurden unter dem Einfluß der Besserung der Währung mit Wirkung vom 1. Mai 1927 um rund 8 % herabgesetzt. — Auch die Löhne der Arbeiter wurden zum 15. Mai 1927 um rund 8 % ermäßigt, jedoch inzwischen wieder um rund 4 % erhöht. Bei den Verhandlungen über die Wiedererhöhung der Löhne beanspruchten die Arbeitergewerkschaften die vor dem 15. Mai 1927 gezahlten Löhne. Infolge der ablehnenden Haltung der Verwaltung kam es anfangs Dezember zu einem zehntägigen Streik der Arbeiter, der aber für die Streikenden erfolglos verlief.

Wirtschaftliches und sparsames Arbeiten auf allen Gebieten und auf der Grundlage neuzeitlicher Selbstkostenberechnungen und neuzeitlicher betriebswirtschaftlicher Methoden ist bei den Saarbahnen wie allenthalben bei den Eisenbahnverwaltungen das Gebot der Stunde. Die Übersichtlichkeit des Netzes, die Möglichkeit kurz entschlossenen Zugreifens und schneller Nachprüfung der Wirksamkeit und Ergiebigkeit getroffener Maßnahmen begünstigen die wirtschaftliche Verwaltung des Netzes. Die finanzielle Lage der Saarbahnen ist denn auch geordnet und zufriedenstellend. Die Verwaltung der Saarbahnen hat allerdings bisher in dieser Richtung der Öffentlichkeit keine eingehenden Mitteilungen gemacht; dies war schon deshalb nicht möglich, weil bei der Übergabe der Saarbahnen von der deutschen Regierung an die Regierungskommission des Saargebiets eine Bewertung der übergebenen Vermögensstücke nicht stattfand, und ferner auch deshalb nicht, weil durch die Bekanntgabe finanzieller Beurteilung der Betriebsergebnisse der Rechnungslegung nach Beendigung der treuhänderischen Verwaltung vorgegriffen würde. Immerhin wurden die früher nur spärlich veröffentlichte statistischen Mitteilungen der Saarbahnen im Laufe des verflossenen Jahres bereichert durch monatliche Bekanntgabe der Betriebs- und Verkehrsleistungen sowie durch die Herausgabe einer Statistik der „Güterbewegung auf den Saarbahnen in den Jahren 1925 und 1926, nach Verkehrsbezirken geordnet".

Österreich.

Die leichte Besserung der Wirtschaftslage, die zu Ende des Jahres 1926 einsetzte, hat im Jahre 1927 angehalten und daher auch den Österreichischen Bundesbahnen eine etwas günstigere Geschäftsentwicklung gebracht.

Die ersten 10 Monate des Jahres 1927 zeigten im Güterverkehr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Anwachsen der Nutzlast-Tonnen-Kilometerleistung um etwa 12 %, im Personenverkehr um rund 3¼ %. Der Umstand, daß die Gesamtlast-Tonnen-Kilometerleistung nur in geringerem Maße, und zwar um 10 % (bis einschließlich Oktober 7587 Millionen Gesamtlast-Tonnen-Kilometer gegenüber 6928 Millionen im Vorjahr) gestiegen ist, beweist, daß die Züge besser ausgenützt waren, der Verkehr daher wirtschaftlicher abgewickelt werden konnte.

Die Zunahme des Güterverkehrs ist auf eine Zunahme sowohl der Ausfuhr als auch der Einfuhr zurückzuführen; der Durchzugverkehr, der vor allem in der Verfrachtung größerer Mengen polnischer Kohle nach Italien bestand, konnte als Konjunkturverkehr nur bis in den Herbst hinein gesichert werden. Für die Belebung des Personenverkehrs war der günstige Sommer ausschlaggebend.

Mit dieser Verkehrsentwicklung hat jedoch die Einnahmensteigerung nicht gleichen Schritt gehalten. Es sind wohl im Güterverkehr gesteigerte Einnahmen zu verzeichnen; doch geht dieser Einnahmenzuwachs fast ausschließlich auf die Gütertariferhöhung vom 1. Juli 1926 zurück.

Dieses Zurückbleiben der Einnahmen gegenüber der Verkehrszunahme hat beim Güterverkehr wohl seine Ursache darin, daß der Anteil der niedertarifierenden Güter am Gesamtverkehr noch zugenommen hat.

Ein nicht unerheblicher Einnahmenausfall ist durch den im Monate Juli eingetretenen mehrtägigen allgemeinen Verkehrsausstand hervorgerufen worden.

Die Ausgaben werden gegenüber dem Vorjahre voraussichtlich keine wesentliche Abweichung zeigen, denn die Bundesbahnen waren weiterhin bemüht, durch Fortsetzung der Sparmaßnahmen die Betriebsausgaben zu vermindern oder doch deren Anwachsen hintanzuhalten. Es ist ein erfreuliches Zeichen, daß das günstigere Betriebsergebnis trotz gesteigerter Verkehrsleistungen und unter Verzicht auf eine Tariferhöhung erzielt werden konnte.

Allerdings stehen der Verbesserung des Betriebsergebnisses erhöhte Lasten der Ertragsrechnung gegenüber, indem der Schuldendienst neuerlich eine namhafte Steigerung erfahren hat. Durch das Hinzutreten von weiteren Investitionsvorschüssen des Bundes, insbesondere für die Fortsetzung der Elektrisierung, welche Vorschüsse von den Bundesbahnen mit nahezu 8 % verzinst und innerhalb der außergewöhnlich kurzen Frist von 18 Jahren getilgt werden müssen, ist der Schuldendienst für diese Vorschüsse, der im Jahre 1926 rund 12,6 Millionen S betragen hatte, im Jahre 1927 auf rund 17,3 Millionen S gestiegen.

Die Bestrebungen der Verwaltung im Personalwesen, die Zahl der Dienstposten herabzusetzen, wurden fortgesetzt; im Jahre 1927 konnten demnach im Bau- und Bahnerhaltungsdienst, Vorratslagerdienst, Starkstromdienst und Zentraldienst reduzierte Stellenpläne durchgeführt werden. In der Zeit vom 1. November 1926 bis 31. Oktober 1927 fielen 3181 Bedienstete ab, so daß sich seit dem Beginn des gesetzlichen Personalabbaues (1. Oktober 1922) ein Gesamtabgang von 55 500 Bediensteten ergibt. Der Stand an Bediensteten (ohne Verstärkungsarbeiter) belief sich am 1. Oktober 1927 auf 82 877.

Auch im Berichtsjahre war die Bundesverwaltung bemüht, den Schnell- und Personenzugsverkehr im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mitteln weiter auszugestalten. Die Ergebnisse des Reiseverkehrs, insbesondere im Fernverkehr, waren sehr zufriedenstellend, was auch die Berichte aller namhaften Kurorte, Sommerfrischen und Touristenstationen betonen. Wo es möglich war, wurden neuerlich Beschleunigungen durchgeführt und die Anschlüsse verbessert.

Auch auf den Nebenlinien wurden, insbesondere durch Einstellung von Triebwagen, schrittweise Verbesserungen durchgeführt. Ein besonderes Augenmerk wendeten die Bundesbahnen der weiteren Ausgestaltung des Wochenend- und Ausflugverkehrs zu.

In der Verkehrswerbung lenkten die Österreichischen Bundesbahnen ihre Hauptarbeit auf das Ausland. Schon im Frühjahr 1926 wurde in Paris eine Vertretung bestellt, die sich neuestens in eigenen, sehr günstig gelegenen Räumen befindet. Die im Herbste 1926 errichtete Vertretung in London entfaltet eine außerordentlich umfangreiche Tätigkeit. Gegen Ende 1927 hat die neuerrichtete Werbestelle in Stockholm, die im Gebäude der Österreichischen Gesandschaft untergebracht ist, ihre Tätigkeit aufgenommen. Für Holland besorgt die Reiseverkehrswerbung ein Generalvertreter mit dem Sitze in Utrecht. Zur Förderung der Personenverkehrsbeziehungen mit Italien ist die kommerzielle Vertretung in Rom entsprechend ausgestaltet worden. Der andauernd lebhafte, natürliche Zuzug von Reisenden aus dem Deutschen Reiche wird durch einen Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen in Berlin, der sich besonders der Veranstaltung von Gesellschaftsreisen widmet, in ständigem Fluß erhalten. In Budapest ist eine private Stelle den Verkehrsinteressen der Bundesbahnen dienstbar gemacht worden.

Die Organisation der Verkehrswerbung der Bundesbahnen wurde im Berichtsjahre durch die Vereinigung des

Propagandadienstes der Generaldirektion mit der Geschäftsführung der „Verkehrswerbung - Ges. m. b. H." auf neue Grundlagen gestellt. Die enge Zusammenarbeit mit der Gesellschaft, die nunmehr die offizielle Werbestelle der Österreichischen Bundesbahnen ist, hat sich bestens bewährt. Die Aufgabe der Gesellschaft ist es vor allem, aus den Erträgnissen der Geschäftsreklame im Bundesbahnbereich, deren Verwertung ihr übertragen ist, Werbemittel zu beschaffen und solche insbesondere im Auslande durch Vermittlung der Bundesbahnvertretungen in Umlauf zu setzen. Als besonders werbekräftig haben sich die Broschüre „Austria", die österreichische Waggonzeitung, das Sonderheft „Sommer in Österreich", ferner der erste gesamtösterreichische Wintersprospekt, die durch die Bahnschalter an Auslandreisende zur Verteilung gelangende illustrierte Werbekarte und ein Prospekt für den Semmering, erwiesen.

Der Personen- und Gepäcktarif, der mit dem 1. Januar 1926 in Kraft getreten ist, hat im Berichtsjahr im allgemeinen keine Änderungen erfahren. Lediglich in der Fahrpreisermäßigung für Angestellte und Arbeiter ist eine Änderung insofern eingetreten, als an Stelle von Viertelmonatskarten Wochenkarten für Angestellte und Arbeiter unter gleichzeitiger mäßiger Erhöhung des Preises eingeführt wurden. Im Zusammenhange damit wurden auch die Preise für Schülermonatskarten in bescheidenem Maße erhöht. Die der Belebung des Ausflugs- und Sportverkehrs dienende Einrichtung der ermäßigten Fahrkartenblocks, insbesondere zum Besuche der Bäder, der ermäßigten Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten, endlich der ermäßigten Touristenrückfahrkarten erfuhren auch im Berichtsjahre eine weitere Ausgestaltung. Im Interesse der Förderung des Fremdenverkehrs wurden wie bisher für die Teilnehmer an internationalen in Österreich abgehaltenen Kongressen, sowie für in- und ausländische internationale Messen und anderweitige Veranstaltungen größeren Stiles Fahrpreisermäßigungen eingeräumt.

Die Personen- und Gepäcktarife zwischen Österreich und dem Auslande, wie auch zwischen fremden Staaten über Österreich wurden weiter ausgestaltet; auch ist es gelungen, die österreichischen Durchzugsstrecken in eine Reihe von Verkehren einzubeziehen, die bisher über ausländische Wettbewerbswege bedient wurden.

Was den Aufbau der zwischenstaatlichen Tarife anbelangt, so ist ein allmähliches Anpassen an die Vorkriegsverhältnisse zu verzeichnen, indem von der Form der Schnitt- und Mehrwährungstarife, die die Abfertigung naturgemäß äußerst erschwerten, in einer Reihe von Tarifen zum Einwährungstarif und, soweit es ging, auch zum Stationstarif übergegangen wurde.

Infolge weiterer Ausgestaltung des zwischenstaatlichen Expreßgutverkehrs ist gegenwärtig die durchgehende Expreßgutabfertigung mit allen Nachbarstaaten möglich.

Auch im Güterverkehre blieb der mit dem 1. Juli 1926 eingeführte Binnengütertarif im Berichtsjahre unverändert in Geltung. Dieser Tarif hat sich im großen und ganzen bestens bewährt und den Bedürfnissen der Volkswirtschaft vollauf entsprochen. Durch Tarifermäßigungen und -erleichterungen wurden die in einzelnen Fällen auftretenden Bedürfnisse und Sonderwünsche der Bahninteressenten, soweit sie als berechtigt anerkannt wurden, nach Möglichkeit befriedigt. Durch sie gelang es auch, neue Transporte für den Bahnweg zu gewinnen oder unsicher gewordene Transporte zu erhalten.

Auch im laufenden Jahre mußte das Bestreben dahin gerichtet sein, dem auch im Güterverkehr immer stärker werdenden Wettbewerb des Kraftwagens zu begegnen. Hierbei leistete das seit April 1926 eingeführte sogenannte „Nahbarême", das im Jahre 1927 weiter ausgebaut und insbesondere zur Einrichtung sogenannter Sammelverkehre benutzt wurde, vorzügliche Dienste. Durch diese Tarifmaßnahme, die auf Entfernungen bis 110 km für Güter höherer Tarifklassen eine durchschnittlich 30prozentige Ermäßigung enthält, wurden vornehmlich die an den Lastkraftwagen bereits verlorengegangenen Stückgutsendungen — insbesondere Kaufmannsgüter — der Bahnverfrachtung wiedergewonnen. Die ständig zunehmende Inanspruchnahme dieser Neueinrichtung läßt noch weiter Erfolge erhoffen.

Auch im Jahre 1927 wurden die Arbeiten zum Wiederaufbau des internationalen Gütertarifsystems fortgesetzt, die sich insbesondere auf die Güterverkehre mit dem Deutschen Reiche, der Tschechoslowakei, Schweiz, Italien, Ungarn, Rumänien und Polen erstreckten.

Durch eine weitere Verbesserung der Beförderungspläne wurde eine beschleunigtere Beförderung der Wagenladungen erreicht. Die bestehenden Güterbeförderungskurse wurden im abgelaufenen Jahre erstmalig in einem Behelfe, dem „Österreichischen Güterkursbuch", gültig ab 15. Mai, zusammengefaßt. Es enthält die in übersichtlicher und leicht handbarer Form geordneten in- und ausländischen Güterbeförderungskurse. Das Güterkursbuch hat als wertvoller Nachschlagsbehelf auch die gebührende Anerkennung in Verfrachterkreisen gefunden.

Im Stückgutverkehr wurde durch eine Vereinfachung der diesen Dienstzweig betreffenden Vorschriften und durch Zusammenlegung von Umladestellen eine Verbesserung und Beschleunigung angestrebt, wodurch eine weitere Herabsetzung der Lieferfristzuschläge für Frachtstückgüter ermöglicht wurde. Diese Maßnahme und der Ausbau anderer Einrichtungen tarif- und transporttechnischer Natur waren auch eine wesentliche Voraussetzung für die wirkungsvolle Bekämpfung des Wettbewerbes des Kraftwagens.

Die Verkehrsbeziehungen mit dem Auslande haben im Jahre 1927 durch die Aufnahme der durchgehenden internationalen Güterbeförderung mit Bulgarien einen weiteren Ausbau erfahren. Im übrigen sind auch in vielen direkten Auslandsgüterverkehren Verbesserungen und Erleichterungen dadurch geschaffen worden, daß einzelne von den Vorschriften des Berner Übereinkommens abweichende Sonderbestimmungen dieser Verkehre zum Vorteile der Bahnbenutzer abgeändert oder aufgehoben wurden.

Die Wagenstellungsziffern des Jahres 1927, mit jenen des Jahres 1926 verglichen, zeigen, daß mit einer fortwährend steigenden Wagenbeistellung zu rechnen ist. Im Herbstverkehre wurde die Wagenlage durch die Wagenaushilfen, die die Österreichischen Bundesbahnen gegenüber den tschechoslowakischen und polnischen Staatsbahnen zu leisten gezwungen waren, um nicht die Kohleneinfuhr nach Österreich zu gefährden, ungünstig beeinflußt. Der zur Bewältigung des Verkehrs zur Verfügung gestandene Wagenpark reichte nicht mehr aus, um den Wünschen der Bahnbenutzer gerecht zu werden und waren die Österreichischen Bundesbahnen genötigt, ihren Wagenstand durch Anmietung einer größeren Anzahl von Leihwagen zu erhöhen.

Was den Baudienst betrifft, so kamen, nachdem die im Jahre 1924 begonnenen umfangreichen Arbeiten zur Sicherung mehrerer Hauptbahnstrecken gegen Lawinen-

gefahr mit der im Jahre 1926 erfolgten Fertigstellung der Verbauung des Lawinengebietes bei Böckstein ihren Abschluß gefunden hatten, im Jahre 1927 nur Schneesicherungsbauten in geringerem Umfange zur Ausführung.

Die fortschreitende Elektrisierung der Bundesbahnen machte in diesem Jahre die Auswechslung und Verstärkung einer Reihe von schwachen, für den Verkehr der schweren elektrischen Lokomotiven nicht geeigneten Brücken, notwendig. Vor allem wurden die im Vorjahre begonnenen Tragwerksauswechslungen der Traunbrücke bei Obertraun in der Strecke Attnang—Stainach-Irdning, der Innbrücke bei Bichlwang und der Brixentalerachbrücke, beide in der Strecke Kufstein—Innsbruck, und schließlich der Leiblachbrücke in der Strecke Lindau—Bludenz vollendet. In den Strecken Salzburg—Wörgl, Innbruck—Bludenz und Lindau—Bludenz wurden aus dem gleichen Anlasse 30 kleine Tragwerke ausgewechselt, einige Brückentragwerke verstärkt und die Itterbrücke dem Lichtraumprofil für Bahnen mit elektrischer Zugförderung angepaßt.

Auf den übrigen Strecken der Bundesbahnen wurden zur planmäßigen Erhöhung der Leistungsfähigkeit und in Anpassung an die immer schwerer werdenden Fahrbetriebsmittel wie in den vergangenen Jahren zahlreiche schwache Brücken ausgewechselt oder verstärkt. Von den größeren ausgewechselten Brücken seien die Ingeringbrücke bei Knittelfeld, die Mühlflußbrücke bei Neufelden in der Strecke Urfahr—Aigen-Schlägel, die Fröschnitzbach- und Wallersbachbrücke in der Strecke Wien—Spielfeld-Straß, die Leithabrücke bei Mannersdorf in der Strecke Kleinschwechat—Mannersdorf, genannt. Ferner sei der im heurigen Jahre fortgesetzte Umbau des Badner Viaduktes erwähnt.

Die umfangreichen Umbauarbeiten beim Aufnahmegebäude des Innsbrucker Hauptbahnhofes wurden fortgesetzt und der zweite Abschnitt vollendet. Er umfaßt vor allem die Schaffung einer geräumigen Abfahrtshalle, anschließend daran die Errichtung einer Kassenhalle und der Räume für die Gepäckgebarung.

Zur Vollendung der Elektrisierungsarbeiten auf der Brennerstrecke wurde der Bahnhof Brennersee als Grenz- und Lokomotivwechselbahnhof mit einem neuen Aufnahmegebäude in Angriff genommen. Auf dem Bahnhof in Hall in Tirol wurde mit dem Bau einer neuen Entseuchungsanlage begonnen.

An Gleisumbauten wurden im Jahre 1927 rund 258 km durchgeführt, hiervon 150 km mit neuen Baustoffen und 108 km mit altbrauchbaren, bei den Neuanlagen rückgewonnenen Baustoffen.

Die Bautätigkeit hinsichtlich der Bahnhofanlagen erstreckte sich auf die Fortsetzung der bereits in früheren Jahren begonnenen Erweiterung der Zugförderungsanlagen am Wiener Westbahnhofe. Ferner wurden Erweiterungen am Verschiebebahnhof in Graz und am Wiener Ostbahnhofe, letztere Arbeiten im Zusammenhange mit dem Bau des zweiten Gleises Wien—Simmering vorgenommen. Die Strecke Bruck—Abzweigung bis Bruck—Neudorf wurde zweigleisig ausgebaut und zwischen Gmünd und der Strecke Gmünd—Litschau eine neue Verbindung hergestellt.

Die Bahnhöfe Zell am See und Tischlerhäusl wurden erweitert, in anderen die bestehenden Anlagen ergänzt.

Von den Wetterkatastrophen des abgelaufenen Jahres war der Rheindurchbruch bei Schaan-Vaduz am folgenschwersten. Durch langandauernde Wolkenbrüche war der Rhein am 25. September so hoch gestiegen, daß er den rechtsseitigen Hochwasserdamm vorerst überflutete und dann zerstörte, so daß sich das Wasser in die weite Ebene von Schaan bis zur Illmündung ergoß. Dabei wurde die rechtsseitige Vorflutbrücke und 300 m des anschließenden bis 8 m hohen Bahndammes der Strecke Feldkirch—Buchs zerstört. In der Richtung gegen Schaan wurden noch weitere 300 m vom Bahnkörper mit durchschnittlich 15 m hohem Damm fortgespült. Die sofort vorgenommenen Instandsetzungsarbeiten wurden so beschleunigt, daß trotz der großen Schwierigkeiten die Wiederaufnahme des Verkehrs am 17. November erfolgen konnte.

Im Werkstättendienst kamen, um den Verschubdienst im allgemeinen und den Zugförderungsdienst auf Nebenbahnen möglichst wirtschaftlich zu gestalten, schon 1926 Lokomotiven zur Bestellung. Im Laufe des Jahres 1927 wurden von diesen Maschinen 150 Stück und außerdem 25 schwere Personenzugslokomotiven abgeliefert. Bei diesen Lokomotiven wurden zum ersten Male bei den Österreichischen Bundesbahnen die Grundsätze des Austauschbaues und der Lehrenarbeit angewendet. Außer den Lokomotivneubau wurde auch der Umbau alter, unwirtschaftlicher Lokomotiven auf moderne Heißdampflokomotiven weiter gepflogen. An Neukonstruktionen sind derzeit zwei schwere Schnellzugslokomotiven in Arbeit.

Mit der Ausrüstung der neu einzustellenden Wagen mit metallenen zweiteiligen Heizkupplungen wurde in diesem Jahre in größerem Umfange begonnen. Beim Personenwagenbau wurde die Holzkonstruktion des Kastens verlassen und zum Eisengerippe übergegangen. Die Innenausstattung der Fernzugwagen wird dem neuzeitlichen Erfordernis dadurch angepaßt, daß ein namhafter Künstler zur Ausarbeitung von Entwürfen herangezogen wurde. Eine große Anzahl von Güterwagen wurde ausgemustert, die Ersatzwagen wurden nach den Grundsätzen des Austauschbaues beschafft.

Die Normung ist bereits derart vorgeschritten, daß Musterwagen der Reihe 01r beschafft werden konnten. Versuchsweise wurden bei einigen Personenwagen Rollenlager eingebaut. Die Frage der Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse wird in allernächster Zeit entschieden werden. Die Probewagen erhalten die Kunze-Knorr-Bremse. Die seit dem Jahre 1922 aufgenommenen Versuche mit Verbrennungsmotortriebwagen wurden erweitert und die verschiedenartigsten Ausführungen in den Betrieb eingestellt. Die im Jahre 1926 bestellten fünf vierachsigen und zwei zweiachsigen Triebwagen wurden in den Fahrpark eingestellt und haben sich bestens bewährt.

Im Rahmen der Rationalisierung des Werkstättendienstes wurde die Werkstätte Jedlesee gänzlich aufgelöst und die Werkstätte Simmering, die sich bisher mit der Reparatur von Personen- und Güterwagen befaßte, in eine reine Personenwagenwerkstätte umgewandelt. In Wien besteht demnach nunmehr eine Personenwagenwerkstätte in Simmering, eine Güterwagenwerkstätte in Floridsdorf und eine Lokomotivwerkstätte in Floridsdorf. Namhafte Fortschritte erzielte das Bestreben, in den Haupwerkstätten den Betrieb nach den Grundsätzen wirtschaftlicher Betriebsführung umzugestalten; in dieser Hinsicht ist die Werkstätte Knittelfeld am weitesten vorgeschritten.

Das Jahr 1927 brachte im Elektrisierungsbau die Beendigung der ersten Elektrisierungsetappe: Die Salzkammergutstrecke steht bereits seit Sommer 1924 im elektrischen Betriebe; mit der Ende Mai 1925 erfolgten Aufnahme der elektrischen Zugförderung bis Bludenz war die Elektrisierung der Arlberglinie beendet. Am 16. Dezember 1926 wurde der elektrische Verkehr auf der

Teilstrecke Bludenz—Feldkirch—Buchs der Vorarlberger Bahn eröffnet und im Jahre 1927 wurden die Arbeiten auf der restlichen Teilstrecke dieser Etappe, Feldkirch—Bregenz, beendet. Damit sind 320 km Strecke vollständig vom Dampfbetrieb auf elektrische Führung umgestellt.

Die Elektrisierungnovelle vom Jahre 1925 leitete den Beginn einer zweiten Etappe, umfassend die Strecken Kufstein—Wörgl—Innsbruck—Brenner und Salzburg—Wörgl ein. Diese Strecken haben eine Länge von 303 Betriebskilometern, wovon 290 km doppelgleisig sind. Das Frühjahr 1927 fand bereits die 60 km lange erste Teilstrecke dieser Etappe, Wörgl—Innsbruck, elektrisch betrieben; Kufstein—Wörgl folgte im Juni 1927. In der ersten Hälfte 1928 wird auch Innsbruck—Brenner fertiggestellt sein und auf der Strecke Saalfelden—Wörgl der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Die Arbeiten an den zwei bahneigenen Kraftwerken an der Mallnitz und im Stubachtale wurden planmäßig fortgeführt, die Unterwerke in Hall und Wörgl stehen bereits im Betriebe, drei weitere Unterwerke wurden in Angriff genommen. Die Einlieferung der für die zweite Etappe bestellten elektrischen Triebfahrzeuge schreitet befriedigend fort.

Der Beschluß des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen, nach Vollendung der zweiten Etappe eine Fortführung der Elektrisierung vorläufig nicht ins Auge zu fassen, hat in der Öffentlichkeit zu einer lebhaften Erörterung und zu einer Behandlung der Frage im Nationalrate geführt, die derzeit noch nicht abgeschlossen sind.

Im Bereiche der staatlichen Verkehrsverwaltung weist auch das Jahr 1927 eine Reihe gesetzgeberischer und sonstiger eisenbahnbehördlicher Arbeiten auf.

Der Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Regelung der Beförderung von Personen und Sachen mit Kraftwagen im Überlandverkehr ist ausgearbeitet und den wirtschaftlichen Körperschaften zur gutachtlichen Äußerung übermittelt worden. Durch dieses Gesetz soll das Kraftfahrwesen im Wege der Genehmigungspflicht in das verkehrspolitisch geregelte Gefüge eingegliedert, unwirtschaftlichem Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gesteuert und die Befriedigung vorhandener Verkehrsbedürfnisse nach Möglichkeit sichergestellt werden. Im Rahmen der mit 1. Oktober 1927 erfolgten Neuregelung der behördlichen Überwachung der Dampfkessel, Dampfgefäße, Druckbehälter und Wärmekraftmaschinen wurde die eisenbahnbehördliche Überwachung auf sämtliche derartige Einrichtungen der österreichischen Eisenbahnen ausgedehnt. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr als Eisenbahnbehörde hat im September die entsprechenden Durchführungsbestimmungen zur bezüglichen Verordnung erlassen. Für die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen wurden einheitliche Erdungsvorschriften aufgelegt. Auf Grund der Erfahrungen mit den österreichischen Seilschwebebahnen wurden Bestimmungen für die Ablagefristen der Seile erlassen.

Mit der tschechoslowakischen Republik ist ein Staatsvertrag über die Regelung der Übergangs- und Anschlußverhältnisse im Eisenbahnverkehre abgeschlossen worden, der die Grundlage für die Anschlußverträge der Eisenbahnverwaltungen der beiden Staaten zu bilden hat.

Am 29. Juni 1927 wurde die schon vor dem Kriege begonnene Lokalbahn Ruprechtshofen—Gresten in Niederösterreich dem öffentlichen Verkehr übergeben. Im Bau ist die während des Krieges in Angriff genommene Lokalbahn von Feldbach nach Bad Gleichenberg in Steiermark.

Von den Seilschwebebahnen für Personenbeförderung ist am 20. März 1927 die von Bregenz auf den Pfänder, am 26. Juli die von Ebensee im Salzkammergut auf den Feuerkogel im Höllengebirge eröffnet worden. Im Bau befinden sich die Seilschwebebahnen von Annenheim auf die Kanzelhöhe in Kärnten, von Kitzbühel auf den Hahnenkamm, von Mariazell auf die Bürgeralpe, von Zell am See auf die Schmittenhöhe, von Igls auf den Patscherkofel und von Innsbruck auf das Hafelekar in der Nordkette. Die drei erstgenannten stehen unmittelbar vor der Vollendung.

Auf dem Gebiete der staatlichen Fremdenverkehrsförderung hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr seine Hauptaufgabe darin erblickt, die zahlreichen Einzelkräfte möglichst zusammenfassend und bei voller Berücksichtigung der gerade im Fremdenverkehrswesen sehr erwünschten Selbständigkeit der beteiligten Stellen die großen Richtlinien anzugeben. Besonders wertvolle Aufklärungsarbeit hat die Presse geleistet; wesentliche Erfolge sind der Tätigkeit der Fremdenverkehrsorganisation in den einzelnen Bundesländern zu danken. Die Verkehrsunternehmungen, voran die Österreichischen Bundesbahnen, die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Österreichische Luftverkehrs A.-G. das Österreichische Verkehrsbüro, die Österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft usw. trugen ebenso wie die österreichische Postverwaltung in allen ihren Maßnahmen auch den Bedürfnissen des heimischen Fremdenverkehrs Rechnung. Diese verständnisvolle Zusammenarbeit mit allen Stellen, deren Wirken den Fremdenverkehr zu heben geeignet ist, brachte denn auch, von äußeren Umständen und außerordentlich schönem Wetter begünstigt, einen vollen Erfolg, für den nicht zuletzt der Umstand mitbestimmend war, daß Österreich im Jahre 1927 das billigste Reiseland Europas war.

Ungarn.

Königl. Ungarische Staatsbahnen.

Das letzte Jahr der ungarischen Eisenbahnen trägt viele Anzeichen gesunder Entwicklung an sich, obwohl die durch den Friedensvertrag von Trianon geschaffenen Verhältnisse auch auf die ungarischen Bahnen eine ständige Wirkung ausüben.

Bei der allgemeinen Verwaltung werden die Fragen der Neuregelung planmäßig weiter bearbeitet. Das Abnehmen der Disziplinarangelegenheiten zeigt ständige Besserung der Disziplin. In der Frage der Bezüge war die längst erwartete Verbesserung um 10 bis 15 % das wichtigste Moment. Das Hauptwerk der sozialen Fürsorge war die Errichtung des Ambulatoriums des Krankenversicherungsinstituts. Das damit verbundene Spital ist im Bau begriffen.

Die Zahl der Pensionisten hat sich durch das Hereinströmen der Pensionisten aus den abgerissenen Gebieten nach Ungarn, dann durch die Endabfertigung, die Neuregelung der Statusverhältnisse so sehr erhöht, daß auf jeden aktiven Beamten zwei Pensionisten fallen.

Durch Verordnung der Regierung wurden die Pensionsprozesse aus dem Wirkungskreise der Gerichte herausgenommen und an erster Stufe der Direktion der königl. Ungarischen Staatsbahnen, an zweiter Stufe und endgültig dem Ausschusse des Pensionsinstituts übergeben. Dies wurde durch den obersten Gerichtshof (Königl. Kurie) bekräftigt.

Durch den Gesetzartikel XXIV 1927 wurden die Rechtsverhältnisse der Geflüchteten geordnet, und es wurde bestimmt, daß jene geflüchteten aktiven Angestellten, Pensionisten, Witwen und Waisen, die vor dem 26. Juni 1923 nach Ungarn zogen, auf eine Pension Anspruch haben, jene aber, die nach dieser Zeit einzogen, auf keinerlei Unterstützung oder Pension ein Recht haben. Durch dieses Gesetz kam auch die Pensionsangelegenheit der geflüchteten Eisenbahnangestellten und Pensionisten zum Stillstand.

Finanzwesen. Bei Gegenüberstellung der Geschäftsergebnisse der Königl. Ungarischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1926/27 mit denen des Jahres 1925/26 zeigt sich, daß die Einnahmen um 4,90 %, die Ausgaben um 7,16 % höher sind als im Jahre 1925/26 und der Geschäftsüberschuß um 26,64 % ungünstiger war. Die Steigerung der Ausgaben ist in erster Linie auf die Pensionslast, die Erhöhung der Wohnungsgelder und der Bürozinse infolge von Regierungsverordnungen sowie die Lasten des Kapital- und Zinsendienstes zurückzuführen. Die Ursache der erhöhten Betriebskosten ist in größeren Leistungen sowie in vermehrtem Schienenaustausche zu suchen.

Tarifwesen. Das Auflassen der niedrigsten, 18. Wagenklasse ist hier zu erwähnen. In diese Klasse waren die minderwertigen Massenartikel wie Steine, Kies, Dünger usw. eingereiht und die Tarife waren so niedrig bestimmt, daß bei diesen Artikeln nicht einmal die Selbstkosten der Staatsbahnen gedeckt waren. Zur Ausfuhr von Gemüse und Obst wurden Ermäßigungen gewährt. Folgende Tarife wurden herausgegeben: ein Verbandstarif für Österreich-Rumänien, gültig für den Sammelwarenverkehr über Ungarn, und ebenso ein Verbandstarif für Ungarn-Rumänien, auch für die Abwicklung des Sammelwarenverkehrs; dann ein Verbands-, Güter- und Kohlentarif für die Tschechoslowakei und Ungarn. Der unmittelbare Warenverkehr mit Bulgarien wurde ab 1. Februar aufgenommen.

Mitte 1927 begann der Betrieb des Autoverkehrsunternehmens der ungarischen Bahnen auf einigen Linien, die Entwicklung des Betriebes wird programmäßig weitergeführt.

Bauten. Neue Bauten und Investitionen konnten wie allgemein in den Jahren seit der Beendigung des Krieges, nur in beschränkten Grenzen durchgeführt werden. In der neuen Grenzstation Hegyeshalom auf der Strecke Budapest—Wien, wurden sehr umfangreiche Erweiterungsarbeiten ausgeführt. Die Erweiterungsarbeiten in der Grenzstation Szob zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei wurden in Angriff genommen. Im Inneren des Netzes wurden noch in etwa 20 Bahnhöfen bedeutendere Erweiterungsarbeiten durchgeführt, und zwar größtenteils an den Gleisen, Magazinen und Ladeplätzen. Besonders hervorzuheben sind hier die bedeutenderen Erweiterungsarbeiten in Püspökladány und Békéscsaba, den beiden Knotenpunkten mit lebhaftem Verkehr nächst der rumänischen Grenze.

Zwischen Felsögalla und Tatabánya wurde eine neue, kürzere Verbindungslinie gebaut, welche im Kohlenverkehr nach Budapest eine Verkürzung um etwa 8 km bedeutet. Um die ungünstigen Steigungs- und Kurvenverhältnisse zwischen Kelenföld und Budaörs zu verbessern, werden etwa 3 km der Strecke Budapest—Wien verlegt. Auf der südlichen Peripherie von Budapest wurde der Bau einer doppelgleisigen Teilstrecke von 3 km Länge in Angriff genommen, wodurch eine kurze, unmittelbare Verbindung zwischen den in die Stationen Budapest-nyugoti p. u. (Westbahnhof) und Budapest-Ferenczváros mündenden Linien geschaffen wird.

Die Block- und Signaleinrichtungen wurden auf mehreren Stationen und Streckenteilen ergänzt und die Anzahl der Telegraphen- und Fernsprechleitungen vermehrt. Zwischen Budapest und den Betriebsleitungen Miskolcz, Debreczen, Szeged und Pécs wurde eine automatische Telephonverbindung (System Western) eingeführt, wodurch die Erledigung des Wagenverteilungsdienstes bedeutend beschleunigt wird.

An mehreren Orten des Netzes wurden Amtsgebäude für Bahnerhaltungs-Sektionen errichtet, ferner Wohnkasernen und nahezu 300 neue Personal- und Arbeiterwohnungen gebaut.

Bahnerhaltung. Auf den für internationalen Verkehr eingerichteten Hauptlinien und anderen Strecken mit lebhafterem Verkehr wurde ein neuer Oberbau mit Schienen von teils 34,5 kg, teils 42,8 kg angelegt, dessen gesamte Länge rund 160 Gleiskilometer beträgt; der alte, abgenutzte Oberbau wurde auf Strecken der Neben- und Lokalbahnen verwendet.

Der Schwellenaustausch belief sich auf 5,7 % der Gesamtmenge. Sowohl die Eichen- als auch die Buchenholzschwellen wurden in den eigenen Ablagen der Staatsbahnen imprägniert.

Die auf der Strecke der Plattensee—Regionalbahn (Balatonvidék) durch Rutschungen in den Einschnitten und durch Gebirgsbäche verursachten Überströmungen erheischten außerordentliche Bahnerhaltungsarbeiten und in der Tiefebene (im Alföld) wurden durch die große Überschwemmung des Körös-Flusses mehrere Nebenlinien derart beschädigt, daß der Verkehr lange Zeit hindurch lahmgelegt war und nur nach Beendigung von großen Herstellungsarbeiten wieder aufgenommen werden konnte.

Um der Abnützung der Schienen in den Kurven auf möglichste Weise vorzubeugen, wurde die Verwendung von sogenannten „Karbonstahlschienen“ mit größerem Kohlengehalt in Aussicht genommen und solche Schienen auf Versuchsstrecken gelegt. Auf die Imprägnierung der Schwellen und auf ihre vorhergehende Bearbeitung wurde eine ganz besondere Sorgfalt verwendet. Ferner wurden Vorkehrungen getroffen, die seit zwei Jahren unterbliebene Herstellung von Eisenbetonschwellen wieder aufzunehmen, nachdem mit den ungefähr 100 000 Stück bereits eingelegten Eisenbetonschwellen günstige Erfahrungen gemacht sind.

Zugförderungsdienst. Die Leistung der sämtlichen Lokomotiven der Ungarischen Staatsbahnen war im Wirtschaftsjahre 1926/27 um 9,8 % größer als 1925/26. Die Hunderttonnen-Kilometerleistung war um 11 % höher als im vergangenen Jahre. Eine in Dienst gesetzte Lokomotive leistete monatlich 3023,7 Lokomotivkilometer, während im Jahre 1925/26 auf einen Monat nur 2996,2 Lokomotivkilometer entfielen. Die Leistung eines Lokomotivführers war im allgemeinen 2354 km, im vergangenen Wirtschaftsjahre 2234 km, was eine Erhöhung von 5,37 % bedeutet. Der Kohlenverbrauch für 100 Bruttotonnenkilometer war 10,54 kg, das bedeutet dem Jahre 1913 (also vor dem Kriege) gegenüber eine Besserung von 5,72 %, dem vorigen Jahre gegenüber eine Besserung von 4,44 %.

Die Entwicklung des Triebwagendienstes zeigt einen wesentlichen Fortschritt. Es wurden 19 Motorwagen in Betrieb gestellt. Im allgemeinen wurde mit Benzolwagen zu 90 PS gearbeitet. Zur Abwicklung des motorartigen Ver-

kehrs wurden 25 kleine Lokomotiven als Triebwagenersatz mit dem Gewicht von je 35 t, Bauart 1 B 1 bestellt.

Werkstättendienst. Zur planmäßigen Durchführung der Wirtschaftlichkeit und Rationalisierung wurden weitgehende Maßnahmen getroffen. Für sämtliche Werkstätten sind Zeitakkordlohnpreislisten, die auf Grund einer einheitlichen und gründlichsten Taylorisierung bestimmt wurden, in der Ausarbeitung begriffen. Mit ihrer praktischen Anwendung ist begonnen.

Zu erwähnen ist die Fortsetzung der Bauten der unlängst beendigten Dunakeszer Hauptwerkstatt, durch welche innerhalb weniger Jahre eine sehr geschickt geplante kleine Stadt für die Werkstattarbeiter aufgebaut wird. Diese kleine Stadt, mit Recht als Stolz der Ungarischen Staatsbahnen betrachtet, ist dazu geschaffen, die Aufmerksamkeit des Auslandes auf sich zu ziehen.

Budapester Verbindungslinie. Die gegenseitigen Verbindungen der Budapester Güterbahnhöfe werden in nächster Zukunft einer wesentlichen Änderung unterworfen. Die unmittelbare Verbindung der Linie Czegléd—Budapest Westbahnhof mit der Linie Köbánya Oberer Bahnhof-Budapest (Franzstädter Bahnhof) geht ihrer Vollendung entgegen. Durch diese neue Verbindung können die nach dem Westen gerichteten Frachten aus den Gebieten zwischen der Donau und Theiß und linksseitig der Theiß mit Umgehung mehrerer sehr belasteter Budapester Bahnhöfe die Budapester Verbindungslinien befahren, was eine große Ersparnis an Weg und Zeit bedeutet.

Fahrplan. Der Fahrplan weist gegen das Jahr 1925/26 eine wesentliche Besserung auf, sowohl im Inlandverkehr wie auch in den Anschlüssen an das Ausland. Die Geschwindigkeit wurde im allgemeinen erhöht, wodurch die Fahrtdauer auch in den Auslandsverbindungen verbessert wurde. Die wichtigste der neuen Verbindungen ist die zwischen London und dem Balkan über Hoek van Holland, Köln, Frankfurt (Main), Passau, Wien, Hegyeshalom, Budapest. Diese Verbindung wurde dadurch ermöglicht, daß zwischen Budapest und Belgrad ein neues Schnellzugpaar in Verkehr gesetzt wurde.

Wagenfrage. Die Wiederherstellung des Wagenparkes machte einen beträchtlichen Fortschritt, indem eine große Anzahl der veralteten Wagen ausgemustert wurde. Als Ersatz für diese Wagen wurden vorwiegend offene Wagen angeschafft. Sie stellen eine neue Bauart dar. Die Wagen haben nämlich eine Ladelänge von 9 m und ein Ladegewicht von 20 t, die Höhe der Bordwände beträgt 1.05 m.

In der Gestellung der offenen Wagen stellten sich im Oktober und November gewisse Verzögerungen ein, welche hauptsächlich bei den Baumaterialsendungen Schwierigkeiten verursachten. Diese Verzögerungen waren jedoch nicht namhaft, somit sind auch für das Wirtschaftsleben keine größeren Schäden erwachsen.

Im Zusammenhang kann darauf hingewiesen werden, daß der in den ersten 10 Monaten erreichte Gesamtverkehr mit 22 360 007 t eine rund 16prozentige Erhöhung gegen das Vorjahr darstellt.

Endlich ist noch die Frage der Elektrisierung zu berühren, die die Ungarischen Staatsbahnen lebhaft beschäftigt. Die Elektrisierung der Linie Budapest—Hegyeshalom kann bereits als entschieden betrachtet werden. Die Vorarbeiten dazu fielen teilweise auf das Jahr 1927.

Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft.

Die Geschäftsergebnisse dieser Gesellschaft (vormals Südbahn) waren in den Monaten Januar bis Oktober 1927 folgende:

Geschäftsergebnisse . . .	1 130 460,39 P.
Investitionssummen . . .	582 453.67 P.

Im Geschäftsjahre 1926/27 wurden 1 981 264 t Güter befördert, was dem Geschäftsjahre 1925/26 gegenüber eine Steigerung von 22,07 % bedeutet. Der Verkehr war im November der höchste, im Juli der schwächste. Die Zahl der beförderten Personen war 4 690 458, eine Steigerung von 2.44 % dem vergangenen Geschäftsjahre gegenüber.

Szeged-Csanáder Eisenbahn.

Die Lage der ungarischen Linien, der „Arader und Csanáder Vereinigte Eisenbahn A. G." wurde endgültig geordnet und für diese Linien eine neue, selbständige Gesellschaft gebildet. Der Betrieb dieser Linien wird seit dem Mai d. J. unter der Firma „Szeged-Csanáder Eisenbahn A. G." (Sz. Cs. V.) geführt. Die selbständige Direktion der Bahn hat ihren Sitz in Budapest. Am 11. Mai d. J. wurde der internationale Verkehr zwischen der Sz. Cs. V. und den rumänischen Staatsbahnen über Battonya bzw. Peçica Grenzstationen aufgenommen.

Niederlande.

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der wichtigsten Linie der Niederländischen Eisenbahnen, der 86 km langen zweigleisigen Hauptbahnstrecke Amsterdam—Haag—Rotterdam D. P. ist wohl das wichtigste Ereignis des Jahres 1927 (2. Oktober). Der elektrische Verkehr wird ausschließlich mit Triebwagen durchgeführt, so daß die über Rotterdam hinausgehenden Schnellzüge noch zunächst mit Dampflokomotiven befördert werden. Als Stromart hat man den Gleichstrom gewählt und demgemäß auch die früher mit Wechselstrom betriebene zweigleisige Hauptbahnstrecke Rotterdam Hofplein—Haag—Scheveningen K. auf Gleichstrom umgestellt. Die Neuanlagen haben sich nach jeder Richtung hin gut bewährt. Über die weitere Ausdehnung des elektrischen Zugverkehrs sind bindende Beschlüsse noch nicht gefaßt worden; die wirtschaftlichen Erfolge der bisherigen Arbeiten werden wohl noch abgewartet werden müssen.

Das Jahr 1926 stand noch unter dem Zeichen des englischen Kohlenarbeiterstreiks und seit langem nahmen die Einnahmen des Jahres wieder zu. Es war jedoch vorauszusehen, daß diese Erscheinung nicht lange anhalten würde, und so hat im Jahre 1927 der Rückgang der Einnahmen nach der Beendigung des Streiks wieder eingesetzt. Dabei scheint die Mitte 1926 vorgenommene Herabsetzung der Personentarife keinen ungünstigen Einfluß ausgeübt zu haben; vielmehr hat diese Maßnahme anscheinend zur Belebung des Verkehrs durchaus beigetragen. Indes ist die an sich schon schwierige Lage der Eisenbahnen in Holland — Überwiegen des Personenverkehrs, scharfer Wettbewerb der zahlreichen Wasserwege und der guten Landstraßen zwischen den meist recht nahe gelegenen Städten — durch die weitere Entwicklung des Autoverkehr nicht besser geworden, und das Bemühen, den Autoverkehr selbst in die Hand zu nehmen, konnte bei der Schwierigkeit des Aufbaues dieses neuen Verkehrs noch keine Erfolge zeitigen. Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Autodienstes wollen die Gesellschaften auch die Zuführung und Abholung des Stückgutes nunmehr selbst in die Hand nehmen.

In dem für Holland ja besonders wichtigen Verkehr nach England fahren die Schiffe der Gesellschaft „Zeeland" von Vlissingen seit dem 1. Januar 1927 nach Harwich; damit wurde die seit Beginn der Vlissinger Fahrt bestehende Verbindung mit der englischen Südbahn gelöst, und beide holländischen Kanalverbindungen (über Vlissingen und Hoek van Holland) stehen nun in Verbindung mit der englischen Nordostbahn. Auch 1926 ging im übrigen der Vlissinger Verkehr wieder etwas zurück: 57 822 Reisende gegen 64 541 im Jahre 1925, aber auch der Verkehr über Hoek van Holland zeigte zum ersten Male wieder eine kleine Abnahme (1925: 134 382, 1626: 132 009 Reisende).

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herrschte auch im abgelaufenen Jahre wieder lebhafte Tätigkeit. Seine Ausschüsse haben eine Reihe wichtiger Arbeiten abgeschlossen, andere weitergefördert.

Der Satzungs-Ausschuß hatte sich hauptsächlich mit den Fragen der Vereinsorganisation zu befassen. Für die Vereinsabrechnungsstelle wurde zum 1. September 1927 ein neues Umrechnungsverfahren eingeführt, das den Verwaltungen, die sich dem Verfahren anschließen wollen, ermöglicht, ihre gesamten Schulden oder Forderungen aus allen Abrechnungswährungen in einem einzigen Posten ihrer eigenen Landeswährung zu zahlen oder zu empfangen. Von dem Verfahren wird bereits in beträchtlichem Umfange Gebrauch gemacht. Die vom Satzung-Ausschuß bearbeitete „Übersicht über die internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens", die im Mai 1927 verteilt wurde, und die einen Überblick über die große Zahl dieser Organisationen, über ihre Entstehung, Arbeitsaufgaben, Gliederung und Einrichtungen gibt, hat allgemeinen Anklang gefunden. Das im Satzungs-Ausschuß bearbeitete „Übereinkommen über die Gewährung von Rechtsbeistand" ist zum 1. Januar 1927 eingeführt worden. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinszeitung wurden durch Übernahme der Zeitung in den Selbstverlag des Vereins, gemäß dem Beschlusse des Satzungs-Ausschusses zum 1. Januar 1927 auf eine neue Grundlage gestellt.

Ein aus Mitgliedern des Satzungs-Ausschusses und des Technischen Ausschusses gebildeter Gemischter Ausschuß war mit Fragen der Unfallstatistik und einer einheitlichen Regelung der Unfallverhütungsvorschriften befaßt.

Der Preis-Ausschuß war u. a. damit beschäftigt, gemeinsam mit dem Deutschen Lokomotivverband die Ausgabe eines Werkes über die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Zeit von 1835—1880 vorzubereiten, das im Frühjahr 1929, dem hundertjährigen Jubiläum von Rainhill, erscheinen soll.

Zum 1. Januar 1927 sind die vom Personenverkehrs-Ausschuß ausgearbeiteten Vereinsbestimmungen für den zwischenstaatlichen Expreßgutverkehr — reglementarische Bestimmungen, Übereinkommen und Abfertigungsvorschriften dazu — in Kraft getreten, durch die eine einheitliche Grundlage für die Ausdehnung dieser wichtigen Beförderungsart über die Landesgrenzen hinaus geschaffen wurde. Der zwischenstaatliche Expreßgutverkehr ist auch im Laufe des Jahres in zahlreichen Verkehrsbeziehungen eingeführt worden. Die im April 1927 ausgegebene „Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder", die ebenfalls vom Personenverkehrs-Ausschuß bearbeitet wurde, hat sich als nützlicher Behelf erwiesen, der voraussichtlich noch weiter ausgestaltet werden wird. Im September 1927 ist dazu ein Nachtrag erschienen. Zwei neue Übereinkommen über die Annahme und Durchführung von Gesellschaftsfahrten und von Gesellschaftsonderzügen, durch die für diese beiden Verkehrszweige eine einheitliche Regelung im Vereinsbereich geschaffen wurde, sind zum 1. Dezember 1927 in Geltung gesetzt worden und werden zur Erleichterung und Belebung des internationalen Personenverkehrs beitragen.

Der Güterverkehrs-Ausschuß hat das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement im Hinblick auf das neue internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr umgearbeitet, außerdem auch eine völlige Neugestaltung des Übereinkommens zur Erleichterung des praktischen Gebrauchs und zur Anpassung an die internationalen Übereinkommen des Eisenbahntransportkomitees in Angriff genommen. Die vom Güterverkehrs-Ausschuß ausgearbeiteten Übergangskilometerzeiger für den Güter- und Tierverkehr sind im Laufe des Jahres 1927 fast für den ganzen Vereinsbereich erschienen. Mit den Übergangskilometerzeigern für Deutschland ist ein sehr umfangreiches und mühseliges Werk fertiggestellt, das für den Entschädigungsdienst, dann aber auch für den Tarifdienst und die Frachtermittlung von großem Wert ist. Zu den Heften zwei und drei ist zum 1. August 1927 ein Nachtrag herausgegeben worden. Von einigen großen, neuen Aufgaben, die der Güterverkehrs-Ausschuß mit Ermächtigung der Vereinsversammlung in Arbeit genommen hat, hat der Ausschuß im abgelaufenen Jahre zunächst nur eine, nämlich die Frage der zweckmäßigsten Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Luftverkehr näher untersucht.

Die Güterwagenparkverzeichnisse werden zurzeit nach dem vom Wagen-Ausschuß aufgestellten Muster neubearbeitet. Die Fertigstellung ist jedoch erst im Laufe des Jahres 1928 zu erwarten. Das Vereinspersonenwagenübereinkommen, das der Wagen-Ausschuß im Benehmen mit dem Technischen Ausschuß in allen seinen Teilen neubearbeitet hat, wird gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des ebenfalls in Umarbeitung begriffenen internationalen Personenwagenübereinkommens (RIC.), also zum 15. Mai 1928, in Kraft treten. Die zahlreichen Änderungen des Vereinsgüterwagenübereinkommens, die im abgelaufenen Jahr vom Wagen-Ausschuß beschlossen und von der Vereinsversammlung genehmigt wurden, sind in einem Nachtrag mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 eingeführt worden.

Der Technische Ausschuß und seine Ständigen Fachausschüsse waren außer durch die Mitarbeit an den Änderungen der beiden Vereinswagenübereinkommen und durch einzelne Änderungen sonstiger Vereinsdrucksachen, namentlich durch die schwierigen Vorarbeiten für die völlige Umarbeitung der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen" und der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen" in Anspruch genommen. Diese grundlegenden technischen Bestimmungen sollen in allen Einzelheiten überprüft und in Berücksichtigung aller Fortschritte der Eisenbahntechnik neu aufgestellt werden. Die Arbeiten sind in vollem Gange. Die vom Technischen Ausschuß bearbeitete Güteprobensammlung für das Erhebungsjahr 1925/1926, in der das Ergebnis von über 68 000 Versuchen verwertet ist, ist im Juli 1927 verteilt worden.

Im November 1927 ist auch das vom Verein herausgegebene Ortsverzeichnis (früher Dr. Koch's Handbuch) nach gründlicher Umarbeitung in neuer Auflage erschienen.

Auf der Vereinsversammlung, die am 7. bis 9. September 1927 in Lübeck (Travemünde) unter zahlreicher Beteiligung stattfand, wurden sämtliche Vereinsarbeiten, die von den Ausschüssen und der Geschäftsführenden Verwaltung seit der letzten Vereinsversammlung vom September 1925 in Salzburg geleistet worden waren, behandelt und zu ihrem satzungsmäßigen Abschluß gebracht.

Die Zahl der ordentlichen Mitglieder des Vereins (51 Bahnen) ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Ihrer Betriebsführung unterstehen 73 705 km. Ohne Stimmrecht an den Verein angeschlossen sind 48 kleine Bahnen mit 2923 km Betriebslänge.

(Schluß folgt.)

Tarifarische Zukunftsgedanken.

Von Ernst Stern, Prokurist, Wien.

In seinem Gutachten über die Österreichischen Bundesbahnen wies Sir William Acworth auf die Wichtigkeit und Bedeutung des Transitverkehres für diese hin und mahnte zu größerer Beachtung und Pflege dieses Verkehrs. Angesichts des heutigen allgemeinen Wettbewerbes um diesen, eines Wettbewerbes, der vielfach zu einem Kampf bis aufs Messer geworden ist, wirkt die Erinnerung an jene Mahnung Sir Acworths verwunderlich, sie erscheint trivial, scheint Selbstverständliches mit Wichtigkeit und Bedeutung auszusprechen; wir haben jedoch Gelegenheit zu beobachten, daß gleich selbstverständliche und triviale Dinge auch derzeit, trotz des heftigen Wettbewerbes um den Durchfuhrverkehr, trotz Autokonkurrenz und wirtschaftlicher Schwierigkeiten unbeachtet bleiben. — Dieser Wettbewerb spielt sich auf zwei Gebieten ab: Erstens und hauptsächlich auf tariflichem und sodann auf verkehrstechnischem; auf letzterem durch Einführung beschleunigter und direkter Zugverbindungen, Verbesserungen der Anschlüsse, Verkürzungen der Aufenthalte an den Grenzen, Verbesserung der Hafeneinrichtungen usw. Auf tariflichem Gebiete kommt er vorläufig nur in den Beförderungspreisen zum Ausdruck, während alle übrigen für den Verfrachter so überaus wichtigen Bestandteile des Tarifes sich in einem Zustande der Unsicherheit und Unklarheit befinden, der jeden Ansatz einer Erkenntnis ihrer Wichtigkeit und Bedeutung für den Durchfuhrverkehr vermissen läßt. Der Raum ist hier zu eng, um diesen Gegenstand, den ich an anderer Stelle wiederholt besprochen habe, weiter auszuführen und an Beispielen zu erweisen; man wolle aber nicht etwa glauben, daß diese Erscheinung nur für vereinzelte Länder gelte: Alle Staaten Mitteleuropas haben an ihr teil, der Unterschied ist nur ein gradueller. — Für den deutschen Leser mag der Hinweis auf den Seehafen-Durchfuhrtarif S. D. 4 genügen, der bald nach seinem Erscheinen von einem Gewirre von Ergänzungen und Berichtigungen umrankt wurde und zu einer Flut von Zweifeln, Anfragen und Besprechungen in den Fachblättern Veranlassung gegeben hat. — Gerade die Sicherheit in der Vorausberechnung der Sendungen und die glatte Abrechnung der Frachten bei der Durchführung sind aber Umstände, die für die Wahl des Weges von ausschlaggebender Wichtigkeit sind. Je leichter die Tarife zu handhaben sind, je weniger Probleme sie dem Benützer stellen, desto leichter ist der billigste Weg zu ermitteln; je geringer die Möglichkeit unrichtiger Tarifanwendung oder Auslegung durch die Bahnorgane, je geringer die Aussicht auf Streit oder gar Prozesse, desto größer die Anziehungskraft und Wettbewerbsfähigkeit eines Weges gegenüber dem andern.

Die Auswirkung auf den Durchfuhrverkehr ist aber nur ein Teil der Folgen, welche dieser Zustand zeitigt; erwägt man die geradezu unfaßbare Menge unproduktiver Arbeit, welche er verursacht, sowohl bei den Bahnbenützern als auch bei den Bahnen selbst, die unendliche Menge von Reklamations- und Prozeßfällen, von Nacherhebungen, so erscheint es unverständlich, daß ein solcher Zustand gerade heute, in der Zeit der planmäßigen Wirtschaft und Rationalisierung bestehen bleiben kann. Ein Ausdruck des Gefühles der Änderungsbedürftigkeit ist das unaufhörliche Erscheinen sogenannter Reformtarife; daß sie allesamt keine Heilung des Übels bringen, zeigen die stets aufs Neue einsetzenden Bestrebungen zu weiteren Änderungen, die Kritik und das Erscheinen eines neuen solchen Reformtarifes oder einer Tarifreform.

Die Frage ist daher, was zu ändern ist und wie geändert werden soll.

Will man sich nicht in das Gebiet des Unwahrscheinlichen oder Unmöglichen versteigen, sondern auf dem Boden des Erreichbaren, gewissermaßen Selbstverständlichen bleiben, so wird man in erster Linie die tunlichste Vereinheitlichung der Tarife in formaler Richtung als nächstes Ziel ins Auge zu fassen haben. — Hierzu gehört vor allen Dingen die Aufstellung eines einheitlichen Tarifschemas — die meisten Länder, vornehmlich die Nachfolgestaaten, sind von dem früheren österreichisch-ungarischen Schema, das viele Mängel aufwies, abgekommen und größtenteils vom Buchstabensystem zum Ziffernsystem übergegangen oder im Begriffe dies zu tun. — Der Übergang erfolgte aber nicht einheitlich und planmäßig, sondern willkürlich, zufällig und vor allem mit der deutlichen Absicht einer Unterscheidung von den Nachbarstaaten. — Diese gefühlsmäßige Einstellung in so rein rationalen Zweckmäßigkeitsfragen ist von den übelsten Folgen beim Aufstellen der Verbandstarife und beim Vergleiche derselben untereinander und mit den verschiedenen Lokaltarifen. Hierin Wandel zu schaffen, wäre eine ebenso leichte und glatte, als auch nützliche Arbeit; es liegt kein sachlicher Grund gegen die allgemeine Annahme eines Schemas vor, das etwa die Eilgut- und Frachtstückgutklassen fortlaufend mit arabischen Ziffern, die normalen Wagenladungsklassen — so viele ihrer eine Bahnverwaltung mit Rücksicht auf die Volkswirtschaft ihres Landes einführen will — mit römischen Ziffern und Buchstabenunterteilung für die Haupt- und Nebenklassen, die Reihen der Ausnahmetarife dagegen mit einer besonderen Serie arabischer Ziffern etwa von 50 an bezeichnen würde.

Eine weitere Vereinheitlichung könnte die Annahme des französischen Gruppensystems in den Ausnahmetarifen bringen. Es könnte die Freiheit keines Staates beinträchtigen, wenn die Ausnahmetarife für mineralische Brennstoffe in allen Lokal- und Verbandstarifen Mitteleuropas mit 1 bezeichnet und alle Ausnahmetarife für metallurgische Produkte die Nummer 14 tragen würden, wobei dann im Artikelverzeichnis des betreffenden AT. für jeden Artikel der betreffenden Gruppe die entsprechende Reihe des allgemeinen Schemas oder die anzuwendende spezielle Reihe des AT. zu nennen wäre. Es wäre dies auch der Rahmen, in dem alle besonderen Tarifierungen, die heute in Anhängen und Verlautbarungen, Ausfuhr- und Ausnahme-Tarifen verstreut sind, leicht und übersichtlich gesammelt werden könnten; jeder Benützer könnte

mit Sicherheit darauf rechnen, alle für einen Artikel geltenden normalen und begünstigten Tarifierungen in jedem Tarife (Lokal- oder Verbandstarif) an der gleichen Stelle zu finden, während der heutige Zustand — besonders für ausländische Bahnbenützer — das reine Versteckspiel ist.

Zu dieser Gattung der leicht erreichbaren Vereinheitlichungen gehört auch die Schaffung einer einheitlichen Bezeichnung der Güter; der gegenwärtig versuchte Weg dürfte allerdings für die Vereinheitlichung von Tarifen als wenig aussichtsvoll und viel zu umständlich angesprochen werden. Auch im Hinblicke auf die Reform der Gütereinteilung stehen sich im Großen und Ganzen zwei Systeme, das ursprüngliche deutsche (heute noch in der Schweiz unverändert im Gebrauch) und das ehemalige österreichisch-ungarische gegenüber, jedes der beiden Systeme in eine ganze Reihe von Spielarten zerfallend. Eine sachliche Prüfung könnte ohne große Schwierigkeit durch Auswahl und Ergänzung eine wirklich geeignete, brauchbare Form ermitteln. Man könnte zum Beispiel an die gegenwärtig bestehende österreichische Form denken, jedoch unter Beifügung von ungefähr drei Spalten, deren eine die Verpackungsvorschrift und den Hinweis auf die Verladung im offenen Wagen bezw. auf die Berechnung für das Ladegewicht, die nächste den Hinweis auf die möglicherweise in Betracht kommenden A. T. und die letzte einen Zifferverweis auf die in der heutigen deutschen Gütereinteilung enthaltenen umfangreichen und wertvollen Anmerkungen zu enthalten hätte; diese letzteren könnten sodann zusammengefaßt, mit den fortlaufenden, den Zifferhinweisen in der Gütereinteilung entsprechenden Nummern versehen, in einer eigenen Abteilung „Erläuterungen" am Schlusse der Gütereinteilung folgen.

Als bedeutungsvollste Maßnahme zur Vereinheitlichung möchte ich die Schaffung von Tarifeinheiten ansehen. Wer heute die verschiedenen Möglichkeiten für einen Transport über mehrere Staaten zu berechnen hat, kennt die Schönheiten dieses Verfahrens und weiß sie genugsam zu schätzen; wer bei Ausführung eines Transportes eine Frankaturrechnung oder einen Original-Frachtbrief zu prüfen versucht, sieht sich oftmals Schwierigkeiten gegenüber, die an das beliebte Kreuzworträtsel erinnern. Wie ideal und einfach läßt sich dieser Zustand denken und meines Erachtens ohne viel Schwierigkeit gestalten. So wie man in der ganzen Welt nach Volt rechnet oder nach PS, so müßte man im Tarifwesen nach T.E. (Tarifeinheiten) rechnen. Der Wert dieser T. E. wäre in jedem Staate nach der Landeswährung verschieden und aus Tabellen zu entnehmen, wobei es dann gänzlich belanglos wäre, ob für 150 T. E. ein beliebiger Betrag in Mark, Francs oder Schilling bezahlt würde. Denkt man sich den Wert einer T. E., beispielsweise gleich einer halben RM, so würden die neuen T.E.-Sätze aus den gegenwärtigen hervorgehen; in Deutschland durch Erhöhung auf das Doppelte, in Österreich durch Erhöhung um ein Viertel, in Belgien und der Tschechoslowakei durch Verminderung auf den vierten, in Frankreich auf den dritten, in Italien auf die Hälfte, während sie in Polen sogar unverändert blieben; für die Schweiz und Ungarn ergibt sich allerdings kein so einfacher Schlüssel. Gleichgültig, ob das Gut seinen Weg durch Deutschland, Österreich und Ungarn oder durch die Schweiz und Italien nimmt, die Fracht macht stets nur einen Betrag in T. E. aus, der immer der gleiche bleibt, in welcher Währung immer er bezahlt wird; gleichgültig, ob wir einen oder mehrere Verbands- oder Lokal-Tarife oder beide kombiniert verwenden, wir stoßen ohne Kursumrechnung sofort auf das Endergebnis der Berechnungen und Vergleiche: Auf eine Summe von T. E. Vergegenwärtigen wir uns nur einen Augenblick, welche Erleichterung und Vereinfachung bei der Erstellung von Verbänden gegenüber dem heutigen Zustande denkbar ist: Kein Streit um die Tarifwährungen keine Umrechnung der von den einzelnen Verbandsteilnehmern zur Verfügung gestellten Sätze aus den Landeswährungen in die jeweilige, mühsam vereinbarte Tarifwährung nach einem besonderen Umrechnungsschlüssel, keine Wiederholung aller dieser, ein Heer von Beamten erfordernden Arbeiten, sobald irgend ein Staat eine Änderung seiner Tarife vornimmt oder Kursschwankungen eintreten, keine Schwierigkeit mehr bei der Frachtzahlung und bei der Abrechnung der Bahnen untereinander — keine Kursverluste! Es ist ein Zustand von so trivialer Selbstverständlichkeit, daß wir uns einmal über den gegenwärtigen Zustand, den wir zu überstehen hatten, um zu jenem zu gelangen, sattsam verwundern werden.

All das bisher Gesagte, nur ein Bruchteil dessen, was gesagt werden könnte, betrifft aber erst die Form der Tarife, noch nicht den Inhalt: Und wieviel gebe es hier anzugleichen, zu vereinheitlichen, zu vereinfachen zum Wohle und Vorteile der Verkehrstreibenden, Bahnen und Benützer, ohne daß irgend eine Bahn ein materielles oder ein Opfer an Selbständigkeit zu bringen hätte; man braucht sich nur einmal in kleinerem oder größerem Kreise mit dem Willen an den Tisch zu setzen zu einer Übereinstimmung zu gelangen — und das Wunderbare wäre auch bereits geschehen: Man würde erkennen, daß eine ganze Reihe von Verschiedenheiten und Hindernissen im ersten Anlaufe genommen werden könnten, weil grundsätzlich gar keine Differenzen bestehen, wobei aber Voraussetzung ist, daß man eben nur das Erreichbare anstrebt und nicht den Ossa auf den Pelion türmen will.

Wäre es so undenkbar, daß sich einmal die am Transitverkehre so besonders interessierten Nachfolgestaaten, etwa Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei, mit Deutschland und der Schweiz und Polen an einem Tische zusammenfänden, um zu ihrem eigenen Wohle die Durchführbarkeit des Gesagten zu besprechen? Wäre es so undenkbar, daß man einen internationalen Tarif-Verband zur Regelung derartiger Fragen gründe, daß man den Beitritt zu einem solchen in den Handelsverträgen als Grundlage des Eisenbahnverkehres festsetzt, gleichwie etwa den Beitritt zum I. Ü.? Ich glaube nicht. In dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen aber, der in seinem Namen schon die Idee der Vereinheitlichung ausdrückt, die er während seines Bestandes in so segensreicher Tätigkeit weit über das ursprünglich gesteckte Ziel hinaus gefördert hat, wäre sogar ein bereits gegebener Mittelpunkt für den Vereinheitlichungsgedanken auch auf tariflichem Gebiete zu erblicken.

Wird aber erst einmal ein Anfang in dieser Richtung gemacht, so wird der Vorteil, den die Teilnehmer zum Nachteile der Außenstehenden aus dieser Einrichtung ziehen werden, diese letzteren bald veranlassen, sich mit an den Beratungstisch zu setzen.

Bücherschau.

— **Vorschriften für die Automobileinreise ins Ausland.** Die von der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf herausgegebene Übersicht über die Vorschriften für die Einreise mit einem Automobil in europäische Länder ist in zweiter, wesentlich erweiterter Auflage erschienen. Das Handbuch enthält außer den Vorschriften der einzelnen Länder eine Übersicht über die Zollgefälle, die Höhe der Bürgschaftsgebühren, die Gebrauchsanweisungen für Triptyques (Ganzpassierscheine) und Carnets (Ganzpassierscheinhefte) sowie über die Konsulate, die für die Einreisevisen zuständig sind. Das Buch ist zum Preise von 1 RM von der Geschäftsstelle der Herausgeberin zu beziehen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Platzkarten für Vor- und Nachzüge im Weihnachtsverkehr.** Wie das Mitteleuropäische Reisebüro mitteilt, hat sich auch im diesmaligen Weihnachtsverkehr die Ausgabe von Platzkarten für die Vor- und Nachzüge, die anläßlich der Festtage eingelegt wurden, bestens bewährt. Das Publikum hat von dieser Einrichtung in weitestgehendem Maße Gebrauch gemacht, so daß es nicht zum wenigsten hierauf zurückzuführen ist, wenn der Verkehr während der Festtage sich völlig reibungslos abgewickelt hat. Für die Zukunft ist beabsichtigt, in noch höherem Maße das Publikum auf die Verausgabung von Platzkarten auch für die Vor- und Nachzüge hinzuweisen.

— **Austausch von Eisenbahnbeamten zwischen Deutschland und Brasilien.** In Fortsetzung des Austausches von höheren Beamten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit höheren Beamten ausländischer Eisenbahngesellschaften hat sich Reichsbahnrat Heinrich Stinner aus Berlin am 17. Dezember 1927 nach Rio de Janeiro begeben, wo er längere Zeit bei der Brasilianischen Zentralbahn beschäftigt wird. Von der Brasilianischen Zentralbahn sind Bauingenieur Leal und Maschineningenieur Maia zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gekommen und zur Zeit bei der Reichsbahndirektion Altona beschäftigt.

— **Zur Aufhebung des Sichtvermerks mit England.** Wie bereits in Nr. 49, Seite 1361 des Jahrgangs 1927, mitgeteilt wurde, ist vom 1. Januar ab das Abkommen über die Aufhebung des Sichtvermerkszwanges für die beiderseitigen Staatsangehörigen in Kraft getreten. Der preußische Minister des Äußeren hat hierzu Ausführungsbestimmungen erlassen, in denen er darauf aufmerksam macht, daß die Aufhebung des Sichtvermerkszwanges in keiner Weise den Fortfall der sonst in England geltenden fremdenpolizeilichen Bestimmungen bedeutet, und daß insbesondere solche deutschen Reichsangehörigen, die in England eine Stellung anzunehmen beabsichtigen, schon vor dem Grenzübertritt im Besitze einer besonderen Erlaubnis (Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt, Ministry of Labour Permit) sein müssen, die durch die konsularische Vertretung oder die sonst zuständige englische Behörde ausgestellt ist. Da ferner die britischen Einwanderungsbeamten, vor allem in der ersten Zeit nach Inkrafttreten des Abkommens, die ankommenden Deutschen eingehend nach dem Zweck ihrer Reise befragen werden, empfiehlt es sich, daß diese, wie z. B. Touristen, Besucher oder Studierende, sich im Besitze von Schriftstücken, Einladungen, Quittungen über belegte Kurse oder dergleichen befinden, durch deren Vorlage sie ihre Angaben dem britischen Einwanderungsbeamten gegenüber glaubhaft machen können.

— **Jahresbericht der Berliner Handelskammer.** In dem sehr eingehenden und beachtenswerten Jahresbericht der Berliner Industrie- und Handelskammer für 1927 bildet den Beschluß ein Ausblick, dem wir folgende Stelle entnehmen:

Will man an den Rückblick auf den zurückgelegten Zeitabschnitt einen Ausblick auf den vor uns liegenden knüpfen und unter allem Vorbehalt der Ungewißheit solcher Prognosen sich doch die Kräfte vor Augen führen, die mutmaßlich die deutsche Wirtschaft gestalten werden, so wird man davon ausgehen können, daß gegen den Schluß des Jahres der Überschwang der Hoffnungen, mit denen die öffentliche Meinung, insbesondere auch ihre Äußerung in den Börsenkursen, den Aufstieg der Arbeit begleitet und einem Aufstiege der Rentabilität gleichgesetzt hatte, einer starken Ernüchterung gewichen ist. Indessen liegen doch noch keine tatsächlichen Gründe vor, welche ein Abgleiten von der erreichten Höhe als bereits einsetzend oder als notwendig bevorstehend erkennen ließen. In ihrer inneren Verfassung fühlen sich Industrie und Handel gesund, von der Krankheit vergangenen Jahre befreit und zu rüstigem Fortschreiten befähigt.

Ungarn.

— **Betriebstantieme der ungarischen Eisenbahnangestellten.** Obwohl die letzthin erfolgte 10- bis 15prozentige Gehaltsverbesserung und die immerwährend wachsende Pensionslast die Finanzwirtschaft der Staatsbahnen zur größten Vorsicht mahnt, hat doch die Regierung als Anerkennung der wirtschaftlichen Arbeit des Personals, nach langwierigen Verhandlungen den Staatsbahnangestellten eine Betriebstantieme bewilligt. Diese beträgt bei den Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten 4,3 % der vor der Erhöhung festgesetzten Jahresbezüge, also die Hälfte des früheren Monatsgehalts. Der neue Präsident der Staatsbahnverwaltung v. Samarjay erwarb sich bei den bezüglichen Verhandlungen große Verdienste. Der Handels- und Finanzminister brachte der Sache größtes Verständnis entgegen. In der Zukunft wird diese Tantiemefrage nur auf Grund einer, den tatsächlichen Ersparnissen entsprechend ausgearbeiteten Vorschrift möglich sein. Gleichzeitig mit der Betriebstantieme wurde eine ähnliche Unterstützung auch den Bahnarbeitern zuteil.

Anläßlich der Bewilligung der Tantieme gab der Handelsminister dem Personale der Staatsbahnen gegenüber seiner wärmsten Anerkennung Ausdruck.

— **Aufschwung des Fremdenverkehrs.** Die Frage des Fremdenverkehrs gewinnt immer mehr an Bedeutung. Die Regierung will nunmehr den Fremdenverkehr und die Werbung für diesen, welche bisher durch die dazu berufenen Vereine nach ihrem besten Ermessen, aber nicht in einheitlicher Richtung betrieben wurde, durch einheitliche Führung zentralisieren.

Im Jahre 1913, dem letzten vollständigen Friedensjahr, besuchten 139 798 Fremde Budapest, in 1926: 125 328, in 1927: 125 449.

Davon kamen aus:	Im Jahre: 1913	1926	1927 (Januar/Sept.)
Amerika	1978	—	5752
Deutschland	6866	—	9739
Der Tschechoslowakei	—	2344	3060
Rumänien	—	1105	1917
Südslawien	—	777	1078
Italien	1000	1369	1449
England	1284	1971	2843

Die letzte Zahl beträgt das Doppelte des letzten, vollständigen Friedensjahres. Wenn in Betracht gezogen wird, daß die Angaben für 1927 nur die ersten 9 Monate umfassen, so tritt von Januar bis Dezember der große Erfolg im Fremdenverkehr des Jahres 1927 noch besser vor Augen. Die Fremden hielten sich im Durchschnitt 3 Tage in Budapest auf. Von ihnen wurden z. B. in den ersten neun Monaten laufenden Jahres auf Grund einer Durchschnittsrechnung 24 Millionen Pengö (rund 18,40 Mill. RM) ausgegeben, wovon 9 Millionen als ausländisches Geld zu betrachten sind.

In der Entwicklung des Fremdenverkehrs Ungarns im Jahre 1927 haben folgende Umstände eine wichtige Rolle gespielt: 1. die umfangreiche und zielbewußte Werbung, 2. der große Aufschwung im Fremdenverkehr in ganz Europa. Die nach Europa gekommenen Fremden reisten — infolge der richtigen Werbung — nicht nur bis Wien, sondern besuchten auch Ungarn und Budapest.

Die veranstaltete Aktion „Kommen Sie auf drei Tage nach Budapest“, hatte einen großen Erfolg. Durch sie wurden etwa 2000 Karten zum Preise von je 80 Pengö (rund 61,50 RM) verkauft, womit sämtliche Kosten einschließlich der Trinkgelder für einen dreitägigen Aufenthalt der Reisenden in Budapest gedeckt wurden. Der Fremdenverkehr wurde auch von den Staatsbahnen dadurch sehr wirkungsvoll unterstützt, daß sie für sämtliche Veranstaltungen (Wettkämpfe, Ausstellungen usw.) den Besuchern bedeutende Ermäßigungen sicherten. Auch die Week-end-Reisen entwickelten sich bestens und die Sportzüge brachten viel Fremde.

Bücherschau.

— **Deutscher Reichsbahn-Kalender 1928.** Zu der Besprechung in Nr. 52 v. J. Seite 1456 d. Ztg. bemerken wir, daß der Kalender im Konkordia-Verlag, Leipzig, erschienen ist.

— **Vom Volksschüler zum Abiturienten.** Von Dr. Wilhelm Schenkel. Lumen-Verlag, Potsdam. Der Verfasser beschreibt in einfacher, schlichter Weise den Weg, der er zurückgelegt hat, um zur höheren Bildung zu gelangen und gibt Wissensdurstigen Ratschläge, um das gleiche Ziel zu erreichen. Die Schrift wird von dem, der nacheifern will, mit Nutzen gelesen werden können. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ.).

Mitteilung der Reichsbahndirektion Dresden vom 29. Dezember 1927 Nr. II Wwax: Wegen Schneeverwehung war der Betrieb auf folgenden Strecken eingestellt:

1. Dresden—Görlitz zwischen Seitschen und Kubschütz vom 22. Dezember abends bis 24. Dezember nachmittags,
2. Bautzen—Großpostwitz—Obercunewalde vom 23. Dezember früh bis 24. Dezember mittags,
3. Bautzen—Kleinwelka vom 22. Dezember abends bis 23. Dezember nachmittags,
4. Löbau (Sa.)—Weißenberg (Sa.)—Radibor (Sa.) vom 22. Dezember abends bis 24. Dezember mittags,
5. Bischofswerda—Kamenz (Sa.) vom 22. Dezember abends bis 24. Dezember nachmittags,
6. Zittau—Reichenau vom 22. Dezember abends bis 24. Dezember mittags,
7. Dürrröhrsdorf—Neustadt (Sa.) vom 22. Dezember abends bis 24. Dezember abends.
8. Dürrröhrsdorf—Weißig-Bühlau vom 22. Dezember abends bis 23. Dezember abends.
9. Radebeul—Radeburg vom 22. Dezember abends bis 23. Dezember mittags.

Die wegen Betriebsstockungen infolge Schneeunwetters und starker Kälte angeordnete, mit Schreiben vom 23. Dezember 1927 — II Wwax — gemeldete Rückhaltssperre ist am 27. Dezember aufgehoben worden.

Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen: Mitteilung vom 24. Dezember 1927 Nr. W. D. 20/11: Infolge Schneeverwehung war am 21. Dezember der Verkehr im Bahnhofe Ebenfurth gesperrt; Mitteilung vom 27. Dezember 1927 Nr. W. D. 20/12: Infolge Schneeverwehung war der Güterverkehr auf den Linien der Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen vom 18. bis 21. Dezember eingestellt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Gollnow—Kolberg gelegene Bahnhof Schönhagen erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Schönhagen (Kr. Naugard)".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 229 vom 30. Dezember 1927 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güteprobensammlung.

Nr. III 248 vom 30. Dezember 1927 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenausschuß.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 28. Dezember 1927 starb in Berlin der

Oberregierungsbaurat a. D.
Herr Max Rosenthal

im 66. Lebensjahr.

Der Verstorbene trat im Jahre 1885 in den Staatseisenbahndienst ein und gehörte vom Jahre 1909 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand im Jahre 1924 der Reichsbahndirektion Berlin an. Zuletzt war er Werkdirektor des Reichsbahnausbesserungwerks Tempelhof.

In seinem langjährigen Wirken, in treuer Pflichterfüllung hat er sich die Achtung, Anerkennung und Verehrung seiner Vorgesetzten, Mitarbeiter und Untergebenen erworben.

Ein ehrendes Andenken wird ihm immer bewahrt bleiben.

Berlin, den 29. Dezember 1927. (12)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

Am 10. Dezember 1927 verschied im 73. Lebensjahre

Regierungs- und Baurat a. D.
Herr Amandus Franzen

in Eberswalde.

Er hat fast 40 Jahre im Staatseisenbahn- und Reichsbahndienst gestanden, davon allein 15½ Jahre bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand 1921 als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes in Eberswalde. Er war ein pflichttreuer Beamter, ein verehrter Vorgesetzter und geschätzter Mitarbeiter.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten. (14)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Stettin.

2. Umwandlung von Stationen.

Der an der Strecke Strehlen—Grottkau gelegene Haltepunkt Mükkendorf wird am 1. Januar 1928 in einen Bahnhof IV. Klasse umgewandelt. Seine Befugnisse bleiben dieselben. (7)

Breslau, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

3. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Ab 12. Januar 1928 werden Bochum Nord und Dortmund Hbf. in den Ausnahmetarif 8 einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (8)

Altona, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1928 wird im Ausnahmetarif 159 (Papier usw. zur Ausfuhr) die Station Lucka (Kr. Altenbg.) als Versandstation nachgetragen. (22)

Berlin, den 31. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Am 28. Dezember 1927 starb nach kurzem schweren Leiden in Elberfeld, wo er im Ruhestand lebte, der

Oberregierungsbaurat a. D.

Herr August Bund

im 70. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat fast 40 Jahre im Eisenbahndienst gestanden und zuletzt 11 Jahre der Reichsbahndirektion Elberfeld als Mitglied angehört. Er hat sich während seiner langen Eisenbahndienstzeit die Achtung und Wertschätzung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind, in reichem Maße erworben.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten. (15)

Reichsbahndirektion Elberfeld

Der Präsident.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 werden die Privatlokalbahn-Verkehrsstellen Krailing-Prackenbach, Patersdorf, Pfahl, Prünst, Tresdorf und die Station Wurlitz in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen und die Entfernungen für die Privatlokalbahn-Verkehrsstellen Arrach, Blaibach (Ndb), Grafenwiehen, Gumpenried-Asbach, Hohenwarth (Ndb), Kötzting, Lam, Ruhmannsfelden, Teisnach, Viechtach und Zellerthal zum Teil geändert. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (21)

München, den 29. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 10 wird um ein Jahr verlängert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (11)

Altona, den 29. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Ab 1. Februar 1928 wird die nordische Tarifierung im Verkehr mit Norwegen für Fische und Heringe und Breitlinge geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (19)

Altona, den 31. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Ab 10. Januar 1928 werden die dänischen Stationen Borkop, Glumsø und Støvring in den Tarif einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (18)

Altona, den 30. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 tritt der Ausnahmetarif 173 für Malz im Falle der Ausfuhr in Kraft. (26)

Berlin, den 30. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 wird der Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen durch Aufnahme der Versandstationen Igel Grenze und Perl Grenze und der Empfangsstation Liebemühl ergänzt. (28)

Berlin, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 161 für Tonwaren zur Ausfuhr die Stationen Bad Oeynhausen Nord, Minden-Westfalen und Vennebeck als Versandstationen einbezogen. (29)

Berlin, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 30. Donau-Umschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 28. Dez. 1927. (17)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 1r für Brennholz mehrere sächsische Schmalspurbahnstationen mit Stationsfrachtsätzen einbezogen. (33)

Berlin, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 werden die im Tarif Nr. 30 mit Ablauf des 31. Dezember 1927 außer Kraft getretenen Bestimmungen über die „Besondere Frachtermäßigung" erneuert. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (10)

Dresden, am 30. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6o für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts (Tfv. 417).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 wird auf jederzeitigen Widerruf der Kohlenausnahmetarif 6o eingeführt. Er gilt für Sendungen von Schwandorf nach Ponholz bei Auflieferung einer Mindestmenge von 60 000 t in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten. Der Tarif kann durch die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zum Preise von 10 Rpf bezogen werden. (1)

München, den 23. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 5a für rohe Steine wird auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1928 verlängert. (5)

Berlin, den 24. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Bayerisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 werden in der Kilometertafel I des Tarifs die Lokalbahnstationen: „Krailing-Prackenbach, Patersdorf, Pfahl, Prünst und Tresdorf" mit dem Hinweis „s. bayer. Lokalbahn-Schnitttarif" und die Station Wurlitz nachgetragen. (20)

München, den 29. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Oberschlesischer Schmalspurbahn-Wechseltarif.

Am 1. Januar 1928 tritt zu dem Schmalspurbahn-Wechseltarif vom 1. März 1927 der Nachtrag I in Kraft. Der Nachtrag enthält neben Änderungen der Reglementarischen Bestimmungen, Änderungen der Schmalspurbahnfrachtsätze sowie der Entfernungen für einzelne Stationsverbindungen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den bekannten Ausgabestellen zu haben. Die Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen (Oberschles.) ist erteilt. (9)

Oppeln, den 28. Dezember 1927.

Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschl. Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2 Januar 1928 werden in dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel eine Anzahl von Versandstationen zu Ziffer 3B usw. nachgetragen. (31)

Berlin, den 27. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 wird der Wagenladungsverkehr auf der neuerbauten Privatlokalbahnstrecke Viechtach—Blaibach (Ndb.) eröffnet. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. (13)

München, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1928 wird in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen Brandenburg Weberwerk Zu 10 als Versandstation der Gruppe I einbezogen. (25)

Berlin, den 30. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Stationen Döbeln, Löbau (Sa.), Meißen, Oschatz und Rositz (Thür.) als Versandstationen zu Ziffer 3B usw. einbezogen. (23)

Berlin, den 30. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1928 wird in den Ausnahmetarif 5a für rohe Bruchsteine usw. Köblitz als Versandstation einbezogen. (24)

Berlin, den 30. Dezember 1927.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Bayerisch-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1928 werden die Privatlokalbahn-Verkehrsstellen Krailing-Prackenbach, Patersdorf, Pfahl, Prünst, Tresdorf und die Station Wurlitz in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen und die Enfernungen für die Privatbahnstationen Gumpenried-Asbach, Ruhmannsfelden, Teisnach und Viechtach zum Teil geändert. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (27)

München, den 29. Dezember 1927.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Zum 1. Januar 1928 wird der ostmitteldeutsch-sächsische Gütertarif neu herausgegeben. Die Neuausgabe stellt im wesentlichen einen Neudruck des bisherigen Tarifs unter Einarbeitung der Nachträge und der sonst noch bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen dar. Neu aufgenommen sind Entfernungen f. die Schnellspurbahnstationen der Reichsbahndirektion Dresden. Der Tarif kann zum Preise von 1,40 RM von den bekannten Verkaufsstellen bezogen werden. (3)

Berlin, den 23. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 werden die Hefte C Ib (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten) und C Ic (Örtliche Gebühren) neu, sowie zum Heft D (Stationstarif) der Nachtrag 3 herausgegeben. Gleichzeitig gelangen einige beim Druck unberücksichtigt gebliebene Bestimmungen zur Veröffentlichung. Ferner ist infolge Aufnahme der sächsischen Schmalspurbahnstationen in den Reichsbahn-Gütertarif eine teilweise Ergänzung der Bestimmungen des Heftes D erforderlich geworden. Schließlich wird das im TVA. Nr. 11 vom 3. November 1927 veröffentlichte Verzeichnis der im besetzten Gebiet liegenden Stationen aufgehoben unter entsprechender Ergänzung des Heftes D. Nähere Auskunft gibt der am 31. Dezember 1927 erschienene Tarifanzeiger. (16)

Berlin, den 28. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 7k für Eisenerz wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 29. Februar 1928 verlängert. (32)

Berlin, den 29. Februar 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1927, Teil III.

Für Neuenburg (Baden)—Chiasso tr., Pino tr. und Iselle tr. sind Stationsfrachtsätze für die Tarifklassen 841 und 842 eingeführt worden. Näheres ist in dem Reichsbahntarif- und Verkehrsanzeiger enthalten. (2)

München, den 26. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der mit dem 31. Dezember 1927 abgelaufene Ausnahmetarif 7c für Eisenerz wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 durch einen neuen Ausnahmetarif ersetzt. (4)

Berlin, den 27. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Am 1. Januar 1928 werden im Bezirk der Reichsbahndirektion Trier die Haltepunkte Cosel, Eckelshausen und Wehr (Mosel) für den beschränkten Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. (30)

Berlin, den 27. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Die Bestimmungen über die Fahrpreisermäßigung für Blinde, die mit Wirkung v. 1. Jan. 1928 als Allg. Ausf. Best. C XI zu § 12 EVO. in den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I aufgenommen worden ist, gelten zufolge Verfügung im Tarif und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr (TVA. III) vom gleichen Zeitpunkt an auch im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. (6)

Berlin, den 23. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin.

Am 12. Januar 1928 wird die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz geschlossen und am 16. Januar 1928 als „Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr", Berlin SW 11, Askanischer Platz 5 (unmittelbar neben dem Anhalter Personenbahnhof), neu eröffnet. Die neue Auskunftei wird sich alsdann ausschließlich mit der Auskunfterteilung über Angelegenheiten des Güter- und Expreßgutverkehrs befassen. (34)

Auskünfte über den Personen- und Gepäckverkehr erteilen das Mitteleuropäische Reisebüro, die Bahnhöfe und, soweit es sich um Anfragen von allgemeiner Bedeutung handelt, die Reichsbahndirektionen oder die von ihnen für diese Zwecke eingerichteten Auskunftsstellen.

Berlin, den 30. Dezember 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berli

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 2 | Berlin, den 12. Januar 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1927.

Traditionsfeier der Deutschen Reichsbahn.

Haus Gartenheim G. m. b. H.

Nachrichten.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Der ständige Ausschuß des Vereins für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

Deutschland: Die Reichsbahn zu den Tarifwünschen der Wirtschaft. — Expreßgutverkehr nach dem Orient. — 85. Geburtstag von Exzellenz Stieger. — Stettiner Erzeinfuhr. — Geheimrat Schwabach †. — Personalnachrichten.

Österreich: Einlösung von Privatbahnen. — Personentarife der Bundesbahnen.

Ungarn: Ungarischer Fremdenverkehrsverband. — Umbau der Budapester Bahnschranken.

Luxemburg: Eisenbahnabkommen Luxemburgs mit Frankreich.

Übrige europäische Länder: Lokomotivbestellungen der Finnischen Staatsbahnen. — Der Speisewagenverkehr in den baltischen Staaten und Finnland. — Über den Ankauf von Lokomotiven und Triebwagen für Estland. — Die Investitionen der Estländischen Staatsbahnen im Budgetjahr 1928/1929. — Das lettländische Eisenbahngesetz in deutscher Übersetzung. — Änderungen im polnischen Gütertarif. — Der Einnahmevoranschlag der polnischen Staatsbahnen. — Bahnbau Ostoberschlesien—Danzig mit Hilfe einer inneren Anleihe. — Erleichterungen im russischen Durchgangsverkehr. — Neue tschechoslowakische Eisenbahn-Gütertarife. — Einlösung der Markprioritäten in der Tschechoslowakei. — Zugunfall auf der Rhätischen Bahn.

Fremde Erdteile: Zum Bau der Turkestan-Sibirien-Eisenbahnlinie. — Lieferung von rollendem Material für die Südmandschurische Eisenbahn. — Bau eines zweiten Gleises der Peking—Mukden Bahn.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick auf das Jahr 1927.

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff**, Berlin.

(Fortsetzung statt Schluß.)

Schweden, Norwegen, Dänemark.

Schweden konnte am 1. November v. J. die Ostküstenbahn mit ihrer gesamten 301 km langen Strecke Gävle—Härnösand eröffnen. Die neue Bahn führt längs der Küste des Bottnischen Meerbusens von Gävle über Söderhamn—Hudiksvall—Sundsvall nach Härnösand, verbindet also die verschiedenen Küstenstädte der schwedischen Seite des Bottnischen Meerbusens miteinander. Einzelne Teilstücke der neuen Linie konnten bereits in den Jahren 1925 und 1926 dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn wurde als Privatbahn, jedoch mit starker staatlicher Beteiligung gebaut, da der Staat zu den 52 Mill. Kr., die der Bau gegenüber einem Anschlage von nur 15 Mill. Kr. verschlungen hat, 32 Mill. Kr. beigesteuert hat. Eine weitere Privatbahn, die 150 km lange Linie Skillingsmark—Arvika—Mellerud wurde am 1. Januar 1928 in Betrieb genommen, da man den ursprünglichen Eröffnungstermin, der für Anfang Dezember vorgesehen war, nochmals verschieben mußte. Mit der Inbetriebnahme dieser beiden Bahnen ist der Bahnbau in Schweden ziemlich zum Abschluß gekommen. Bereits am 1. Januar 1927 wurde die 44 km lange Privatbahn Mellerud—Bengtsfors dem öffentlichen Verkehr übergeben. Ende November wurde der nördlichste Teil der schwedischen Inlandsbahn, die 45 km lange Staatsbahnstrecke Porjus—Jokkmokk, eröffnet.

Die Privatbahn Orsa—Bollnäs mit der Nebenbahn Göringen—Dalfors (21 km) wie die 16 km lange Privatbahn Kävlinge—Barsebäck wurden mit dem 1. Mai 1927 verstaatlicht. In Bau befinden sich vor allem noch Staatsbahnen in Nordschweden, die Inlandsbahn zwischen Storuman und Sorsele und die Verbindungsbahnen mit der nördlichen Stammbahn zwischen Lycksele und Storuman wie zwischen Jörn und Arvidsjaur. Der schwedische Reichstag wird sich in dem neuen Jahre mit der Frage befassen müssen, ob die Inlandsbahn überhaupt noch weiter gebaut werden soll. In erster Linie käme der Abschnitt Sorsele—Arvidsjaur in Frage. Die nordschwedischen Kreise sind lebhaft bemüht, die Einstellung des Baues der Inlandsbahn unter Berufung auf frühere Versprechungen abzuwenden. Die schwedische Staatsbahnverwaltung hält aus wirtschaftlichen Gründen die Einstellung des Inlandbahnbaues für ratsam, und man wird dieser Auffassung nur beipflichten können, da es sich um die Erschließung verkehrsarmer und industriell wenig entwickelter Landesteile handelt. Ob die ganz im Norden Schwedens in Vorschlag gebrachte Linie Övertorneå—Pajala gebaut wird, erscheint auch höchst zweifelhaft.

An sonstigen Bauten sind erwähnenswert die Zusammenlegung der Bahnhöfe in Gotenburg, an der gearbeitet wird, wie der große Brückenbau bei Stockholm für eine geänderte Linienführung der Malmöer Linie zwecks Einführung nach

Stockholm über Hammarbyleden. Der Stockholmer Zentralbahnhof konnte nach der Vollendung seines Umbaus in seinem neuen modernen Gewande in Betrieb genommen werden. Im Werkstättenwesen steht die Fertigstellung der modernen Wagenbauwerkstätten bei Gotenburg und in Notwiken bei Luleå bevor, die letzten hauptsächlich für Erzwagen. Verschiedene Stationen sollen mit Rücksicht auf den stärkeren Verkehr umgebaut werden, wie Ängelholm, Olskroken und Falköping-Ranten. Der Personenwagenpark wurde modernisiert. Die Beschaffung neuer moderner Schlafwagen 3. Klasse wie Personenwagen 3. Klasse für Schnell- und Personenzüge ist für dieses Jahr in Aussicht genommen.

Eine weitere Elektrisierung ist nach einer kürzlichen Mitteilung des Generaldirektors der schwedischen Staatsbahn trotz der günstigen Ergebnisse der elektrisch betriebenen Linie Stockholm—Gotenburg und der schwedischen Lapplandbahn bei der schwedischen Staatsbahn vorerst nicht geplant, da man erst weitere Erfahrungen sammeln will.

Hinsichtlich der finanziellen Lage blickt der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahn pessimistisch in die Zukunft. Die Öffentlichkeit fordert immer dringender eine Tarifherabsetzung, Schiffahrt und Kraftwagen bereiten ernstlichen Wettbewerb, ein bevorstehendes Abkommen über Verkehrsteilung mit den Privatbahnen, das den Privatbahnen Verkehr auf Kosten der Staatsbahn zuführen würde, erschüttern die Aussichten für weitere günstige Ergebnisse der Staatsbahn. Der vor kurzem erschienene Bericht über das Betriebsergebnis des Jahres 1926 schloß aber immerhin noch günstig ab. Die Einnahmen erfuhren eine Steigerung um 4,6 Mill. Kr. oder 2,5 %. Das Anlagekapital verzinste sich mit 3,11 % gegenüber 3 % im Jahr 1925 und 3,58 % im Jahre 1913.

Am 1. August 1927 wurden im Nahgüterverkehr (Entfernungen bis zu 235 km) Tarifherabsetzungen vorgenommen, die durchschnittlich 20 %, bei ganz kurzen Entfernungen (6 km) sogar 50 % betrugen. Der von der schwedischen Staatsbahn in Vorschlag gebrachte Gütertarif ist den Lesern dieser Zeitung bekannt (vgl. V. Ztg. 1926 S. 476 ff.). Er war so aufgebaut, daß sich aus der beabsichtigten Tarifherabsetzung eine Mindereinnahme von etwa 6 Mill. Kr. ergab. Amtliche Stellen wie das Handelskollegium sind der Ansicht, man könne bis zu einer Mindereinnahme von 10 Mill. Kr. heruntergehen, nach Ansicht des Eisenbahnrates, einer Vertretung der schwedischen Wirtschaftskreise, sogar zu einer solchen von 18,6 Mill. Kr. Man führt aus, der schwedische Staat solle den Gewinn von etwa 10 Mill. Kr., der ihm jetzt auf Grund des neuen Abkommens mit den Erzgesellschaften aus der Erzgewinnung jährlich zustünde, zur Herabsetzung der Gütertarife verwenden, da dieser Gewinn dem Staate infolge seiner Eigenschaft als Eigentümer der lappländischen Erzbahn zufließe. Der schwedische Reichstag wird sich voraussichtlich in diesem Jahre noch mit der geplanten Gütertarifreform beschäftigen.

Seit dem 1. August 1927 ist eine in Schweden bisher unbekannte Beförderungsart eingeführt worden, der Expreßgutverkehr, und zwar im Verkehr zwischen verschiedenen größeren Stationen Schwedens und Deutschlands.

Seit dem 15. Mai 1927 wurde in den Tagesschnellzügen die 1. Wagenklasse wieder eingeführt, hauptsächlich um Wünschen der ausländischen Reisenden zu entsprechen. Aus Wettbewerbsgründen gegen den Kraftwagen sind auf bestimmten Strecken, wie Malmö—Lund, Malmö—Lomma, Gotenburg—Jonsered u. a., besonders ermäßigte Fahrpreise für einfache wie für Rückfahrkarten eingeführt worden. Diese neuen Sätze halten sich um 5 Öre herum für 1 km bei einfachen Karten und 7,5 Öre bei Rückfahrkarten.

Norwegen schloß das am 1. Juli 1926 abgelaufene Betriebsjahr mit einem Überschuß von 4,2 Mill. Kr. gegen 9,7 Mill. Kr. im Vorjahre ab. Wenn auch die Ausgaben einen Rückgang von 107,2 Mill. Kr. auf 100,5 Mill. Kr. aufwiesen, gingen die Einnahmen verhältnismäßig stärker zurück, nämlich von 116,9 Mill. Kr. auf 104,7 Mill. Kr. Die Betriebszahl betrug 96,1 % im Betriebsjahr 1925/26 gegenüber 77,6 % im Jahre 1912/13. Der allgemeinen Wirtschaftslage entsprechend, verschlechterte sich das Betriebsergebnis im Laufe des Jahres 1927 noch mehr.

Um einem weiteren Rückgang des Verkehrs entgegenzutreten, entschloß sich die norwegische Staatsbahn zu einer Herabsetzung der recht hohen Personen- und Gütertarife. Die Herabsetzung der Personentarife wurde am 1. April 1927 vorgenommen. Die Ermäßigung, die durchschnittlich 18 bis 19 % betrug, wirkte sich am meisten bei den Nahentfernungen aus, um hier gleichzeitig auch der weiteren Verkehrsabwanderung auf die vielen privaten Kraftwagenlinien vorzubeugen. Die Benutzung der 2. Klasse hofft man dadurch wieder zu heben, daß man den Fahrpreis auf das 1½fache desjenigen der 3. Klasse gegenüber dem bisher 1,7fachen bestimmte. Ob die erwartete Verkehrssteigerung im Personenverkehr eintreten wird, erscheint jedoch zweifelhaft, da noch heute die norwegischen Personentarife mit am höchsten in Europa liegen.

Auch die Gütertarife erfuhren seit Oktober 1927 eine starke Tarifherabsetzung, die der norwegischen Staatsbahn bei gleichbleibendem Verkehr eine Mindereinnahme von 7 Mill. Kr. verursachen würde. Die Ermäßigung ergreift nicht alle Warengruppen. Die Beförderungspreise für Massengüter, wie Holz, Holzmasse u. dgl., hatte schon in letzter Zeit einige Ermäßigungen erfahren. Infolgedessen wirkt sich bei ihnen die neue Ermäßigung am wenigsten aus. Vor allem sind die Sätze für Stückgut neugestaltet worden. Während der alte Tarif das Stückgut in 3 Klassen nach dem Werte einteilte, gibt es jetzt nur 2 Stückgutklassen nach dem Gewicht. Nach der Stückgutklasse 1 tarifieren Stückgüter im Gewicht von unter 500 kg, nach Klasse 2 solche mit einem Mindestgewicht von 500 kg. Einige tariflich begünstigte Waren, wie Lebensmittel, Futterstoffe, Düngemittel, behalten ihre bevorzugten Tarife, da sie nach dem neuen Tarif als Stückgut unter Berechnung des Wagenladungstarifs (Wagenladungsklasse 3) tarifiert werden. Die größte Ermäßigung erfuhren die wertvollsten Güter. Von dem neuen Tarifberechnungssystem für Stückgut erwartet man eine erhebliche Vereinfachung in der Abfertigung, die sich in Verbindung mit anderen Vereinfachungsmaßnahmen in einer jährlichen Ersparnis von ½ Mill. Kr. auswirken wird.

Die norwegische Staatsbahn litt ebenso wie die meisten anderen Eisenbahnverwaltungen sehr unter dem Wettbewerb des Kraftwagens. Um diesem wirksam entgegenzutreten, führte man in erster Linie die erwähnten Tarifherabsetzungen namentlich für Nahentfernungen und Stückgut durch. Ferner ging die norwegische Staatsbahn dazu über, in größerem Maße selbst Kraftwagenlinien einzurichten. Schließlich legte man im Nahverkehr Triebwagen ein, um auf diese Weise durch häufigere Zugfolge eine weitere Abwanderung auf die lokalen Kraftwagenlinien zu vermeiden und verlorenen Verkehr wiederzugewinnen.

Am 1. September 1927 wurde auf der 21 km langen Vorortstrecke Oslo—Lilleström, die gleichzeitig Teilstück der Linien Oslo—Drontheim und Oslo—Charlottenberg—Stockholm ist, der elektrische Betrieb aufgenommen. Die Ost- und Westnorwegen (Oslo—Stavanger) verbindende Südlandbahn konnte bis Kragerö in Südnorwegen eröffnet werden und so zu einer erheblichen Verkehrsverbesserung beitragen, da man jetzt erst hier das Schiff zur Weiterfahrt nach Kristianssand, Stavanger und anderen von einer durchgehenden Eisenbahnlinie bisher nicht berührten Orten benutzen muß. Auch die Numedalsbahn (Kongsberg—Nore), der aber bei weitem nicht die wirtschaftliche Bedeutung wie der Südlandbahn zukommt, wurde dem Betriebe übergeben. In Bau befinden sich zurzeit vor allem die Fortsetzung der Südlandbahn über Neslandsvatn (die Strecke nach Kragerö ist im Grunde nur eine Abzweigung der Hauptlinie von Neslandsvatn) und die Fortsetzung der Nordlandbahn: Sunnan—Grong—Bodö mit der Abzweigung Grong—Namsos.

Die dänische Staatsbahn schloß ihr am 31. März 1927 abgelaufenes Betriebsjahr 1926/27 infolge stärkeren Rückganges der Betriebsausgaben günstiger als im Jahre 1925/26 ab. Rein betriebsmäßig lag ein Überschuß von 6,5 Mill. Kr. vor, von dem ein wesentlicher Teil der vorgeschriebenen Abschreibung gedeckt wird, während für die vorgeschriebene Verzinsung nichts übrig bleibt. Trotz höherer Betriebsleistungen nahm die Kopfzahl von 22 203 auf 21 933 ab. Im weiteren Verlaufe des Jahres 1927 verschlechterte sich aber das finanzielle Ergebnis erheblich. In der Zeit vom 1. April bis 30. Oktober ergab sich bei Beachtung der vorgeschriebenen Abschreibung und Verzinsung ein Zuschuß von 15,1 Mill. Kr. gegen 7,5 Mill. Kr. im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 67,9 Mill. Kr., die Ausgaben 65,3 Mill. Kr. Abschreibungen und Verzinsung hätten 17,7 Mill. Kr. erfordert. Der dänische Verkehrsminister wies kürzlich im Reichstage darauf hin, daß es unmöglich wäre, den Haushalt der Staatsbahn ins Gleichgewicht zu bringen, wenn man nicht die Anlagen mit 100 Mill. Kr. abschreiben wolle.

An neuen Linien wurden im vergangenen Jahre am 1. Juli die 60 km langen Privatbahnstrecken Viborg—Faarup und Faarup—Mariager, am 1. Oktober die 27 km lange Staatsbahnstrecke Röde Kro—Lögumkloster eröffnet.

Der Kraftwagenverkehr tat der dänischen Staatsbahn auch im letzten Jahr weiter erheblichen Abbruch. 30 Beamte der dänischen Staatsbahn stellen jetzt an verschiedenen Stellen des Landes Untersuchungen über den Güterverkehr der Eisenbahn und auf der Landstraße und besonders darüber an, inwieweit der Eisenbahnverkehr zurückgewonnen werden kann. Auf Grund der durch die Beamten gewonnenen Erfahrungen beabsichtigt man die Durchführung der weiteren Maßnahmen. Gedacht ist an die Errichtung von Agenturen, Gemeinschaftsdienst mit den schon bestehenden Kraftwagenlinien, Abholung und Zuführung der Güter in den größeren Städten durch die Eisenbahn selbst. Als Mittel zur Zurückgewinnung des abgewanderten Verkehrs hatte man vor 2 Jahren die Möglichkeit geschaffen, besondere Tarifvereinbarungen mit den einzelnen Versendern zu schließen. Dies geschah in der Weise, daß sie eine gewisse Dauer — etwa ein Jahr — oder nur für bestimmte Güter gelten. Mit der Zeit stieg aber die Zahl derartiger Frachtvereinbarungen in einem solchen Maße, daß es ratsamer erschien, statt dieser Frachtabkommen zu einer allgemeinen Herabsetzung der Tarife zu schreiten, zumal dies den Wünschen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft entsprach.

So kam es am 1. April 1927 zu einer Senkung der Güter- und Tiertarife um 20 bis 33 %. Der Stückguttarif im Nahverkehr erfuhr eine Ermäßigung um 30 %, für größere Entfernungen um 20 %. Der Tarif für Wagenladungen erfuhr je nach der Art der Güter Ermäßigungen von 20, 30 oder 33 %. Eine Änderung in der Güterklassifikation für Wagenladungen wurde in der Weise vorgenommen, daß an Stelle der bisherigen vier Wagenladungsklassen (4 bis 7) sieben (4 bis 10) traten. Die besonders ermäßigten Sätze für Wagenladungen bei der Beförderung von gewissen Industrieerzeugnissen dänischen Ursprungs (N 4 bis N 7 P) hob man auf. Diese büßten also die bisherige Sonderstellung ein. Der Tiertarif wurde durchschnittlich um 25 % herabgesetzt.

Die Sätze für die Beförderung von Fahrrädern als Gepäck wurden durchschnittlich um 30 %, von Motorfahrzeugen um 45 % und für Übergewicht von Reisegepäck (25 kg sind bei einer Fahrkarte frei) um 25 % herabgesetzt.

Im Personenverkehr wurden die Beförderungspreise für geschlossene Gesellschaftsreisen und Schulausflüge ermäßigt.

Schweiz.

Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1927 eine fortschreitende Besserung erfahren. Die Zahl der Reisenden war (Ende November) mit 100 484 180 recht erfreulich und übersteigt das Vorjahr um 5 582 802. Entsprechend sind auch die Transporteinnahmen aus dem Personenverkehr gewachsen: sie betragen bis Ende November 132 537 218 sfrs gegenüber 127 736 163 sfrs für die gleiche Zeit des Vorjahres. Ein besonders vorteilhaftes Ergebnis wurde im Güterverkehr erzielt, der mit (Ende November) 16 357 939 t um 975 021 t gegenüber 1926 zugenommen hat und eine Einnahme von 206 808 218 sfrs, also 11 596 897 sfrs mehr als das letzte Jahr (bis November) brachte. Die Betriebsausgaben weisen ebenfalls eine Entwicklung in betriebsgünstigem Sinne auf: trotz erhöhter Transportleistungen konnten die Betriebsausgaben um 2 233 650 sfrs gesenkt werden. Die Einsparungen wurden hauptsächlich der Auswirkung der Änderung der Zugförderung, den Einschränkungen beim Unterhalt der Bahnanlagen sowie der weiteren Herabsetzung des Personalstandes zugeschrieben. 600 Mann wurden in diesem Jahre abgebaut. Auf 30 Lokomotiven wurde, nachdem die Versuche zufriedenstellend ausgefallen waren, die einmännige Bedienung auf Güter- und leichteren Personenzügen eingeführt. Mehrausgaben entstanden durch die Erhöhung des Beitrages der Verwaltung in die Ruhegehalts- und Hilfskasse um 1 %, die eine Belastung von 3 000 000 ausmachte, sowie Mehraufwendungen von ebenfalls 3 000 000 sfrs durch die gesetzliche Gehaltserhöhung ab 1. April 1927. Somit beträgt der Betriebsüberschuß (Ende November 130 555 441 sfrs und ist damit um 20 684 055 sfrs höher als derjenige des Jahres 1926 (bis November). Demgegenüber erwachsen für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, des Kriegsdifizits sowie für Einlagen in die Spezialfonds Ausgaben von 138,5 sfrs jährlich oder etwa 115,5 Millionen sfrs für die ersten zehn Monate, so daß der Reingewinn sich in ihnen auf rund 5 Millionen sfrs stellt. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1927 wird also zweifellos ohne Fehlbetrag abschließen.

Besonders angelegen sein ließ sich auch in diesem Jahre wieder die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen die Hebung des Personen- und Güterver-

kehrs durch besondere Vergünstigungen und Erleichterungen.

Dem Personenverkehr brachten die verschiedenen Ausstellungen und Messen (Lausanne, Basel, Genf) eine bemerkenswerte Steigerung. Des weiteren wurden die ermäßigten Schulfahrttaxen auch auf Jugendvereinigungen (bis zwanzig Jahre) ausgedehnt; die sogenannten Verwaltungsextrazüge — an Sonntagen verkehrend und dadurch in etwa die deutschen Sonntagsfahrkarten ersetzend — wurden im Hinblick auf den starken Kraftwagenwettbewerb in ausgedehnterem Maße und mit Erleichterungen ausgeführt. Die wichtigeren Stationen waren beauftragt, sich mit der Organisation von Gesellschaftsreisen (ebenfalls zur Bekämpfung des Autowettbewerbs) zu befassen. Die am Gesellschafts- und Schulfahrtentarif beteiligten Verwaltungen beschlossen, dem Automobilwettbewerb, wo nötig, durch Gewährung eines Nachlasses auf die tarifmäßigen Ausnahmesätze zu begegnen. Auch mit den wichtigeren schweizerischen Reisebüros nehmen die Schweizerischen Bundesbahnen wegen Förderung des Gesellschaftsfahrtenverkehrs Fühlung. Seit 1. September 1927 wird für den verwöhnten Reisenden auf der Strecke Basel und Zürich—Mailand und umgekehrt ein ausschließlich aus Pullmanwagen zusammengestellter Gotthard-Expreß gefahren. Das Luxuszugpaar verkehrt vorläufig vom 1. September bis 15. November und vom 15. März bis 15. Juni 1928. Die Reisedauer Basel—Mailand beträgt 6 Stunden 43 Minuten, diejenige Mailand—Basel 6 Stunden 29 Minuten. Bisher soll der Besuch des Zuges zufriedenstellend gewesen sein.

Als weitere Maßnahmen zur Förderung des Personenverkehrs wurde ab 6. Juli ein Tarif für die Ausgabe direkter Fahrkarten von schweizerischen Bahnstationen nach Postautomobilstationen und umgekehrt eingeführt. Soweit für die Automobile Vorausbestellungen der Plätze nötig ist, wurden auch Fahrkarten von Bahn- nach Poststationen durch die Postbüros ausgegeben, die dabei gleichzeitig die Platzbestellungen entgegennahmen. Die Einführung von Tarifen für die direkte Abfertigung von Gesellschaften für den Verkehr Deutschland—Schweiz, für den Verkehr Niederlande—Schweiz und Belgien—Frankreich und Niederlande—Schweiz über Köln ab 15. Juli und für den Verkehr Deutschland—Italien und Schweiz—Italien ab 1. August brachten weiteren Verkehr. Vom 15. Juni ab wurde ein Rundreisetarif zwischen Deutschland und Österreich einerseits und der Schweiz andererseits in Kraft gesetzt. Im Expreßgutverkehr wurde ab 15. Januar die direkte Abfertigung von Expreßgut im Verkehr Deutschland—Schweiz und vom 15. April ab im Verkehr Schweiz—Österreich eingeführt.

Der Wettbewerb gegen fremde Bahnen und gegen den Kraftwagen wurde im Güterverkehr durch Frachtgleichstellung und Einräumung besonderer Tarifzugeständnisse geführt. Der Kampf insbesondere mit dem Kraftwagen war sehr heftig. Der Frachtenverlust durch die Tätigkeit des Automobiles ist schwer zu schätzen. Auf jeden Fall brachte die Abwanderung gerade der Güter der teuren Klassen A und B auf den Kraftwagen Ausfälle, die zu Gegenmaßnahmen zwangen. Nächst der Beschleunigung des Güterverkehrs, Einführung des Nachtdienstes aus Sammel- und Umladestationen, von Mindestmengentarifen für einzelne Firmen wurde ein guter Erfolg durch die Tätigkeit der im vorigen Jahr hauptsächlich unter Mitwirkung der Schweizerischen Bundesbahnen gegründeten „Sesa“ (Schweizerische Transport A.-G.) (siehe Nr. 2/1926 S. 35), erzielt. Verbesserungen und Verbilligung des Rollfuhrdienstes, Übernahme von Transporten zu den Sätzen des Autowettbewerbs durch die „Sesa“ verhinderten eine weitere Abwanderung auf private Kraftwagenunternehmungen. Die fortschreitende Einführung der elektrischen Betriebsführung gab die Möglichkeit verbesserter Beförderungszeiten. An hauptsächlichem Verkehrszuwachs wurden beobachtet: vermehrter Kohlenverkehr aus Polen nach Italien zu Beginn des Jahres und neuerdings aus dem Ruhrgebiet.

Verwaltung: Im verflossenen Jahre wurden die Rechtsverhältnisse der Schweizerischen Bundesbeamten im „Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbahnen vom 30. Juni 1927“ neu festgelegt. Geregelt wurde vor allem die sehr umstrittene Besoldung des Bundesbeamten: in 26 Besoldungsklassen werden Gehälter von 2700 bis 17 000 sfrs im Jahr vorgesehen, wobei das Mindesteinkommen für Ledige auf 2700 sfrs festgesetzt ist. Für den Fall, daß die Kosten der Lebenshaltung das Landesmittel übersteigen oder dasselbe nicht erreichen, sind Orts-Zu- und Abschläge, Kinderzulagen für nicht erwerbende Kinder unter 18 Jahren vorgesehen. Die ordentlichen Besoldungserhöhungen, die ein Fünfzehntel des Unterschiedes zwischen dem Mindest- und dem Höchstbetrage der Besoldungsklasse entsprechen — für ein volles Dienstjahr mindestens 100 sfrs — treten jährlich bis zur Erreichung des Höchstbetrages ein. Lebhaft umstritten waren bei der Beratung des Gesetzes vor allem das „Vereinsrecht“ der Beamten und das „Streikverbot“. Artikel 13 des Gesetzes gewährleistet dem Beamten innerhalb der Schranken der Verfassung das Vereinsrecht, jedoch untersagt er ihm, eine Vereinigung anzugehören, die den Streik von Beamten vorsieht oder anwendet oder sonstwie in ihren Zwecken oder in den dafür bestimmten Mitteln rechtswidrig oder staatsgefährlich ist. Art. 23 bestimmt, daß der Beamte weder selbst in Streik treten nach andere Beamte dazu veranlassen darf. — Zur Bearbeitung und Begutachtung von Personalfragen wird in Art. 63 des Gesetzes ein „Personalamt“ geschaffen, dem eine „Paritätische Kommission“ beigegeben ist, die zur Hälfte vom Personal bezeichnet wird. Die andere Hälfte und der Vorsitzende wird vom Bundesrat gewählt. Nach Art. 67 des Gesetzes können zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen leitenden Verwaltungsstellen und dem Personal „Personalausschüsse“ für die einzelnen Verwaltungen, Betriebe und Anstalten des Bundes bewilligt werden, die lediglich eine begutachtende Tätigkeit ausüben. (Die bei den Schweizerischen Bundesbahnen bestehenden „Personalausschüsse“ wurden daraufhin ausgebaut.)

Ursprünglich sollte die Frage der Annahme des Beamten- und Besoldungsgesetzes abhängig gemacht werden von der Aufnahme einer Bestimmung über eine halbstündige Verlängerung der Arbeitszeit des Bundesbahnpersonals, solange dies zur Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen erforderlich erschien; dem Personal sollte die Hälfte der dadurch erzielten Ersparnisse in Form von Zulagen zufließen. Die Mehrheit des Parlaments war der Ansicht, daß das heutige Arbeitsgesetz dem Bundesrat bereits genügend Befugnisse zur Erleichterung der zeitlichen Arbeitsbedingungen in die Hand gebe. Die Arbeitszeit wurde deshalb im Beamten- und Besoldungsgesetz nicht geregelt, vielmehr nur festgelegt, daß dem Bundesrat die Bestimmung der Arbeitszeit und ihrer Schichtung überlassen wird.

Die durch die Neuordnung des Besoldungsgesetzes entstehenden Mehrkosten sollen durch weitere Personalverminderung ausgeglichen werden.

Infolge der durch das Reorganisationsgesetz vom 1. Februar 1923 durchgeführten Neuordnung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen mußte eine neue Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung für die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die Kreisdirektionen und ihre Dienstabteilungen herausgegeben werden, die am 1. August 1927 in Kraft trat. Sie enthält die Vorschriften für die Generaldirektion als Behörde, ihre Sitzungen, ihre Gliederung nach Departementen, die Obliegenheiten und Befugnisse des Präsidenten und der Departementsvorsteher, die Geschäfte, die von der Generaldirektion als Behörde und von den einzelnen Departementen erledigt werden sollen. In ähnlicher Weise ist auch die Geschäftsordnung für die Kreisdirektionen gegliedert. Die neue Geschäftsordnung bezweckt eine Entlastung der Generaldirektion von untergeordneten Angelegenheiten und gibt den einzelnen Dienststellen größere Selbständigkeit. Durch Zusammenlegung verschiedener Abteilungen und genaue Abgrenzung des Wirkungskreises der Dienststellen hofft man den Personalbestand weiter herabsetzen zu können und die Verantwortlichkeit der Einzelnen zu steigern.

Elektrisierung: Die Elektrisierungsarbeiten wurden im Jahre 1927 programmäßig weitergeführt. Die Gesamtlänge der zu Jahresende fertiggestellten elektrischen Strecken beträgt 1487 km, wovon 436 km die Leistung des letzten Jahres darstellen. Fertiggestellt wurden 1927 die Strecken: Palézieux—Romont, Romont—Bern, Winterthur—St. Gallen—Rorschach, mit einer Gesamtlänge von 365 km. Weiterhin wurden die Linien Rapperswil—Wattwil, Rotkreuz—Rupperswil, sowie Yverdon—Neuenburg—Biel—Olten dem elektrischen Betrieb eröffnet. Besonders auf der letzten Linie sollen hierdurch bedeutende Fahrzeitverkürzungen erzielt werden. Auch die West-Ostverbindung Basel—Buchs wurde durch Fertigstellung der Linie Richterswil—Sargans—Buchs restlos elektrisiert. Die Fortsetzung Sargans—Chur wird erst Mitte Mai 1928 fertiggestellt sein. Für das Programm 1928 sind weiterhin vorgesehen und teilweise schon im Bau die Strecken Winterthur—Romanshorn—Rorschach, Zollikofen—Biel, Oerlikon—Schaffhausen und Münster—Delsberg. Die Gesamtlänge der Ende 1928 elektrisierten Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen wird 1663 km, d. h. mehr als die Hälfte des Bundesbahnnetzes, betragen,

Damit würden die Arbeiten der ersten Elektrisierungsperiode beendet sein. Von da an wollen die Schweizerischen Bundesbahnen eine Pause in den Arbeiten eintreten lassen, einerseits mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage, anderseits aus wirtschaftlichen Gründen — Abbau des Baupersonals, der Dampflokomotiven, rationelle Ausnutzung der Kraftwerke usw. —. Demgegenüber wird von allen noch nicht elektrisierten Linien Einspruch erhoben und auf Fortsetzung der Elektrisierung gedrungen, besonders vom Kanton Bern Inangriffnahme der Strecke Bern—Luzern, des Brünig und der Zufahrtslinien zur Lötschbergbahn verlangt. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen scheint dem Drängen nur nachgeben zu wollen, wenn die Eidgenossenschaft ihr einen Teil der ihr im Kriege und in der Nachkriegszeit aufgebürdeten Lasten für das Land abnimmt. Für diesen Fall ist ein neues Programm aufgestellt, in dem die Linien mit starken Steigungen und langen Tunnels, sowie die nicht elektrisierten Zwischenlinien, in erster Linie die Strecke Delsberg—Basel und Delsberg—Delle berücksichtigt werden.

In der Zeit vom 8. bis 10. Juni machten die Schweizerischen Bundesbahnen Versuche mit der Drolshammer-Bremse auf der Strecke Frauenfeld—Romanshorn: im August und September wurde dem Bremsausschuß des internationalen Eisenbahnverbandes ein mit der Drolshammerbremse ausgerüsteter Versuchszug auf der Strecke Airolo—Biasca—Bellinzona für das Gefälle und Corbeil—Montereau (Frankreich) für die Ebene vorgeführt. Die Versuche sollen zufriedenstellend ausgefallen sein.

Blieb die Schweiz im verflossenen Jahre auch vor einem größeren Eisenbahnunfall bewahrt, so verursachten doch die zahlreichen und ungewöhnlich starken Niederschläge und Hochwasserkatastrophen an vielen Orten große Schäden an den Bahnanlagen und mehr oder weniger lange Betriebsstörungen. So brachten im August Überschwemmungen des Emmentales Unterbrechung des Bahnverkehrs mit sich, im gleichen Monat traten infolge von Überschwemmungen durch den Barthélemybach mehrfache Störungen auf der Simplonlinie, insbesondere schwere Verwüstungen auf der Strecke St. Maurice—Martigny ein. Außerordentlich schwere Zerstörungen der Bahnanlagen entstanden im September durch die Überschwemmungen des Oberrheintales; während die Schäden im Graubündner Land bald wieder behoben waren, führten die Zerstörungen des Bahndammes und der Rheinbrücke auf der Linie Buchs—Schaan zu wochenlangen Umleitungen des Verkehrs Arlberg—Zürich über Bregenz—St. Margarethen.

Für das Jahr 1928 sieht der Betriebsvoranschlag einen Einnahmeüberschuß von rund 127,5 Mill. Franken, 7 Mill. Franken mehr als für 1927, vor. Die Schweizerischen Bundesbahnen erwarten eine einprozentige Vermehrung der Transporteinnahmen = 4 Mill. sfrs und eine Verminderung der Betriebsausgaben durch weiteren Personalabbau und die durch die Elektrisierung ermöglichten Ersparnisse. Der Bauvoranschlag erfährt gegenüber den Vorjahren eine erhebliche Verminderung von 89,7 auf 49,7 Mill. sfrs, von denen nur noch 14,8 Millionen auf die Elektrisierung entfallen. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1928 schließt trotzdem mit einem Defizit von rund 3,2 Millionen ab. Trotz 3,3 Millionen Mehrausgaben infolge des neuen Beamtengesetzes wäre es möglich gewesen, daß Budget im Gleichgewicht zu halten, wenn nicht zur Tilgung des Fehlbetrages in der Pensions- und Hilfskasse 3 Mill. sfrs mehr als im Voranschlag 1927 hätten eingesetzt werden müssen.

Die Betriebsergebnisse für die schweizerischen Nebenbahnen liegen erst für das erste Halbjahr 1927 vor: ihre Entwicklung ist nicht überall so günstig gewesen wie bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Besuch und Einnahmen waren im allgemeinen bei den Bahnen mit Fremdenverkehr gut, so bei der Rhätischen Bahn, die mit 2,5 Mill. Franken Betriebsüberschuß im ersten Halbjahr 1927 mit einer halben Million besser abschließt als im Jahre 1926, und bei der Berninabahn, deren Überschuß 186 00 sfrs betrug. Bei der Lötschbergbahn ging der Personenverkehr gegenüber den ersten sechs Monaten des Vorjahres zurück, dagegen verzeichnet der Güterverkehr eine Zunahme; der Überschuß von 800 000 gegenüber 490 000 sfrs im Vorjahre ist immerhin bemerkenswert. Ein befriedigendes Ergebnis zeigt auch der Schiffsverkehr auf dem Thuner- und Brienzer-See und die Frequenz der Simmentalbahnen. Ungünstiger waren die Resultate auf den Strecken, die der Konkurrenzierung durch den Kraftwagen ausgesetzt waren, wie die Bern—Neuenburg-, Bern—Schwarzenburg- und Gürbetal- und Emmentalbahn. Die Langental—Huttwil-Bahn wurde

mit der Huttwil—Eriswil-Bahn fusioniert; die letztere wies im verflossenen Jahr weiteren Verkehrs- und Einnahmerückgang aus, so daß ihr selbständiges Bestehen unzweckmäßig gewesen wäre. Trotz des engeren Zusammenschlusses wird auf der Gesamtstrecke der beiden Bahnen der Übergang vom Bahn- in den Straßenautomobilbetrieb erwogen.

Italien.

In seinem Schreiben an den Reichsverkehrsminister, mit dem der Betriebsbericht für das Jahr 1926/27 vorgelegt wird, hebt der Generaldirektor der Italienischen Staatsbahnen hervor, daß in dem Betriebsjahr vom 1. Juli 1926 bis 30. Juni 1927 der Betrieb sich durch große Regelmäßigkeit ausgezeichnet habe. Es wird weiter auf die Fortschritte in der Handhabung des Dienstes, die Disziplin aller Angestellten, die bessere Ausstattung der Personenzüge, die sorgfältige Verbesserung, Vergrößerung und Modernisierung der Bahnanlagen hingewiesen. Der finanzielle Betrieb ist jedoch im Vergleich zum Vorjahre weniger günstig ausgefallen. Unvermeidliche Auslagen und unabweisliche Notwendigkeiten haben den Reingewinn der wichtigsten Staatsunternehmung von 378 auf 156 Millionen Lire herabgedrückt. Der Betriebskoeffizient ist von 85.01 auf 89.97 und damit ungefähr zur Höhe des Betriebsjahres 1924/25 gestiegen. Schon am Schlusse des vorjährigen Betriebsberichtes hatte der Minister davor gewarnt, auf eine Steigerung der Einnahmen zu rechnen, da mit Schwankungen und Rückschlägen — auch abgesehen von unvorhergesehenen besonderen Schwierigkeiten beim Eisenbahnbetriebe — gerechnet werden müsse. Die besonderen Schwierigkeiten, die dieses Mal zu Tage traten, lagen hauptsächlich in der Abnahme des Güterverkehrs, die mit der allgemeinen industriellen und kommerziellen Hemmung und mit dem Steigen der Lire in engem Zusammenhange stehen. Auch wirkte die starke Zunahme der Betriebsausgaben mit. Letztere beziehen sich besonders auf die Ausgaben für Brennmaterial sowie auf die Instandhaltung und Ausbesserung des Wagenparks, der Bahnanlagen und Gebäude. Hinsichtlich der Brennmaterialien ist erwähnenswert, daß die Kohlenpreise mit September 1926 infolge des englischen Kohlenstreiks auf 245 Lire für die Tonne gestiegen waren und bis vor kurzer Zeit noch immer auf einer Höhe von 200 Lire standen. Der Preis ist gegenwärtig auf 135 Lire gesunken. Auch der Bahnerhaltung mußte eine besondere Sorgfalt gewidmet werden, sei es um den wachsenden Verkehrsbedürfnissen und der Ausbesserung der Bahnanlagen und Gebäude zu genügen, sei es insbesondere zur Erhaltung, Verstärkung und Erneuerung des Oberbaues, der in den früheren Jahren zum Teil der schweren und teuren Beschaffung der Schwellen wegen vernachlässigt worden war. So wurden allein auf den vollspurigen Linien in diesem Betriebsjahre 3 900 000 Schwellen gegen 1 750 000 im Vorjahre ersetzt und 1306 km Gleis gegen 283 km im Vorjahre verstärkt.

Der Bericht gibt auch offen zu, daß die vier Monate des laufenden Betriebsjahres (Juli bis Oktober 1927) noch keine allzu große Hoffnung auf eine baldige Besserung gewähren. Die Transporteinnahmen sind noch immer im Rückgang begriffen, zumal sie noch von den bedeutenden Tarifermäßigungen beeinflußt werden, die aus nationalwirtschaftlichen Gründen mit dem königlichen Dekret vom 14. Mai 1927 gewährt wurden (hauptsächlich 15 % Ermäßigung für die Ausfuhr von allen Frachtgütern italienischer Erzeugung).

Der Betriebsbericht enthält zum erstenmal eine interessante Gegenüberstellung der italienischen Bahnstrecken nach ihren Erträgnissen. Es geht daraus u. a. hervor, daß das italienische Staatsbahnnetz eine derartige Ertragsverschiedenheit aufweist, daß z. B. auf der Strecke Genua—Arquata ein Ertrag von 2 566 000 Lire jährlich für 1 km erreicht wurde, während die Strecke Golfo—Aranci—Terranova (Sardinien) einen Jahresertrag von kaum 2000 Lire für 1 km auswarf.

Im einzelnen ist zu bemerken: Der Personalabbau wurde fortgesetzt und der Personalstand von 178 768 auf 169 930 (am 30. Juni 1927) herabgemindert, wobei hervorzuheben ist, daß 3400 Bedienstete keinen eigentlichen Eisenbahndienst leisten, da sie zu den Milizabteilungen gehören oder bei den Lebensmittelmagazinen beschäftigt sind. Trotzdem sind die Personalkosten um 34 Millionen Lire gestiegen (2685 Millionen gegen 2651 Millionen im Vorjahre). Es liegt dies im wesentlichen an den normalen Beförderungsverhältnissen der Angestellten. Die Personalauslagen betrugen 62 % der gesamten Betriebsausgaben (gegen 65 % im Vorjahre). Die Bestellungen von neuen Fahrzeugen wurde beschleunigt, indem der Privatindustrie der Bau von 217 Lokomotiven, 243 Personenwagen, 65 Gepäckwagen und 8070 Güterwagen übertragen wurde.

Die Ausdehnung des vollspurigen Eisenbahnnetzes ist von 15 771 km auf nur 15 773 km gestiegen. Die Länge der Schmalspurbahnen ist mit 726 km unverändert geblieben. Dagegen haben die elektrisch betriebenen Strecken eine bedeutende Verlängerung von 914 km auf 1060 km erfahren.

Die Verkehrseinnahmen waren um 24 Millionen Lire geringer als im Vorjahre (4841 Millionen gegen 4865 Millionen).

Der Personenverkehr hat um 3,5 % an Zahl, aber nur um 0,8 % an Ertrag zugenommen. Es hängt dies mit den Reiseermäßigungen, die aus einigen besonderen Anlässen (z. B. für die Sommerfrische in der Venezia Tridentina usw.) gewährt wurden, zusammen. Das Mehr im Personen- und Gepäckverkehr betrug 12 Millionen Lire, aber der Güterverkehr wies einen Abgang von 36 Millionen aus (3122 Millionen gegen 3158 Millionen im Vorjahre). Es verblieb daher ein Abgang von 24 Millionen Lire.

Die Ausgaben für Brennmaterial und für elektrische Kraft sind um 95 Millionen, die für die Instandhaltung des Wagenparks um 55 Millionen und die für die Bahnunterhaltung um 72 Millionen gestiegen.

Spanien und Portugal.

In Spanien ist die Umgestaltung des Eisenbahnwesens noch im Gange; die spärlichen aus Spanien hierüber eingehenden Nachrichten ergeben aber kein klares Bild vom Stand der Dinge. Der Staatshaushalt für 1927 sah rund 700 Mill. Peseten für Eisenbahnzwecke vor, wovon gegen 500 Mill. den Eisenbahngesellschaften für den Ausbau ihrer bestehenden Anlagen überwiesen werden sollten; rund 150 Mill. sollten für Neubauten aufgewendet werden. Für den Betrieb der Staatsbahnen war ein Zuschuß von einer Million vorgesehen. Die Folge der staatlichen Hilfe für die Eisenbahnen war ein Steigen des Werts der Eisenbahnaktien an der Börse, doch warnte die Regierung vor übertriebenen Hoffnungen: sie werde auf Rückzahlung der Vorschüsse bestehen, die sie den Eisenbahnen gewährt habe und daher eine obere, ziemlich niedrig bemessene Grenze für die Dividenden der Eisenbahngesellschaften setzen. Wenn es allerdings allen Eisenbahnen so schlecht gegangen ist wie der Südbahn, sind

überhaupt nur geringe Reingewinne zu erwarten. Die Haupteinnahmequelle dieser Eisenbahngesellschaft fließt aus der Beförderung von Eisenerz, doch hatten die Einnahmen aus diesem Verkehr im Jahre 1926 nur die Höhe von 34 % derjenigen des Vorjahres erreicht; der Grund dafür war die geringere Nachfrage nach diesen Erzen infolge des Ausstandes in den englischen Kohlenbergwerken. Ein solcher Rückschlag in einem Jahr wird natürlich seine Folgen bis in das nächstfolgende Jahr erstreckt haben.

Bestrebungen zur Bildung größerer Netze durch Zusammenschluß der Einzelunternehmungen sind im Gange; dabei kommt auch die Aufteilung der ertragbaren Strecken unter Eisenbahngesellschaften, deren Betrieb Gewinn bringt, in Frage. Möglicherweise beteiligt sich auch der Staat an der Gesundung notleidender Eisenbahnen; das wäre ein Schritt auf dem Wege zu einer allgemeinen Verstaatlichung der spanischen Eisenbahnen.

Im August ist die Strecke Burgos—Cabejon de la Sierra in Betrieb genommen worden; sie ist ein Glied in der Verbindung von Santander nach der Küste des Mittelmeers, die mit Hilfe englischen Geldes geschaffen werden soll. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der zum Bau dieser Eisenbahn gegründeten Gesellschaft sind allerdings derart, daß es zweifelhaft ist, ob sie ihr Vorhaben wird durchführen können, und ein Vorschlag zu einer Neuregelung ihrer Unterstützung durch den Staat wird von ihr als eine Erschwerung, nicht als eine Verbesserung ihrer Lage empfunden. Im südlichen Spanien ist der Bau einer etwa 50 km langen Eisenbahn von Alicante, dessen Hafen ausgebaut worden ist, landeinwärts nach Alcoy genehmigt worden, und im Bezirk von Barcelona ist die Nordbahn eifrig am Werk, elektrischen Betrieb einzuführen. Für das Frühjahr 1928 erwartet man, die Verbindung über die Pyrenäen durch den Canfranctunnel in Betrieb nehmen zu können, und auch sonst sind einige Neubauten im Gange.

In Portugal hat am 1. April die Portugiesische Eisenbahngesellschaft auf Grund eines Vertrags, den sie mit der Regierung abgeschlossen hat, den Betrieb der Staatseisenbahnen von Portugal übernommen. Damit hat die genannte Eisenbahngesellschaft den Betrieb aller Breitspurbahnen des Landes mit Ausnahme der Beiva Alta-Eisenbahn in ihrer Hand vereinigt. Der Pachtvertrag ist für die Regierung günstig; sie erhält 85 % der Überschüsse, im übrigen hat die Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, den Reingewinn zur Verbesserung der Anlagen zu verwenden, zu welchem Zwecke sie auch eine Anleihe aufnehmen wird. Der Vertrag läuft dreißig Jahre. — Für Lissabon ist eine neuer Hafenbahnhof geplant.

Frankreich.

Frankreich hat im vergangenen Jahre die Hundertjahrfeier des Bestehens seiner ersten Eisenbahn begangen. Im Mai 1827 wurde auf der Eisenbahn Andrézieux—Saint Etienne der Betrieb eröffnet; in den Jahren 1830 bis 1833 folgte dann die Inbetriebnahme der Verlängerung dieser Strecke bis Lyon. Die Paris—Lyon—Mittelmeerbahn, der jetzt diese Eisenbahnen gehören, hatte aus Anlaß der hundertsten Wiederkehr des Eröffnungstages ein Fest veranstaltet, an dem u. a. der Minister der öffentlichen Arbeiten Tardieu teilgenommen und der Mittelmeerbahn Anerkennung zollende Reden gehalten hat.

Frankreich befindet sich bekanntlich, was sein Wirtschaftsleben anbelangt, seit geraumer Zeit in schwieriger Lage, und es wird auch noch geraume Zeit dauern, ehe die Schwierigkeiten überwunden sein werden; darunter haben natürlich auch die Eisenbahnen zu leiden. Namentlich wird es ihnen schwer, die nötigen Mittel für Bauten aufzubringen, und so haben sie sich denn gezwungen gesehen, den Streckenneubau auf das äußerste zu beschränken. Andererseits wird befürchtet, es könne auf diese Weise Arbeitslosigkeit herbeigeführt werden, und man glaubt deshalb, auf diesem Wege nicht zu weit gehen zu dürfen. Ende 1926 ist auf der Strecke Paris—Vierzon der Orléansbahn der elektrische Betrieb eröffnet worden, im März 1927 ist dann das gleiche Ereignis im Pariser Vorortverkehr auf der Strecke Paris—St. Germain der Staatsbahnen gefolgt. Um die gleiche Zeit verkehrte zwischen Bordeaux und Arcachon der erste elektrisch beförderte Personenzug der Südbahn. Für die weitergehende Einführung dieser Betriebsart bestehen umfangreiche Pläne, doch müssen sich die Eisenbahnen bei deren Ausführung große Zurückhaltung auferlegen. Sie versprechen sich vom elektrischen Betrieb zwar erhebliche Ersparnisse; um diese zu erzielen, müssen jedoch zunächst große Geldmittel aufgewendet werden, deren Beschaffung aber zurzeit mindestens schwierig, wenn nicht gar unmöglich ist. Bemerkenswert bei der Umstellung des Eisenbahnbetriebs in Frankreich auf Elektrizität ist der Umstand, daß die Pläne für ihn nicht im engen Rahmen des Eisenbahnwesens bearbeitet und durchgeführt werden, sondern daß sie einen Teil der Pläne zur Versorgung des ganzen Landes mit elektrischer Kraft bilden.

Unter den Bahnbauten, die nicht eingestellt worden sind, sind besonders diejenigen in den Pyrenäen zu nennen, deren Fertigstellung sowohl von französischer wie von spanischer Seite mit Ungeduld erwartet wird. Auch eine Anzahl älterer Bahnhöfe des französischen Eisenbahnnetzes sind erweitert worden, und an anderen Stellen sind die Erweiterungsbauten noch im Gange. So hat die Mittelmeerbahn in Paris durch Verlegung ihrer Werkstätten nach außerhalb Raum für eine neue Bahnhofsanlage mit acht Gleisen neben der alten geschaffen, ein Erweiterungsbau des Pariser Ostbahnhofs ist im Gange, und auch der Austerlitz-Bahnhof der Orléansbahn wird den Bedürfnissen des heutigen Verkehrs angepaßt.

Was den Zugverkehr anbelangt, so wird eine Umstellung des Pariser Stadt- und Vorortverkehrs im Zusammenhang mit der Stadterweiterung lebhaft erörtert. Im Fernverkehr dürften die bemerkenswertesten Ereignisse des Jahres die Führung des Nordstern genannten Luxuszugs und die Eröffnung der neuen Verbindung Dünkirchen—Basel gewesen sein. Der Nordstern, aus Pullmanwagen bestehend, verkehrt zwischen Paris und Amsterdam über Brüssel; der neue Zug Dünkirchen—Basel über Lille, Mézières, Nancy und Straßburg soll den Verkehr zwischen England und der Schweiz fördern und ihn dabei ganz auf französischen Strecken lenken. Er steht im Zusammenhang mit der neuen Schiffsverbindung Dünkirchen—Tilburg, die von der Gesellschaft A.-L.-A. (Angleterre-Lorraine-Alsace), einem Gemeinschaftsunternehmen der französischen Eisenbahnen mit der englischen Midlandbahn, geschaffen worden ist.

Die französischen Eisenbahnen sind bemüht, ihre Fahrpläne wieder nach dem Muster derjenigen der Vorkriegszeit aufzubauen, und sie heben namentlich mit Genugtuung hervor, daß sie in bezug auf die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gute Erfolge zu verzeichnen haben. Auch sonst sind sie auf die Hebung des Reiseverkehrs durch Entgegenkommen gegen die Reisenden, Gewährung von Er-

mäßigungen für die Ferienreisen und dergleichen, auch durch Erweiterung ihrer Werbetätigkeit, so namentlich in Amerika, bemüht. Andererseits werden ihnen durch Ermäßigungen, die sie Arbeitslosen und Kriegsbeschädigten gewähren müssen, auch Lasten auferlegt. Durch Beteiligung an landwirtschaftlichen Ausstellungen, belehrende Vorträge, Veranstaltungen von Tagungen, auf denen einzelne Gebiete der Landwirtschaft behandelt werden, suchen die Eisenbahnen die Landwirtschaft zu heben und so ihren Strecken Frachtgüter zuzuführen; ihre Fürsorge für die Landwirtschaft erstreckt sich auch auf das Bemühen, den Landwirten neue Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse zu erschließen. Es werden zu diesem Zweck Reisen aus dem Erzeugungsgebiete an entfernte Märkte veranstaltet, um die Erzeuger mit den Abnehmern in Berührung zu bringen und sie über deren Wünsche, Bedürfnisse und Anforderungen zu unterrichten.

Der Kraftwagen ist in Frankreich ebenso wie in anderen Ländern ein nicht zu unterschätzender Nebenbuhler der Eisenbahnen geworden. Sein Wettbewerb wird in richtiger Erkenntnis der Verhältnisse dadurch bekämpft, daß die Eisenbahnen selbst Kraftwagen betreiben; auf diesem Gebiet tut sich namentlich die Mittelmeerbahn hervor. Die Beförderung von Frachtgut mit Eisenbahn und Flugzeug bei durchgehender Abfertigung nach deutschem Muster wird angestrebt. Das Verhältnis zwischen den Eisenbahnen und der Post ist, was die Beförderung von Paketen anbelangt, neu geregelt worden. Für regelmäßige Versender von Frachtgut ist bei einigen Eisenbahnen ein bargeldloser Zahlungsverkehr eingeführt worden, bei anderen wird seine Einführung erwogen; es werden Scheckhefte mit Schecks ausgegeben, die auf jedem Bahnhof zur Zahlung verwendet werden können.

Im Jahre 1926 hatte sich der Verkehr der französischen Eisenbahnen günstig entwickelt; es war allerdings eine Scheinblüte, veranlaßt durch die Geldentwertung, und um die Kosten der vermehrten Güterbeförderung zu decken, mußten die Tarife erhöht werden. Diese Maßnahme hat im Jahre 1927 einen Rückschlag zur Folge gehabt. Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen sind zwar in den ersten sieben Monaten noch gestiegen, wenn auch die Zunahme von Woche zu Woche gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres immer geringer geworden ist, aber von Ende Juli an sind sie hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben. Das ist um so bemerkenswerter, als die Tarife Mitte August 1926 erhöht worden sind, und die Abnahme gibt ein noch ungünstigeres Bild, wenn man von den Tariferhöhungen absieht und die Einnahmen auf den Stand umrechnet, den sie ohne Tariferhöhungen erreicht hätten. Bei dieser Berechnung fällt die Erhöhung der Einnahmen auch in den ersten sieben Monaten des Jahres 1927 gegenüber dem Vorjahr weg, und es bleibt schon für diesen Zeitraum ein Rückgang um rund 280 Mill. Fr, der sich bis Ende August auf rund 330 Mill. erhöht hat. Der September hat eine weitere Verschlechterung gebracht. Die tatsächlichen Einnahmen der französischen Eisenbahnen waren bis Ende Juli 1927 zwar um 425 Mill. Fr höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres; bis Ende September war dieser Mehrbetrag aber auf 241,5 Mill Fr. zurückgegangen, und nach Abzug der durch die Tariferhöhungen bedingten Mehreinnahmen ergab sich sogar ein Rückgang der Eingänge um 355 Mill. Fr. In entsprechendem Maße hat in diesen Zeiträumen die Zahl der beladenen Wagen abgenommen. Neuere Zahlen lagen bis zur Abfassung dieses Berichts — Anfang Dezember — nicht vor, es ist aber kaum anzunehmen, daß sich die Verhältnisse gegen Ende des Jahres gebessert haben. Nach einem kurzem Aufatmen, nach Überwindung der Schwierigkeiten, die die Nachkriegszeit mit sich gebracht hat, haben also die französischen Eisenbahnen allen Anlaß, der zukünftigen Entwicklung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse mit einiger Sorge entgegenzusehen.

Belgien.

Am 1. September 1926 sind die belgischen Staatseisenbahnen von der zu diesem Zweck gegründeten Gesellschaft übernommen worden, deren Hauptaktionär der Staat ist. Das erste Jahr des Eisenbahnbetriebes dieser Gesellschaft ist günstig verlaufen. Die Einnahmen sind gegen die entsprechenden Monate der Jahre 1925/1926 um fast eine Milliarde auf fast drei Milliarden Franken gestiegen; dabei ist die Betriebszahl von 90,3 auf 81,4 % gesunken. Die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen ist wiederholt vermindert worden, was eine der Hauptaufgaben der neuen Gesellschaft bildet. Arbeiter, die über 60 Jahre alt sind, werden abgebaut. Überhaupt ist die Gesellschaft bemüht, ihren Betrieb so vorteilhaft wie möglich zu gestalten, und sie hat mit ihren Sparmaßnahmen auch erhebliche Erfolge erzielt.

Für deutsche Kohle, die in ganzen Zügen über die belgischen Eisenbahnen im durchgehenden Verkehr läuft, ist ein Frachtnachlaß von 25 % gewährt worden.

Tschechoslowakei.

Im äußeren Umfang der Staatsbahnen ist im Berichtsjahr eine unbedeutende Veränderung eingetreten: Nach Vollendung der 21,5 km langen Teilstrecke von Lipov nach Myjava ist ein weiteres Stück der neuen, bereits bestehenden Eisenbahnlinie von Vesely (Mähren) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Diese Strecke ist insofern von Bedeutung als nach Fertigstellung der restlichen Strecke bis Neustadt (Slowakei) eine neue Verbindung zwischen den historischen Ländern (d. i. Böhmen, Mähren und Schlesien) mit der Slowakei hergestellt sein wird. Die sonstige Bautätigkeit war infolge unzulänglicher Investitionsbeträge äußerst gering. Der letztere Umstand war auch ein Grund, warum die Umstellung des Dampfbetriebes auf den elektrischen über das Anfangsstadium nicht hinauskommt. Die seit Jahren auf dem Wilson-Bahnhof in Prag in Gang befindlichen elektrischen Installationsarbeiten sind auch im Berichtsjahr noch nicht soweit gediehen, um den elektrischen Betrieb im Bahnhofsbereich aufzunehmen.

Beachtenswerte Fortschritte hat die Verstaatlichungsaktion gemacht. Hierher gehört die Nostrifizierung der Ostrau—Friedländer Bahn und der Kaschau—Oderberger Bahn, deren Sitze in das Gebiet der Tschechoslowakei verlegt wurden. Im Rahnen der Verstaatlichung wurden ferner bei einer Reihe von Lokalbahnen in der Slowakei die rechtlich-finanziellen Fragen gelöst und das Vorzugsaktienkapital von 12 Lokalbahnen in einer Gesamtlänge von 526 km günstig angekauft. Hierfür hat der Staat mit den Nachtragsinvestitionen rund 33 Mill. Kc ausgegeben, so daß für einen Kilometer rund 64 000 Kc bezahlt wurden.

Die im Berichtsjahr erzielten Beförderungseinnahmen betragen nach den bisherigen Ergebnissen rund 4250 Mill. Kc gegen 4005 Mill. Kc im Jahre 1926. Der

Güterverkehr wurde durch Einführung neuer Ferngüterzüge erweitert.

Der inländische und internationale Güterverkehr ist gegen das Vorjahr stark gestiegen. Im internationalen Verkehr hat sich die Beförderung von Nahrungsmitteln aus Ungarn und Südslawien nach Deutschland erhöht.

Die Deckung an Wagenladungen hat seit 1. Januar 1927 bis 31. Oktober desselben Jahres insgesamt 4 925 462 Wagen erfordert. Der Güterverkehr ist daher gegen die gleiche Zeit des Vorjahres um 533 980 Wagen gestiegen. Die Kohlenbeförderung hat bis zum 31. Oktober 1 293 138 Wagen erfordert, was gegen das Vorjahr eine Erhöhung um 58 702 Wagen bedeutet.

Die Zahl der Wagen hat für den laufenden Bedarf im allgemeinen entsprochen, trotzdem der Güterversand hauptsächlich an Baumaterial um 50 % gestiegen ist. Lediglich infolge der plötzlichen Steigerung der Holzbeförderung in den Sommermonaten ist vorübergehender Mangel in Erscheinung getreten, der jedoch mit Wagen ausländischer Bahnen behoben wurde. Auch der Herbstverkehr zeigte eine aufsteigende Entwicklung. Die Zahl der aufgelieferten Zucker-, Rüben- und Schnitzelsendungen hat bis Ende Oktober 197 683 Wagen erreicht, wodurch der vorjährige Herbstverkehr bereits um 35 897 Wagen übertroffen ist.

Im Personentarifwesen ist behufs besserer Ausnützung der gepolsterten Wagen seit 15. April der Fahrpreis der zweiten und ersten Klasse im Verhältnis 1 : 1,5 : 2,5 herabgesetzt worden, womit das Verhältnis der bei den meisten europäischen Bahnen gültigen Fahrpreise erreicht wurde. Zur Hebung des Ausflugsverkehrs hat man die vorgeschriebene Teilnehmerzahl für Fahrbegünstigungen von 10 auf 6 und die Streckenentfernung von 30 auf 15 km herabgesetzt. Außerdem sind neue Ausflüglerzüge mit Verpflegung und Führung eingeführt worden. Sie haben sich ausgezeichnet bewährt und allgemeine Anerkennung gefunden.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen am 1. Oktober 1927 folgende Betriebsmittel zur Verfügung: 4218 Lokomotiven und Motorwagen, 3137 Tender und 118 807 Wagen, wovon 11 493 Personen-, Dienst- und Postwagen und 108 314 Güterwagen. Außerdem wurden dem Verkehr noch 3796 Privatwagen übergeben.

Auf dem Gebiete des Gütertarifwesens ist die am 1. Oktober des Berichtsjahres in Kraft gesetzte Kürzung der Frachtsätze aller Regelklassen und Ausnahmetarife um einen Teil der Manipulationsgebühr hervorzuheben. Hierdurch ist eine wesentliche Verbilligung (von 40 bis 200 Kc für je eine Wagenladung) eingetreten für alle Sendungen im sogenannten gebrochenen Verkehr, d. i. in Verkehrsbeziehungen von Stationen der Hauptbahn nach Stationen der Lokalbahnen oder umgekehrt, in welchen die Fracht für jede Teilstrecke getrennt ermittelt wird. Für verschiedene Güter, wie Kohle, Zuckerrübe, Kartoffelsendungen sind in gewissen Verkehrsbeziehungen bedeutende Frachtermäßigungen gewährt, die rund auf 300 Millionen Kc abgeschätzt wurden.

Im Personalwesen wurde die Zahl aller Beamtenposten sämtlicher Dienstzweige dem tatsächlichen Bedarf angepaßt (systemisiert). Die Beamten gliedern sich, ihrer Vorbildung entsprechend, in zwei Dienstklassen (Hochschüler und Mittelschüler) und alle Dienstklassen sind in sieben Besoldungsgruppen unterteilt, innerhalb deren es dann mehrere Gehaltsstufen gibt. Diese Neuregelung hat nun zur Folge, daß die Zahl der Beamten wesentlich herabgemindert worden ist und weiter, daß ein Beamter in die nächsthöhere Besoldungsgruppe nur dann befördert werden kann, wenn der betreffende Bewerber einen Posten erhält, der in eine der höheren Besoldungsgruppen eingereiht ist. Nach dieser Neuordnung wurden bei den Staatsbahnen 338 Posten für Juristen, 1276 für Techniker, 17 für Beamte des Sanitätsdienstes, 42 für Beamte des Vermessungsdienstes und 7729 Posten für Betriebs- und Verwaltungsbeamte systemisiert. Die Gesamtzahl der Beamten der ersten Dienstklasse (Hochschüler) ist 1673, der Beamten der zweiten Dienstklasse (Mittelschüler) 7729. Beim Eisenbahnministerium wurden 104 Stellen für Juristen, 118 für Techniker, 3 für Beamte des Sanitätsdienstes und 155 für Beamte mit Mittelschulbildung festgesetzt. Für die niedrigeren Dienstposten wurde die besondere Kategorie der „Beamten des betriebstechnischen Eisenbahndienstes“ geschaffen.

Polen.

Die Eisenbahnen setzten ihre günstige Entwicklung weiter fort. Während noch das Jahr 1925 mit einem Fehlbetrag von 70,3 Mill. Zloty abschloß, brachte das Jahr 1926 einen Überschuß von 118,1 Mill. Zloty und für das Jahr 1927 ist ebenfalls mit einem guten Abschluß zu rechnen.

An neuen Linien wurden die Strecken Chybie—Skoczow (14 km), Zgierz—Kutno (58 km) und Kutno—Stralkowo eröffnet. Die letztere Linie bedeutet eine Abkürzung des Schienenweges zwischen Posen und Warschau, bekommt aber erst Bedeutung, wenn der durchgehende Verkehr über sie geleitet werden kann, was also erst nach einem Umbau des Bahnhofs Kutno möglich ist. Es wurde weiter an dem Bau der Eisenbahnlinie Gdingen—Oberschlesien gearbeitet. Die Teilstrecke Gdingen—Bromberg soll Ende 1929 fertiggestellt sein. Der Abschnitt Czersk—Bak—Koscierzyna wurde bereits in Betrieb genommen. Die Züge Kattowitz—Danzig werden seit dem 28. Mai v. J. unter Ausschaltung des Kreuzburger Korridors über die Strecke Kaléty (Stahlhammer)—Podzamcze (Wilhelmsbrück) geleitet, auf der auch ein zweites Gleis gebaut wird. Hervorzuheben ist auch die Verlegung der großen Weichselbrücke bei Münsterwalde (Marienwerder) nach Thorn als Ersatz für die dortige Eisenbahnbrücke über die Weichsel.

Für Anfang 1928 ist die Durchführung einer Personentariferhöhung vorgesehen. Die neuen Sätze betragen für die 3. Klasse 6 statt 5,5 Groschen für 1 km. Bei Entfernungen über 300 km ermäßigt sich dieser Satz auf 4 Groschen. In den Zügen Warschau—Danzig wurde bei den Personenfernzügen die 4. Klasse eingeführt.

Eine Güterreform befindet sich in Vorbereitung.

Litauen.

Litauen führte am 1. Juli einen neuen Gütertarif ein, nach dem an Stelle der bisherigen 6 Tarifklassen 12 traten. Für den Verkehr über den einzigen Hafen Litauens, Memel, wurde ein besonders ermäßigter Tarif gebildet.

Die im Bau befindliche direkte Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Kowno und der Hafenstadt Memel ist noch nicht fertiggestellt. Im vergangenen Jahre ist eine Verbesserung der internationalen Zugverbindungen durchgeführt worden. So erreicht der Schnellzug Berlin—Riga auf der Strecke Wirballen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,5 km/Std., auf der gesamten Strecke von Wirballen bis Jonischki (228 km) ohne Einrechnung der Aufenthalte 54,1 km/St., sonst 47,7 km. Damit steht Li-

tauen hinsichtlich der Schnelligkeit der Züge von den Randstaaten an der Spitze. Die in diesen Staaten befindlichen Strecken sind nicht für einen Schnellzugverkehr mit höherer Geschwindigkeit gebaut. Ein vollständiges Instandsetzen konnte wegen Mangel an Mitteln noch nicht durchgeführt werden.

Lettland.

Dieser Staat verfügte am 1. Januar 1927 über ein Eisenbahnnetz von 2824 km. Während der Personenverkehr nur unwesentlich gestiegen ist — die Zahl der Personenkilometer ist von 546 Mill. im Jahre 1925 auf 553 Mill. im Jahre 1926 angewachsen —, hat der Güterverkehr eine Steigerung um rund 25 % erfahren. Während die beförderte Gütermenge 2,0 Mill. t im Jahre 1925 betrug, stieg sie im Jahre 1926 auf 2.5 Mill t. Noch bedeutender ist die Zunahme der Tonnenkilometer, 327 Mill. tkm im Jahre 1926 gegen 252 Mill. tkm im Vorjahre (Steigerung 29 %). Unter den beförderten Gütern nahmen Holz und Holzerzeugnisse die erste Stelle ein.

Die Hauptverwaltung der lettischen Staatsbahnen wurde einer durchgreifenden organisatorischen Neuordnung unterzogen. Durch Zusammenlegung verschiedener Stellen wurden wesentliche Ersparnisse erzielt. Gleichzeitig ist ein Personalabbau auf den lettischen Bahnen durchgeführt worden.

Seit dem 20. Juli wurde die erste Wagenklasse in den durchgehenden Zügen wieder eingeführt, die Fahrpreise der 2. Klasse erfuhren eine Ermäßigung um 25 %.

Auch in Lettland wurde eine Gütertarifreform vorbereitet. Es ist eine weitgehende Abstufung der Warenklassen, deren Zahl 21 betragen soll, vorgesehen. Hierbei wird nicht zu umgehen sein, daß verschiedene Waren in eine teurere Klasse eingereiht werden, doch sollen im übrigen nur die Tarife der 1. und 2. Warenklasse erhöht werden. Bei den übrigen Waren, namentlich bei größeren Entfernungen, ist eine gewisse Ermäßigung der bisherigen Sätze vorgesehen.

Estland.

In Estland wurde eine neue wichtige Eisenbahnlinie eröffnet, die Linie Lelle—Eidapero—Papiniidu (Waldhof), durch die eine Abkürzung der zurzeit 249 km langen Strecke Reval—Pernau um 107 km auf 142 km eintritt. Die Bahn ist als Schmalspurbahn gebaut und ist wirtschaftspolitisch wie militärisch von größter Bedeutung. Pernau weist den zweitgrößten Hafen Estlands auf und besaß bisher nur eine Eisenbahnlinie nach Südosten, d. h. nach Lettland. Die schnellfahrenden Personenzüge werden die neue Strecke Reval—Pernau in 6 gegenüber jetzt 14 bis 16 Stunden zurücklegen. Es ist ferner die 4 km lange breitspurige (1,524 m) Nebenbahn Narwa—Hafen Kulgu eröffnet worden. Der Bau einer ganzen Reihe von Bahnen ist vorgesehen. Die Geschwindigkeit der Züge ist in Estland von den Randstaaten am niedrigsten. Der internationale Zug Berlin—Riga erreicht auf der 273 km langen Strecke Walk—Dorpat—Reval eine Grundgeschwindigkeit von 46,7 km/Std, bei Einrechnung der Aufenthalte sogar nur 42,2 km/Std.

Es ist eine Reform des Gütertarifs vorgesehen. Der neue Gütertarif wird an Stelle der bisherigen 7 in 21 Tarifklassen eingeteilt. Der Tarif besteht aus einer Verbindung des Wertklassensystems mit dem Wagenraumsystem. Ein Ausnahmetarif (Ausfuhrtarif) ist zur Förderung des Ausfuhrverkehrs nach den estländischen Seehäfen eingeführt. Der neue Tarif, der nach dem Muster der schwedischen Staatsbahn reformiert ist, soll am 1. März 1928 in Kraft treten.

Für ausländische Gesellschaftsfahrten von mindestens 15 Personen ist eine Ermäßigung von 50 % eingeführt worden.

Finnland.

In Finnland wies der Eisenbahnverkehr eine günstige Entwicklung auf. Am 1. Januar 1927 befanden sich 4561 km Staatsbahnen in Betrieb. Die Gesamteinnahmen im Jahre 1926 betrugen 786,5 Mill. Finnmark gegen 726 Mill. im Vorjahre. Der Betriebsüberschuß für 1926 stellte sich auf 131 Mill. Finnmark gegen 163 Mill. im Vorjahre. Die Betriebszahl für das Jahr 1926 beträgt 83,32 gegen 77,50 im Vorjahre. Diese Minderung ist jedoch nur eine scheinbare, denn der ordentliche Haushalt der Staatsbahnen für das Jahr 1926 enthält zum ersten Male einen Renovationsbetrag von rund 57 Mill. Finnmark. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr übertreffen diejenigen aus dem Personenverkehr etwa um das Doppelte. Infolge des günstigen Umstandes, daß keine unmittelbare Verzinsung des in der Eisenbahn investierten Kapitals verlangt wird, ist die finnische Staatsbahn in der günstigen Lage, niedrige Frachtsätze zu gewähren. Hierdurch werden gewisse Ausfuhrindustrien, die auf die Eisenbahn angewiesen sind, konkurrenzfähig. Darauf, daß die Frachtsätze dem Realwerte nach niedriger sind als vor dem Kriege, ist auch zum großen Teile auf die erhebliche Steigerung des Güterverkehrs zurückzuführen.

Während man in anderen Ländern dazu übergegangen ist, verkehrsreiche oder gebirgige Strecken zu elektrisieren, geht man in Finnland nicht mit derartigen Plänen um, obwohl es über ungeheure Wasserkräfte, namentlich in den Stromschnellen des Imatra, des größten Wasserfalles in Europa, verfügt. Die finnischen Eisenbahnen beziehen aus den unermeßlichen Wäldern einen besonders billigen Heizstoff, so daß eine Elektrisierung der Bahnen, die ja nicht nur von den Kosten der elektrischen Kraft, sondern auch von denen der elektrischen Lokomotiven und anderer Einrichtungen abhängt, nach Ansicht des Generaldirektors der finnischen Eisenbahnen unwirtschaftlich wäre.

Auf tarifarischem Gebiete ist die Einführung von Saisontarifen, ermäßigten Tarifen für gewisse Güter in der Zeit des schwachen Verkehrs, d. h. in Finnland in den Monaten Dezember, Januar und Februar, hervorzuheben. In Anbetracht des Umstandes, daß die Tarife um 30 % niedriger als vor dem Kriege, also weit unter der allgemeinen Preislage stehen, ist eine durchschnittlich 20prozentige Erhöhung der Gütertarife und 6 bis 10prozentige Erhöhung der Personentarife im Laufe des Jahres 1928 vorgesehen. Man erwartet von dieser Maßnahme ein jährliches Mehreinkommen von etwa 100 Mill. Finnmark.

Rumänien.

Die dauernde Unsicherheit in den wichtigsten Organisationsfragen, die bereits vor Jahresfrist an dieser Stelle als eine der Hauptursachen der Übelstände in der Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen bezeichnet wurden, hat auch im Berichtsjahre angedauert, die Abhängigkeit der Verwaltung von der Politik trat sogar noch stärker hervor.

Den bewegten politischen Verhältnissen entsprechend, haben im Laufe des Jahres nicht weniger als v i e r Generaldirektoren einander abgelöst.

Am 1. Februar stimmte das Parlament der Averescu-Regierung einem neuen Gesetz zu, betreffend die Verwaltungs-

ordnung der Eisenbahnen. Aber schon im Juni trat mit dem Regierungswechsel auch wieder ein Systemwechsel in der Eisenbahnverwaltung ein, und die kaum erschienene Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz wurde wieder außer Kraft gesetzt. (Ein neues Organisationsgesetz konnte noch nicht geschaffen werden, so daß zurzeit eigentlich ein gesetzloser Zustand besteht.)

Die im Juni zur Macht gelangte Bratianu-Regierung versuchte zunächst durch Ernennung eines kraftvollen unpolitischen Fachmannes, des Herrn Perieteanù, die politischen Einflüsse zurückzudämmen. Schon im August erwies sich jedoch dieser Versuch als mißlungen. Perieteanù dankte ab, und die Leitung der Staatsbahnen wurde wieder auf parteipolitischer Grundlage besetzt. Die an die Amtsführung des abgetretenen Generaldirektors geknüpften Hoffnungen auf eine ausländische Anleihe wurden durch seinen Rücktritt zunichte gemacht und bis zum Ende des Berichtsjahres ist nichts über neue Versuche in dieser Richtung bekannt geworden. Es fehlen daher auch weiterhin die zur Rationalisierung der Eisenbahnwirtschaft erforderlichen Mittel. Diese Verhältnisse, insbesondere die häufigen Änderungen in der Leitung und die daraus folgende Diskontinuität der Eisenbahnpolitik, blieben natürlich nicht ohne Einfluß auf die Betriebsergebnisse der Bahn. Die rumänischen Staatsbahnen haben seit dem Kriegsausbruch keine Bilanz mehr veröffentlicht, genaue Zahlen über die finanziellen Betriebsergebnisse stehen also nicht zur Verfügung. Die rumänische Presse meldete aber schon im Sommer, daß für das Jahr 1927 mit einem Gesamtfehlbetrage von etwa einer Milliarde Lei gerechnet werden muß, und in der Tat waren im Laufe des Monats November bereits Zahlungsanweisungen der Eisenbahnverwaltung in der Höhe von 700 Millionen Lei fällig, zu deren Deckung staatliche Vorschüsse und Anleihen nötig waren. Die genannte Summe des Fehlbetrages wird also wohl annähernd richtig sein.

Ein erheblicher Teil der Verantwortung für dieses Defizit wird der am 15. März ins Leben getretenen Personentarifreform und insbesondere den für die IV. Wagenklasse vorgesehenen unverhältnismäßig niedrigen Tarifen zugeschrieben. Am 1. November wurde daher die IV. Wagenklasse wieder abgeschafft und am 1. Januar 1928 soll nun abermals eine Neuordnung der Personentarife erfolgen. Nach Zeitungsmeldungen sollen die Tarife allgemein herabgesetzt werden. Zu diesem Termine sollen auch die den deutschen Fern-D-Zügen entsprechenden internen Expreßzüge wegen mangelnder Ausnutzung in gewöhnliche Schnellzüge umgewandelt werden.

Auch der seit 1. September 1926 gültige, vielfach durch nachträgliche Änderungen durchlöcherte Gütertarif wird mit dem 1. Januar 1928 eine grundlegende Neuordnung erfahren, und zwar ebenfalls wie verlautet, im Sinne einer allgemeinen Herabsetzung der Tarifsätze.

Die Betriebsmittel genügten im allgemeinen den Anforderungen, obwohl Neuanschaffungen nur im geringsten Maße erfolgten.

Die allgemeine Industrie- und Wirtschaftskrise erleichterte allerdings die Aufgabe der Eisenbahn erheblich. Bezeichnenderweise wurden aber auch im Berichtsjahre noch zahlreiche Ausfuhrtransporte mit leer hereingeholten Güterwagen der Bestimmungsländer befördert, ja für einen Teil des Verkehres von Polen nach dem rumänischen Erdölgebiet um Ploesti wurden sogar polnische Lokomotiven in Anspruch genommen.

Von größeren Unfällen blieben die rumänischen Staatsbahnen im Berichtsjahre verschont.

Die Bautätigkeit schreitet aus Mangel an Mitteln nur schleppend vorwärts, im Berichtsjahre wurde bloß die 16 km lange Linie von Konstantza nach dem Seebade Tekirgiol (Carmen Sylva) dem Verkehr übergeben.

Was die rumänischen Wasserwege anbelangt, so ist die im Jahre 1926 so akut erscheinende Versandung des Sulina Kanales augenscheinlich zum Stillstand gelangt, jedenfalls können die Baggerarbeiten der europäischen Donaukommission mit der Ablagerungstätigkeit des Stromes vorläufig Schritt halten. Die Schiffahrt war während des ganzen Berichtsjahres dem Vorjahre gegenüber verhältnismäßig ungehindert.

Der Streit Rumäniens mit der europäischen Donaukommission betreffend die Strompolizeihoheit auf der Donaustrecke Braila—Galatz ist Anfang Dezember durch den Haager Gerichtshof zuungunsten Rumäniens entschieden worden.

Bulgarien.

Die Lage der Eisenbahnen in Bulgarien hat sich während des verflossenen Jahres 1927 nicht geändert. Das vollspurige Netz, welches eine Gesamtlänge von 2285 km eingleisiger Bahnen hat, ist ganz unbedeutend erweitert worden, indem nur zwei kurze Zufuhrlinien zu den Hauptbahnen gebaut worden sind: Lewski—Lowetsch 46 km und Rakowski—Haskowo 24 km. Der Personenverkehr ist trotz den im Sommer erlassenen großen Begünstigungen (fast überallhin konnte man mit 50 % Ermäßigung fahren, wenn sich der Reisende am Bestimmungsort mindestens sieben Tage aufgehalten hat) nicht gestiegen. Auch der Güterverkehr ist nur unbedeutend gestiegen: im Jahre 1926 sind 312 967 Wagen beladen worden, im Jahre 1927 etwa 320 000. Die Gesamteinnahmen sind aber um etwa rund 10 % gestiegen, was sich hauptsächlich durch die am Ende 1926 in Kraft getretenen neuen Personen- und Gütertarife erklärt. Auf dem Gebiete der Tarife ist auch keine Änderung eingetreten bis auf einige Ermäßigungen zugunsten der Ausfuhr von Obst, Gemüse, Wein, Zucker, Spiritus u. a. Was den baulichen Zustand der Strecken anbelangt, so konnte eine durchgreifende Besserung noch nicht durchgeführt werden. Die Hauptstrecken werden weiter mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50—60, die Nebenbahnen mit 30—45 km/St. befahren. Viele eiserne Brücken auf Hauptstrecken müssen ausgewechselt werden, da das Material (Schweißeisen) schon seine Elastizität fast verloren hat; bis aber dies geschieht, werden alle diese Brücken äußerst langsam (5 km/St.) befahren. An Rollmaterial konnte nichts angeschafft werden, obschon der Bedarf an Personenwagen stark hervortritt. Auch fehlen viele Arten von Sonderwagen (Kühl-, Tank- und andere Wagen). Wenn auch die Sicherungsanlagen nicht nach Wunsch angelegt werden konnten, ist die Sicherheit auf den Bulgarischen Staatseisenbahnen doch in erfreulichem Maße gestiegen. Während des ganzen Jahres 1927 ist kein einziger ernster Unfall mit Toten oder schwer verwundeten Reisenden vorgekommen. Dafür sind in 43 Fällen Wagen auf den Bahnübergängen, die meistens keine Schranken haben, von den Zügen überfahren worden, wobei es auch drei Tote gab.

In dem Aufbau des Eisenbahnwesens nach dem Kriege ist leider allmählich ein Stillstand eingetreten. Die schwierige wirtschaftliche Lage, in der sich der Staat befindet, zwingt die Finanzbehörden in alle Ressorts aktiv einzugreifen, und alle Versuche der Eisenbahnen, eine, wenn auch beschränkte Selbstverwaltung zu bekommen, schlugen

fehl. Da die Verpflichtungen des Staates den Verträgen gemäß ständig zunehmen, wird das bulgarische Eisenbahnwesen auch weiter mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Griechenland.

Die Regierung stellte Erörterungen mit dem Ziele an, die Staatsbahnen einer Privatgesellschaft zu übereignen.

Rußland.

Während die Verhältnisse in Rußland noch vor einem Jahre schwer übersehbar waren, gibt heute die Berichterstattung über russische Verhältnisse schon ein anschaulicheres Bild. Rußland hat vor allem seine Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarstaaten und Westeuropa wieder aufgenommen. Im letzten Jahre wurde ein direkter Schnellverkehr Wladiwostok—Moskau—Westeuropa über Riga wie über Warschau eingerichtet. Während in den meisten Ländern das Eisenbahnnetz heute ausgebaut ist, muß Rußland noch weite Gebiete erschließen. Nur für Eisenbahnbauten wurden verausgabt im Wirtschaftsjahr 1923/1924: 8,5 Millionen Rubel, 1924/1925: 14,7 Millionen Rubel, 1925/1926: 29 Millionen Rubel und 1926/1927: 46,5 Mill. Rubel und für das Wirtschaftsjahr 1927/1928 sind 80 Mill. Rubel vorgesehen. Die bereits vor dem Kriege begonnene Linie Nischni Nowgorod—Kotelnitsch (361 km) wurde fertiggestellt. Der Linie kommt als direkte Verbindung zwischen Moskau und Wjatka, Perm und Jekaterinburg eine größere wirtschaftliche Bedeutung zu. Am 1. Oktober 1927 wurde der Verkehr auf der 260 km langen, seit 1921 im Bau befindlichen Koktschetawskilinie (Gouvernement Akmolinsk) in Sibirien aufgenommen. Die Linie ist namentlich für Getreidetransporte von Bedeutung. Unter den im Bau befindlichen Linien seien genannt die Zweigbahn Atschinsk—Minussinsk, die Linie Merefa—Cherson, der Bau einer Bahn von Turkestan nach Sibirien (1400 km), die über Alma Ata, Ssergiopol geleitet wird und bei Ssemipalatinsk die bereits vorhandene Bahn erreicht, die über Bernaul—Altaisk in Nowonikolajewsk die sibirische Bahn trifft. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung einer Verbindung Turkestans mit Sibirien hat man an den zuständigen russischen Stellen erkannt. Geplant ist u. a. der Bau folgender Linien: Ouscha—Lepel, Mohilew—Osipowitschi, Hcrefa—Apostolowo, Troizk—Orskaja, Lekufa—Baku, Moskau—Charkow, Saratow—Millerowo.

Der Verkehr hat sich günstig entwickelt. Die Fahrzeiten der Personenzüge konnten dem Vorkriegsstande genähert werden. Die Fahrpreise der zweiten Klasse wurden um 50 % ermäßigt.

Türkei.

Während sich die Netze der großen europäischen Eisenbahnverwaltungen von Jahr zu Jahr nur wenig vergrößern, ja Nordamerika infolge der Kraftwagenkonkurrenz sogar einen leichten Rückgang des Eisenbahnnetzes zu verzeichnen hat, ist die Türkei zurzeit das Land, in dem die Eisenbahnen eine Ausbauperiode erleben, in wenigen Jahren wird, wenn sich alle Pläne verwirklichen, sich das türkische Eisenbahnnetz verdoppelt haben.

Im Berichtsjahre wurde als eine der bedeutsamsten Etappen dieses Ausbaues, die 380 km lange Strecke Angora—Kaisarie (Cesarea) sowie die 46 km lange Teilstrecke Samsun—Kawak der Linie Samsum—Siwas dem Verkehr übergeben.

Im Anschlusse an diese Arbeiten bauen die türkischen Staatsbahnen in Kaisarie eine moderne Hauptwerkstätte und werden die bestehende Hauptwerkstätte in Eski-Schechir auf das doppelte erweitern und von Grund auf modernisieren.

In Konstantinopel soll eine Eisenbahnfähre eingerichtet werden, die den Übergang europäischer Wagen auf das türkische Eisenbahnnetz ermöglichen soll, das ja ebenfalls normale Spurweite besitzt.

Die Finanzierung des Bauprogrammes erfolgte zu Beginn seiner Durchführung durch eigene laufende Mittel des türkischen Staatshaushaltes. Um das Tempo des Ausbaues zu beschleunigen, wurden inzwischen Verträge mit je einer schwedischen, franko-belgischen und deutschen Finanzgruppe abgeschlossen, die den Ausbau innerhalb kurzer Zeit durchführen und die Kosten des Ausbaues zum Teil kreditieren sollen. Die endgültige Form der Finanzierung wird wohl diejenige einer langfristigen ausländischen Anleihe sein.

Seit dem 1. Juni des Berichtsjahres besteht in Angora eine Hauptverwaltung der türkischen Staatseisenbahnen, mit eigenem Generaldirektor an der Spitze, dessen Geschäfte aber vorläufig vom Minister der öffentlichen Arbeiten versehen werden.

Großbritannien und Irland.

Das englische Eisenbahngesetz von 1921 bestimmte, daß von einem noch festzusetzenden Tage bei den Eisenbahnen von England, Schottland und Wales einheitliche Tarife gelten sollen, es hat aber noch bis zum Jahre 1927 gedauert, ehe ihre Höhe und der Tag ihres Inkrafttretens festgesetzt worden sind. Die Tarife sind auf der Grundlage berechnet, daß den Eisenbahngesellschaften ein angemessenes Einkommen gewährleistet werden soll. Sie treten am 1. Januar 1928 in Kraft. Die Eisenbahngesellschaften haben angekündigt, daß sie überall da, wo sich bei der Berechnung der Frachten und Fahrkartenpreise nach den neuen Grundsätzen höhere Beträge als die bisher gültigen ergeben, von dem Rechte, die Sätze zu erhöhen, sehr vorsichtigen Gebrauch machen würden, und versuchen, dadurch einer Beunruhigung der Allgemeinheit durch die neuen Tarife vorzubeugen. Für den Personenverkehr gilt als Regelsatz der Betrag von 2½ und 1½ P für die Meile in der 1 und der 3. Klasse (13,2 und 9 Pf/km). Dadurch, daß sie diese Tarife nicht in voller Höhe anwenden, erwarten die Eisenbahngesellschaften aus dem Personenverkehr allein einen Einnahmeausfall von 3 Mill. Pfd. Sterl.

Das englische Wirtschaftsleben leidet heute noch unter den Nachwehen des Ausstandes der Bergarbeiter im Jahre 1926, und die Eisenbahnen werden davon stark in Mitleidenschaft gezogen. Wenn man für den Verkehr und die aus ihm herrührenden Einnahmen des Jahres 1927 eine Vergleichsgrundlage schaffen will, so muß man das Jahr 1926 wegen des Darniederliegens des Wirtschaftslebens ausschalten und auf das Jahr 1925 zurückgreifen. Im ersten Halbjahr 1927 haben sich die Einnahmen der englischen Eisenbahnen günstig entwickelt, dann trat ein Rückschlag ein, und obgleich sich die Verhältnisse im Laufe der nächsten Monate wieder besserten, konnten sie doch Ende Oktober, den letzten Zeitpunkt, für den Berichte vorliegen, nicht als befriedigend bezeichnet werden. Bei der London & Nordostbahn waren z. B. die Einnahmen der ersten sechs Monate des Jahres 1927 3¼ % höher als im gleichen Zeitraum 1925, aber bis Ende Oktober betrug die Zunahme nur noch 2⅛ %. Namentlich im Personenverkehr wird über eine ungünstige Entwicklung geklagt; die Einnahmen aus diesem Betriebszweig sind in den ersten zehn Monaten

des Jahres bei den vier großen Gruppen um 3⅜ bis 7⅝ % zurückgegangen. Daß der Rückgang bei der Londoner Metropolitan-Eisenbahn noch größer ist — er beträgt nämlich 12 % —, ist erklärlich, weil das Jahr 1925 dieser Eisenbahn wegen der Ausstellung in Wembley ungewöhnlichen Verkehr gebracht hatte, und daß die Londoner Untergrundgruppe von einem Rückgang der Einnahmen verschont geblieben ist, vielmehr ein Mehr von 4½ % zu verzeichnen hat, ist nicht auf den Verkehr der Schnellbahnen, sondern der ihr angegliederten Omnibusgesellschaft zurückzuführen.

Etwas günstiger liegen die Verhältnisse im Güterverkehr. Im Februar sind die Gütertarife erhöht worden, doch hat das nicht den gefürchteten Erfolg gehabt, daß der Güterverkehr dadurch abgedrosselt worden wäre. Die Erhöhung der Frachtsätze machte etwa 6½ % aus, die Große Westbahn und die London & Nordostbahn haben aber um 8⅝ und 9⅜ % vermehrte Einnahmen aus dem Güterverkehr zu verzeichnen gehabt; bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn betrug dagegen die Mehreinnahme nur 4½ %, diese Eisenbahn hat also im Gegensatz zu den beiden erstgenannten Gesellschaften einen Verkehrsrückgang zu verzeichnen gehabt. Bei der Südbahn spielt bekanntlich der Güterverkehr nur eine untergeordnete Rolle, ihr Schwergewicht liegt beim Personenverkehr; sie wird voraussichtlich im Jahresergebnis etwas ungünstiger abschneiden als 1925, während man von der Großen Westbahn und der London & Nordostbahn im ganzen eine Besserung, bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn mindestens einen dem Jahresergebnis für 1925 gleichkommenden Abschluß erwartet. Allzuhoch dürfen freilich die Hoffnungen auf die Dividenden nicht gespannt werden.

Die Ursache des Rückgangs im Personenverkehr ist neben schlechtem Geschäftsgang, der manche Geschäftsreise unnötig, manche Erholungs- und Vergnügungsreise unmöglich macht, namentlich auch im Wettbewerb des Kraftwagens zu suchen, der den Eisenbahnen einen nicht unbeträchtlichen Teil ihres Verkehrs nimmt; diese suchen seinen Wettbewerb, besonders im Ausflugverkehr, durch Ausgabe von Fahrkarten zu ermäßigten Preisen und andere Vergünstigungen zu bekämpfen. Neuerdings haben sie sich an das Parlament mit dem Antrag gewendet, ihnen durch Gesetz die Ermächtigung zum Betriebe von Kraftwagen in fast unbegrenztem Maße zu erteilen.

Auf weite Entfernungen ohne anzuhalten durchfahrende Schnellzüge sind von je bei den englischen Eisenbahnen als Lockmittel für den Personenverkehr verwendet worden. Im vergangenen Jahr ist ihre Zahl vermehrt worden und auch sonst sind Verbesserungen im Fahrplan, namentlich im Verkehr mit Schottland und mit dem europäischen Festland eingeführt worden. Auf die Ausstattung der Züge wird großes Gewicht gelegt; für verschiedene Verbindungen sind Pullmanzüge in den Betriebsmittelpark der englischen Eisenbahnen eingestellt worden. Der Speisewagen erfreut sich zunehmender Beliebtheit und Verbreitung, dagegen sehen sich die Eisenbahngesellschaften veranlaßt, den Verkehr von „Slip-Coaches", Wagen, die bei der Durchfahrt durch einen Bahnhof vom ohne Aufenthalt durchfahrenden Zug abgehängt werden, einzuschränken. Im Güterverkehr sind Verbesserungen eingeführt worden; namentlich wird in noch weiterem Umfang als bisher dafür gesorgt, daß am Nachmittag aufgegebenes Frachtgut in der Nacht befördert und am nächsten Morgen dem Empfänger ausgeliefert wird.

Der Londoner Stadt- und Vorortverkehr leidet unter der Zersplitterung der Verkehrsmittel, die ihn bedienen. Der Bericht eines Ausschusses, der zur Untersuchung der einschlägigen Fragen eingesetzt worden ist, hat empfohlen, alle diese Verkehrsmittel, ohne die Eigentumsverhältnisse anzutasten, in bezug auf Verwaltung und Betrieb in einer Hand zusammenzufassen.

Trotz ihrer wenig günstigen wirtschaftlichen Lage machen die englischen Eisenbahnen erhebliche Aufwendungen zur Verbesserung ihrer Anlagen; so führt z. B. die Südbahn Bauten aus, die 5 Mill. Pfd. Sterling kosten sollen. Die Londoner Untergrundbahnen errichten über dem Bahnhof St. James Park ein Riesengebäude, das zum Teil Diensträume aufnehmen soll, zum Teil aber auch Wohnungen und Läden zum Vermieten enthalten wird. Eine Anzahl der Haltestellen der Londoner Untergrundbahnen werden umgebaut und erweitert, mit besseren Vorrichtungen zum Verkauf von Fahrkarten ausgestattet usw., namentlich wird auch die Zahl der Rolltreppen vermehrt.

Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn hat Sir Guy Granet das Amt des Vorsitzenden des Verwaltungsrats, das er seit 1924 bekleidete, niedergelegt; sein Nachfolger ist Sir Josiah Stamp, eine anerkannte Autorität, namentlich in bezug auf die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnwesens; er behält auch in seiner neuen Stellung die Leitung des Verwaltungs- und Betriebsdienstes der Eisenbahngesellschaft bei. Diese Neuerung und einige andere kleinere Änderungen in der Dienstgliederung der englischen Eisenbahngesellschaften deuten darauf hin, daß sich auf diesem Gebiet größere Umstellungen vorbereiten; es scheinen Bestrebungen zur Vereinfachung bei der Leitung der Eisenbahnen im Gange zu sein, um endlich die Ersparnisse im Verwaltungsdienst zu erzielen, die man von der Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu den heute bestehenden vier großen Gruppen erwartete.

Die Eisenbahnen von Irland haben noch mehr als diejenigen von England unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden; er hat ihnen einerseits Anlaß gegeben, ihre Personentarife auf Wettbewerbsstrecken herabzusetzen und andererseits sich vom Parlament die Ermächtigung zu erbitten, selbst Kraftwagen für den Personen- und Güterverkehr betreiben zu dürfen. Auch sonst sind hier und da Tarifermäßigungen im Personenverkehr eingeführt worden, diejenigen, die der Wettbewerb des Kraftwagens im Personenverkehr verursacht hat, gehen aber soweit, daß die Beförderung der Reisenden, die von diesen Fahrpreisen Gebrauch machen, kaum noch einträglich sein kann. Einer Ermäßigung der Gütertarife, die von Handelskammern und ähnlichen Körperschaften gefordert wird, setzen die Eisenbahnen nachdrücklichen Widerstand entgegen; sie geben zwar zu, daß die Gütertarife hoch sind, weisen aber auf ihre hohen Betriebskosten hin, die es unmöglich machen, sich mit niedrigeren Einnahmen zu begnügen. Das Tarifgericht ist noch mit Festsetzung des angemessenen Ertrags aus dem Eisenbahnbetrieb beschäftigt, der wie in England der Festsetzung der Tarife zugrunde gelegt werden soll.

Der Sommer hat in Irland lebhaften Verkehr gebracht.

Das Bestreben der irischen Eisenbahngesellschaften, die Löhne ihrer Arbeiter herabzudrücken, hat einige Unruhe unter diesen ausgelöst, doch sind ernstliche Störungen dadurch nicht entstanden. Eine Entscheidung in dieser Frage scheint noch nicht getroffen zu sein. Sie dürfte wie ähnliche Streitigkeiten durch Verhandlungen zwischen den Beteiligten aus der Welt geschafft werden.

In Cork hat die Drohung, die Stadtbahn stillzulegen, große Beunruhigung hervorgerufen; die Maßnahme wird mit der geringen Einträglichkeit dieser Eisenbahn begründet. Dem Parlament ist ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, durch den sie genehmigt werden soll.

Während die Eisenbahnen des Irischen Freistaats zu einer einheitlichen Gruppe zusammengeschlossen sind, wehrt man sich in Nordirland gegen eine solche Vereinheitlichung nach englischem Muster; es wird behauptet, daß ihr sehr erhebliche Schwierigkeiten, begründet in besonderen Verhältnissen des Landes, hindernd entgegenstehen.

Der Eisenbahnfährverkehr zwischen Großbritannien und dem Kontinent über Harwich—Zeebrügge wies eine bedeutende Steigerung auf. (Schluß folgt.)

Traditionsfeier der Deutschen Reichsbahn.

Am 9. Januar, 12 Uhr, fand im großen Sitzungssaal der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin aus Anlaß der Aufstellung einer Büste Seiner Exzellenz des Staatsministers Dr. von Breitenbach und der 50-Jahrfeier des „Archivs für Eisenbahnwesen“ eine Festsitzung statt. Sie gehört wohl zu den denkwürdigsten, die in diesem — an diesem Tage festlich geschmückten — Saale im Laufe der Zeiten stattgefunden haben. Sie war anberaumt, um die Verdienste hervorragender Männer in der Leitung und Führung des Eisenbahnwesens und solcher, die ihnen zur Seite standen, zu ehren, sowie um ihnen gegenüber eine Pflicht der Dankbarkeit zu erfüllen. Es ehrt aber auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, daß sie in Treue dieser vorbildlichen Männer und ihrer Taten gedachte. Ganz besonders wird man dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr. Dorpmüller, auf dessen Initiative dieser Festakt zurückzuführen sein dürfte, Dank wissen, daß er Anlaß nahm, die Tradition zu pflegen, dies um so mehr, als in der jetzigen Zeit Tradition und Dankbarkeit Begriffe sind, die mehr und mehr verblassen.

An erster Stelle galt der Festakt dem ehemaligen Leiter der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen Staatsminister Dr. von Breitenbach, der persönlich erschienen war. Zu der Feier hatte der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine große Anzahl von Einladungen ergehen lassen. Geladen waren sämtliche früheren Mitarbeiter des Ministers von Breitenbach, soweit sie unmittelbar unter ihm tätig gewesen waren oder sonstige nähere dienstliche Beziehungen zu ihm gehabt hatten. Sie alle scharten sich um ihren früheren Chef, dem in alter Anhänglichkeit die Herzen entgegenschlugen. Es waren ferner erschienen Vertreter der Reichs- und Landesbehörden, des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Wissenschaft usw. Gegen 200 Personen nahmen an dem erhebenden Festakt teil. Unter den Ehrengästen befanden sich der preußische Ministerpräsident Braun, Exzellenz Stieger, Exzellenz Gröner, der Vorsitzende des Verwaltungsrats der Reichsbahn-Gesellschaft von Siemens, die Exzellenzen Hoff, Fritsch und Rüdlin, der Staatssekretär in der Reichskanzlei Dr. Pünder, Staatssekretär a. D. Stieler, Staatssekretäre Gutbrod und Weisman. Unterstaatssekretär a. D. Franke, Exzellenz Peters u. a.

Es erübrigt sich für die Leser dieser Zeitung auf das Leben, Wirken und die Verdienste des Staatsministers von Breitenbach einzugehen, der von 1906 bis 1918 Minister der öffentlichen Arbeiten in Preußen und Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen war. Zu den verschiedensten Malen war Gelegenheit, hierüber ausführlich in den Spalten dieser Zeitung zu berichten und die hohen Verdienste des Ministers zu würdigen. Auch in der nachfolgenden Ansprache des Generaldirektors werden sie nochmals hervorgehoben.

Der Festakt fand weiter statt zu Ehren des Wirklichen Geheimen Rats Dr. v. der Leyen und seines Mitarbeiters Geheimrats Auerswald. Auch Exzellenz v. der Leyen ist in Eisenbahnerkreisen hinreichend bekannt. Mit dem Beginn des Jahres 1928 fällt die Vollendung des 50. Jahrganges und der Beginn des 51. Jahrganges der amtlichen Eisenbahnzeitschrift „Archiv für Eisenbahnwesen“ zusammen. 48 Jahre hat Exzellenz v. der Leyen die Schriftleitung dieser Zeitschrift, früher als Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und später im Ruhestand, geführt. Exzellenz v. der Leyen besitzt internationalen Ruf in der Eisenbahnliteratur. Das von ihm geleitete Archiv erfreut sich allseitiger Anerkennung im In- und Auslande. Darüber hinaus hat er eine umfangreiche schriftstellerische Tätigkeit entfaltet. Seit 1892 hat v. der Leyen an der Universität Berlin Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen und das Tarifwesen gehalten.

Der Festakt begann mit folgender Ansprache des Generaldirektors Dr. Dorpmüller:

Für einige Stunden sollen heute die Geschäfte ruhen, damit wir Zeit gewinnen, eine Pflicht der Dankbarkeit zu erfüllen, die denen gilt, die vor uns die Geschicke der Eisenbahn gelenkt haben. Wir wollen diejenigen ehren, die das Fundament schufen, auf dem wir heute ihre Arbeit weiterführen.

Damit soll der heutige Tag der Pflege der Tradition gewidmet sein. Wir freuen uns, daß unser Beruf dem Parteizwist und den Weltanschauungskämpfen fernsteht, daß wir anknüpfen können an die alten Traditionen, in denen unsere alten Eisenbahner ihrem Dienst nachgingen. Wir können es offen bekennen, daß wir stolz sind auf sie und ihre Taten und dankbar für ihre Erfahrungen, die sie uns hinterlassen haben. Wir wünschen aber, daß sie hier uns nicht nur die Früchte ihrer Arbeit genießen sehen, sondern daß sie auch eine weitere Entwicklung durch uns erkennen können.

Denn die Zeiten gehen weiter, und manches ist verändert im Vergleich zu den Zeiten, als Sie noch junge Eisenbahner waren. Aber vergessen Sie bitte nicht, daß auch schon in Ihrer langen Eisenbahnerlaufbahn die Zeit Sie gezwungen hat, sich immer wieder an den wachsenden und wechselnden Zeitverhältnissen mit neuen Aufgaben anzupassen, wenn Sie den hohen Pflichten der Bedienung des Verkehrs nachkommen wollten.

Wie viele von Ihnen haben im Dienst der Privatbahnen begonnen, haben sich dann einarbeiten müssen in die Bedürfnisse der Staatsbahn, um schließlich zu sehen, wie das Netz sich zu dem großen Reichsbahnnetz ausweitete, das wir heute betreuen sollen. Aber, ob auch der Wirkungskreis klein war, dann wuchs und sich schließlich bis in das Gigantische des größten Unternehmens der Welt steigerte, die Arbeit war stets getragen von dem Stolz, der Allgemeinheit zu dienen. So war es einst und so soll es auch in Zukunft sein.

Als leuchtende Vorbilder einer glorreichen Entwicklung der deutschen Eisenbahnen haben wir heute die Ehre, zwei unserer Altmeister unter uns zu sehen, Exzellenz von Breitenbach und Exzellenz von der Leyen. Beiden gilt die heutige Feier. Exzellenz von Breitenbach als dem Meister deutscher Verwaltungskunst, dem Mann der

Tat und des werktätigen Schaffens, Exzellenz von der Leyen als dem Wissenschaftler, geistreichen Fachliteraten und Lehrer.

Das jetzt begonnene Jahr bringt uns den einundfünfzigsten Jahrgang seines Lebenswerkes, des Archivs für Eisenbahnwesen.

Am vergangenen Freitag hatte ich die Ehre, das erste Heft dieses Jubeljahrganges aus den Händen seines Herausgebers zu erhalten. 1878 von dem damaligen Minister Maybach gegründet, erschien es zuerst als Beilage zum alten Eisenbahnverordnungsblatt. Zwei Jahre vorher war der junge Regierungsrat von der Leyen in das Reichseisenbahnamt eingezogen. Seine Aufgabe war, in der gesamten in- und ausländischen Literatur die Entwicklung des Eisenbahnwesens in allen Ländern zu verfolgen und durch wissenschaftliche Aufsätze preußische und deutsche Eisenbahnen den fremden Verwaltungen näherzubringen.

Seit 1880 war von der Leyen der ständige Redakteur dieser Zeitschrift. Ihm fielen nicht von vornherein die Früchte in den Schoß. Anfangs weniger beachtet, gewann das Archiv erst nach zäher Arbeit seine Achtung gebietende Stellung in der Fachliteratur. Wissenschaftliche Aufsätze, Besprechungen neuerer Werke, Auszüge aus den Veröffentlichungen aller Länder, das war sein Stoff. Er hielt seine Leser auf dem Laufenden in der Rechtsprechung und Gesetzgebung des In- und Auslandes. Unübertrefflich ist seine wunderbare Statistik. Seiner Bezeichnung „Archiv“ macht es alle Ehre.

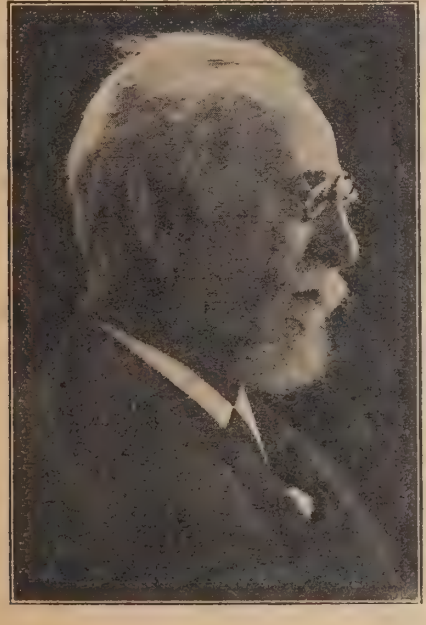
So wuchs dann auch das Interesse zur Mitarbeit unter den Fachgenossen. Das Mitglied der Eisenbahndirektion Altona, Breitenbach, veröffentlichte 1889 einen Aufsatz „Mitteilungen über die Hamburgischen Verkehrsverhältnisse“. Der Direktor des Verkehrsamtes Hannover, gleichen Namens, wählte sich 1893 das Archiv als Sprachrohr für seine viel beachteten Ausführungen, „Voraussetzungen zwecks durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife“.

Staatsminister Exzellenz v. Breitenbach.

Dasselbe Jahr brachte der Zeitschrift die Columbus-Medaille der Chicagoer Ausstellung.

Als sein Herausgeber 1912 in den Ruhestand trat, war von Ruhestand keine Rede. Zu seiner Lehrtätigkeit an der Berliner Universität trat die tatkräftige Weiterarbeit für sein Archiv. Er hat die Feder bis auf den heutigen Tag nie aus der Hand gelegt. Durch seinen Ruhestand gewann das Archiv an Leben. So wurde es durch seine unermüdliche Tätigkeit zu einer in der ganzen Welt verbreiteten führenden Fachzeitschrift.

Wenn ein Eisenbahner die Verbindung mit den Fachgenossen im Ausland gesucht, gefunden und gestärkt hat, so war es von der Leyen. Daher hat die deutsche Eisenbahnerwelt auf seine reichen Kenntnisse nicht verzichten können. 1921 mußte er in Barcelona die deutschen Eisenbahnen auf der internationalen Konferenz für Transit und Verkehr vertreten. Wo immer wir noch heute Unterstützung in der Öffentlichkeit bedürfen, immer ist der große Literat von der Leyen auf dem Plan. In zahlreichen Schriften der deutschen Werke sind seine Erfahrungen niedergelegt, sei es, daß er die Eisenbahnpolitik Preußens beleuchtet oder das Wort ergreift zur Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Staaten oder daß er seine historischen Darstellungen deutscher Eisenbahnen in seinen bekannten 10-Jahres-Berichten bespricht, oder sei es, daß er zu den

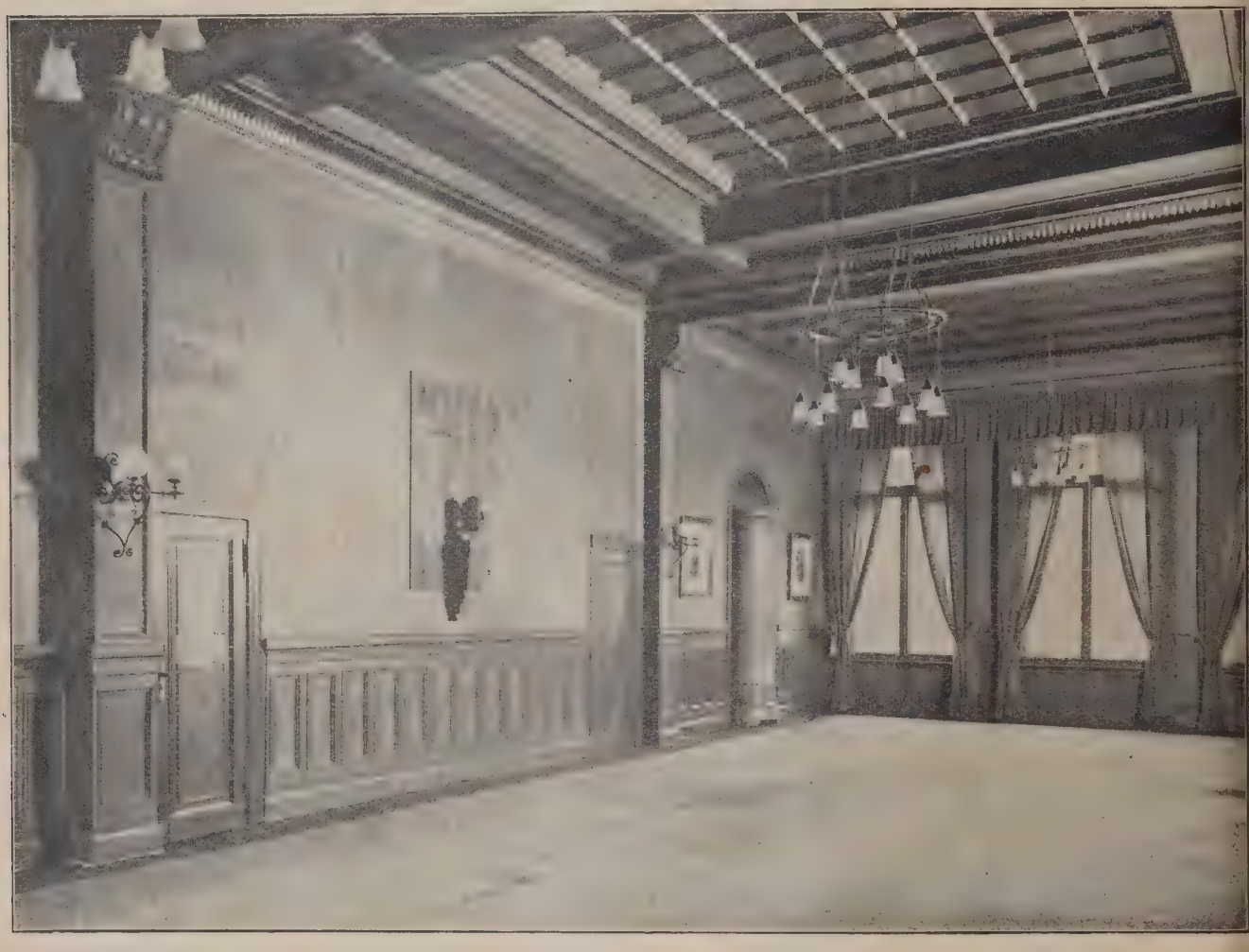


Exzellenz v. der Leyen.

Exzellenz Stieger.

Tagesfragen zur Feder greift oder das Wort nimmt in Versammlungen, um in der Diskussion seinen Gegner mit seinen treffenden Gründen zu überzeugen, immer ist es der Eisenbahnfachmann ersten Ranges und der Gelehrte von Weltruf. Der heutige Ehrentag des Archivs ist auch der seine.

Mit ihm zusammen wirkte durch lange Jahrzehnte Herr Geheimrat Auerswald, alter Eisenbahner vom echten Schrot und Korn, in seiner schlesischen Heimat in allen Verwaltungszweigen der Eisenbahn ausgebildet und seit Dezember 1889 im alten Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten tätig. So trat er in das Redaktionsbüro des Archivs ein. Seine treue Hingabe an die Redaktionsgeschäfte sichert auch ihm einen Ehrenposten unter den Förderern dieser Fachzeitschrift. Deshalb soll der heutige Tag nicht vorübergehen, ohne daß ihm die Reichsbahn herzlichst dankt für alles, was er auf seinem Arbeitsgebiete geleistet hat.



von Breitenbach-Saal.

Ich kehre zu unserem hochverehrten Chef zurück, zu Exzellenz von Breitenbach.

Hochverehrte Exzellenz!

Darf ich in diesem Kreise Ihrer Mitarbeiter, die zu Ihrem heutigen Ehrentage alle kamen bis auf wenige, die ihr hohes Alter entschuldigt, darf ich im raschen Fluge Ihre Eisenbahnlaufbahn verfolgen.

Seit 1878 gehören Sie zu uns. Die Eisenbahndirektion Hannover gab Ihnen als junger Assessor die erste Ausbildung. Die Direktion der oberschlesischen Eisenbahnen sah Sie als Hilfsarbeiter in Breslau, dann begann Ihre lange Altonaer Zeit, kurz unterbrochen von Ihrer Tätigkeit als Direktor beim Betriebsamt Hannover/Rheine. Seit 1897 als Präsident führten Sie die Eisenbahndirektionen Mainz und Köln. Seit 1906 legte man die Leitung des gesamten preußischen Eisenbahnwesens in Ihre Hand.

Das größte Verdienst Ihrer Ministertätigkeit war, daß Sie sofort ein großes zehnjähriges Bauprogramm für den Ausbau der preußischen Staatseisenbahnen aufstellten und unbeirrt durch die Jahre schlechter Konjunktur im Vertrauen auf die gesunde Weiterentwicklung des deutschen Verkehrslebens dieses Bauprogramm durchführten, daß Sie für eine ständige, dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Vermehrung des Wagen- und Lokomotivparkes sowie für eine zweckmäßige Ausnutzung der elektrischen Kraft im Eisenbahnverkehr eintraten.

Der durch Sie geschaffene vortreffliche Zustand der Eisenbahnen bestand seine Probe im Weltkriege, der an das gesamte Eisenbahnwesen die höchsten Anforderungen stellte.

Exzellenz, die Ehre, die eine Verwaltung ihren großen Männern erweist, wirkt auf sie selbst zurück. Sie weilen heute wieder nach langen Jahren in den Ihnen ehemals so vertraut gewesenen Räumen. Sie haben in diesen Räumen so manche wichtige Entscheidung im Kreise Ihrer Mitarbeiter gefällt. Von hier aus gingen Ihre Gedanken hinaus, die draußen Form und Gestalt annahmen in Eisenbahnlinien mit hohen Dämmen und kühnen Brücken, die sich türmten zu achtunggebietenden Bauten, die der wachsenden deutschen Wirtschaft immer neue Aufträge boten, immer neue Landesteile aufschlossen und befruchtetend arbeit- und segenspendend für den gesamten preußischen Staat. Nun stehen sie dort als beredte Zeugen Ihres Schaffens.

12½ Jahre haben Sie die Geschicke der preußischen Eisenbahnen geleitet. Ihre Taten geben uns, die wir alle unter Ihnen gearbeitet haben und von Ihrem Geist be-

fruchtet wurden, ein Anrecht darauf, Ihre verehrten Züge uns in Erz zu erhalten, als ein Vorbild für die jetzige und kommende Generationen.

Auf Ihre Büste schauen die Bilder jener Männer, die vor und nach Ihnen die Geschäfte der preußischen Bahnen leiteten. Beginnend mit Herrn Minister von der Heydt, seit Dezember 1848 und abschließend mit unserem letzten verehrten Chef, Herrn Minister Oeser, mit dem die preußischen Eisenbahnen in die jetzige Reichsbahn aufgingen. Fast ¾ Jahrhundert preußischen Eisenbahnlebens verkörpern sich in diesen Bildern.

So wie wir diese Bilder in Ehren gehalten haben bis auf den heutigen Tag, so soll es auch mit Ihrer Büste gehalten werden, dem alten Saale aber geben wir einen neuen Namen, den Namen Breitenbach-Saal. Das ist das Geschenk des Tages, das wir Ihnen zu Ehren, uns und denen, die nach uns kommen, machten.

Wir möchten aber auch, daß die beiden Herren des Archivs für Eisenbahnwesen, die wir heut hier ehren, ein bleibendes Andenken an diesen Tag und an das Haus, in dem sie solange segenbringend gewirkt haben, mitnehmen. Deshalb haben wir die Preußische Porzellan-Manufaktur gebeten, eine alte klassische Vase aus Meister Schinkels Hand geformt, mit dem Bilde dieses Hauses zu schmücken, und bitten Exzellenz von der Leyen und Geheimrat Auerswald in ihr ein geringes Zeichen des großen Dankes zu sehen, den wir Ihnen schulden.

Tief bewegt erwiderte Exzellenz von Breitenbach folgendes:

Sehr verehrter Herr Generaldirektor!

Im Namen der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft ist mir soeben durch Sie eine außerordentliche Ehrung zuteil geworden, die mich tief bewegt. Mit der Aufstellung meiner Büste in diesem Raum, der für mich größte Erinnerungen birgt, aus langer glücklicher Friedenszeit wie aus den heroischen Zeiten des Weltkrieges, werde ich angeschlossen den ehernen Bildern meiner Vorgänger im Amte des Ministers der Öffentlichen Arbeiten, die mir leuchtende Vorbilder waren und mit denen hier verewigt zu sein, mir Stolz und größte Freude ist. Daß über diese Ehrung hinaus dieser für mich so erinnerungsreiche Saal meinen Namen tragen soll, bedeutet für mich eine weitere ungeahnte Steigerung, die mich geradezu erschüttert. Im Geiste sehe ich mich hier versammelt mit meinen ausgezeichneten Mitarbeitern des Riesenministeriums und gedenke ihrer in tiefster Dankbarkeit, sowohl derer, die noch unter uns weilen wie derer, die bereits ihren irdischen Weg abgeschlossen haben. Es waren zu allen Zeiten geistig außerordentlich hochstehende Männer und Männer von Charakter, die auserlesen waren ihr Können und Wissen dem Staate darzubieten, sei es in den Abteilungen für das Eisenbahnwesen, einschließlich derjenigen für Elsaß-Lothringen, sei es in denen der Allgemeinen Bauverwaltung.

Aber, meine Herren, auch für einen alten Mann ziemt es sich nicht, den Blick nur rückwärts zu lenken. Die rückwärtige Betrachtung erwärmt, feuert an, erweckt den Stolz und frohes Hoffen, aber Ziel und Zweck unseres Seins ruhen doch in Gegenwart und Zukunft. Und in diesem Zusammenhange darf ich aussprechen, daß mir um die Zukunft der Reichsbahn nicht bangt, wenn sie von dem Geiste erfüllt bleibt, der sie heute in ihrer Verwaltung ziert. Im alten Staate war ich Gegner der Reichsbahnen, nicht aus engem Partikularismus, sondern weil ich überzeugt war, daß die festgeschlossene, einheitliche Verwaltung der Preußischen Staatseisenbahnen, des wertvollsten Besitzes des im alten Reiche führenden Staates, in ihrer Selbständigkeit mehr für des Reiches Nutzen wirken konnte, denn als Reichsbahn. Im neuen Staate entfielen diese Gründe, ohne daß ich dieses des Näheren zu erläutern brauche. Das schwer erschütterte Reich bedurfte der Reichsbahn als Stütze und Klammer. In dieser meiner Auffassung hat sich nichts geändert dadurch, daß Betrieb und Verwaltung unter privatwirtschaftlicher Form geführt werden und daß unsere Kriegsgegner an ihren Erträgen stark interessiert sind. Wird die Reichsbahngesellschaft so einsichtsvoll weiter verwaltet, wie wir es heute zu unserer Freude erkennen, schreitet sie ferner so kraftvoll weiter, wie wir es auf allen Gebieten schauen, so werden auch die schwersten Zeiten überwunden werden und das große Unternehmen wird frei von den auferlegten Lasten zur Verfügung des Reiches stehen.

Ihnen, Herr Generaldirektor, danke ich für die große Anerkennung, die Sie der alten Verwaltung der Preußischen Staatseisenbahnen und mir ausgesprochen haben, ich danke Ihnen in meinem Namen und im Namen aller derjenigen, die Sie durch diese Anerkennung erfreut und gehoben haben. Das Gedenken an die große Ehrung, die mir heute hier zuteil geworden, wird mich bis zum letzten Atemzuge begleiten.

Im Anschluß hieran richtete Exzellenz v. der Leyen an die Anwesenden folgende Worte:

Es bewegt mich aufs tiefste, hochverehrter Herr Generaldirektor, daß Sie am heutigen Ehrentage des Archivs für Eisenbahnwesen mir und meinem lieben Mitarbeiter ein so kostbares Andenken an unsere lange Eisenbahnzeit übermachen. Ich werde dieses herrliche Kunstwerk in hohen Ehren halten, es wird meinen Kindern und Kindeskindern ein dauerndes Andenken an die amtliche Tätigkeit ihres Vorfahren bleiben. Ich gestatte mir auch im Namen meines alten Freundes unseren allerherzlichsten Dank für diese hohe Ehrung auszusprechen. Sie haben in so gütigen Worten das Archiv für Eisenbahnwesen, seine Aufgabe, seine Ziele und seine Erfolge dargestellt, daß ich Ihnen auch für dieses mir in so hohem Grade erwiesene Wohlwollen nur herzlich danken kann. Aber die Anerkennung, die Sie mir aussprechen, kann ich unmöglich auf mein Konto allein schreiben. Ohne die wirksame Unterstützung der hohen Behörden, die mir das reiche bei ihnen eingehende Material aus dem Eisenbahnwesen aller Länder zur Verfügung gestellt haben, ohne die treue Hilfe meiner Assistenten und ohne die erfolgreiche Mitwirkung einer großen Zahl hervorragender Mitarbeiter aus den Kreisen der Theorie und Praxis hätte das Archiv für Eisenbahnwesen nicht entfernt das werden können, das es, wie Sie es so liebenswürdig ausgeführt haben, geworden ist. Als ich beim Schluß des letzten Jahrgangs des Archivs die Liste meiner Gehilfen und Mitarbeiter durchsah, hat es mich schmerzlich betroffen, daß eine so große Anzahl tüchtiger Männer schon lange vor mir von dieser Welt geschieden sind. Ihnen allen, deren Werke im Archiv verzeichnet sind, bewahre ist ein treues Andenken. Den vielen Mitarbeitern und Gehilfen, die mir noch geblieben sind und von denen ich zu meiner großen Freude einige an diesem Tische sehe, spreche ich meinen herzlichsten Dank aus. Es gilt dies vor allen Dingen auch meinem alten Freund, dem Geheimen Rechnungsrat Auerswald, der seit 27 Jahren mit ununterbrochenem Eifer und großer Sachkenntnis die Bürogeschäfte des Archivs bearbeitet und manche wertvollen Beiträge dem Archiv geliefert hat. Dann möchte ich aber auch herzlich danken dem Verleger des Archivs, meinem langjährigen Freunde Dr. Julius Springer und der Buchdruckerei von H. S. Hermann, die das Archiv so mustergültig ausgestaltet und für eine Verbreitung in die ganze Welt gesorgt haben.

Ich wurde, wie Sie bereits bemerkt haben, im Jahre 1880 von dem damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten, meinem hochverehrten Chef Maybach, mit der Umwandlung des Archivs in eine wissenschaftliche Zeitschrift beauftragt. Damals bestanden eisenbahnwissenschaftliche Zeitschriften fast nur technischen Inhalts, und die schon lange vorher vorhandene „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ hatte mehr die Aufgabe, die dauernde Entwicklung des Eisenbahnwesens zu verfolgen. Der Grund, aus dem Herr Minister Maybach eine derartige Eisenbahnzeitschrift herausgab, war hauptsächlich der, die Eisenbahnbeamten und -angestellten in den Stand zu setzten, durch Studium wissenschaftlicher Schriften ihre Kenntnisse zu erweitern und sie auch für den praktischen Dienst mehr nutzbar zu machen, wie denn überhaupt Herr Minister Maybach stets bemüht war die Eisenbahnbeamten auf eine höhere geistige Stufe zu stellen. Aus diesem Grunde hat er auch seinerzeit die Vorlesungen über Eisenbahnfachwesen an mehreren deutschen Universitäten eingerichtet. Er hat mich damals mit dem ehrenvollen Auftrage betraut, weil ich schon als Mitglied des Reichseisenbahnamts eine rege literarische Tätigkeit, hauptsächlich bei der Gelegenheit des großen Bismarckschen Reichseisenbahnplanes zu entfalten hatte. Da ich schon seit Jahren die Neigung hatte, wissenschaftlich auf volkswirtschaftlichem und Verkehrsgebiete zu arbeiten, so war es

mir im höchsten Grade willkommen, als mich Herr Minister Maybach nunmehr berief, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine ähnliche Tätigkeit wahrzunehmen, wie ich sie im Reichseisenbahnamt wahrgenommen hatte.

Sein Hauptwerk war bei der Gründung des Archivs wie gesagt, den Beamten Gelegenheit zu bieten, sich wissenschaftlich fortzubilden und Sie haben in so gütiger Weise erklärt, daß dieses Ziel von dem Archiv erreicht worden sei. Damals aber schwebte dem Minister Maybach wohl noch nicht voll vor Augen, daß das Archiv so die Aufgabe erfüllen könnte, die Bedeutung des deutschen Eisenbahnwesens im Auslande zu verbreiten und daß dabei auch durch das Archiv unseren deutschen Eisenbahnbeamten die fremden Verhältnisse bekannt wurden und sie hiernach ihre Erfahrungen in Deutschland auch erweitern konnten. Auf diese Weise hat das Archiv, wenn auch nur durch ein kleines Schärflein, dazu mitgeholfen, daß unsere unter vorbildlicher Leitung stehende Reichsbahn die Anerkennung, ja die Bewunderung der ganzen Welt gefunden hat. Ich darf mit dem innigen Wunsch schließen, daß diese Stellung der Reichsbahn trotz all der unendlich schwierigen Verhältnisse, unter denen sie jetzt arbeiten muß, für alle Zeiten erhalten bleibt.

Die Büste Exzellenz von Breitenbachs ist in der Mitte der Hauptwand des Saales vor einer Marmortafel angebracht, die seinen Namen und die Daten seiner Wirksamkeit in goldenen Buchstaben trägt. Reicher Blumenflor umgab die Büste, die aufs beste gelungen ist. Sie wurde auf Veranlassung von Professor Bruno Paul nach dem Modell des Bildhauers Goetze von den vereinigten Staatsschulen für freie und angewandte Kunst in Bronze gegossen.

An diese eindrucksvolle Feier schloß sich ein Frühstück an in den Repräsentationsräumen der Hauptverwaltung. Bei dieser Gelegenheit gedachte der Generaldirektor Dr. Dorpmüller des Wirklichen Geheimen Rats Exzellenz Dr. Stieger, der am 11. Januar seinen 85. Geburtstag feiert, durch eine Ansprache mit folgendem Wortlaut:

Die Feier des 50. Jahrgangs des Archivs für Eisenbahnwesen gab uns heute morgen Anlaß, drei alten Eisenbahnern unsere Ehrfurcht zu erweisen. Das Mahl, das wir jetzt einnehmen, soll Ihnen Gelegenheit geben, mit Ihren alten Mitarbeitern Zwiesprache zu pflegen, über das, was einst war und heute ist. Unter diesen alten Mitarbeitern hat aber einer ganz besonderes Anrecht darauf, daß seiner gedacht wird, das ist unser Nestor, Exzellenz Eduard Stieger, der übermorgen, am 11. Januar, sein 85. Lebensjahr vollendet.

Ihm zu Ehren sind seine alten Freunde bereits heute hier versammelt und wir, seine jüngeren Verehrer und Schüler, bringen ihm schon heute unsere Huldigung dar, ihm, dem alten Veteran von 1866 und 1870, dem alten Eisenbahner vom Jahrgang 1872.

Er blieb seiner rheinischen Heimat im Eisenbahndienste treu. Meist als Mitglied der Eisenbahndirektion Elberfeld, die damals das Ruhrrevier mitumfaßte, bis ihn die Neuorganisation von 1895 in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten brachte. Aber wieder zog es ihn an den Rhein im Herbst 1897. 5½ Jahre lang war er Präsident der Eisenbahndirektion Köln, dann legte Berlin wieder die Hand auf ihn, und seitdem hat er in diesem Hause gewirkt, bis er im November 1918 in den wohlverdienten Ruhestand trat. Das war drei Jahre, nachdem er sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum, am 20. November 1915, gefeiert hatte. Die Berufung ins Preußische Herrenhaus war eine besondere Ehrung für ihn.

In ihm sieht unsere Verkehrsabteilung ihren Altmeister, denn er brachte aus seiner langen, fruchtbringenden Tätigkeit im rheinisch-westfälischen Bezirk mit seinen sich rasch weiterentwickelnden wirtschaftlichen Verhältnissen Kenntnisse mit, die ihn in allen beteiligten Kreisen zu einer Autorität ersten Ranges machten.

Die Reform der deutschen Personen- und Gütertarife ist sein Werk, ebenso wie das deutsche Güterwagen-Übereinkommen im Deutschen Staatsbahn-Wagen-Verband.

Nicht vergessen darf hierbei werden, wie er während des Weltkrieges, bereits im biblischen Alter stehend, unter seinem Minister Exzellenz von Breitenbach das deutsche Eisenbahnwesen unermüdlich und erfolgreich weitergeführt hat.

Meine Herren, wir haben die Bestimmung, daß jeder mit 65 Jahren aus dem Dienste ausscheidet, und das ist gut so. Daß es aber Männer gibt, denen ein gütiges Geschick Lebenskraft und Energie bis in ein weit höheres Alter erhält, die selbst in schwierigen Verhältnissen des Weltkrieges mit seinen hohen Anforderungen an die Arbeitskraft vollwertig ihren Mann stehen können, dafür liefern unsere Jubilare uns den Beweis, an ihrer Spitze Exzellenz Stieger.

Hochverehrte Exzellenz, wir wollen Ihnen zeigen, mit welcher Verehrung wir an Ihnen hängen, welchen Dank wir Ihnen für Ihr langjähriges mühevolles Wirken hier in diesem Hause schulden. Deshalb bitten wir Sie, daß auch Sie ein gleiches Andenken an Ihre aktive Eisenbahnerzeit bei uns an Ihrem Geburtstage, übermorgen von uns annehmen, so wie es Ihre Freunde heute morgen taten.

Hierauf ergriff Exzellenz Stieger das Wort zu folgenden Ausführungen:

Für die freundlichen Glückwünsche, die Sie, hochverehrter Herr Generaldirektor, zu meinem bevorstehenden Geburtstag in so anerkennenden Worten zum Ausdruck gebracht haben, sage ich Ihnen meinen herzlichen Dank. Und nun noch die große Überraschung, indem Sie mir eine so prachtvolle Vase als Geburtstagsgeschenk zugedacht haben. — Ich weiß kaum zureichende Worte des Dankes hierfür zu finden.

Die große Ehrung, daß Sie bei der heutigen so schönen, festlichen Veranstaltung meiner, der ich schon fast zehn Jahre im Ruhestande lebe, gedenken, weiß ich wohl zu würdigen — es ist ein Ruhmesblatt in Ihrer Verwaltung, daß Sie, hochverehrter Herr Generaldirektor, die Traditionen der alten Verwaltung aufrechterhalten, die Beziehungen pflegen und heute, wie schon früher, die alten Kollegen um sich versammeln. Meine Herren! Ihrer aller Zustimmung bin ich gewiß, wenn ich auch dafür meinen aus vollem Herzen kommenden Dank ausspreche.

In reichlich lichten Farben haben Sie meine Verdienste geschildert, aber rückblickend sage ich mir: die Zeit wirkt verklärend, es war mir vergönnt in den ruhigen Zeiten des Friedens zu wirken, Zeiten des glänzenden Aufstiegs und mich der Unterstützung treuer, tüchtiger Mitarbeiter zu erfreuen; und so ist es mir heute auch eine ganz besondere Freude, so viele alte und liebe Kollegen wiederzusehen und Ihnen die Hand drücken zu können. Lassen Sie mich noch einige kurze Bemerkungen machen über einst und jetzt: In den langen Friedensjahren haben die deutschen Eisenbahnen, zumal die preußische Staatsbahn, einen fast ununterbrochenen Aufschwung genommen. Es ist mir noch in frischer Erinnerung, wie Anfang der 80er Jahre der Vorstand des Wagenamts Essen Herr Goldkuhle in seiner frischen Art depeschierte: „Hurrah 10 000 Waggons gestellt", — und immer weiter ging es in die Höhe. Mitte der 90er Jahre wurde die Zahl 20 000 erreicht und vom Jahre 1895, dem markanten Jahre des wirtschaftlichen Aufstiegs, ging es in raschem Tempo aufwärts, so daß im neuen Jahrhundert schon bald 30 000 Wagen im Ruhrgebiet täglich für Kohlen gestellt wurden. Parallel mit der gewaltigen Verkehrszunahme wuchsen die Einnahmen.

Bei der ersten Verstaatlichung dachte wohl noch niemand, daß die Staatsbahnen Überschüsse liefern; man trug sich gar mit der Sorge, ob sie wohl die Zinsen für das durch den Erwerb der Privatbahnen stark vermehrte Anlagekapital aufbringen würden und das Gleichgewicht im Etat gewahrt bliebe. Es kam anders: Von Jahr zu Jahr wuchsen die Überschüsse, in den 90er Jahren schon etwa 60 Millionen Mk, dann 100, zuletzt vor dem Kriege gar 250 Millionen Mk.

Kein Wunder, daß man bei solch beispielloser Entwicklung mit Stolz auf die Staatseisenbahnen blickte.

Um so größer war der Schmerz über den Niedergang bei dem unglücklichen Ausgang des Krieges, der zu Trauer und Ingrimm sich steigerte durch den Einbruch in das Ruhrgebiet. Aber, meine Herren, der äußere Appara-

konnte wohl gestört werden, nicht aber der in dem Unternehmen wurzelnde gute Geist und die Tatkraft. Rüstig und mutig ging es an den Wiederaufbau, und wenn man an die schweren Schäden und die Verwüstung zurückdenkt, so kann man sich nur freuen, daß in verhältnismäßig kurzer Zeit die volle Leistungsfähigkeit heute wieder erreicht ist: Ein pflichttreues Personal bewirkt den Betrieb — glänzende Fortschritte auf dem Gebiet des Personen- sowie Güterverkehrs. Durch umsichtige Rationalisierung sind Werkstätten, Rangierbahnhöfe stillgelegt. Mit Genugtuung lesen wir, daß eine befriedigende Bilanz erwartet wird.

Möge der Reichsbahn unter der tatkräftigen Leitung des hochverehrten Generaldirektors wie früher ein ununterbrochener Aufstieg beschieden werden. Möge sie eine Kraftquelle zur Förderung des Verkehrs, zum Wohle des gesamten deutschen Vaterlandes sein.

Bei dieser Gelegenheit feierte auch Professor Schumacher die Verdienste v. der Leyens um die Wissenschaft mit eindrucksvollen Worten.

Allen Teilnehmern wird die Feier am 9. Januar 1928 unvergeßlich sein.

W

Haus Gartenheim G. m. b. H.

Die schweren wirtschaftlichen Nöte der Nachkriegszeit, die in ganz besonderem Ausmaße die Lebenshaltung der deutschen Beamtenschaft beeinträchtigten, hatten zur Folge, daß die Bestrebungen in den verschiedenen Beamtenkreisen, durch Schaffung eigener auf gemeinnütziger Grundlage aufgebauter Erholungsheime in deutschen Kurorten ihren Angehörigen durch billigste Pensionspreise die Möglichkeit eines Erholungsaufenthaltes zu bieten, allenthalben erfolgreich in die Tat umgesetzt wurden.

Auch in den Kreisen der höheren Reichsbahnbeamten wurde in den vergangenen Jahren wiederholt der Wunsch laut, entsprechend den mannigfachen Vorbildern in den Besitz eines eigenen Erholungsheimes zu gelangen.

Es ist das Verdienst der vier bestehenden Standesvereinigungen von höheren Reichsbahnbeamten — Vereinigung von höheren technischen Reichsbahnbeamten e. V., Verein der höheren administrativen Reichsbahnbeamten e. V., Verein der höheren Reichsbahnbeamten in Bayern e. V., Verein der fachlich vorgebildeten höheren Reichsbahnbeamten e. V. —, durch einmütiges Zusammengehen in verhältnismäßig kurzer Zeit den Erwerb und Betrieb eines eigenen Heimes in die Tat umgesetzt zu haben.

Abbildung 1.

Hierbei darf nicht unerwähnt bleiben, daß der Herr Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft diesen Bestrebungen von Anfang an wohlwollend und fördernd gegenüberstand.

Als zweckmäßigste Form des zu gründenden Unternehmens wurde die Gesellschaft mit beschränkter Haftung gewählt, in der sich als Gesellschafter die vier genannten Vereinigungen zusammenfanden.

Hand in Hand mit den Vorbereitungen zur Gründung der „Haus Gartenheim G. m. b. H." ging die Suche nach einem geeigneten allen Erfordernissen entsprechenden Platz und Besitztum. Dank der rührigen Tätigkeit der vier Organisationen und der erfolgreichen Vermittlung der bayerischen Vereinigung gelangte man schnell zum Ziel.

Die Wahl des Ortes fiel auf Garmisch in Oberbayern, nachdem dort ein in jeder Beziehung geeignetes Objekt zum Kauf angeboten worden war. Ausschlaggebend für den Platz war die landschaftlich bevorzugte und gesunde Lage Garmischs in den Bayerischen Alpen, wo ein Kuraufenthalt im Sommer wie im Winter jede Gewähr für Erholung und Kräftigung bietet. Denkbar günstige Eisenbahnverbindungen aus allen Richtungen Deutschlands, von München in 90 Minuten mit elektrischem Schnellzuge, erleichtern die Reise nach Garmisch. Auch der Gesichtspunkt, daß Garmisch an der Hauptverkehrsstraße Deutschland—Tirol—Italien liegt, hat zugunsten seiner Wahl gesprochen.

Das in Garmisch erworbene Haus ist eine ehemalige Dépendance des führenden Garmischer Hotels „Alpenhof". Es entspricht in seiner Gesamtaufmachung einem Kurhaus ersten Ranges. Das Heim bietet Platz für 44 Gäste. Die Ausstattung der Räume kann als erstklassig bezeichnet werden; fließendes kaltes und warmes Wasser ist in jedem Zimmer vorhanden. Die das ganze Haus bedienende Zentralheizung bedarf hierbei wohl keiner besonderen Erwähnung. Behaglich eingerichtete Gesellschaftsräume bieten den Gästen Gewähr für einen angenehmen Aufenthalt. Außer dem Gebäude selbst wurde ein ansehnliches Gartengrundstück (Blumen- und Gemüsegarten) und ein vollständig eingerichtetes mit besonderer Dampfheizung versehenes Treibhaus übernommen.

Die notarielle Eintragung der Haus Gartenheim G. m. b. H. wurde am 21. März 1927 in Berlin vollzogen. Sitz der Gesellschaft ist Berlin W 35, Potsdamer Straße 28, Fernsprecher Kurfürst 5441.

Als Gesellschafter sind die eingangs erwähnten vier Vereine von höheren Reichsbahnbeamten eingetragen. Ferner sind eingetragen: Oberregierungsrat Dr.-Ing. Reingruber als Geschäftsführer der Gesellschaft in Berlin und Reichsbahnoberrat Fromm-

Abbildung 2.

knecht als Prokurist der Gesellschaft und Betriebsleiter des Heimes in München.

Im Gesellschaftsvertrage ist ausdrücklich vorgesehen, daß der Gegenstand des Unternehmens die Errichtung und der Betrieb von Erholungsheimen für höhere Reichsbahnbeamte auf gemeinnütziger Grundlage unter Ausschluß privatwirtschaftlicher Gewinnabsichten ist. Unbeschadet der im übrigen nach kaufmännischen Gesichtspunkten erfolgenden Führung des Unternehmens wird der bei Jahresschluß nach Vornahme der vorgeschriebenen Abschreibungen und Rückstellungen etwa verbleibende Gewinn nicht verteilt, sondern als Betriebszuschuß für das nächste Jahr, also zur Bildung möglichst niedriger Preise für Unterkunft und Verpflegung verwendet, um den Besuchern die Einrichtungen der Gesellschaft dauernd gegen Erstattung der reinen Selbstkosten zugänglich zu machen. Die Gesellschafter haben sich auf Grund des Gesellschaftsvertrages ausdrücklich des Rechtes begeben, den Anspruch auf Gewinnverteilung in irgend einer Form geltend zu machen.

Der auf Grund des Gesellschaftsvertrages zu bestellende Aufsichtsrat hat sich nach der Gründung der „Haus Gartenheim G. m. b. H." konstituiert und setzt sich zur Zeit wie folgt zusammen: Ministerialdirektor a. D. Jahn-Berlin, Vorstandsmitglied der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, als Vorsitzender, Reichsbahnrat Frorath-Berlin, als stell-

vertretender Vorsitzender, Reichsbahndirektor Wopfner-München, Reichsbahnoberrat Uttech-Berlin, Reichsbahnoberrat Klug-München, Reichsbahnrat Wosnik-Berlin, als Mitglieder.

Die Tätigkeit der gesetzlichen Organe der „Haus Gartenheim G. m. b. H." ist ehrenamtlich.

Die Gesellschaft tätigte den Kauf des Heimes in Garmisch am 15. April 1927, nachdem der Vorbesitzer das Grundstück nebst dem für eine geordnete Wirtschaftsführung erforderlichen Inventar in ordnungsmäßigem Zustand übergeben hatte.

Die örtliche Verwaltung liegt in den Händen einer Heimleiterin, deren langjährige Erfahrung im Hotelbetriebe Gewähr für eine einwandfreie Führung des Hauses bietet. Das Heim steht ausschließlich höheren Reichsbahnbeamten nebst Angehörigen, auch Ruheständlern, zum Erholungsaufenthalt zur Verfügung.

Der Betrieb wurde am 1. Mai 1927 eröffnet und schon am nächsten Tage erschienen die ersten Gäste. Die Monate Juli und August brachten nicht nur ein volles Haus, sondern darüber hinaus mußte leider eine große Anzahl Unterkunftsuchender abschlägig beschieden werden.

Die Gesellschaft blickt mit Befriedigung auf das verflossene erste Sommerhalbjahr zurück und hofft zuversichtlich auf eine gedeihliche Entwicklung des Unternehmens. Auch für die kommenden Wintermonate wird ein reger Besuch erwartet.

Erfreulicherweise ist der Geschäftsführung bisher im allgemeinen nur Lob und Anerkennung über das Heim sowohl bezüglich Unterkunft als auch Verpflegung zu Ohren gekommen.

Die Gesellschaft wird es stets als ihre vornehmste Pflicht betrachten und bestrebt sein, das Haus in jeder Beziehung auf höchster Höhe zu halten und durch geschickte Preisbildung es allen Kreisen innerhalb der höheren Reichsbahnbeamtenschaft zu ermöglichen, ihren Ferienaufenthalt in „Haus Gartenheim" zu nehmen.

Die Gesellschaft gibt der Hoffnung und dem Wunsche Ausdruck, daß „Haus Gartenheim" seinen Gästen stets das sein und bleiben möge, wozu es bestimmt ist, eine wahre Erholungsstätte mit allen Bequemlichkeiten, eine gastliche Stätte zur Stärkung der Nerven und körperlichen Kräfte, jahraus, jahrein, in Sommer und Winter, an einem der schönsten Plätze Deutschlands.

Dr. R.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der ständige Ausschuß des Vereins für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

Auf Einladung der vorsitzenden Verwaltung (Reichsbahndirektion Köln) hat der Vereinswagenausschuß am 25./26. November 1927 in Dresden seine 84. Sitzung abgehalten. Im Vordergrund der vom Reichsbahndirektionspräsidenten von Guérard geleiteten Verhandlungen stand der Bericht des Unterausschusses zur Neubearbeitung des Vereinspersonenwagenübereinkommens (VPÜ.). Dieser Unterausschuß hatte bereits im März 1926 gemeinsam mit dem Wagenübergangsausschuß den gesamten Inhalt des bisher aus verschiedenen selbständigen Abschnitten bestehenden VPÜ. unter Berücksichtigung der eingegangenen Änderungsanträge systematisch durchgearbeitet und in enger Anlehnung an den bewährten Aufbau des Vereinsgüterwagenübereinkommens (VWÜ.) einen übersichtlich gegliederten Entwurf aufgestellt. Die hiermit verbundene Absicht, von vornherein eine weitgehende Übereinstimmung der Vereins- und der internationalen Personenwagenvorschriften anzubahnen, um hierdurch den Dienststellen die demnächstige Anwendung beider Übereinkommen tunlichst zu erleichtern, wurde im wesentlichen erreicht, insbesondere wurde der systematische Aufbau und die neue Gliederung des Stoffes fast unverändert vom RIC.-Verband übernommen. Soweit sich noch Abweichungen zwischen dem VPÜ.-Entwurf und dem neuen RIC. ergaben, wurden sie vom Unterausschuß in einer weiteren gemeinsamen Sitzung mit dem Wagenübergangsausschuß (Dresden, den 24. November 1927) geprüft und nur insoweit beibehalten, als die Verhältnisse im Verein eine vom RIC. abweichende Regelung zweckmäßig erscheinen ließen.

Eine formelle Schwierigkeit ergab sich noch durch die abweichende Nummernfolge der einzelnen Paragraphen, weil in dem neuen RIC. die Satzungen des Verbandes (§§ 1—13) und die Geschäftsordnung der Europäischen Wagenbeistellungskonferenz (§§ 14—22) als zwei besondere Abschnitte vorangestellt sind, so daß die wagendienstlichen Vorschriften erst mit § 23 beginnen; aber auch hier war es möglich, eine Übereinstimmung in der äußeren Anordnung beider Übereinkommen dadurch zu erzielen, daß vorweg ein kurzer Hinweis auf die beiderseitigen Satzungs- und Geschäftsordnungsbestimmungen aufgenommen und damit die Überleitung auf die erst mit § 23 beginnenden Wagenvorschriften gegeben wurde. Die sachlichen Abweichungen sind wie bisher in der Weise kenntlich gemacht, daß die nur für das VPÜ. geltenden Bestimmungen auf der linken, die nur für das RIC. geltenden auf der rechten Hälfte der Seite gedruckt sind. Die wesentlichsten Abweichungen bestehen in den Vorschriften für den direkten Ausgleich der Spitzenleistungen, in der Haftung für fehlende oder beschädigte Wagenbestandteile und Ausrüstungsgegenstände, in den Bestimmungen über schwerbeschädigte Wagen und in der Vergütung für abgebrochene Wagen. An dem Begriff der schweren Beschädigung durch Festsetzung von Beschädigungseinheiten wurde abweichend von der im RIC. getroffenen Regelung festgehalten; es wurde jedoch unter Beibehaltung von mehr als 300 Einheiten für den Begriff einer schweren Beschädigung eine neue Tabelle für Personenwagen aufgestellt, die dem Wert eines im internationalen Verkehr stehenden Personenwagens besser entspricht, als die ursprüngliche, mehr dem Wert eines Güterwagens angepaßte Tabelle. Für den Durchgangsverkehr zwischen Vereinsbahnen und vereinsfremden Bahnen wurde festgestellt, daß die Vereinsbahn, welche Wagen anderer Vereinsbahnen von vereinsfremden Bahnen übernimmt, von der Haftung für schwere Beschädigungen befreit wird, wenn sie nachweist, daß die beschädigende Bahn die Haftung abgelehnt hat.

Der so umgearbeitete Entwurf wurde vom Wagenausschuß auf Grund der ihm von der diesjährigen Vereinsversammlung erteilten Ermächtigung endgültig genehmigt. Das neue VPÜ. soll mit dem neuen RIC. wieder wie bisher als gemeinsame Vereinsdrucksache herausgegeben und zum 15. Mai 1928 — dem Beginn des Sommerfahrplanabschnitts — in Kraft gesetzt werden.

Bei Punkt II und III der Tagesordnung wurde über die Herausgabe eines Sachverzeichnisses der Beratungsgegenstände des Vereinswagenausschusses sowie über die Neuaufstellung der Anlage II zum VWÜ. berichtet.

Der von der Reichsbahndirektion München beantragten Aufnahme eines Verzeichnisses der Übergangsstationen zwischen fremden Bahnen in das VWÜ. wurde allseitig zugestimmt und als Muster das von der Deutschen Reichsbahn ihren Ausführungsbestimmungen zum VWÜ. beigegebene Verzeichnis empfohlen. Ebenso fand die von österreichischer Seite beantragte Beigabe von Kartenmaterial einmütige Zustimmung. Über Form und Größe der Übersichtskarten sowie über den inneren Aufbau des Verzeichnisses selbst soll nach vorheriger weiterer Prüfung in der nächsten Sitzung entschieden werden.

Deutschland.

— **Die Reichsbahn zu den Tarifwünschen der Wirtschaft.** Auf die in letzter Zeit wiederholt von den großen Wirtschaftsverbänden an die Deutsche Reichsbahn gerichteten Wünsche bezüglich Gütertarifermäßigung sind von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Verbänden gegenüber sehr bemerkenswerte Ausführungen gemacht worden. In diesen wird zu der Frage der Behandlung der Ausnahmetarife durch Unterausschüsse bei der Ständigen Tarifkommission folgende wohlbegründete Stellung eingenommen:

„. . . Schließlich regen Sie an, zur Behandlung der Ausahmetarife Unterausschüsse bei der Ständigen Tarifkomission zu bilden, in denen die jeweiligen Interessenten verreten sein sollten und gutachtlich zu hören seien.

Zunächst heben wir hervor, daß in der Ständigen Tarifommission Reichsbahn und Privatbahnen sitzen, für letztere ber ein Zwang, die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsahn zu übernehmen, nicht besteht. Sodann ist nicht erichtlich, ob in den Unterausschüssen nur allgemeine usnahmetarife einschließlich der Seehafentarife beraten erden sollen oder auch die vielen nur für einzelne ebiete und für einzelne Waren geltenden, insbesonere auch die für längere Beratungen in Ausschüssen uneeigneten sogenannten Wettbewerbstarife gegen emde Eisenbahnstrecken, die übrigens ihr Ende erreichen, enn nach allgemeiner Stabilisierung der Währung feste erkehrsteilungsvereinbarungen getroffen sind. Weiter ist icht zu erkennen, ob die Mitglieder des Vollausschusses er Verkehrsinteressenten in den Unterausschüssen sitzen nd die Interessenten anhören sollen, oder ob letztere an telle der Mitglieder des Vollausschusses treten sollen, ob ndlich die Gutachten der Unterausschüsse, was schon der inheitlichkeit der Tarifpolitik wegen nicht zu vermeiden ein dürfte, der Ständigen Tarifkommission und dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten zur endgültigen Begutchtung vorgelegt werden sollen.

Trotz dieser Zweifel gehen wir auf Ihren Antrag näher in: Der der Ständigen Tarifkommission für die Beratung er Normaltarife beigeordnete Ausschuß der Verkehrsinterssenten mit einem geschlossenen engen Kreis von Wirtchaftsvertretern ist zur Stellungnahme aus dem Gesichtsunkte allgemeiner Interessen der Gesamtwirtschaft einchließlich der Eisenbahnen, nicht aber von Sonderwünschen er Interessenten berufen. Er ist zudem genau wie die Stänige Tarifkommission ein Arbeits-, kein reiner Begutchtungsausschuß, seine Mitglieder arbeiten jahrelang ständig in Tariffragen mit der Eisenbahn zusammen, haben ufolgedessen große allgemeine Tarifkenntnis und sichern adurch eine Stetigkeit der Tarifpolitik. Auf diesen Vorussetzungen beruht das Ansehen des Ausschusses der Verehrsinteressenten bei uns, mit ihnen steht und fällt r. An diesen Voraussetzungen müssen wir unbedingt festalten

Ausnahmetarife werden jetzt im jeweiligen Beehmen mit den beteiligten Interessenten unter Berückichtigung der Gesamtwirtschaftslage von den einzelnen Direktionen innerhalb ihrer örtlichen Zuständigkeit erörtert, Vünsche, die allgemeine Ausnahmetarife (insbesondere auch ie Ausfuhrtarife) betreffen, von den hierfür eigens betimmten Reichsbahndirektionen, die über die erforderlichen Sonderkenntnisse verfügen, gleichfalls unter Zuziehung der nteressenten behandelt. Diese Regelung hat sich durchaus ewährt. Die schließliche Entscheidung ist uns vorbehalten.

Auf Wunsch der Wirtschaft haben wir in jeder Direktion inen besonderen Tarifdezernenten. Jeder Versuch von uns, esondere Tarifämter für mehrere Direktionsbezirke zu chaffen, ist immer wieder dem lebhaften Widerspruch der Virtschaft begegnet, so daß wir bisher von der Einrichtung veniger Tarifämter nach bayerischem Muster für ein rößeres Gebiet an Stelle der vielen Tarifdezernenten für die inzelnen Direktionen Abstand genommen haben. Dann geht s aber auch nicht, daß nunmehr wieder zur Beratung von usnahmetarifen mehr oder weniger begrenzter Geltung nd Wirkung eine zentrale Organisation in großem Umfange rweitert wird, in die wir nicht wie bisher wenige Tarifezernenten, sondern nach Lage des Falles abwechselnd lle Tarifdezernenten unter außerordentlicher Inanspruchahme ihrer Zeit entsenden müssen.

Daß die Zahl dieser Sitzungen und damit auch die Inspruchnahme der Mitglieder der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und emgemäß ihre Zahl ganz außerordentlich wachsen würde, st klar. Eine regelmäßige Teilnahme an den Sitzungen, damit die Sicherstellung genügender Tarifkenntnisse und lie Stetigkeit der Tarifpolitik, würde insbesondere bei den Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten verorengehen. Auf die Frage, wie die Zahl der zu den Beatungen zuzuziehenden Interessenten zu begrenzen ist, vollen wir hier überhaupt nicht eingehen. Wir bitten nur, ich die Zahl der Interessenten für Kohlentarife vorzustellen. b nicht bei der Bedeutung der Ausnahmetarife für einzelne Länder und Landesteile auch Reichs- und Ländervertreter ihre Zuziehung beantragen würden, bleibe dahingestellt. Der Charakter als Arbeitsausschuß tarifsachverständiger Mitglieder wäre jedenfalls verloren.

Daß durch die Fülle der Vertreter der Wirtschaft und der Eisenbahnen in den einzelnen Ausschüssen, die nachher wieder an den Vollsitzungen der Ständigen Tarifkommission teilnehmen müssen oder wollen, die Arbeit nicht gefördert wird, liegt auf der Hand. Die enorme, teilweise ganz unmögliche Verlangsamung der Tarifarbeiten — man denke nur an die Schwierigkeit, Beratungstermine festzusetzen —, die Überlastung der Direktionen mit weiterer Schreibarbeit und Sitzungen, die für die Interessen der Eisenbahn nicht weniger als für die einzelnen Wirtschaftskreise bei Ausnahmetarifen unerwünschte Öffentlichkeit der Vorarbeiten seien nebenbei erwähnt.

Wir stehen heute in dem Zeichen der Verwaltungsreform, die keine Frage des Abbaues der Beamten, sondern eine Frage des Abbaues der Stellen ist, die sich mit ein- und derselben Frage beschäftigen

Das Gesetz über die Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 hat die Verwaltung der Reichsbahn in ihrem Innern notgedrungen erschwert. Nicht weniger erschwert wurde das Verhältnis der Reichsbahn zu den einzelnen Reichs- und Landesbehörden bis in die Lokalinstanzen infolge des Überganges der Länderbahnen auf das Reich und das Ausscheiden der Verwaltung der Reichsbahn aus der Ministerialinstanz.

Dazu kommen für uns die nachteiligen Folgen der Überorganisation der deutschen Wirtschaft. Vor dem Kriege beschäftigten sich mit Tariffragen im allgemeinen die Spitzenverbände und die Handels- und Landwirtschaftskammern, die durch ihre ständige Tätigkeit in Tarifsachen in der Lage waren, den allgemeinen Zusammenhang der Tariffragen zu erkennen, sich mit den zuständigen Direktionen, insbesondere den ihnen bekannten Tarifdezernenten, zu beraten, unmögliche Anträge von vornherein abzulehnen und den Ausgleich der Sonderinteressen vorzunehmen. Heute sind die Stellen und Personen, die sich mit Tariffragen beschäftigen, sehr viel größer geworden, aber keinesfalls immer sachverständig. Die einzelnen, möglichst gleich bei der Hauptverwaltung eingebrachten Anträge werden teilweise ohne Rücksicht auf ihre Ausführbarkeit nur vom Standpunkte der Interessen der einzelnen Verbände und Einzelpersonen hartnäckig und ohne Berücksichtigung widerstrebender Interessen verfolgt. Der Umstand, daß der einzelne Verband oder die einzelne Person nicht das Schwergewicht wie ein Spitzenverband hat, führt dazu, an andere Verbände und eine möglichst große Zahl von Behörden und Abgeordneten zur Unterstützung heranzugehen. Alle diese Stellen greifen diese Anregungen auf, und nun entwickelt sich ein großes Schreibwerk, eine Besprechung folgt der anderen, immer um dieselbe Sache, und alles zusammen gibt eine Mehrarbeit, von deren Umfang die Außenwelt leider noch keine richtige Vorstellung hat. Es entsteht ein Leerlauf, der geradezu am positiven Arbeiten hindert, zumal die Zahl der Beamten, um die Einheitlichkeit des Arbeitens zu sichern, nicht vermehrt werden kann, und dies in einer Zeit, wo die verschiedensten Umstände politischer und wirtschaftlicher Art die Tarifarbeiten schon an sich ganz außerordentlich vermehrt und erschwert haben.

Bei dieser Sachlage müssen wir uns gegen jede Anregung wenden, deren Durchführung die Verwaltung noch mehr erschweren würde, um so mehr, wenn sie, wie die vorliegende, unseres Erachtens eine Erleichterung in den oben erörterten Schwierigkeiten nicht brächte. Im Gegenteil würden abgelehnte Anträge weiter verfolgt werden, nicht hinzugezogene Interessenten neue Beratungen bei den Direktionen und der Hauptverwaltung verlangen, zumal jeder Ausnahmetarif in das Interessengebiet des einzelnen nach der oder jener Seite eingreift. Wir bedauern daher, der dortigen Anregung nicht folgen zu können."

— **Expreßgutverkehr nach dem Orient.** Seit dem 1. d. M. kann von Berlin und den größeren Reichsbahnstationen Expreßgut nach Sofia, Stambul (Konstantinopel), Athen und Saloniki abgefertigt werden. Gegenstände von weniger als 5 und mehr als 80 kg Gewicht werden nicht angenommen. Die Fracht ist voraus zu bezahlen. Nachnahmen sind nicht zulässig. Die Beförderung erfolgt nach Athen und Saloniki dreimal wöchentlich und dauert von Berlin

etwa 70 Stunden. Nach Sofia und Stambul (Konstantinopel) ist bis auf weiteres nur einmal wöchentlich durchgehende Beförderung vorgesehen. Die Beförderungsdauer von Berlin nach Stambul beträgt etwa 66 Stunden. Die Abbeförderung von Berlin erfolgt mit D 41 ab Berlin Friedrichstraße um 23.21, Schlesischer Bahnhof um 23.43, oder mit D 52 ab Berlin Anhalter Bahnhof um 22.50, und zwar nach Athen und Saloniki jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag, nach Sofia und Stambul (Konstantinopel) jeden Freitag. Die Sendungen werden in Berlin nur auf den vorgenannten Bahnhöfen angenommen. Die Fracht (einschließlich Nebengebühren) kostet für 10 kg von Berlin nach Athen 24,30 RM, nach Stambul 22,60 RM.

— **85. Geburtstag von Exzellenz Stieger.** Der Wirkliche Geheime Rat Unterstaatssekretär a. D. Dr. Stieger feierte am 11 d. M. das Fest seines 85. Geburtstages. Wir haben mehrfach, namentlich bei seinem goldenen Dienstjubiläum am 20. November 1915, und zuletzt bei seinem 80. Geburtstage seine Verdienste um die preußische Staatseisenbahnverwaltung gewürdigt (vergl. S. 1079 und S. 1091 Jahrg. 1915 u. S. 34 Jahrg. 1923 d. Ztg). Die Reichsbahn hat Exzellenz Stieger bei der Traditionsfeier am 9. d. M. besonders geehrt. Wir beschränken uns daher an dieser Stelle darauf, Exzellenz Stieger unsere wärmsten Glückwünsche darzubringen. Möge es dem Jubilar vergönnt sein, noch manches Jahr in gleicher körperlicher und geistiger Frische zu verleben, mit der er seinen 85. Geburtstag begehen konnte.

— **Stettiner Erzeinfuhr.** Den Wünschen der Stettiner Verkehrskreise folgend und dem Abwandern der Erzeinfuhr von Stettin nach Danzig durch entsprechende Tarifermäßigungen Einhalt zu gebieten, hat die Deutsche Reichsbahn dadurch entsprochen, daß sie den Ausnahmetarif 7c für Eisenerz, Manganerz, Schwefelkies- und Kupferkiesabbrände, eisenhaltige Abfälle, Eisenschlacken, Eisen- und Stahlhammerschlag und Walzensinter mit ermäßigten Frachten und veränderten Bedingungen neu herausgegeben hat. Der Ausnahmetarif wird in Zukunft nur gewährt, wenn ein oder mehrere Empfänger sich schriftlich verpflichten, bis zum 31. Dezember 1928 von Stettin nach Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz und Ludwigsglück insgesamt mindestens 70 000 t, über Oderberg mindestens 100 000 t zu befördern. Dabei muß Auflieferung von gleichzeitig mindestens 200 t oder Frachtzahlung für dieses Gewicht erfolgen. Die Sendungen müssen an Eisen oder Stahl erzeugende Hochöfen, auch Siemens-, Martin-, Puddel-, Schweiß- und Elektroöfen in Deutschoberschlesien oder der Tschechoslowakei gerichtet sein. Der Ausnahmetarif wird sogleich bei der Aufgabe der Sendungen angewendet, wenn die Verfrachter der Reichsbahndirektion Oppeln die vorgeschriebene Verpflichtungserklärung überreichen und gleichzeitig eine der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft genehme Sicherheit leisten. Der Tarif gilt von den Stationen Kosel Hafen, Oppeln Hafen und Stettin Hgbf und Freibezirk nach Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Ludwigsglück und Oderberg. Für die gesamten Stationsbeziehungen enthält der neue Tarif Frachtsätze, die gegenüber den bisherigen eine nicht unwesentliche Ermäßigung bedeuten. Für die Verkehrsbeziehung Stettin—Oderberg findet jedoch der Tarif Nr. 30 des deutsch-tschechischen Seehafenverkehrs Anwendung. — Weitere Ermäßigungen treten dadurch ein, daß bei der Steigerung der für den Verkehr von Stettin nach Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz und Ludwigsglück vorgesehenen Mindestmengen auf mindestens 85 000 t die übersteigenden 15 000 t eine Rückvergütung von 10 Rpf, bei Steigerung auf 100 000 t für die übersteigenden 30 000 t ein Frachtnachlaß von 20 Rpf je Tonne im Rückvergütungswege gewährt wird.

— **Geheimrat Schwabach †.** Am 6. Januar entschlief zu Berlin im Alter von 72 Jahren der Geheime Regierungsrat Felix Schwabach. Er gehörte lange Jahre der preußischen Staatseisenbahnverwaltung an, bei der er nacheinander die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektionen in Köln, Altona und Elberfeld bekleidete. Nach seinem Übertritt in den Ruhestand beteiligte sich der Verstorbene an dem politischen Leben und hat sich besonders in der Zeit vor dem Kriege sowohl im Reichstage als auch im Preußischen Abgeordnetenhause einen Namen gemacht. Während des Krieges war Geheimrat Schwabach dem Generalgouvernement in Brüssel zugeteilt. Auch in den folgenden Jahren hat der Verstorbene sich mit großem Interesse an all Fragen der Wirtschaft und der Politik beteiligt. Bekar ist das vom Staatsminister Hoff und dem Verstorben herausgegebene Buch über Amerika, das auf Grund e gehender Studien an Ort und Stelle verfaßt worden ist. enthält insbesondere wertvolle Mitteilungen über d amerikanische Eisenbahnwesen.

Während seiner Amtszeit in der preußischen Eisenbah verwaltung ist der Verstorbene als Dezernent für int nationale Tarife auch weiteren Kreisen der Fachgenossen Auslande bekanntgeworden. Der Verstorbene erfreute si als Kollege und Mensch allgemeiner Wertschätzung.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbah Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Boke berg, bisher bei der Reichsbahndirektion Hannover, Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Stendal 2, Grasse bisher bei der Reichsbahndirektion Oppeln, zur Reichsbah direktion Breslau, Arnold, bisher bei dem Reichsbah Neubauamt Flensburg 1, zur Reichsbahndirektion Altoi und Ebersbach, Leiter des bautechnischen Reichsbah Neubauamts beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Brau schweig, zum Reichsbahn-Betriebsamt Wittenberg sowie d Reichsbahnassessor Hacker, bisher bei der Reichsbah direktion Altona, zur Reichsbahndirektion Erfurt.

In den Ruhestand sind getreten: die Reich bahnamtmänner Vogel, Verwalter des Bahnhofs Ehra und Karl Stephan, Vorstand der Güterabfertigung Che nitz Hauptbahnhof.

Gestorben ist Reichsbahnoberrat Lüdicke, M glied der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Österreich.

— **Einlösung von Privatbahnen.** Die Bundesregieru hat beim Nationalrat eine Gesetzesvorlage eingebracht, w nach die auf Grund von Pachtverträgen von den Bund bahnen auf deren eigene Rechnung betriebenen Priv bahnen, insoweit dies den Bundesinteressen entspricht, mäß den Bestimmungen der Konzessionen einzulösen si ebenso auf die Rechnung der Eigentümer betr benen Privatbahnen, wenn die Entschädigung nicht gröf als die Vorschüsse des Bundes für Garantie oder Betrieb kostenstundung sind.

Ferner ermächtigt das Gesetz den Bund gegen eine die Eigentümer von im Burgenland gelegenen Lokalbahn zu leistende Barentschädigung in der Höhe von 3 % d steuerpflichtigen Verkehrseinnahmen, den Betrieb dies Linien zu übernehmen, so lange diese Eigentüm nicht eine österreichische Konzession erworben haben. A solche Linien haben dann die gesetzlichen Vorschriften konzessionierte Eisenbahnen Anwendung zu finden.

— **Personentarife der Bundesbahnen.** Der seit 1. J nuar 1926 gültige Personen- und Gepäcktarif ist mit Rü sicht auf die zahlreichen seither im Verfügungswege dur geführten Änderungen mit 1. Januar d. J. zur Neuaufla gelangt.

Die Fahrpreise sowie die Beförderungspreise für Hun Reisegepäck und Expreßgut bleiben im allgemeinen unv ändert; nur die Preise für Abonnementskarten werden höht, und zwar die Generalabonnements für 1 Kalenderja um 10 %, für 1 Kalenderhalbjahr um 12 % und für 1 K lendervierteljahr um 15 %, ferner alle 15- und 30tägig Abonnements um 20 %.

Ungarn.

— **Ungarischer Fremdenverkehrsverband.** In der v kurzem abgehaltenen Generalversammlung des ungarisch Fremdenverkehrsverbandes gab der Vorsitzende Präsid Geheimer Rat Dr. Karl v. Némethy einen Überblick der letzten Geschäftsjahr entfalteten Tätigkeit des Verband. Der Verband hat eine ganze Reihe großzügiger Veranst tungen durchgeführt, zahlreiche ausländische Berufsv einigungen mit großer Mitgliederzahl nach Budapest bracht, im Vereine mit den anderen beteiligten Vereinigung die Auslandswerbung zum Besuche organisatorisch geleit durch Auslandsvorträge und Werbeschriften tätige und folgreiche Arbeit geleistet, schließlich die ungarisch-öst

reichische, ungarisch-italienische und ungarisch-südslawische Vereinsgemeinschaften ins Leben gerufen. — Direktor Chefarzt Dr. Béla Tauß hob insbesondere die werktätige Mitarbeit des Vereins „Budapest Bäderstadt" mit dessen Präsidenten, Erzherzog Dr. Josef Franz sowie jene der „Ibus" unter der Leitung des Staatssekretärs Tasnády-Szüts hervor. Hand in Hand mit dem „Donauverband", der „Außenpolitischen Gesellschaft" und dem „Hauptstädtischen Fremdenverkehrsbüro" habe die Tätigkeit des Vereins überall dort eingesetzt, wo es galt, Ungarn neue Freunde zu werben.

Der Presse schulde der Verband besonderen Dank und warme Anerkennung, denn alle diese wertvollen Ergebnisse wären ohne ihre Unterstützung nicht zu erreichen gewesen.

Kopräsident Staatssekretär Tasnády-Szüts erwähnte zum Schluß, daß die Vorarbeiten zur Schaffung einer staatlichen Fremdenverkehrszentrale im besten Gange seien und der Verband deren Verwirklichung mit allen Mitteln anstrebe.

— **Umbau der Budapester Bahnschranken.** Seit Jahren ist die Frage der Bahnschranken, welche die den inneren Teilen der Stadt naheliegenden lebhaften Verkehrsstraßen kreuzen, eine schwierige Aufgabe der Hauptstadt. Die Bahnschranken wurden zu einer Zeit errichtet, als ihre Umgebung noch nicht ausgebaut war, jetzt aber, wo sich die Stadt schon weit über diese ausgebreitet hat, bilden sie ein höchst lästiges Verkehrshindernis. Die Leitung der Hauptstadt ließ nun Pläne darüber ausarbeiten, wie diesem Übel am besten abgeholfen werden könnte. Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium und der Leitung der Staatsbahnen sind bereits im Gange. Der Umbau der Bahnschranken, der die Direktion der Staatseisenbahnen schon seit längerer Zeit beschäftigt, kann auf zweierlei Arten erfolgen: entweder werden die Straßen, welche die Schranken kreuzen unter den Gleisen hindurchgeführt oder die Bahnlinie wird in einen Einschnitt verlegt, den die unverändert bleibenden Straßen mittels einer Brücke kreuzen würden. Diese Veränderungen werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 1928 bewerkstelligt werden.

Luxemburg.

— **Eisenbahnabkommen Luxemburgs mit Frankreich.** Die Angaben in Nr. 36, S. 999, Jahrg. 1927 d. Ztg. vervollständigen wir durch nachfolgende der „Zeitschr. f. d. intern. Eisenb.-Transport" (Bern) entnommene Mitteilungen:

Am 12. März 1927 haben der Minister der öffentlichen Arbeiten der französischen Republik und der Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten, des Handels und der Industrie des Großherzogtums Luxemburg einen Nachtrag zum modusvivendi vom 8. Oktober 1925 betreffend den vorläufigen Betrieb der auf luxemburgischem Gebiet gelegenen Strecken der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn durch die Verwaltung der Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen unterzeichnet.

Nach den Bestimmungen dieser Abmachungen betreibt die Verwaltung der Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen weiterhin die luxemburgischen Strecken nach Maßgabe der am 11. November 1902 zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und dem Deutschen Reich über den Betrieb der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn abgeschlossenen Konvention und nach besonderen Bedingungen, von denen die wichtigsten die nachstehenden sind:

Wenn nach Abzug der Betriebsausgaben und des Kapitaldienstes die Betriebsrechnung einen Einnahmeüberschuß aufweist, so erhält die luxemburgische Regierung die Hälfte davon, die andere Hälfte verbleibt jedoch den Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen. Wenn aber die Betriebsrechnung mit einem Passiv-Saldo schließt, bezahlt die luxemburgische Regierung die Hälfte davon an die betriebführende Verwaltung, welche die andere Hälfte trägt.

Die Vorschriften und die Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Tieren werden mit den auf den Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen geltenden in Übereinstimmung gebracht und gehalten werden. Die genannte Verwaltung wird bemüht sein, den Verkehr auf den luxemburgischen Linien auszubauen und zu verstärken, und ihnen besonders jeden mit den technischen Möglichkeiten zu vereinbarenden Verkehr zu sichern.

Für die auf den luxemburgischen Linien geltenden Tarife dürfen die französischen Steuern nicht erhoben werden. Zu den Tarifen wird jedoch ein Zuschlag in der Höhe dieser Steuern erhoben werden. Dieser Zuschlag soll zur Deckung der Mehrausgaben verwendet werden, die infolge Anwendung des luxemburgischen Personalstatuts notwendig sind.

Die luxemburgische Regierung behält sich das Recht vor, vorübergehend gewisse Tarife im Interesse der nationalen Produktion herabzusetzen und sie wird die Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen für den aus dieser Herabsetzung folgenden Ausfall entschädigen. Sie wird sich ferner dafür einsetzen, daß in Zukunft für die Ersatzstücke, die Brennmaterialien und Materialien aller Art französischen Ursprungs, deren Einführung in das Großherzogtum Luxemburg für den Betrieb der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn nötig ist, Zollfreiheit zugestanden wird.

Die Verwaltung der Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen ist verpflichtet, alle Gleise, Kunstbauten, Bauwerke, das Material und alle Einrichtungen der Strecken der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn gut und entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs, der Sicherheit und des Umlaufs zu unterhalten.

Die Pauschalbeteiligung am Gewinne, wie sie im Übereinkommen von 1902 vorgesehen ist, entfällt.

Übrige europäische Länder.

— **Lokomotivbestellungen der Finnischen Staatsbahnen.** Die Verwaltung der Finnischen Staatsbahnen hat von der Regierung Finnlands die Erlaubnis erhalten 10 Güterzuglokomotiven im Auslande zu bestellen. Die Bestellung soll unter der Bedingung erfolgen, daß die Preise einschließlich Zoll- u. a. Gebühren nicht diejenigen Preise übersteigen, die in letzter Zeit den einheimischen Lokomotivfabriken für die entsprechenden Arten bezahlt worden sind sowie daß die ausführende Firma Sicherheit leistet, daß die Lokomotiven Anfang Juni 1928 in finnischem Hafen geliefert und am 1. darauffolgenden Juli vollständig montiert worden sind.

— **Der Speisewagenverkehr in den baltischen Staaten und Finnland.** Laut Vertrag hat die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft in den baltischen Staaten und in Finnland das Alleinrecht des Speisewagenbetriebes. Diese Rechte hat die Gesellschaft auch in Lettland und Litauen ausgenutzt. Die Speisewagen verkehren zurzeit in den internationalen Tageszügen Riga—Berlin, Nr. 11/12 und 21/12, zwischen Riga und Wirballen. In Finnland verkehren die Speisewagen auf den Strecken: Helsingfors—Åbo, Helsingfors—Karis, Helsingfors—Wiborg und Helsingfors—Tammerfors. Estland hat zurzeit keinen Speisewagenverkehr.

— **Über den Ankauf von Lokomotiven und Triebwagen für Estland.** Bekanntlich plante die estländische Eisenbahngeneraldirektion im kommenden Wirtschaftsjahr 1928/29 fünf neue schmalspurige (750 mm) Lokomotiven zu erwerben. Gegenwärtig hat die Budgetkommission die Anschaffung dieser Lokomotiven auf 4 Stück herabgesetzt. Dagegen werden für das nächste Wirtschaftsjahr als Anschaffung sechs neue Lokomotiven vorgesehen. Für die erwähnten vier Lokomotiven ist ein Kredit von 160 000 estländische Kronen zugesprochen worden. Abgesehen von den Lokomotiven ist noch ein weiterer Benzoltriebwagen als Neuanschaffung vorgesehen. Zwei solcher Wagen befinden sich bereits im Bau. Die Lokomotiven und die Maschinenanlagen für die Triebwagen werden aus dem Auslande bezogen.

— **Die Investitionen der Estländischen Staatsbahnen im Budgetjahr 1928/1929.** Der Eisenbahnrat der Estländischen Staatsbahnen sieht im kommenden Budgetjahr folgende wichtige Neuanschaffungen vor: Bestellung von 5 neuen schmalspurigen Lokomotiven schwerer Bauart für den Eilzugverkehr, Zentralisierung der Signale und Weichen, Bau von Stellwerken in Reval, Umbau mehrerer Bahnhofsgebäude, Bau von Brücken und eines Bahnhofstunnels, Erweiterung der Vorortlinie Reval—Nömme durch ein zweites Gleispaar, Bau von 50 gedeckten und 10 offenen Güterwagen sowie von 5 Kühlwagen zur Beförderung leichtverderblicher Nahrungsmittel. Die Wagen sollen im Inlande, und zwar in den Eisenbahnwerkstätten in Reval erbaut und die neuen Lokomotiven, Signal- und Stellwerkanlagen im Auslande bestellt werden.

— **Das lettländische Eisenbahngesetz in deutscher Übersetzung.** Das am 1. September 1927 in Kraft getretene neue Eisenbahngesetz, das das alte russische Bahnreglement abgelöst hat und vom letzteren auch in wesentlichen Punkten abweicht, ist vom Sekretär des Libauer Börsenkomitees, K. Janschewsky, ins Deutsche übertragen worden.

— **Änderungen im polnischen Gütertarif.** Mit der Herausgabe eines neuen Gütertarifverzeichnisses sind am 1. Januar verschiedene Veränderungen in den Frachtsätzen eingetreten. Von den wichtigsten Änderungen, die sich auf die Ausfuhrtarife beziehen, sind folgende zu nennen: Im Ausnahmetarif XIII für die Ausfuhr von Holzmaterialien werden für unbearbeitetes Holz die bisherigen Bestimmungen über die Tarifierung von Durchgangssendungen den Beförderungstarifen für Holzausfuhrsendungen gleichgestellt. Dadurch erfährt der Durchfuhrtarif eine Verbilligung durch Einbeziehung in eine niedrigere Klasse. Andererseits wird die bisherige 10prozentige Ermäßigung für die Ausfuhr bestimmter Partien (mindestens 2500 t innerhalb 30 Tagen) bearbeiteten Holzes aufgehoben. — Im Ausnahmetarif für die Zementausfuhr wird eine erleichterte Berechnungsart für ganze Züge nach den Grenzstationen Grajewo (Ostpreußen) und Turmont (Litauen, Lettland) eingeführt. — Für die seewärtige Kohlenausfuhr werden die ursprünglich nur bis zum Jahresende festgelegten Frachtermäßigungen bis zur Beendigung der polnischen Gütertarifreform verlängert.

— **Der Einnahmevoranschlag der polnischen Staatsbahnen.** Die „Polonia“ läßt sich aus Kreisen des Verkehrsministeriums berichten, daß der Reingewinn der polnischen Staatsbahnen für das laufende Jahr auf 250 Mill. Zloty veranschlagt wird. Hiervon sollen 83 Millionen zur Erhöhung der Löhne und Gehälter und 183 Millionen für Eisenbahninvestitionen dienen.

— **Bahnbau Ostoberschlesien—Danzig mit Hilfe einer inneren Anleihe.** Warschauer Meldungen zufolge, plant die polnische Regierung die Aufnahme einer inneren Prämienanleihe in Höhe von 100 Mill. Zloty. Ein Teil der Mittel aus dieser Anleihe soll zur Finanzierung des Bahnbaus Ostoberschlesien—Danzig (Gdingen) bestimmt werden.

— **Erleichterungen im russischen Durchgangsverkehr.** Das Handelskommissariat der Sowjetunion gibt bekannt, daß mit sofortiger Wirkung der Durchgangsverkehr durch die Sowjetunion für alle Länder, die mit der Sowjetunion in einem Vertragsverhältnis stehen, wie z. B. Deutschland, Italien, Türkei, China, Lettland usw. genehmigungsfrei ist. Waren aus solchen Ländern können auf bestimmten Verkehrslinien in beliebiger Menge durchgeführt werden. Unzulässig ist der Durchgangsverkehr lediglich über die Häfen von Murmansk, Archangelsk und Wladiwostok nach dem südlichen Fernöstlichen Gebiet. Sämtlichen Waren müssen Ursprungszeugnisse beigefügt werden, die von den Handelsvertretungen ausgestellt werden.

— **Neue tschechoslowakische Eisenbahn-Gütertarife.** Am 1. Januar 1928 treten im Bereiche der tschechoslowakischen Staatsbahnen neue Gütertarife in Kraft. Der gesamte Stoff ist nur in zwei Heften (bisher waren es drei) verarbeitet. Heft 1 enthält allgemeine Bestimmungen und die Güterklassifikation. Die letztere zeichnet sich gegenüber der bisherigen dadurch aus, daß bei jedem Gut angegeben ist, wie es bei Auflieferung als Frachtgut, und wie es bei Auflieferung als Eilgut tarifiert. Um den Güterverkehr richtig statistisch erfassen zu können, sind alle Güter mit einer besonderen Ziffer versehen.

Heft 2 enthält die Bestimmungen über die Frachtermittlung und weiter die Gebührenberechnungstafeln aller Regelklassen und Ausnahme-Tarife. Mit dem bisherigen System der Einteilung der Tarifklassen und Spezialtarife wurde gebrochen und an ihre Stelle sind die Klassen I bis XX gesetzt. Außerdem wurden für gewöhnliches Eilgut (Ro) besondere Frachtsätze geschaffen je nach dem es sich um Stückgut (Ro) oder um mindestens 5000 kg (Ro 5) oder um mindestens 10 000 kg (Ro 10) handelt. Eine gleiche Einteilung ist auch für ermäßigtes Eilgut (Rz) getroffen worden. Auch hier unterscheidet man je nach der Gewichtsmenge dreierlei Arten von Frachtsätzen: für Rz. Rz 5 und für Rz 10. Auch bei sperrigen Gütern gibt es dreierlei Gruppen von Frachtsätzen, die unter der Bezeichnung N 1, N 2 und N 3 angeführt sind. Die Zahl der Regelklassen I bis XX ist deshalb so hoch, weil aus den bisherigen 34 Ausnahmetarifen im ganzen 10 in die neuen Regelklassen übernommen worden sind. So ist z. B. der Ausnahmetarif 1a und 2a für Kohle und Koks von Stationen der Gewinnungsorte entfallen; ebenso ist der Ausnahmetarif 3a und 3b gestrichen worden, dann die Ausnahmetarife 7 für Salz, 21a für Möbel, 21b für Holzartikel, 24 und 25 für Steine, und 26 für Glasbruch und Ziegel. Der neue Tarif hat die allseits angestrebte Durchrechnung der Frachtsätze bei Sendungen von Stationen der Hauptbahnen nach solchen der Lokalbahnen nicht gebracht. Es wurde vielmehr an der seit 1. Oktober 1927 eingeführten Kürzung der für die beteiligten Strecken gültigen Frachtsätze um 20 bis 100 Heller festgehalten. Eine wesentliche Verbilligung der Frachten ist durch diese Tarifreform nicht eingetreten. Die neuen Tarifbehelfe haben gegenüber den bisherigen nur in formaler Beziehung gewisse Vorteile gebracht.

— **Einlösung der Markprioritäten in der Tschechoslowakei.** Auf Grund des neuen Gesetzes über die Einziehung der alten Eisenbahnprioritäten (siehe Nr. 48, S. 1528, Jahrg. 1927 der Ztg.) werden die Markprioritäten nur mit 2½ % des Nennwertes eingelöst, so daß für 100 Mark Nennwert ungefähr 20 Kc vergütet werden. In der Begründung zu diesem Gesetz wird darauf hingewiesen, daß Deutschland seine eigenen Vorkriegsanleihen bloß mit 2½ % aufwerte. In den in Deutschland gegen diesen Entwurf erhobenen Vorstellungen wurde betont, daß die 2½prozentige Aufwertung bloß für Neubesitzer gelte, während der Altbesitz mit 12½ %, hypothekarisch sichergestellte Schulden mit 15 bzw. 25 % aufgewertet würden. Gleichzeitig wurde besonders betont, daß es sich bei den in Betracht kommenden Eisenbahnprioritäten hauptsächlich um Altbesitz handle und daß daher die 2½prozentige Vergütung unzulänglich sei. Diese Bemühungen verdichteten sich schließlich zu einem Ersuchen der Beteiligten an die deutsche Regierung, bei der tschechoslowakischen Regierung vorzusprechen.

Vor den Weihnachtsfeiertagen hat nun die deutsche Gesandtschaft in Prag amtliche Schritte eingeleitet, indem sie namens der Reichsregierung beim tschechoslowakischen Ministerium des Äußeren eine Protestnote gegen den Gesetzentwurf überreichte und um die Anbahnung neuer Verhandlungen mit den Gläubigerverbänden ersuchte. Diese Note wurde bisher von amtswegen noch nicht beantwortet, doch fand gelegentlich der Überreichung ein mündlicher Meinungsaustausch statt, bei welchem der tschechoslowakische Standpunkt angeblich genau bestimmt wurde. Die Tschechoslowakei vertritt nach einer dem „Prager Tagblatt“ zugekommenen Mitteilung den Standpunkt, daß früher vereinbart worden sei, man wolle die Entscheidung der Reparationskommission abwarten. Diese sei inzwischen getroffen worden und überdies hätten die deutschen Gerichte Urteile im Sinne der Entscheidung der Reparationskommission gefällt. Auf Grund dieser Urteile sei die tschechoslowakische Regierung zur Ausarbeitung des Gesetzentwurfes geschritten und habe, trotzdem die Reparationskommission entschieden hat, daß es sich um Papiermark handle, eine freiwillige Aufwertung von 20 Kronen für 100 Mark angeboten. Hierbei sei die tschechoslowakische Regierung von dem Standpunkt ausgegangen, daß den Prioritäten eine Einlösung im Verhältnis des zur fraglichen Zeit gültigen Markkurses aus moralischen Erwägungen zustehe. Da durch die letzte Entwicklung die Voraussetzungen für die von der Regierung vorgeschlagene Regelung nicht geändert worden seien, sei der Entwurf ohne vorangehende Verhandlungen mit den Gläubigerverbänden und der deutschen Regierung dem Parlament vorgelegt worden. Die amtliche Vorsprache der deutschen Regierung sei gerade zur Zeit der Behandlung des Entwurfes in der Vollversammlung des Parlaments erfolgt; die Tschechoslowakei habe es daher aus technischen Gründen ablehnen müssen, in neue Verhandlungen einzugehen.

Dieser auch in anderen tschechoslowakischen Blättern verbreiteten Mitteilung steht jedoch die Tatsache entgegen, daß die Protestnote nicht vor den Weihnachtsfeiertagen, sondern schon am 12. Dezember dem tschechoslowakischen Außenministerium überreicht wurde, also vor Verabschiedung des Gesetzentwurfes in der Abgeordneten-

kammer. Eine sachliche Beantwortung der deutschen Note ist bisher nicht erfolgt und auch bei der Überreichung wurde nicht in das Meritum eingegangen, sondern lediglich die formale Seite besprochen. Daher kann auch von einer bereits erfolgten Ablehnung der deutschen Wünsche nicht die Rede sein. Die deutschen Wünsche werden vielmehr nach der deutschen Zeitung „Bohemia" nachdrücklichst weiter verfolgt werden und ihre Erledigung oder Nichterledigung wird sich wohl auch in den kommenden Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland widerspiegeln. Vorläufig ist der Gesetzentwurf nur in der Abgeordnetenkammer verabschiedet worden, während zu seiner Gesetzwerdung noch die Beratung im Senate erforderlich ist. Der Senat wird nicht vor der zweiten Hälfte Januar zusammentreten, so daß für die von der deutschen Regierung geforderten Verhandlungen genügend Zeit ist.

— **Zugunfall auf der Rhätischen Bahn.** Am Silvesterabend 1927 ereignete sich auf der Strecke Chur—St. Moritz ein Zugunfall, der verhältnismäßig noch gut ablief. Der Schnellzug 92, der St. Moritz um 18.45 Uhr verläßt, soll fahrplanmäßig mit dem Personenzug 63, der in Chur um 17.26 Uhr abfährt, in Bergün kreuzen. Die Kreuzung sollte jedoch diesmal wegen Verspätung des Schnellzuges erst in einer weiter nach St. Moritz zu gelegenen Station stattfinden. Diese Station, Muot, wurde aber aus noch nicht völlig geklärten Gründen — anscheinend überfuhr der Schnellzug das dortige Haltsignal — von diesem Zug durchfahren, und er stieß sodann auf den von Bergün kommenden Personenzug. Da auf diesem wohl das Herannahen des Schnellzugs bemerkt worden und auch auf dem Schnellzug in letzter Minute noch gebremst worden war, scheint der Zusammenstoß (der Schnellzug hatte zwei Lokomotiven) doch verhältnismäßig milde gewesen zu sein; jedenfalls kamen Reisende nicht zu Schaden. Vom Personal wurden drei Beamte, davon einer schwer, verletzt. Der Materialschaden, den die Rhätische Bahn erlitt, ist beträchtlich. Dank des energischen Eingreifens der Hilfsmannschaft konnte schon am 1. Januar abends der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden.

Fremde Erdteile.

— **Zum Bau der Turkestan-Sibirien-Eisenbahnlinie.** Im Bereich der Station Lugowaja werden in der Richtung nach Tschopkar auf einer Strecke von 50 km Gleise gelegt. Zwischen Tsunagatsch—Alma—Ata—Ilijsk ist die Fernsprechverbindung bereits hergestellt. Im südlichen Bahnbaubezirk der Turkestan-Sibirien-Eisenbahn werden im Jahre 1928 etwa 8000 Arbeiter eingestellt.

Nach weiteren sowjetamtlichen Angaben verliefen die Bauarbeiten an der Turkestan—Sibirien—Eisenbahnlinie im Wirtschaftsjahr 1926/27 im allgemeinen normal. Von Semipalatinsk aus sind 150 km provisorische Schienen gelegt worden. Im südlichen Teil der Linie konnten die Bauarbeiten wegen der noch ungelösten Frage der Trassierung nicht in vollem Umfange durchgeführt werden. Im neuen Wirtschaftsjahr 1927/28 soll im Norden die Strecke bis Sergiopol, im Süden eine Strecke von 156 km gelegt werden. Für die Finanzierung der Bauarbeiten im Wirtschaftsjahr 1927/28 sind insgesamt 40 Mill. Rubel vorgesehen. Der Bau der ganzen Linie soll in vier Jahren beendet werden.

— **Lieferung von rollendem Material für die Südmandschurische Eisenbahn.** Die japanische Eisenbahnkommission, die sich bis vor kurzem in London zwecks Unterbringung von Bestellungen für die Südmandschurische Eisenbahn aufhielt, hat die Verhandlungen mit den englischen Lieferfirmen abgebrochen und England verlassen. Der Bedarf der Südmandschurischen Bahn an Lokomotiven ist noch nicht gedeckt. Es heißt, daß die japanische Abordnung die Absicht habe, die in England nicht untergebrachten Lokomotivbestellungen an deutsche Lokomotivwerke zu vergeben. Einzelheiten über die Gründe der unterbrochenen Verhandlungen sind bisher nicht bekannt geworden.

— **Bau eines zweiten Gleises der Peking—Mukden Bahn.** Amtlich wird mitgeteilt, daß die Verwaltung der Peking—Mukden Bahn den Bau eines zweiten Gleises beabsichtigt. Ein entsprechender Entwurf ist bereits fertiggestellt worden. Danach wird die ganze Strecke in drei Bezirke eingeteilt.

Rechtspflege.

— **Hat das Internationale Übereinkommen für den Güterverkehr in der Tschechoslowakei Gesetzeskraft?** Der Oberste Gerichtshof in Brünn macht in seiner Entscheidung vom 22. September 1927, ROI 2018/26. I. zu dieser Frage folgende Ausführungen:

Indem der Kläger sich auf die Rechtsauffassung des im Prozesse vernommenen Sachverständigen stützt, welche allerdings für das Gericht unverbindlich ist, bestreitet er mit Unrecht die Gültigkeit dieser im Verordnungsblatt für Eisenbahn und Schiffahrt vom 16. August 1923 Nr. 65/66 veröffentlichten Tarifbestimmungen, weil sie angeblich im Widerspruch mit Art. 12 IÜ. steht, und deshalb im Sinne des Art. 4 IÜ. nichtig ist. Die tschechoslowakische Republik hat sich zwar im Art. 20 des Friedensvertrages von St. Germain verpflichtet, zum Berner Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den internationalen Eisenbahn-Gütertarif beizutreten, aber weder ihr Beitritt noch das Übereinkommen selbst wurden in der Sammlung der Gesetze und Verordnungen veröffentlicht, wie es die Verfassung und das Gesetz vom 13. März 1919 Nr. 139 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen vorschreiben. Erst mit Gesetz vom 14. Juli 1927 Nr. 110 der Slg. wurde festgesetzt, daß dem neuen internen Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen Gesetzeskraft zuteil wird, allerdings erst nach dessen Veröffentlichung. Wenn also heute schon auf den tschechoslowakischen Frachtbriefen für den internationalen Verkehr gedruckt steht, daß die Beförderung auf Grund des IÜ. und der Festsetzungen in den Eisenbahn-Verkehrsordnungen und -Tarifen der beteiligten Bahnen vorgenommen wird, geschieht dies nicht deshalb, weil das IÜ. die Gültigkeit eines Gesetzes hätte, welches allerdings durch eine bloße Tarifkundmachung nicht geändert werden könnte, sondern deshalb, weil die Staatsbahnverwaltung durch besondere Verträge mit einzelnen Staaten sich darüber geeinigt hat und weil sie den Inhalt dieser Verträge als Tarifvorschrift im Verordnungsblatt für Eisenbahn und Schiffahrt veröffentlicht hat. Die Beilage A zum Wirtschaftsabkommen zwischen der tschechoslowakischen und deutschen Regierung vom 29. Juni 1920 Nr. 350/32 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen bestimmt, daß für die Beförderung zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland unverändert das IÜ. gilt, und daß die Eisenbahnverwaltungen die gegenseitigen Beziehungen auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der gleichzeitigen Verkehrs- und Beförderungsverhältnisse regeln werden. Eine Folge dieser Vereinbarung war nicht nur, daß mit Kundmachung im Verordnungsblatt für Eisenbahn und Schiffahrt vom 15. Februar 1922 Nr. 13 das IÜ. als Vertragsrecht für den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Staaten erklärt wurde, insoweit in der Kundmachung keine anderen Bestimmungen enthalten waren, sondern auch daß infolge des katastrophalen Sturzes der deutschen Mark in der zweiten Hälfte des Jahres 1923 in beiden Staaten die Bestimmung als eine Tarifvorschrift veröffentlicht wurde, laut welcher Sendungen im voraus nicht ausbezahlt (frankiert) werden dürfen. Über deren Gültigkeit kann kein Zweifel bestehen.

Landgerichtsdirektor Dr. Loening, Berlin, ein Kenner des internationalen Eisenbahnrechts (vgl. Besprechung seines Kommentars zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Nr. 44, Jahrgang 1927, Seite 1226), wird in der nächsten Nummer dieser Zeitung zu vorstehenden Ausführungen des Obersten Gerichtshofes in Brünn Stellung nehmen.

Bücherschau.

— **Gemeinfaßliche Darstellung der gesamten Schweißtechnik.** Von Oberregierungsbaurat a. D. P. Bardtke, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Wittenberge. Din A 5, VIII/280 Seiten mit 250 Textabbildungen.

Preis in Ganzleinen gebunden 12,50 RM, für VDI-Mitglieder 11,25 RM. — 1927. — VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.

Es war ein weiter und beschwerlicher Weg zurückzulegen, ehe man von der Jahrhunderte alten sogenannten Feuer- oder Hammerschweißung zur Wassergasschweißung und über dem Gießereischweißverfahren schließlich zur heutigen Schmelzschweißung und Preßschweißung gelangte, die bis vor garnicht langer Zeit als eine nur wenigen vertraute Kunst betrachtet wurde. Erst in den letzten Jahren hat die Schweißtechnik weiteste Verbreitung gefunden. Anfangs nur bei Ausbesserungsarbeiten angewandt, hat sich das neuzeitliche Schweißen nunmehr auf den verschiedensten Gebieten der Technik als wertvolles Konstruktionsmittel anstelle der Nietung, Verschraubung, Hartlötung und Feuerschweißung immer mehr eingebürgert. Der Verfasser war sich offenbar klar darüber, daß die bisherige Literatur über den Gegenstand große Lücken aufweist. Die bisher erschienenen Bücher befaßten sich in der Regel in erschöpfender Weise nur mit dem einen oder anderen der neuzeitlichen Schweißverfahren; manche an sich wertvolle Abhandlung kann leider nur von einem technisch genügend vorgebildeten Leserkreis verstanden werden.

Mit der stürmischen Entwicklung der Schweißtechnik hat nun aber die Ausbildung von Schweißern, Meistern und Ingenieuren nicht Schritt gehalten. Nur wenig Gelegenheit bietet sich zur Fortbildung auf diesem Gebiete in Lehrkursen und dergleichen. Hier will das vorliegende Buch Abhilfe schaffen. Es soll den Anfänger in das gesamte Gebiet der Schweißtechnik einführen, ohne daß technische Kenntnisse außer solchen ganz allgemeiner Art, für ihn erforderlich sind. Deshalb hat der Verfasser mit bestem Erfolge eine gemeinfaßliche Darstellung gewählt, die auch dem Schweißer, Meister und Schüler der Fortbildungsschule usw. verständlich sein muß. Mit welcher Gründlichkeit das Buch abgefaßt ist, lehrt ein Blick auf das Inhaltsverzeichnis. Meisterhaft klar bei aller Kürze sind, um nur ein Beispiel herauszugreifen, der elektrische Strom und die elektrischen Stromerzeuger erläutert. Da das Buch alle Schweißverfahren nebeneinander und miteinander ohne Voreingenommenheit behandelt, ist es dem Leser möglich, die Vorteile und Nachteile der einzelnen Schweißverfahren zu erkennen; er erfährt welches Verfahren für bestimmte Fälle das zweckmäßigste ist.

Aber nicht nur dem Anfänger, auch so manchem, mitten in der Schweißtechnik stehenden erfahrenen Schweißingenieur und Fabrikleiter wird das Studium des Buches Nutzen bringen. Wird doch hier u. a. über die geschichtliche Entwicklung der Schweißtechnik, ihre Anwendungsgebiete und über die wichtigsten Eigenschaften der Metalle, der verschiedenen Gase, des elektrischen Stromes der Aluminothermie usw. berichtet.

Den Kern des Buches bilden naturgemäß die Ausführungen über Geräte und Maschinen sowie die Anleitungen zur Vorbereitung und Ausführung der Schweißung. Mitteilungen über ausgeführte Prüfungen, eine Anleitung zu einfachen Werkstattsversuchen und metallographische Untersuchungen sowie wirtschaftliche Vergleiche zwischen den einzelnen Schweißverfahren und der Nietung, Hartlötung usw. bilden wertvolle Ergänzungen. Ein besonderer Abschnitt ist dem Brennschneiden, d. h. dem Schneiden mit Gas und dem Schneiden mit dem elektrischen Lichtbogen gewidmet. Auch über Unfallverhütung ist das nötige ausgeführt.

Bei Abfassung des Buches kam dem Verfasser der Erfahrungs- und Meinungsaustausch sehr zu statten, den ihm durch seine Zusammenarbeit mit den bedeutendsten Fachleuten des neuen Gebietes im Fachausschuß für Schweißtechnik beim VDI. zur Verfügung stand und schließlich seine eigenen Erfahrungen in der ihm unterstellten Schweißtechnischen Versuchsanstalt der Reichsbahn, die bekanntlich alle Neuerungen des Gebietes prüft, und an den meisten Forschungsarbeiten des Fachausschusses beteiligt gewesen ist.

Alles in allem, ein klar und mustergültig abgefaßtes Lehrbuch zum Selbstunterricht und ein zuverlässiges Nachschlagebuch. Seine Benutzung wird durch ein alphabetisch geordnetes Sachregister erleichtert. Die drucktechnische Ausstattung des Buches ist ersktlassig. W. M.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 30. Dezember 1927 verstarb in Erfurt an den Folgen eines Schlaganfalles

Abteilungsdirektor a. D.

Herr Eduard Krüger

im Alter von 72 Jahren.

Über 41 Jahre hat der Verstorbene seine ganze Kraft dem Dienst der Preußischen Staatsbahn und zuletzt der Reichsbahn gewidmet.

Im Bezirk der Reichsbahndirektion Erfurt wirkte er vom 1. Oktober 1905 bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 31. Juli 1921, zunächst als Vorstand der Betriebsinspektion Koburg, dann seit 1907 als Mitglied der Eisenbahndirektion, seit 1916 als Oberbaurat und zuletzt als Abteilungsdirektor und erster Vertreter des Präsidenten. In allen diesen Stellungen hat er durch vorbildliche Pflichttreue und unermüdliche Arbeitsfreudigkeit der Eisenbahnverwaltung hervorragende Dienste geleistet. Durch sein liebenswürdiges Wesen und seine vornehme Gesinnung hat er sich die Achtung und Wertschätzung aller erworben.

Wir werden ihm stets ein treues Andenken bewahren.

Erfurt, im Januar 1928. (36)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Erfurt.

2. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4 a).
Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Tfv. 6

Im Heft C Ib treten bei der Ar
stadt—Ichtershausener Eisenbahn, Su
talbahn, Worms—Offsteiner Eisenbah
und bei Norderney Änderungen ein. I
Heft D werden ebenfalls Angaben b
Alt Utka, Barntrup, Berlin Nordbf
Borkum (Insel), Breslau Ost, Deutsc
Eylau, Ettenheimmünster, Flensbur
Gehrenrode, Gernrode (Harz), Härstm
Lippe), Horstmar (Bez. Münste
Magdeburg Neustadt, Metten und Schö
hagen geändert. Näheres enthält der a
12. Januar 1928 erscheinende Tarifanzei

Berlin, den 7. Januar 1928. (6
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 19
werden im Ausnahmetarif 160 (Gl
und Glaswaren zur Ausfuhr) die St
tionen Selb-Plösberg, Selb Stadt ur
Waldenburg-Altwasser als Versandst
tionen nachgetragen. (5

Berlin, den 5. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heute verschied nach kurzer schwerer Krankheit

Regierungsbaurat a. D.

Herr Reichsbahnrat Max Säufferer

im 47. Lebensjahre.

Der Verstorbene gehörte seit 1904 der Eisenbahnverwaltung, und zwar lange Jahre der Württembergischen Staatsbahn und seit 1. März 1925 der Reichsbahndirektion Trier an. Er hat in allen Dienststellungen, zuletzt in seiner Tätigkeit als Leiter der Brückenbauten in Eller a. M. und Bullay durch vorbildliche Pflichttreue und durch seinen lauteren Charakter die dauernde Wertschätzung seiner Mitarbeiter erworben. Der Tod hat der Reichsbahn einen wertvollen Beamten entrissen, dessen weiteres Wirken noch die schönsten Erfolge erhoffen ließen.

Wir werden das Andenken des Verstorbenen dankbar in Ehren halten.

Trier, den 7. Januar 1928. (63)

Der Präsident.
Namens der Reichsbahndirektion Trier.

Am 31. Dezember 1927 starb in Potsdam der

Geheime Baurat i. R.

Herr Paul Schumacher

im 82. Lebensjahr.

Der Verstorbene gehörte vom Jahre 1888 ab bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand im Jahre 1915 der Reichsbahndirektion Berlin an, zuletzt als Vorstand des damaligen Werkstättenamtes Potsdam.

Durch sein reiches Fachwissen, seinen lauteren Charakter und treue Pflichterfüllung hat er sich in seinem jahrelangen Wirken die Anerkennung und Verehrung seiner Vorgesetzten, Mitarbeiter und Untergebenen erworben.

Ein ehrendes Andenken wird ihm immer bewahrt bleiben.

Berlin, den 2. Januar 1928. (43)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

Am 30. Dezember 1927 verstarb nach schwerer Krankheit der

Eisenbahnverkehrsdirektor

Herr Julius Peres

im 65. Lebensjahr.

Verkehrsdirektor Peres, der seit 1880 bei verschiedenen größeren Privateisenbahnen im Reiche tätig gewesen war, trat im Jahre 1902 in den Dienst der Eisenbahn-Gesellschaft Altona—Kaltenkirchen—Neumünster, wo er bis zu seiner Erkrankung im Jahre 1926 in leitender Stellung tätig war.

Manche segensreiche Entwicklung dankt die Bahn der seltenen Pflichttreue und dem umfangreichen Wissen des Heimgegangenen.

So wird Herr Peres allen denen, die ihn kennen gelernt haben, als ein mit Gaben des Geistes und des Herzens reich bedachter Mensch in Erinnerung bleiben.

Wir werden sein Andenken immer in Ehren halten. (61)

Die Direktion.
Eisenbahn-Gesellschaft Altona—Kaltenkirchen—Neumünster.

ütertarif der Saarbahnen, Teil III, vom 1. Januar 1928.

Am 1. Januar 1928 ist der Teil III des ütertarifs der Saarbahnen neu ausgege-n worden. Die Neuausgabe enthält nderungen und Ergänzungen der ört-hen Bestimmungen, des Ausnahme-rifs 7 für Düngemittel und des Neben-bührentarifs. (57)

Änderungen der Entfer-ungen und Frachtsätze ind durch die Neuausgabe icht eingetreten.

Durch den neuen Tarif wird der Güter-rif der Saarbahnen, Teil III vom April 1926 nebst Nachträgen I—VI und den Verfügungen im Tarif- und Verkehrsanzeiger aufgehoben.

Der Tarif kann zum Preise von 5 frs. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden. Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 3. Januar 1928.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1928 wird Kreuz Grenze in den Geltungsbereich der Abteilung XXXV im Verkehr mit Stettin einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (35)

Altona, den 5. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1928 tritt der Ausnahmetarif 174 für Zucker zur Ausfuhr nach der Schweiz in Kraft.

Berlin, den 7. Januar 1928. (65)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1928 wird in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel unter den Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. die Station Wolmirstedt einbezogen.

Berlin, den 7. Januar 1928. (64)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1928 wird die Station Wurlitz der Reichsbahndirektion Regensburg in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Erfurt, den 10. Januar 1928. (68)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 werden im Ausnahmetarif 173 für Malz zur Ausfuhr unter Abschnitt A des Geltungsbereichs die Stationen Bad Kreuznach Gbf. und Ingelheim als Versandstationen nachgetragen.

Berlin, den 5. Januar 1928. (60)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1928: Änderungen im Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 20 und 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. Januar 1928. (62)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit von 12. Januar 1928: Aufnahme von Bormineral, rohes, in den A.T. 95.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. Januar 1928. (67)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Reichsbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1928 wird der Artikeltarif Nr. 20 ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 5. Januar 1928. (66)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1928 wird der Tarif Nr. 109 für Stärke (auch Schlammstärke) feuchte und getrocknete und Dextrin eingeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (38)

Dresden, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1928 wird der Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu und Torfmull im Empfange auf die Übergangsstationen der trockenen deutschen Reichsgrenze ausgedehnt. (37)

Berlin, den 29. Dezember 1927.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2. (Verkehr Deutsche Seehäfen – Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1928 werden für frisches Obst und Südfrüchte drei neue Abteilungen im S. D. 2 eingeführt, in denen für den Verkehr mit den an der Ostsee gelegenen ausländischen Staaten A-Sätze und für den Verkehr mit den übrigen Ländern B-Sätze vorgesehen sind. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (56)

Altona, den 6. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Ab 23. Januar 1928 wird die Station Ruhleben in den Tarif aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Januar 1928. (39)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif K 31.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 tritt der Ausnahmetarif K 31 für Rohkupfer in Kraft. (49)

Berlin, den 4. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 treten bei der Station Haigerloch der Hohenzollerischen Landesbahn sowie bei den Stationen Chemnitz Beyerstraße und Crimmitschau-Wahlen Änderungen der Zuschläge in Kraft.

Näheres enthält der am 5. Januar 1928 erscheinende Tarifanzeiger. (51)

Berlin, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordische Kohlentarife.

Ab 16. Januar 1928 wird das Warenverzeichnis der Tarife und der Ausnahmetarife 2 ergänzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (40)

Altona, den 2. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4b). Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Tfv. 6).

Bei Kolberg Vbf. und Nürnberg Viehhof werden Gebühren ermäßigt.

Ferner ist die Nauendorf – Gerlebogker Eisenbahn am 1. Januar 1928 von der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. in Berlin übernommen. Nähere Angaben enthält der am 9. Januar 1928 erscheinende Tarifanzeiger. (58)

Berlin, den 4. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Stationen Fraustadt, Guhrau, Schrepau und Wabern (Bez. Kassel) als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (45)

Berlin, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 wird in den Ausnahmetarif 5 a für rohe Bruchsteine die Station Freital-Potschappel als Versandstation einbezogen.

Berlin, den 4. Januar 1928. (44)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 wird in dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 2d für Haus- und Straßenkehricht als Empfangsstation Schöningen Privatb. nachgetragen. Gleichzeitig wird im Heft C Ib ein Zuschlag eingeführt. (46)

Berlin, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 5h für Quarzit einige sächsische Versandstationen mit Stationsfrachtsätzen einbezogen. (47)

Berlin, den 2. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1928 wird in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Station Lübz als Versandstation zu Ziffer 3 B usw. einbezogen.

Berlin, den 5. Januar 1928. (48)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ic (Tfv. 4b).

Bei Tetschen werden die Überfuhrgebühren geändert. Näheres enthält der am 5. Januar 1928 erscheinende Tarifanzeiger. (50)

Berlin, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März wird in den Ausnahmetarifen 159 pier usw. zur Ausfuhr) und 161 (waren zur Ausfuhr) die Station F i. Wald als Versandstation gestrich

Berlin, den 4. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch - Bayerischer Güterver

Mit Gültigkeit vom 2. Januar werden die Stationen Krailing-Prac bach, Patersdorf, Pfahl, Prünst Tresdorf der Privatlokalbahn Gotte – Vichtach – Blaibach (Ndb.) in direkten Verkehr aufgenommen. Näh im Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Erfurt, den 5. Januar 1928.
Deutsche Reichbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Bei den Bestimmungen für Franl (Main) und Rossenbach treten e Änderungen ein.

Näheres enthält der am 5. Januar erscheinende Tarifanzeiger.

Berlin, den 31. Dezember 1927.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr Verkehr Deutsche Seehäfen – Deut tschechoslowakische Grenzüberga stationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar wird ein neuer Durchfuhrausnahme S. D. Nr. 6 herausgegeben. Näh durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 9, Heft B. Entfernungen für Binnen- und Wechselverkehr der heren Preußisch-Hessischen usw. Sta und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1 werden die im Nachtrag 23 zum T heft B I 1 vom 1. Februar 1924 öffentlichten Tarifentfernungen für Binnengüterverkehr der Niederb nimer (früher Reinickendorf – Liel walde – Groß Schönebecker) Eis bahn ermäßigt. Die neuen Ent nungen werden in Nr. 5 des Tarif- Verkehrsanzeigers für den Güter- Tierverkehr der Deutschen Reichsb und der deutschen Privateisenbah bekanntgegeben.

Berlin, den 3. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1 wird ein Ausnahmetarif für rohes Ei von Ehlershausen nach Dollbergen geführt.

Näheres im Tarif- und Verkehrs zeiger.

Hannover, im Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Be

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 3 | Berlin, den 19. Januar 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei.

Rückblick auf das Jahr 1927.

Wirtschaftliche Verwendung der Bereitschaftspersonale im Zugbegleitdienst.

Die französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1926.

Nachrichten.

Deutschland: Neuregelung der Dienstbezüge der Reichsbahnbeamten. — Niederschriften der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn. — Gepäckverkehr m. Griechenland. — Fahrpreisermäßigung für die Leipziger Messe. — Behandlung verkehrstechnischer Fragen auf der Leipziger Technischen Messe Frühjahr 1928. — Berlins Fremdenverkehr. — Vorlesungen in Leipzig und Chemnitz. — Deutsche Verkehrswerbung 1927. — Die metallographischen Ferienkurse an der Techn. Hochschule zu Berlin. — Die Verwaltungsakademie Berlin.

Österreich: Eröffnung der Kanzelbahn. — Verkehrsstatistik der Bundesbahnen. — Neuausgabe österreichischer Tarife. — Die neuen adriat. Verbandstarife.

Ungarn: Projekt einer Budapester Schnellbahn. — Personalnachricht.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnmuseum in Norwegen. — Elektrisierung einer schwed. Privatbahn. — Fahrplanverbesserungen bei der schwed. Staatsbahn. — Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Deutschland u. Finnland. — Der Durchgangsverkehr in Estland. — Der Lokomotivenpark der estländischen Staatsbahnen. — Estländ. Wagen für die Chinesische Ostbahn. — Der Verkehr auf den Polnischen Staatsbahnen. — Zur Elektrisierung der Warschauer Vorortbahnen. — Verzögerung der Freigabe des Güterverkehrs auf der Strecke Kutno—Strzalkowo. — Verhandlungen über d. Rückkauf der Lemberg—Czernowitz—Jassy-Bahn mit Rumänien. — Pullmanwagen auf der Linie Warschau—Krakau—Zakopane. — Die deutsche Übersetzung des Gütertarifs für Polen. — Die Finanzierung d. Eisenbahnneubaues in Rußland. — Ablehnende Stellungnahme des tschechoslow. Finanzministers in Sachen Markprioritäten. — Durchfuhr polnischer Kohle durch die Tschechoslowakei nach Österreich. — Krankenwagen 2. und 3. Kl. auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Neue zollgesetzl. Bestimmungen in der Tschechoslowakei. — Elektr. Beleuchtung in tschechoslow. Stationen. — Tschechoslowakischer Außenhandel. — Kommerzialisierung d. südslawisch. Staatsb. — Schlafwagenverkehr in Italien. — Staatsvorschüsse für die elsaß-lothring. Eisenb. — Einrichtung elektr. Betriebs bei den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen. — Zulagen für die Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen v. Elsaß-Lothringen. — Der schnellste Zug in Frankreich. — Kraftwagen u. Eisenbahn.

Fremde Erdteile: Fremde Baugesellschaften in der Türkei. — Lieferung von Eisenbahnmaterial f. d. persischen Bahnen. — Chinesische Ostbahn. — Ausbau des Charbiner Eisenbahnknotenpunktes. — Eisenbahnen i. Burma. — Die Entwicklung d. Eisenbahnwesens in Bolivien. — Eisenbahnelektrisierung in Costarica.

Internat. Verkehr. — Wasserverkehr.

Rechtspflege. — Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei.

Von Landgerichtsdirektor Dr. **O. Loening**-Berlin.

Jüngst hat der Oberste Gerichtshof in Brünn in einer Eisenbahnfrachtangelegenheit ein Erkenntnis herausgegeben, das in weitesten Kreisen die größte Aufmerksamkeit, aber auch gewisse Beunruhigung hervorgerufen hat[1]). Die eigentlich zur Entscheidung gestellte Frage interessiert hier nicht, wohl aber einige Sätze der Begründung. Das Oberste Gericht in Brünn führt nämlich aus: die Tschechoslowakei habe sich wohl im Vertrage von Saint-Germain verpflichtet, dem Berner Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beizutreten, aber weder der Beitritt noch das Übereinkommen selbst seien in der Gesetzessammlung veröffentlicht, das Übereinkommen habe daher in der Tschechoslowakei bisher keine Gesetzeskraft. Diese Ansicht setzt sich mit der in der Literatur[2]) und mit der bisherigen Rechtssprechung auch in der Tschechoslowakei in Widerspruch. Selbst der Oberste Gerichtshof in Brünn hat bisher in zahlreichen Erkenntnissen das internationale Übereinkommen angewendet, ohne auch nur den mindesten Zweifel an seiner Geltung in der Tschechoslowakei auszusprechen. Es ist daher überaus auffallend, wenn jetzt der höchste Zivilgerichtshof der Tschechoslowakei plötzlich die Anwendbarkeit des internationalen Übereinkommens auf internationale Eisenbahnfrachtverträge, an denen die Tschechoslowakei beteiligt ist, verneint. Allerdings will der genannte Gerichtshof das Übereinkommen auch für die Tschechoslowakei insoweit angewendet wissen, als das Übereinkommen etwa als Bestandteil eines zwischen der Tschechoslowakei und einem anderen Staate geschlossenen Handelsvertrage, wie z. B. des deutsch-tschechoslowakischen Handelsabkommen von 1920, geworden ist. Wenn es auch nicht unzulässig erscheint, daß Nichtvertragsstaaten des internationalen Übereinkommens im gegenseitigen Eisenbahnfrachtverkehr vertragsmäßig die Anwendung des Übereinkommens unter sich vereinbaren[3]), so berührt doch diese Frage nicht das hier interessierende Problem. Nicht darauf kommt es an, ob das Deutsche Reich und die Tschechoslowakei sich vertragsmäßig für das Gebiet ihrer Staaten lediglich untereinander die Anwendung des internationalen Übereinkommens zugesichert haben, sondern es handelt sich um den prinzipiellen Standpunkt: Gilt das Internationale Eisenbahnfrachtübereinkommen im internationalen Eisenbahn-

[1]) Das Urteil ist abgedruckt im Allg. Tarif-Anzeiger 1927, Nr. 44. S. 1440. Vgl. auch Zoll-, Sped.- u. Schiff.-Ztg. 1927, Nr. 31 und Nr. 2, S. 53 dieser Ztg.

[2]) Vgl. z. B. die Äußerung des hervorragenden Kenners des tschechoslowakischen Rechtes Prof. Egon Weiss im rechtsvergleichenden Handwörterbuch für das Zivil- und Handelsrecht, Bd. 1, Länderberichte, S. 270.

[3]) Vgl. dazu RG. vom 1. Juni 1922, RGZ. Bd. 104, S. 389; Oberster Gerichtshof Wien vom 1. April 1924, E. E. Bd. 42, S. 187.

frachtverkehr zwischen der Tschechoslowakei und den Vertragsstaaten des Übereinkommens.

Bei Beantwortung dieser Frage ist zunächst zu untersuchen: ist die Tschechoslowakei Vertragsstaat des Übereinkommens. Bei Abschluß des Übereinkommens im Jahre 1890 war die heutige Tschechoslowakei ein Teil der österreichungarischen Monarchie, die ihrerseits Vertragsstaat gewesen ist. Der Weltkrieg hat richtiger Ansicht nach das Übereinkommen nicht aufgehoben, wohl aber ist durch die Loslösung des Gebietes der jetzigen Tschechoslowakei von Österreich und die Begründung eines besonderen Staates der Tschechoslowakei für das Gebiet der Tschechoslowakei jedenfalls die Weitergeltung des internationalen Übereinkommens zu verneinen. Denn derartige internationale Verträge gelten nicht ohne weiteres auch für die Nachfolgestaaten eines Vertragsstaates. Mit ihrer Entstehung als Staat ist die Tschechoslowakei ein neuer Staat, der im Verhältnis zum Übereinkommen als Nichtvertragsstaat anzusehen ist und daher nur in den Formen dem Übereinkommen beitreten kann, die hierfür vorgesehen sind. Nun erklären zwar in Artikel 366 des Versailler Vertrags die vertragschließenden Teile, zu denen die Tschechoslowakei auch gehört, daß sie mit Wirkung von Inkrafttreten des Versailler Vertrages an das internationale Frachtübereinkommen von 1890 mit seinen späteren Zusätzen erneuern. Die Tschechoslowakei hat den Versailler Vertrag durch Urkunde vom 10. November 1919 ratifiziert, die Ratifikationsurkunde ist auch, wie vorgesehen, am 10. Januar 1920 in Paris niedergelegt. Aus diesen Tatsachen ist von Gumnitz die Folgerung gezogen[4]), daß schon hieraus die Gültigkeit des Übereinkommens für die Tschechoslowakei folge. M. E. mit Unrecht. Die Bestimmung des Artikel 366 Versailler Vertrag würde höchstens die völkerrechtliche Verpflichtung der Tschechoslowakei begründen, dem Übereinkommen beizutreten, wofür an sich noch nicht einmal der Wortlaut spricht; es mag das hier aber dahingestellt bleiben. Die Verpflichtung zum Beitritt ist aber noch nicht der Beitritt selber. Dieser kann nur in den Formen der Zusatzerklärung zum Übereinkommen vom 23. September 1893 erfolgen. Die Tschechoslowakei mußte sich daher zunächst an die Schweizer Regierung zwecks Aufnahme in die Union wenden und es folgt dann das Verfahren, wie es jene Zusatzerklärung vorsieht. Dieser Weg ist schon deswegen erforderlich, um den genauen Zeitpunkt des Beitritts eines neuen Staates festzulegen. Der Friedensvertrag von Saint-Germain, Artikel 313, ist mit Artikel 366, Versailler Vertrag, identisch. Aus ihm ergibt sich auch nur höchstens die Verpflichtung zum Beitritt, nicht dieser selber. Ausdrücklich ausgesprochen ist diese Verpflichtung für die Tschechoslowakei in dem Vertrage von Saint-Germain vom 10. September 1919, Artikel 20, in Verbindung mit dessen Anhang I. Auch hier handelt es sich aber nicht schon um den Beitritt, sondern nur um die Verpflichtung dazu. Wohl aber hat die Tschechoslowakei durch das Beitritts-Protokoll vom 25. September 1922, das namens der Tschechoslowakei von dem Ministerpräsidenten Benesch, namens der am Übereinkommen beteiligten Staaten von dem Vorsteher des Schweizerischen politischen Departements, Motta unterzeichnet ist, ihren Beitritt zum Übereinkommen erklärt. Nach Erledigung der sonstigen Förmlichkeiten hat die Schweizer Regierung die übrigen Vertragsstaaten von dem Beitritt der Tschechoslowakei und der Annahme dieses Beitritts in Kenntnis gesetzt. Demgemäß enthält auch die Zeitschrift für internationalen Eisenbahntransport, Jahrg. 30 (1922), Nr. 10, S. 165, in ihrem amtlichen Teil die Mitteilung des Berner Zentralamtes, daß die Tschechoslowakei dem Übereinkommen beigetreten sei unter Wiedergabe des Wortlauts jenes Beitritts-Protokolls. Rechtskräftig im Sinne der Zusatzerklärung von 1893 ist der Beitritt der Tschechoslowakei zu dem internationalen Eisenbahnfrachtübereinkommen am 7. November 1922 geworden. Im Deutschen Reich ist dieser Beitritt der Tschechoslowakischen Republik zum internationalen Übereinkommen durch die Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers vom 23. Oktober 1922 (RGB. II, S. 777) veröffentlicht worden.

Formell ist somit die Tschechoslowakei Vertragsstaat des Übereinkommens geworden, wobei es vom völkerrechtlichen Gesichtspunkt ganz gleichgültig ist, ob die Beitrittserklärung der Tschechoslowakei in gehöriger Form in der Tschechoslowakei veröffentlicht worden ist oder nicht. Die Tschechoslowakei hat diese Tatsache auch selber dadurch anerkannt, daß sie Eisenbahnstrecken ihres Gebietes gemäß Artikel 58 I. Ü. in die Streckenliste hat eintragen lassen[5]). daß sie weiter den auf sie fallenden Teil der Kosten des Zentralamtes beglichen hat, überhaupt mit dem Zentralamt in ständigen Verkehr getreten ist. Mit Recht ist daher auch in der Literatur bisher wenigstens daran festgehalten, daß die Tschechoslowakei nachträglich dem I. Ü. beigetreten und von dem rechtskräftigen Beitritt an Vertragsstaat dieses Abkommens mit allen Rechten und Pflichten wie jeder andere Vertragsstaat geworden ist[6]), denn durch den Beitritt zu sog. offenen Verträgen, wie es das Übereinkommen ist, wird der beitretende Staat den ursprünglichen Vertragsstaaten, den Signatarstaaten, vollständig gleichgestellt, wie es denn auch in der Zusatzerklärung vom 23. September 1893 heißt, der Beitritt „schließt ohne weiteres die volle Annahme aller Bestimmungen des Übereinkommens in sich." Hiergegen kann auch von Seiten der Tschechoslowakei nicht geltend gemacht werden, daß das Beitrittsprotokoll lediglich von dem tschechoslowakischen Ministerpräsidenten und Minister der auswärtigen Angelegenheiten vollzogen sei, während nach der tschechoslowakischen Verfassung § 64, Ziffer 1, der Präsident der Republik den Staat nach außen vertritt und internationale Verträge vereinbart und ratifiziert. Zwar sind diese Erwägungen nicht damit abzutun, daß es sich hier gar nicht um den Abschluß eines Vertrages, sondern nur um den Beitritt zu einem Vertrage dritter Staaten handelt. Denn der Beitritt zu einem Vertrage hat ja dieselbe Wirkung wie die selbständige Beurkundung eines Vertrages[7]). Wohl aber ist jener Argumentation entgegenzuhalten, daß trotz dieser oder ähnlicher Verfassungsbestimmungen die Beurkundung eines völkerrechtlichen Vertrages nicht von dem Staatsoberhaupt, sondern von dem Ministerpräsidenten oder dem Leiter des Auswärtigen Amtes rechtsgültig vorgenommen werden kann. Es ist heute gewohnheitsrechtliche Rechtsauffassung aller Staaten, daß die leitenden Beamten des auswärtigen Dienstes selbst dann völkerrechtliche Verträge mit voller Rechtswirksamkeit abschließen können

[4]) Allg. Tarifanzeiger 1927, S. 1477.

[5]) Vgl. dazu Zeitschr. 1922, S. 167 ff.

[6]) Vgl. z. B. v. d. Leyen, Handwörterbuch der Staatswissenschaften (4. Aufl.), Bd. III, S. 582; Schneider die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts, S. 65 Note 1; O. Loening, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, S. 4; Brunet-Durand-de Fourcauld, Les Transports Internationaux p. 1.

[7]) Vgl. dazu Bittner, Die Lehre von den völkerrechtlichen Vertragsurkunden, S. 26.

wenn nach der Verfassung des Staates hierzu nur das Staatsoberhaupt berechtigt wäre[8]). Ein Widerspruch zwischen dieser völkerrechtlichen Übung und den Verfassungen besteht auch nicht, denn in solchen Fällen sind die Leiter der Staatsregierung oder des auswärtigen Dienstes nicht Organe der Vertragsschließung, sondern sie handeln nur als beauftragte Urkundspersonen des Staatsoberhauptes. In der Regel kommt auch diese Beauftragung in der Urkunde zum Ausdruck; notwendige Voraussetzung für die Gültigkeit des Vertrages ist dies aber nicht, wie denn auch in der Praxis häufig genug in den Urkunden auf diese Beauftragung nicht hingewiesen wird. In der Beitrittserklärung der Tschechoslowakei vom 25. September 1922 wird übrigens Dr. Benesch ausdrücklich als Bevollmächtigter der Regierung der Tschechoslowakei bezeichnet.

Ebensowenig braucht aber hier untersucht zu werden, ob nach der Verfassung der Tschechoslowakischen Republik der Beitritt zu dem Übereinkommen völkerrechtlich der parlamentarischen Genehmigung bedurft hätte. Die mannigfachen Streitfragen, die sich, allgemein betrachtet, an dieses Problem knüpfen, können hier nicht erörtert werden. Es ist völkerrechtliche Übung, daß die parlamentarische Genehmigung eines Vertrages für die völkerrechtliche Gültigkeit eines internationalen Vertrages nicht notwendig ist.

Nach alledem bestehen m. E. nicht die geringsten Zweifel, daß die Tschechoslowakei Vertragsstaat des Internationalen Eisenbahnfrachtübereinkommens von 1890 mit all seinen Zusatzerklärungen seit dem 7. November 1922 ist.

Damit ist aber noch nicht die Frage beantwortet, ob das Übereinkommen auch auf internationale Eisenbahnfrachtverträge in der Tschechoslowakei anwendbar ist. Denn das Übereinkommen ist seiner rechtlichen Natur nach ein völkerrechtlicher Vertrag, und bei diesen ist die völkerrechtliche Verbindlichkeit von der staatsrechtlichen, also der Bindung der innerstaatlichen Behörden an die Bestimmungen des völkerrechtlich gültigen Vertrages, streng zu unterscheiden. Der völkerrechtliche Vertrag und so auch der Beitritt eines Staates zu ihm bindet zunächst lediglich die Staaten untereinander, nicht die Behörden und Staatsangehörigen dieser Staaten. Um letzteres zu erreichen ist noch ein innerstaatlicher Akt erforderlich, es muß ein Umguß des Völkerrechtes in Landesrecht erfolgen, wie sich Strupp[9]) ausdrückt. Dieser Akt richtet sich lediglich nach dem betreffenden Landesrecht; er kann in einem Gesetz, in einer Verordnung, ja sogar in einer bloßen Bekanntmachung bestehen. Das innerstaatliche Recht bestimmt auch, ob und in welcher Form eine Veröffentlichung des internationalen Vertrages stattzufinden hat. Dieser innerstaatliche Akt, der auch nicht nach Völkerrecht, sondern nach Landesrecht zu beurteilen ist, schafft erst für die Behörden und das Publikum ein dem völkerrechtlichen Vertrage entsprechendes Landesrecht[10]). Der Oberste Gerichtshof Brünn hätte somit vollkommen Recht, wenn er dem Übereinkommen in der Tschechoslowakei Gesetzesrecht abspricht und es nicht für anwendbar erklärt unter der Voraussetzung, daß tatsächlich in der Tschechoslowakei ein solcher landesrechtlicher Akt nicht erlassen wäre.

In der Tschechoslowakei können, von Ausnahmen abgesehen, Rechtssätze nur in Form eines Gesetzes ergehen; sollen sie durch Rechtsverordnung erlassen werden, so würde die Ermächtigung zum Erlaß auch nur durch ein Gesetz erteilt werden können. Es unterliegt keinem Zweifel und bedarf hier keiner Erörterung, daß das Internationale Eisenbahnfrachtübereinkommen jedenfalls auch Rechtssätze enthält, regelt es doch den internationalen Eisenbahnfrachtvertrag. Gesetze müssen nach § 49 der tschechoslowakischen Verfassung kundgemacht werden, um rechtsverbindlich zu sein. Ein landesrechtlicher Akt, der innerstaatlich dem internationalen Übereinkommen in der Tschechoslowakei Rechtsgültigkeit verschaffen könnte, müßte demgemäß in Gesetzesform erlassen und dieses Gesetz kundgemacht sein oder es müßte durch Gesetz die Ermächtigung erteilt sein, im Verordnungswege dem internationalen Übereinkommen landesrechtliche Gültigkeit zu verschaffen. Der Oberste Gerichtshof in Brünn hat nun merkwürdigerweise damit Recht, daß die Tschechoslowakei weder in der Form eines Gesetzes noch auf einem sonstigen zulässigen Wege landesrechtlich das internationale Frachtübereinkommen in Kraft gesetzt hat und kundgemacht hat. Die Sammlung der Gesetze und Verordnungen, das offizielle Publikationsorgan, enthält über das internationale Übereinkommen nichts. Man könnte allerdings an das Gesetz vom 28. Oktober 1918 (Sammlung Nr. 11) denken nach dessen Artikel 2 sämtliche bisherigen im Gebiete der Tschechoslowakei geltenden Landes- und österreichischen Reichsgesetze vorläufig in Kraft bleiben. Denn das internationale Übereinkommen war durch das österreichische Gesetz vom 27. Oktober 1892 (RGBl. S. 187) ja auch internes österreichisches Recht geworden, das in den von Österreich abgetrennten Gebieten der Tschechoslowakei galt. Indessen auch dieser Rettungsanker hilft nicht weiter; denn die Tschechoslowakei gehörte damals dem internationalen Übereinkommen nicht als Vertragsstaat an, so daß jenes Gesetz vom 28. Oktober 1918 auch die Weitergeltung des österreichischen Gesetzes vom 27. Oktober 1892 nicht im Sinne haben konnte.

Von Wertheimer (Verkehrsrechtliche Rundschau 1927 Sp. 526 f.) wird allerdings die Ansicht vertreten, daß durch das Gesetz vom 28. Oktober 1918 das österreichische Gesetz vom 27. Oktober 1892 aufrecht erhalten sei. Er übersieht dabei aber, daß 1918 die Tschechoslowakei nicht Vertragsstaat des Berner Übereinkommens gewesen ist. Das Gesetz vom 28. Oktober 1918 konnte für die Tschechoslowakei doch nur solche Gesetze aufrechterhalten, für deren Anwendung auch nach der Schaffung des neuen Staates noch die Voraussetzungen vorlagen. Daß jedenfalls zum Teil aber diese Voraussetzungen für das Gesetz von 1892 in der Tschechoslowakei nicht gegeben waren, ergibt schon der Inhalt des Gesetzes von 1892 und des I. Ü.; man braucht nur an die Verpflichtungen gegenüber dem Zentralamt, an an die Vollstreckbarkeit der Urteile oder an das Rücktrittsverfahren der Eisenbahnen untereinander zu denken. Wenn Wertheimer weiter sich auf die Regierungsverordnung vom 13. Mai 1921 stützt, die die Fortdauer des Gesetzes von 1892 annimmt, so ist dem zu erwidern, daß einmal auch damals die Tschechoslowakei noch nicht Vertragsstaat war und daß zweitens diese Verordnung es übersehen hat, daß das Gesetz von 1892 in der Tschechoslowakei nicht Geltung haben konnte. Durch die Anziehung eines nicht geltenden Gesetzes in einer Verordnung wird dieses Gesetz nicht rechtsverbindlich. Ebenso folgt aus dem Gesetz vom 14. Juli 1927, durch das das neue Übereinkommen von 1924 publi-

[8]) Vgl. Bittner, a. a. O., S. 33 ff.
[9]) Theorie und Praxis des Völkerrechtes, S. 69.
[10]) Vgl. dazu auch Oberst. G. H. der Niederlande vom 1. Juni 1908, E. E. Bd. 26, S. 370; Kassationshof Turin vom 8. April 1910, E. E. Bd. 28, S. 168; Kassationshof Paris vom 12. Dezember 1911, E. E. Bd. 29, S. 169. S. auch O. Loening a. a. O., S. 15 f.

ziert wird, in keiner Weise, daß das Übereinkommen von 1890 in der Tschechoslowakei gilt. Nach § 4 dieses Gesetzes soll zwar das österreichische Gesetz vom 27. Oktober 1892 mit Wirkung vom Inkrafttreten des Übereinkommens von 1924 seine Geltung verlieren. Falls nicht ein Redaktionsfehler vorliegt, so folgt aus dieser Bestimmung nur, daß der Gesetzgeber von 1927 davon ausgegangen ist, daß das Gesetz vom 27. Oktober 1892 in der Tschechoslowakei in Kraft geblieben sei. Damit ist aber noch nicht gesagt, daß das Gesetz von 1892 tatsächlich noch rechtsverbindlich ist. Vielmehr ist zu untersuchen, ob nicht ein Irrtum des Gesetzgebers von 1927 vorliegt, was nach dem oben Gesagten sogar der Fall ist.

Das Ergebnis ist daher, daß der Oberste Gerichtshof Brünn tatsächlich im Recht ist, wenn er die innerstaatliche Gültigkeit des internationalen Übereinkommens für die Tschechoslowakei verneint. Es ist nur sehr zu verwundern, daß der höchste Gerichtshof der Tschechoslowakei so lange Zeit gebraucht hat, um diesen Standpunkt einzunehmen und daß er seit 1922 sich niemals der Mühe unterzogen hat nachzuprüfen, ob die Voraussetzungen für die innerstaatliche Anwendung des Übereinkommens gegeben sind. Alle seine bisherigen Erkenntnisse, die sich auf das internationale Übereinkommen stützen, sind Fehlurteile und werfen ein sonderbares Licht auf die Rechtsprechung dieses Landes. Man wird in Zukunft sehr vorsichtig den Urteilen dieses Gerichtes gegenüber sein müssen.

So besteht denn zurzeit der eigenartige Zustand, daß die Tschechoslowakei zwar Vertragsstaat des internationalen Übereinkommens ist, daß aber das Übereinkommen in der Tschechoslowakei von den Gerichten nicht angewendet werden kann, weil es innerstaatlich keine Rechtsgültigkeit hat. Die Tschechoslowakei ist zwar dem Übereinkommen beigetreten, sie hat aber, bewußt oder unbewußt, die ihr aus diesem Übereinkommen auferlegten völkerrechtlichen Pflichten nicht erfüllt, denn der völkerrechtliche Beitritt zu dem Übereinkommen erzeugt zunächst die völkerrechtliche Pflicht, das Übereinkommen landesrechtlich in Kraft zu setzen. Die Verletzung dieser Verpflichtung ist ein völkerrechtliches Delikt, das alle Folgen zeitigen kann, die völkerrechtliche Delikte im Gefolge haben können. Damit ist gesagt, daß kein anderer Vertragsstaat verpflichtet ist, im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr mit der Tschechoslowakei das Übereinkommen anzuwenden. Es wäre sehr zu wünschen, wenn sich die übrigen Vertragsstaaten auf diesen Standpunkt stellen würden. Denn es wäre durch nichts gerechtfertigt, wenn die Tschechoslowakei zwar die Vorteile, aber nicht die Nachteile des internationalen Übereinkommens für sich in Anspruch nehmen könnte, wenn sie zwar verlangte, daß die Gerichte anderer Staaten in Bezug auf die Tschechoslowakei das Übereinkommen anwenden sollten, daß aber die tschechoslowakischen Gerichte seine Anwendung verneinen könnten. Daß bei diesem Standpunkt der tschechoslowakischen Gerichte den Absendern aus den anderen Vertragsstaaten die allergrößten Nachteile erwachsen können, braucht hier nicht auseinander gesetzt zu werden. Es ist aber auch ein überaus merkwürdiger Standpunkt, daß ein Staat, der auf seine staatliche Ehre hält, durch Anmeldung seiner Eisenbahnlinien zur Streckenliste des Übereinkommens den Anschein erweckt, daß auf seinen Eisenbahnen das Übereinkommen angewandt wird, daß er aber durch innerstaatliche Nichtinkraftsetzung des Übereinkommens den gerichtlichen Schutz denen versagt, die auf den Beitritt der Tschechoslowakei zum Übereinkommen vertraut haben. M. E. sind die schärfsten Wort nicht scharf genug, um ein solches Verhalten eines Vertragsstaates zu kennzeichnen. Es würde sehr angebracht sein daß bei einer Revision des neuen Übereinkommens von 192 die Vertragsstaaten sich dahin einigen würden, daß ers dann ein Vertragsstaat Strecken seines Landes in di Streckenliste eintragen lassen kann, wenn er das Übereinkommen auch innerstaatlich in Kraft gesetzt hat und da die Strecken eines Staates in der Liste gestrichen werden falls der Staat dem Übereinkommen Gesetzeskraft nicht ver liehen hat. Man hat bisher wohl von einer solchen Bestimmung abgesehen, weil niemand auf den Gedanken gekommen ist, daß ein Vertragsstaat seiner Hauptverpflichtung aus dem Übereinkommen nicht nachkommen würde. Es ist mir übrigens kein Fall bekannt, in dem ein anderer Staat der artig gegen die völkerrechtlichen Grundsätze in so eklatanter Weise verstoßen hätte. Und es wäre sehr erwünscht im Interesse der Verfrachter und damit der gesamten Wirtschaft, wenn die übrigen Vertragsstaaten des Übereinkommens möglichst bald erklären würden, in welcher Weise sie die Rechte ihrer Staatsangehörigen in der Tschechoslowakei zu wahren gedenken.

Es wird sich auch fragen, ob die Gerichte anderer Vertragsstaaten in Zukunft noch das Übereinkommen im Verkehr mit der Tschechoslowakei anzuwenden haben oder o etwa lediglich die allgemeinen Regeln des internationale Privatrechts anzuwenden sind. M. E. ist letzteres anzunehmen: dadurch daß die Tschechoslowakei dem Übereinkommen innerstaatliche Gültigkeit nicht beigelegt hat, hat sie zu erkennen gegeben, daß sie ihrerseits das Übereinkommen nicht anwenden will und daß es auch im internationalen Verkehr mit ihr nicht angewendet werden soll Indessen ist hier nicht der Ort auf diese schwierige Frage einzugehen. Dagegen mag auf Folgendes noch hingewiesen werden. Ein tschechoslowakisches Urteil, daß die Anwendung des Übereinkommens verneint, weil innerstaatlich das Übereinkommen nicht in Kraft gesetzt ist, bringt einen innerstaatlichen tschechoslowakischen Rechtssatz zur Anwendung, dem eine völkerrechtliche Norm widerspricht Denn völkerrechtlich ist die Tschechoslowakei verpflichtet das Übereinkommen auch vor ihren Gerichten in Anwendung zu bringen. Das tschechoslowakische Gericht verweigert dadurch dem Ausländer den Rechtsschutz, auf den dieser nach dem Übereinkommen, also völkerrechtlich, einen Anspruch hätte, wenn das Übereinkommen in der Tschechoslowakei innerstaatlich in Kraft gesetzt wäre. Es liegt also eine Justizverwaltung vor, für die die Tschechoslowakei als Staat haftet[11]). Die Tschechoslowakei könnte für alle Schaden, der durch die Nichtanwendung des Übereinkommens durch die tschechoslowakischen Gerichte entstehen kann, verantwortlich gemacht werden. Dieser Hinweis genügt m. E. um darzutun, welche Schwierigkeiten entstehen, wenn ein Vertragsstaat des internationalen Übereinkommens dieses Übereinkommen entgegen seiner völkerrechtlichen Verpflichtung innerstaatlich nicht in Kraft setzt.

Zum Schluß sei noch ein Punkt berührt, der auch in dem Urteil des obersten Gerichtshofes Brünn erwähnt worden ist. Es ist schon am Anfang hervorgehoben, daß jenes Urteil das Übereinkommen dann zur Anwendung bringen will wenn es Bestandteil eines Vertrages geworden ist, den die Tschechoslowakei mit einem anderen Staate abgeschlossen

[11]) Vgl. dazu Hatschek, Völkerrecht S. 398; Strupp Das völkerrechtliche Delikt, S. 75.

at. Es ist auch schon erwähnt, daß dies z. B. in dem eutsch-tschechoslowakischen Handelsvertrage von 1920 der all ist. Die Tschechoslowakei hat auch mit anderen Staaten ie Anwendung des internationalen Übereinkommens im irekten Güterverkehr sei es unverändert, sei es unter gewissen Modifikationen vereinbart, so z. B. mit Ungarn[12]). er oberste Gerichtshof Brünn meint, daß das Übereinommen dadurch Vertragsrecht zwischen der Tschechoowakei und diesem betreffenden Vertragsstaat geworden ei, daß es als Tarifvorschrift im „Vestnik" kundgemacht sei nd daher durch andere ebenfalls im „Vestnik" veröffentchte, den jeweiligen Verhältnissen Rechnung tragende Vorhriften abgeändert werden könne. Eine solche Änderung erogiere auch eine widersprechende Bestimmung des erner Übereinkommens. Diese Ausführungen treffen nicht u. Dadurch, daß die Tschechoslowakei dem internationalen bereinkommen beigetreten ist, ist sie Vertragspartei des bereinkommens geworden. Damit ist gesagt, daß der ternationale Eisenbahnfrachtverkehr zwischen der Tschechoowakei und einem anderen Vertragsstaat sich lediglich ach dem Übereinkommen richtet, und nur insoweit, als das bereinkommen selbst eine anderweite Regelung zuläßt, nd die Vertragsstaaten berechtigt, unter sich eine andereite Regelung zu treffen. Dem Übereinkommen kommt bsolute Geltung zu und es ist, den Vertragsstaaten nicht estattet, in ihrem Verkehr Vorschriften über den interationalen Verkehr zu erlassen, soweit dies das Übereinommen nicht selbst vorsieht. Selbst mit dem Übereinommen inhaltsgleiche Vorschriften können durch einen ertrag zwischen Vertragsstaaten nicht erlassen werden. ritt ein Staat, also hier die Tschechoslowakei, dem Übernkommen nachträglich bei, so ist das nicht anders anzuhen, als wenn der Staat im Augenblick seines Beitrittes it jedem der übrigen Vertragsstaaten das Übereinkommen u als völkerrechtlichen Vertrag abgeschlossen hätte. Dait verlieren aber alle bisher bestehenden vertraglichen Verabarungen zwischen dem neuen Mitgliedstaat und jedem nzelnen der bisherigen Mitgliedstaaten ihre Wirksamkeit hon deswegen, weil das Übereinkommen ja absoluten harakter hat und neben sich kein anderes Recht duldet. urch den Beitritt der Tschechoslowakei haben daher alle sherigen völkerrechtlichen Verträge der Tschechoslowakei it einem anderen Mitgliedstaat ihre Rechtskraft verloren: s spätere Recht geht dem früheren vor, ohne daß es hier st eines innerstaatlichen Rechtsaktes bedurft hätte. Völkerechtlich betrachtet besteht zwischen der Tschechoslowakei und den übrigen Vertragsstaaten und jedem einzelnen von ihnen lediglich das Übereinkommen, soweit dies nicht ausdrücklich noch weitere Vereinbarungen zuläßt. Der deutsch-tschechoslowakische Handelsvertrag von 1920 ist daher durch den Beitritt der Tschechoslowakei zu dem Berner Übereinkommen hinsichtlich des Eisenbahnfrachtverkehrs abgeändert. Der oberste Gerichtshof in Brünn hätte sich auf diesen Vertrag nicht stützen dürfen, vielmehr untersuchen müssen, welchen Einfluß der Beitritt der Tschechoslowakei zu dem Berner Übereinkommen auf diesen Vertrag ausübt.

Es ist schon oben erwähnt, daß es ein sehr eigentümlicher Zustand ist, daß die Tschechoslowakei nach außen hin den Anschein erweckt, daß durch ihren Beitritt zu dem Übereinkommen dieses Übereinkommen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr von ihr angewendet wird, daß sie aber die innerstaatliche Anwendung bisher nicht ermöglicht hat. Der Beitritt zu dem Übereinkommen erfordert, daß der leitende Staat sofort alles tut, um die innenstaatliche Anwendung zu ermöglichen. Ich möchte zum Schluß auf einen Vorgang hinweisen, der sich bei der Beratung des neuen Übereinkommens von 1924 abgespielt hat. Bei der Beratung eines polnischen Antrages, jeder Staat, der dem Übereinkommen beizutreten wünsche, müsse vorher mit allen benachbarten Staaten Vereinbarungen für die Ausführung direkter Transporte treffen, wurde zutreffend ausgeführt[13]): Der polnische Antrag sei von der Befürchtung eingegeben, daß der neue Staat keine Vorsorge treffe für die Anwendung des Übereinkommens. Demgegenüber hielt die Kommission diese Befürchtung nicht für gerechtfertigt, weil man nicht annehmen könne, daß ein Staat seinen Beitritt bloß erkläre, um sich unter die Vertragsstaaten einreihen zu lassen, ohne die ernste Absicht zu haben, das Übereinkommen anzuwenden. Es hat wohl keiner der Kommissionsteilnehmer damals daran gedacht, daß die Tschechoslowakei, diese an sich nicht in den Bereich der Möglichkeit liegende Annahme schon wahrgemacht hatte. Die Delegierten der Tschechoslowakei, denen ja die Vorgänge in ihrem Staate doch wohl bekannt sein mußten, haben bezeichnender mit keinem Wort erwähnt, daß die Tschechoslowakei zwar dem Übereinkommen beigetreten sei, seine Anwendung in ihrem Staate aber rechtlich unmöglich gemacht habe. Es ist nur zu wünschen, daß die Tschechoslowakei sobald als möglich ihren Vertragsverpflichtungen nachkommt und daß dieser Fall der Tschechoslowakei der einzige unrühmliche in der Geschichte des internationalen Übereinkommens bleibt.

[12]) Vgl. dazu Zeitschr. für internationalen Eisenbahntransrt 1922, S. 180 ff.

[13]) Protokolle S. 88.

Rückblick auf das Jahr 1927.

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff**, Berlin.

(Schluß.)

Amerika.

Vereinigte Staaten von Amerika. Der ndertjahrfeier der New York Central-Eisenbahn im hre 1926 ist im Jahre 1927 dieselbe Festlichkeit bei der ltimore & Ohio-Eisenbahn gefolgt. Beide Eisenbahnen nnten allerdings nicht, wie im Jahre 1925 die englischen senbahnen, die hundertste Wiederkehr des Tages feiern, dem der Betrieb eröffnet worden war, aber um nicht nter anderen Ländern mit ihrer Hundertjahrfeier zurückzubleiben, begingen sie den Tag festlich, an dem vor hundert Jahren ihre Gesellschaft gegründet worden war. Die Baltimore & Ohio-Eisenbahn hat aus diesem Anlaß in Halethorpe, einem Vorort von Baltimore, eine Ausstellung veranstaltet, die neben einem Rückblick auf die letzten hundert Jahre auch einen Überblick über den Stand des heutigen Eisenbahnwesens vermitteln sollte.

Die amerikanischen Eisenbahnen haben im vergangenen Jahr nennenswerte Fortschritte auf dem Gebiete des Per-

sonenverkehrs, namentlich in bezug auf die auf weite Entfernungen durchgehenden Züge, gemacht; sie arbeiten auf diesem Gebiet aber nicht erst seit dem letzten Jahr, sondern auch schon vorher sind sie bemüht gewesen, ihren Reisenden bessere Verkehrsmöglichkeiten zu bieten. In den letzten drei Jahren sind die Fahrzeiten von 690 Zügen verkürzt worden, 444 neue Züge sind eingelegt worden, und 100 Städte haben neuerdings Anschluß an durchgehende Pullmanzüge erhalten; besonders ist auch der Verkehr von Nachtzügen mit Pullmanwagen gepflegt worden. Es dürfte kaum zwei Städte geben, die zwischen 150 und 800 km voneinander entfernt sind, zwischen denen man nicht mit einem Schlafwagenzug reisen könnte. Die Verbesserungen erstrecken sich über alle Teile des Landes. Auf Gipfelleistungen in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit hat man in Amerika immer besonderen Wert gelegt, und so hat man denn auch im vergangenen Jahre einige besondere Leistungen erreicht, so z. B. eine Fahrt Washington—New York aus Anlaß des Empfangs des Kapitän Lindbergh, wobei 348 km mit vier Minuten Aufenthalt unterwegs in 175 Minuten zurückgelegt wurden. Bemerkenswert und bezeichnend ist, daß solche Sonderleistungen, nicht nur in diesem Falle, sondern auch in anderen Fällen, im Zusammenhang mit sportlichen Ereignissen erreicht worden sind.

Auch im Güterverkehr sind die Leistungen gesteigert worden. In den ersten acht Monaten des Jahres — weitergehende statistische Angaben liegen bei Abfassung dieses Berichts noch nicht vor — betrug die Verkehrsdichte 5467 Nutztonnen auf 1 km Eisenbahn täglich. Das Zuggewicht, 1772 t ohne die Lokomotive, und die Nutzlast eines Zuges, 778 t, war höher als je in den Jahren seit 1920. Die Güterwagen legten im Durchschnitt täglich fast 50 km zurück, ein Zug bestand im Durchschnitt aus 46,3 Wagen. Nur die Durchschnittszahl für die Beladung eines Güterwagens, 27,3 t, war etwas geringer als im Jahre 1920, und der Anteil der beladenen Güterwagen in einem Zuge war mit 63 % etwas niedriger als damals. Die Verbesserungen im Güterverkehr haben namentlich den Erfolg gehabt, daß der Zwischen- und Kleinhandel keine großen Vorräte zu halten braucht, sondern seine Waren nach Bedarf beim Erzeuger und Großhändler abruft; dadurch werden sehr erhebliche Ersparnisse erzielt. Günstige wirtschaftliche Verhältnisse haben die amerikanischen Eisenbahnen der Hochkonjunktur in der Erzeugung von Gütern und im Handel mit ihnen zu verdanken, wodurch ihnen vermehrter Verkehr zugeführt wird. Die Anlagen und deren Ausrüstung mit Betriebsmitteln sind rechtzeitig dem steigenden Verkehr angepaßt worden, ja, die Eisenbahngesellschaften sind in dieser Beziehung sogar dem Bedürfnis vorausgeeilt. Es ist daher nur natürlich, daß die nunmehr einsetzende volle Ausnutzung der Anlagen, der Wagen und Lokomotiven, dazu führt, daß das Verhältnis zwischen Aufwendungen und Einnahmen günstiger wird, die Überschüsse also zunehmen. Daß das erste Halbjahr 1927 einen kleinen Rückschlag gebracht hat, sieht man als eine vorübergehende Erscheinung an, die bald überwunden sein wird. Er war im wesentlichen durch einen Rückgang im Kohlenversand begründet, von dem man aber erwartete, daß er durch den Hochverkehr im Herbst und Anfang des Winters wieder ausgeglichen werden würde. Zu klagen haben die Eisenbahnen einerseits über ihre hohe Besteuerung, andererseits über die hohen Löhne, die sie bezahlen müssen. Obgleich die Zahl der von ihnen beschäftigten Personen im ersten Halbjahr 1927 geringer war als im Vorjahre, haben sie doch etwa 6 Mill. Dollar mehr an Löhnen bezahlen müssen. Die 5¾ % die das Bundesverkehrsamt als angemessene Verzinsung des Anlagekapitals der Eisenbahnen ansieht, werden voraussichtlich auch in diesem Jahre durch den Betriebsüberschuß nicht ganz, aber doch nahezu erreicht werden.

Der Zusammenschluß der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zu großen Gruppen, den das Verkehrsgesetz von 1920 forderte, ist immer noch nicht durchgeführt, und wo einzelne Eisenbahngesellschaften einen Anlauf machen, mit ihren Nachbarn eine Verschmelzung vorzunehmen und so ein größeres einheitlich verwaltetes Netz zu schaffen, stoßen sie auf Widerstand. Auch die Abschätzung des Werts der Eisenbahnen, die die Grundlage für die Festsetzung angemessener Tarife durch das Bundesverkehrsamt bilden sollte, ist noch nicht beendet, und wo eine solche Schätzung vorliegt, wird sie von der betreffenden Eisenbahngesellschaft als zu niedrig angefochten. Infolgedessen besteht die Besorgnis, daß der Staat die Hand auf den über die angemessene Höhe hinausgehenden Überschuß legen könnte, der unter Zugrundelegung eines zu niedrigen Anlagewerts berechnet ist, während nach dem höheren, von der Eisenbahngesellschaft vertretenen Anlagewert die Verzinsung des Anlagekapitals mit 5¾ %, der Satz, der vom Bundesverkehrsamt für angemessen erachtet wird, noch bei weitem nicht erreicht wird. Trotzdem stehen die Eisenbahnwerte an der Börse günstig; es wird geltend gemacht, die Papiere der Eisenbahngesellschaften seien bei der heutigen starken Inanspruchnahme und den glänzenden Leistungen der Einsenbahnen die beste Anlage für Spargelder.

Zuweilen wird behauptet, die Arbeiterfrage sei in Amerika gelöst, und es mag zutreffen, daß bei den hohen Löhnen, die dort gezahlt werden, manche Schwierigkeiten wegfallen, die in anderen Ländern auf diesem Gebiete bestehen. Kleinere Lohnstreitigkeiten sind auch dort nicht ganz zu vermeiden gewesen, größere Erschütterungen, verursacht durch Lohnforderungen der Arbeiter und ähnliche Gründe, sind aber den amerikanischen Eisenbahnen erspart geblieben. Auch von schwereren Unfällen sind sie verschont geblieben; ihre Bemühungen zur Bekämpfung von Unfällen sind von Erfolg begleitet gewesen. Sie erstreckten sich namentlich auch auf die Gefahren, die die schienengleichen Straßenkreuzungen bei dem immer wachsenden Kraftwagenverkehr herbeiführen; bei diesem Kampf finden sie die Unterstützung der einsichtigen Kreise unter den Kraftfahrern. Schwer zu leiden haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten unter dem wiederholten Hochwasser der großen Ströme gehabt, sie haben sich aber dabei auch tätig an der Rettungstätigkeit beteiligt. Ihre Leistungen, die sie den Bewohnern der vom Hochwasser des Mississippi betroffenen Gegenden unentgeltlich zugute kommen ließen, werden auf mindestens 5 Mill. Dollar geschätzt. Die Wiederherstellungsarbeiten sind so ausgeführt worden, daß in den meisten Fällen nach kurzer Unterbrechung der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte.

In New York ist der Bau eines dritten Untergrundbahnnetzes im Gange, das die Verkehrsverhältnisse namentlich zwischen der Insel Manhattan und Broklyn verbessern soll. Es sind dabei sehr erhebliche bauliche Schwierigkeiten zu überwinden. Auch sonst wird hier und da gebaut. Die Verbesserung der baulichen Anlagen zur Ermöglichung höherer Leistungen erstreckt sich namentlich auf die Signaleinrichtungen, die an mehreren Stellen so ausgestaltet worden sind, daß einzelne Gleise mehrgleisiger Strecken in beiden Richtungen befahren werden können. Im Betrie-

der Verschiebe- und Zugbildungsbahnhöfe wird eifrig auf die Rationalisierung der dort verrichteten Arbeiten hingewirkt.

Der Kraftwagen tut den amerikanischen Eisenbahnen manchen Abbruch. Sie bekämpfen seinen Wettbewerb, indem sie in steigendem Maße selbst zum Betrieb von Kraftwagen übergehen, teilweise sogar unter Einstellung des Personenverkehrs auf Zweigstrecken, auf denen der Lokomotivzug auf Schienen durch einen Omnibus auf der Straße ersetzt wird. Den Betrieb der Omnibusse nehmen die Eisenbahnen meist nicht selbst in die Hand, sondern sie gründen zu diesem Zwecke Tochtergesellschaften. Besonders bemerkenswert ist, daß neuerdings namentlich der Betrieb von Omnibussen auf weite Entfernungen zunimmt; als Beispiel sei hier nur der Omnibusverkehr von Detroit nach South Bend in der Richtung Chicago und die Omnibusverbindung New York—Boston genannt.

Kanada hat im Jahre 1927 das Fest des sechzigjährigen Bestehens in seiner jetzigen Staatsform gefeiert. Dabei ist auch der Eisenbahnen rühmend gedacht worden, die zu dem Stande der Entwicklung, den Kanada heute erreicht hat, ihr gut Teil beigetragen haben. Sie waren der Besiedelung vorausgeeilt, und es gab daher lange Zeit für sie keine volle Beschäftigung, so daß ihre Einnahmen sehr zu wünschen übrig ließen. In der letzten Zeit haben sich die Verhältnisse gebessert, und namentlich das vergangene Jahr hat steigende Einnahmen und Überschüsse gebracht. Der Haushalt der Staatsbahnen war bisher eine schwere Belastung des Gesamthaushalts von Kanada, man glaubt aber neuerdings, erwarten zu können, daß dieser Zustand, der schon jetzt eine wesentliche Besserung aufweist, bald ganz überwunden sein wird. Die Staatsbahnen können daher eine Anzahl Neubauten ausführen, und auch die Kanadische Pacific-Eisenbahn, die, wenn man von kleinen Ausnahmen absieht, der Länge ihres Netzes nach mit den Staatsbahnen ungefähr zu gleichen Teilen am Eisenbahnwesen Kanadas beteiligt ist, benutzt den günstigen Stand ihrer Aktien an der Börse, um ihr Anlagekapital zu erhöhen. Die Hudson-Bai-Eisenbahn soll nunmehr durch den Staat zu Ende gebaut werden, nachdem man sich entschlossen hat, als Hafen, in dem sie den Anschluß an den Seeverkehr erreichen soll, Churchill statt wie früher Port Nelson in Aussicht zu nehmen. Der Bau, der sich noch auf eine Länge von 250 km zu erstrecken haben wird, wird von der Staatsbahn als Beauftragte des Staates ausgeführt werden.

Durch Vereinheitlichung der Tarife ist der Wettbewerb der nach Osten und Westen führenden Eisenbahnstrecken beseitigt worden; man glaubt, nun die Gewähr zu haben, daß die Ausfuhrgüter nach dem Hafen versandt werden, der dem Ort ihrer Erzeugung am nächsten liegt.

Die Regelung der Ansprüche der Aktionäre derjenigen Eisenbahngesellschaften, die jetzt das Staatsbahnnetz bilden, macht Fortschritte. Eine dieser Gesellschaften, die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn, stand noch bis vor kurzem unter Zwangsverwaltung; diese ist jedoch nunmehr aufgehoben, und die Regelung der noch verbleibenden Geschäfte ist den Staatsbahnen zugewiesen worden.

Die Staatsbahnen haben ihren Seedampferverkehr durch Einrichtung einer Verbindung nach Westindien ausgedehnt. Sie erweitern ihre Hotelbetriebe durch Vergrößerung ihrer bestehenden und Schaffung neuer Fremdenhöfe und zeigen überhaupt große Rührigkeit.

Eine gute Ernte hat den Eisenbahnen von Argentinien lebhaften Verkehr gebracht, so daß es ihnen zuweilen schwer wurde, die nötigen Wagen zu stellen. Die hohen Einnahmen haben den Eisenbahngesellschaften ermöglicht, zum Teil hohe, mindestens aber befriedigende Dividenden auszuschütten. Die Staatsbahnen sind bemüht, die Lasten, die ihnen der Schuldendienst auferlegt, zu mildern. Die Neubautätigkeit ist verhältnismäßig lebhaft, ebenso die Arbeiten zur Erweiterung der bestehenden Anlagen. Die Eisenbahnen sind bestrebt, in den bereits besiedelten Landesteilen die Landwirtschaft zu heben, und haben andererseits Vorkehrungen getroffen, um die Besiedelung noch unbebauter Gegenden zu ermöglichen.

Die Eisenbahnen von Brasilien haben zwar auch zahlenmäßig hohe Einnahmen, haben aber davon wegen des ungünstigen Standes der Währung nur geringen Vorteil. Die Paulista-Eisenbahn will etwa 80 km ihres Netzes mit einem Aufwand von 2 Mill. Golddollar für elektrische Zugförderung ausstatten.

Die Andenquerbahn wird jährlich von etwa 18 000 bis 20 000 Reisenden benutzt. Ihre Verwaltung entwickelt eine lebhafte Werbetätigkeit, um weiteren Personenverkehr anzulocken; sie begegnet sich dabei mit den Bestrebungen weiterer Kreise in Südamerika. Auf der Gipfelstrecke und auf den Zahnradstrecken soll elektrische Zugförderung eingeführt werden. Die vorbereitenden Arbeiten sind im Gange. Man hofft, im August oder September dieses Jahres den elektrischen Betrieb aufnehmen zu können. Zollschwierigkeiten, die die argentinische Regierung der Ausfuhr von Rindvieh in den Weg legt, haben die Folge gehabt, daß der Güterverkehr stark zurückgegangen ist; die Eisenbahngesellschaft hat sich gegenüber diesem Ausfall nicht anders zu helfen gewußt, als daß sie die Tarife, namentlich diejenigen für den Personenverkehr erhöht hat, was in Chile beträchtliche Erregung hervorgerufen hat. An Reisende, die, die Andenquerbahn benutzend, binnen zwei Monaten an ihren Ausgangspunkt zurückkehren, werden Rückfahrkarten zu ermäßigtem Preis ausgegeben. Von Chile wird der Bau einer neuen die Anden durchquerenden Eisenbahn geplant.

In Bolivien ist eine Anleihe aufgenommen worden, um das Eisenbahnnetz auszubauen. Die Regierung stößt aber mit ihren Plänen auf Widerstand, indem gewisse Kreise es für richtiger halten, Straßen für den Kraftwagenverkehr anzulegen. Der Personenverkehr zwischen Argentinien und Bolivien wird durch Verbesserungen im Fahrplan zu fördern gesucht.

In Chile wird der elektrische Betrieb ausgedehnt. Die Zugverbindungen sind vermehrt worden, namentlich sind einige Nachtschnellzüge eingelegt worden. Der Lokomotivpark wird verstärkt. Nach Fehlbeträgen in früheren Jahren ist im ersten Teil des Jahres 1927 bei den Staatsbahnen ein Überschuß erzielt worden, was zum Teil auf durchgreifende Sparmaßnahmen zurückzuführen ist. Auch die Leitung der Staatsbahnen ist neu geregelt worden; sie obliegt dem Generaldirektor, der Verwaltungsrat ist ausgeschaltet worden. Dabei ist aber den Staatsbahnen ein Teil ihrer Selbständigkeit genommen worden, sie werden jetzt von der Regierung, ähnlich wie die Privatbahnen beaufsichtigt.

Ende 1926 ist in Peru eine Schnellbahn zwischen Lima und Callao eröffnet, der große Bedeutung für das Wirtschaftsleben beider Städte beigelegt wird. Der Bau einer von Yurimaguas, dem zweitgrößten Hafen des Landes,

ausgehenden Eisenbahn durch eine Privatgesellschaft ist genehmigt worden; der Bau soll acht Jahre dauern; jährlich sollen mindestens 70 km fertiggestellt werden.

Asien.

In Persien geht man jetzt ernstlich an den Bau einer transpersischen Bahn. Sie soll ihren Ausgang von Chor Musa am Persischen Golf nehmen und über Ahwas—Disful—Burudjird—Hamadan—Teheran nach Bender Gaz an der Südostecke des Kaspischen Meeres führen. Ein späteres Projekt sieht die Verbindung Teheran—Kaswin—Enzeli vor.

Indien weist ein wohl entwickeltes Eisenbahnnetz auf. Während England selbst keine Staatsbahnen kennt, liegt es anders in seinen überseeischen Besitzungen. Das Staatsbahnnetz Indiens ist mit seinen 62 112 km größer als das Kanadas, Südafrikas oder Australiens. Im Jahre 1925/26 wurde die private Great Indien Peninsulabahn vom Staate übernommen. Auch in Indien sind die Staatsbahnen aus dem Staatshaushalt gelöst. Die indischen Staatsbahnen beschäftigten im Jahre 1925/26 insgesamt 741 860 Personen. Die Elektrisierung des Vorortverkehrs von Kalkutta ist in Aussicht genommen.

Die Eisenbahnen der Verbündeten Malaienstaaten wiesen ein günstiges Ergebnis auf. Im Jahre 1926 betrug der Reingewinn 750 000 Sterling gegen 557 000 Sterling im Vorjahre. Das Anlagekapital hat sich mit 3,13 % gegen 2,39 % im Vorjahre verzinst. Der Neubau von Zweigstrecken macht Fortschritte. In der verkehrsreichen Umgebung von Kuali Lumpur erfolgt ein zweigleisiger Ausbau.

In Siam haben sich die Staatsbahnen in den letzten Jahren als eine Einnahmequelle von steigendem Wert für den Staat erwiesen. Das Anlagekapital konnte im Wirtschaftsjahr 1925/26 mit 5,62 % gegen 4,78 % im Vorjahre verzinst werden.

In Niederländisch-Indien haben entsprechend der gedeihlichen Entwicklung der Kolonien auch die Staatsbahnen sowohl wie die Privatbahnen auf Java, Sumatra und der kleinen Inseln durchweg gute Fortschritte aufzuweisen. Das gilt besonders auch für die Delieisenbahn im nordwestlichen Sumatra; in der südöstlichen Ecke dieser Insel ist im Frühjahr 1927 endlich der Zusammenschluß der beiden Staatsbahnnetze (Lampong und Palembang) zustande gekommen. In Java ist dagegen die direkte Staatsbahnverbindung Djokjakarta—Solo noch nicht vollendet worden. Der Gedanke der Herstellung einer Tagesverbindung Batavia—Soerabaja scheint einstweilen fallen gelassen zu sein.

In China litten die Eisenbahnen unter dem andauernden Bürgerkrieg. Die meisten Eisenbahnen sind in der Hand der Generale. Ihre Einnahmen werden für Heereszwecke verwendet. Einige Hauptstrecken waren im vergangenen Sommer monatelang für den durchgehenden Verkehr gesperrt. Einige Linien sind noch im Bau, wie die Linie Kanton—Hankau. Die Arbeiten auf dieser Strecke sollen in 3 bis 4 Jahren vollendet sein. Die Mittel für die Zahlung der rückständigen Gehälter und Löhne, für Ausbesserung der Gleise und Fahrzeuge, für Fertigstellung der Verbindung Kanton—Hankau und anderer Strecken sollen durch eine neuzugründende Eisenbahnbank aufgebracht werden, die Noten und nationale Schuldverschreibungen ausgeben soll. Zum Bau einer Bahn Tsangchow—Shichiachwang (224 km) ist mit einem französisch-belgischen Syndikat eine achtprozentige Anleihe in Höhe von 15 Mill. mexik. Doll. abgeschlossen worden. In der Mongolei wurde die 220 km lange vollspurige Bahn Taonanfu—Anganchi im Dezember 1926 eröffnet. Die Bahn wurde trotz des Widerstandes der russischen Sowjetregierung von der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft mit japanischen Geldmitteln hergestellt.

Die Eisenbahnen Japans wiesen im Rechnungsjahr 1925/26 sehr günstige Ergebnisse auf. Die Roheinnahmen betrugen 480,45 Mill. Yen, die Ausgaben 259,5 Mill. Yen. Die Betriebszahl senkte sich auf 54,0 %. Das Kapital verzinste sich mit 8,84 %. Die Zahl der Bediensteten hat sich auf 195 876 bei einem Eisenbahnnetz von 12 600 km erhöht. Die Neubautätigkeit hielt noch ziemlich unverändert an.

Afrika.

In diesem Erdteil wurde im vergangenen Jahre das Eisenbahnnetz der verschiedenen Länder weiter ausgebaut. Auch entwickelte sich der Verkehr weiter günstig. In Marokko wurde im Juli v. J. die 314 km lange Linie Tanger—Fez in Betrieb genommen, nachdem ihr Bau schon Oktober 1926 beendet war. Man erwartet von der Eröffnung dieser Linie eine tiefgehende Wirkung auf das Wirtschaftsleben von Nordmarokko. Auf der Strecke Casablanca—Rabat wie auf der Phosphatbahn Casablanca—Oued-Zem besteht jetzt elektrische Zugförderung, auf der Strecke Casablanca—Marokko wird sie demnächst eingeführt werden. Es sind Nachtzüge mit Schlafwagen zwischen Fez und Casablanca vorgesehen. Von Fez nach Oudscha soll ein Kraftwagenverkehr eingerichtet werden. Zwischen Rabat und Casablanca sollen elektrische Triebwagen eingesetzt werden.

Zu einer Schienenverbindung zwischen Tunesien und Algerien fehlt noch ein 58 km langes Schlußglied zwischen Tebessa und Kalaa-Djerda, von dem 32 km auf Algerien und 26 km auf Tunesien entfallen würden. Man hofft, diese Bahn im Jahre 1928 zu eröffnen. Die Eisenbahngesellschaft in Tunis betrieb am 1. Januar 1927 ein Netz von 1583 km, von denen 507 km die Vollspur aufweisen. Im Jahre 1926 betrugen die Einnahmen 62,6 Mill. Frs. die Ausgaben 73,9 Mill. Frs. Gegen das Vorjahr war danach die Einnahme infolge von Tariferhöhungen um 7,4 Mill. Frs. gestiegen. Doch reichte diese Zunahme nicht aus, um das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben herzustellen.

Ägypten beabsichtigt, die Linie Kairo—Helouan zu elektrisieren und gleichzeitig bis Saff zu verlängern. In Unterägypten soll eine neue Bahnstrecke von Sidi Ghaz nach North Gharbiah mit einer Brücke über den Nil gebaut werden. Eine Zweiglinie soll die Provinz Behera erschließen. Ferner ist eine Strecke Manfalot—Achmin in Oberägypten mit einer Nilbrücke bei Manfalot geplant. Im angloägyptischen Sudan erhielt die Gedaref Railway and Development Company Ltd. eine Konzession für den Bau einer 216 km langen Bahn von Kassala nach Gedaref. Die Konzession dauert bis 1962. Die Baukosten werden auf 2 560 000 Sterling veranschlagt.

In der italienischen Kolonie Eritrea wurde kürzlich der Bau der dritten Eisenbahnlinie, der Linie Cheren—Agordat, beendet.

Die Benguellabahn in Angola wird demnächst die Grenze des Kongostaates und damit eine Länge von 1246 km erreichen. Die englische Tanganykagesellschaft, der der größte Teil der Aktien der Benguellabahn gehört, betreibt die Fortsetzung des Bahnbaues mit großem Eifer, um auch

as Katangagebiet für den Verkehr zugänglich zu machen. obald mit der Benguellabahn die Grenze zwischen Angola nd dem Kongostaat erreicht ist, wird die Kongoeisenbahn-esellschaft eine Verlängerung der Eisenbahn durch das elgische Kongogebiet bis Tschilongo an der Strecke lizabethville—Bukama der Katangaeisenbahn bauen. Bis 930 soll auch diese Verbindung betriebsfähig sein. Der auptzweck der Benguellabahn ist die Abbeförderung des upfers.

In der belgischen Kongokolonie machte der ahnbau weitere Fortschritte. Auf der südlichen Neubau-recke von Bukama aus wurde Kilometer 560 erreicht. Auf er nördlichen Baustrecke wurde der Verkehr von Ilebo ort Francqui) bis Nueka (175 km) aufgenommen.

Der Bahnbau in Französisch-Äquatorial-frika von Pointe Noire nach Brazzaville ist infolge der roßen Sterblichkeit unter den Arbeitern fast ganz zum tillstand gekommen. In Französisch-Westafrika hat man nde 1926 mit dem Bau der Bahnlinie Louga—Linguéra egonnen. Für die weitere Strecke nach Casamance sind ie Vorarbeiten bald beendet.

Für die Eisenbahnen der Südafrikanischen nion brachte das am 31. März 1926 endigende Rechnungs-hr 1925/26 einen Betriebsüberschuß von 709 691 Sterling ährend man mit einem Fehlbetrag gerechnet hatte. Der rund dafür ist in einer besonders günstigen Ernte zu er-licken. Das Netz der Südafrikanischen Union umfaßt jetzt) 000 km Staatsbahnen. 690 km Privatbahnen werden dazu och von den Staatsbahnen betrieben.

Auf Madagascar plant man die einzige dort befind-che Linie, die 370 km lange Strecke Tamatave—Bricka-ille—Tananarivo auf elektrischen Betrieb umzustellen. Der au einer zweiten Bahn, von Fianarantsoa nach dem südlich ananjary an der Ostküste gelegenen Manakara (169 km), t genehmigt. Man rechnet mit einer Bauzeit von 6 Jahren nd beabsichtigt, diese Bahn von vornherein für den elek-ischen Betrieb einzurichten.

Australien.

Gegen Ende 1926 ist auf der ersten Teilstrecke der Stadt- nd Vorortstrecken von Sydney der elektrische Betrieb er-ffnet worden, mit dessen Einführung erhebliche Erweite-ngen der Eisenbahnanlagen von Sydney und Umgebung erbunden sind. Die Arbeiten sind auch im Jahre 1927 frig fortgesetzt worden. Neben den elektrischen Zügen erkehren noch solche mit Dampflokomotiven, doch wird der ektrische Betrieb abschnittweise ausgedehnt. Sydney ist unmehr die erste Stadt in Australien mit einer Untergrund-hn, und auf der ganzen südlichen Halbkugel kann sich eben Sydney nur noch Buenos Aires des Besitzes eines lchen Verkehrsmittels rühmen. Auf dem einstweiligen ndbahnhof der Stadtbahn, St. James Station, verkehrten n September täglich je 293 Züge in Ein- und Ausfahrt. n den Hauptverkehrsstunden folgen sie einander in zwei inuten Abstand. Die Einführung der elektrischen Zug-rderung hat, obgleich sie erst auf Teilstrecken durchgeführt t, schon jetzt eine lebhafte Verkehrsentwickelung zur olge gehabt.

Auch sonst wird bei den australischen Eisenbahnen hier nd da das Eisenbahnnetz und die bestehenden An-gen erweitert. Adelaide erhält einen neuen Bahnhof, n Westaustralien baut eine Privatgesellschaft eine etwa 150 km lange Eisenbahn zur Erschließung von Erzlagern, von Südaustralien nach Nordaustralien wird eine Eisenbahn in Kapspur als Verlängerung der Eisenbahn Port Augusta—Oodnadatta bis Alice Springs gebaut. Es handelt sich dabei um eine Strecke von etwa 770 km Länge. Die Verbindung zwischen Port Augusta und Adelaide wird verbessert, teils durch einen Streckenneubau, teils durch Einlegen einer dritten Schiene. Die Vereinheitlichung der Spurweite beschäftigt die am Eisenbahnwesen Australiens beteiligten Kreise und die öffentliche Meinung seit Gründung des Staatenbundes auf das lebhafteste. Es wird hier und da durch Umbau einer Eisenbahn auf die Spur anstoßender Strecken ein Schritt auf dem Wege zur Vereinheitlichung gemacht, doch liegt die vollständige Erreichung dieses Ziels noch in sehr weitem Felde. Die Bedeutung dieser Maßnahmen besteht in der Möglichkeit der Durchführung der Züge auf weite Entfernung. Auch ohne Vereinheitlichung der Spurweite ist man bestrebt, den Verkehr durch Beschleunigung der Schnellzüge und der Fahrpläne zu verbessern, Maßnahmen, die bei der Größe des Landes und den großen Entfernungen von besonderer Bedeutung sind. Die Einführung des Zugverkehrs zwischen Melbourne und Adelaide an Sonntagen, eine dringend empfundene Notwendigkeit, stieß in kirchlichen Kreisen, bei den Lokomotivführern und beim Parlament auf solchen Widerstand, daß der Minister zusagen mußte, er werde den Sonntagsverkehr nicht weiter ausdehnen.

Der Versuch der Eisenbahnen, die 44 Stunden-Woche abzuschaffen, scheiterte; ein gerichtliches Urteil gab den Gewerkschaften Recht, die so ihre Beibehaltung erstritten. Bei einem Ausstand in Queensland erlitten sie aber durch die Festigkeit der Regierung, obgleich diese eine Arbeiterregierung ist, eine Niederlage. Ausstände sind in Australien keine Seltenheit, verlaufen aber nicht immer so wie derjenige bei den Eisenbahnen von Queensland, wo eine Stilllegung des Betriebes vermieden werden konnte.

Unwetterschäden haben stellenweise Störungen des Eisenbahnbetriebes zur Folge gehabt. Anderweit hat eine gute Ernte günstig auf den Verkehr und damit auf die Betriebsergebnisse gewirkt. Am Besuch des Herzogs von York, der im Auftrage des Königs von England Australien bereiste, haben die Eisenbahnen lebhaften Anteil gehabt.

Internationaler Verkehr.

Im Internationalen Eisenbahnverband sind im abgelaufenen Jahre außer den ordentlichen Sitzungen der Fachausschüsse zwei Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses und eine außerordentliche Hauptversammlung abgehalten worden. Die Sitzungen der Fachausschüsse fanden in der Zeit vom 9. bis 27. Juni in Stockholm, die beiden Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses am 2. und 3. Mai bzw. am 7., 8. und 9. November in Paris statt; die Hauptversammlung trat ebenfalls in Paris am 3. und 4. Mai zusammen.

Die Beratungen der Fachausschüsse erstreckten sich in der Hauptsache auf folgende Gegenstände: im Ausschuß für den Personenverkehr: Reiseerleichterungen an Gruppen von Schülern und Pfadfindern, Vereinheitlichung der Bestimmungen über Fahrtunterbrechungen; im Ausschuß für den Güterverkehr: Ausarbeitung eines einheitlichen Güterverzeichnisses (Fortsetzung des Studiums); im Ausschuß für Abrechnungen und Währungen: Fortbildung der internationalen Eisenbahnstatistik, Vereinfachung und Beschleunigung

der Abrechnung im Personenverkehr; im Technischen Ausschuß: elektrische Zugförderung, elektrische Beleuchtung der Personenwagen, Einführung zweiteiliger Bremsklötze, Verstärkung der Wagenkupplungen, Begutachtung des vom Internationalen Komitee für Fernsprüche auf große Entfernungen ausgearbeiteten Programms für Versuche zum Schutz der Fernsprechleitungen gegen störende Einflüsse der Starkstrom- und Hochspannungsleitungen, Verbesserung der allgemeinen Umgrenzungslinie, Warnungsignale an unbewachten Bahnübergängen, dynamische Wirkung des Rollmaterials auf eiserne Brücken; im Sonderausschuß für selbsttätige Kupplung: Kupplung und Sicherheit der Arbeiter (Unfälle), Aufstellung des Programms für das weitere Vorgehen.

Die Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses am 2. und 3. Mai galt der Feststellung des Berichts an die Hauptversammlung über die bisherige Verbandstätigkeit, ferner der Aufstellung der Tagesordnung für die Hauptversammlung sowie der Prüfung der Vorschläge des Technischen Ausschusses bezüglich der durchgehenden Güterzugbremse und der Schlauchanschlüsse bei Güterwagen mit Druckluftleitung. Zur Frage der durchgehenden Güterzugbremse wurde beschlossen, daß den beteiligten Regierungen empfohlen werden solle, die vom Technischen Ausschuß ausgearbeiteten „Bedingungen für die durchgehende Güterzugbremse“ in die Technische Einheit zu übernehmen und die Zulassung der Kunze-Knorr- und der Westinghousebremse im internationalen Verkehr auszusprechen.

In seiner Sitzung vom 7. bis 9. November 1927 beschäftigte sich der Geschäftsführende Ausschuß außer mit der üblichen Abnahme der Jahresrechnung, der Festsetzung des Budgets für das Jahr 1928 und sonstigen kleineren Vorlagen des Generalsekretärs, hauptsächlich mit den Vorschlägen der Fachausschüsse auf der Stockholmer Tagung und mit der Erörterung des Entwurfs einer neuen Satzungsbestimmung, durch welche die Möglichkeit geschaffen werden soll, Verwaltungsgruppen, die besondere Tarifverbände bilden, in den Internationalen Eisenbahnverband aufzunehmen. Der Entwurf dieser Satzungsänderung wurde im Wortlaut festgelegt und dessen Vorlage an die Hauptversammlung beschlossen. Zu verbindlichen Beschlüssen erhoben wurden die Vorschläge in nachstehenden Fragen: Altersgrenze für Kinder bei Gewährung freier Fahrt oder bei Beförderung zum halben Fahrpreis, einheitliche Personentarifvorschriften und einheitliche Verpackungsvorschriften — beide Beschlüsse treten mit Einführung des neuen Berner Übereinkommens über den Personen- und Güterverkehr in Kraft —, Abschlagszahlungen im Güterverkehr und Zugheizung auf elektrisch betriebenen Strecken. Weiter wurde das neue Arbeitsprogramm der Fachausschüsse festgelegt und Ort und Zeitpunkt für die nächstjährigen Sitzungen der Ausschüsse bestimmt. An wichtigen neuen Fragen wurden zur Prüfung überwiesen: dem Ausschuß für den Personenverkehr: Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Stationsnamen auf den Bahnhöfen, Verbesserung des internationalen Reiseverkehrs, Einführung des Zweiklassensystems; dem Ausschuß für den Güterverkehr: Beschleunigung des Güterverkehrs und Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter; dem Ausschuß für Abrechnungen und Währungen: Einheitswährung; dem Ausschuß für Technische Fragen: Auswechselbare Wagenachsen, elektrische Bahnmotore, dritte Schiene als Stromabnehmer, Verhütung von Unfällen, die infolge des Rechts- und Linksfahrens der Züge auf zweigleisigen Strecken entstehen können. Die Fragen: Preisermäßigung für Kongreßteilnehmer, Warnungssigna an unbewachten Übergängen, Einführung zweiteiliger Brem klötze wurden an die Ausschüsse zur weiteren Prüfung z rückverwiesen.

In der Hauptversammlung vom 3./4. Mai wurde einige Satzungsänderungen beschlossen, durch welche d Bestimmungen über die Zusammensetzung des Büros u des Geschäftsführenden Ausschusses sowie über die Au nahme von Verbandsmitgliedern erweitert werden. Ferne wurde nach den Vorschlägen des Geschäftsführenden Au schusses sowohl dessen Mitgliederkreis wie auch der Mi gliederkreis der Fachausschüsse für die Dauer ihrer Wah zeit neu festgesetzt. Im Geschäftsführenden Ausschuß i der Umfang der nur zu einer gemeinsamen Vertretung b rechtigten Ländergruppen verkleinert und dadurch die G samtzahl der Vertretungen vermehrt worden; der Geschäft führende Ausschuß besteht in Zukunft einschließlich d Präsidenten und der 3 Vizepräsidenten, die von den bi herigen Verwaltungen gestellt werden, aus 19 anstatt a 14 Mitgliedern.

Im Ausschuß für den Personenverkehr ist die Zahl d Vertreter um 2, im Ausschuß für den Güterverkehr und i Ausschuß für Rollmaterial um je 5, im Ausschuß für A rechnungen und Währungen und im Ausschuß für Technisc Fragen um je 4 vermehrt worden.

Angenommen wurde auch eine Satzungsänderung, d es ermöglicht, daß angeschlossene Verwaltungen an d Hauptversammlung mit beratender Stimme teilnehmen.

Das Internationale Eisenbahn-Transpor Komitee hat in seiner Jahresversammlung zu Dubrovn (Ragusa, Dalmatien) am 28. und 30. Mai 1927 den von eine besonderen Unterausschuß nach langwierigen und schwi rigen Verhandlungen ausgearbeiteten Entwurf gemeinsam Abfertigungsvorschriften für den Internationalen Eisenbah Personen- und Gepäckverkehr (AVP.) nach eingehend Beratung einstimmig angenommen.

Es darf hiernach mit Bestimmtheit erwartet werden, da gleichzeitig mit der Einführung des neuen internationale Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und G päckverkehr auch diese Abfertigungsbestimmungen in Kra treten, die in insgesamt 20 Artikeln die Abfertigung v Personen- und Reisegepäck einheitlich für alle Bahne regeln, die den einheitlichen Zusatzbestimmungen zum IÜ beigetreten sind.

Zu erwähnen ist, daß es sich bei den Abfertigungsvo schriften um solche Bestimmungen handelt, die nicht f das Publikum bestimmt sind, sondern nur die Handhabu des inneren Dienstes der Eisenbahnverwaltungen regeln.

Als ein zweiter wesentlicher Fortschritt ist die Au stellung einheitlicher Zusatzbestimmungen zu Artikel 9 d IÜP. zu bezeichnen. Sie beziehen sich auf die Voraus bestellung von einzelnen Plätzen, Wagenabteilungen u ganzen Wagen und wurden im Zusammenhange mit den dieser Hinsicht vereinbarten einheitlichen Abfertigungsvo schriften ebenfalls in Dubrovnik beschlossen.

Da Artikel 9 des IÜP. die Platzbestellung den Tarif oder Fahrplänen überläßt, die Regelung also dem Ermess der Verwaltungen anheimgibt, sind erst durch Aufstellu der genannten sechs einheitlichen Zusatzbestimmungen Artikel 9 grundlegende Vorschriften über die Rechte u Pflichten der Reisenden in Bezug auf die Vorausbestellu einzelner Plätze usw. geschaffen worden.

Einen breiten Raum nahmen in den Verhandlungen ferner ie Beziehungen zum Internationalen Eisenbahn-Verband sogenannter Pariser Verband) ein, der den Wunsch geußert hatte, das Eisenbahn-Transport-Komitee möge sich m in irgendeiner Form eingliedern. Das Transport-Komitee ar jedoch der Ansicht, von einer derartigen Eingliederung bzusehen. Das von dem Pariser Verband aufgezeigte sachche Ziel, nämlich die Vermeidung von Doppelarbeit und ine Abgrenzung der Arbeitsgebiete beider Verbände, sollte uf anderem Wege erreicht werden. Ein Unterausschuß des ransport-Komitees hatte zu diesem Zwecke in einer Sitzung in Hospenthal eine Vereinbarung ausgearbeitet zur Regelung der Beziehungen zwischen dem Pariser Verband und dem Tranport-Komitee. Der Pariser Verband hat aber die Annahme dieser Abmachung abgelehnt. Es bleibt also der bisherige Zustand bestehen, daß unter voller Wahrung der Unabhängigkeit des Eisenbahn-Transport-Komitees von Fall zu Fall versucht wird, durch die Vorsitzenden der beiden Verbände etwaige Zuständigkeitsfragen zu regeln. Auch ist in Aussicht genommen, daß die beiden Verbände sich gegenseitig in den Sitzungen, die sie interessieren, vertreten lassen.

Wirtschaftliche Verwendung der Bereitschaftspersonale im Zugbegleitdienst.

Eine Entgegnung.

Von Reichsbahnrat **Schmitz** in Halle (Saale).

Der Aufsatz des Reichsbahnrats H a u p t in Nr. 21, Jahrgang 927 dieser Zeitung, „Über den Bereitschaftsdienst des Zugegleitpersonals“ befaßt sich mit meinem in Nr. 44, Jahrgang 926, veröffentlichten Artikel „Wie wird der Bereitschaftsdienst es Zugbegleitpersonals am wirtschaftlichsten gestaltet?“ Da us dem Aufsatz des Reichsbahnrats Haupt hervorgeht, daß eine Ausführungen verschiedentlich mißverstanden sind, öchte ich wegen der Bedeutung des Bereitschaftsdienstes des ugbegleitpersonals für die wirtschaftliche Begleitung der Züge ochmals auf die Dinge zurückkommen.

Auf Grund der im Bereich des BA. 5 Breslau gemachten rfahrungen war Haupt zu dem Schluß gekommen, daß auf den rößeren und mittleren Bahnhöfen durch Herausnahme des ereitschaftsdienstes aus den Diensteinteilungen 2,04% des esamten Zugpersonals fraglicher Bahnhöfe erspart werden önnen (s. S. 471). Die Ersparnisse waren errechnet unter Anahme einer Wartezeit der planmäßigen Bereitschaft von ,55 Stunden.

Ich hatte die Möglichkeit der Verallgemeinerung dieses rgebnisses in Abrede gestellt und in meinem Aufsatz Seite 1142 ff. ie Gesichtspunkte klargelegt, die zwecks wirtschaftlicher Verendung von Bereitschaften nach meiner Ansicht beachtet erden müssen. Das Ergebnis war, daß außerplanmäßige Bereitchaften den planmäßigen nicht absolut überlegen sind, daß n Gegenteil die planmäßigen gegenüber den außerplanmäßigen ewisse Vorteile für Verwaltung und Personal bieten. Dabei ar zum Ausdruck gebracht, daß man meist nicht alle Bereitchaften in den Dienstplan einarbeiten darf, wenn sie wirtchaftlich arbeiten sollen. Es war empfohlen, nur 50—60% er im Durchschnitt notwendigen Bereitschaften in die Dienstläne aufzunehmen und den Rest der Bereitschaften außerlanmäßig fahren zu lassen. Das heißt, es sollte der größte Teil er Bedarfszüge und sonstigen außerplanmäßigen Fahrten mit lanmäßigen Bereitschaften bewältigt werden, der Rest und esonders die Verkehrsspitzen zurzeit des Herbstverkehrs egebenenfalls mit außerplanmäßigen Bereitschaften.

Mit diesem Ergebnis ist Haupt nicht einverstanden. Er irft von neuem die Frage auf: „Welche von beiden Methoden ann bei gleichmäßiger Beachtung der für die wirtschaftliche erwendungsmöglichkeit anwendbaren und nötigen Vorbedingungen wirtschaftlicher gestaltet werden, die planmäßige oder die wilde?“ Es wird versucht, die Überlegenheit der wilden Bereitschaft, die ich im folgenden als außerplanmäßige bezeichnen möchte, nachzuweisen.

Ich werde bei meiner Entgegnung dem Gedankengange des Herrn Haupt folgen.

1. Eine Überlegenheit der außerplanmäßigen Bereitschaft gegenüber der planmäßigen wird darin erblickt, daß der Fahrmeister sich bei der Bestellung der außerplanmäßigen Bereitschaften nach dem Bedürfnis richten kann, was bei der planmäßigen Bereitschaft nicht zutrifft, weil der Dienstbeginn dieser ein für allemal durch die Diensteinteilung festgelegt sei. Dazu ist zu sagen, daß der Fahrmeister sehr wohl wissen kann und muß, zu welcher Zeit im allgemeinen auf seinem Bahnhof Bedarfszüge zu fahren sind. Dieses Bedürfnis ist im allgemeinen für die einzelnen Wochentage das gleiche. Zu diesen Zeiten muß der Fahrmeister seine Bereitschaften bestellen. Auch bei der außerplanmäßigen Bereitschaft, die doch tags zuvor bestellt wird, weiß der Fahrmeister nicht genau, welche Züge am nächsten Tage zu fahren sind. Es besteht also zwischen der Bestellung planmäßiger und außerplanmäßiger Bereitschaften nur der Unterschied, daß die planmäßigen Bereitschaften dienstplanmäßig bestellt sind für die Zeiten, zu denen sie nötig sind und die außerplanmäßigen Bereitschaften tags zuvor durch den Fahrmeister. Würden die planmäßigen Bereitschaften vom Fahrmeister außerplanmäßig bestellt werden, so würde die Zeit des Dienstantritts genau dieselbe sein. Sollte eine planmäßige Bereitschaft infolge Änderung der Verkehrsverhältnisse eine ungünstige zeitliche Lage aufweisen, so muß eben der Dienstplan geändert werden. Daß eine zweckmäßige und wirtschaftliche Bestellung und Verwendung möglich ist, geht aus den Angaben der Abb. 1 S. 1143, Jahrgang 1926 d. Ztg., über wöchentliche reine Arbeitszeit, Nutzdienst und durchschnittliche Wartezeit hervor. Allerdings sind die Bereitschaften nicht zu „irgendeinem“ Zeitpunkte, sondern zum richtigen bestellt gewesen. Daß Bestellungen zur richtigen Zeit und in der richtigen Zahl erfolgen müssen, war in meinem Aufsatz bereits zum Ausdruck gebracht: „eine lange Wartezeit kann doch nur eintreten, wenn das Personal entweder zur falschen Zeit oder in zu großer Zahl bestellt ist.“ Es ist also weder gesagt, daß das Personal zu einer beliebigen Zeit den Dienst antreten soll, noch daß man die Bestellung gleichmäßig über 24 Stunden verteilen soll, wie Haupt unterstellt. Daraus, daß auf e i n e m Bahnhof eine kurze Wartezeit der planmäßigen Bereitschaften nicht erreicht wurde, läßt sich nicht beweisen, daß ihre Erreichung nicht möglich ist.

2. Die zulässige monatliche Inanspruchnahme des Personals wird für beide Arten von Bereitschaften irrtümlich von Haupt gleich hoch angenommen. In Wirklichkeit ist die planmäßige Bereitschaft überlegen, wie eine einfache Überlegung zeigt. Die zulässige tägliche Inanspruchnahme der Bereitschaften beträgt laut DDV. 16 Stunden; sie ist also für beide gleich. Für die außerplanmäßigen Bereitschaften schreiben außerdem die DDV. eine höchstzulässige Arbeitszeit von 260 Stunden vor.

Für die planmäßige Bereitschaft gilt diese Grenze nicht, da jeden Tag ein anderes Personal Bereitschaftsdienst leistet. Die Grenze von 260 Stunden würde nur dann gelten, wenn die dienstplanmäßige Arbeitszeit des Dienstplanes, in dem sich die Bereitschaft befindet, zufällig gleich der höchstzulässigen sein würde. Das kommt aber nur in Ausnahmefällen vor, was sich leicht durch Inaugenscheinnahme der Dienstpläne feststellen läßt. Wenn die entsprechende Spanne zwischen planmäßiger und höchstzulässiger Arbeitszeit im Dienstplan vorhanden ist, so kann die planmäßige Bereitschaft an 26 Tagen (die vier Sonntage sind weggelassen) leisten: $26 \times 16 = 416$ Stunden Arbeitszeit. Die Überlegenheit der planmäßigen Bereitschaft ist damit bewiesen. Haupt meint nun, man könne die Leistung einer planmäßigen Bereitschaft nicht in dieser Art mit der einer außerplanmäßigen vergleichen, weil die Leistung e i n e s Bediensteten mit der mehrerer verglichen wird. Das vermag ich nicht einzusehen. Wenn z. B. auf einem Bahnhof an jedem Tage drei Bereitschaften notwendig sind, so hat man zunächst die Wahl zwischen beiden Arten von Bereitschaften. Entschließt man sich für die außerplanmäßige, so dürfen diese im Höchstfalle 3×260 Stunden Arbeit verrichten. Diese Grenze gilt für drei planmäßige Bereitschaften nicht, da der Unterschied zwischen dienstplanmäßiger und zulässiger Arbeitszeit des Dienstplanes zu dieser Höchstgrenze der DDV. hinzukommt. Daß obiges Ergebnis nicht nur theoretischer Natur ist, sondern durch die Praxis gestützt wird, ergibt sich z. B. aus der Leistung der planmäßigen Bereitschaften für Monat Juni. In der nachfolgenden Übersicht sind die reine

Bf.	planm. Bereitschaften		außerplanm. Bereitschaften	
	wöchentlich reine Arbeitszeit	wöchentlicher Nutzdienst	wöchentlich reine Arbeitszeit	wöchentlicher Nutzdienst
Lp.-Wahren	71,4	36,4	54,6	20,3
Halle	64	40	55,5	28,0
Cottbus	59,46	36,0	51,45	28,35
Falkenberg	57,15	28,50	43,52	19,36
Senftenberg	63,3	37,01	53,2	26,3

Arbeitszeit und der Nutzdienst wiedergegeben. Die Nachweisung zeigt, daß von planmäßigen Bereitschaften bis zu 71,4 Stunden reine Arbeitszeit wöchentlich geleistet sind, was einer Monatsleistung von 309,4 Stunden entspricht. Die reine Arbeitszeit der außerplanmäßigen Bereitschaften bleibt in allen Fällen unter monatlich 260 — wöchentlich 60 — Stunden, wie es die DDV. vorschreiben. Es sei noch besonders darauf hingewiesen, daß das Verhältnis von Nutzdienststunden zur reinen Arbeitszeit durchweg bei den planmäßigen Bereitschaften günstiger ist als bei den außerplanmäßigen.

3. Ich hatte als Vorbedingung für die Möglichkeit der guten Ausnutzung einer planmäßigen Bereitschaft die Einlegung einer langen Übergangszeit empfohlen. Zweckmäßig wird sie 16 Stunden nach einer achtstündigen Bereitschaftszeit gewählt. Herr Haupt meint, es sei gleichgültig, ob man nach 8 Stunden Bereitschaftsdienst 16 Stunden Ruhe vorsehe, oder nach 16 Stunden Bereitschaftsdienst 8 Stunden Ruhe. Diese Auffassung kann ich nicht teilen. Wenn dienstplanmäßig 16 Stunden Bereitschaftsdienst festgelegt werden, obwohl bekannt ist, daß diese 16 Stunden im Durchschnitt in der Bereitschaft nicht erreicht werden, so drücken die Bereitschaften die tatsächliche Arbeitszeit unter die dienstplanmäßig errechnete, während nach meinem Vorschlage das Gegenteil erreicht werden soll. Nur wenn die tatsächlich geleistete Arbeitszeit höher ist als die im Dienstplan angesetzte, kann ein Teil des Unterschiedes von dienstplanmäßiger und zulässiger Arbeitszeit unschädlich gemacht werden.

Das Mißverständnis rührt wahrscheinlich von der Bestimmun her, daß Bereitschaftsdienst mit 50% angerechnet werden sol Die Bewertung des Bereitschaftsdienstes mit 50% ist bei Au rechnung der planmäßigen Arbeitszeit wenig glücklich. Di t e i l w e i s e Anrechnung hat doch nur dann einen Sinn, wen das Personal während der angesetzten Bereitschaft keinen Dien verrichtet. Da es aber, von wenigen Ausnahmefällen abgesehe während der Bereitschaftszeit Dienst verrichtet, würde m. E die Bestimmung über die Anrechnung des Bereitschaftsdienste auf die planmäßige Arbeitszeit zweckmäßiger lauten: De Bereitschaftsdienst ist mit soviel Stunden in Anrechnung z bringen, als das Personal in der Bereitschaft erfahrungsgemä Dienst macht. Die letzten Ausführungen gelten nur für di Anrechnung der Arbeitszeit der planmäßigen Bereitschaft au die planmäßige Arbeitszeit des Dienstplanes.

4. Betreffs der Stärke der planmäßigen Bereitschaften hatt ich empfohlen, 50—60% der im Durchschnitt notwendige Bereitschaften in die Dienstpläne aufzunehmen (nicht 50—60% der Kopfzahl, die für den stärksten Verkehr nötig ist).

5. Da die in meinem Aufsatz S. 1143 (Abbildung 1) ver öffentlichten günstigen Ergebnisse, die mit planmäßigen Berei schaften gemacht wurden, als Zufallsergebnisse bezeichne wurden, die dem englischen Kohlenstreik zu verdanken wären sind in der vorstehenden Übersicht einige Ergebnisse aus der Juni v. J. wiedergegeben. Bemerkt wird dazu, daß außerpla mäßige Bereitschaften in allen den Fällen, in denen die pla mäßige Arbeitszeit von 60 Stunden (monatlich 260 Stunde überschritten wird, hätten abgelöst werden müssen, daß letzte also mehr Köpfe erfordert hätten.

6. Zum Schluß will Haupt einen Vergleich der praktische Ergebnisse mit den theoretischen bringen. Es werden dab die mit planmäßigen Bereitschaften im Bereich der RBD. Hal erzielten Ergebnisse mit Leistungszahlen verglichen, die m einer besonderen Rechnungsmethode gewonnen wurden. Dies Rechnung sind die Wartestunden des Personals zugrunde geleg Die Rechnung fußt auf der Annahme, daß „ein Maß für d Wirtschaftlichkeit des Bereitschaftsdienstes geliefert werde durc die auf den Kopf der bestellten Mannschaften errechnete Za der Wartestunden". Bei dieser Annahme wird übersehen, da nicht die Wartezeit allein maßgebend ist für die Beurteilu der wirtschaftlichen Ausnutzung, sondern der nach Beendigu der Wartezeit tatsächlich geleistete Nutzdienst. Es ist doch z. sehr wohl möglich, daß eine Bereitschaft, die zwei Stund gewartet hat, anschließend zehn Stunden Nutzdienst leist während bei einer anderen Bereitschaft nur eine Stunde Wart zeit und fünf Stunden Nutzdienst aufkommen. Nach der Wart zeit zu urteilen, ist die erste Bereitschaft weniger gut ausgenut als die letzte, während die Beurteilung nach der wirklich Nutzleistung das entgegengesetzte Ergebnis liefert.

Auch die für die Errechnung der Überteuerung angewand Formel: $y = \frac{b-g}{y}$ (worin y die Überteuerung des Bereitschaf dienstes, b die Zahl der bestellten und g die Zahl der gebraucht Bereitschaftsbediensteten angibt), stützt sich auf die oben wied gegebene Annahme. Ihre Ergebnisse sind demnach irreführen Es kommt nicht nur auf die Zahl der bestellten und gebraucht Bereitschaftsbediensteten, sondern auch sehr auf die für dies Zweck vorhandenen Köpfe an. Bei schwachem Verkehr ka der Kommandierbeamte bei der außerplanmäßigen Bereitsch die Ruhezeiten künstlich verlängern und dadurch mehr Perso halten als er zurzeit benötigt. Desgleichen läßt sich die bildli Darstellung über die Wartezeit der außerplanmäßigen Bere schaft vorteilhaft frisieren und die wirkliche Wartezeit v schleiern. Bei Anwendung der in meinem Aufsatz S. 1143 Abb. wiedergegebenen Darstellungsart der einzelnen Leistungen d

Bereitschaften kann eine künstliche Verlängerung der Ruhezeiten oder Verringerung der Wartezeiten nicht vorgenommen werden, da auch die reinen Fahrleistungen wiedergegeben werden und Wartezeit, Ruhe sowie Nutzdienst für jeden Tag und für alle Bereitschaftsbediensteten eingetragen werden.

Noch einige Worte über die auf Seite 377 (1926) und 568 (1927) wiedergegebenen bildlichen Darstellungen der bestellten und gebrauchten Bereitschaftsköpfe. Die Darstellung kann vorteilhaft angewandt werden auf Stationen, auf denen die Diensttouren so lang sind, daß die Bediensteten im allgemeinen nur zwei Züge in einer Dienstschicht begleiten. In dem Falle wird den Fahrmeister durch die bildliche Darstellung die Bestellung der einzelnen Bediensteten erleichtert; auch kann der Dienststellenleiter bzw. Amtsvorstand oder Dezernent diese Darstellung zur Nachprüfung der Wartezeiten benutzen. Jeder Bedienstete erscheint dann an einem Tage nur einmal. Sind aber die Fahrzeiten der zu begleitenden Züge nur kurz, so daß dieselben Bediensteten mehrere Zugpaare in einer Dienstschicht begleiten, so wird die Nachprüfung sehr schwierig, da manche Bedienstete mehrmals erscheinen. Aus der Darstellung läßt sich aber nicht ersehen, welche Bedienstete nach Rückkehr von der Begleitung des ersten Zugpaares wieder verfügbar sind. Es kann durch diese bildliche Darstellung nur die Wartezeit der Personale, nicht aber ihre weitere wirtschaftliche Verwendung (reine Arbeitszeit, Nutzstunden) nachgeprüft werden.

Ich hätte es begrüßt, wenn die mit den außerplanmäßigen Bereitschaften erzielten Ergebnisse betreffs Nutzdienst und reiner Arbeitszeit von Herrn Haupt wiedergegeben wären. Es hätte sich dann leicht ohne jede Rechnung aus der Praxis die Überlegenheit einer der beiden Bereitschaften nachweisen lassen. Eine Überlegenheit der außerplanmäßigen Bereitschaften kann sich allein aus dem Grunde nicht ergeben, weil ihre höchste Ausnutzungsmöglichkeit durch die für die reine Arbeitszeit festgesetzte Grenze von 260 Stunden monatlich beschränkt ist.

Die französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1926.

Die Jahresberichte der fünf großen französischen Eisenbahngesellschaften, der Paris-Orléans-Eisenbahn (P.-O.), der Ostbahn (Est), der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn (P.-L.-M.), der Nord- (Nord) und der Südbahn (Midi) sind schon seit einiger Zeit erschienen, aber erst neuerdings durch die Fachpresse weiteren Kreisen zugänglich gemacht worden. Die Staatsbahnen und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen bringen ihre Jahresberichte immer etwas später heraus, und so lassen sie denn auch dieses Jahr noch auf sich warten. Die nachstehenden Mitteilungen über den Verlauf und die Ergebnisse des Jahres 1926 für die französischen Eisenbahnen muß sich daher auf die fünf großen Gesellschaften beschränken.

Wenn man die Betriebsergebnisse des Jahres 1926 im ganzen überblickt, so ergeben sich, wie die Revue générale des chemins de fer hervorhebt, zunächst vier bemerkenswerte Tatsachen: die Betriebseinnahmen haben sehr erheblich zugenommen; dasselbe, wenn auch in geringerem Maße, haben die Betriebsausgaben getan; infolgedessen sind auch die Überschüsse höher gewesen; endlich sind die Ausgaben zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals gestiegen. Diese vier Tatsachen werden aber an Bedeutung von der fünften weit übertroffen: das Jahr 1926 ist das erste für die französischen Eisenbahnen seit dem Kriege gewesen, das mit einem Reingewinn abgeschlossen hat. Die vorhergehenden Jahre haben Fehlbeträge aufgewiesen, die von 1921 bis 1924 von 764 Mill. Fr. zwar auf 303 Mill. zurückgegangen, dann aber wieder auf 350 Mill. angestiegen sind. Im Jahre 1926 konnten aber 553 Mill. Fr. an die Gemeinschaftskasse der französischen Eisenbahnen abgeliefert werden. Der Grund für diese Besserung der Verhältnisse ist einerseits in einer Verkehrszunahme, andrerseits in Tariferhöhungen zu suchen, die nötig waren, um bei den steigenden Ausgaben das wirtschaftliche Gleichgewicht mit den Einnahmen herzustellen.

Zunächst der Kapitaldienst. Er umfaßt auf der Einnahmeseite den Ertrag der aufgenommenen Anleihen, auf der Ausgabenseite die Beträge, die für die Anschaffung von Betriebsmitteln, für den Neubau und den Ausbau der vorhandenen Anlagen, für die Einführung elektrischen Betriebes gemacht worden sind; auch Vorschüsse an die Gemeinschaftskasse zur Deckung von Fehlbeträgen anderer Netze erscheinen unter diesen Ausgaben. Die fünf Eisenbahngesellschaften haben im Jahre 1926 Anleihen im Betrage von 1701 Mill. Fr. gegen 1658 Mill. Fr. im Vorjahre aufgenommen; im Jahre 1924 hatten sie aber 2746 Mill. Fr. aufnehmen müssen. Der Sturz des Franken hat es unmöglich gemacht, die Anleihen auf dem ausländischen Geldmarkt unterzubringen; nur der Südbahn ist es gelungen, Schuldverschreibungen im Werte von 25,5 Mill. in Amerika und solche im Betrage von 4,9 Mill. in der Schweiz abzusetzen. Am Ende des Jahres 1926 hatten die fünf Eisenbahngesellschaften 1947 Mill. Papier-Fr. Schulden im Auslande, die sich mit 105 Mill. auf die Schweiz, 608 Mill. auf England, 1234 Mill. auf Amerika verteilen.

Schon aus den obengenannten Zahlen geht hervor, daß der Geldbedarf der französischen Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren zurückgegangen ist; wenn er dann auch von 1925 zu 1926 zugenommen hat, so wird doch die Lage als befriedigend für die Eisenbahnen bezeichnet, weil der Betrag ihrer Anleihen ungefähr ebenso hoch ist wie der aller anderen französischen Gesellschaften zusammen, der sich auf 1680 Mill. Fr. belief. Die Anleihen konnten aber nur mit großen Opfern erlangt werden. Während im Jahre 1913 der Zinsfuß etwa 4,5% betrug und nachdem er im Jahre 1923 auf etwa 7 bis 8% gestiegen war, mußten die neueren Schuldverschreibungen zu einem solchen Kurs ausgegeben werden, daß ihre Verzinsung, nach dem Nennwert 3, 6 und 7%, tatsächlich bei den verschiedenen Gesellschaften zwischen 10,9 und 13,4% schwankt. Die Lasten für den Kapitaldienst haben damit eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht. Gegen Ende des Jahres hat sich die Lage in bezug auf die Möglichkeit der Geldbeschaffung etwas gebessert.

Die Schuldverschreibungen der französischen Eisenbahngesellschaften belaufen sich im ganzen auf 32 Milliarden. Dazu kommt noch ein Aktienkapital von 33,8 Milliarden, das diese Unternehmen zu vertreten haben.

Die französischen Eisenbahngesellschaften müssen erhebliche Aufwendungen machen, um ihre Anleihen zu tilgen, da dies bis zum Ablauf ihrer Genehmigungen — zwischen 1950 und 1960 — geschehen sein muß. Während sie 1894 100 Mill. zur Rückzahlung von Darlehen benötigten, ist dieser Betrag über 219 Mill. im Jahre 1913 auf 824 Mill. im Jahre 1926 gestiegen. Im ganzen haben die Gesellschaften in der Zeit ihres Bestehens 8,3 Milliarden Fr. an Anleihen zurückgezahlt.

Die Länge des Streckennetzes der fünf Gesellschaften ist im Jahre 1926 nur um 26 km gewachsen; bei der P.-L.-M. ist die Eisenbahn von Monéteau nach St. Florentin in dieser Länge in Betrieb genommen worden. Die mittlere Betriebslänge der fünf Gesellschaften im Jahre 1926 war damit 30694 km. Trotzdem enthält unsere Quelle sechs Druckseiten über die Bautätigkeit der französischen Eisenbahngesellschaften, die sich aber weniger auf Streckenneubauten als vielmehr auf den Ausbau der vorhandenen Anlagen, namentlich aber auch auf die Einführung elektrischer Zugförderung erstreckte.

Der Betriebsmittelpark der fünf Gesellschaften ist im Jahre 1926 erheblich verstärkt worden, teils durch deutsche Lieferungen, teils durch Übernahme zurückgelassener amerikanischer Kriegsbestände, teils auf dem allgemein üblichen Wege. Die Ostbahn hat in ihren eigenen Werkstätten eine Schnellzuglokomotive mit vier gekuppelten Achsen gebaut, daneben aber 35 Lokomotiven mit drei, 37 Lokomotiven mit fünf Triebachsen beschafft. Von ihren Bestellungen des Jahres 1926 stand noch die Lieferung von sieben Lokomotiven aus. Bei der P.-L.-M. wurden 27 Lokomotiven der Bauart 1. D. und 164 Lokomotiven der Bauart 1. D. 1 beschafft, die zum Teil seit 1924 bestellt waren. Dazu kamen noch zwei elektrische Versuchslokomotiven für Schnellzüge und eine elektrische Güterzuglokomotive. Bei der P.-O. sind 50 elektrische Lokomotiven und 45 Triebwagen eingestellt worden, bei der Südbahn 10 elektrische Lokomotiven und drei Triebwagen.

Im ganzen umfaßte der Lokomotivpark der fünf Gesellschaften Ende 1926 14529 Dampf- und 170 elektrische Lokomotiven; dazu kamen noch 157 Triebwagen. Sie verteilen sich auf die einzelnen Netze wie folgt:

	Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi
Dampflokomotiven	2919	2425	5393	2642	1150
elektrische Lokomotiven				109	88
Triebwagen				61	69

Seit 1913 hat sich die Zahl der Lokomotiven um 36% vermehrt, ihre Leistungen sind aber erheblich mehr gestiegen. Bei den einzelnen Gesellschaften betrug die Zunahme der Zahl nach etwa 14 bis 50%, die Zunahme an Zugkraft aber 50 bis 108%.

An Güter- und Gepäckwagen sind im Jahre 1926 4595 Stück beschafft worden. Unter Berücksichtigung der Ausmusterungen stellte sich die Gesamtzahl Ende des Jahres auf 412052, die sich wie folgt verteilten:

Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi
95257	85959	136703	61373	32760

Gegen 1913 bedeutet die Gesamtzahl eine Vermehrung um 26%, aber die Erhöhung der Tragfähigkeit schwankt bei den verschiedenen Gesellschaften in der Nähe von 50%. Um die Unterhaltung zu erleichtern, sind zahlreiche Holzteile der Güterwagen durch solche aus Stahl ersetzt worden.

Die Zahl der Personenwagen ist von 1925 zu 1926 um 204 auf 24138 zurückgegangen; sie verteilen sich wie folgt:

Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi
5178	4716	7539	4249	2456

1913 war die Zahl der Personenwagen ungefähr ebenso groß wie heute, die Wagen der neuen Bauarten mit Drehgestellen und Seitengang bieten aber Raum für erheblich mehr Reisende als damals. In bezug auf die Ausstattung der Wagen hat der Ersatz der Gasbeleuchtung durch elektrisches Licht beträchtliche Fortschritte gemacht. Die Verstärkung des Betriebsmittelparks wird weiter fortgesetzt, um der Zunahme des Verkehrs Rechnung zu tragen; die Eisenbahngesellschaften haben im Berichtsjahr zahlreiche Lokomotiven und Wagen, namentlich solche für den Güterverkehr, bestellt.

Die Betriebseinnahmen und -ausgaben, die Überschüsse und die sich daraus ergebende Betriebszahl der fünf Eisenbahngesellschaften sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Überschuß	Betriebszahl
	in Millionen Franken			%
Nord	2087,9	1517,2	570,7	72,40
Est	1817,7	1302,5	515,2	71,66
P.-L.-M.	3689,9	2652,5	1037,4	71,88
P.-O.	1745,5	1373,2	372,3	78,67
Midi	849,8	621,2	228,6	73,32
insgesamt	10190,8	7466,6	2724,2	73,27

Dieses Ergebnis ist um so günstiger zu beurteilen, als es eine wesentliche Verbesserung gegen die Vorjahre bedeutet. Im Jahre 1921 hatte die Betriebsrechnung noch mit einem Fehlbetrag abgeschlossen, dann waren Überschüsse von 518, 732, 1251 Mill. gefolgt, und der Sprung von 1435 Mill. im Jahre 1925 auf 2724 Mill. im Berichtsjahr bringt fast eine Verdoppelung des Überschusses. Die Betriebszahl ist dabei allerdings gesunken, sie hat in den beiden vorangegangenen Jahren 81% betragen, die 73% des Jahres 1926 sind aber gegen die Vorkriegszeit mit 59% im Jahre 1913 eine erhebliche Verbesserung.

Zur Vermehrung der Einnahmen hat außer der schon erwähnten Verkehrssteigerung auch eine Erhöhung der Personen- und insbesondere auch der Gütertarife beigetragen, die sich im Laufe des Berichtsjahrs wiederholt nötig machte, um die Zunahme der Ausgaben, verursacht durch Preiserhöhungen und Lohnsteigerungen, wettzumachen. Trotz dieser Erhöhungen bleiben die Personentarife, in Gold umgerechnet, noch hinter denen der Vorkriegszeit zurück, während die Gütertarife jene Sätze allerdings überschreiten.

Der Personenverkehr hat 2362,5 Mill. Fr., 20% mehr als im Jahre 1925, eingebracht. Dieser Betrag verteilt sich auf die einzelnen Netze wie folgt:

Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi	
464,3	333,1	895,4	459,2	210,5	Mill. Fr.

Der Personenverkehr umfaßte die Beförderung von 514474 Personen, und zwar bei der

	Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi	
von	155798	120673	121364	85562	31077	Fahrgästen.

Die Gesamtzahl ist um 28901 niedriger als im Jahre 1925, aber um 125390 höher als im Jahre 1913. Die Benutzung der 3. Klasse hat natürlich die der beiden anderen Wagenklassen bei weitem überwogen; nur 2,8% der Fahrgäste reisten 1. Klasse, 15,2% 2. Klasse, dagegen benutzte die Mehrzahl, 82%, die 3. Klasse. Neben der Abnahme der Gesamtzahl von Reisenden stand auch eine Verminderung derjenigen, die Fahrkarten zu ermäßigten Preis benutzten; das betraf namentlich die Inhaber von Dauerkarten, und der Grund dafür ist in der Erhöhung des Preises derartiger Karten zu suchen. Mit der Erhöhung ist zum Teil auch eine Vereinheitlichung der Tarife Hand in Hand gegangen. Vom Rückgang des Personenverkehrs wurden die auf größere Entfernungen durchgehenden Züge verschont, und es war deshalb nötig, auf diesem Gebiet eine Anzahl Verbesserungen einzuführen, namentlich für den Touristenverkehr. Im Nahverkehr sind nach amerikanischem Vorgang stellenweise Züge durch Kraftwagen auf der Landstraße ersetzt worden. Auch der dem Ausflugverkehr dienende Kraftwagenverkehr, der ein Nebenbetrieb, nicht ein Ersatz des Eisenbahnverkehrs ist, ist durch die Schaffung neuer planmäßig betriebener Kraftwagenstrecken erweitert worden.

Der Eilfracht- (grande vitesse) und Gepäckverkehr brachte Einnahmen von 1223 Mill. Fr., 12% der gesamten Verkehrseinnahmen, 356 Mill. oder 40% mehr als im Vorjahre. Verhandlungen mit der Postverwaltung haben zu einer Neuregelung des Verhältnisses zwischen Post und Eisenbahn geführt; das hierauf bezügliche Abkommen ist im Januar 1926 nach Genehmigung durch die Gesetzgebung in Kraft getreten und gilt zunächst bis Mitte 1927. Die neuen Sätze für die Beförderung der Postgüter sind für die Eisenbahnen vorteilhafter als die älteren. Auch die Lieferfristen sind neu geregelt worden, und die Eisenbahnen haben Vorkehrungen getroffen, um deren Einhaltung besser als bisher sicherzustellen. Der Postpaketverkehr ist allerdings um etwa 20% zurückgegangen; der Grund dafür ist darin zu suchen, daß die Gewichtsgrenze erhöht worden ist, so daß Sendungen, die früher auf zwei Pakete verteilt werden mußten, heute in einer Sendung abgeschickt werden können; andrerseits ist ein Teil des Postpaketverkehrs zum Frachtverkehr abgewandert. Der Paketverkehr hatte nämlich, weil seine Sätze der allgemeinen Erhöhung der Gebühren nicht gefolgt waren, im Jahre 1925 in ungewöhnlichem Maße zugenommen, und durch die Neuregelung ist nun eine Rückkehr zum früheren Zustande herbeigeführt worden. Unter dem Eilfrachtverkehr ist besonders zu erwähnen der Verkehr von Lebensmitteln in Kühlwagen. Eine Kühlwagen- und Lagerhausgesellschaft, an der auch die Nordbahn, die Ostbahn und die Mittelmeerbahn beteiligt sind, hat eine Anzahl neue Verbindungen zur Beförderung von Lebensmitteln, so von Gefrierfleisch, das über Marseille eingeführt wird, von Seefischen aus Boulogne, von Milch für Paris, von frischem Fleisch aus dem Gebiet Bourbonnais für Paris und für die Küste des Mittelmeers, eingerichtet.

Die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr — petite vitesse — haben sich auf 6450 Mill. Fr. belaufen; sie waren damit 33% höher als 1925 und machten 65% der gesamten Verkehrseinnahmen aus. Auf die einzelnen Netze entfielen die nachstehend verzeichneten Beträge:

Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi	
1416,8	1295,8	1213,9	1019,5	504,4	Mill. Fr.

Trotz der Erhöhung der Tarife im allgemeinen sind für einige besondere Verkehrsarten Erleichterungen geschaffen worden, so für den Verkehr mit Bier auf der Ostbahn nach Paris, für den Verkehr mit Getreide und Mehl auf nahe und mittlere Entfernungen, für die Beförderung von Wein in Fässern auf größere Entfernungen, für die Beförderung von Zeitungspapier, für die Beförderung der Rohstoffe für den Hüttenbetrieb und von Schlacken. Ferner ist ein Sondertarif für den Verkehr zwischen Frankreich und den deutschen Bahnhöfen auf dem rechten Ufer des Rheins eingeführt worden. Um die Kohlentransporte von Rouen und Dünkirchen nach Basel für Frankreich zu sichern, sind neue Tarifsätze für diesen Verkehr geschaffen worden. Endlich sind die Tarife für die Beförderung von Terpentin nach Deutschland, Holland und Belgien sowie für den Versand der über Bordeaux eingeführten westafrikanischen Hölzer herabgesetzt worden.

Die beförderte Menge Frachtgut belief sich auf 207586000 t; sie verteilte sich auf die einzelnen Netzte wie folgt:

Nord	Est	P.-L.-M.	P.-O.	Midi	
62264	59002	46636	23324	16360	Tausend Tonnen

Gegen das Vorjahr betrug die Zunahme 12 Mill. Tonnen oder 6%, gegen 1913 39 Mill. Tonnen oder 23%. Der Ausstand in England hat sich auch in Frankreich bemerkbar gemacht, indem es von Mai bis Dezember keine Grubenhölzer zu befördern gab. Im Jahresdurchschnitt wurden monatlich 64060 Wagen beladen.

Die Betriebsausgaben haben 7466,6 Mill. Fr. betragen und amit die des Jahres 1925 um 1080 Mill. oder 17% überschritten. egen 1913 betrug die Zunahme 6468 Mill. Fr. oder 646%. Der Hauptgrund hierfür war die Zunahme der persönlichen usgaben. Infolge der Teuerung und der Verschlechterung der anzösischen Währung mußten dem Personal Zulagen zugeilligt werden, die vom 1. Mai an 12%, vom 16. August an 25% er Bezüge des einzelnen ausmachten. Diese Zulagen sind nur uf Zeit bewilligt und nicht für das Ruhegehalt anrechnungshig. Bei den niedrig besoldeten Kräften entspricht die jetzige esoldung mit einer Vergleichzahl von 600 etwa der allgemeinen euerung, die für Paris im April 1927 mit der Zahl 580 gekennichnet wurde; die höher besoldeten sind weniger günstig gestellt, ihre Vergleichzahl beträgt nur 350. Neben der Besoldung urden aber der Belegschaft auch Zuwendungen in Gestalt von illigen Wohnungen gemacht, die ihnen die Eisenbahngesellchaften zur Verfügung stellten. Bei der Ostbahn wohnten z. B. 100 Angestellte in Eisenbahnsiedelungen und 3500 in Dienstebäuden, bei der Mittelmeerbahn betrug die Zahl der eisenbahneitig bereitgestellten Wohnungen 13727, wovon 2619 in Gartenädten in der Nähe der Bahnhöfe und Werkstätten lagen. In en 8100 Wohnungen der Ostbahn sind 110 Mill. Fr. angelegt, nd nach Abzug der Mieten bleibt für die Tilgung und Verinsung des Kapitals und für die Unterhaltung der Gebäude in Betrag von 5,7 Mill. Fr., die die Eisenbahngesellschaft tragen uß. Auch durch kurzfristige Darlehen und durch Gewährung on Hypotheken werden die Angestellten in der Beschaffung on Wohnungen unterstützt. Bis Ende 1926 sind für diesen weck 10,5 Mill. Fr. aufgewendet worden.

Zu der Steigerung der Ausgaben hat auch sehr erheblich der reis der Kohlen beigetragen. Ohne die Orléansbahn, die hierüber eine Angaben macht, sind hierdurch Mehrausgaben von 224 ill. Fr. entstanden. 1 t Kohle, die im Jahre 1925 im Mittel 14 Fr. gekostet hatte, mußte 1926 mit 139 Fr. bezahlt werden. ehr zustatten kam den Eisenbahngesellschaften, daß einige on ihnen über eigene Kohlendampfer verfügen, mit denen sie re Kohle heranholen konnten. Infolge des Ausstands in England ußte man sich wegen der Kohlenlieferung bis nach Amerika enden.

An Entschädigungen für verlorene und beschädigte Güter owie für Überschreitung von Lieferfristen mußten 32% mehr ls im Vorjahre bezahlt werden. Der Grund hierfür liegt teilreise in der Zunahme des Verkehrs, teilweise in dem höheren reis der Güter, deren Verlust ausgeglichen werden mußte. benso hat eine Zunahme der Diebstähle zur Vermehrung der usgaben auf diesem Gebiet beigetragen.

Auch alle sonstigen Ausgaben, für Unterhaltung, Anschaffungen usw. haben zugenommen, ebenso die steuerliche elastung der Eisenbahngesellschaften.

Will man von dem Betriebsüberschuß auf die wirkliche wirtschaftliche Lage der Eisenbahngesellschaften schließen, so müssen noch die Lasten, die ihnen der Kapitaldienst auferlegt, und die Betriebsprämie, die jeder Gesellschaft auf Grund der Abmachungen von 1921 zufällt, berücksichtigt werden. Dabei ergeben sich die nachstehenden Zahlen:

	Betriebsüberschuß	Kapitaldienst	Betriebsprämie	Reingewinn
		Millionen Franken		
Nord	571,8	391,5	39,2	+ 141,1
Est	515,6	281,5	32,2	+ 201,9
P.-L.-M.	1035,4	665,6	43,7	+ 326,1
P.-O.	349,3	437,6	18,2	— 106,5
Midi	226,5	224,2	11,4	— 9,1
insgesamt	2698,6	2000,4	144,7	+ 553,5

Der Betrag von 553,5 Mill. Fr. ist der Gemeinschaftskasse der Eisenbahnen zugeführt worden und dient zur Tilgung der Beträge, die in früheren Jahren durch Schuldverschreibungen aufgebracht werden mußten, um die Fehlbeträge zu decken.

Das Jahr 1926 ist in der Entwickelung der französischen Eisenbahnen ein höchst bemerkenswertes gewesen. Zum ersten Male seit dem Bestehen der Abmachungen von 1921, die das französische Eisenbahnwesen auf eine neue Grundlage stellen sollten, hat sich ein Überschuß ergeben, und zwar ist dieser Zustand ein Jahr eher eingetreten, als man erwartet hatte. Dabei ist den Eisenbahngesellschaften ihre Aufgabe, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen und weiter ein Überwiegen der Ausgaben durch die Einnahmen herbeizuführen, durch die eigenartigen Vorgänge des Jahres 1926 auf dem Gebiete der Geldwirtschaft noch ganz besonders erschwert worden. Der Frank sank im Verhältnis zum Pfund Sterling von Januar bis Juli auf die Hälfte seines Werts, um dann bis Ende des Jahres wieder um den gleichen Betrag zu steigen. Die Richtzahlen für die Preise schwankten entsprechend: betrugen sie Anfang des Jahres für den Großhandel 647, so stiegen sie bis Juli auf 854 und fielen dann bis Ende des Jahres wieder auf 641. Diesen Verhältnissen standen die Eisenbahngesellschaften wehrlos gegenüber. Sie mußten für ihre Anschaffungen höhere Preise bezahlen und ihre Arbeitskräfte höher entlohnen. Glücklicherweise gelang es ihnen, zur rechten Zeit Tariferhöhungen zu erreichen, und dann kam ihnen auch das Wiederaufleben des Verkehrs, das sich als Folge der Vorgänge auf dem Geldmarkt einstellte, zugute. Freilich kann man bei den besonderen Verhältnissen, die im Jahre 1926 geherrscht haben, nicht schließen, daß der Eisenbahnbetrieb im Jahre 1927 dieselben günstigen Ergebnisse wie 1926 zeitigen wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuregelung der Dienstbezüge der Reichsbahnbeamten.** Nach der Verabschiedung des Reichsbesoldungsgesetzes vom 16. Dezember 1927 hat auch die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine neue Besoldungsordnung für die Reichsbahnbeamten herausgegeben, die sich ihrem Inhalte nach eng an das Reichsbesoldungsgesetz anlehnt und gleichzeitig mit diesem mit Wirkung vom 1. Oktober 1927 in Kraft getreten ist. Abschnitt I dieser Besoldungsordnung regelt die Bezüge der planmäßigen Beamten; ihre Besoldung setzt sich zusammen aus dem Grundgehalt, dem Wohnungsgeldzuschuß, den Kinderzuschlägen und den in der Besoldungsordnung vorgesehenen Zulagen. Ein Frauenzuschlag wird nicht mehr gezahlt. Die wie bisher von zwei zu zwei Jahren steigenden Grundgehälter sowie die Tarifklassen für den Wohnungsgeldzuschuß sind in einem der Besoldungsordnung als Anlage 1 beigegebenen Besoldungsplan aufgeführt, der für die verschiedenen Beamtenklassen folgende 17 Besoldungsgruppen mit einigen Unterabteilungen für künftig wegfallende Klassen vorsieht:

Besoldungsgruppe	Jahresgrundgehalt (Anfangs- und Endstufe) RM	Gruppenstichmann	Endstufe nach Jahren	Wohnungsgeldzuschuß in Dienstaltersstufen	Wohnungsgeldzuschuß nach Tarifklasse
1	8400—12 600	Reichsbahndirektoren u. Direktoren b. d. Reichb.	8	1—2 3—5	III II
2	7000— 9 700	Reichsbahnoberräte . . .	12	1—7	III
3	4800— 8 400	Reichsbahnräte	20	1—3 4—11	IV III
4	4800— 7 800	Reichsb.Oberamtmänner .	16	1—3 4—9	IV III
4a	4500— 7 500	Reichsb.Diplom.Ing . . .	16	1—3 4—9	IV III
5	4800— 7 000	Reichsb.Amtmänner . . .	12	1—3 4—7	IV III
6	4100— 5 800	Reichsb.Oberinspektoren	12	1—7	IV
7	2800— 5 000	Reichsb.Obersekretäre .	20	1—3 4—11	V IV
7a	2800— 4 200	Reichsb.Obersekret. ohne Anwartschaft auf d. alte Bes. Gr. A VIII	12	1—3 4—7	V IV

Besoldungsgruppe	Jahresgrundgehalt (Anfangs- und Endstufe) RM	Gruppenstichmann	Endstufe nach Jahren	Wohnungsgeldzuschuß in Dienstalterstufen	Wohnungsgeldzuschuß nach Tarifklasse
8	2300— 4 200	Kanzleivorsteher	18	1—5 6—10	V IV
9	2350— 3 500	Sekretäre	18	1—10	V
9a	2350— 3 500	Bahnmeister	18	1—10	V
10	2100— 2 800	Zugführer	14	1—8	V
11	2000— 2 700	Assistenten	16	1—9	V
12	1900— 2 600	Lade-, Rangier- u. Rottenmeister	16	1—9	V
13	1700— 2 600	Lokomotivheizer	18	1—4 5—10	VI V
13a	1700— 2 600	Kanzleiassistenten	18	1—4 5—10	VI V
14	1600— 2 400	Betriebsassistenten, Wagenaufseher	18	1—6 7—10	VI V
14a	1780— 2 400	Obermaschinisten f. Heiz- und Kraftwerke	14	1—4 5—8	VI V
15	1500— 2 350	Rottenführer, Schaffner	20	1—6 7—11	VI V
16	1500— 2 200	Botenmeister, Amtsgeh.	16	1—6 7—9	VI V
17	1500— 2 150	Bahnwärter	16	1—9	VI
17a	1500— 2 100	Maschinen- u. Schrankenwärter, Bahnhofsgehilfen	16	1—9	VI

Die Überleitung der am 30. September 1927 im Dienst befindlichen planmäßigen Reichsbahnbeamten in die neue Besoldungsordnung ist durch eine tabellarische Übersicht geregelt, in der die bisherigen und die neuen Besoldungsgruppen mit den Dienstbezeichnungen gegenübergestellt und die Anweisungen für die Berechnung des Besoldungsdienstalters gegeben sind.

Der Wohnungsgeldzuschuß ist nach fünf Ortsklassen und sieben Tarifklassen abgestuft und von 110 % auf 120 % des vom 1. Oktober 1927 ab zu zahlenden Wohnungsgeldzuschusses erhöht worden. Ledige Beamte erhalten bis zum vollendeten 45. Lebensjahre nur den Wohnungsgeldzuschuß der nächstniederen Tarifklasse, verheiratete weibliche Beamte nur den halben und, wenn der Ehemann Reichs-, Staats- oder Gemeindebeamter ist, keinen Wohnungsgeldzuschuß. Für eheliche und diesen gleichgestellte Kinder wird bis zum vollendeten 21. Lebensjahre ein Kinderzuschlag von monatlich 20 RM gezahlt, vom vollendeten 16. Lebensjahre ab jedoch nur dann, wenn sie sich in der Schul- oder Berufsausbildung befinden und kein eigenes Einkommen über 30 RM monatlich haben.

Abschnitt II regelt die Diäten der außerplanmäßigen Beamten. Die Diätenordnung teilt diese in sechs Gruppen, und zwar getrennt nach der Besoldungsgruppe, in der ihre erste planmäßige Anstellung erfolgt, und sieht folgende Sätze vor:

Beamte, die ihre erste planmäßige Anstellung finden in Besoldungsgruppe	Im 1. und 2. Diätendienstjahr. Versorgungsanwärter im 1. Diätendienstjahr RM	Im 3. und 4. Diätendienstjahr. Versorgungsanwärter im 2. u. 3. Diätendienstjahr RM	Im 5. Diätendienstjahr. Versorgungsanwärter im 4. Diätendienstjahr RM
3	4000	4250	4500
7	2350	2500	2650
8/9	1950	2080	2220
11	1650	1770	1880
13/14a	1300	1400	1500
15—17a	1250	1330	1400

Das Diätendienstalter der am 30. September 1927 vorhandenen außerplanmäßigen Beamten ist allgemein um zwei Jahre verbessert worden.

Abschnitt III regelt die Bezüge der Beamten im Vorbereitungsdienst, während Abschnitt IV allgemeine Vorschriften für die Gewährung des Gnadenvierteljahres an die Hinterbliebenen verstorbener Beamten, Abschnitt V Übergangsvorschriften für die Neufestsetzung des Besoldungsdienstalters und Abschnitt VI Schlußvorschriften (Versetzung auf einen Dienstposten mit niedrigerem Endgrundgehalt, Festsetzung des der Berechnung des Ruhegehalts zugrunde zu legenden Diensteinkommens, Ausgleichung von Härten und dgl.) enthält.

— **Niederschriften der Ständigen Tarifkommission d Deutschen Reichsbahn.** Die Neubestellungen auf die Niede schriften für das Jahr 1928 können bis zum 15. Februar d. bei dem Tarifbüro der Reichsbahndirektion Berlin W 3 Schöneberger Ufer 1—4 — Arbeitsrate Tar 5 — angemeld werden. Die Abonnementsgebühr beträgt 40 RM. Zusendu portofrei, Postscheckkonto der Reichsbahn-Hauptkas Berlin Nr. 2909.

— **Gepäckverkehr mit Griechenland.** Nachdem sch seit längerer Zeit die durchgehende Abfertigung von Pe sonen- und Reisegepäck nach Bulgarien (Sofia) und d Türkei (Stambul) eingerichtet ist, wird es vom 1. Janu 1928 an möglich sein, auch nach Griechenland (Athen, L rissa, Saloniki und Piräus) zunächst Reisegepäck (geg Vorlegung von zusammengestellten Fahrscheinheften d Reisebüros oder von aneinander anschließenden Fah karten) durchgehend abfertigen zu lassen und in einig Wochen auch durchgehende Eisenbahnfahrkarten auf d Bahnhöfen zu kaufen.

— **Fahrpreisermäßigung für die Leipziger Messe.** W uns das Mitteleuropäische Reisebüro (MER) mitteilt, hat d von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft schon im Vo jahre gewährte 25prozentige Fahrpreisermäßigung für au ländische Besucher deutscher Mustermessen zur kommend Leipziger Frühjahrsmesse infolge erhöhter Propaganda i Ausland sich besonders günstig ausgewirkt; schon jetzt h steht bei den ausländischen Ausgabestellen des MER le hafte Nachfrage nach den Fahrkarten zu ermäßigten Preis

— **Behandlung verkehrstechnischer Fragen auf d Leipziger Technischen Messe Frühjahr 1928** (4.—14. März Auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse werden Auswertung der guten Erfahrungen, die die Arbeitsgemei schaft deutscher Betriebsingenieure im Verein deutsch Ingenieure mit Vortragsfolgen unter Verwendung des d gezeigten reichhaltigen Anschauungsmaterials gemacht h besonders Fragen der Verkehrstechnik behandelt. Für d gesamte Verkehrstechnik ist die diesjährige Veranstaltu besonders deshalb wichtig, weil einmal in einer Eisen bahnwerkstättentagung, am Montag, den 12. Mä deren Träger die Deutsche Maschinentechnisch Gesellschaft ist, im internationalen Kreise über f gende Fragen gesprochen wird:

a) „Normalisierung der Fahrzeuge der Deutschen Reic bahn und ihr Einfluß auf die Werkstättenarbeit";
b) „Werkstättenaufgaben der Gegenwart";
c) „Neuzeitliche Bearbeitungs- und Betriebsfragen Straßenbahnwerkstätten".

Die Aussprache zu diesen Berichten soll ebenso dem I fahrungsaustausch zwischen berufenen Fachmännern dien wie bei den beiden Vortragsfolgen, die der Verein deutsch Ingenieure gemeinsam mit dem Reichsverband der Au mobilindustrie veranstaltet, am Freitag, den 9. und Son abend den 10. März, und dabei folgende Fragen behande

a) „Neuere Entwicklungszüge im Lastkraftwagenbau u Auswirkung auf Verbraucher unter Berücksichtigu der Beförderung schwerer Lasten";
b) „Technische und wirtschaftliche Entwicklung des Sech zylindermotors bei Lastkraftwagen";
c) „Der Dieselmotor und das Brennstoffproblem im La kraftwagenbetrieb";
d) „Wie wirkt sich eine vernünftige Wagenkonstrukti auf Instandhaltung der Straßen und Brücken aus
e) Feuerwehrfahrzeuge und Sanitätsfahrzeuge";
f) „Sonderfahrzeuge und Nutzfahrzeuge im kommunal Betrieb mit besonderer Berücksichtigung der A passung der Fahrzeugbauart an die Bauart von V packungsgefäßen".

Anschließend an die Eisenbahnwerkstättentagung u gleichfalls besonders abgestellt auf die Bedürfnisse der Eis bahn- und Straßenbahnwerkstätten sowie des Kraftwag fahrzeugbetriebes ist die bereits seit mehreren Jahren Leipzig jeweils durchgeführte Betriebstechnische Tagung Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure im V und des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung, die di mal am 13. und 14. März stattfindet und in drei Vortrag reihen folgende Fragen behandelt:

Reihe 1:
a) „Härteprobleme im Kraftfahrzeuggetriebebau mit einem Ergänzungsbericht über Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuggetriebe".
b) „Härte- und Werkstoffragen im Werkzeugbau";
Reihe 2:
a) „Fließarbeit bei der Blechbearbeitung";
b) „Oberflächenbehandlung der Bleche mit besonderer Berücksichtigung der Fahrzeuge".
Reihe 3:
a) „Entwicklung des Holzbearbeitungsmaschinenbaues";
b) „Sperrholz im Fahrzeugbau".

Die Preise der Teilnehmerkarten sind sehr niedrig gehalten und betragen für jede Vortragsreihe 2 RM.

Nähere Auskunft erteilen die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, Berlin SW 68, Lindenstraße 80, und des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Ingenieurhaus, sowie des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung, Berlin NW 6, Luisenstraße 58. Rechtzeitige Anmeldung empfiehlt sich, damit für die Unterbringung in Leipzig, die gegen Ende der ersten Meßwoche und in der zweiten Meßwoche in Privatquartieren keine Schwierigkeiten bereitet, Vorsorge getroffen werden kann.

— **Berlins Fremdenverkehr.** Im Jahre 1927 war in Berlin der Fremdenbesuch um rund 9 % stärker als im Vorjahre. Nach den jetzt vorliegenden genauen Zahlen wurden 1927 insgesamt 1 746 110 Fremde, davon 1 520 544 Deutsche und 225 566 Ausländer gezählt. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahre beträgt für die Gesamtzahl genau 8,6 %. Während der Anteil der Deutschen nur um 7,8 % stieg, wies der Anteil der Ausländer eine Steigerung von 15,3 % auf. Diese Durchschnittszahl für den Ausländerbesuch wird von der Anzahl der Amerikaner übertroffen: es wurden unter den Ausländern 35 522 Amerikaner gezählt; gegenüber dem Vorjahre bedeutet das eine Steigerung von über 20 %. Die beachtliche Zunahme des Ausländerverkehrs dürfte nicht zuletzt auf die lebhafte Werbung zurückzuführen sein, die die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung seit einigen Jahren in steigendem Grade aufgenommen hat.

— **Vorlesungen in Leipzig und Chemnitz.** Die Verwaltungsakademien Chemnitz und Leipzig veranstalten Anfang 1928 je einen Fachlehrgang für Reichsbahnbeamte. Es werden vortragen: Reichsbahnoberrat Dr. Ing. Bloß, „Betriebswirtschaft als Zwang und Befreiung"; Oberregierungsrat Dr. Schmidt, Reichsverkehrsministerium in Berlin: „Gedanken zur Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Aus der Werkstatt des Gesetzgebers". Reichsbahndirektor Dr. Kittel, „Organisation und Verfassung der Reichsbahn"; Reichsbahnrat Dr. Ing. Frohne, Zeit- und Arbeitsstudien"; Reichsbahndirektor Dr. Homberger, Berlin: „Die Erfolgswirtschaft der Deutschen Reichsbahn"; Reichsbahndirektor Sommerlatte, „Rationalisierung im Güterverkehr"; Reichsbahnoberamtmann Eisheuer, „Wirtschaftlichkeit im Schreibwerk; Reichsbahnoberrat Bach, „Mensch und Maschine in der Bahnunterhaltung. Ein Beitrag zur Rationalisierung in der Bahnunterhaltung (mit Filmvorführung und Lichtbildern)"; Reichsbahnoberrat Dr. Fritze, Erfurt: „Neue Aufgaben der Tarifpolitik im Personenverkehr"; Direktor bei der Reichsbahn Dr. Domsch, Dresden: „Neue Aufgaben der Tarifpolitik im Güterverkehr". Änderungen bleiben vorbehalten.

— **Deutsche Verkehrswerbung 1927.** 1927 war ein Jahr zunehmenden Fremdenverkehrs. Diese günstige Entwicklung, die namentlich für den Ausländerbesuch in Deutschland bis zu 100 % Steigerung in einzelnen Orten ergeben hat, ist zweifellos eine Wirkung der zielbewußten und lebhaften Werbung für Deutschland als Reiseland.

Auf welchen Wegen und mit welchen Mitteln die „unsichtbare Ausfuhr" Deutschlands, der Fremdenverkehr, gefördert worden ist, zeigt die Bilanz, die von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV.) für 1927 erstattet wird. Diese, seit wenigen Jahren bestehende Zentralstelle, die mit finanzieller Unterstützung der Reichsbahn, der deutschen Städte der großen Wirtschafts- und Industrieverbände, Deutschlands Fremdenverkehr planmäßig fördert, hat im letzten Jahre 1,4 Millionen der von ihr herausgegebenen „Deutschen Verkehrsbücher" in den wichtigsten Sprachen in fast allen Ländern der Erde verbreitet. Dazu kommen fast ebenso viele Schriften deutscher Städte und Kurorte oder Verkehrsverbände, die sich der Vertriebsorganisation der Reichszentrale angeschlossen haben. Zwölf neue, zum Teil eigene Filme der RDV. mit 105 Kopien liefen in zahlreichen Kinos des Auslandes. Das Bildarchiv der RDV. verfügt zurzeit über rund 75 000 Photos des schönen Deutschlands (d. h. rund 10 000 Motive!), die für die Illustrierung der Werbeschriften und Zeitungsartikel, für die Plakate, Groß- und neuerdings Kolossalphotos verwendet werden. Zwei deutsche und fünf fremdsprachige Pressedienste (holländisch, schwedisch, englisch, spanisch und portugiesisch) tragen die Nachrichten über Deutschland als Reiseland in die Presse aller Erdteile. Als Stützpunkte für die gesamte Werbung hat die RDV. jetzt elf eigene Auslandsvertretungen, darunter die offenen Büros in der besten Lage von New York und London, eingerichtet. In der Reihe der von der RDV. neu herausgegebenen wirkungsvollen Deutschlandplakaten ist nunmehr das fünfzigste erschienen. Das Plakat will für den Wintersport in Deutschland werben und zeigt einen flotten Schlittschuhläufer auf einem, von hohen waldbestandenen Bergen umgebenen See. Die Vorbedingung eines guten Plakats: nämlich ein Blickfänger zu sein, ist durch die starke Bewegung, die in dem Bild liegt, erreicht. „Deutschland bietet jede Gelegenheit zum Wintersport" steht als Leitspruch unter diesem Plakat, das in Kupfertiefdruck hergestellt, drucktechnisch als ausgezeichnet anzusprechen ist.

Alle bereits erschienenen Plakate der RDV. werben unter dem großen Schlagwort „Deutschland" für die mannigfachen landschaftlichen, architektonischen und kulturellen Schönheiten Deutschlands als Reiseland. Etwa 300 000 Plakate, von denen die farbigen nach Entwürfen bekannter Plakatkünstler hergestellt sind, konnten innerhalb drei Jahren im In- und Auslande — dort mit fremdsprachiger Beschriftung — verbreitet werden.

Bemerkenswert ist das Echo, das in Fachkreisen des Auslandes, bei Reisebüros, Eisenbahngesellschaften usw. die Werbetätigkeit der deutschen Zentrale findet. Thos. Cook & Son in New York z. B. nennt die von der Reichszentrale herausgegebenen Deutschen Verkehrsbücher „die bestausgestatteten und am besten zum Reisen anregenden Büchlein, die wir je gesehen haben". Die „Southern Railway"-London erklärt, daß sie die Erhöhung des Personenverkehrs über Dover—Ostende zum größten Teil der Werbearbeit des Londoner Büros der RDV. zuschreibe.

— **Die metallographischen Ferienkurse an der Technischen Hochschule zu Berlin** unter Leitung von Prof. Dr. Ing. Hanemann finden im März d. J. statt, und zwar vom 5. bis 15. März Kurs I und vom 19. bis 25. März Kurs II. Die Kurse bestehen aus täglich 2 Stunden Vortrag und 4 Stunden Übungen. Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an das Außeninstitut der Technischen Hochschule, Charlottenburg 2, Berliner Straße 171.

— **Die Verwaltungsakademie Berlin** setzt die im Oktober 1926 begonnenen Ferienkurse im systematischen Aufbau im Frühjahr d. J. (5. bis 10. März 1928) fort. Alles Nähere über Stundenplan usw. wird für diese vierte Kurswoche demnächst bekannt gegeben. Anfragen sind unter Beifügung von Rückporto an das Sekretariat der Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51, zu richten.

Österreich.

— **Eröffnung der Kanzelbahn.** In der Talstation Annenheim am Ossiachersee in Kärnten fand am 4. Januar die Eröffnung der nach achtmonatiger Bauzeit hergestellten Schwebebahn auf die 1489 m hohe Kanzelhöhe des Gerlitzenstockes statt.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen:**

	1927	
Betriebsleistung der Bundesbahnen	September	Oktober
1000 Zugkilometer	3 961	3 881
1000 Wagenkilometer	76 993	73 696
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der		
Personen führenden Züge	53 835	46 362
desgl. der Güterzüge	367 205	390 452

Wagengestellung: Anzahl der vollspurigen Güterwagen überhaupt	161 273	178 433
je Arbeitstag	6 203	6 863
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S	50 581	47 992
Davon Personen- und Gepäckverkehr	19 684	13 669
Güterverkehr	30 897	34 323

— **Neuausgabe österreichischer Tarife.** Am 1. Januar 1928 wurden die Gütertarife Teil II Heft A und B der Österreichischen Bundesbahnen neu ausgegeben, ohne daß wesentliche Änderungen in ihren Bestimmungen eingetreten sind. Beim Heft B, welches die Gebührenberechnungstafel enthält, war eine Neuauflage erforderlich, da die erste Auflage bereits vergriffen ist. Im Hefte A wurden einige bisher unklare Bestimmungen deutlicher gefaßt. Materiell geändert wurden die „Bestimmungen über die Anwendung der Wagenladungsfrachtsätze auf Sendungen, die mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert, in einem Wagen befördert werden". Nach den Bestimmungen des Lokaltarifs der Österreichischen Bundesbahnen ist es nämlich gestattet, eine Wagenladung mit mehreren Teilfrachtbriefen aufzugeben, wobei die Fracht für jede Teilpartie nach dem entsprechenden Wagenladungsfrachtsatz berechnet wird, sofern nur die ganze Wagenladung auf der Strecke der Österreichischen Bundesbahnen zusammen bleibt. Es kann also beispielsweise ein Verfrachter in Wien 5 Sendungen an 5 verschiedene Empfänger in Graz aufgeben, ohne daß er der Begünstigung der Berechnung nach der Wagenladungsklasse verlustig ginge. Ja er kann sogar von Wien nach Passau und über Passau nach Köln und Regensburg Sendungen in einem Wagen mit getrennten Frachtbriefen direkt aufgeben und genießt auch in diesem Falle die Wagenladungsfracht.

Bisher bestand allerdings die erschwerende Bestimmung, daß die Fracht für sämtliche Teilfrachtbriefe nach dem höchsttarifierenden Gute berechnet wurde. Nach den neuen Bestimmungen wird nun die Fracht auch bei Aufgabe mit Teilfrachtbriefen entweder für das gesamte Gut nach der Klasse berechnet, in welche das höchsttarifierende Gut fällt, oder gesondert für die einzelnen Güterarten, je nachdem welche Art der Frachtberechnung für den Frachtzahler günstiger ist. Dazu ist zu bemerken, daß in Österreich bezüglich der Zusammenladung verschieden tarifierte Güter nicht der Grundsatz des deutschen Tarifs gilt, wonach beispielsweise bei Verfrachtung von 5000 kg der Klasse A und 5000 kg der Klasse B die Fracht nach Klasse A 10 und B 10 berechnet wird. Nach der österreichischen Art der Frachtberechnung würden entweder 5000 kg A 5 und 5000 kg B 5 oder 10 000 kg A 10 berechnet werden. Allerdings ist anzunehmen, daß diese Art der Frachtberechnung, welche die Zusammenladung erschwert, bald fallen wird, da sich nunmehr auch die ungarischen, polnischen und rumänischen Bahnen und seit 1. Januar 1928 auch die tschechoslowakischen Staatsbahnen dem deutschen System angeschlossen haben.

Die besonderen Frachtbegünstigungen, die teils aus volkswirtschaftlichen Gründen, teils zur Bekämpfung des Wettbewerbs jährlich verlautbart werden, sind diesmal in einem Anhang zusammengefaßt, der monatlich durch Nachträge ergänzt werden soll. Nur in dringenden Fällen wird abweichend davon die Verlautbarung im „Anzeigenblatt für Verkehr" erfolgen. Die Frachtbegünstigungen werden teils im Kartierungswege berechnet (Teil A des Anhanges), Teil B enthält die im Kartierungs- oder Rückvergütungswege und Teil C die ausschließlich im Rückvergütungswege gewährten Frachtbegünstigungen. Leider läßt die Übersichtlichkeit der Frachtbegünstigungen zu wünschen übrig, so daß sie nur dem genauen Kenner der Materie zugänglich sind.

— **Die neuen adriatischen Verbandstarife.** Die Verbindung der Adriahäfen mit dem früheren Hinterland auf dem Boden der alten österreichisch-ungarischen Monarchie besorgen derzeit die Verbandstarife zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno einerseits und der Republik Österreich bzw. der tschechoslowakischen Republik andererseits. Der tschechoslowakisch-adriatische Verbandstarif war ursprünglich in Lirewährung erstellt, wobei den schwankenden Kursverhältnissen durch Zu- und Abschläge jeweils Rechnung getragen wurde. Da die Schwankungen der Lira zu zahlreichen Änderungen Anlaß gaben, wurden die Lirefrachtsätze des Tarifes in bestimmtem Verhältnis in tschechoslowakische Kronen umgewandelt und somit die tschechoslowakische Währung dem Tarife zugrunde gelegt. Zur Vereinfachung der Handhabung wurde nun am 1. September 1927 eine Neuausgabe des Tarifs veranstaltet, welche die Umrechnung berücksichtigt und in tschechoslowakischer Währung erstellt ist.

Der österreichisch-adriatische Verbandstarif war ebenfalls ursprünglich in Lire erstellt und wurde durch prozentuale Zuschläge jeweils den Kursverhältnissen angeglichen. Die Unbeständigkeit der italienischen Währung führte zunächst zur Umstellung des Tarifs auf die Goldlirewährung, wobei die Goldlira von der österreichischen und italienischen Bahnverwaltung zum jeweiligen Tageskurse auf Schilling bzw. Lire umgerechnet wurde. Bei der Neuausgabe des Tarifs, die am 1. Januar 1928 in Kraft trat, wurde nun die inzwischen befestigte österreichische Schillingwährung zur Grundlage des Tarifs gemacht. Formell unterscheidet sich der neue Tarif von seinem Vorgänger auch dadurch, daß er die Gütereinteilung enthält, während der alte Tarif auf der Gütereinteilung der österreichischen Bahnen nach dem Stande vom 1. Januar 1922 fußte. Da der Gütertarif Teil I Abteilung B vom 1. November 1921, welcher diese Gütereinteilung enthält, bereits längere Zeit vergriffen ist, war eine Neuauflage in dieser Form erforderlich.

Der neue ungarisch-adriatische Tarif, dessen Ausgabe ebenfalls für den 1. Januar 1928 geplant war, kann erst in einigen Wochen erscheinen.

Ungarn.

— **Projekt einer Budapester Schnellbahn.** Von Jahr zu Jahr nimmt der Verkehr der Budapester Straßenbahn zu, im letzten Jahre hat sie 300 Millionen Personen befördert. Infolge dieser großen Inanspruchnahme ist die Gesellschaft außerstande, den Verkehr glatt und ohne Störungen abzuwickeln und die berechtigten Ansprüche des Publikums zu befriedigen, um so weniger, als der beschränkte Autobusverkehr die Straßenbahn nicht genügend entlastet. In letzter Zeit wurde im Interesse einer gründlichen Verbesserung der Bau einer Schnellbahn angeregt, der nach Ansicht der Fachleute tatsächlich die beste Lösung wäre. Die Gesellschaft selbst beschäftigt sich mit dieser Idee, die aber auch in anderen Kreisen Aufmerksamkeit erregt hat. Seit einiger Zeit werden Unterhandlungen mit einer englischen Finanzgruppe gepflogen. Wie verlautet, wäre diese Finanzgruppe grundsätzlich geneigt in Budapest eine Schnellbahn nicht nur zu bauen, sondern auch in Betrieb zu nehmen. — Die Schnellbahn würde zum größten Teil unterirdisch angelegt werden müssen, ungefähr 20 bis 30 m unter der Straßenoberfläche und etwa 10 m unter der Donau. Das Projekt befindet sich noch im Anfangsstadium, die Besprechung der Einzelheiten wird später erfolgen.

— **Personalnachricht.** Der Generaldirektor der ungarischen Linien der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft), Ministerialrat Ing. Robert Gordon, wurde mit 1. Januar 1928 dauernd beurlaubt, um sich seinen Agenden als Repräsentant der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vollauf widmen zu können. Mit der Leitung der ungarischen Linien hat der Verwaltungsrat der DSA. in seiner Sitzung vom 14. Dezember 1927 vorläufig den Generaldirektor-Stellvertreter, Oberregierungsrat Ing. Alexander Pogány betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnmuseum in Norwegen.** Auch Norwegen weist ein Eisenbahnmuseum auf, und zwar schon seit 189[illegible]. Indessen fand es nicht das Interesse, das seinen Sammlungen gebührt, weil es bisher nicht gelang, die erforderlichen Räumlichkeiten zu beschaffen. Das ist nunmehr gelungen. Allerdings befindet es sich leider auch heute nicht in Oslo oder einem zentral gelegenen Ort, sondern in Disen bei Hamar. Es ist dort in einigen älteren Stationsgebäuden untergebracht, die man dorthin geschafft hat. Man findet

dort das älteste Stationsgebäude Norwegens, die Station Klöften, in seinem früheren Ausschen. Auch die einzelnen Räume, die Wartesäle, das Telegraphenbüro, Fahrkartenausgabe zeigen sich in altem Gewande. Eine Uniformsammlung, Bilder von bedeutenden Eisenbahnfachleuten, besonderen Begebenheiten, Unfällen, Plakate über Verkehrswerbung, Broschüren sind vertreten. Die ganze Sammlung ist eingeteilt in eine Verkehrs-, eine Betriebs- und eine Maschinenabteilung. Die erste schmalspurige wie die erste vollspurige Lokomotive Norwegens, ferner eine Reihe von Personen- und Güterwagen und Eisenbahngeräte können hier besichtigt werden. Man beabsichtigt, diese Sammlungen, die in erster Linie von der ersten Bahn Norwegens, der früheren Privatbahn Oslo—Eidsvold herrühren, mit der Zeit erheblich zu erweitern.

— **Elektrisierung einer schwedischen Privatbahn.** Die schwedische Privatbahn Jönköping—Gripenbergs Järnvägsaktiebolag in Jönköping hat beschlossen, ihre Linie Jönköping—Huskvarna (6 km) zu elektrisieren. Die Kosten dafür sind auf 330 000 Kr. veranschlagt worden.

— **Fahrplanverbesserungen bei der schwedischen Staatsbahn.** Die Fahrzeiten sollen in Schweden mit Einführung des neuen Jahresfahrplanes 1928/29 zum Teil erhebliche Verkürzungen erfahren. Der Tagesschnellzug 7 wird Stockholm erst um 11.25 (statt jetzt 11.05) verlassen und in Malmö um 21.36 (statt 21.38) eintreffen. Der Gegenzug 8 verläßt Malmö 7.42 (statt 7.40) und erreicht Stockholm 17.38 (statt 18.10). Schnellzug 38 wird Malmö 21.34 (statt 22.00) verlassen, in Gotenburg um 3.21 (statt 4.05) und in Oslo um 10.48 (statt 11.32) eintreffen. Es soll geprüft werden, ob der Schnellzug 38 in Åstorp Anschluß nach Mölle erhalten kann. Dadurch würde erreicht werden, daß man das namentlich von Deutschen gern besuchte schwedische Seebad Mölle in einer Tagesfahrt von Berlin erreichen kann. Die Abfahrt würde von Berlin Stett. Bf. 10.15 und die Ankunft in Mölle etwa 24.00 Uhr erfolgen

— **Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Deutschland und Finnland.** Vom 15. Mai 1928 ab, dem Beginn des neuen Fahrplans, wird eine wesentliche Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Finnland und Westeuropa eingeführt. Bisher bestand eine regelmäßige Anschlußverbindung mittels Dampfern zwischen Helsingfors und Reval (rd. 90 km) dreimal wöchentlich. Die estländische Eisenbahnoberverwaltung wird nunmehr einen Fahrplan ausarbeiten, nach dem während der Sommerzeit auch ein Anschluß an die Luxusdampfer „Rügen“ und „Ariadne“ ermöglicht wird, so daß mit dem kommenden Frühjahr eine direkte Verbindung Berlin—Helsingfors (mittels Bahn über Kowno, Riga nach Reval und von dort weiter mittels Dampfer nach Helsingfors) fünfmal wöchentlich unterhalten werden wird.

Der Fahrpreis für die Strecke Helsingfors—Berlin stellt sich bei Benutzung des Dampfers zwischen Helsingfors und Stettin und der Bahn zwischen Stettin und Berlin billiger als bei der Fahrt über Reval—Riga—Kowno.

— **Der Durchgangsverkehr in Estland.** In letzter Zeit war der russische Durchgangsverkehr auf den estländischen Bahnen stark zurückgegangen; wegen der Eisverhältisse ist jedoch der Transitverkehr im Dezember 1927 und im Januar 1928 auf mehr als 40 % gestiegen. Nach Rußland gehen größtenteils als Durchfuhrgüter Maschinen und Chemikalien; aus Rußland kommen zurzeit hauptsächlich Getreide, Hülsenfrüchte, Flachs und Hede.

— **Der Lokomotivenpark der estländischen Staatsbahnen.** Der estnische Staat ist bekanntlich während der russischen Revolution im Jahre 1918 durch Trennung vom russischen Reiche gegründet worden, und es wurde damals ein Teil des Lokomotivenparks der russischen Eisenbahnen übernommen. Da seitdem keine neuen Lokomotiven erworben wurden, ist der Lokomotivenpark veraltet, um so mehr da bei Gründung der selbständigen estländischen Bahnen sehr viele russische Lokomotiven von über 25 Jahre Nutzung mit übernommen wurden. Alle diese Lokomotiven sind Naßdampflokomotiven mit Schlepptender. Versuchsweise wurden im laufenden Jahre zwei Personenzug-Lokomotiven auf Heißdampf umgebaut.

Nach dem Baujahr können die Lokomotiven wie folgt gruppiert werden:

I.	Gruppe	Baujahr	1858	1	Stück
II.	„	„	1861—1862	2	„
III.	„	„	1870—1880	15	„
IV.	„	„	1895—1900	31	„
V.	„	„	1901—1905	31	„
VI.	„	„	1906—1910	22	„
VII.	„	„	1911	2	„

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, daß die älteste Lokomotive im Jahre 1858 gebaut worden ist (von den Scharp-Werken) und die jüngste im Jahre 1911 (von den russischen Putilow-Werken). Die ersterwähnte Lokomotive ist ungeachtet ihrer fast 70 Lebensjahre noch im Rangierbetrieb tätig. Zur dritten Gruppe gehören u. a. neun Lokomtiven der Berliner Maschinenfabrik Schwarzkopf, die auch noch im Rangierdienst stehen.

Die größten Geschwindigkeiten der Personenzuglokomotiven betragen 85, 99 und 115 km, die der Güterzuglokomotiven 48, 50 und 52 km die Stunde, je nach der Gattung. Die meisten Lokomotiven (rund 70 %) stammen aus den russischen Maschinenfabriken, und zwar von den Newsky-, Putilow-, Kolomna-, Sormowo- und anderen Werken. Von den deutschen Maschinenfabriken sind nur Hartmann mit zehn (Baujahr 1900 bis 1907) und Schwarzkopf mit neun Lokomotiven vertreten.

Die angeführten Zahlen zeigen, daß der Lokomotivenpark der breitspurigen Bahnen stark veraltet, und daß die Zahl der Personenzuglokomotiven sehr gering ist, insbesondere soweit sie für den Schnellzugverkehr in Betracht kommen. Das hat auch die Eisenbahnverwaltung bewogen, einen Plan zur Neuanschaffung von breitspurigen Lokomotiven auszuarbeiten. Wegen Kapitalmangels muß dieser Neuerwerb jedoch von Jahr zu Jahr aufgeschoben werden.

Auf der Schmalspurbahn (750 mm Spur) ist die Lage viel ernster. Obwohl diese Bahn (Gesamtlänge 491 km) im ganzen 100 Lokomotiven besitzt, ist das doch sehr wenig, da diese Lokomotiven zum größten Teil nur zum Rangierdienst zu gebrauchen sind und in dem letzten Jahre etwa 125 km Bahnen hinzugekommen sind; im Frühlung 1928 werden noch weitere 80 km dem Verkehr übergeben (die neugebaute Linie Lelle—Papiniidu).

Alle schmalspurigen Lokomotiven sind Naßdampflokomotiven. Die älteste davon ist im Jahre 1894 in Belgien gebaut worden (Leonard Werke) und die neueste im Jahre 1916 von den Cooke Werken. Als Erbauer der schmalspurigen Lokomotiven wären hauptsächlich zu erwähnen: die russischen Kolomna Werke (46 Stück), Arthur Koppel (18 Stück), Cooke Werke (12 Stück), Borsig (1 Stück, Baujahr 1911) und einzelne andere belgische und französische Maschinenfabriken.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 25, 28, 30 und 37 km in der Stunde, je nach der Gattung.

Vom gesamten Schmalspurbahn-Lokomotivenpark sind 55 % im Alter von 27 bis 33 Jahren; von der Gesamtzahl der Lokomotiven sind 36 % nur zum Rangierdienst und zur Beförderung von ganz leichten Güterzügen im Vorortverkehr geeignet. Im allgemeinen können zu den leistungsfähigen nur 60 Lokomotiven gezählt werden, eine Zahl, die den steigenden Verkehrsverhältnissen nicht entspricht. Aus diesem Grunde wird die Verwaltung auch zehn neue schmalspurige Lokomotiven erwerben, fünf Stück sind schon im Jahre 1928 anzuschaffen.

Sämtliche Lokomotiven werden mit einheimischen Heizungsmitteln (Brennschiefer) seit dem Jahre 1925 und mit gutem Erfolg geheizt.

— **Estländische Wagen für die Chinesische Ostbahn.** Die Revaler Wagenfabrik „Dwigatel“, deren Aktien in die Hände der „American Milling and Industrial Corporation“ übergegangen sind, hat von der Chinesischen Ostbahn eine Bestellung auf 4000 Eisenbahnwagen erhalten. Die Fabrik „Dwigatel“ hat sich bereits in den Besitz von 40 000 t Eisenteilen gesetzt, die sich auf dem Wege von Amerika nach dem Revaler Hafen befinden. Ein Teil ist bereits in diesen Tagen in Reval eingetroffen.

— **Der Verkehr auf den Polnischen Staatsbahnen.** Nach den kürzlich veröffentlichten statistischen Angaben über den Verkehr der Polnischen Staatsbahnen im dritten Vierteljahr 1927 betrug die Länge der in Betrieb befindlichen

Strecken 17 148 km. Im Personenverkehr wurden 14,8 Mill. und im Güterverkehr 14,3 Mill. km zurückgelegt. Auf polnischen Stationen wurden 1,29 Mill. Wagen beladen und 153 813 beladene Wagen von ausländischen Bahnen übernommen. Die Zahlen beziehen sich auf neun Eisenbahndirektionen und zwar Warschau, Radom, Posen, Danzig, Krakau, Lemberg, Stanislau und Kattowitz.

— **Zur Elektrisierung der Warschauer Vorortbahnen.** Die Verwaltung der Warschauer Vorortbahnen führt schon seit längerer Zeit Verhandlungen mit Vertretern belgischen Kapitals über die Elektrisierung der Linie Jablonna—Wawer und der Grojecer Kleinbahn. In letzter Zeit sind die Verhandlungen infolge des Standpunktes des polnischen Finanzministers auf Schwierigkeiten gestoßen, der neue, nicht im Konzessionsvertrag vorgesehene Steuern von der belgisch-polnischen Elektrizitätsfirma erheben will, weil in der Gesellschaft angeblich überwiegend belgisches Kapital vertreten sei. Man erwartet jedoch, daß mit Rücksicht auf die Notwendigkeit einer Elektrisierung der Warschauer Vorortbahnen die entstandenen Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt werden.

— **Verzögerung der Freigabe des Güterverkehrs auf der Strecke Kutno—Strzalkowo.** Das polnische Verkehrsministerium hat nach einer Meldung des „Tygodnik Handlowy" die Strecke Kutno—Strzalkowo schon längst für den Personenverkehr (verkürzte Verbindung zwischen Warschau und Posen) freigegeben, dagegen nicht für den Güterverkehr, trotzdem diese wichtige Verbindungslinie schon seit sieben Jahren besteht. Der „Tygodnik Handlowy", das Organ der polnischen Kaufmannschaft, richtet an die Regierung die Anfrage, was den polnischen Verkehrsminister veranlaßt, diese wichtige Magistrale dem Güterverkehr vorzuenthalten. Es liege im Interesse der Wirtschaft, den durchgehenden Güterverkehr auf dieser Strecke von Warschau nach Posen und Deutschland möglichst bald zuzulassen.

— **Verhandlungen über den Rückkauf der Lemberg—Czernowitz—Jassy-Bahn mit Rumänien.** Zwischen der Interessenvertretung der Aktionäre der vorgenannten Bahn und der rumänischen Regierung sind neuerdings die Verhandlungen über eine Einigung wieder aufgenommen worden. Die rumänische Regierung beabsichtigt für den Fall, daß eine Vereinbarung erzielt wird, auch mit den Eigentümern der anderen in der Bukowina gelegenen Privatbahnen in Besprechungen einzutreten.

— **Pullmanwagen auf der Linie Warschau—Krakau—Zakopane.** Die polnische Eisenbahnverwaltung beabsichtigt, zur Verbesserung des Schnellzugsverkehrs zwischen Warschau, Krakau und dem polnischen Kur- und Wintersportplatz Zakopane in der Tatra im neuen Fahrplan statt der bisher benutzten leichten Personenwagen Pullmanwagen laufen zu lassen. Da die Linie Krakau—Zakopane seinerzeit nur für leichte Wagen gebaut worden ist, so finden gegenwärtig Probefahrten mit Pullmanwagen statt, um festzustellen, inwieweit der Oberbau auf der besagten Strecke einer Verstärkung bedarf.

— **Die deutsche Übersetzung des Gütertarifs für Polen.** In die vom „Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, veranstaltete und bereits erschienene deutsche Übersetzung (10. Ausgabe) des Gütertarifs für Polen vom 1. Januar 1928 wurden erstmalig zur Erläuterung als Anlage einige Erlasse des Verkehrsministeriums in Warschau in deutscher Übersetzung aufgenommen, durch welche grundsätzliche Bestimmungen des Tarifes amtliche Erläuterung gefunden haben und deren Kenntnis daher bei der Handhabung des Tarifs von Wichtigkeit ist. Der deutschen Ausgabe ist ein alphabetisches Verzeichnis der in der Güterklassifikation genannten sowie der in Ausnahmetarife eingereihten Artikel beigeschlossen. Exemplare der deutschen Übersetzung des Gütertarifs für Polen sind bei der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, erhältlich.

— **Die Finanzierung des Eisenbahnneubaues in Rußland.** Für das laufende Wirtschaftsjahr 1927/1928 hat das Verkehrskommissariat der Sowjetunion für Eisenbahnneubauten insgesamt 65 Mill. Rubel vorgesehen. Davon ist der größte Teil und zwar 28,2 Mill. Rubel für den Weiterbau der bereits vor der Revolution in Angriff genommenen Eisenbahnlinien bestimmt.

— **Ablehnende Stellungnahme des tschechoslowakischen Finanzminister in Sachen Markprioritäten.** Die wegen besserer Einlösung der Markprioritäten von verschiedenen Interessentenverbänden und von der deutschen Gesandtschaft in Prag (siehe Nr. 2, S. 52 der Ztg.) unternommenen Schritte bei der tschechoslowakischen Regierung werden kaum zu einem für die deutschen Besitzer solcher Markprioritäten zufriedenstellenden Ergebnis führen. Der tschechoslowakische Finanzminister Dr. Englis führte in einer Unterredung über diesen Gegenstand u. a. folgendes aus:

„Vor allem möchte ich die rechtliche Seite mit einem Wort berühren. Die rechtliche Verpflichtung der tschechoslowakischen Republik, die in Rede stehenden Markprioritäten zu übernehmen, basiert auf dem Friedensvertrag von St. Germain. Nach diesem hat die Reparationskommission den Betrag der Verpflichtung nach den Grundsätzen zu bestimmen, die sie für billig findet. In Durchführung dieser Vertragsbestimmung hat die Reparationskommission den Anteil der tschechoslowakischen Republik an den Markobligationen mit rund 184 Millionen Papiermark festgesetzt. Da diese Papiere auf Mark alter deutscher Reichswährung lauten, erscheinen sie gegenwärtig durch den Verfall der deutschen Reichswährung vollständig entwertet. Beim starren festhalten an dieser Tatsache müßte man eigentlich sagen, daß die tschechoslowakische Republik fast zu keinen Zahlungen auf diese Obligationen verpflichtet ist. Wie wird nun diese Schuld in der tschechoslowakischen Republik tatsächlich geregelt? Wir sind nicht bei dem oben erwähnten Rechtszustand stehen geblieben, sondern wir ließen uns bei der Regelung dieser Frage durch Billigkeitsrücksichten leiten und haben uns zur Leistung einer Entschädigung an die Inhaber dieser Obligationen entschlossen. Es war besonders die Rücksichtnahme auf die deutschen Obligationsinhaber, die für das Maß dieser Entschädigung entscheidend war. Es trifft wohl zu, daß wir bei der Entschädigung die deutschen Aufwertungsgesetze nicht in ihren Einzelheiten zur Richtschnur nahmen. Man darf jedoch nicht außer Acht lassen, daß es sich hier um eine freiwillig geleistete Entschädigung handelt. Es kann somit von einer Verpflichtung, sich nach dem deutschen Muster zu richten, keine Rede sein. Die Erwähnung der deutschen Aufwertungsgesetze im Berichte zum fraglichen Gesetzentwurf verfolgte nur den Zweck, die von uns geleistete Entschädigung gewissermaßen zu rechtfertigen. Man darf nicht übersehen, daß wir diese Entschädigung in barem leisten. Die Markprioritäten befinden sich nicht nur in Händen der deutschen Staatsangehörigen (in ziemlich beträchtlichen Umfange sind sie auch im Besitz der einheimischen Kapitalisten, in österreichischen und schweizerischen Händen). Bei dieser Sachlage erscheint es unmöglich, mit einem bestimmten Staat über die Lösung dieser Frage zu verhandeln. Wir machen keinen Unterschied zwischen den Besitzern der Papiere. Unser Vorgehen gegenüber dem Ausland und besonders gegenüber den deutschen Obligationsbesitzern erscheint mir billig, und ich sehe keine Gründe zu irgend einen Unwillen."

— **Durchfuhr polnischer Kohle durch die Tschechoslowakei nach Österreich.** In der ersten Januarwoche fand in Warschau eine Beratung statt, an welcher Vertreter der österreichischen, tschechoslowakischen und polnischen Eisenbahnen teilgenommen haben. Den Gegenstand der Beratung bildete die Frage der Wagenbeistellung für die polnisch-oberschlesische Kohle nach Österreich. Auf Grund der getroffenen Vereinbarung haben sich die tschechoslowakischen und österreichischen Eisenbahnen verpflichtet, je 650 Kohlenwagen zu diesem Zwecke leihweise den polnischen Eisenbahnen beizustellen. Die Abmachung soll erst dann in Kraft treten, wenn sich auf den polnischen Eisenbahnen Wagenmangel für die Kohlenzüge fühlbar machen wird.

— **Krankenwagen 2. und 3. Klasse auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Die Verwaltung dieser Bahnen

schreitet an die Einführung von Krankenwagen. Für die Beförderung bezahlt man vier Karten 3. Klasse und 40 Kc für Reinigung des Wagens. In der zweiten Klasse ist der Fahrpreis für sechs Fahrkarten zu entrichten. In beiden Fällen können zwei Begleiter als Mitreisende mitfahren. Die Krankenwagen sind aufs beste ausgestattet.

— **Neue zollgesetzliche Bestimmungen in der Tschechoslowakei.** Die neue am 1. Januar in Kraft getretene Durchführungsverordnung zum Zollgesetz weist gegenüber der bisherigen bedeutende Neuerungen für den Eisenbahnverkehr auf. Über den Vormerkverkehr wird bestimmt, daß das Finanzministerium einen solchen aus besonderen Gründen für gewisse Warengattungen bewilligen kann. Von Bedeutung ist auch die Festsetzung eines Taratarifes. Der Zollkredit wird bis zu einem gewissen Betrag nur dann bewilligt, wenn vorausgesetzt werden kann, daß die um Kredit ansuchende Partei jährlich mindestens 50 000 Kc an Zoll bezahlt. Der Kredit muß garantiert, die kreditierten Beträge müssen verzinst werden. Zu den Reisebedarfsgegenständen, die Zollfreiheit genießen, gehören: photographische Apparate mit höchstens 12 Platten oder mit einem Filmpaket, touristische Behelfe, Jagdwaffen, Schußwaffen zur persönlichen Sicherheit mit 25 Patronen usw. Von Zöllen nicht befreit sind Gegenstände, die bei der Ausübung des Berufes verbraucht werden, z. B.: Nägel, Schrauben, Zwirn, Knöpfe usw. In der Regel müssen die Reisebedarfsgegenstände g e b r a u c h t sein, d. h. sie müssen deutliche Zeichen der Verwendung tragen. Bei reisenden Ausländern sind jedoch auch neue Gegenstände vom Zoll befreit. Weiter können die Reisenden zollfrei und ohne Lizenzgebühr 12 Zigarren gewöhnlicher Größe o d e r 60 Zigaretten o d e r 60 Gramm Tabak, ferner künstliche Süßmittel zum eigenen Bedarf, und zwar 25 Gramm Bruttogewicht bei Tabletten oder 10 Gramm bei Pulverform oder Kristall, mit sich führen.

— **Elektrische Beleuchtung in tschechoslowakischen Stationen.** Nach einer Zusammenstellung ist die Anzahl der elektrisch beleuchteten Eisenbahnstationen in den Jahren 1919 bis 1926 von 290 auf 687 und jene der Glühlampen im selben Zeitraum von 27 838 auf 62 220 gestiegen. Nach den gewonnenen Erfahrungen ist die elektrische Beleuchtung gegenüber den übrigen Beleuchtungsarten billiger, wenn es gelingt den Strom zu einem günstigen Preise zu kaufen. Die Einführung der elektrischen Beleuchtung weiterer Stationen wird unter Bedachtnahme auf die Verkehrswichtigkeit fortgesetzt.

— **Tschechoslowakischer Außenhandel.** Nach Angabe des statistischen Staatsamts weist die Oktoberbilanz den sehr beträchtlichen Umsatz (Ein- und Ausfuhrwerte) in der Höhe von 3861 Millionen Kc, also beinahe 4 Milliarden auf. Dieser Umsatz ist seit Anfang des Jahres 1924 nur durch die Dezemberdaten von rund 70 Millionen übertroffen worden. Der Wert der Ausfuhr selbst beträgt 2008 Millionen. Nur im Dezember 1924 und im November 1925 war die Ausfuhr mit rund 100 Millionen höher. Der Wert der Einfuhr beträgt 1853 Mill. Kc. Eine größere Höhe erreichte die Einfuhr während der letzten vier Jahre nur im Dezember 1925 mit einem Mehr von 126 Millionen Kc. Die Bilanz ist daher im Oktober d. J. mit einem Betrag von 154,5 Millionen Kc aktiv. Im Oktober des Vorjahres betrug das Aktivum infolge der verringerten Rohstoffeinfuhr 362 Millionen. Für die Zeit vom Januar bis Oktober 1927 ergibt sich ein Aktivum von 1886,5 Mill. Kc (für die gleiche Zeitspanne des Vorjahres betrug es 1487 Mill. Kc). Das Aktivum ist um nahezu 400 Millionen höher als das vorjährige.

— **Kommerzialisierung der südslawischen Staatsbahnen.** Am 5. Dezember fand in Belgrad im Beisein von Vertretern des Verkehrsministeriums, der wirtschaftlichen und industriellen Körperschaften sowie des Vereins südslawischer Ingenieure und Architekten eine Beratung über die Kommerzialisierung der Staatsbahnen statt. Der Verkehrsminister General Milosavljevic begrüßte die Anwesenden in einer sehr warmen Rede und gab der Überzeugung Ausdruck, daß alle Teilnehmer durch ihr Wissen dazu beitragen werden, die bestmögliche Lösung des schwierigen Problems zu finden. Der Minister äußerte sich dahin, daß die Staatsbahnen eine neue, völlig autonome Unternehmung bilden sollen, aber dennoch Eigentum des Staates bleiben müssen. Der Generaldirektor verlas hierauf das vom Verkehrsministerium ausgearbeitete Projekt über die kommerzielle Verwaltung. Nach diesem sollen die gesamten Staatsbahnen der neuen Verwaltung zur Leitung auf kommerzieller Grundlage unter der Bedingung der Aufrechterhaltung eines sicheren, genauen und regelmäßigen Verkehrs, sowie unter der Bedingung der aus dem Ertrage vorzunehmenden Erneuerung der rollenden Betriebsmittel übergeben werden.

— **Schlafwagenverkehr in Italien.** Die halbamtliche römische „Agenzia Volta" behauptet, die ausschließlich aus Schlafwagen bestehenden Züge seien vorzugsweise in Italien vorhanden. In ganz Europa gäbe es gegenwärtig nur sieben derartige Schlafwagenzüge, wovon nicht weniger als sechs in Italien verkehrten. Es werden genannt die Schlafwagenzüge Rom—Neapel, Rom—Turin, Rom—Triest, Rom—Palermo, Rom—Reggio und Rom—Siracusa. Der siebente verkehre in der Türkei zwischen Haidar und Angora.

Es gibt selbstverständlich (fährt die obengenannte Agenzia fort) noch viele ähnliche Züge, die aber internationale Expreßzüge sind und nicht im Inneren eines Staates regelmäßig, so wie die italienischen Schlafwagenzüge, verkehren.

Vorstehende Mitteilung der „Agenzia" ist, soweit Deutschland in Betracht kommt, nicht zutreffend. Die Deutsche Reichsbahn fährt z. B. dauernd Schlafwagenzüge Berlin—München D 70/71 und Berlin—Köln D 16/15. Zu diesen beiden Schlafwagenzugpaaren kommen in der Zeit vom 15. Dezember bis 28. Februar noch hinzu die Schlafwagenzüge D 241/244 Schweiz—Frankfurt (Main), die in Frankfurt an die D 41/44 nach und von Berlin mit Übergang von zwei Schlafwagen Chur—Berlin und zurück und an die D 281/282 nach und von Holland mit Übergang von Schlafwagen Chur—Emmerich und zurück anschließen.

— **Staatsvorschüsse für die elsaß-lothringischen Eisenbahnen.** Die fünf großen französischen Eisenbahngesellschaften bringen die Mittel für Ausgaben zu Lasten des Anlagekapitals durch Anleihen auf, die sie auf Grund der Abmachungen mit der Regierung vom Jahre 1921 und der Gesetzgebung aus demselben Jahr spätestens innerhalb 60 Jahren tilgen müssen. Den elsaß-lothringischen Eisenbahnen, die bekanntlich jetzt französische Staatsbahnen sind, werden derartige Mittel von der Regierung vorgeschossen. Zwei Gesetze vom Jahre 1926 haben die Regierung ermächtigt, diese Vorschüsse in eine Anleihe umzuwandeln, die von den elsaß-lothringischen Eisenbahnen zu tilgen sind. Es handelt sich dabei um Beträge von 525 Mill. Franken.

— **Einrichtung elektrischen Betriebs bei den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen.** Der Ausbau der Rheinwasserkräfte durch Frankreich stellt für Elsaß-Lothringen große Mengen elektrischer Kraft zur Verfügung. Dieser Umstand gibt der Straßburger Handelskammer Anlaß, Untersuchungen mit dem Ziel der Einführung elektrischen Betriebes bei den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen zu fordern. Eine dahingehende Entschließung weist auf die zunehmende Verbreitung elektrischer Zugförderung in Frankreich und im Auslande hin, ferner auf die große Zahl von Kraftwerken und Starkstrom-Fernleitungen, die in den letzten Jahren entstanden sind und die den Strombedarf für das elsaß-lothringische Eisenbahnnetz sicherzustellen vermögen. Die Einführung elektrischen Betriebes könne gerade jetzt durch Lieferungen aus Deutschland erheblich erleichtert werden, so daß die Kosten dadurch stark vermindert würden. Der dichte Verkehr und die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen ließen diese als ganz besonders geeignet für elektrische Zugförderung erscheinen; die Leistungsfähigkeit der Strecken, die Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Zugverkehrs würden dadurch erhöht, das Reisen würde angenehmer, und man brauche dann nicht zu fürchten, von Deutschland überflügelt zu werden, das beabsichtige, seine Eisenbahnen auf dem anderen Ufer des Rheins elektrisch zu betreiben. Von dieser Maßnahme sei auch eine Abwanderung des Verkehrs auf dem Rhein nach Deutschland zu befürchten, die durch die gleiche Maßnahme in Elsaß-Lothringen hintangehalten werden könne.

— **Zulagen für die Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen.** Auf Grund eines Gesetzes vom August 1927 beziehen die Beamten und Arbeiter der

Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen seit dem 1. Januar 1927 eine Zulage von 10 % des Grundgehalts oder des mittleren Lohns als Entschädigung für die Schwierigkeiten, die mit der Zweisprachigkeit des Landes verbunden sind. Für das vierte und jedes weitere Kind wird außerdem ein Zuschlag von 2 % gewährt. Die anderen Beamten von Elsaß-Lothringen haben diese Zulagen schon seit 1923 bezogen, den Eisenbahnbeamten wurde sie mit der Begründung vorenthalten, daß sie auf Grund ihrer Eigenschaft als ehemalige deutsche Beamte ruhegehaltsberechtigt seien, ohne daß ihnen Abzüge für die Ruhegehaltskasse gemacht würden. Dieses Vorrecht hört aber im Jahre 1932 auf. — Bei der Beratung des Gesetzes in der Kammer hat sich Widerspruch dagegen erhoben, daß in der Überschrift des Gesetzes zum Ausdruck gebracht werden sollte, daß die Zulagen wegen der Doppelsprachigkeit des Landes gewährt würden; man wollte ihre Berechtigung durch die hohen örtlichen Steuern begründen, die Regierung hat aber auf dem Hinweis der sprachlichen Schwierigkeiten bestanden, und er ist denn auch beibehalten worden. Zweifelhaft scheint es noch zu sein, ob die Zulagen, die etwa 24 Mill. Fr. ausmachen, den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen oder der Staatskasse zur Last fallen.

— **Der schnellste Zug in Frankreich*).** Die höchste Fahrgeschwindigkeit entwickelt unter den französischen Schnellzügen zurzeit der Süd-Expreß auf der Strecke Bordeaux—Dax. Nach dem seit dem 1. Oktober gültigen Fahrplan fährt dieser Zug um 17 Uhr 37 Minuten aus Bordeaux ab und trifft, elektrisch gezogen, um 19 Uhr 6 Minuten in Dax ein, legt also die 147,5 km lange Strecke in 1 Stunde 29 Minuten, mithin mit einer Geschwindigkeit von 99,4 km in der Stunde zurück.

*) S. a. Nr. 44, S. 1219, Jahrg. 1927 d. Ztg.

— **Kraftwagen und Eisenbahn.** Im allgemeinen wandert heute der Verkehr, namentlich der Eilverkehr mit Gütern, für die hohe Tarifsätze zu zahlen sind, von der Eisenbahn zur Straße ab, und wenn einmal der umgekehrte Fall vorkommt, so ist das eine bemerkenswerte Tatsache. Eine englische Unternehmung hat bis vor kurzem ihre Süßigkeiten, die sie in York anfertigte, im Kraftwagen nach London geschickt, von wo sie dann auf die nähere und weitere Umgebung verteilt wurden. Neuerdings hat sie mit der London & Nordostbahn ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen diese eine Anzahl Sonderwagen für den Verkehr dieser Unternehmung bereit gestellt hat. Diese Wagen werden in Eilgüterzügen während der Nacht nach London gebracht, und die am Abend in York aufgegebene Ware ist bereits am nächsten Morgen in London zur Verfügung des Einzelhandels. Sie ist in großen Behältern verpackt, die mit Kränen verladen und an einer Verteilungsstelle in London abgeliefert werden, wo ihr Inhalt aufgelöst und den verschiedenen Empfängern mit Kraftwagen zugeleitet wird. Die Wagen stehen nach einer Fahrt von 606 km nach 36 Stunden wieder zum Beladen bereit. Beide Teile, Eisenbahn und Versender, haben Vorteil von dieser Art der Beförderung, und sie zeigt die richtige Arbeitsteilung zwischen Kraftwagen und Eisenbahn. Die Eisenbahn übernimmt die Beförderung der großen Masse auf weite Entfernung, und der Kraftwagen verteilt die Einzelsendungen auf einen engeren Raum.

Fremde Erdteile.

— **Fremde Baugesellschaften in der Türkei.** Die Deutsch-amerikanische „Para" Gesellschaft hat den Bau des Bahnhofs Kaisseri (Cesarea) unternommen. „Para" baut den Bahnhof mit sämtlichen Dienst- und Wohngebäuden, den Maschinenschuppen und das Ausbesserungswerk Kaisseri mit Lagerschuppen und sämtlichen maschinellen Einrichtungen in spätestens drei Jahren. Zahlung der Bausumme erfolgt durch die türkische Staatsbahnverwaltung in halbjährlichen Raten binnen sechs Jahren, wobei die vorgestreckten Gelder mit 7 % verzinst werden. Das ganze Unternehmen ist mit 4,5 Millionen türkischen Pfund (rund 10 Millionen Mark) veranschlagt. Der Bau obengenannter Anlagen wird durch die „Para" bzw. durch Unterunternehmer ausgeführt, die maschinellen Anlagen werden ausgeschrieben.

Die belgisch-französische Baugruppe, die den Bau d Strecke Kaisseri—Siwas unternommen hatte, hat endgült die Hoffnung aufgegeben das für den Bau nötige Kapit zusammenzubringen. Der zwischen dem türkischen Sta und dieser Gruppe abgeschlossene Vertrag wird aufgelö werden. Andere ausländische und türkische Baufirmen b mühen sich um die Übernahme dieses Geschäfts.

Der Bau der durch schwedische und deutsche (Julii Berger) Baufirmen unternommenen Eisenbahnstrecke geht planmäßig vor sich. Das für diese Strecken erforde liche Schienenmaterial ist schon teilweise bei Krupp b stellt. Auch neben den in Schweden im Bau befindlich Fahrzeugen sind 8 Lokomotiven und etwa 140 Pe sonen- und Güterwagen in Deutschlan ausgeschrieben, deren Zuschlagerteilung in d nächsten Wochen erfolgen wird.

— **Lieferung von Eisenbahnmaterial für die persische Bahnen.** Am 19. Februar 1928 findet im persischen Mi Ministerium für öffentliche Arbeiten, Abtlg. Eisenbahnverwa tung auf Grund eines öffentlichen Lieferungsausschreibe die Vergebung der Lieferung verschiedenen Eisenbah materials statt. Die Verwaltung der Persischen Eise bahnen fordert die ausländischen Firmen auf, an diese Ausschreiben teilzunehmen.

— **Chinesische Ostbahn.** Die Abteilung für den Strecke dienst der Chinesischen Ostbahn hat im Ausgabeetat f 1928 150 000 Gold-Rubel für den Bau neuer Werk stätten eingestellt. In Charbin soll neben der bestehend Werkstätte eine neue Werkstatt errichtet werden, die si mit kleineren Lokomotivausbesserungen befassen wird.

Gelegentlich einer Konferenz, die sich mit der Fra der Erweiterung des Personenverkehrs durch Einlegung v Sonderzügen befaßte, wurde festgestellt, daß der Wage mangel so stark ist, daß nicht einmal zwei Züge eingele werden können.

In Kürze soll der Entwurf über die Organisation ein selbständigen Abteilung innerhalb der Verwaltung der Ch nesischen Ostbahn bestätigt werden; er ist bereits vom Ve waltungsrat genehmigt worden. Dieser Abteilung werd die Elektrisierungsarbeiten unterstellt, um s lebhafter zu betreiben. In den Jahren 1926 bis 1927 wurd für die Elektrisierung 0,5 Mill. Rubel verauslagt. Im la fenden Jahr sollen für dieselben Zwecke 2 Mill. Rubel v wendet werden. Gegenwärtig arbeiten acht Elektrostatione zwei weitere sind im Bau und vier neue sind im Verla dieses Jahres zum Bau in Aussicht genommen. Neben dies werden 16 private Elektrostationen kontrolliert, die ebenfa für die Bahn arbeiten. Von den projektierten Neubaut verdient insbesondere der Entwurf für die Errichtung ein großen Elektrostation in Charbin Beachtung.

— **Ausbau des Charbiner Eisenbahnknotenpunktes.** D Verwaltungsrat der Chinesischen Ostbahn hat den Ei wurf für den Umbau und Ausbau des Charbiner Eisenbah knotenpunktes bestätigt. Für die ersten drei Jahre d Ausbauarbeiten sind vom Verwaltungsrat dieser Ba 3,6 Mill. Goldrubel bewilligt worden. Von diesem Betra sollen im Jahre 1928 825 000 Rubel der Abteilung f Streckendienst zur Verfügung gestellt werden. Die Ba verwaltung soll ersucht werden, die Genehmigung z sofortigen Einkauf der Baumaterialien zu erteilen.

— **Eisenbahnen in Burma.** Die erste Eisenbahn Burma führte von der Hauptstadt Rangoon nach Pron sie wurde in 260 km Länge im Jahre 1877 eröffnet. folgte 1889 die 620 km lange Eisenbahn von der Hauptsta nach Norden, die in Mandalay, dem Hauptort von Ob Burma endigt. Bis 1896 waren alle Eisenbahnen von Bur Eigentum des Staates, der sie auch betrieb, dann wurd die Staatsbahnen an eine Eisenbahngesellschaft v pachtet. Der Pachtvertrag ist neuerdings für Ende 19 gekündigt worden, und am 1. Januar 1929 wird der Sta den Eisenbahnbetrieb wieder selbst übernehmen. Nach d Pachtvertrag muß der Betriebsgesellschaft ihr Anlagekapi erstattet werden. 1896, als diese die Eisenbahnen übernah war die Länge des Netzes 1426 km; bis heute ist sie a 3031 km angewachsen. 330 km davon sind zweigleisig. Gleise haben Meterspur. Die Eisenbahnen haben im letzt Jahr schwer unter Hochwasser zu leiden gehabt. Ihr V

sehr umfaßte im Jahre 1926/27 die Beförderung von 26 652 421 Personen und 4 499 818 t Frachtgut; im Vorjahre waren die Zahlen etwas höher: 29 548 416 Personen und 4 698 950 t. Die Betriebszahl ist auffallend niedrig: 60,53 % im Jahre 1926/27 und 54,47 % im Vorjahre.

— **Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Bolivien** leidet darunter, daß das Land keinen unmittelbaren Anschluß an das Meer hat, nachdem sein Küstengebiet an Chile gefallen ist. Daher können die bolivianischen Eisenbahnen den Stillen Ozean nur durch Chile und Peru, den Atlantischen Ozean nur durch Brasilien, Argentinien oder Paraguay erreichen. Deshalb ist die Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht recht weiter gekommen. Die Gefahr weiterer Eroberung des bolivianischen Marktes durch die Nachbarstaaten ist groß, wodurch die Kolonisation des Landes und die Verwertung der reichen Bodenschätze außerordentlich leidet. Zur Zeit sind nur etwa 2400 km Eisenbahnlinien vorhanden (0,18 km Bahnlänge auf 100 qkm gegen 12,3 in Deutschland). Dabei ist das Landesgebiet von Bolivien dreimal so groß wie Deutschland (1 334 200 qkm) und wird von nur 2,89 Millionen Menschen bewohnt, von denen etwa 85 % Indianer und Mischlinge sind. Bolivien hat reiche Mineralschätze (Edelmetalle, Kupfer, Wismut, Zinn). In großen Mengen werden Kautschuk und landwirtschaftliche Erzeugnisse gewonnen.

In letzter Zeit scheinen nun die vielen Bahnbauprojekte durch tatkräftigeres Eingreifen der bolivianischen Regierung etwas weiter gekommen zu sein. Mit dem Bau der Linie Petosi—Sucre ist begonnen worden. Die Arbeiten für die endlich zustande gekommene, seit zwei Jahren durch den deutschen Ingenieur Dr. Grether vorbereitete Linie Cochabamba—Santa Cruz sind ausgeschrieben worden. Beabsichtigt ist auch die Weiterführung von Santa Cruz aus nördlich bis Puerto Ichilo am Rio Ichilo, wodurch die fruchtbare, für die Ansiedlung besonders geeignete Provinz St. Cruz erschlossen und eine Verbindung über den Madeirafluß mit dem Amazonenstrom und damit mit dem Atlantischen Ozean hergestellt wird, die das ganze Jahr befahrbar bzw. schiffbar ist. Auch die Weiterführung von Puerto Ichilo bis Cochabamba und von St. Cruz bis Puerto Suarez (Bolivien) — Corumba (Brasilien), von wo aus Anschluß an das brasilianische Eisenbahnnetz und Bahnverbindung mit dem Atlantischen Ozean (St. Paulo, Rio de Janeiro) geschaffen würde, ist ernstlich in Aussicht genommen. Natürlich handelt es sich hierbei um 100-Millionen-Projekte, deren gänzliche Ausführung vielleicht Jahrzehnte erfordern wird. Wegen finanzieller Unterstützung der in Angriff genommenen Linien durch Brasilien hat der bolivianische Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten mit der brasilianischen Regierung in Rio de Janeiro verhandelt.

Inzwischen ist auch die bolivianische Nord-Südverbindung nach dem Atlantischen Ozean von La Paz nach Buenos Aires in Argentinien seit dem Sommer dieses Jahres dadurch verbessert worden, daß durchgehende Züge mit Schlafwagen zweimal wöchentlich verkehren, so daß diese Strecke, die zwei große Verkehrsmittelpunkte verbindet, in 3½ Tagen ohne Fahrtunterbrechung und Übernachtungsaufenthalte zurückgelegt werden kann.

— **Eisenbahnelektrisierung in Costarica.** Nach einer Washingtoner Meldung der „Chicago Tribune" hat die Regierung von Costarica der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin den Auftrag zur Elektrisierung ihrer Eisenbahn von der Hauptstadt San José nach der pazefischen Küste erteilt. Von englischen und amerikanischen Firmen lagen ebenfalls Angebote vor. Die Bahn wird mit Einphasenwechselstrom von 15 000 Volt und 20 Perioden (= 1/3 von 60 Perioden) betrieben werden. Aufgestellt werden: 3 Turbinen von je 2500 PS. für Erzeugung von Einphasenwechselstrom 20 Perioden, 2 Transformatoren, 7,5 km Speiseleitung und 135 km Fahrleitung. Ferner werden 8 Lokomotiven zu je 600 PS. geliefert. Mit dem Bau des Wasserkraftwerks ist bereits begonnen worden, ebenfalls wird in Deutschland schon an der Fertigstellung der Lokomotiven gearbeitet.

Internationaler Verkehr.

— **Kilometrische Länge der dem IÜ. vom 14. Oktober 1890 unterstellten Eisenbahnstrecken.** Nach den dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern durch die beteiligten Staaten zugegangenen Mitteilungen betrug am 31. März 1927 die Länge der dem IÜ. über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellten Eisenbahnlinien insgesamt 219 277 km gegenüber 219 178 km an demselben Zeitpunkt des Vorjahres. Sie hat somit um 99 km zugenommen. Nachstehende zehn Staaten weisen eine Vermehrung der Kilometerzahl auf: Deutschland 190 km, Österreich 81 km, Belgien 20 km, Frankreich 26 km, Italien 64 km, Norwegen 112 km, Niederlande 28 km, Polen 246 km, Schweiz 104 km und Tschechoslowakei 12 km, wogegen drei Staaten: Ungarn um 28 km, Rumänien um 106 km und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen um 650 km zurückgegangen sind. In Bulgarien, Dänemark, Luxemburg und Schweden ist eine Veränderung in der Kilometerzahl nicht eingetreten.

Wasserverkehr.

— **Bremens Handel 1927 etwa 80 % des Vorkriegsumfanges.** Man schreibt uns: In einer Abhandlung über „Die Seeschiffahrt an der Jahreswende", welche in diesen Tagen in der „Kölnischen Zeitung" veröffentlicht wurde, ist offenbar ein Irrtum unterlaufen. Es heißt dort u. a., daß Hamburg, Bremen und Bremerhaven ihren seewärtigen Güterverkehr von 1913 erheblich überschritten hätten. Es liegt zweifellos eine Verwechslung mit dem Seeschiffsverkehr vor. Nach der Statistik für diesen Verkehr, welche lediglich den Schiffsraum ohne Rücksicht auf die Ladung in Betracht zieht, hat allerdings der Verkehr in den deutschen Häfen zugenommen. Und zwar vorwiegend deshalb, weil die Hamburger und Bremer Reedereien ihre Schiffe in Gemeinschaftsdiensten zu einem sehr großen Teil sowohl von Hamburg, als von Bremen oder Bremerhaven abfertigen, da die Frachtbasis in jedem einzelnen Hafen noch zu schmal ist. So werden die gleichen Fahrzeuge beiderwärts gezählt. Im Güterverkehr aber fehlten selbst 1926 trotz der Kohlenausfuhr in Hamburg noch 16% und in Bremen noch 24% am Vorkriegsumfang. 1927 dürften in Bremen etwa 80% erreicht werden. Hamburg und Bremen zusammen werden etwa 30 Mill. t seewärtiger Ein- und Ausfuhr erreichen, während über Rotterdam allein an Gütern von und nach Deutschland 33 Millionen t verfrachtet werden, also 10% mehr als der Gesamtverkehr der beiden größten deutschen Häfen. Vor dem Kriege gingen über Hamburg und Bremen etwa 33 Millionen t Güter und über Rotterdam etwa 21 Millionen t Güter von und nach Deutschland. Von einer günstigen Entwicklung des Seegüterverkehrs in den deutschen Häfen kann man hiernach leider nicht sprechen.

— **Norddeutscher Lloyd.** Regierungsrat Arnold Petzet, der dem Vorstand des Norddeutschen Lloyd seit dem 1. Januar 1906 angehört, wird auf seinen Wunsch gleichzeitig mit dem Antritt des Amtes als Präses der Handelskammer Bremen aus dem Vorstand des Unternehmens ausscheiden. Regierungsrat Petzet hat in den 22 Jahren seiner Zugehörigkeit zum Lloydvorstand seine reiche, im Dienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung erworbene Erfahrung und sein großes Wissen insbesondere der Vertretung der Interessen des Norddeutschen Lloyds an der Ausgestaltung der im Inland führenden Verkehrswege und Beziehungen gewidmet und die damit zusammenhängenden Aufgaben im Lloydvorstand bearbeitet. In der Nachkriegszeit übernahm er ferner die Bearbeitung der das Arbeitsrecht berührenden Angelegenheiten und vertrat die Interessen des Norddeutschen Lloyds bei den vielfachen Tarifverhandlungen und bei den Beratungen über die Ausgestaltung der sozialen Gesetzgebung; auch vertrat er die deutschen Reedereien im Comité international du travail.

— **Jahresbericht des Vereins Hamburger Reeder 1926/1927.** Der Bericht geht davon aus, daß sich die Seeschiffahrt von vornherein bewußt gewesen sei, daß die Besserung ihrer Lage, die das Jahr 1926 im Zusammenhang mit dem englischen Kohlenarbeiterstreik gebracht hatte, nur künstlich, und daß sie auf Rückschläge gefaßt gewesen sei. Das Erwartete sei denn auch mit einem starken Rückgang der Frachtraten nach Beendigung des Streiks eingetreten. Diese lägen jetzt zwar höher als vor dem Beginn des Kohlenstreiks, aber verhältnismäßig immer noch sehr niedrig. So muß denn festgestellt werden, daß immer noch ein Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben besteht, und das dieses durch die Erhöhung der Löhne und Gehälter im letzten

halben Jahre noch weiter verschärft ist. Als verhältnismäßig am günstigten wird die Lage des Passagegeschäfts bezeichnet, was zum Teil seinen Grund in dem gestiegenen Reise- und Touristenverkehr mit den Vereinigten Staaten hat. Dagegen ist der Passagierverkehr mit Südamerika leicht zurückgegangen.

Die Trampfahrt ließ einigermaßen befriedigende, die Tankschiffahrt zufriedenstellende Ergebnisse erzielen.

Von den neu in Dienst gestellten Schiffen werden die „New York" der Hapag (21 000 t) und die „Cap Arcona" der Hamburg Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft (27 000 t) besonders erwähnt.

Die Wirkung der Gütertarifreform der Reichsbahn zum 1. August 1927 wird als ungünstig bezeichnet, weil die Spanne zwischen Normalklasse und Seehafentarif so klein geworden sei, daß dadurch die Ausfuhr über die trockene Grenze gestärkt werde. Ferner habe die Verengung der Spanne zwischen Ausfuhrstückgut und Seehafentarif zur Folge gehabt, daß sich von zahlreichen Plätzen Mitteldeutschlands die Tätigkeit der Sammelspediteure nicht mehr lohne. Das sei aber gleichbedeutend mit einer erheblichen Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen.

Der Verein Hamburger Reeder hat zurzeit 60 Mitglieder mit einer Gesamttonnage von 1 636 269 Br. Rg. T. Hiervon entfallen 1 419 382 Br. Rg. T. auf 423 Dampfer, 148 250 Br. Rg. T. auf 29 Motorschiffe, 25 897 Br. Rg. T. auf 10 Segler, während der Rest sich auf 36 Schlepper und 61 Leichter verteilt. Damit umfaßt die Tonnage des Vereins rund 50 % der deutschen Handelsflotte.

— **Hamburg, Antwerpen und Rotterdam im Jahre 1927.** Der Eingang an Seeschiffen betrug in:

Hamburg:			
1927	16 332 Schiffe mit	19 748 755	NRT
1926	15 127 „ „	17 551 503	„
+	1 205 Schiffe mit +	2 197 252	NRT
Antwerpen:			
1927	11 418 Schiffe mit	19 980 151	NRT
1926	11 599 „ „	19 255 522	„
—	181 Schiffe mit +	724 629	NRT
N. Waterweg:			
1927	15 996 Schiffe mit	25 468 915	NRT
1926	20 262 „ „	28 893 050	„
—	4 266 Schiffe mit —	3 424 135	NRT
Rotterdam:			
1927	13 155 Schiffe mit	21 242 757	NRT
1926	14 548 „ „	21 274 282	„
—	1 393 Schiffe mit —	31 525	NRT

— **Auflösung der staatlichen Handelsflotte in Frankreich.** Die im Kriege geschaffene französische staatliche Handelsflotte (s. a. Nr. 35 S. 969 Jahrg. 1927 d. Ztg.) ist nunmehr mit Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften verkauft worden. Im Senat ist diese Genehmigung erst erteilt worden, nachdem das Unternehmen als durchaus verfehlt bezeichnet worden ist. Im Kriege unter dem Drange der Notwendigkeit ohne Rücksicht auf die Kosten geschaffen, hatte die staatliche Handelsflotte zur Zeit ihrer Auflösung eine Stärke von 428 Fahrzeugen erlangt, worunter sich 182 Dampfer befanden. Ihr Betrieb belastete den Staatshaushalt schwer, und ihr Verkauf hat mit schwerem Verlust für die Staatskasse abgeschlossen. Es lagen Angebote mit einem Preis von 403 Fr. die Tonne vor, ein Betrag, der auf Grund ähnlicher Vorgänge in England und Belgien ermittelt worden war. Man konnte entweder die Flotte im ganzen oder die Schiffe einzeln verkaufen, und man entschloß sich, die schwierige Aufgabe dadurch zu lösen, daß man insofern den erstgenannten Weg einschlug, als die Schiffe in Gruppen verkauft wurden. Man hat mit diesem Verfahren nur 150 000 Fr. weniger gelöst, als wenn man die günstigsten Angebote auf die einzelnen Schiffe angenommen hätte, und dieser Verlust spielt keine Rolle im Verhältnis zu dem Betrag, mit dem die Staatskasse nach dem Verkauf der Flotte noch belastet bleibt. Die Beschaffung hat nämlich 1,434 Milliarden gekostet, der Verkauf hat aber nur 334 Mill. eingebracht, so daß ein Fehlbetrag von 1,1 Milliarden entstanden ist. Einig Ankäufe von Schiffen sind seiner Zeit in England und i Amerika abgeschlossen worden; man hofft, daß die dafü fälligen Beträge auf die Schulden, die die Deutschland feind lichen Verbündeten miteinander auszugleichen haben, an gerechnet werden, so daß der Verlust sich, wenn auch nich zahlenmäßig, so doch tatsächlich etwas verringern könnt Andererseits versucht man sich damit zu trösten, daß di staatliche Handelsflotte nützliche Dienste geleistet hat, di sich zwar nicht in Geld ausdrücken lassen, deshalb abe nicht weniger wertvoll gewesen sind. Der Berichterstatte des Senats wiederholte zum Schluß seiner Ausführunge die Feststellung, es sei ein Fehler gewesen, daß die Flott nicht schon früher verkauft worden wäre, da sie täglic eine halbe Million gekostet habe, fügte aber hinzu, daß de Verkauf schließlich doch mit Geschick durchgeführt worde sei.

Rechtspflege.

— **Ersatzübergabe an den Spediteur (§§ 81, 76 Abs. EVO.).** Die Ersatzübergabe an den Spediteur der §§ 8 und 76 Abs. 1 S. 2 EVO. erfordert, daß der Spediteur i den Stand gesetzt wird, den Zustand des Frachtguts nachzu prüfen. Das ist der Sinn eines Urteils des Reichsgerichts dessen Gründen wir folgendes entnehmen: Daß die Auslieferung an R. gegen Bezahlung der Fracht geschah, steh nach dem Tatbestand des angefochtenen Urteils fest. Gleich wohl kann nicht erkannt werden, daß die Ansprüche gege die Bahn gemäß § 97 Abs. 1 EVO. erloschen wären. Di Ersatzübergabe an einen Spediteur nach § 81 Abs. 3 EVO erfordert, daß der Spediteur, der hier als eine Art Treu händer für die Ladungsbeteiligten auftritt, in den Stan gesetzt wird, den Zustand des Frachtguts nachzuprüfen Das liegt ohne weiteres in der Natur der Sache. Andern falls würden auch die Folgen einer Hinterlegung un anbringlicher Güter für die Ladungsbeteiligten von eine Schwere sein, die in keinem Verhältnis stände zur Veran lassung der Hinterlegung. Die formelle Ausstellung eine neuen Frachtbriefes war nötig, weil sonst der Bahnwage nicht an den Speicher des Spediteurs herangebracht werde konnte. Sie diente also nur der Auslieferung des Fracht gutes an ihn. Unter diesen Umständen erweckte im vor liegenden Falle die Ausstellung des zweiten Frachtbriefes nur äußerlich den Schein, als sei bereits das Gu dem Spediteur ausgeantwortet worden. In Wahrheit ge schah dies erst in Mainz-Kastel (Urteil des RG. von 3. November 1926). Dr. C.

— **Vorsichtspflicht des Kraftwagenführers auf Eisenbahnübergängen.** Das Reichsgericht, 1. Strafsenat, hat hierüber in einer Strafsache gegen den Kraftwagenführer H im Urteil vom 25. November 1927 folgendes ausgeführt

Ein Kraftwagenführer, der eine Strecke fünf Monate lang täglich befährt, muß, wenn er den gefährlichen Stellen insbesondere den Eisenbahnübergängen, die pflichtgemäße Aufmerksamkeit zuwendet, die Sichtverhältnisse an solchen Stellen kennen; er muß bei Eisenbahnübergängen auch dann, wenn ein fahrplanmäßiger Zug nicht zu erwarten ist, immer mit dem Nahen eines außerfahrplanmäßigen Zuges oder einer Lokomotive rechnen und sich daher vergewissern, von welchem Punkt aus und auf welche Strecke die Gleise sichtbar werden, da hiervon seine Maßnahmen abhängen. Der Angeklagte mußte daher, wenn nicht ganz besondere, aus den bisherigen Feststellungen nicht ersichtliche Umstände ihn entschuldigten, am 8. Dezember wissen, daß an der fraglichen Stelle die Gleise auf der linken Seite erst etwa 5 m vor dem Übergang in sein Blickfeld treten und auch dann noch nicht weithin sichtbar sind daß also die Stelle außerordentlich gefährlich ist. Dazu kommt, daß er von der letzten Haltestelle vor dem Übergang fahrplanwidrig abgefahren ist und deshalb damit rechnen mußte, daß der fahrplanmäßige Personenzug die Straße noch nicht überquert habe und möglichenfalls gleichzeitig mit ihm an der Kreuzung kommen werde. Diese Verhältnisse in Verbindung mit der Unsichtigkeit des Wetters und der Schlüpfrigkeit der Straße ließen eine bis auf das äußerste angespannte Aufmerksamkeit und Vorsicht geboten scheinen.

Nach den weiteren Feststellungen soll sich der Angeklagte mit einer Stundengeschwindigkeit von nur 6 km — also mit einer Sekundengeschwindigkeit von nur 1,6 m — der Kreuzung genähert und 5 m vor der Kreuzung plötzlich die Zuges bemerkt haben, aber nicht mehr imstande gewesen sein, den Omnibus bis zur Kreuzung zum Stehen zu bringen. Als Rechtsmangel erscheint das Fehlen einer näheren Erörterung darüber, ob der Angeklagte sich mit der durch die Umstände gebotenen, auf das äußerste angespannten Aufmerksamkeit und Vorsicht dem Gleise genähert, mit dem Auftauchen einer Lokomotive von vornherein gerechnet und dementsprechend in dem Augenblick, in welchem er die Lokomotive bemerkte, sofort alle ihm zu Gebote stehenden Mittel — Wegnehmen des Gases, Anziehen der Bremsen, eine etwa mögliche Wendung und dgl, — angewendet hat, um den Omnibus anzuhalten. Bei Zugrundelegung der gewöhnlichen Erfahrung liegt die Annahme nahe, daß der Omnibus, wenn er im fraglichen Augenblick wirklich nur eine Sekundengeschwindigkeit von 1,6 m hatte, auf der etwas ansteigenden Straße bei sofortiger Anwendung aller Mittel noch vor dem Gleise hätte zum Stehen gebracht, oder daß jedenfalls der Anprall bedeutend hätte herabgemindert werden können. Wäre dies aber wegen der Beschaffenheit des Omnibusses und der Straße nicht mehr möglich gewesen, dann ergäbe sich die Vermutung, daß eben auch die angewendete Stundengeschwindigkeit noch zu hoch und in ihrer Anwendung ein Verstoß gegen § 18 Abs. 1 und 3 KraftfahrzeugVO. gegen war, weil das Fahrzeug nicht auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden konnte. Soweit nicht die Pflicht zum Anhalten begründet ist, muß sich der Kraftfahrer einer so gefährlichen Kreuzung so langsam nähern, als dies nach Lage der Verhältnisse technisch möglich ist.

In den Urteilsgründen wird weiter ausgeführt: Der Kraftwagenführer habe, wie jeder andere Führer von Fahrzeugen, bei der Annäherung an die nicht mit Schranken versehenen Bahnübergänge die unabweisbare Pflicht, sich zu vergewissern, ob seine Fahrbahn frei und ungefährdet sei. Diese Vergewisserung könne in untrügerischer Weise nur vorgenommen werden, wenn der Wagen in angemessener Entfernung vom Bahnübergang, wenn auch nur für Augenblicke, angehalten und der Motor abgestellt werde. Diese Pflicht beruhe auf allgemeinen Erwägungen der Verkehrssicherheit. Der Angeklagte habe zugegeben, daß er dieser Verpflichtung nicht nachgekommen sei. Es sei daher Aufgabe des Berufungsgerichts festzustellen, ob die Vernachlässigung dieser Pflicht ursächlich für den Zusammenstoß gewesen sei. — Diese Ausführungen können mit der Einschränkung gebilligt werden, daß nach allgemeinen Grundsätzen ein Anhalten und Abstellen des Motors dann nicht geboten ist, wenn die Sicht- und Hörverhältnisse vor dem Bahnübergang so günstig sind, daß auch ohne jene Maßnahmen eine zuverlässige Feststellung möglich ist, ob sich ein Zug in gefährlicher Weise nähert.

Die im § 79 Abs. 4 EB. und BO. begründete Verpflichtung zum Anhalten an den Warnungstafeln besteht nur, „wenn ein Zug sich nähert"; diese Vorschrift setzt voraus, daß die Annäherung des Zuges schon vor dem Anhalten vom Wagenführer wahrgenommen werden kann. Ist dies, wie im vorliegenden Fall, im Hinblick auf die dort herrschenden Sicht- und Hörverhältnisse unmöglich, dann ist ein Anhalten bei der Warnungstafel weder geboten noch ausreichend. Sind die Sicht- und Hörverhältnisse auch bei der Weiterfahrt ungünstig, dann tritt die auf allgemeinen Erwägungen der Verkehrssicherheit beruhende Verpflichtung zum Anhalten in angemessener Entfernung in Kraft, die der Vergewisserung über die Annäherung eines Zuges dient. Als angemessene Entfernung erscheint in Fällen, in denen bis kurz vor dem Bahnübergang ein Überblick über die Gleise nicht gewonnen und Glockenzeichen — etwa wegen des Geräusches eines Sägewerks oder des Rauschens eines Baches oder dergleichen — schlecht gehört werden können, ein möglichst nahe dem Bahnübergang gelegener Punkt. Das bei Pferdefuhrwerken mögliche Bedenken des Scheuens der Pferde kommt bei Kraftfahrzeugen nicht in Betracht. Hätte der Angeklagte sich von vornherein auf ein Anhalten in angemessener Entfernung eingestellt und kurz vor dem Bahnübergang angehalten, dann wäre der Fall, daß er im Augenblick der Wahrnehmung des Zuges „nicht mehr imstande war, seinen Wagen rechtzeitig zum Halten zu bringen" nicht eingetreten; der Angeklagte wäre dann natürlich angesichts des nahenden Zuges nicht weitergefahren, und der Zusammenstoß wäre vermieden worden. Der vom Berufungsgericht vermißte Zusammenhang zwischen der Unterlassung des Anhaltens und dem Unfall war also nach den bisherigen Feststellungen vorhanden. Es genügt hierfür, wenn im Einzelfall nachgewiesen wird, daß der Zusammenstoß nicht eingetreten wäre, wenn der Kraftwagenführer seine Verpflichtung zum Anhalten und zur Vergewisserung erfüllt hätte.

Ergibt sich auch in der neuen Verhandlung, daß die festgestellten Voraussetzungen für die Verpflichtung zum Anhalten vorlagen, und daß ein Zusammenhang zwischen der Nichterfüllung dieser Verpflichtung und dem Unfall gegeben war, dann ist weiter zu prüfen, ob dem Angeklagten sein für den Unfall ursächliches Verhalten als Fahrlässigkeit anzurechen ist, ob er insbesondere die erörterte Rechtspflicht erkannt hat oder doch bei Anwendung der durch seinen Beruf erforderten besonderen Aufmerksamkeit hätte erkennen können, und ob nicht etwa außer ihm oder in ihm besondere Umstände vorlagen, welche eine Abweichung von dieser Pflicht entschuldbar erscheinen lassen (zu vgl. Urteil desselben Senats vom 15. März 1927 [1. D 131/27 in Nr. 50 S. 1392 Jahrg. 1927 d. Ztg.]). P.

Bücherschau.

— **Fünfzig Jahre „Archiv für Eisenbahnwesen".** Mit dem sechsten Novemberheft 1927 beschloß das „Archiv für Eisenbahnwesen" seinen 50. und mit dem ersten Heft 1928 beginnt es seinen 51. Jahrgang. Äußerlich trägt das erste Heft des 50. Jahrgangs seinem Jubiläum durch ein festliches Gewand Rechnung, während der Inhalt in gewohnter Weise eine Fülle von reichen und gediegenen Beiträgen aufweist. Über den Werdegang und die Bedeutung des Archivs und das Wirken seines verdienstvollen Schriftleiters, Wirklichen Geheimen Rats und ordentlichen Honorarprofessors an der Universität Berlin Dr. v. der Leyen, der 48 Jahre das Amt als Schriftleiter führt, sind die Leser dieser Zeitung durch den Bericht über die Traditionsfeier bei der Deutschen Reichsbahn am 9. d. Mts. in Nr. 2, Seite 12 unterrichtet, so daß es sich erübrigt, hierüber an dieser Stelle noch nähere Mitteilungen zu bringen. Die besten Wünsche begleiten die vorzügliche Fachzeitschrift auf ihrem weiteren Wege. W.

— **Die Deutsche Eisenbahnsignalordnung in Wort und Bild.** Herausgegeben von Fritz Schneider und Karl Gotter, Reichsbahnoberräte, Mitglieder der Reichsbahndirektion Berlin, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Teil I: Anwendung der Signale 6 und 5 auf der freien Strecke, 32 Seiten, Preis 1,00 RM. Teil II: Die Signale am Zuge und auf der Strecke, 58 Seiten, Preis 1,75 RM.

Die Verfasser haben sich die Aufgabe gestellt, in den vorliegenden Heften, denen demnächst noch ein drittes „Die Signale auf den Bahnhöfen" folgen soll, die Deutsche Eisenbahn-Signalordnung in einer Form darzustellen und zu erläutern, die die Unterrichtung über dieses Gebiet erleichtern soll und zwar sowohl für den Lehrer als auch beim Selbststudium. Außerdem sind die Hefte als Nachschlagbücher gedacht für alle die, die die Signale anzuwenden und zu beachten haben. — Die Benutzung des amtlichen Signalbuches bietet für derartige Zwecke gewisse Schwierigkeiten, weil — obwohl in bestimmten Gruppen zusammengefaßt — die Signale doch nicht so geordnet sind, wie sie etwa den beteiligten Beamten bei der Durchführung des Dienstes entgegentreten. Dazu kommt, daß der Text sich auf die Beschreibung der Signale und die Art ihrer Anwendung beschränkt. Die zahlreichen nicht zu vermeidenden Ausführungsbestimmungen tragen öfter auch nicht gerade zur Vereinfachung des Textes bei und erschweren das Verständnis besonders für Anfänger mit minderem Bildungsgrad. Aus diesen Gründen bietet der Text keinen guten Leitfaden, wenn es sich darum handelt, in die lebendige Betriebsabwicklung einzudringen. Kurz, es handelt sich, wie dies auch bei manchen anderen grundlegenden Vorschriften für die Betriebsabwicklung bei den deutschen Eisenbahnen der Fall ist, um ein Gesetz bzw. ein Verordnungsbuch, das als Lehrbuch schwer verwendbar ist, obwohl sich die Signalordnung noch durch ihre Übersichtlichkeit und Klarheit vor-

teilhaft von manchen anderen unterscheidet. Bei dieser Sachlage ist es zu begrüßen, daß die Verfasser den Versuch unternommen haben, das ziemlich trockene Gebiet durch geeignete Art der Darstellung in einem leicht verständlichen und mit den Dienstausübungen in Zusammenhang stehenden Text mit gelegentlichen Hinweisen auf die Entstehung der Signale und Begründung der verschiedenen Arten und Formen und insbesondere aber durch zweckmäßige bildliche Darstellungen lebendig zu machen. Hierbei werden Signale und ihre Anwendung nicht mit der üblichen schematischen Art vorgeführt, sondern sie wirken mit Landschaftsbildern verbunden auf den Leser ein, wobei die Signale selbst in ihren Farben in das Bild eingetragen sind: Streckensignale aller Art, Wärtersignale, Signale am Zuge usw. Es braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß diese Form der Darstellung es dem Anfänger sehr erleichtert, sich alle Einzelheiten einzuprägen. Daneben gibt es auch Übersichtsbilder, die die Art der Aufstellung, Entfernung der einzelnen Signale usw. zeigen, und etwa den bereits schon aus Anschlägen bekannten Darstellungen entsprechen. Dem beschreibenden und erläuternden Teil, auf den noch besonders eingegangen werden soll, folgt in den beiden vorliegenden Heften eine Zusammenfassung in Form von Fragen, die dem Lernenden die Wiederholung und Nachprüfung seiner erworbenen Kenntnisse erleichtern und die Hefte ganz besonders für den Selbstunterricht brauchbar machen soll.

Zu dem erläuternden Teil, der sich wie im Vorwort ausgeführt wird, auf das Signalbuch (SB.) mit den für den Bereich der ehemaligen preußisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Zusatzbestimmungen stützt, seien noch einige kurze Bemerkungen und Anregungen gestattet, die vielleicht bei einer Neuausgabe Beachtung verdienen dürften. Gerade bei einem Lehrbuch kommt es m. E. besonders darauf an, daß der Text so gefaßt ist, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen ist. Das scheint mir an einzelnen Stellen nicht ganz der Fall zu sein. Im Teil I wird unter III, Seite 12, die Sicherung eines auf der Strecke haltenden Kleinwagens behandelt. Dabei werden die Maßnahmen erörtert, die vorgeschrieben sind, um Unfälle zu verhüten. Die Fahrdienstvorschriften verlangen hier, daß der Kleinwagen spätestens 15 Minuten vor der planmäßigen Durchfahrt eines Zuges aus dem Gleis zu entfernen ist (§ 103, 11a); ferner ist die Entfernung vorgeschrieben und zwar sofort, wenn durch ein Abläutesignal oder Signale an einem Zuge der anderen Richtung eine Fahrt angekündigt wird, deren Fahrplan dem Führer des Kleinwagens nicht bekannt ist (§ 103, 11b) und endlich ebenfalls sofort, wenn das Gefahrsignal ertönt (11c). Diese Bestimmungen werden in folgender Form gebracht: „Ferner besteht die Bestimmung, daß der Kleinwagen spätestens 15 Minuten vor der planmäßigen Durchfahrt eines Zuges unbedingt aus dem Gleise zu entfernen ist, wenn aus den Läutesignalen oder durch Signale an einem Zuge auf dem Nachbargleis die Annäherung eines Zuges zu erwarten ist, oder das Gefahrsignal ertönt (FV. § 103, 11)." Aus der Verbindung des ersten Teiles (§ 103, 11a) und des zweiten (11b) durch das Wort „wenn" in der gewählten Form kann bei dem Leser, der die Signalordnung nicht beherrscht, der Eindruck erweckt werden, daß die Worte, „wenn aus den Läutesignalen oder den Signalen am Zuge usw." mit dem ersten Teil in Zusammenhang stehen, während es sich doch tatsächlich um zwei ganz verschiedene Dinge handelt. Durch Einschaltung des Wortes „ferner" oder noch besser dem Text der FV. entsprechend, „ferner sofort" würde diese Unklarheit beseitigt werden. Ähnlich ist es auch mit dem dritten Teil, wo auch zweckmäßig gesagt wird, „oder sofort" wenn das Gefahrsignal ertönt.

In Teil II, Abschnitt A I, Seite 5, in dem die Signale an Blockstrecken behandelt werden, kann aus dem Text der Eindruck entstehen, als wenn Blockstrecken und Blocksignale nur auf Strecken mit Streckenblockung möglich seien. Es wird hierbei auf § 22 der BO. Bezug genommen, in dem zunächst nur vorgeschrieben ist, daß auf Bahnen mit besonders dichter Zugfolge das Signal für die Einfahrt in einen Streckenabschnitt unter Verschluß der nächsten Zugfolgestelle liegen muß. Diese Bestimmung gilt auch nur für Hauptbahnen. Blockstellen sind aber natürlich auch möglich und vorhanden auf Strecken ohne Streckenblockung und sogar auf Nebenbahnen; sie erfüllen auch hier den Zweck, die Zugfolgestellen näher aneinander zu rücken, nur mit dem Unterschied, daß keine zwangläufige Abhängigkeit der Signale vorhanden ist und daß die Sicherheit durch das telegraphische Zugmeldeverfahren gewährleistet wird. Ebenso dürfte vielleicht noch darauf hinzuweisen sein, daß auch, wenn Streckenblockung vorhanden ist, diese meistens nicht durch die Bahnhöfe durchgeführt wird und die Bahnhofsignale in anderer Weise gesichert werden.

Bei der Beschreibung der Nachtsignale und Erläuterung der Ausführungsbestimmungen über die Signalbeleuchtung am Tage, bei Nebel, Schneegestöber usw. (Seite 8, Teil II wäre wohl zweckmäßig, noch deutlich darauf hinzuweisen, daß die Ausführungsbestimmungen nur so aufgefaßt werden können, daß die Vorsignale, wenn infolge Nebel, Schneegestöber und dergleichen die Tagsignale auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind, während des ganzen Tages beleuchtet werden müssen, während nur für die Hauptsignale die Bestimmung gilt, daß auch in solchen Fällen nur die Beleuchtungszeit morgens und abends um eine halbe Stunde verlängert werden soll. Es muß allerdings zugegeben werden, daß der Hinweis in den Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung unter Ziffer 5 Deckblatt „Ziffer 48 gilt sinngemäß auch für die Vorsignale", zu derartigen Irrtümern Anlaß geben kann.

Nicht ganz folgen kann ich den Verfassern bei ihren Ausführungen über die Entstehung und den Sinn des Vorsignals (Seite 9, Teil II). Ich weiß nicht, ob die Gründe, die seinerzeit für die Wahl des preußischen Vorsignals maßgebend gewesen sind, niedergelegt und bekannt geworden sind, kann mir aber nicht denken, daß die runde Signalscheibe, die in umgelegter Stellung (Hauptsignal auf Fahrt) nur die Blechstärke der Scheibe in wagerechter Lage als Ansicht zeigt, aus der Erwägung herausgewählt worden sein soll, daß bei Hauptsignal auf Fahrt „keine Notwendigkeit bestehe, den Führer schon auf Bremswegentfernung über die Stellung des Hauptsignals zu unterrichten". Diese Auffassung würde doch auf jeden Fall in sehr vielen Fällen, in denen das Hauptsignal, sei es wegen der Streckenbeschaffenheit oder wegen der Witterungsverhältnisse nicht rechtzeitig gesehen werden kann, eine große Unsicherheit in den Betrieb hineintragen. Die Urheber des Vorsignals werden doch wohl die Absicht gehabt haben, die die Verfasser auch selbst im nächsten Absatz aussprechen, dem Lokomotivführer rechtzeitig, d. h. im Bremswegabstand, ein Zeichen zu geben, welche die Stellung des Hauptsignals einwandfrei ankündigt, um eben den genannten Schwierigkeiten zu entgehen. Daß man sich, nachdem bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit diese Notwendigkeit erkannt worden war, mit der wenig glücklichen Signalform begnügte, liegt wohl daran, daß die Geschwindigkeiten doch immer noch so gering waren, daß der Lokomotivführer Zeit genug hatte, auch das wenig in die Augen fallende Signalbild zu erkennen. Wenn nun nach späteren Ausführungen der Verfasser der Lokomotivführer an dieser Stelle wissen will, woran er ist, wenn einen einwandfreien Beweis haben will, daß das Vorsignal nicht in der Warnstellung steht, so muß er doch vor allem das Vorsignal sehen können. In diesen Sätzen liegt wohl schon ein gewisser Widerspruch zu den früheren Ausführungen. Wenn man weiter besondere Ankündigungstafeln angebracht hat, um die Vorsignale leichter auffindbar zu machen und sogar neuerdings noch besondere Ankündigungsbaken zu diesem Zweck eingeführt hat, zeigt das doch deutlich, daß selbst, wenn in der Entstehungszeit Auffassungen, wie die Verfasser sie schildern bestanden haben sollten, diese durchaus aufgegeben worden sind und daß die Schwäche der Tagesform des Vorsignals erkannt worden ist. Nebenher wird auch mit Recht noch erwähnt, daß das bayerische Vorsignal, das wohl auch nicht viel später entstanden sein dürfte, bei der Stellung freier Fahrt am Hauptsignal in Form eines kleinen Flügels erscheint, der viel eindrucksvoller ist, als die umgelegte Scheibe der preußischen Form.

Bei Abb. 9, Teil 2, Seite 35, auf der das Signal 3 (Läuten und Pfeifen) dargestellt ist, wird in der Unterschrift statt „Läutetafel" vielleicht nur zu sagen sein Läuten und Pfeifen.

Abgesehen von diesen kleinen und leicht abzustellenden Unklarheiten ist der Versuch, das Signalwesen in einer für Schulungszwecken geeigneten Form darzustellen, als durchaus gelungen zu bezeichnen. Die Hefte können jedem, der sich durch Selbsstudium in diese Dinge einarbeiten will, empfohlen werden, sie werden aber auch den Unterrichtenden eine Fülle von Anregungen geben, vor allem bezug auf die zweckmäßige Gliederung des Stoffes. Auch als Nachschlagehefte für die in der Praxis stehenden Bediensteten können die beiden Bändchen empfohlen werden.

Dr. Ing. Derikartz

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (Teil I) Ausgegeben im März 1926, der Eisenbahnpersonen- und Gepäckwagen (Teil II) Ausgegeben im Oktober 1926 und zu dem Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüter-, Personen- und Gepäckwagen (Ausgegeben im Januar 1927) ist je ein I. Nachtrag erschienen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Am 1. Februar 1928 wird der an der Strecke Frankfurt (Oder)—Guben gelegene Haltepunkt Wiesenau, der bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eingerichtet war, auch für den Eilstückverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 224 vom 21. Dezember 1927 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen auf Zulassung einer Verladung von Betoneisen auf 2 Plattformwagen.

Nr. III 4 vom 6. Januar 1928
a) an die Mitglieder des Technischen Ausschusses,
b) an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses,
betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.) Antrag auf Neubearbeitung der Anlage II.

Nr. V 3 vom 9. Januar 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen und das Alphabetische Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahnwagen.

Nr. V 8 vom 7. Januar 1928 an die Vereinsverwaltungen und vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Heute verschied nach kurzer Krankheit in Saarbrücken, wo er seit 1919 im Ruhestand lebte, der

Regierungs- und Baurat a. D., Geheimer Baurat

Herr Adolf Danco

im fast vollendeten 80. Lebensjahre.

Seit 1888 bis zum Übertritt in den Ruhestand ist der Verblichene ohne Unterbrechung im Bezirk der Eisenbahndirektion Saarbrücken tätig gewesen. Er hat sich durch seine vornehmen Charaktereigenschaften und durch sein liebenswürdiges Wesen die Freundschaft und Wertschätzung seiner Mitarbeiter und die Zuneigung seiner Untergebenen erworben.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren bewahren.

Trier, den 10. Januar 1928. (75)

Reichsbahndirektion Trier.

Am 12. Januar verschied nach kurzer Krankheit der

Vizepräsident der Reichsbahndirektion Münster
Geheimer Regierungsrat

Herr Julius Melchers

im 63. Lebensjahre.

Der Verstorbene war über 34 Jahre bei der Eisenbahnverwaltung tätig und zwar bei der Reichsbahndirektion Münster vom 1. 7. 1920 bis 1. 8. 1921 und seit dem 1. 5. 1924. Ausgezeichnet durch scharfen Verstand, reiche Kenntnisse und hingebende Pflichttreue hat er unserer Verwaltung hervorragende Dienste geleistet; wegen seiner vortrefflichen Charaktereigenschaften, insbesondere seiner Menschenfreundlichkeit und vornehmen Gesinnung, erfreute er sich bei Mitarbeitern und Untergebenen allgemeiner Beliebtheit.

Wir werden dem trefflichen Manne weit über das Grab hinaus nachtrauern.

Münster (Westf.), den 13. Januar 1928. (92)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Münster (Westf.).

2. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für verkehrswichtige Güter. Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Am 1. Februar 1928 wird der vorbezeichnete Durchfuhrausnahmetarif neu ausgegeben. Der Durchfuhrausnahmetarif D 23 vom 1. April 1926 wird hierdurch aufgehoben. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, den 10. Januar 1928. (77)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Niederländisch - Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Auf Seite 6 des Tarifs ist im Verzeichnis der Grenzübergangsstationen unter a) nachzutragen: „Venlo/Straelen Grenze".

Dresden, den 13. Januar 1928. (87)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 werden einige Stationen in den Tarif aufgenommen. Näheres darüber und über weitere Tarifergänzungen und Berichtigungen im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I), Auskunft auch durch die beteiligten Stationen.

Dresden, den 16. Januar 1928. (89)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 ist im „Verzeichnis der zur Beförderung in Behälterwagen zugelassenen Güter" (Verzeichnis IV) als Ziffer 35a nachzutragen: Glykol (Aethylenglykol).

Berlin, den 13. Januar 1928. (88)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 27.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1928 wird der Ausnahmetarif K 27 neu herausgegeben. (73)

Berlin, den 9. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4 a). Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Tfv. 6).

Im Heft C Ib werden für die Station Schöningen Privatbahn der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn Zuschläge bei Benutzung des Ausnahmetarifs 2d für Kehricht usw. eingeführt und gleichzeitig Angaben im Nachtrag 3 zum Heft D berichtigt.

Näheres enthält der am 16. Januar erscheinende Tarifanzeiger. (91)

Berlin, den 17. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr), Heft 10 und 11.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1928 treten in verschiedenen Verkehrsbeziehungen Frachtermäßigungen ein. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (76)

Dresden, den 11. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil III.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 ist im Nachtrag I bei den Tarifen Nr. 1131—1163 die Station Wiesbaden-Biebrich nachzutragen. Ferner sind verschiedene Berichtigungen in der Umrechnungstafel, im Haupttarif und im Nachtrag II durchzuführen.

Näheres ist aus den Reichsbahn-Tarifanzeigern zu ersehen.

München, den 11. Januar 1928. (80)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).

Mit sofortiger Gültigkeit wird Abschnitt b) des Vermerks „zu Hamburg“ allgemein am Schluß durch die Worte ergänzt: „soweit für Hamburg Hgbf. Entfernungen im Tarif enthalten sind“. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Januar 1928. (82)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach süddeutschen Stationen), Heft 9.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1928 werden die Frachtsätze der Stationen Gumpenried-Asbach, Ruhmannsfelden, Teisnach und Viechtach ermäßigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, den 11. Januar 1928. (74)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 wird zum Teil I des direkten deutsch-italienischen Gütertarifs der der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält neben den seit Erscheinen des Nachtrags I im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen solche, die durch Änderungen der Binnentarife der beteiligten Verwaltungen notwendig geworden sind und im Rahmen des derzeitigen Tarifs Teil III und IV durchgeführt werden konnten. (83)

Durch den Nachtrag werden die bisherigen Ausschreiben zum Teil I mit Ausnahme der Tariferläuterung in der Bekanntmachung vom 25. August 1927 aufgehoben.

Der Preis des Nachtrags beträgt 30 Rpf.

München, den 14. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil V.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 wird zum Teil V des direkten deutsch-italienischen Gütertarifs der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält die bisher im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen, weitere Ergänzungen zu den Verzeichnissen der prozentualen Erhöhungen, Ermäßigungen für Güter im Durchzug durch Italien über Seehäfen sowie sonstige Änderungen und Berichtigungen. (84)

Die zu diesem Tarifteil bisher erschienenen Ausschreiben werden hierdurch aufgehoben. Der Preis des Nachtrags beträgt 90 Rpf.

Auf dem Titelblatt des Nachtrags ist das Ausgabedatum vom 16. Januar auf 1. Februar abzuändern.

München, den 14. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif K 32.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1928 tritt der Ausnahmetarif K 32 für Ölfrüchte und Ölsaaten von Mannheim nach Bietigheim (Württemberg) in Kraft. (72)

Berlin, den 10. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1928 Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 30, 31, 32, 33, 35, 35a, 41, 49, 61, 80, 96, 130 und 141. Änderungen in den A. T. 33, 38 und 61. Streichung von Stationen in den A. T. 31, 40, 40b und 41. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Januar 1928. (71)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. Januar Einführung eines Mindestmeng rifs für Klinker von Brake (Ol usw. nach Altona und Hamburg E beck. Näheres durch Reichsbahn anzeiger.

Altona, den 9. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer G verkehr (Verkehr mit deutschen hafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar werden die Tarife Nr. 6, 7, 21, 39 108 durch Aufnahme weiterer tionen und Frachtsätze ergänzt. heres im Reichsbahntarifanzeiger

Dresden, den 16. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Januar wird im Ausnahmetarif 159 (P usw. zur Ausfuhr) die Station K witz als Versandstation nachgetra

Berlin, den 9. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar werden in den Ausnahmetarif 11 Düngemittel die Stationen Gen Reichsb. und Lehrte unter den sandstationen zu Ziffer 3 B usw. bezogen.

Berlin, den 12. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft B (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar wird im Ausnahmetarif 111 (Ka zur Ausfuhr) das Empfangsge durch Aufnahme der auf au deutschem Gebiet liegenden Statio der Deutschen Reichsbahn-Gesellsc erweitert.

Berlin, den 11. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1 wurden im Ausnahmetarif 173 (M zur Ausfuhr) unter Abschnitt A Geltungsbereichs die Stationen Gre mühlen und Striegau als Versa stationen nachgetragen.

Berlin, den 13. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1 wird im Ausnahmetarif 161 (Tonwa zur Ausfuhr) die Station Ruhleben Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 13. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in B

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 4 Berlin, den 26. Januar 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Preußen.

Einiges zu den Kritiken an der Neuordnung des Normalgütertarifs vom 1. August 1927.

Über den Bericht des Eisenbahnkommissars Leverve an die Reparationskommission vom 2. Dezember 1927.

Die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. — Verhandlungen im Verkehrsausschusse des Nationalrates.

Fremdenverkehr und Handelsbilanz in Österreich.

Nachrichten.

Deutschland: Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Dezember 1927. I. Verkehr und Betrieb. II. Tarifwesen. III. Finanzen. IV. Personalfragen. — Der elektrische Betrieb auf der Strecke Breslau—Königszelt. — Kohlenstaub-Lokomotiven. — Berlin—Ägypten. — Die Verwaltungsakademie Berlin. — Mitteleuropäisches Reisebüro. — Ein Neunzigjähriger. — Personalnachrichten.

Österreich: Elektrisierung der Bundesbahnen. — Verkehrsverbesserungen mit dem Balkan. — Seilschwebebahnen. — Die großen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr.

Ungarn: Warenverkehr zwischen Ungarn und Deutschland. — Die Donau als Fremdenverkehrsvermittlerin. — Internationale Verkehrsausstellung, Budapest 1929. — Ernennungen und Beförderungen bei den Ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Reform des Paketverkehrs der Schwedischen Staatsbahn. — Gemeinschaftsverkehr zwischen der Schwedischen Staatsbahn und privaten Kraftwagenlinien. — Besonders ermäßigte Rückfahrkarten. — Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung in Estland. — Neue schmalspurige Schlafwagen in Estland. — Brückenbau der Estländischen Staatsbahnen. — Das Investitionsprogramm der Polnischen Staatsbahnen 1927/28. — Deutsch-amerikanische Konzession zum Bau einer Durchgangslinie durch Polen. — Österreichische und tschechische Kohlenwagen für ostoberschlesische Kohle. — Überlastung der kaukasischen Bahnen. — Bau einer Eisenbahnlinie im russischen Kaligebiet. — Der Wagenbedarf der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Bedeutende Brennstoffersparnisse bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Erfolge der Fremdenverkehrswerbung in der Tschechoslowakei. — Paritätsabrede in den neuen tschechoslowakischen Ausfuhrtarifen. — Der Haushaltsplan 1928 der Rumänischen Staatsbahnen. — Kohlen- und Ölbeschaffung der Rumänischen Staatsbahnen. — Der Verkehr über die vereiste Donau zwischen Giurgiu und Rustschuk. — Tarifreform bei den Schweizerischen Bundesbahnen. — Statistisches von den Rumänischen Staatsbahnen. — Eisenbahnen und olympische Winterspiele in der Schweiz. — Verhandlungen über Zugverspätungen bei den Schweizerischen Bundesbahnen. — Die Betriebsergebn. der Schweiz. Bundesbahnen. — Ersparnisse auf den italienischen Staatsbahnen. — Ausfuhrmerkmal für italienisches Gemüse, Obst sowie für Südfrüchte. — Sinkende Einnahmen bei den Französischen Eisenbahnen. — Die englischen Eisenbahnen während des Weihnachtsverkehrs u. Schneewetters.

Fremde Erdteile: Eisenbahnen auf Ceylon. — Ägyptische Eisenbahnen. — Eine neue Stückgut-Umladehalle in Chicago.

Wasserverkehr. — Rechtspflege.

Bücherschau. — Amtl. Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Preußen.

Von **Dr. jur. Calmberg**, Mitglied der R.B.D. Frankfurt (M.).

Eine allgemeine Verfügung des Preußischen Justizministers om 5. April 1927 (veröffentlicht im Justizministerialblatt Nr. 15 om 8. April 1927, lfd. Nr. 91, Seite 137) ordnet an, daß die esonderen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen eldforderungen gegen juristische Personen des öffentlichen echts auch auf die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen egen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Anwendung zu nden haben, da diese auf Grund des Reichsbahngesetzes vom 0. August 1924 (RGBl. II S. 272) als eine juristische Person es öffentlichen Rechts anzusehen ist.

Hans Reschke kommt in seiner Schrift „Die rechtliche tellung der Reichseisenbahn-Gesellschaft" (Carl Heymanns erlag, Berlin) zu dem Ergebnis, daß „eine Zwangsvollstreckung ugunsten privater Gläubiger in das Bahnvermögen überhaupt icht zulässig erscheine", und zwar mit Rücksicht auf die im 4 des Reichsbahngesetzes statuierte, alles Vermögen der Reichsahn belastende Reparationshypothek (II c 2. β dd γγ a. a. O.). r. Hans Peters meint in einer Kritik der vorgenannten Schrift Nr. 50 des Preuß. Verwaltungsblattes von 1927, diese Auffassung ginge zu weit; insbesondere sei eine Pfändung nicht chon deswegen ausgeschlossen, weil jeder einzelne Gegenstand des Reichsbahnvermögens zugunsten der Reparationsgläubiger erststellig belastet sei. Wie stellt sich nun die Rechtslage dar? Es sei vorausgeschickt, daß im folgenden zunächst von der Verfolgung dinglicher Rechte nicht gesprochen wird.

Die allgemeine Gerichtsordnung für die preußischen Staaten bestimmt im § 33 des 35. Titels der Prozeßordnung und dem Anhang § 242 zwar grundsätzlich, daß die ergangenen rechtskräftigen Urteile auch gegen den Fiskus gehörig vollstreckt werden müssen. Indessen brächten es die bestehenden Finanz-, Dienst- und Kassenverhältnisse mit sich, daß die Fristen zur Befolgung der Urteile geräumiger als gegen Privatpersonen bestimmt, und ferner von dem Erinnerungsbefehl, den das Gericht an die verurteilte fiskalische Station zu erlassen hat, der vorgesetzten Behörde Nachricht gegeben werden müsse. Letztere hat dann die Pflicht, unverzüglich alles Erforderliche zu veranlassen, daß dem Urteil in der bestimmten Frist unfehlbar genügt werde; für den Fall, daß sie Einwendungen zu erheben hat, muß sie von Amts wegen an die Zentralinstanz berichten. Liegt die Schuld an der Nichterfüllung des Urteils an der verurteilten fiskalischen Station selbst, so tritt der Fall einer Exekution ad faciendum ein, d. h. die betr. fiskalische

Station wird im Dienstaufsichtswege zur Erfüllung des rechtskräftigen Urteils angehalten.

Ähnlich wie im Gebiet des allgemeinen preußischen Landrechts sind die Bestimmungen für das gemeinrechtliche Gebiet. Auch hier muß einer Vollstreckung eine Anzeige an die vorgesetzte Dienststelle vorangegangen und eine daran anschließende Frist von einer Woche fruchtlos verlaufen sein. Für das rheinische Gebiet gilt § 25 des Ressort-Reglements vom 20. Juni 1818, infolge dessen eine Zwangsvollstreckung überhaupt unzulässig ist (Stein-Jonas CPO. 12. und 13. Aufl., Anm. 14 zu § 15 EGCPO.).

Alle diese Bestimmungen hat das Einführungsgesetz zur Zivilprozeßordnung aufrecht erhalten. Sein § 15 Ziffer 3 sagt, daß die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen den Fiskus, eine Körperschaft, Stiftung oder Anstalt des öffentlichen Rechts ..... unberührt bleiben, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden.

Wir sehen also, daß die Ausführung der Zwangsvollstreckung gegen den Fiskus und ihm gleichgestellte juristische Personen des öffentlichen Rechts nicht wie in der Regel durch einen Gerichtsvollzieher erfolgt, der vom Gläubiger angegangen wird. Die Vollstreckungsakte sind vielmehr dem Amtsgericht als Vollstreckungsgericht übertragen. Ausdrücklich weist deshalb auch die Allgemeine Verfügung des preußischen Justizministers vom 24. März 1882 unter Bezugnahme auf den § 674 Abs. 1 CPO. (§ 753 der jetzigen Fassung) darauf hin, daß solche Zwangsvollstreckungen den Gerichten zugewiesen seien und daher von Gerichtsvollziehern im Auftrag des Gläubigers nicht bewirkt werden dürfen.

Dies war der Rechtszustand in Preußen, solange die Eisenbahnen Staatseisenbahnen waren. Er galt auch als die Staatseisenbahn Reichsbahnen wurden, da der Reichsfiskus dem an dem betreffenden Orte für den Landesfiskus geltenden Recht untersteht (Stein-Jonas a. a. O.).

Wie ist nun die Rechtslage nach dem Inkrafttreten des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924? Man wird hier unterscheiden müssen zwischen 1. dem Reichseisenbahnvermögen und 2. dem Gesellschaftsvermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

1. Das Reichseisenbahnvermögen. Nach § 6 des RBG. bleiben die Reichseisenbahnen einschließlich der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen Eigentum des Reichs. Das Reichseisenbahnvermögen umfaßt a) alle Grundstücke (im einzelnen vgl. Sarter-Kittel 2. Aufl. Erläuterungen II zu § 7), b) alle Fahrzeuge und schließlich — worauf es hier ankommt — c) Zubehörstücke — und zwar im weitesten Sinne — der Reichseisenbahnen. Dazu gehören — vgl. Sarter-Kittel a. a. O. — namentlich die vielen Einrichtungsgegenstände, die im Betrieb vorhanden sind: die Ausrüstung der Bahnhöfe, der Werkstätten, der Verwaltungsgebäude — „von dem großen Kran in der Werkstatt bis zum Tintenfaß im Büro." Dies gesamte Vermögen scheidet für eine Zwangsvollstreckung wegen einer Geldforderung, die gegen die Reichsbahn-Gesellschaft besteht, aus, weil das Reich Eigentümer ist.

2. Das Gesellschaftsvermögen. Es besteht neben dem Betriebsrecht als Vermögenswert u. a. aus den Kassenbeständen und den Bankguthaben. Gerade hierauf geht Reschke a. a. O. ein und sagt: „Bei den Pfändungen in Geld würde der Gläubiger nach §§ 808, 815 CPO. infolge des Bestehens der Reparationshypothek nicht nur ein zweitstelliges und für ihn unnützes Pfandrecht erwerben, sondern das lastenfreie Eigentum, mindestens aber der Besitz (§ 815 CPO.) würde an ihn fallen. Das ist unvereinbar mit dem Sinn des § 4 RGB, der alle beweglichen Sachen, also auch Geld der Reparationshypothek unterworfen hat."

Diese Ausführungen gehen fehl. Richtig ist, daß die Reparationshypothek sich auf alle beweglichen Sachen der Gesellschaft erstreckt, also auch auf Geld. Aber die Heranziehung der §§ 808, 815 CPO. ist falsch. § 808 behandelt die Pfändung der im Gewahrsam des Schuldners befindlichen körperlichen Sachen durch den Gerichtsvollzieher, § 815 die Pfändung von Geld im besonderen durch ebendenselben. Die Zwangsvollstreckungen gegen die Gesellschaft als eine öffentlich rechtliche Körperschaft von der Reschke auch ausgeht, dürfen ja aber gerade nicht durch den Gerichtsvollzieher bewirkt werden, sondern sind den Gerichten zugewiesen, die sie im Sinne der oben näher aufgeführten Bestimmungen der allgemeinen Gerichtsordnung für die preußischen Staaten durchzuführen haben. Daß diese Art der Zwangsvollstreckung auch heute gegen die Reichsbahngesellschaft zulässig ist, trotz der alles umfassenden Reparationshypothek erhellt einwandfrei aus der Allgemeinen Verfügung des Justizministers vom 5. April 1927, von der wir ausgegangen sind. Denn es hätte sonst keinen Sinn, festzustellen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als eine juristische Person des öffentlichen Rechtes anzusehen ist und die besonderen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen juristische Personen des öffentlichen Rechtes auch auf sie Anwendung finden sollen. Die Rechte der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen werden durch diese Art der Zwangsvollstreckung auch nicht beeinträchtigt: die Gesellschaft bezahlt ja auch sonst ihre Schulden und der Druck im Verwaltungswege durch das Gericht für eine rechtskräftig festgestellte Schuld bewirkt nur dasselbe, wenn wirklich die Gesellschaft sich zur Zahlung einer solchen nicht bereitfinden sollte.

Zum Schluß mag auch noch die Bestellung dinglicher Rechte gestreift werden. Hier liegt die Sache einfacher: nach § 6 Abs. 1 des RBG. darf die Gesellschaft über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, verfügen, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar hält. Wünschte also ein Gläubiger einer gerichtlich oder außergerichtlich festgestellten Schuld die Bestellung einer Hypothek, so könnte die Reichsbahn-Gesellschaft dem Antrag ohne weiteres entsprechen, wenn die vorgenannte Voraussetzung erfüllt ist und die Hypothek den Wert von 250 000 Goldmark nicht übersteigt. Denn Verfügung ist nicht nur jede Veräußerung, sondern auch jede Verpfändung. Beim Überschreiten der Grenze von 250 000 Goldmark ist noch die Einwilligung der Reichsregierung und des Treuhänders erforderlich. Aber die Bewilligung der Hypothek hat solange für den Gläubiger keinen praktischen Wert, als die Reparationshypothek besteht, die ja eine erststellige und allen Pfandrechten im Range vorhergehende Gesamthypothek ist. Eine solche Hypothekenbestellung wird deshalb für die Zeit des Bestehens der Reichsbahngesellschaft kaum praktisch werden.

Bücherschau.

— **Schwarzwald-Winter.** Über Wintersport und Winterkuren im Schwarzwald unterrichtet eine neue Schrift, die zugleich eine Übersicht der derzeitigen Hotelpreise enthält. Sie ist durch den Badischen Verkehrsverband, Karlsruhe, kostenfrei zu beziehen.

— **Der Bote vom Kreuzberg,** herausgegeben von der Reichsbahndirektion Würzburg, ist eine Werbeschrift für den Wintersport der Rhön. Sie enthält das Winterprogramm, Fahrplan der Rhönzüge usw. Der Text ist geschrieben von Reichsbahnoberrat Burger

Einiges zu den Kritiken an der Neuordnung des Normalgütertarifs vom 1. 8. 1927.

Reichsbahnrat Dr. **Schubert**, Elberfeld.

Die am 1. August 1927 durchgeführte Neuordnung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs ist in den letzten Wochen und Monaten häufig in den Zeitungen und Zeitschriften Gegenstand mehr oder weniger scharfer Kritik gewesen. In erster Linie beschäftigen sich naturgemäß die Kreise mit ihr, die von ihr keine oder nur wenig Vorteile für sich sehen konnten; das sind die Verkehrtreibenden, die ihre Güter oder Waren nach den untersten Tarifklassen, nach den Klassen E und F verfrachten. Ihre Ausführungen gipfeln im allgemeinen in folgenden Sätzen:

„Bei der Neuordnung des Gütertarifs seien die gemeinten Industrien so gut wie leer ausgegangen; diese Industrien, namentlich die rheinisch-westfälische Schwerindustrie, seien daher schwer benachteiligt worden, das sei um so unverständlicher und bedauerlicher, als diese Industrie allein der Menge nach rund 75 % des deutschen Eisenbahngüterverkehrs aufbrächte und dieses „Unrecht" müsse wieder gut gemacht werden. Die „noch nicht erfüllte Hälfte" der Gütertarifreform müsse erfüllt werden und zwar durch Senkung der Abfertigungsgebühren der Klassen E und F auf die Hälfte ihrer gegenwärtigen Höhe, nur so würde man der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Rohstoffe gerecht, deren Bedeutung bei der bisherigen Reform entweder gar nicht erkannt oder erheblich unterschätzt worden sei. Die allgemeine Ermäßigung der Nahfrachten durch eine für alle Klassen gleichmäßige prozentuale Staffelung der Abfertigungsgebühren sei die gerechte Lösung."

Es erscheint angezeigt, diesen immer wiederkehrenden Behauptungen, die mit mehr oder weniger wechselnder Begründung aufgestellt werden, entgegenzutreten, um zu verhindern, daß sie als zutreffend betrachtet werden. Es erscheint dies um so notwendiger, als die Behauptungen stets durch Zahlenmaterial gestützt werden, das ihnen den Anschein der Richtigkeit gibt. Auch gehen die Ausführungen zum Teil von Grundgedanken aus, die den Arbeiten der Neuregelung des Gütertarifs nicht zu Grunde gelegen haben; sie kommen so natürlich leicht zu Urteilen und Schlüssen, die das bisherige Vorgehen der Reichsbahn als lückenhaft und ungerecht erscheinen lassen. Bei richtiger Würdigung der Verhältnisse und zutreffender Erkenntnis der gesamten Umstände ist ein solches Urteil doch nicht zutreffend.

In dieser Richtung klärend zu wirken, soll die Aufgabe der folgenden, wenn auch nur kurzen Zeilen sein. Sie sollen versuchen, auch bei den Teilen der deutschen Volkswirtschaft, die bei den jetzt durchgeführten Tarifsenkungsmaßnahmen leer oder fast leer ausgegangen sind, die Erkenntnis dafür zu wecken, daß trotzdem das, was bisher auf dem Gebiete der Neuordnung des Normalgütertarifs getan worden ist, so getan werden mußte, wie es geschah, und daß es nicht anders geschehen konnte; ja, daß ein anderes Vorgehen volkswirtschaftlich falsch und vom Standpunkt des organischen Aufbaues eines Normalgütertarifs nicht zu vertreten gewesen wäre. Mittelbar soll dadurch vorbereitend dahin gewirkt werden, daß spätere Anträge auf tarifarischem Gebiet in die Richtung und Bahn gelenkt werden, die im Interesse der gesamten Volkswirtschaft und nicht nur einzelner Kreise und somit in den Aufgaben eines Normalgütertarifs liegen.

Die eingangs wiedergegebenen hauptsächlichsten Sätze der Ausführungen, die mit dem Ergebnis der zum 1. August 1927 durchgeführten Tarifänderungen nicht zufrieden sind, basieren, ebenso wie alle ihre sonstigen Darlegungen und auch Schlußfolgerungen auf der Annahme, es habe sich bei der Gütertarifreform nur darum gehandelt, eine allgemeine Senkung des Normaltarifs vorzunehmen und diese so zu gestalten, daß alle Klassen untereinander möglichst gleichmäßig an der Senkung teilnehmen. Diese Annahme ist jedoch falsch, und da sie der Ausgangspunkt fast sämtlicher Angriffe gegen die Arbeiten der Tarifneugestaltung ist, sind auch die darauf aufgebauten weiteren Ausführungen und vor allem die an sie geknüpften Schlußfolgerungen auf unrichtigen Voraussetzungen aufgebaut. Wäre alleiniger Sinn und Zweck der Arbeiten der Reichsbahn nur der gewesen, eine möglichst allgemeine Senkung des Niveaus des Normaltarifs zu erreichen, so wären nicht jahrelange umfangreiche Arbeiten erforderlich gewesen; das hätte sich mit wesentlich geringerer Vorarbeit und in kurzer Zeit bewerkstelligen lassen. Man hätte dann nur den Betrag, um den der Normaltarif gesenkt werden sollte, entweder unter Zugrundelegung der in den einzelnen Klassen gefahrenen Mengen oder der in ihnen aufgewendeten Frachten oder beider Momente gleichmäßig zu verteilen brauchen, und innerhalb dieser Klassen wieder verteilt unter die mehr oder weniger in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen (Weit- oder Nahentfernungen).

Es wäre das also nur auf eine mehr oder weniger rechnerisch komplizierte Geldverteilung hinausgekommen. Bei einer solchen Verteilung wäre allerdings keine Klasse „ganz oder fast leer ausgegangen" und es hätte dann keine „nicht erfüllte Hälfte" der Gütertarifreform gegeben. Eine solche Maßnahme hätte aber den damals bestehenden tariflichen Verhältnissen nicht Rechnung getragen, sie hätte daher auch nicht Anspruch auf innere Begründung und auf gleichmäßige Behandlung aller Wirtschaftskreise erheben können. Die Hauptaufgabe, die den Reichsbahnverwaltungen gestellt war, war aber nicht, eine Tarifsenkung in das Tarifschema einzuarbeiten, die Aufgabe bestand vielmehr darin, zu untersuchen, welche der grundlegenden Änderungen, die in den letzten Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren am Tarifschema vorgenommen waren und die die Inflationszeit bedingt hatte, bestehen bleiben oder abgeändert werden müßten. Eine solche Arbeit, die den Aufbau und das System des Tarifs untersucht, und die damit den ausgesprochenen Zweck verfolgt, Kriegs- und Inflationsmaßnahmen abzubauen, ist naturgemäß von den Arbeiten einer allgemeinen Tarifsenkung vollkommen verschieden. Eine allgemeine Tarifsenkung ändert an den Grundlagen nichts, sie läßt sie und das ganze System des Aufbaues unberührt. Hier sollten aber gerade Aufbau und System auf ihre Richtigkeit hin geprüft werden und es ist selbstverständlich, daß dabei in erster Linie an die Stellen herangegangen wurde, wo in der Zwischenzeit Änderungen namhafter Art vorgenommen waren, nicht aber an die, die in ihrem Wesen wenig geändert wurden, oder deren Änderungen von geringem Ausmaße waren, oder die auch weiterhin als begründet erkannt wurden.

Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, zeigt die Neuregelung des Gütertarifs nicht die Fehler, die ihr vorgeworfen werden, wie in folgendem gezeigt werden wird.

Geht man von dem angeführten Grundgedanken aus, so muß zunächst festgestellt werden, wo die Hauptänderungen liegen, die in der Zwischenzeit vorgenommen worden

sind, nur dann läßt sich ermitteln, ob die zum 1. August 1927 durchgeführten Änderungen des Normalgütertarifschemas erforderlich und richtig waren.

Wie bekannt, sind die Hauptänderungen, die seit 1920 durchgeführt wurden, folgende:

1. Einführung des Staffeltarifs an Stelle des Kilometertarifs,
2. Einführung neuer Tarifklassen und Änderung der horizontalen Klassenstaffel,
3. Änderung der Nebenklassensätze,
4. Änderung des Aufbaues der Abfertigungsgebühren,

und als wirtschaftliche Folgen hiervon:

a) Änderung in dem Verhältnis der Frachtbelastung zwischen Nah- und Weitentfernungen,

b) Änderung in dem Verhältnis der Frachtbelastung zwischen voll und nur teilweise ausgelasteten Wagen,

c) Änderung in dem Verhältnis der Frachtbelastung zwischen den unteren und oberen Klassen, oft also der erzeugenden und verarbeitenden Industrien.

Von den genannten systematischen Änderungen wurde die Einführung des Staffeltarifs, also die Aufgabe des Kilometertarifs am heftigsten angegriffen. Fast einheitlich war die Verurteilung dieses Schrittes. Nicht uninteressant ist es aber, festzustellen, daß gerade die Reichsbahn demgegenüber immer und immer wieder die wirtschaftlich unbedingte Richtigkeit und Notwendigkeit dieser Maßnahmen betonte, und daß jetzt bei den Schlußverhandlungen über die Neugestaltung des Gütertarifschemas fast über keine der genannten Änderungen eine so kurze wirkliche Diskussion erforderlich wurde, wie über die Einführung des Staffeltarifs. Abgesehen von einzelnen bestimmten Gruppen stimmten sämtliche Wirtschaftsvertreter im Gegensatz zu den früheren Wirtschaftsäußerungen jetzt für die grundsätzliche Beibehaltung des Staffeltarifgedankens. Es wurde einhellig anerkannt, daß insbesondere unter Berücksichtigung der durch das Versailler Diktat verursachten Gebietsveränderungen Deutschlands eine verhältnismäßig günstigere Behandlung der Weittransporte, wie sie die Reichsbahn durch Schaffung des Staffeltarifs bezweckt hatte, im Interesse der gesamten deutschen Wirtschaft liege, nicht nur der auf große Entfernungen beziehenden Verbraucher. Soweit in dieser Maßnahme Sonderbegünstigungen bestimmter Versender oder Versandgebiete liegen, kann und darf folglich „gerechterweise" sich keine Industrie auf sie berufen, und für sich „Ausgleichsmaßnahmen" beanspruchen, auch die nicht, die ihre Güter im allgemeinen auf weniger große Entfernungen verfrachtet.

Ähnlich liegt es bei der Verbilligung der Nebenklassenzuschläge. Gegen sie hat sich ein Widerspruch bei den Verhandlungen nicht geltend gemacht. Sie entspringt hauptsächlich der Tatsache, daß einmal die zur Verfügung stehende Wageneinheit jetzt größer ist als früher, 15 t statt 10 t, und zum anderen, daß trotzdem große Zweige unserer Wirtschaft auf die Benutzung der immer teureren Nebenklassen angewiesen sind, also niemals oder nur selten in den Genuß der billigeren Hauptklassen, d. h. der vollen Ausnutzung des Ladegewichts kommen können. Diese Verbilligung kommt allerdings nur bestimmten Gütern zugute, nämlich hauptsächlich denen der oberen Klassen, das ist selbstverständlich und auch beabsichtigt. Hierin aber eine Benachteiligung der unteren zu erblicken, oder ab eine nicht „gleichmäßige" Behandlung der deutschen Wir schaft zu sehen, ist nicht richtig. Es wird bei einem so chen Urteil vergessen, daß damals durch die Einführun des 15 t-Systems und der damit zusammenhängende höheren Nebenklassenzuschläge auch in erster Linie n die oberen Klassen und deren Wirtschaftsgüter belast worden sind und noch dauernd belastet werden. Für d unteren Klassen war die Einführung von Nebenklasse zuschlägen nicht nur fast bedeutungslos, denn in den u teren Klassen wird nur wenig in Nebenklassen gefahre sondern im Gegenteil, die Einführung der 15 t- und 20 Wagen brachte diesen Klassen Vorteile, an denen d oberen Klassen nicht teilnahmen. Diese oberen Klassen e litten vielmehr durch diesen technischen Fortschritt, der i erster Linie den Massengütern diente, Nachteile. Aus dies Gründen sind auch die Zahlenangaben aus ihrem innere Zusammenhang herausgenommen, die z. B. Herr Dr. Schle ker in Nr. 35 der Deutschen Wirtschaftszeitung auf Sei 766 unter b) wiedergibt, wenn gegenübergestellt werd soll, welche Vorteile die einzelnen Klassen von d Senkung der Nebenklassenzuschläge haben und die Ta sache, daß die Klassen E und F nur gering an dieser Ve billigung beteiligt sind, im Rahmen des ganzen Aufsatz in der Richtung gewertet wird, daß die oberen Klassen b dieser Maßnahme „verhältnismäßig besonders gü stig abschließen", daß die Verbilligung für die unter Klassen aber „nahezu unbeachtlich" sei. Diese Ausführu gen gehen an der Tatsache vorbei, daß eine Entlastung dieser Hinsicht nur für die Klassen in Frage komm konnte, die vorher durch die Einführung der verteuernd Nebenklassenzuschläge in erster Linie oder überhaupt n belastet worden waren. Man kann von dem Abbau ein Maßnahme, die nur bestimmte Klassen belastet, nicht ve langen, daß er auch den von der belastenden Maßnahm nicht betroffenen Klassen Entlastung verschafft.

Die Vorschläge über die Neugestaltung der horizontale Klasseneinteilung, vor allem also die beabsichtigte u auch durchgeführte Verringerung der Spanne zwischen d oberen und unteren Klassen, hat sowohl bei den Vo arbeiten wie jetzt nachträglich weniger Einspruch g funden. Im Frieden war die Spanne zwischen den ober und unteren Klassen geringer als heute. Die später vo genommene Vergrößerung ist durch die Heraufsetzung d Fracht der oberen Klassen durchgeführt worden. Hat man erkannt, daß hier wieder eine teilweise Rückbildu der Klassen notwendig war, so konnte auch hier nur d durch geholfen werden, daß man die nach oben vorg nommene Erweiterung der Spanne wieder verringerte, al die oberen Klassen wieder etwas senkte. Auch dies mußte u konnte sich naturgemäß nur in den oberen Klassen von A b D auswirken, nicht aber bei den unteren Klassen E und Beteiligte man auch die unteren an einer Senkung, so hät man gerade die als notwendig erkannte Hilfsmaßnahm für die oberen Klassen wieder wirkungslos gemacht. D wirtschaftliche Notwendigkeit verlangte daher gerade die „Sondermaßnahme". Es ist daher unbegründet, wenn z. in dem genannten Aufsatz, Seite 766 unter I auf diese So dermaßnahme als Beweis für eine Benachteiligung d unteren Klassen hingewiesen wird und wenn dabei b mängelt wird, daß bei dieser Maßnahme die unter Klassen leer ausgegangen seien.

Und nun zu dem Hauptangriffspunkt und dem Haup einwurf aller erwähnten Aufsätze: „der ungleichmäßig

nd deshalb als ungerecht empfundenen Senkung der ahfrachten durch die unterschiedliche Staffelung der Abrtigungsgebühren in den Nahentfernungen, also der Entrnungen bis 100 km".

Auch hier ist es, will man ein richtiges Bild gewinnen, nbedingt erforderlich, vom Friedenszustand auszugehen, ıer, was hier besonders wichtig ist, unter Berücksichtiung der veränderten Verhältnisse der Nachkriegszeit.

Im Frieden hatten die Sp. T. I bis III, also die heutigen lassen B—E einheitliche horizontale Abfertigungsebühren, nämlich bis 50 km = 6 Pf, bis 100 km = 9 Pf, ber 100 km = 12 Pf. Von 100 km an aufwärts hatte ıch noch die Allgemeine Wagenladungsklasse, also die tzige Klasse A, die gleiche Abfertigungsgebühr wie die ıderen Klassen, also auch die Klasse E, nämlich ebenlls 12 Pf.

Hierin trat in dem Nachkriegstarif eine grundlegende nderung ein. Ebenso wie die Streckensätze wurden auch e Abfertigungsgebühren horizontal, also in den höheren lassen steigend gestaffelt. Sie hatten vor der jetzt durchführten Neuordnung des Tarifs, also bis zum 1. August 927 folgende Höhe:

A = 20
B = 20
C = 18
D = 14
E = 12

} und zwar gleichmäßig von 1 km an.

ie Klasse E behielt also ab 100 km den absoluten Friedenstz, sie wurde weder um 7 % Verkehrssteuer noch um gend einen Teuerungsfaktor erhöht. Die Abfertigungsbühren aller anderen Klassen wurden dagegen steigend höht und zwar um 17—66,6 %.

Diese wesentliche Tatsache der Einführung einer horintalen Staffel auch bei den Abfertigungsgebühren becksichtigen sämtliche Ausführungen der Zeitungen und itschriften, die die am 1. August 1927 eingeführte Nahaffel als ungerecht bezeichnen, nicht. Und doch ist diese tsache allein die Grundlage dafür, um beurteilen zu nnen, ob die Arbeiten bei Neuordnung des Gütertarifs züglich der Abfertigungsgebühren „gerecht" waren oder sie „an den Belangen wichtigster Industrien achtlos vorergingen" oder „deren Bedeutung gar nicht erkannten".

Die horizontale Staffelung der Abfertigungsgebühren den höheren Klassen ist seinerzeit im Einverständnis t den Verkehrtreibenden vorgenommen. Auch bei den zigen Verhandlungen ist die grundsätzliche Notwendigit und volkswirtschaftliche Begründetheit der Beibehalng einer solchen Staffelung anerkannt worden und zwar st ohne jede Diskussion.

Man war sich darüber einig, daß die oberen Klassen ne stärkere Belastung vertragen konnten als im Frieden. otzdem muß aber darauf hingewiesen werden, daß hier sächlich eine Mehrbelastung vorlag. Man muß ferner stellen, wie hoch sie ist, denn nur dann läßt sich rüber urteilen, ob eine ungerechte Begünstigung der eren Klassen darin lag, daß man die horizontale Staffel r Abfertigungsgebühren allein zugunsten der Klassen und C bei der Neuordnung zum 1. August 1927 vergerte, die Klassen E und F dagegen dabei unverändert ß.

Wie gesagt, die Abfertigungsgebühren der Klassen B E (Spez.-Tarif I—III) waren vor dem Kriege für alle tfernungen und für Klasse A ab 101 km vollkommen gleich. Jetzt ist dieser Zustand zuungunsten der Klassen A—D grundsätzlich geändert. Die Mehrbelastung, die hierdurch die Klassen B—C erlitten haben, beträgt unter Zugrundelegung der Beförderungsmengen des Monats Mai 1927 umgerechnet auf ein Jahr = 18,6 Mill. RM! Diesen Betrag würden im Jahre 1926 die drei genannten Klassen erspart haben, wenn sie wie im Frieden grundsätzlich mit der Klasse E in den Abfertigungsgebühren gleichgestanden hätten. Für die Klasse D (Sp. II) ist die Summe ungefähr 3,3 Mill. RM. Also rund 21,9 Mill. RM betrug die Mehrbelastung, die die oberen Klassen gegenüber der Klasse E dadurch erhielten, daß sie grundsätzlich in den Abfertigungsgebühren nicht mehr auf einer Stufe mit der Klasse E stehen, sondern steigend höher. Von dieser sehr erheblich stärkeren Belastung sind durch die Neuordnung des Tarifschemas am 1. August 1927 rund 4,4 Mill. RM dadurch abgenommen worden, daß die Abfertigungsgebühren für die Klassen B und C von 20 und 18 auf 18 und 16 herabgesetzt worden sind. Selbst unter Berücksichtigung der nachher noch zu erörternden Nahstaffel stehen aber allein die Klassen B—D noch jetzt um rund 10 Mill. RM in ihren Abfertigungsgebühren jährlich höher als früher und zwar allein deshalb, weil sie nicht mehr die gleichen Abfertigungsgebühren wie die Klasse E haben, sondern aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus eine höhere Abfertigungsgebühr als die Klasse E erhalten haben.

Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen wird man nicht sagen können, daß die Senkung der horizontalen Staffel der Abfertigungsgebühr nur den Klassen B und C o h n e g l e i c h z e i t i g e Senkung der Abfertigungsgebühren der Klasse E eine einseitige Begünstigung dieser Klassen sei; sie lag vielmehr durchaus im Rahmen der gestellten Aufgabe und nicht nur das, sie war vielmehr eine Notwendigkeit, ein gerechter Abbau einer damals notwendigen Inflationsmaßnahme.

Nicht viel anders liegen die Verhältnisse bei der noch mehr angegriffenen vertikalen Senkung der Abfertigungsgebühren. Diese Senkung ist wie bekannt bei der Neuordnung zum 1. August 1927 in den oberen Klassen stärker vorgenommen als in den unteren. Die Klasse F schied dabei ganz aus.

Die vertikale Senkung ist in den einzelnen Klassen und Entfernungen in folgender Weise absichtlich ungleichmäßig vorgenommen worden:

Entfernung km	A %	B %	C %	D %	E %	F %
1— 10	40	33	31	21	17	0
11— 20	40	33	31	21	17	0
21— 30	40	33	31	21	17	0
31— 40	35	33	31	21	17	0
41— 50	30	33	31	21	17	0
51— 60	25	28	31	21	17	0
61— 70	20	22	25	21	17	0
71— 80	15	17	19	21	17	0
81— 90	10	11	13	14	17	0
91—100	5	6	6	7	8	0

Es soll hier nicht an der Frage gerührt werden, ob es grundsätzlich richtig war, überhaupt eine vertikale Nahstaffel einzuführen. Sie ist eingeführt und nur der tatsächliche Zustand soll untersucht werden, also die Frage: liegt eine „ungerechte Begünstigung" der oberen Klassen und mithin eine „Benachteiligung" der unteren vor, wenn die vertikale Staffel nicht, wie es ein großer Kreis der

Verkehrtreibenden wünschte, in schematisch gleicher Weise erfolgte, sondern in schematisch ungleicher Form.

Auch hier ist zunächst auf den Friedenszustand zurückzugehen und festzustellen, wie groß die verhältnismäßige Mehrbelastung der einzelnen Klassen jetzt gegenüber dem damaligen Zustand ist.

Der Tarif kannte vor dem 1. August 1927, wie bekannt, keine vertikale Nahstaffel. Die jetzt geschaffene vertikale Staffel, an der auch die Klasse E teilnimmt, ist so gebaut, daß auch bei ihr nirgends das Friedensverhältnis erreicht wird, d. h. also auch jetzt stehen in allen Entfernungen bis 100 km die Abfertigungsgebühren der oberen Klassen höher als die der Klasse E.

Während im Frieden die Nahstaffel folgendermaßen aufgebaut war:

	AWK.	I	II	III
1— 10 km	8			
je 10 km mehr	1			
1— 50 km			6	
51—100 km	12		9	
über 100 km	12		12	

ist sie jetzt folgendermaßen gebildet:

km	A	B	C	D	E
1— 10	12	12	11	11	10
11— 20	12	12	11	11	10
21— 30	12	12	11	11	10
31— 40	13	12	11	11	10
41— 50	14	12	11	11	10
51— 60	15	13	11	11	10
61— 70	16	14	12	11	10
71— 80	17	15	13	11	10
81— 90	18	16	14	12	10
91—100	19	17	15	13	11
über 100	20	18	16	14	12

Die Abfertigungsgebühren der Klassen B—D liegen also auch jetzt noch mindestens 10—20 % über denen der Klasse E, von 51 km bzw. 61 und 71 km an verstärkt sich die Spanne, bis sie bei 100 km die für alle weiteren Entfernungen geltenden stärkeren Belastungen von 17—50 % erreicht. Wenn man bei der vertikalen Nahstaffel den Friedenszustand in dem Umfange wieder einrichten wollte, daß man die Abfertigungsgebühren für die Klassen B—E gleichgestaltete, so würde das für die Klassen B—D eine jährliche Entlastung um 2,867 Mill. RM für die Entfernung 1—100 km bedeuten und für die weiteren Entfernungen 101—1300 km eine weitere von 7,377 Mill. RM, insgesamt also 10,244 Mill. RM. Dadurch, daß man das mit voller Absicht und im vollen Einverständnis mit den Vertretern der Wirtschaft nicht getan hat, behalten diese Klassen hierdurch auch jetzt noch eine dauernde Mehrbelastung gegenüber der Klasse E.

Als Ergänzung zu diesen Zahlen muß noch erwähnt werden, daß die Abfertigungsgebühr der Klasse E über 100 km mit 12 Rpf auf ihrem absoluten Friedensstand erhalten geblieben, also weder um die Verkehrssteuer, noch um einen Teuerungsfaktor erhöht worden ist, mithin eigentlich um den Betrag der Verkehrssteuer und die allgemeine Weltteuerung unter dem Frieden steht.

Berücksichtigt man dies, so muß man meines Erachtens auch hier zu dem Ergebnis kommen, daß die Senkung der Abfertigungsgebühr in den Nahentfernungen, die prozentual betrachtet zwar in den oberen Klassen stärker war, als in den unteren, vor allem stärker als in Klasse E, also mathematisch keine gleichförmige, deshalb doch nicht eine ungerechte war. Die Ungleichmäßigkeit in der En lastung entsprang vielmehr zwangsläufig aus der früher ungleichmäßigen Belastung. Die frühere Belastung hat die Klasse E nicht annähernd in dem Ausmaße getroffe wie die oberen Klassen; die Rückbildung mußte daher auc wieder ungleichmäßig vorgenommen werden. Hierbei wur aber den allgemein geänderten Verhältnissen entsprechei auf die Bedeutung der Klasse E noch besonders dadur Rücksicht genommen, daß man auch mit zur Entlastur dieser Klasse an dem Grundsatz der Schaffung der horizo talen Staffel festhielt. Um der Klasse E die niedrige A fertigungsgebühr belassen zu können, blieben die obere Klassen grundsätzlich auch jetzt noch stärker belast Wäre man dem Wunsche der die Klasse E benutzende Versender nachgekommen, und hätte die Abfertigung gebühr auch für E in gleichem Verhältnis z. B. wie für gesenkt, so wäre man einerseits auch für die Entfernung unter 100 km unter den Friedensstand gekommen, währei die anderen Klassen in allen Entfernungen weit über ih auch jetzt noch bleiben, und andererseits hätte sich die Maßnahme zu einer erneuten Belastung der oberen Klass ausgewirkt. Die Ausfälle, die sie bedingt hätte, hätte d Reichsbahn nicht allein übernehmen können. Sie wäre g zwungen gewesen, sie auf die anderen Klassen wenigste teilweise wieder umzulegen. Die Folge wäre gewesen, d für die oberen Klassen nicht die als allseitig notwend anerkannte Entlastung hätte durchgeführt werden könne Es gilt auch hier, worauf noch zurückzukommen sein wir nämlich, daß schon bisher die Klasse E in Würdigu ihrer Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft bevorzu günstig behandelt worden ist. Eine ähnlich günstige B handlung der oberen Klassen war bislang wegen der u günstigen finanziellen Verhältnisse der Reichsbahn nic möglich. Nur zu einem Teil ist sie jetzt, wenn auc wesentlich später, für die oberen Klassen nachgeho worden.

Schließlich soll noch auf Ausführungen kurz eing gangen werden, die seitens der Verkehrtreibenden d Güter der Klasse E öfter gemacht werden und die dart sollen, daß diese Güter jetzt im ganzen eine ungünstige Frachtenbelastung haben, als die der oberen Klassen. führt das gleichzeitig wieder mehr auf das allgemei Gebiet zurück.

Es wird ausgeführt: Die Vorteile des Staffeltarifs g nössen in erster Linie nur die Güter der oberen Klass da nur deren Güter in den stark verbilligten Weite fernungen gefahren würden. Die Nachteile des Staffeltari die Verteuerungen der Nahentfernungen, träfen aber ga überwiegend die Güter der Klasse E, da sie fast ausnahm los in diesen Entfernungen gefahren würden, die, um d Staffeltarif schaffen zu können, übermäßig verteu worden seien. Die Güter der Klassen A—D, also d höheren, würden dagegen weniger in diesen teueren E fernungen verfrachtet. Vorteil und Nachteil des Staff tarifs seien mithin ungerecht verteilt.

Auch diese Behauptungen, die zunächst viel Berech gung für sich zu haben scheinen, sind bei zahlenmäßig Nachprüfung nicht zutreffend. Wenn man z. B. von ei Verteuerung von 40 % — ohne Verkehrssteuer — ausg und vergleicht, wieviel Mengen in den einzelnen Klass in Prozenten der Klassen ausgedrückt, auf Entfernung gefahren werden, deren Frachten um mehr als diese 40 gegenüber dem Friedenstarif verteuert sind, so zeigt si folgendes:

Eine um 40 % und mehr erhöhte Fracht bezahlen bei em jetzigen Tarifstande unter Zugrundelegung der Beförderungsmengen des Monats Mai 1927:

in Klasse A = 79,02 % aller Mengen der Klasse A
„ „ B = 92,77 % „ „ „ „ B
„ „ C = 72,42 % „ „ „ „ C
„ „ D = 79,68 % „ „ „ „ D
„ „ E = 20,89 % „ „ „ „ E

Diese Zahlen zeigen, daß die Klasse E diejenige ist, in er am weitaus wenigsten Mengen über dieser Teuerungsrenze gefahren werden. Sie steht daher wesentlich günstiger da, als die anderen Klassen.

Diese Zahlen lassen sich noch vervollständigen, indem an ermittelt, wieviel an Frachten in den Entfernungen aufgebracht werden müssen, die mehr oder weniger als m 40 % gegenüber dem Frieden verteuert sind.

An Frachten in den Entfernungen, die mehr als 40 % erteuert sind, wurden aufgewendet:

Kl. A = 6,7 Mill. RM = 54,34% aller Frachten der Kl. A
„ B = 9.9 „ „ = 81,69% „ „ „ „ B
„ C = 4.8 „ „ = 40,89% „ „ „ „ C
„ D = 7,1 „ „ = 53,15% „ „ „ „ D
„ E = 2.5 „ „ = 6,5 % „ „ „ „ E

Hier liegen die Verhältnisse noch günstiger für die lasse E.

Geht man nicht von einer so hohen Verteuerungsgrenze ie 40 % aus, sondern nur von einer 30prozentigen, so verhiebt sich das Bild naturgemäß, aber auch dann ändern ch die Verhältnisse nicht grundsätzlich, auch bei dieser nnahme steht die Klasse E noch am günstigsten da, wie lgende Zahlengegenüberstellungen zeigen.

Eine um 30 % und mehr erhöhte Fracht bezahlen:

in Klasse A = 88,71 % der Mengen der Klasse A
„ „ B = 96,61 % „ „ „ „ B
„ „ C = 83,92 % „ „ „ „ C
„ „ D = 89,93 % „ „ „ „ D
„ „ E = 71,09 % „ „ „ „ E

An Frachten in Entfernungen, die mehr als 30 % verteuert sind, wurden aufgewendet:

Kl. A = 9,1 Mill. RM = 73.44% aller Fracht. der Kl. A
„ B = 11,0 „ „ = 90,80% „ „ „ „ B
„ C = 7.1 „ „ = 59,63% „ „ „ „ C
„ D = 9.8 „ „ = 73,11% „ „ „ „ D
„ E = 22,5 „ „ = 58,10% „ „ „ „ E

Nachrichtlich sei vermerkt, daß gegenübergestellt ist: mit Allgemeiner Wagenladungsklasse, B und C mit Spezialtarif I, D mit Spezialtarif II und E mit Spezialtarif III. erner ist zu bemerken, daß die zahlreichen Auftarifierungen, die aus den Spezialtarifen I und II erfolgt sind, ährend aus Spezialtarif III kaum Güter auftarifiert urden, nicht berücksichtigt worden sind. Die Verhältnisse egen also in Wirklichkeit noch ungünstiger für die Klassen —D im Verhältnis zur Klasse E.

Diese Ausführungen und Zahlengegenüberstellungen sind gemacht, um zu zeigen, daß die Klasse E und auch F, für die die Verhältnisse noch ganz wesentlich günstiger liegen, sowohl im einzelnen, wie im ganzen im Normaltarif erheblich günstiger stehen, als die anderen Klassen. Diese bevorzugte Stellung ist ihnen mit vollem Bewußtsein und mit voller Absicht schon früher gegeben worden, aus der Erkenntnis heraus, daß die hauptsächlichsten Ausgangsindustrien, die auf sie angewiesen sind, so zeitig wie möglich von den Belastungen, die die Nachkriegs- und Inflationszeit mit sich brachten, soweit wie möglich befreit werden mußten.

Wenn daher über die jetzt erfolgten systematischen Änderungen des Gütertarifs, die sich bevorzugt mit den bisher ungünstiger behandelten oberen Klassen befaßten, behauptet wird, die Reichsbahn hätte bei ihnen die Bedeutung der Ausgangsindustrien überhaupt nicht erkannt oder zu gering eingeschätzt, so lassen diese Ausführungen alles das, was bisher schon gerade für diese Industrie- und Wirtschaftskreise geschehen ist, außer acht und sie berücksichtigen nicht die tatsächlichen Verhältnisse, wie sie die vorstehend wiedergegebenen Zahlen klarlegen. Sie vergessen, daß die Reichsbahn gerade wegen der wichtigen Bedeutung dieser Industrien schon jahrelang ihnen eine Ausnahmestellung vor allen anderen eingeräumt hatte.

Wenn an dieser Stelle hierauf besonders hingewiesen wird, so geschieht es nicht deshalb, um etwa zum Ausdruck zu bringen, diese Besserstellung sei gegenüber den Klassen A—D ungerechterweise vorzeitig erfolgt, es geschieht vielmehr lediglich deshalb, um darzutun, daß es jetzt an der Zeit und gerecht war, soweit Mittel vorhanden, auch einmal etwas zur Entlastung der oberen Klassen zu tun, die während der ganzen Jahre unter wesentlich höherem Frachtendruck zu leiden hatten und daß es keine „Ungerechtigkeit“ war, wenn diesmal nicht gleichmäßig in völlig gleichem Ausmaß weiteres für die bereits früher berücksichtigten Klassen geschah, sondern nur in beschränkterem Umfange. Man „ging nicht an den Ausgangsindustrien vorbei“, sondern man gab auch denjenigen, die bisher so gut wie nicht berücksichtigt werden konnten, einige, wenn auch nicht soviel Entlastung, wie sie die Ausgangsindustrien bereits haben.

Eine neue Forderung.

Zum Schluß noch einiges Wenige über eine wesentliche Forderung, die kürzlich wieder auf dem Gebiete der Tarifneugestaltung laut geworden ist; es ist die Forderung auf weitere starke Senkung der Frachten der Nahentfernungen. Daß diese Forderung dem Grundgedanken des Staffeltarifs widerspricht, bedarf keiner weiteren Ausführungen. Eine Vereinigung beider Gedanken in einem Tarif ist nicht möglich, ohne viele Wirtschaftskreise auf das ungerechteste zu belasten. Man vergegenwärtige sich die Verhältnisse, die entstehen würden, wenn dem Wunsche entsprochen würde. Als Beispiel seien die Klassen E und F genommen, weil für sie von der Verbilligungsmaßnahme der größte Vorteil erhofft wird und als Umfang der Nahfrachtsenkung nur die bislang mehrfach geforderte Herabsetzung der Abfertigungsgebühren bis 50 km um 50 %, bis 75 km um 25 % der Sätze vor dem

1. August 1927, obwohl bekannt ist, daß die jetzt erhobene Forderung noch wesentlich weiter geht. Für die Klasse E würden dann künftig die Frachten in den Entfernungen von 1—30 km nur um 11—21 % verteuert sein, von 31—100 km um 31—35 %, von etwa 450—800 km um 8—35 %, dagegen die Frachten in den Entfernungen von 100 bis etwa 450 km um 35—48 %, ein buntes, regelloses Gemisch von Verteuerung.

Unter 35 % Verteuerung würden z. B. im Monat Mai 1927 getragen haben:

in den Entfernungen 1—100 km = 4,0 Mill. RM, d. h. 58,2 % der Mengen der Klasse, 451—1300 km = 0,4 Mill. RM, d. h. 6,3 % der Mengen der Klasse,

dagegen über 35 % Verteuerung:

in den Entfernungen 101—450 km = 2,4 Mill. RM, d. h. 35,5 % der Mengen der Klasse.

Die gleichen Zahlen sind für die aufgewendeten Frachten:

unter 35 % verteuert in den Entfernungen 1—100 km = 10 Mill. RM = 28 % der Frachten der Klasse, 451 bis 1300 km = 7 Mill. RM = 19,7 % der Frachten der Klasse,

über 35 % verteuert in den Entfernungen 101 bis 450 km = 20 Mill. RM = 52,3 % der Frachten der Klasse.

Welchen wirtschaftlichen Grund soll es dafür geben, daß gerade die Entfernungen zwischen 101—450 km stärker verteuert werden, als die anderen? Diese Frage muß um so mehr gestellt werden, als in diesen Entfernungen, wie man sieht, erhebliche Mengen gefahren werden und der größte Teil an Frachten aufgebracht werden muß.

Noch eigenartiger würden sich die Verhältnisse für die Klasse F gestalten. Für die Entfernungen von 1—40 km würden die Frachten bis 14 % unter dem Friedensstand liegen, von 41—75 km nur 1—6 % über dem Friedensstand, von 75—300 km 13—21 % und von 301—800 km um 13—2 über dem Friedensstand. Also auch hier di gleiche regellose Belastung, die mit der bei das gemeinsam hat, daß die Nahentfernungen, die an sic schon absolut die niedrigsten Frachten zu tragen habe auch noch dazu besonders begünstigt werden und zwar b unter den Friedensstand hinunter, daß dagegen die mit leren und weiten Entfernungen über 40 km wesentlic stärker belastet werden.

Es würden gefahren werden:

zu Sätzen unter dem Friedensstand und zwar in de Entfernungen 1—40 km = 620 000 t = 34,2 % de Mengen,

zu Sätzen über dem Friedensstand und zwar in de Entfernungen 41—1300 km = 1 193 000 t = 65,8 % der Mengen.

An Frachten müßten aufgewendet werden:

mit Frachtsätzen unter dem Friedensstand, also den Entfernungen 1—40 km = 904 000 RM = 14,7 % aller Frachten,

mit Frachtsätzen über dem Friedensstand, also den Entfernungen 41—1300 km = 5 261 000 RM = 85,3 % aller Frachten.

Es muß als selbstverständlich betrachtet werden, da die unmittelbare Folge einer solchen Verbilligung der Na entfernungen die sofortige Forderung auf gleichmäßig Senkung auch der Mittelentfernungen sein würde.

Es besteht aber kein Zweifel darüber, daß das gleic bedeutend mit der erneuten Aufrollung der Frage: Staffe tarif oder Kilometertarif ist. Nachdem diese Frage ab gerade eben erst bei der Arbeit zur Neuregelung des Norma gütertarifs von den Vertretern der Wirtschaft so gut w einhellig zugunsten des Staffeltarifsystems entschieden is sollte sie nicht erneut aufgerollt werden.

Über den Bericht des Eisenbahnkommissars Leverve an die Reparationskommissio vom 2. Dezember 1927.

Während das Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sich mit dem Kalenderjahre deckt, läuft das Reparationsjahr, d. h. das Jahr für die Durchführung des Sachverständigenplanes allemal vom 1. September bis zum 31. August. Der vorige Halbjahresbericht Nr. 5 des Eisenbahnkommissars vom 1. Juni 1927 ist in Nr. 29 der vorliegenden Zeitung 1927 Seite 785 ff. gleichzeitig mit dem damals erschienenen Geschäftsbericht der Reichsbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1926 besprochen worden; er brachte naturgemäß für das dritte Reparationsjahr (1. September 1926 bis 31. August 1927) nur Teilangaben. Am 2. Dezember 1927 ist nun der Halbjahresbericht Nr. 6 des Eisenbahnkommissars erschienen, der eine Gesamtübersicht über das dritte Reparationsjahr gibt, soweit die Reichsbahn davon betroffen ist. Die Darlegungen des Kommissars, die 96 Druckseiten umfassen, gewinnen dadurch an Interesse, daß er sich nicht streng an die Grenzen dieses Reparationsjahres hält, sondern auch gelegentlich Rückblicke auf die Vergangenheit wirft, sowie der zukünftigen Entwicklung seine Aufmerksamkeit zuwendet; vergleichende Hinweise auf die Einrichtungen außerdeutscher Eisenbahnen ergänzen das interessante Gesamtbild, und tabellarische sowie bildliche Darstellungen in den Anlagen I bis XIV b erleichtern den Überblick über die Materie. Das Hauptaugenmerk richtet sich naturgemäß auf die Reparationszahlungen; sie betrugen für das dritte Jal aus dem Dienste der Reparationsschuldverschreibunge 550 Millionen Goldmark, zu denen noch 290 Millionen au der Beförderungssteuer hinzutraten; beide Beträge sin pünktlich geleistet worden. Für das vierte, jetzt laufen Reparationsjahr erhöht sich die Last der Reparationsschul verschreibungen auf 660 Millionen, womit der Betrag d Normaljahreszahlungen erreicht wird. Der aus der Beförd rungssteuer künftig in jedem Jahre zu entrichtende Betra von 290 Millionen bleibt unverändert. Die Reichsbahn-G sellschaft hat also nunmehr jährlich zusammen 950 Millione zu zahlen. Der dem Deutschen Reiche zur Last fallen jährliche Gesamtreparationsbetrag beträgt im laufende Reparationsjahre 1750 Millionen und in den folgenden Jahre je 2500 Mill. Wenn die Jahreszahlung diesen ihren Norma satz erreicht hat, werden die von der Reichsbahn-Gesellscha zu leistenden Reparationszahlungen im Betrage von 950 M lionen RM einen Anteil von 38 % der bezifferten Gesam jahreszahlung von 2500 Millionen ausmachen. Wenn d Reichsbahn-Gesellschaft, wie gesagt, im dritten Reparation jahre aus dem Dienste der Reparationsschuldverschreibung 550 Millionen RM aufzubringen hatte, so bedeutet dies ei 5prozentige Verzinsung der 11 Milliarden Reparationsschul verschreibungen. Durch die weitere Zahlung der Gesellscha

n Höhe von 1 %, d. s. 110 Millionen, vom vierten Jahre ab ird die Tilgung der Schuldverschreibungen in Angriff ge-ommen. Die Reparationszahlungen werden der Reichsbahn-esellschaft möglich, weil die früheren Kapitallasten ver-chwunden sind und die alten Gläubiger leer ausgehen; zu eren Lasten also laufen materiell die Reparationszahlungen. arüber, ob Deutschland auf die Dauer die riesenhaften ahlungen gemäß dem Dawesplane wird leisten können, be-ehen bekanntermaßen im Hinblick auf die passive Handels-nd Zahlungsbilanz sowie auf die weitgehende Auslands-erschuldung gerechte Zweifel. Leverve sieht z. B. die Ent-icklung des Güterverkehrs i. J. 1926 und im ersten Teile es Jahres 1927 als günstig an, und gibt zur Begründung ieser Auffassung auf Seite 41 interessante statistische nterlagen. Wenn man aber bedenkt, daß nach dieser Ta-elle im Außenhandel die Einfuhr während der Monate anuar bis Oktober 1927 gegenüber dem gleichen Zeitraum es Vorjahres um 62,9 % gestiegen und die Ausfuhr um 3,3 % gesunken ist, so deutet das zwar auf eine Steigerung es Verkehrs, nicht aber auf eine Abnahme der Passivität er Handelsbilanz. Auch die Anlage X zeigt in der zweiten abelle eine besonders starke Erhöhung des Güterverkehrs us dem Auslande nach Deutschland, (um 53,5 %) während er Monate Januar bis Juni 1927 im Vergleich zum gleichen eitraum des Vorjahres. Schließlich können aber die hohen eparationszahlungen im wesentlichen doch nur aus dem usfuhrüberschuß gedeckt werden.

Der Eisenbahnkommissar verschließt sich übrigens nicht er Einsicht, daß bei Beurteilung der künftigen wirtschaft-chen Entwicklung große Vorsicht am Platze ist, und er führt uf Seite 7 aus: „Einige Anzeichen deuten zurzeit darauf in, daß die Entwicklung des Wirtschaftslebens ihren Höhe-unkt nahezu, vielleicht aber auch schon ganz erreicht hat. ie Einnahmen der Reichsbahn, die hiervon abhängen, erden sonach kaum nennenswerte Mehrerträge im Jahre 928 bringen. Man darf anscheinend nur darauf hoffen, daß ie Einnahmen sich gleich günstig gestalten wie im Jahre 1927 der aber höchstens um ein geringes ansteigen.“ Dabei ist auf ine wesentliche Erhöhung der Betriebsausgaben zu rechnen, ie namentlich durch Lohnsteigerungen sowie durch die Er-öhung der Gehälter und Ruhegehälter — und zwar im Jahre 928 mit einem Aufwand von etwa 336 Millionen RM — her-eigeführt wird. Auf das infolgedessen zutage tretende Be-treben der Verwaltung, die Ausgaben soweit möglich ein-uschränken, weist der Eisenbahnkommissar besonders hin. r beleuchtet ferner die Schwierigkeiten, die sich bei Be-chaffung der Geldmittel für die Ausgaben auf Anlagezu-achsrechnung ergeben. Nach seiner Ansicht ist zu be-ichten, daß die Anleihemöglichkeiten auf dem Inlands-arkte noch lange recht gering bleiben werden. Er wendet ich nun noch einer Reihe von Sondergebieten zu und be-ichtet der Reparationskommission über seine dort ge-achten Beobachtungen, wobei er sich, wie hiermit fest-estellt werden kann nirgend zu den Ansichten und Maß-ahmen der Verwaltung in einen irgendwie ernstlichen egensatz stellt. Seine Untersuchungen erstrecken sich zu-ächst auf die Beteiligung der Reichsbahn-Gesellschaft an er Verkehrs-Kredit-Bank, an der Mitropa sowie dem Mittel-uropäischen Reisebüro und der Reichszentrale für deutsche erkehrswerbung. Weiter wendet er sich der von der Ge-ellschaft betriebenen Personalpolitik zu und erklärt sich it ihr trotz dem erwachsenden großen Mehraufwand inverstanden. Der Personen- und Güterverkehr wird ein-ehend besprochen. Im Zeitraum Januar bis August 1927 hat gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1926 eine Zunahme der Personenkilometer um 10,1 % und eine Einnahmesteigerung von 3,4 % stattgefunden. Daß letztere Ziffer niedriger ist, als die erste, erklärt sich hauptsächlich durch die Abwanderung in die billigeren Klassen, die sich übrigens auch in den meisten anderen Ländern zeigt. Die Entwicklung des Güterverkehrs wird, wie schon erwähnt, günstig bezeichnet. Die Wettbewerbsbestrebungen der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Kraftwagenverkehr finden im Berichte besondere Würdigung. Sehr eingehend wird die Entwicklung der Gütertarife behandelt und festgestellt, daß seit der Errichtung der Gesellschaft im Oktober 1924 die Gütertarife außer in ganz besonderen Fällen, wie für den Versand von Steinen, nicht heraufgesetzt worden sind; es sind im Gegenteil der Gesamtwirtschaft besondere Erleichterungen geschaffen worden. Der Eisenbahnkommissar hat seine Feststellungen offenbar im engen Einvernehmen mit der Gesellschaft bewirkt, und sie erscheinen durchaus einwandfrei. Wenn man durchaus eine Kleinigkeit formaler Art ausstellen will, so kann man darauf hinweisen, daß an einzelnen Stellen teils „der“ teils „das“ Kilometer gesagt wird (Seite 31, erster und zweiter Absatz, sowie Seite 60, Mitte usw.). Bei der eingehenden Besprechung der Sicherheitseinrichtungen sowie der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen wird anerkannt und näher begründet, daß die Gesellschaft ihre Untersuchung für wirtschaftlichere Gestaltung des Oberbaues und der Gleisunterhaltung ständig fortsetzt. In besonderen Abschnitten wird die Elektrisierung von Strecken in Schlesien und Bayern, sowie ferner die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen behandelt, und daran anschließend über Neubauten und insbesondere über das Arbeitsprogramm für den Ausbau der Bahnanlagen im Rhein-Ruhr-Gebiete berichtet. Aus dem Schlußkapitel über die Fahrzeuge ist zu ersehen, wie die Gesellschaft bemüht ist, ihren Fahrzeugpark zu vereinheitlichen und die Ersatzteile zu normen. Bekanntermaßen sind jetzt in Deutschland starke Kräfte am Werke, die Idee des Einheitsstaates mehr und mehr zur Durchführung zu bringen. Einer der Wege, auf dem man diesem Ziele am sichersten näherkommen kann, ist die Vereinheitlichung des Rechts. Aber auch die Vereinheitlichung der Einrichtungen bei der Reichsbahn wird sehr wesentlich den unitarischen Zwecken dienen. Als am 1. April 1920 die Reichsbahn gebildet wurde, übernahm sie von den Ländern einen Lokomotivpark, der aus ungefähr 210 verschiedenen Lokomotivgattungen zusammengesetzt war. Hier mußte natürlich für Abhilfe gesorgt werden. Zu diesem Zwecke wurde von den Lokomotivbauanstalten ein Allgemeiner Lokomotiven-Normen-Ausschuß und ein aus diesem hervorgegangener Engerer Lokomotiv-Normen-Ausschuß eingesetzt, in denen die Reichsbahn durch besondere Fachingenieure vertreten ist. Außerdem ist in den Borsigwerken in Tegel bei Berlin ein besonderes „Vereinheitlichungsbüro“ geschaffen worden, dessen Ingenieure mit denen der Gesellschaft ständig zusammenarbeiten. Die Reichsbahn hat sich nun, wie der Eisenbahnkommissar näher darlegt, entschlossen, 13 Gattungen von Einheitslokomotiven zu bauen. Auch für die Personenwagen sind Einheitsmodelle geschaffen worden, und an der Vereinheitlichung dieser Personenwagen- wie auch der Gepäckwagengattungen wird eifrig gearbeitet. Ähnliches gilt für die Güterwagen: Als die Reichsbahn im Jahre 1922 die von ihr übernommenen Wagen umnumerierte, betrug die Zahl der verschiedenen Gattungen 188; jetzt ist die Zahl der neu zu beschaffenden Gattungen auf ungefähr 20 beschränkt. Ein näheres Ein-

gehen auf die Darlegungen des Eisenbahnkommissars ist hier leider wegen Platzmangels nicht möglich. Seine gesamten Ausführungen lassen aber die erfolgreiche Verwaltungstätigkeit der Reichsbahn-Gesellschaft in hellem Licht erscheinen, sie werden im Auslande viel gelesen u beachtet werden und werden gewiß dem Ansehen der G sellschaft in hohem Grade förderlich und dienstbar sein.

Dr. Otto.

Die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. — Verhandlungen im Verkehrsausschusse des Nationalrates.

Der Verkehrsausschuß des Nationalrates trat am 11. Januar zu einer Sitzung zusammen, auf deren Tagesordnung die Frage der Elektrisierung der Bundesbahnen stand.

Der Abgeordnete Heinl legte seinem Berichte zwei Ausarbeitungen des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen und des Handelsministeriums zugrunde. Seinem Bericht ist folgendes zu entnehmen: Bei einem Vergleich der beiden Ausarbeitungen ergaben sich folgende grundsätzliche Fragen:

1. die Kohlenfrage,
2. die Stromversorgungsfrage,
3. die Frage der Beurteilung des Wertes der für den elektrischen Betrieb getroffenen Herstellungen nach erfolgter Tilgung des für diese Herstellungen aufgewendeten Anlagekapitals und
4. die Frage der Berechnung der Transportkosten für die Materialien, die bei der Elektrisierung erforderlich sind.

Die Kohlenfrage: Die Bundesbahnen errechnen die jährlichen Kohlenkosten der Strecke Wien—Salzburg bei einem gegenüber dem Verkehr des Jahres 1926 um 20 % gesteigerten Verkehr mit rund 7,5 Millionen Schilling. Diesem Betrage liegt die für diesen Verkehr notwendige Kohlenmenge und jener Kohlenpreis zugrunde, der in Kohlenschlüssen erzielt wurde, die in jüngster Zeit von den Bundesbahnen getätigt worden sind und bis zu den Jahren 1929 und 1930 laufen. Es muß anerkannt werden, daß es der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen gelungen ist, außerordentlich niedrige Kohlenpreise in Ausnützung der gegenwärtigen Marktlage zu erreichen. Der ganzen Rechnung der Bundesbahnen ist aber die zukünftige Entwicklung im Verlaufe der mit 30 Jahren angenommenen Tilgungsdauer des Anlagekapitals zugrunde zu legen. Es wäre daher vielleicht auch in Betracht zu ziehen, ob in Zukunft diese günstige Marktlage andauern wird, das heißt, ob der Kohlenpreis auf dem gegenwärtigen Tiefstande beharren wird. Nach Ansicht der obersten Bergbehörde sei dies nicht zu gewärtigen, es sei vielmehr aus verschiedenen Gründen mit einer wesentlichen Kohlenpreissteigerung zu rechnen.

Zur Stromversorgungsfrage: Der Rechnung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen ist für den früher erwähnten gesteigerten Verkehr der Strecke Wien—Salzburg ein Strombedarf von 118 Millionen Kilowattstunden jährlich zugrunde gelegt und angenommen, daß dieser gesamte Strombedarf aus einem oder mehreren Kraftwerken zu decken sei. Es ist also vorausgesetzt, daß kein Strom für diese Linie aus den bestehenden bahneigenen Kraftwerken bezogen wird und daß der als „Gratisstrom" aus bahneigenen Kraftwerken für den Verkehr des Jahres 1926 als verfügbar bezeichnete Überschußstrom für men gesteigerten Verkehr nicht beigestellt werden kann. Ich bezweifle allerdings, im Einklang mit der Ausarbeitung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, daß, wenn für den Fall, als der Verkehr auf der Strecke Wien—Salzburg um 20 % steigt, dies westlich von Salzburg im gleichen Maße der Fall sein wird, so daß durch diesen Verkehr von Salzburg das ganze Stromquantum verbraucht wird, das gegenwärtig in den nicht ausgenützten, bahneigenen Kraftwerken überschüssig ist. Was den Strompreis betrifft, liegt der Rechnung der Bundesbahnen ein Strompreis von 7 Groschen für die Kilowattstunde, gemessen am Eintritt in die Unterwerke, zugrunde. Dieser Strompreis ist den Bundesbahnen von der Oweag angeboten worden. Da die Oweag bereits gegenwärtig in einem vertraglich geregelten, gegenseitigen Stromlieferungsverhältnisse mit den Elektrizitätswerken Stern & Hafferl steht, kann erwartet werden, daß sich beide Unternehmungen auch für eine Stromlieferung für Bahnzwecke zusammenfinden und sich aus diesem Zusammengehen ein Strompreis ergibt, der nicht unwesentlich niedriger ist als jener des Erstangebotes der Oweag.

Anlagekapital nach 30 Jahren: In der Ar arbeitung der Österreichischen Bundesbahnen ist der Ts sache, daß nach erfolgter Tilgung des Anlagekapitals, al nach 30 Jahren, die voll betriebsfähig erhaltenen Einric tungen für den elektrischen Betrieb vorhanden sind, nic oder zumindest nicht im genügenden Maße Rechnung g tragen. Wenn nach 30 Jahren das Anlagekapital getilgt i muß die Ertragsfähigkeit des elektrischen Betriebes plötzli emporschnellen. Es steht also dann ein Aktivum zur V fügung, das durch keinerlei Zinsen- oder Tilgungsdienst l lastet ist. Da die Bundesbahnen weder im Dampfbetri noch im elektrischen Betriebe besondere Erneuerungsrü lagen machen, sondern in beiden Fällen die Erneuerung a Betriebsmitteln bestreiten, so steht diesem Aktivum des el trischen Betriebes, das sich aus dem Anlagekapital für elektrischen Anlagen ergibt, kein Aktivum des Dampfb triebes gegenüber.

Was die Frage der Berechnung der Transportkosten diejenigen Materialien, die bei der Elektrisierung erfordlich sind, anlangt, wurde von der Generaldirektion Bundesbahnen mitgeteilt, daß in der bisherigen Elektsierungsaktion der Transport aller Materialien, die aus d verschiedenen Erzeugungsstätten an die Baustellen befördworden sind, nicht zu einem Regiefrachtsatz, sondern den Frachtsätzen der allgemeinen Tarife beglichen werdmußten. Dies scheint mir ganz ungerechtfertigt und muß bisherige Elektrisierungsaktion wirtschaftlich ungebührli belastet haben. Wenn schon kein Regiefrachtsatz zustanden wurde, so wäre es zumindest angemessen gewes der Elektrisierungsdirektion als größten Verfrachter Nalässe von den tarifmäßigen Gebühren zuzugestehen, wie sie allen größeren Verfrachtern üblich sind. Da die Anrechnu dieser Frachtsätze unbillig erscheint, müßte das Anlakapital beziehungsweise die eingesetzte Annuität für dies entsprechend herabgesetzt werden.

Anlagekosten der bisherigen Elektrisierungsaktion. Die bisherige Elektrisierungsakt gliedert sich in zwei Etappen. Die Aufstellung des Handeministeriums kommt zu dem Schlusse, daß für die er Etappe 120 Millionen Schilling und für die zweite Etap 170 Millionen Schilling, zusammen 290 Millionen Schill für beide Etappen, notwendig sind.

Ergebnisse der bisherigen Elektrisirung: Was die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse Strecken betrifft, die schon im elektrischen Betriebe steh ist zu bemerken, daß wir Strecken haben, auf denen elektrische Zugförderung schon seit einigen Jahren eingeführt ist, und solche, die erst kürzlich dem elektrischen trieb übergeben worden sind und auf denen im Güterverk sogar noch ein sogenannter gemischter Betrieb geführ werden muß, weil noch nicht genug elektrische Lokomotiv angeliefert sind. Offizielle Mitteilungen über die Ergebni des elektrischen Betriebes liegen noch nicht vor. In einig Veröffentlichungen der Generaldirektion der Bundesbahn werden die wirtschaftlichen Ergebnisse als durchweg günst geschildert. In einer vom Handelsministerium angestellt Wirtschaftlichkeitsstudie für die Teilstrecke Innsbruck Bludenz, die am längsten in elektrischem Betrieb steht, sich also einigermaßen konsolidierte Betriebsverhältnisse ergeben haben, wurde das vorbesprochene Aktivum, das n Tilgung des Anlagekapitals zur Verfügung steht, nicht rücksichtigt, sondern nur der derzeitige Wert der verfügbar gewordenen Dampflokomotiven in Rechnung gestellt. Trotzdem kommt diese Studie zu dem Ergebnis, daß sich durch Einführung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergbahn ein jährlicher günstigerer Erfolg von rund 1 600 000 Schilling ergibt.

Der Berichterstatter kommt sodann auf das Angebot der ier Elektrogroßfirmen, betreffend Elektrisierung der Strecke Wien—Salzburg, zu sprechen.

Die vier Firmen haben kürzlich den Österreichischen undesbahnen ein gemeinsames Angebot auf Übernahme der lektrisierung der Strecke Wien—Salzburg zu dem Preise on 150 Millionen Schilling vorgelegt. Das Angebot enthält uch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung die zu dem Schlusse ommt, daß der elektrische Betrieb dieser Strecke ein jährches günstigeres Ergebnis von rund 5½ Millionen Schilling ringt. Die Rechnung der Österreichischen Bundesbahnen rmittelt ein jährliches Defizit des elektrischen Betriebes on fast 9 Millionen Schilling. Der Unterschied zwischen en beiden Rechnungen ergibt somit nicht weniger als 4½ Millionen Schilling jährlich.

Es erscheint von großem Interesse, zu wissen, ob nicht ls erster Schritt einer Fortsetzung der Elektrisierungsaktion ine Teilstrecke der Linie Wien—Salzburg, und zwar die Strecke Linz—Salzburg, und eine Teilstrecke der Südbahn der die Südbahnstrecke bis Graz für die Elektrisierung in Betracht kommt.

Der Berichterstatter bespricht sodann eingehend den Stand der Elektrisierungsaktion in den einzelnen Staaten Europas, insbesondere in der Schweiz und in Deutschland, worüber dem Ausschuß reichhaltiges Material zur Verfügung gestellt werde.

Der Berichterstatter stellt schließlich folgenden Antrag: „Der Ausschuß wolle beschließen, die Regierung wird aufgefordert, das gesamte vorliegende Material nochmals überprüfen zu lassen, und zwar:

1. durch vom Professorenkollegium der Technischen Hochschule in Wien zu bestimmende Sachverständige in technisch-wirtschaftlicher Beziehung;
2. durch unabhängige Sachverständige des elektrischen Bahnbetriebes, des Dampfzugförderungsdienstes, des Werkstättendienstes und des finanziellen und Rechnungsdienstes.

Das Ergebnis dieser Überprüfungen ist dem Ausschuß längstens bis 15. März d. J. vorzulegen."

Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff erinnerte, nach einem Überblick über den bisherigen Abschnitt der Elektrisierung, daran, daß die bisherige Elektrisierungsaktion wiederholt und zu verschiedenen Zeitpunkten dadurch schwer behindert wurde, daß es nicht möglich war, immer rechtzeitig die erforderlichen Geldmittel für die Fortsetzung der Bauarbeiten zur Verfügung zu stellen. Es wurde notwendig, große Bauten oft auf längere Zeiträume einzustellen und sich nur auf Erhaltungsarbeiten zu beschränken. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Kraftwerksbauten. Die Gefahr einer völligen Baueinstellung war wiederholt, hauptsächlich 1923 so nahe, daß sie in einzelnen Kreisen fast schon als Tatsache hingenommen wurde. Es ist klar, daß diese Verhältnisse den Bau schwer beeinträchtigen und verteuern mußten.

Der Minister betone dies hauptsächlich deshalb, weil diese Momente nicht außer acht gelassen werden dürfen, wenn man die Baukosten der bisherigen Elektrisierungsaktion beurteilt. Durch diese Art der Bauführung erwuchsen selbstverständlich verhältnismäßig hohe Bauzinsen. Es war — zum Teil auch deshalb — nur möglich, nach und nach kurze Teilstrecken in den elektrischen Betrieb zu nehmen. Betriebswirtschaftlich war das ungünstig, weil bekanntlich die Vorteile der elektrischen Zugförderung erst dann voll in Erscheinung treten, wenn man den elektrischen Betrieb auf längeren durchgehenden Linien führt. Die bisher abgelaufene Zeit sei für die Beurteilung zu kurz. Die Umstellung von Hauptbahnlinien vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Betrieb kann natürlich nirgends vollkommen reibungslos vor sich gehen. Aus dem Gesagten geht hervor, daß die bisher bei den Österreichischen Bundesbahnen mit dem elektrischen Betriebe gemachten Erfahrungen keine geeignete Grundlage bilden, um aus diesen Folgerungen über die Fortsetzung der Elektrisierungsaktion zu ziehen. Es ist vielmehr notwendig, sich jene Erfahrungen zunutze zu machen, die nach den vorliegenden Verlautbarungen ausländischer Eisenbahnen bekannt geworden sind.

Sehr interessant sei, daß sich aus den schweizerischen Verlautbarungen ergibt, daß — offenbar zufolge der Schwierigkeiten der Umstellung vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Betrieb — die wirtschaftlichen Ergebnisse des elektrischen Betriebes anfänglich minder befriedigend waren, aber sich schon im Jahre 1927 günstig entwickelt haben und für das Jahr 1928 voraussichtlich noch günstiger gestalten werden.

Die Berechnungen des Ministeriums und der Bundesbahnen gehen von der Tatsache aus, daß bei Übergang auf den elektrischen Betrieb gewisse Kosten des Dampfbetriebes, und zwar Lokomotivbrennstoff, Kesselspeisewasser und die Instandhaltung der Dampflokomotiven, wegfallen, daß in verschiedenen Dienstzweigen Personalersparnisse erzielt werden können, daß die Verzinsung des Kapitals der entbehrlich werdenden Dampflokomotiven wegfällt, daß gewisse unbemeßbare Vorteile des elektrischen Betriebes beim Dampfbetrieb nicht erzielt werden können, daß dagegen bei Einführung des elektrischen Betriebes folgende Kosten zuwachsen: die Stromkosten, die Betriebskosten der Leitungen und Unterwerke, die Instandhaltung der elektrischen Triebfahrzeuge, die Mehrerhaltung des Oberbaues und insbesondere die selbstverständlich sehr ins Gewicht fallende Post der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals für diejenigen Herstellungen, die bei Einführung des elektrischen Betriebes notwendig werden.

Die hauptsächlichsten Unterschiede zwischen den Anschauungen des Ministeriums und den Vertretern der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen sind folgende:

1. Das Ministerium ist in Übereinstimmung mit dem Herrn Berichterstatter der Anschauung, daß die gegenwärtigen niedrigen Kohlenpreise nicht andauern werden und schätzt die Kohlenpreissteigerung sowie die Steigerung der Transportkosten für die Kohle im Aus- und Inlande auf im Mittel 25 %.

2. Muß die Tatsache, daß nach Tilgung des Anlagekapitals nach 30 Jahren in den Einrichtungen für den elektrischen Betrieb ein Aktivum vorhanden sei, das als Annuität zugunsten des elektrischen Betriebes gebucht werden kann, berücksichtigt werden.

3. Ein weiterer wesentlicher Unterschied liegt in den Anschauungen bei Beurteilung der Kosten der Instandhaltung der Dampflokomotiven und der elektrischen Lokomotiven.

4. Dasselbe gilt von der Beurteilung der Post für die unbemeßbaren Vorteile des elektrischen Betriebes, das sind jene, die sich rechnerisch schwer erfassen lassen und daher geschätzt werden müssen.

5. Auch hinsichtlich der Post „Mehrerhaltung des Oberbaues" ergeben sich wesentliche Unterschiede in den Anschauungen.

Zusammenfassend stellt der Bundesminister fest, daß die Studie der Österreichischen Bundesbahnen zu einem jährlichen Mehraufwand des elektrischen Betriebes von rund 9 Millionen Schilling gelangt, während das Ministerium für die voraussichtlich erzielbaren Strompreise jährliche günstigere Ergebnisse von 0,8 bis 1,6 Millionen Schilling errechnet.

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat mitgeteilt, daß sie, abgesehen von der Unwirtschaftlichkeit, die nach ihrer Meinung sich beim elektrischen Betriebe der Linie Wien—Salzburg ergibt, auch deshalb zu dem Schlusse gekommen sei, von dieser Maßnahme derzeit abzusehen, weil sie große Investitionsmittel benötigt, um den Anforderungen des Betriebes gegenwärtig und in nächster Zeit entsprechen zu können. Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen weist mit Recht darauf hin, daß größere Bahnhofumbauten in Graz, Linz und Wels dringend notwendig sind, daß auf vielen Strecken der Oberbau und die Brücken erneuert oder verstärkt werden müssen und daß sie neben Dampflokomotiven eine große Anzahl von Personen- und Güterwagen zu beschaffen hätte. Hinsichtlich dieser Investitionen bemerkt der Minister, daß sie sämtlich mit Ausnahme der Dampflokomotiven, zur Aufrechterhaltung eines ordnungsmäßigen und sicheren Betriebes in gleicher Weise notwendig sind, ob nun der Dampfbetrieb beibehalten oder der elektrische Betrieb eingeführt wird.

Wenn ausgeführt wird, daß nach Einführung des elektrischen Betriebes die inländischen Lokomotivfabriken weniger beschäftigt sein werden, als dies bei Beibehaltung des Dampfbetriebes der Fall ist, so ist dies aus folgendem Grunde unzutreffend. Die Bundesbahnen veranschlagen den

Bedarf an Schnellzugslokomotiven auf der Strecke Wien—Salzburg für die nächsten fünf Jahre knappestens mit 15 Stück, wogegen sie für den elektrischen Betrieb dieser Strecke rund 150 elektrische Lokomotiven für erforderlich erachten. Da der mechanische Teil (Untergestell und Triebwerk) der elektrischen Lokomotiven von Lokomotivfabriken hergestellt wird, sind diese gewiß bei Bestellung von rund 150 elektrischen Lokomotiven stärker beschäftigt als bei der Bestellung der genannten Zahl von Dampflokomotiven.

In dem Investitionsbedarf der Bundesbahnen, der bei den gegenwärtigen Anleiheverhandlungen vertreten wird, sind entsprechende Beträge für alle diese Zwecke neben dem Betrage, der für die Elektrisierung der Linie Wien—Salzburg angesprochen wurde, vorgesehen.

Die Angelegenheit hat auch eine politische Seite. Wir haben in den Nachkriegsjahren die Erfahrung machen müssen, daß sich wiederholt eine sehr bedrohliche Lage dadurch eingestellt hat, daß die Kohlenbelieferung vom Auslande aus verschiedentlichen Gründen unterblieb oder zumindest stockte. Es ist gar nicht ausgeschlossen, daß sich bei irgendwelchen außenpolitischen Verwicklungen oder bei Wirtschafts- beziehungsweise Lohnkämpfen, die Österreich gar nicht, wohl aber unsere Kohlenbezugsländer betreffen, Folgen ergeben, die den Kohlenbezug aus diesen Ländern unmöglich machen.

Wenn man die Auswirkungen des elektrischen Betriebes auf die inländische Volkswirtschaft näher ins Auge faßt, so ist folgendes zu bemerken:

a) Die Schäden, die der Land- und Forstwirtschaft durch den Dampfbetrieb infolge der Verrußung aller Pflanzen entstehen, sind gewiß nicht zu vernachlässigen. Nach Zeitungsnachrichten wurde in Deutschland kürzlich der jährliche Schaden des Dampfbetriebes für Äcker, Fluren und Forste mit 100 Millionen Goldmark eingeschätzt. Auch die beim Dampfbetrieb unvermeidlichen Wald- und Wiesenbrände durch Funkenflug dürfen keineswegs übersehen werden.

b) Sehr bedenklich sind die Rückwirkungen der Einstellung der Elektrisierungsaktion auf die bisher mit diesen Arbeiten beschäftigten Industrien. Bei der bisherigen Elektrisierungsaktion, die allerdings bekanntlich auch den Bau von bahneigenen Kraftwerken in sich schließt, wurden i Jahresdurchschnitt 20 000 bis 30 000 Arbeiter beschäftigt un zwar selbstverständlich nicht nur Arbeiter der Elektr industrie, sondern auch solche des gesamten Bauwesens un der Eisen- und Maschinenindustrie.

Da höchstens 20 % der erforderlichen Rohmaterialien a dem Auslande bezogen werden müssen, wie z. B. Kupfe denn auch die Isolatoren werden zum Teil schon im Inlan erzeugt, wird durch die Elektrisierung der Bahnen auch d inländische Urproduktion außerordentlich gefördert. Es i daher sicher, daß die Einstellung der Elektrisierungsaktio zahlreiche Unternehmungen zwingen wird, mit Arbeiteren lassungen im großen Maße vorzugehen. Was von den A beitern gilt, gilt auch von den Angestellten dieser Industrie

c) Weiter betonte der Minister, daß die Rückwirkunge der Einstellung der Aktion auch auf den Ausbau der i ländischen Wasserkräfte in Betracht zu ziehen sind. D in den ersten Nachkriegsjahren einsetzende und in d letzten Jahren so erfreulich fortgeschrittene Ausbau der i ländischen Wasserkräfte hat infolge des Umstandes, d der Inlandsbedarf in vielen Gebieten bereits ausreiche gedeckt ist, in der letzten Zeit einen gewissen Rückschl erfahren. Es bestehen wohl zahlreiche Planungen über d Ausbau auch großer Gefällstufen, doch ist derzeit nicht m Bestimmtheit abzusehen, wann diese Pläne verwirklic werden können. Soweit bekannt wurde, haben sämtlic Projektanten die Abgabe von Strom für die elektrische Zu förderung der Bundesbahnen in den Kalkul gezogen.

d) In den zahlreichen Eingaben wird mit Recht auf d günstigen Einwirkungen des elektrischen Zugbetriebe auf die Bestrebungen, den Fremdenverkehr zu heben, hi gewiesen.

Aus diesem Grunde schloß sich der Minister dem Antrag den der Berichterstatter gestellt hat, an.

Der Abgeordnete Dr. Ellenbogen kündigte hiera nach längeren Ausführungen den Antrag an, es möge e gemeinsamer Ausschuß der Bundesbahnen und des Ve kehrsausschusses eingesetzt werden, der die Aufgabe h zu einem Kompromiß zu kommen, durch das die Fortsetzu der Elektrisierung gewährleistet wird.

(Schluß folgt.)

Fremdenverkehr und Handelsbilanz in Österreich.

Von Sektionsrat Ingr. Erwin **Deinlein**, Wien.

Die nunmehr vorliegenden Endzahlen der Fremdenverkehrsstatistik und der Handelsbilanz für das Jahr 1926 geben Veranlassung zu näherer Überprüfung des Wertes, der dem Fremdenverkehr vom Standpunkt der österreichischen Volkswirtschaft beizumessen ist. Die Handelsbilanz für das Jahr 1926 war mit 1100 Millionen Schilling passiv. Die Haupteinfuhrposten waren lebende Tiere mit 250, Nahrungsmittel und Getränke mit 745 und mineralische Brennstoffe mit rund 200 Millionen Schilling, also durchaus Gegenstände des Massenverbrauches, der sich kaum mehr erheblich einschränken läßt, denn die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse, in denen der Großteil der Bevölkerung lebt, bestimmen schon selbsttätig eine Höchstgrenze des Verbrauches, die nicht überschritten werden darf. Andererseits ist man sehr energisch bemüht, diese durch die neuen Grenzen bedingten sehr erheblichen Abgänge im Wege der Inlandserzeugung herabzudrücken. So hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft eine neue Aktion eingeleitet, die bezweckt, durch Entwässerung von bisher für den Anbau ungeeignetem Boden neues Ackerland zu gewinnen. Im abgelaufenen Jahr sind auf diese Weise 7500 Hektar in Anbauflächen verwandelt worden, im ganzen sollen 300 000 Hektar in gleicher Art kultiviert werden, von denen ungefähr die Hälfte guter Weizenboden sein wird. Wie groß die dank der Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen erzielten Ersparnisse an Brennstoff sind, erhellt daraus, daß im Jahre 1926 schon 600 Millionen Gesamttonnenkilometer gegen 100 Millionen im Jahre 1923 elektrisch gefahren wurden. Man rechnet jetzt mit einer jährlichen Ersparnis von 130 000 t Normalkohle, was einem Werte von etwa 3 250 000 Schilling entspricht. Die Erscheinung, daß vom Jahre 1920 angefangen bis 1926 — und nach den bisher vorliegenden Zahlen wird es auch 1927 nicht anders sein — die Handelsbilanz durc schnittlich einen Jahresabgang von 1100 Millionen Schilli aufwies, ihr geringstes Defizit im Jahre 1925 noch imm 919 Millionen betrug, somit also eine wenig erfreulic Beständigkeit der Abgangsziffer wahrzunehmen ist, lä auch für die Zukunft bei gleichbleibenden äußeren Vc hältnissen kaum eine erhebliche Senkung des Passivu unter 1 Milliarde Schilling im Jahr erhoffen. Nun ist die österreichische Zahlungsbilanz wesentlich gü stiger als die Handelsbilanz, so daß deren chronisch Defizit an sich noch keinen Anlaß zu Besorgnissen biet Immerhin heischt die Fürsorge für eine gesicherte kü tige Entwicklung der Wirtschaft gerade am Vorabend d Begebung großer Auslandsanleihen Umschau nach weiter Stützung der Zahlungsbilanz zu halten und hierdurch au für die Deckung der aus der passiven Handelsbilanz wachsenden Verpflichtungen zu sorgen.

Aus dieser Erwägung, im Zusammenhange mit der h vorragenden Eignung Österreichs als Reiseland ergibt si die Notwendigkeit einer initiativen Fremdenve kehrspolitik für Österreich. Ehe wir auf das ziffe mäßige Ergebnis der Fremdenverkehrsstatistik für d Jahr 1926 näher eingehen, müssen wir vorausschicken, d dieses Jahr infolge der außergewöhnlich ungünstig Witterung sowohl in der Wintersport- als auch in d Sommersaison und überdies wegen der starken Konkurre durch den gefallenen französischen Franc zu den schle testen Fremdenverkehrsjahren nach dem Kriege zu zähl ist. Trotzdem betrug die Gesamtübernachtung zahl der gemeldeten Fremden 13 815 938, wobei zu l merken ist, daß in der Statistik nur Orte erscheinen, mindestens 500 Fremde oder 3000 Übernachtungen aufz weisen hatten. Von dieser Gesamtziffer entfielen auf Au länder 5 286 840 Übernachtungen. Diese Ziffer ist f

e Beurteilung des volkswirtschaftlichen Erfolges des remdenverkehrs maßgebend. Sie ergibt mit dem durch-hnittlichen Tagesaufwand multipliziert den Brutto-trag, den die Ausländer ins Land gebracht haben. Der urchschnittliche Tagesaufwand ist infolge seiner zahlreichen icht greifbaren Komponenten kaum zu ermitteln, so daß an hierbei nur auf Schätzungen angewiesen ist. Doch ird man ja verschiedene Anhaltspunkte finden können. er Aufwand richtet sich zweifellos nach dem Aufenthalts-rte, er wird in der Großstadt, im mondainen Kurort sehr rheblich höher sein als in der Sommerfrische, im Gebirgsdorf. ann spielt die finanzielle Leistungsfähigkeit des einzelnen, uf die man vielleicht aus der bei der Bahnfahrt benützten agenklasse einen Schluß ziehen kann, eine Rolle, und ndlich wird man auch die Aufenthaltsdauer berücksich-gen müssen, denn je kürzer der Aufenthalt ist, um so öher sind naturgemäß die durchschnittlichen Kosten. iernach ergibt sich nachstehender Versuch einer Be-echnung:

Im Jahre 1926 wurden auf den Österreichischen Bundes-ahnen insgesamt in der I. Klasse 157 000, in der II. Klasse 391 000 und in der III. Klasse 107 909 000 Personen be-ördert. Das Klassenbenützungsverhältnis ist somit 1 : 15 : 66. Man stellt dementsprechend drei Gruppen auf, und war sowohl für Wien als auch für das übrige Gebiet sterreichs und nimmt für diese Gruppen nachstehenden agesverbrauch, der Unterkunft, Verpflegung, Reisekosten, inkäufe, Vergnügungen, Trinkgeld usw. umfaßt, an: In Wien: Gruppe I 150 S, Gruppe II 70 S, Gruppe III 30 S, uswärts: Gruppe I 70 S, Gruppe II 35 S, Gruppe III 20 S.

In Wien sind insgesamt rund 1 734 000, im übrigen Öster-eich rund 3 553 000 Ausländer abgestiegen. Hiernach sind lso einzureihen in Wien: Gruppe I 2979, Gruppe II 44 685, ruppe III 1 686 114, auswärts: Gruppe I 6105, Gruppe II 1 575, Gruppe III 3 455 430 Personen. Diese Zahlen mit len dazugehörigen, oben angeführten Kostenansätzen multi-liziert, ergeben einen Rohertrag von 126 899 295 S, also und 127 Millionen Schilling. Als annähernde Kontrolle ür die angenommenen Ansätze diene nachstehende Auf-tellung für den täglichen Verbrauch eines Reisenden mit näßigen Ansprüchen:

Verpflegung und Unterkunft	12,00 S
150 km Bahnfahrt, III. Kl. SZ.	11,00 S
20 kg Reisegepäck für 150 km	1,60 S
Einkäufe, Theater, Vergnügen	3,00 S
Ausflüge, Führer, Taxen	2,00 S
Trinkgelder	1,40 S
Kleine Ausgaben	2,00 S
zusammen	33,00 S

wobei schon auf die verhältnismäßig geringe durch-schnittliche Aufenthaltsdauer von 4,2 Tage und die hier-durch verursachte Erhöhung des Aufwandes Rücksicht ge-nommen ist. Der für Bahnfahrt ausgeworfene Posten er-scheint angemessen, weil das Gesamterträgnis aus dem Personenverkehr jährlich rund 180 000 000 S beträgt, hier-von entfällt auf die Ausländer, entsprechend dem Verhältnis der Übernachtungszahlen ungefähr ein Drittel, so daß der Anteil für eine Ausländerübernachtung mit 60 000 000 : 5 286 840 = 11,4 anzunehmen ist.

Die ermittelten 127 Millionen Schilling dürfen indes nicht gänzlich als Aktivpost in die Bilanz eingesetzt werden. Wir haben ja gesehen, daß gerade Nahrungs- und Genußmittel und Brennstoffe, also Gegenstände, deren Verbrauch mit zunehmendem Fremdenverkehr wächst, einen Hauptanteil am Passivum der Handelsbilanz haben, ferner ist der Aufwand der Österreicher, die ins Ausland reisen, in Abzug zu bringen. Dazu kommt noch der ins Ausland wandernde Gewinn aus ausländischen Kapitalien, die im österreichischen Fremdenverkehr investiert sind und die Zinsen für Darlehen, die zur Hebung des Fremden-verkehrs im Ausland aufgenommen wurden. Während die letzten Posten glatt abzuziehen sind, ist die Einfuhr der Bedarfsartikel als eine Art Veredelungsprozeß aufzufassen, indem durch die Anziehungskraft von Landschaft und Kulturwerten sowie durch die entsprechenden Einrich-tungen und Anlagen die Auswertung der eingeführten Güter durch den Fremdenverkehr in bedeutend höherem Maße möglich wird, als dies im alltäglichen Verbrauch durch die einheimische Bevölkerung der Fall ist. Dies imaginäre Veredelungsprodukt muß nicht mehr ausgeführt werden, wie dies sonst geschieht, sondern es wird durch die ausländische Kundschaft im Inland an Ort und Stelle verbraucht und dadurch spesenfrei. Aber selbst abgesehen von den eben erwähnten erforderlichen Abstrichen, ist es klar, daß man sich mit dem Verhältnis zwischen Ertrag des Fremdenverkehrs zum Passivum der Handelsbilanz, also rund 127 000 000 : 1 100 000 000, d. i. etwa $^1/_8$ bis $^1/_9$, nicht zufrieden geben kann. Es soll daher im Folgenden untersucht werden, ob und durch welche Mittel es möglich ist, dieses Verhältnis zu verbessern.

Zu diesem Zweck ist eine Vervielfachung des heutigen Fremdenverkehrs notwendig. Die Fremdenverkehrsstatistik weist rund 200 000 Fremdenbetten aus. Somit ist jedes Bett durch Ausländer 5 286 840 : 200 000 = 26,4 Nächte und insgesamt durch 13 384 259 : 200 000 = 66,9 Nächte belegt; das Verhältnis des Winterbelages zum Sommerbelag beträgt rund 1 : 4, so daß also im Sommer schon 54 Nächte besetzt sind, was der normalen Länge der Hochsaison entspricht, mit anderen Worten: bei der vorhandenen Bettenzahl in Österreich in der Hochsaison nicht mehr nennenswert aufnahmefähig, um so weniger, als in der oben ausgewiesenen Gesamtbettenzahl die Betten in den Privatwohnungen (Sommerwohnungen) schon inbegriffen sind. Es ist daher zunächst eine Vergrößerung des Fassungsraumes durch Neu-, Zu- und Aufbauten erforderlich. Andererseits ist durch Investitionen eine Veredelung der Betriebe anzustreben und hierdurch sowohl die Wettbewerbsfähigkeit unabhängig von Konjunkturs- und Witterungsverhältnissen sicherzustellen, als auch die Voraussetzung für den Empfang eines anspruchsvolleren, aber auch zahlungskräftigeren Publikums zu schaffen. Zur Förderung dieses Bestrebens wurde in Österreich bereits im Jahre 1923 ein Bautenbegünstigungsgesetz erlassen, das für die erwähnten Bauten sehr namhafte Steuerbegünstigungen gewährte. Im Jahre 1926 trat statt dessen das Investitionsbegünstigungsgesetz in Kraft, das diese Begünstigungen auch auf Investitionen, also z. B. Einleitung von Warmwasserleitungen, Zentralheizung u. dgl. ausdehnte. Es wurde eben bis Ende 1929 verlängert und ausgebaut. Die Erfolge rechtfertigten diese Maßnahmen, denn die Zunahme der Fremdenbetten betrug in einem Jahre, d. i. von 1925 auf 1926 rund 16 000. Die Gemeinde Wien hat durch die Gewährung eines vierzig- bis fünfzigprozentigen Nachlasses der Fremdenwohnabgabe die Wiener Hoteliers ebenfalls zur Aufwendung wertvermehrender Investitionen veranlaßt. Der hierdurch erreichte Investitionsaufwand, der sich auf zwei Jahre verteilt, wird mit 14 000 000 S angegeben. Eine andere Möglichkeit zur Hebung des österreichischen Fremdenverkehrs liegt in der Belebung der Vorsaison und der Wintersportsaison. Beide sind noch sehr ausbaufähig. Die Vorsaison hat dort Erfolg, wo rechtzeitige und gut geleitete Werbetätigkeit auf anziehungskräftige Preisnachlässe für Unterkunft und Verpflegung hinweisen konnte oder wo etwas besonderes geboten wurde. Beweis für letzteres waren die Wiener Festwochen, die nunmehr eine bleibende Einrichtung zur Belebung Wiens außerhalb der Hauptsaison werden sollen. Ebenso waren die Bemühungen Wien eine Stellung als Kongreßstadt zu verschaffen von großem Erfolg begleitet. Was Fremdenverkehr und Ausländerbesuch betrifft, ist Wien heute die zweite Stadt Europas. Sehr vorteilhaft für die Vorsaison machten sich auch die an vielen Orten neu angelegten Strandbäder geltend. Da zudem in diesem Jahre die Schulferien vom 15. Juli auf den 1. Juli vorverlegt wurden, ist auch hierdurch eine Verschiebung der Reisezeit zugunsten der Vorsaison gegeben.

Der Siegeszug des Wintersportes hat auch die Entwicklung der Wintersaison in Österreich, das hierfür eine so hervorragende natürliche Eignung besitzt, sehr günstig beeinflußt und bereits an vielen Orten die „zweite Saison" geschaffen. Dazu kommt die Erbauung einer ganzen Reihe von Seilschwebebahnen — im heurigen Winter werden schon sieben in Betrieb stehen — die hochgelegene Skigelände erschließen und dem Wintersportler unabhängig von der Wetterlage beständigere Schneeverhältnisse als in den Talorten sichern. Selbstverständlich ist man auch eifrig darauf bedacht, die Zahl der heizbaren Zimmer zu vermehren, zeitgemäße sportliche Anlagen zu schaffen und für gesellschaftliche Unterhaltung zu sorgen, um den Wintergästen den Aufenthalt möglichst angenehm zu machen.

Ja, große Bäder, wie z. B. Badgastein und Hofgastein haben sich auch auf Winterbadekuren eingerichtet, woran man vordem nicht gedacht hätte. Eine große Rolle spielen auch die wintersportlichen Wettbewerbe, die das Bundesministerium für Handel und Verkehr durch wertvolle Staatspreise zu fördern trachtet.

Daß es in Österreich nicht nur eine Wintersaison im Zeichen des Ski gibt, sondern auch eine sehr ereignisreiche, auf dem Gebiete der Kunst, der Musik, der Ballfeste und des Theaters, dafür bürgt schon der Name seiner Hauptstadt.

Nach den bisher bekannten Ergebnissen des heurigen Sommers kann man eine Steigerung der Besuchszahlen gegenüber dem Vorjahre mit 20 % wohl annehmen, so daß die Übernachtungszahl der Ausländer für 1927 schon übe 6 Millionen betragen dürfte. Der Wetteifer der amtliche und der beteiligten privaten Stellen zur Förderung d Fremdenverkehrs beizutragen wird zweifellos eine tra fähige Grundlage für den weiteren Aufschwung bilde für den viele Anzeichen vorhanden sind. Voraussetzun ist weiter, daß die dermaligen für Österreich günstige äußeren Verhältnisse nicht in das Gegenteil umschlage Die im Vorstehenden dargelegten Maßnahmen zur Hebun des österreichischen Fremdenverkehrs rechtfertigten d Annahme eines weiteren jährlichen Zuwachses von 10 % so daß im Jahr 1932 der doppelte Erfolg des Jahres 192 zu erwarten ist, wodurch ungefähr ein Viertel des Defizit der Handelsbilanz gedeckt sein wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Die auf den 1. Oktober 1928 festgesetzte Einführung der neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr hat das Reichsverkehrsministerium veranlaßt, einen Entwurf zu einer neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung aufzustellen. Dieser Entwurf ist vor einiger Zeit fertiggestellt und den wirtschaftlichen Spitzenverbänden zur Stellungnahme übergeben worden; Anfang März soll er mit dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats beraten und sodann dem Reichsrat vorgelegt werden. In einer der nächsten Nummern dieser Zeitung werden die Grundzüge des Entwurfs kurz dargelegt werden.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Dezember 1927. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr nahm wie alljährlich auch im Dezember 1927 ab, jedoch nicht in demselben Umfange wie im Jahre 1926. Die Zuckerrübenverarbeitung ging im Monat Dezember zu Ende, die großen Erntetransporte hörten auf, viele kälteempfindliche Güter konnten nicht befördert werden. Im Dezember 1927 wirkte außerdem der anhaltend starke Frost lähmend auf die gesamte Bautätigkeit ein. Der Rückgang im Versand von Baustoffen aller Art konnte nicht ausgeglichen werden durch die Transporte, die der Reichsbahn durch Einstellung oder Behinderung der Fluß- und Kanalschiffahrt in allen deutschen Stromgebieten infolge der Witterungseinflüsse und durch den Schifferstreik auf dem Dortmund-Emskanal zufielen. Die Witterungsverhältnisse trugen dazu bei, daß der Kraftwagen nicht in dem sonst üblichen Maße Frachten an sich ziehen konnte. Das Stilliegen der Elbeflußschiffahrt brachte einen sehr starken Zulauf an Transporten für die Hamburger Hafenbahnhöfe. Die gegenüber 1913 um 50 % angewachsene Hafenzufuhr betrug 35 743 Wagen (Dezember 1926 36 697).

Im Dezember waren nur 3 811 313 Wagen für den Versand von Gütern zu stellen gegen 4 156 142 Wagen im November. Die Wagenstellung nahm also um 344 829 Wagen oder 8,32 % gegen den Vormonat ab. Der Wagenraum für die Versandgüter konnte ohne Schwierigkeiten und im allgemeinen rechtzeitig vorgehalten werden. Frost und Schnee führten allerdings vorübergehend in einzelnen Verkehrsverbindungen zu geringen Verzögerungen und Schwierigkeiten, im allgemeinen konnten jedoch die Transporte pünktlich befördert werden.

Sehr lebhaft entwickelte sich der Expreßgutverkehr. Durch Einlegung von Expreßgutzügen und Bildung besonderer Kurswagen während der stärksten Verkehrszeit vor Weihnachten gelang es, den außerordentlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Zur pünktlichen Bedienung des starken Weihnachts-Eilgutverkehrs waren umfangreiche Maßnahmen getroffen worden, die sich als zweckmäßig erwiesen haben. Eilgüterzüge wurden nach Bedarf eingelegt. Allein aus dem Bezirk Halle heraus wurden täglich sieben neue Eilgüterzüge vom Monatsanfang bis zum 24. Dezember gefahren. Der Frachtstückgutverkehr flaute i Monat Dezember ab.

Der Kohlenversand aus den größeren Kohle gebieten war infolge guten Absatzes für Hausbrand un Industrie den ganzen Monat über zufriedenstellend. I folge der Mehrtransporte, die der Eisenbahn zufielen, we die Schiffahrt auch für diese Transporte ausfiel, überstie er sogar noch den Versand im November.

Zur Verladung wurden gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrhei Braunkohlengebi
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Dezember 1927	769 703	148 627	273 887	98 946	104 4
November 1927	735 921	147 894	275 681	101 246	103 9
Dezember 1926	824 020	140 017	264 091	106 409	101 5

Die Einfuhr von Erz über den Bezirk Trier, die in gesamt 120 Züge betrug, steigerte sich gegen Novembe um 32 Züge.

Der Versand künstlicher Düngemittel wa lebhaft, besonders, weil der Auslandsabsatz wieder stärke stieg. Während im November 40 833 Wagen zur Verladun von künstlichen Düngemitteln gestellt werden mußte wurden im Dezember 55 120 Wagen benötigt, d. s. 13 28 Wagen = 35 % mehr.

Der anhaltende Frost verhinderte einen stärkeren Ve sand von Kartoffeln. Es wurden für diese Zweck nur 4804 Wagen, also 12 609 Wagen weniger als im Vo monat gestellt.

Die Rübenverarbeitung ist beendet. Da u dort konnte die Ernte nicht in vollem Umfange verarbeit werden, weil die Rüben im Boden festgefroren waren. I wurden für Rüben und Rübenschnitzel im Dezember no 111 336 Wagen gestellt, im November dagegen 377 0 Wagen.

Für den Versand von Zucker, der naturgemäß z rückging, wurden 19 743 Wagen gestellt gegen 29 575 Wag im Vormonat.

Die Beförderung von Baustoffen, auch Erden u Steinen, ging erheblich zurück, da, wie schon hervo gehoben, Frost und Schnee die Fortsetzung jeder Ba tätigkeit verhinderten. Für Zement wurden beispiel weise nur 16 459 Wagen, also fast 50 % weniger als i Vormonat gestellt.

Unter dem Einfluß der Witterung litt der Fisch fang, wenn auch erfahrungsgemäß die Nachfrage na frischen Seefischen im Dezember geringer ist. In d wichtigsten Fischereihäfen Bremerhaven und Wesermün wurden im Dezember 198 748 Zentner (195 589 im N vember) angebracht. Abgefahren wurden 187 Fischzü (200 im Vormonat), mit Zugang von Cuxhaven 218 (223 i Vormonat).

Der Personenverkehr zeigte das übliche Bi des letzten Jahresmonats: An den Werktagen schwac Sonntags eine starke Belebung vor allem des Nahverkeh an den Tagen vor und nach dem Weihnachtsfest ein l trächtlicher Fernverkehr. Dieser blieb in den meist Teilen des Netzes wenig hinter dem des Vorjahres zurüc in einigen Bezirken hob er sich über 1926, so beispie weise in dem Verkehr von Berlin um etwa 8 %. Um d pünktlichen Lauf der Reisezüge nicht zu beeinträchtige

urde auf einer Anzahl wichtiger Fernverbindungs-recken (z. B. Berlin—Köln, Leipzig—Hamm, Köln—Ulm nd umgekehrt) die bis Weihnachten sehr umfangreiche Expreßgutbeförderung den Reisezügen abgenommen und esonderen, mit hohen Geschwindigkeiten verkehrenden Expreßgüterzügen zugewiesen. Die Bewältigung des Fest-erkehrs erforderte auch die Einlegung einer großen Zahl on Sonderzügen sowie von Vor- und Nachzügen. Ins-esamt wurden im Dezember 2670 überplanmäßige Per-onenzüge gefahren (November 1927 869 Züge, Dezember 926 2158 Züge), davon 16 für die Besatzung im Rheinland.

Die außerordentliche Kälte zu Anfang der zweiten lonatshälfte führte in Verbindung mit heftigen Schnee-ällen in einigen Bezirken zu Schwierigkeiten im Zug-ienst, die namentlich im Bezirk der Reichsbahndirektion)resden infolge Schneeverwehungen an zahlreichen Strek-en und bei besonders starker Kälte (bis — 32°) mehrere 'age größeren Umfang annahmen. Personal- und Loko-notivaushilfen benachbarter Bezirke erleichterten die Lage, ie durch verstärkte Sonntagsarbeit und durch das bald intretende Tauwetter in kurzer Frist völlige Ent-pannung erfuhr.

Die Entwicklung des Betriebes wird durch olgende Zahlen allgemein gekennzeichnet:

Geleistete Zugkilometer	November 1927	Oktober 1927
a) Personenverkehr	30 008 000	31 273 000
b) Güterverkehr	20 379 000	20 963 000
c) Dienstzüge	430 000	467 000
zusammen	50 817 000	52 703 000
Wagenachskilometer:		
a) Personenverkehr	774 341 000	829 218 000
b) Güterverkehr	1 596 922 000	1 686 262 000
c) Dienstzüge	7 433 000	8 243 000
zusammen	2 378 696 000	2 523 723 000

Leistungen einiger Haupt-rangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt):

	Dezember 1927	November 1927
in Hamm	6 900 Wagen	7 300 Wagen
in Mannheim	5 500 „	5 600 „
in Wustermark	4 200 „	4 400 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	2 020 „	470 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	49 000 „	27 600 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	8 260 „	6 000 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Im Dezember wurden die Ausnahmetarife 1g, 1r, 5m, 71, 172 des Reichsbahn-Gütertarifs und der Ausnahmetarif 75 gegen Widerruf eingeführt.

In den bestehenden Ausnahmetarifen traten folgende Änderungen von allgemeinem Interesse ein:

Die Frachten der Seehafenausnahmetarife AT. 36 (Bier), AT. 38 (Felle und Häute), AT. 49 (Glas und Glaswaren), AT. 53 (Garne und Gewebe), AT. 58 (Reis), AT. 59 (Bleiglätte usw.), AT. 60 (bestimmte Holzwaren), AT. 99 (Bananen), AT. 122 (Kaffee), AT. 141 (Kraftwagen) und AT. 143 (Apfelsinen usw.) wurden den Änderungen der Wettbewerbslage angepaßt und damit vielfach weiter ermäßigt, ebenso die Frachten des AT. 61 (Tonwaren), in den der nunmehr aufgehobene AT. 33a (Porzellan-, Ton- und Steatitwaren) eingearbeitet worden ist. Die Warenverzeichnisse des AT. 20 (Schiffsbaueisen) und die AT. 35 (Eisen und Stahl usw.) sowie 49 und 160 (Glas und Glaswaren) wurden erweitert. AT. 166 für Alaune und schwefelsaure Tonerde zur Ausfuhr über die trockene Grenze wurde auf 5- und 10 t-Sendungen ausgedehnt. Die Geltungsdauer zahlreicher zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert. AT. 132 für Tabakstaub wurde aufgehoben, da Tabakabfall inzwischen in die Gütereinteilung des Normaltarifs einbezogen worden ist.

III. Finanzen. Im Monat November 1927 sind folgende Betriebsergebnisse erzielt worden:

I. Einnahmen:

1. Personen- und Gepäckverkehr	98 122 000 RM
2. Güterverkehr	283 910 000 „
3. Sonstige Einnahmen	39 937 000 „
zusammen	421 969 000 RM

II. Ausgaben:

1. Für Betrieb und Unterhaltung:	
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	189 122 000 RM
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	116 138 000 „
zusammen	305 260 000 RM
2. Für Erneuerung der Reichsbahnanlagen	59 724 000 „
zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	364 984 000 RM
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	54 990 000 „
4. Feste Lasten:	
Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 439 000 „
Rückstellung für Vorzugsdividende	3 700 000 „
Insgesamt	432 113 000 RM

Die Mehrausgabe wurde aus der im Geschäftsjahr hierfür angesammelten „allgemeinen Rückstellung" gedeckt.

Im November 1927 gestaltete sich der Güterverkehr weiterhin lebhaft, flaute aber in der zweiten Monatshälfte mit Beginn des Frostes merklich ab. Da auch der Personenverkehr entsprechend der Jahreszeit schwach war, blieben die Gesamteinnahmen um 33 Mill. RM hinter dem Vormonat zurück.

An den Generalagenten wurde die für November fällige Rate für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen rechtzeitig gezahlt.

Die erforderlichen Rückstellungen für die gesetzliche Ausgleichsrücklage und für die Vorzugsdividende sind neben den laufenden Ausgabeverpflichtungen vorgesehen worden. Für werbende Anlagen (Anlagezuwachs) wurden weitere 51,5 Mill. RM aufgewendet, die zunächst aus den für andere Zwecke vorgesehenen Rückstellungen und aus dem Vortrage aus 1926 gedeckt werden mußten. Die Beförderungssteuer für Oktober ist am Fälligkeitstage abgeführt worden.

IV. Personalfragen. Der Personalstand betrug:

im Oktober	660 892 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	67 909 „
zusammen	728 801 Köpfe
im November	656 141 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	56 229 „
zusammen	712 370 Köpfe

Die Verminderung im November gegen den Vormonat ist in der Hauptsache auf Verkehrsrückgang und auf Entlassung von Zeitarbeitern infolge Einschränkung der Bautätigkeit bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

Die für die Monate Oktober und November gewährten Vorschüsse auf die Besoldungsneuregelung wurden in gleicher Höhe auch im Dezember gezahlt. Der Entwurf der neuen Besoldungsordnung für die Reichsbahnbeamten wurde im Laufe des Dezember bekanntgegeben. Die sich für das Vierteljahr Oktober/Dezember gegenüber den bisherigen Bezügen einschließlich der Vorschüsse ergebenden Unterschiedsbeträge wurden den aktiven Beamten noch vor Weihnachten ausgezahlt. Wo infolge des Abbaus der örtlichen Sonderzuschläge eine Nachzahlung nicht mehr in Frage kam, wurden auf die für Januar 1928 in Aussicht genommene Zahlung von Abfindungsbeträgen Vorschüsse bis zu 40 RM gewährt. Den Wartegeld-, Ruhegehaltsempfängern und Hinterbliebenen wurde vor Weihnachten wieder ein Vorschuß in der bisherigen Höhe gezahlt, weil ihre Bezüge nach den neuen Grundsätzen noch nicht umgerechnet werden konnten. Die endgültige Fassung der neuen Besoldungsordnung für die Reichsbahnbeamten ist im Januar 1928 veröffentlicht worden.

Die Verhandlungen mit den Tarifgewerkschaften über Ortslohnzulagen zum Zwecke des Angleichs der Löhne der Reichsbahnarbeiter an die Löhne der Arbeiter der vergleichbaren Industrien wurden am 8. Dezember fortgesetzt. Sie führten am 19. Dezember zu einer Einigung. Verbessert wurden in 29 Direktionsbezirken die Löhne von insgesamt etwa 205 000 Arbeitern um durchschnittlich 2 Rpf je Stunde durch Erhöhung bestehender und Einführung neuer Ortslohnzulagen. Beteiligt waren dabei beispielsweise die Arbeiter der Dienstorte Groß-Berlin, Groß-Hamburg, der Industriegebiete von Sachsen, West- und Süddeutschland.

Zur Unterstützung der Alt- und Übergangsrentner der Reichsbahnarbeiter-Pensionskassen — Abt. B — wurden für das Rechnungsjahr 1928 3,1 Mill. RM bereitgestellt.

— **Der elektrische Betrieb auf der Strecke Breslau—Königszelt** wird am 28. Januar aufgenommen werden. Damit wird die Eisenbahnlinie von Breslau (Freiburger Bahnhof) ins schlesische Gebirge vollständig elektrisiert sein. Es bedeutet dies für die meisten Züge eine Verkürzung der Fahrzeit.

— **Kohlenstaub-Lokomotiven.** In der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft gab Regierungsbaurat a. D. Kleinow, Direktor der AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf, in seinem Vortrage „Die AEG-Kohlenstaub-Lokomotive" einen interessanten Überblick zu den vielen Bemühungen, die erforderlich waren, um für die den Versuchen zugrunde gelegte Güterzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn Gattung G 8² eine der Rostfeuerung gleichwertige Kohlenstaubfeuerung zu schaffen. Die Schwierigkeit liegt in dem beengten Feuerraum der Feuerbüchse, der, um die bei Rostfeuerung mit guter Lokomotivkohle übliche Verdampfung wie vorliegendenfalls 45 kg/qmh Heizfläche im Dauerbetrieb (3 h ununterbrochen) und 60 kg/qmh Heizfläche im Höchstfalle zu erreichen, sehr hoch mit 1 200 000 bis 1 800 000 kcal/cbm und Stunde, d. i. das zehnfache des bei ortsfesten Kohlenstaubanlagen bisher üblichen Betrages belastet werden muß. Um derartige Belastungen zu ermöglichen, muß aber ein gewisser Raum und Brennzeit vorhanden sein. Da ersterer gegeben ist, so muß die Brennzeit durch besondere Maßnahmen für energische Zündung, schnelle und intensive Verbrennung der Staubteilchen möglichst abgekürzt werden. Somit ist von besonderer Wichtigkeit die Art der Einführung des Staubes in die Brennkammer, seine Durchmischung mit der angewärmten Verbrennungsluft und die Beherrschung der sich bei der Verbrennung bildenden Asche.

Der AEG gelang es schließlich, die Feuerung derart auszubilden, daß beim G 8²-Kessel die geforderten Leistungen bei der Verbrennung von Braunkohlenstaub mit Sicherheit erzielt und eine Kohlenersparnis, bezogen auf Wärmeeinheiten von über 20 % gegenüber der Rostfeuerung mit Steinkohle erreicht wurden. Sie erhielt daraufhin von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 11. Oktober 1926 den Auftrag auf zwei Heißdampf-Güterzug-Lokomotiven der Bauart G 8². Die Lokomotiven haben bereits fahrplanmäßige Güterzüge auf der Strecke Pankow—Heinersdorf—Löwenberg—Fürstenberg—Mecklenburg-Strelitz im Vorspann befördert und bis heute insgesamt 30 Lastfahrten ausgeführt, ohne daß auf die Zuglokomotiven zurückgegriffen werden mußte. Hierbei sind von der Kohlenstaub-Lokomotive häufig Lasten von 1415 t geschleppt worden, welche die auf der Strecke für die Zuglokomotive der Gattung G 10 vorgeschriebene Höchstbelastung um 30 % übersteigt. Auf den Fahrten wurde abwechselnd Braun- und Steinkohlenstaub ohne Anstände verbrannt. Den Anforderungen an den Dampfbedarf konnte spielend zur Verwunderung des Lokomotivpersonals nachgekommen werden.

Zur wirtschaftlichen Beurteilung der Kohlenstaub-Lokomotiv-Feuerung wurde auf die Verwendungsmöglichkeit billiger Abfallkohle, Torfs und Braunkohle hingewiesen. Letztere ist im rohen Zustande für den Lokomotivrost unbrauchbar aber für Staubfeuerungen wegen ihres hohen Gehaltes an flüchtigen Bestandteilen gerade ein besonders hochwertiger Brennstoff. An Hand einer Wirtschaftlichkeitsberechnung für die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geplanten Einführung der Kohlenstaub-Lokomotive im mitteldeutschen Braunkohlengebiet wurde dargetan, daß bei einem Betrieb mit 100 Kohlenstaub-Lokomotiven der Bauart G 8², auf bestimmten Strecken im Bezirk Halle der jährliche Kostenaufwand für Brennstoff sich von 3 820 000 auf 1 850 000 RM erniedrigen würde. Die jährliche Ersparnis an Brennstoffkosten in Höhe von 1 970 000 RM würde es ermöglichen, die Aufwendungen für den Umbau der normalen G 8²-Lokomotiven und für die Anlage der erforderlichen Bekohlungsstationen und Kohlenwagen in 2½ Jahren vollständig abzuschreiben, so daß dann ein jährlicher Gewinn von rund 2 000 000 RM verbliebe.

In der Aussprache wurden Mitteilungen über die Ergebnisse der Studiengesellschaft zum Bau von Kohlenstaub-Lokomotiven, an der neben fünf deutschen großen Lokomotivfabriken, der Mitteldeutsche Braunkohlen-Industrieverein und die Braunkohlen-Syndikate beteiligt sind, gemacht, nach denen es durch geeignete Brenneranordnung und tunlichste Ausnutzung der strahlenden Wärme im Verbrennungsraum gelungen ist, sogar dessen Belastung bis auf nahezu drei Mill. kcal/cbm und Stunde zu steigern, wobei sich die Dampferzeugung zu 94 kg/qm Heizfläche bei einem Kesselwirkungsgrad von 64,8 % ergab. Mit der Feuerung werden einige Reichsbahn-Güterzuglokomotiven ausgestattet, eine D-Naßdampf-Tenderlokomotive befindet sich auf einer rheinischen Grube in Betrieb.

Abschließend wies noch Reichsbahnrat Dr. Landsberg auf die zu erwartende Veränderung in der Kohlenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn hin, welche die Elektrisierung süddeutscher Fernstrecken, die in der Hauptsache auf den Ausbau der Wasserkräfte zur Elektrizitätserzeugung erfolgt, die der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen und die Einführung der Kohlenstaub-Lokomotiven im mitteldeutschen Braunkohlengebiet zur Folge haben wird. Der Minderbedarf an Steinkohlen hierdurch wird auf etwa 1,95 Mill. Tonnen, mehr als 15 % des bisherigen Bedarfs, geschätzt. Przygode.

— **Berlin—Ägypten.** Wie das Mitteleuropäische Reisebüro mitteilt, wird hinsichtlich der Landverbindung Berlin—Ägypten insofern vom Februar ab eine Veränderung eintreten, als direkter Anschluß von Berlin über Budapest—Stambul—Haidar Pascha—Aleppo—Tripoli künftig nicht zweimal wöchentlich (statt bisher viermal wöchentlich) vorhanden sein wird. Kürzeste Verbindung besteht demnach von Berlin aus am Donnerstag und Montag, und zwar nach folgendem Fahrplan: ab Berlin (Friedr.) 13.22, an Budapest 9.40, an Stambul 18.38, ab Haidar Pascha 9.. (Dienstag und Freitag), an Tripoli 16.30 (Mittwoch und Sonntag), an Cairo 22.30 (Dienstag und Freitag).

— **Die Verwaltungsakademie Berlin** veranstaltet vom 5. bis 10. März d. J. für die außerhalb Berlins beamteten Hörer der Reichsbahn die vierte Kursuswoche im systematischen Aufbau. Sie ist die Fortsetzung eines Ferienkursus, der in einem auf drei Jahre verteilten Studiengang von insgesamt sechs Wochen die Staats-, Wirtschafts-, Rechts- und Fachwissenschaft in systematischer Zusammenfassung behandelt. In diesen, im Frühjahr und Herbst jeden Jahres stattfindenden Kursuswochen, wird der Lehrstoff von ersten Lehrkräften dergestalt vorgetragen, daß vom Einfachen zum Schwierigen ein allmählicher Anstieg erfolgt. Da sich diese Ferienkurse in gleichem Aufbau regelmäßig wiederholen, kann ein Studium in jeder Kurswoche begonnen werden.

Für die Frühjahrswoche 1928 sind folgende Vorlesungen vorgesehen:

1. Poetzsch-Heffter, Dr., Ministerialdirektor, Staatsrecht (8 Stunden), 2. Volkmar, Dr., Geh. Regierungsrat, Übungen im BGB. (6 Stunden), 3. Hülse, Rechtsanwalt, Handelsrecht (12 Stunden), 4. Leibbrand, Reichsbahndirektor, Eisenbahnbetriebswissenschaft (vier Stunden).

Alles Nähere über Zulassung, Gebühren, Unterkunft, Verpflegung usw. ist aus dem Kursusplan zu ersehen, der gegen Einsendung eines Freiumschlags kostenlos zugesandt wird. Anfragen sind an das Sekretariat der Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51, zu richten.

— **Mitteleuropäisches Reisebüro.** Aus dem neu erschienenen Vertreterverzeichnis dieses Reisebüros ist zu entnehmen, daß die Zahl der MER-Vertretungen im

and auf 211 Ausgabestellen, im Ausland auf 612 Agenturen – gegen 501 im Vorjahre — angewachsen ist. Eigene MER-Büros unterhält das MER in Berlin (Potsdamer Bahnhof, Bahnhof Friedrichstraße und Unter den Linden), in Frankfurt (Main) Hauptbahnhof und Kaiserstr. 17 und Köln a. Rh. (Domkloster 3).

— **Ein Neunzigjähriger.** In diesen Tagen hat ein Mann sein 90. Lebensjahr vollendet, der damit als einer der ältesten höheren Eisenbahnbeamten bezeichnet werden kann. Oberbaurat Hugo van den Bergh feierte seinen Ehrentag im Kreise seiner Kinder und Enkel in voller geistiger und körperlicher Frische und Rüstigkeit, wovon dessen Bild Zeugnis ablegen kann. Als schönste Auszeichnung erhielt er zu diesem Tage ein Glückwunschschreiben vom Reichspräsidenten Hindenburg nebst Bildnis mit eigenhändiger Unterschrift, desgleichen ein Schreiben vom Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft.

Van den Bergh wurde in Koblenz 1837 geboren. Mitten aus den Vorbereitungen zur Baumeisterprüfung durch den Ausbruch des Krieges 1866 herausgerissen, nahm er als Frontsoldat an diesem teil und konnte infolgedessen erst 1867 zum Baumeister ernannt werden. Im Kriege 1870/71 konnte er seine Kenntnisse als Eisenbahner verwerten, da er zur Feld-Eisenbahn-Formation einberufen wurde, wobei er sich das Eiserne Kreuz erwarb. Seine dienstliche Tätigkeit führte ihn nacheinander nach Breslau, Wesel, Straßburg, St. Wendel, Barby (Bau der Elbebrücke), Berlin, Münster, Harburg (Elbe) und zuletzt als Oberbaurat nach Elberfeld. 1903 trat er in den wohlverdienten Ruhestand und verlebte die folgenden 24 Jahre in Weißer Hirsch bei Dresden.

Wir wollen dem Jubilar wünschen, daß ihm noch ein weiterer schöner Lebensabend beschieden sein möge in gleicher Frische wie bisher.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Die Reichsbahnräte Reuschle, bisher bei der Reichsbahndirektion Mainz, zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Knopf, bisher Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Goldap, zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Zwach, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Stendal, zur Reichsbahndirektion Hannover, Hugo Groh, bisher beim Reichsbahn-Bauamt Dresden 1, zum Reichsbahn-Neubauamt Dresden-Altstadt, Fritz Kraner, bisher bei der Reichsbahn-Betriebsdirektion Zwickau (Sa.), als Vorstand zum Reichsbahn-Neubauamt Glashütte, Dr. Ing. Fritz Fischer, bisher Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts für den elektrischen Eisenbahnbetrieb in Landshut, zur Reichsbahndirektion Augsburg und Rudolf Holzapfel, bisher bei der Reichsbahndirektion Regensburg, als Vorstand zum Reichsbahn-Neubauamt für den elektrischen Eisenbahnbetrieb in Landshut sowie der Reichsbahnbaumeister Schau, bisher bei der Reichsbahndirektion Oppeln, zur Reichsbahndirektion Halle (Saale).

Überwiesen ist Reichsbahnamtman Rödenbeck, bisher beurlaubt, dem Reichsbahn-Zentralamt in Berlin.

Gestorben sind Reichsbahndirektor Trampedach, Mitglied der Hauptverwaltung in Berlin, Vizepräsident Melchers bei der Reichsbahndirektion Münster (Westf.), die Reichsbahnräte Max Säufferer bei der Reichsbahndirektion Trier und Friedrich Gaerth bei der Reichsbahndirektion Regensburg, sowie die Reichsbahnamtmänner Franz Amann, Vorstand der Bahnstation Landshut, Drawe, Betriebsingenieur beim Reichsbahn-Betriebsamt Magdeburg 2, und Beuse, Vorstand der Güterabfertigung in Osnabrück.

Österreich.

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Am 14. Januar trat ein Ministerausschuß, bestehend aus dem Bundeskanzler Seipel und den Bundesministern Dr. Kienböck und Dr. Schürff, mit dem Präsidenten der Verwaltungskommission der Bundesbahnen Dr. Günther zusammen. Gegenstand der Beratung war die Durchführung der Entschließung des Verkehrsausschusses, durch welche die Bundesregierung aufgefordert wurde, Sachverständigengutachten über die Frage der Elektrisierung der Bundesbahnen einzuholen. Es wurde vereinbart, zunächst den Umkreis jener Fragen technisch-wirtschaftlicher Natur festzustellen, die den Sachverständigen zur Beantwortung vorgelegt werden sollen. Sobald dies geschehen ist, wird der Ministerausschuß dem Ministerrat Bericht erstatten, der im Rahmen der erwähnten Entschließung das Entsprechende wegen der Auswahl der Sachverständigen veranlassen wird.

— **Verkehrsverbesserungen mit dem Balkan.** In der am 11. und 12. Januar d. J. in Brüssel stattgefundenen internationalen Fahrplankonferenz wurde auf Antrag einer neuen durchlaufenden Schnellzugverbindung London—Ostende—Wien—Konstantinopel beraten. Diese Verhandlungen haben ein für Österreich recht erfreuliches Ergebnis gezeitigt: Vom 15. Mai d. J. angefangen wird ein Schlafwagen des dreimal wöchentlich verkehrenden Ostendeexpreßzuges von Budapest-Westbahnhof mit einem neuen Zuge über Belgrad nach Nisch und von da mit dem Simplonexpreßzug nach Konstantinopel verkehren. Dieser Schlafwagen führt im Ostendeexpreß bis Budapest nur 1. Klasse, an der Strecke Budapest—Konstantinopel jedoch 1. und auch 2. Klasse. Mit dem gleichen neuen Zug wird ab Budapest bis Nisch auch ein Schlafwagen Berlin—Prag—Athen geführt werden. Der Orient- und der Ostendeexpreßzug, die bisher nur noch nach Bukarest verkehrten, werden daher wie vor dem Kriege wieder unmittelbare Fortsetzung nach Konstantinopel finden, wozu sich jetzt auch die Verbindung nach Athen gesellt, die früher nicht bestand. Da man bei Fahrt mit dem Ostendeexpreßzug erst um 14 Uhr 45 Min. von London abreist, während man London bereits um 11 Uhr verlassen muß, wenn man ab Paris den Simplonexpreß benutzen will, ist die Benutzung des um 350 km kürzeren Reiseweges von London über Wien nach dem Balkan von besonderem Vorteil, zumal man in Belgrad und in allen anderen serbischen Stationen außerdem um volle drei Stunden früher ankommt. Die gleichen Fahrzeitverkürzungen ergeben sich natürlich auch in umgekehrter Richtung. Aber auch für die Reise mit dem Orientexpreß, der von Paris fast zur gleichen Stunde wie der Simplonexpreß abfährt, ergeben sich für den Verkehr nach Südslawien und darüber hinaus namhafte Vorteile, ganz abgesehen davon, daß durch den Orientexpreßzug nunmehr auch die wichtigen süddeutschen Großstädte in den Balkanverkehr einbezogen werden. Für den Verkehr von Wien bzw. Berlin nach dem Balkan an jenen Tagen, an denen der Ostende-Orient-Expreß nicht verkehrt, ist durch viermal wöchentliche Führung eines Schlafwagens Wien—Athen (Wien-Ostbahnhof ab 16 Uhr 45 Min., an 11 Uhr 55 Min.) und Berlin—Breslau—Budapest—Konstantinopel vorgesorgt worden, die ab Belgrad mit demselben Schnellzuge verkehren, der in Nisch an den Simplonexpreß

anschließt. Auch die bisherige Schlafwagenverbindung Ostende—Wien—Konstantinopel in den österreichischen Zügen D 54/D 9 und D 10/D 55 bleibt aufrecht, die auf dem Balkan im sogenannten direkten Orientzug verkehrt, weil sie für den Zwischenverkehr auch weiterhin benötigt wird. Die Fahrordnung dieses Direkt-Orient wurde zugleich derart verbessert, daß die Ankunft in Konstantinopel statt um 18 Uhr 38 Min. abends bereits um 9 Uhr 50 Min. vormittags und die Abfahrt von Konstantinopel statt 8 Uhr 15 Min. vormittags erst um 18 Uhr 30 Min. abends erfolgen wird. Mit dem Inkrafttreten der neuen Verbindungen wird Wien wieder die Stellung im Durchgangsverkehr nach und vom Balkan einnehmen, die es vor dem Kriege besaß.

— **Seilschwebebahnen.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat die Genehmigung zu technischen Vorarbeiten für eine Seilschwebebahn von Ehrwald zum Seebensee neuerlich und für eine Seilschwebebahn von Parsch bei Salzburg auf den Gaisberg erteilt.

— **Die großen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr.** Auf Einladung der Messe-A. G. fanden sich kürzlich Vertreter der in- und ausländischen Presse im Sitzungssaale der Gesellschaft ein, bei welcher Gelegenheit Generaldirektor Müller und Regierungsrat Gerenyi den Zweck der Ausstellung, die im Rahmen der Wiener internationalen Messe vom 2. bis 9. September 1928 stattfinden wird, eingehend erläuterten. Regierungsrat Gerenyi erwähnt u. a.: Die Veränderungen, welche die Landkarte Europas durch die Friedensverträge von Saint-Germain und Trianon erfuhr, haben zur Folge gehabt, daß die Verbindungen großer wirtschaftlicher Gebiete in Mitteleuropa von ihren bisherigen Seehäfen abgeschnitten worden sind, weshalb neuentstandene Staaten darauf angewiesen sind, für ihre Ein- und Ausfuhr ausländische Hafenplätze in Anspruch zu nehmen. Anderseits sind wieder bedeutende Seehäfen durch die mit der Schaffung neuer Staaten zusammenhängende Aufrichtung von Zollschranken eines Großteiles ihres bisherigen Hinterlandes beraubt worden, wodurch der Wettbewerb mit anderen großen Plätzen gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend verschärft wurde. Regierungsrat Gerenyi faßte die praktischen Ziele der Ausstellung in folgende drei Punkte zusammen: 1. Eine direkte, rein praktische Werbeaktion aller am mitteleuropäischen Verkehr beteiligten Häfen im geographischen Mittelpunkt dieser Länder durch Übersicht und Darstellung ihrer Leistungsfähigkeit, ihrer Einrichtungen, der von ihnen regelmäßig verfrachteten Waren usw., ferner durch direkte Fühlungnahme mit den Interessenten; 2. Veranstaltungen und Kongresse der leitenden Persönlichkeiten dieser Häfen im Mittelpunkt der erworbenen Gebiete; 3. eine oftmalige Zusammenkunft und Aussprache der leitenden Faktoren der Hafenplätze mit den am mitteleuropäischen Verkehr beteiligten internationalen Eisenbahnverwaltungen, die bis heute in den Ratenkämpfen das führende Wort hatten. In diesen Aussprachen soll ein Modus vivendi gefunden werden, um den Interessen und Wünschen der einzelnen Häfen Rechnung zu tragen.

Ungarn.

— **Warenverkehr zwischen Ungarn und Deutschland.** Die deutsche Roggeneinfuhr ist im Jahre 1927 bei steigenden Preisen um 100 % in die Höhe gegangen. Im November führte das Deutsche Reich mehr als eine Million Doppelzentner Roggen ein, wovon jedoch auf Ungarn nur 600 entfielen. Ungarn verkaufte im November an Deutschland 10 934 dz Weizen. Geringfügig war auch die ungarische Maisausfuhr nach Deutschland, die im November nur 647 dz betrug. Weizenmehl kaufte Deutschland Ungarn im November etwa 900 dz ab, hingegen Roggenmehl 14 781 dz, also die größere Hälfte der Gesamteinfuhr. Kleie führte Deutschland im Jahre 1927 5,52 Millionen Doppelzentner gegen 3,18 im Vorjahre ein, wovon auf Ungarn bis Ende November 29 720 dz, im November 2478 dz entfielen. An der Kartoffeleinfuhr beteiligte sich die ungarische Ausfuhr bis Ende November mit 16 915 dz. Lebendes Geflügel übernahm Deutschland bis Ende November 9814 dz, es steht nach Holland an zweiter Stelle. Allerdings bezieht Deutschland über 70 000 dz an ausländischem Geflügel. Den deutschen Bedarf an geschlachtetem Geflügel deckt Ungarn mit 28 495 d zum vierten Teile, es steht anderen Staaten gegenüb an erster Stelle. Zurückgegangen ist die Eierausfuhr U garns, obgleich Deutschlands Einfuhr darin bis Ende N vember auf 2,53 Milliarden Stück gegen 2,2 Milliarden i Vorjahre gestiegen ist. Im November konnte Ungarn n 2,62 Millionen Eier gegen 3,52 Millionen im November 19 in Deutschland unterbringen. Die ungarische Weineinfu nach Deutschland beschränkte sich im November auf 920 d bis Ende November stieg sie von den vorjährigen 4987 auf 8951 dz.

— **Die Donau als Fremdenverkehrsvermittlerin.** In d Fremdenverkehrssektion der Auslandpolitischen Gesel schaft wurde kürzlich im Interesse der Entwicklung v Budapest beantragt, nach dem amerikanischen Muster i Donau-Personenverkehr Gleitboote einzuführen, die et 30 Personen fassen und eine sichere und rasche Beförderu gewährleisten. Mit diesem Fahrzeuge könnte man in drei b vier Stunden von Budapest nach Wien gelangen. Weite Maßnahmen wären: die Förderung des Boating-Sports, d Einstellung von sogenannten Wassertaxi für den Nahv kehr, die Errichtung von Strand- und Wellenbäder Sportsstadien und großer Hotels auf der Margaretenins Von den Schiffahrtsgesellschaften wurde dargelegt, da trotzdem sie stets alles aufgeboten haben, um den modern Anforderungen des Donauverkehrs gerecht zu werden, si dieser bisher nicht entsprechend entwickelt hat.

— **Internationale Verkehrsausstellung, Budapest 19** Im Mai 1929 soll auf der Margareteninsel und der Althofn Insel einschließlich des Althofner Donauarmes eine gro zügige Ausstellung für Verkehrswesen (Eisenbahn, Schi fahrt, Luftverkehr, Kraftfahrwesen, Post usw.) eröffn werden. Die Vorarbeiten, an denen auch die Fachle für Fremdenverkehr teilnehmen, gehen unter Kenntnis u Unterstützung der leitenden Staatlichen Faktoren v statten, die durch diese Veranstaltung nebst den Interess der Industrie und des Handels vor allem auch die För rung des Fremdenverkehrs gewährleistet sehen.

— **Ernennungen und Beförderungen bei den Ungarisch Staatsbahnen.** Die Direktion bestimmte die Beförderu von 180 Beamten ab 1. Januar. Gelegentlich der Sanieru wurde das Beamtenpersonal in den einzelnen Gehal klassen in zwei Gruppen eingeteilt und zwar in die Grup A, welche den auch in der Zukunft notwendigen Beamt stand bedeutet, und in die Gruppe B, welche den Aussterl etat enthält. Bei den jetzigen Beförderungen rückten meisten Beamten aus der Gruppe B in die Gruppe A v wodurch der Aussterbeetat wieder vermindert wurde. Z gleich wurde die Angelegenheit derer geordnet, die s seinerzeit durch den Kriegsdienst nicht die Beamt qualifikation hatten verschaffen können und dadurch hin ihren Altersgenossen zurückblieben. Die Beförderung fanden im allgemeinen innerhalb ziemlich enger Rahn statt, von den höheren Stellungen wurden fünf Ob inspektorstellen besetzt durch Inspektoren, die in wichtig Stellungen tätig waren, namens Simay, Goszleth, Dr. Bád Dr. Dániel und Dr. Andó.

Übrige europäische Länder

— **Reform des Paketverkehrs der Schwedischen Sta bahn.** Die Schwedische Staatsbahn hat Vorschläge ü eine Neugestaltung des Paketverkehrs auf den schwedisch Bahnen ausgearbeitet. Danach soll es in Zukunft nur n einen für alle Bahnen, also auch die Privatbahnen, gelten gemeinsamen Pakettarif geben. Die besonderen Zuschlä die bisher einer großen Anzahl Privatbahnen zugestan waren und durch die der Pakettarif höher als der Postt lag, sollen entfallen. Der Pakettarif soll bis zu Sendun von 20 kg erweitert werden. Der Mindestfrachtsatz für gut soll im Zusammenhang damit auf 30 kg festges werden. Durch diese Änderung überführt man etwa Hälfte sämtlicher Eilgutsendungen (abgesehen von leichtverderblichen Gütern, die als Eilgut befördert, tarifari aber als Frachtgut berechnet werden) auf den Paketverke für den bereits jetzt ein einfacheres Verfahren üblich dessen Abfertigung aber noch leichter gestaltet werden s

Der neue vorgesehene Pakettarif bringt gegenüber dem etzigen auf der Schwedischen Staatsbahn geltenden nur die Neuerung, daß die Zone 1—100 km in zwei Zonen: 1—60 und 61—100 km geteilt und der Satz für die Zone 1—60 km aus Gründen des Wettbewerbs gegen den Kraftwagen um 10 Öre ermäßigt wird. Auch für die übrigen Entfernungen und einzelnen Gewichte treten Ermäßigungen bzw. bei weiteren Entfernungen Erhöhungen um 10—20 Öre ein. Der neue Pakettarif für Sendungen im Gewicht von 20 kg ist ungefähr gleich hoch wie der Eilguttarif der Schwedischen Staatsbahnen, bei größeren Entfernungen sogar niedriger. Den Rückgang der Einnahmen infolge der Tarifermäßigung hofft man durch Verkehrssteigerung und Ersparnisse infolge einfacherer Abfertigung auszugleichen.

Um eine Vereinfachung in der Abfertigung zu erzielen, ist die Einführung des Frankaturzwanges und eines einfacheren, summarischen Abrechnungsverfahrens im Verkehr mit fremden Bahnen erforderlich. Gegen die Einführung des Frankaturzwanges hat man keine Bedenken, da es sich um kleine Beträge handelt, auch die Post nur den Frankaturzwang kennt. Für die Frankierung werden Frachtmarken verwandt. Die Frachtverteilung an fremde Bahnen soll sich auf Unterlagen stützen, die auf der Empfangsstation aufgestellt werden und in die die Anzahl der Pakete nach den verschiedenen Paketsätzen und nach der Abgangsstation geordnet aufgenommen werden.

Besondere zweiteilige Frachtbriefformulare werden eingeführt, zu denen im Falle der Nachnahmebelastung ein dritter Teil tritt. Die neuen Formulare enthalten nur die notwendigsten Angaben. Das Führen von Listen entfällt, die Buchführung wird vereinfacht.

Die Nachnahmen werden durch Postscheck ausgezahlt bzw. gutgeschrieben. Der Versender hat eine entsprechende Zahlkarte beizufügen. Auf diese Weise erspart sich die Eisenbahn viel Rechnungswerk. Auch gelangen die Versender schneller in den Besitz des Geldes.

— **Gemeinschaftsverkehr zwischen der Schwedischen Staatsbahn und privaten Kraftwagenlinien.** Die Schwedische Staatsbahnverwaltung hat Richtlinien über den Abschluß von Verträgen über durchgehenden Verkehr zwischen Staatsbahnstationen und privaten Kraftwagenlinien erlassen, deren Abschluß im einzelnen den örtlich zuständigen Verkehrsämtern überlassen worden ist. Kürzlich wurde im Bezirk Nässjö das erste Abkommen dieser Art abgeschlossen. Es handelte sich um einen solchen Vertrag mit dem Unternehmer der Kraftwagenlinie Gränna—Tranås. Vom 1 Februar d. J. ab kann man von jeder beliebigen Station in Schweden auf direktem Frachtbrief Güter nach einem an der Kraftwagenlinie gelegenen Orte senden. In den Verkehr einbezogen wurde der Paket-, Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr, natürlich nur insoweit die Güter auch mit dem Kraftwagen befördert werden können. Besonders billige Sätze sind für Milch, zurückkehrende leere Gefäße und Fischsendungen vereinbart.

— **Besonders ermäßigte Rückfahrkarten.** Vom 1. Februar ab führt die Schwedische Staatsbahn Rückfahrkarten dritter Klasse in Heftform ein. Ein solches Heft enthält 11 Fahrkarten. Es wird jedoch nur der Preis für zehn Rückfahrkarten berechnet. Derartige Hefte sollen hauptsächlich für bestimmte kürzere Strecken, namentlich solche, deren einen Endpunkt eine Stadt bildet, eingeführt werden. Das Heft gilt nur für den Inhaber, ist aber an keine Gültigkeitsdauer gebunden. Die einzelne Fahrkarte behält die gleiche Gültigkeitsdauer wie bisher.

— **Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung in Estland.** Laut Beschluß der Budgetkommission soll die Materialbeschaffungsdirektion der Estländischen Eisenbahnen mit 1. April 1928 aufgehoben werden. Ihre Aufgaben gehen an an die Finanzdirektion über.

Auch eine Neuorganisation des Verkehrsministeriums wird geplant und zwar soll das Handels- und Industrieministerium mit dem Verkehrsministerium vereinigt werden.

— **Neue schmalspurige Schlafwagen in Estland.** Vor kurzem wurden weitere zwei Schlafwagen für die Schmalspurbahn Reval—Fellin—Pernau von den Revaler Haupt-Eisenbahnwerkstätten übernommen, so daß zurzeit vier solcher Wagen im Verkehr sind. Die neuen Schlafwagen sind in vier Abteile mit insgesamt 14 Schlafplätzen eingeteilt.

— **Brückenbau der Estländischen Staatsbahnen.** Auf Anordnung des Verkehrsministeriums werden alle Brücken nunmehr aus Eisenbeton gebaut; dieses gilt sowohl für die Neu- als für die Umbauten.

Im vergangenen Jahr wurden auf der Schmalspurbahn Pernau—Reval zwei größere Brücken gebaut, die eine beim Bahnhof Kiisa (24 m lang mit zwei Öffnungen) und die andere beim Bahnhof Saku (Sack) (7,5 m lang). Außerdem ist auf der neuen Bahn Lelle—Papiniidu eine Anzahl von Brücken hergestellt worden, die größte dieser Brücken ist diejenige über den Pernau-Fluß (100 m lang, mit fünf Öffnungen). Ferner wurde eine 27,2 m lange Überführung aus Eisenbeton für die Schmalspurbahn über die breitspurige Bahn bei der Station Nömme neu aufgeführt.

— **Das Investitionsprogramm der Polnischen Staatsbahnen 1927/1928.** Die Gesamtsumme, die für Eisenbahninvestitionszwecke im laufenden Budgetjahr 1927/28 (vom 1. Januar 1927 bis 31. März 1928) bereitgestellt worden ist, beträgt nach einer amtlichen Darstellung des „Przemysl i Handel“ 138 Millionen Zloty. Von diesem Betrage sind allerdings 49,8 Mill. Zl. bereits im vergangenen Budgetjahr (1926/27) verausgabt worden. Die noch verfügbaren Mittel wurden auf folgende Investierungen verteilt: 1. Bau neuer Eisenbahnlinien — 16,7 Mill. Zl., davon 6 Mill. für die Strecke Bromberg—Gdingen, 3,6 Mill. für die Strecke Lemberg—Stojanów und 2 Mill. Zl. zur Fertigstellung der Linie Kalety—Podzamcze u. a.; 2. Ausbau von Eisenbahnknotenpunkten — 9,2 Mill. Zl., davon für den Knotenpunkt Warschau 3 Mill., Kutno 2 Mill., Gdingen 0,7 Mill., Krakau 0,5 Mill., Danzig 0,9 Mill. und Myslowitz (Ostoberschlesien) 0,7 Mill. Zl.; 3. Bau und Umbau von Eisenbahnstationen — 14,8 Mill. Zl., darunter in Zebrzydowice 1,8 Mill,. in Stolpce 0,9 Mill., in Dirschau 1,3 Mill., in Sniatyn-Zalucze 0,3 Mill. und in Hanulin-Menka 0,6 Mill. Zl.; 4. Bau neuer Eisenbahnbrücken — 4 Mill. Zl., davon zur Verstärkung der Eisenbahnbrücke bei Thorn 2 Mill., zur Beendigung des Brückenbaus bei Sandomierz 1,5 Mill. und für einen Viadukt in Sosnovice 0,5 Mill. Zl.; 5. Bau neuer Eisenbahndirektionsgebäude in Warschau und Chelm — 1 Mill. Zl.; 6. Ausbau der Eisenbahnwerkstätten in Proszków und Ostrowo — 4,34 Mill. Zl.; 7. Beschaffung von rollendem Material — 34,9 Mill. Zl., hiervon 18 Mill. Zl. zum Ankauf von 2000 Kohlenwagen und 9 Mill. Zl. zum Erwerb von 1100 Plattformwagen für die Beförderung von Langhölzern; 8. Erwerb von Grundstücken — 2 Mill. Zl. und 9. Investitionsfonds für die im Staatsbesitz befindlichen Schmalspurbahnen.

Zur Durchführung der großen, noch ungelösten Aufgaben im polnischen Eisenbahnwesen wird die Summe, die für Investitionszwecke im laufenden Jahre zur Verfügung gestellt worden ist, vom Verkehrsministerium immer noch als unzureichend bezeichnet. Um noch größere Mittel für diese Zwecke bereitstellen zu können, soll beim Finanzministerium dahin gewirkt werden, daß von den Einnahmeüberschüssen der Staatsbahn erst die dringendsten Eisenbahninvestitionen befriedigt werden und nur der verbleibende Rest an die Staatskassen abgeführt wird. Dringende Neuinvestierungen stellt vor allem der Bau von Eisenbahnlinien dar. Der ausgeworfene Betrag von 16,7 Mill. Zl. erscheint angesichts der großen Mängel, die das polnische Eisenbahnnetz aufweist, viel zu gering.

Da jedoch wenig Aussichten bestehen, für das nächste Budgetjahr ausreichende Beträge für Eisenbahnneubauten auszuwerfen, so bleibt nach Ansicht des Verkehrsministeriums kein anderer Weg möglich, als zur Aufnahme einer Anleihe von mindestens 0,9 Mill. Zl. zu schreiten. Für diesen Betrag könnten die dringlichsten geplanten Neubauten (2500 km) ausgeführt werden. Nach Erlangung dieser Anleihemittel sollen die Baupläne innerhalb acht Jahren verwirklicht werden.

— **Deutsch-amerikanische Konzession zum Bau einer Durchgangslinie durch Polen.** Eine Reihe polnischer Blätter bringt die Meldung über den Beginn von Verhandlungen mit einer deutsch-amerikanischen Unternehmergesellschaft über den Bau einer Durchgangslinie von Deutschland über Polen nach Rußland. (Kattowitz—Pimczów—Równo—Żytomierz.) Hierzu ist zu bemerken, daß die Verhältnisse

auf dem Gebiete der Konzessionsgewährung in Polen bisher noch nicht rechtlich geregelt sind. Es fehlt ein Eisenbahngesetz, welches die Rechte und Pflichten von Konzessionsgesellschaften festlegt. Ein solches Gesetz war bereits im Jahre 1924 vom Staatlichen Eisenbahnrat als dringlich anerkannt worden, doch hat sich die Ausarbeitung dieses Gesetzes immer wieder verzögert.

— **Österreichische und tschechische Kohlenwagen für ostoberschlesische Kohle.** Auf Grund einer Abmachung mit den polnischen Staatsbahnen haben sich die österreichischen und tschechoslowakischen Eisenbahnen verpflichtet, je 650 Wagen für die Beförderung ostoberschlesischer Kohle nach Österreich leihweise zur Verfügung zu stellen, sofern ein Wagenmangel auf den polnischen Eisenbahnen in Erscheinung treten sollte.

— **Überlastung der kaukasischen Bahnen.** Die Lage auf den kaukasischen Bahnen hat sich verschärft. Die Zahl der reparaturbedürftigen Tankwagen für die Beförderung von Naphta ist im ständigen Steigen begriffen, während die Lieferung neuer Wagen in völlig unzulänglichem Umfange erfolgt. Da außerdem noch eine Belastung der kaukasischen Bahnen durch andere Güter eingetreten ist, sieht sich das Naphtasyndikat der Sowjetunion gezwungen, bis zur Inbetriebnahme der Erdölleitungen einen Teil der Naphtamengen aus Batum und Poti auf dem Seewege zu befördern.

— **Bau einer Eisenbahnlinie im russischen Kaligebiet.** Der Oberste Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion hat sich für den unverzüglichen Baubeginn der Eisenbahnzweiglinie Ussolje—Solikamsk (Transbaikalien) ausgesprochen. Die Gesamtlänge der neuen Strecke wird 28 km betragen. Der Bau dieser Linie ist vor allem für die Erschließung des Kaligebiets von Solikamsk geplant.

— **Der Wagenbedarf der Tschechoslowakischen Staatsbahnen** umfaßt gegenwärtig 123 000 Güter- und Personenwagen, von denen 43 000 modernster Bauart sind. Diese Zahl ist für den Betrieb vollständig ausreichend und bei Güterwagen kann sogar ein Überschuß festgestellt werden. Was die Personenwagen anbelangt, so ist der Bedarf gedeckt, doch werden allmählich sämtliche Wagen auch auf den Lokalbahnstrecken aus dem Verkehr gezogen, weshalb von Zeit zu Zeit Wagenanschaffungen gemacht werden.

— **Bedeutende Brennstoffersparnisse bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Der regelmäßige Brennstoffverbrauch für 1 km der tschechoslowakischen Lokomotiven wurde gegenüber dem Vorjahr um 4,38 % herabgesetzt. Bei der Verrechnung von 1000 Bruttokilometer Maschinenfahrt ergab sich ein Sinken des Brennstoffverbrauches um 4,62 %. Auch der Verbrauch an Schmiermitteln ist gesunken; man verbraucht nunmehr um beiläufig 0,65 % weniger als früher.

— **Erfolge der Fremdenverkehrswerbung in der Tschechoslowakei.** Nach statistischen Ausweisen besuchten die Hauptstadt Prag im Jahre 1927 443 991 Fremde gegen 362 701 im Jahre 1926. Die stärkste Besucherzahl weist der Monat Juli mit 68 391, die zweitstärkste der Juni mit 43 475 Fremden auf. In den übrigen Monaten schwankt die Besucherzahl zwischen 26 778 (Februar) und 38 322 (September). Von den Besuchern kamen aus der Tschechoslowakei 338 107, aus Deutschland 29 132, aus Österreich 18 409, aus den Vereinigten Staaten von Amerika 6205 und aus Polen 4147.

— **Paritätsabrede in den neuen tschechoslowakischen Ausfuhrtarifen.** Die am 1. Januar in Kraft getretenen Ausfuhrtarife gelten für 34 (gegenüber bisher nur 21) Güterarten nach allen Grenzübergangsstationen und Orten, die ihnen gleichgestellt sind. Zu solchen Orten zählen alle Umschlagplätze und jene Grenzorte, in denen die Weiterbeförderung ins Ausland mangels weiterer Eisenbahnverbindung von anderen Verkehrsmitteln besorgt wird. Von den übrigen Tarifbestimmungen ist besonders jene des § 9 wichtig, nach welcher die Ausfuhrtarife auch auf Sendungen anwendbar sind, die vom Auslande eingeführt und nach dem Auslande weiter aufgeliefert werden, sofern der betreffende Versandstaat in seinem Bereiche den tschechoslowakischen Durchfuhrsendungen die gleiche tarifarische Behandlung zugesteht. Gegenwärtig besteht eine partätische Behandlung von Sendungen im Güterverkehr m Österreich, Ungarn und Polen. Im Sinne dieser Bestimmun wird z. B. eine aus Ungarn über die Tschechoslowakei nac Deutschland aufgelieferte Sendung, für welche ein Ausfuh tarif vorgesehen ist, bei ihrem Durchzuge durch die Tsch choslowakei nach dem betreffenden Ausfuhrtarif abgefertig während dies in der Gegenrichtung nicht der Fall ist.

— **Der Haushaltsplan 1928 der Rumänischen Staatsbahne** rechnet mit einem Gleichgewicht von Ausgaben und Ei nahmen in der Höhe von 13,6 Milliarden Lei (352 Millione Mark), um 1,2 Milliarden Lei d. i. 8 % weniger als de jenige des vergangenen Jahres, das allerdings nach de Angaben der rumänischen Presse mit einer Mindereinnahn von 2,5 Milliarden abgeschlossen hatte, was einer Betrieb zahl von 117 gleichkäme. Wie aus diesen Zahlen ersichtlic rechnet die Verwaltung mit einer Verringerung der Au gaben bei erhöhten Einnahmen. Die erfolgten Abstrich gehen hauptsächlich auf die Rechnung der Bahnerhaltur und der Beschaffungen, dagegen weisen Gehälter und Löh eine Erhöhung von 10 % auf.

— **Kohlen- und Ölbeschaffung der Rumänischen Staatbahnen.** Die Generaldirektion der Rumänischen Staat bahnen hat mit ihren inländischen Kohlen- und Öllieferante den Liefervertrag für das laufende Jahr abgeschlossen, u zwar zu Preisen, die durchwegs um 6—15 % unter de jenigen des Vorjahrs liegen.

— **Der Verkehr über die vereiste Donau zwische Giurgiu und Rustschuk.** Es ist ein altes Gewohnheitsrec der Uferbewohner an der unteren Donau in der Zeit d Vereisung des Stromes den gegenseitigen Verkehr ohne Zo und Paßförmlichkeiten aufzunehmen. Auch in dies Wochen, da nach langen Jahren zum erstenmal wieder e widerstandsfähiger Eispanzer die Brücke von Ufer zu Uf schlug, mußten die naturgemäß nur auf den Verkehr v Hafen zu Hafen berechneten Polizei- und Zollposten mach los zusehen wie, insbesondere am Sonntag dem 15. Janua sich unabsehbare Menschenschlangen von Ufer zu Uf bewegten und Rumänen in Rustschuk wie Bulgaren Giurgiu wahre Verbrüderungsfeste feierten. Eine verschärf Bahnhofskontrolle sorgte dafür, daß die paß- und zollfr angelangten Gäste nicht ins Landesinnere weiterreis konnten.

— **Tarifreform bei den Schweizerischen Bundesbahne** Zu dieser Frage, über die wir schon in Nr. 47/1927 d Zeitung berichtet hatten, teilt die schweizerische Tage presse mit, daß eine Tarifreform wohl nicht vor 1929 z Durchführung gelangen werde. Es werde sich voraus sichtlich, namentlich auch unter dem Druck des We bewerbs der Kraftwagen, um einen Abbau der Tarife a kurze Entfernungen handeln. Das Maß des Abbaus sei a hängig von der weiteren finanziellen Gestaltung des B triebsergebnisses (das für 1927 günstiger geworden is und davon, in welchem Ausmaße den Bundesbahnen d ihnen aufgelegten, an sich ihnen aber fremden finanziell Lasten abgenommen würden. Auch die Besprechung und Verhandlungen mit den Privatbahnen und den wi schaftlichen Verbänden werden viel Zeit in Anspru nehmen. Das bestätigt unsere in den früheren Mitteilung ausgesprochene Ansicht, daß die Schweizerischen Bund bahnen mit Recht nur unter größter Vorsicht an die H handlung dieser schwierigen Frage herantreten.

— **Statistisches von den Rumänischen Staatsbahne.** Dem Jahresberichte des rumänischen volkswirtschaftlich Tageblattes „Argus“ entnehmen wir zur Ergänzung unse Ausführungen in Nr. 2 S. 39 folgende Angaben über d Lage der Rumänischen Staatsbahnen:

Es standen zur Verfügung des Betriebes auf Vollspu linien: 2002 dienstfähige Lokomotiven und 20 ebe solche Motorwagen, auf Schmalspurbahnen 162 Lok motiven. Von den Personenwagen waren 3214 zw achsige, 122 dreiachsige und 354 vierachsige betriebsfähig. D in der unteren Hälfte der umstehenden Abbildung darg stellte Diagramm der täglich beladenen Wagen zeigt, daß d vergangene Jahr einen Rekord aufstellte. Dasselbe günsti

bild gibt, abgesehen vom letzten Vierteljahr, auch das Diagramm der Roheinnahmen im oberen Teil der Abbildung. Bereits im November waren die gesamten Jahreseinnahmen des Jahres 1926 überschritten. Zu bemerken ist, daß in den Jahren 1924—1926 durchschnittlich 40 Lei gleich einem Schweizer Franken waren, während im Jahresmittel 1927 32 Lei einen Schweizer Franken galten. Die Einnahmen der Eisenbahnen hatten also im Jahre 1927 einen um 20 % höheren Goldwert als in den früheren Jahren. Wenn unsere Quelle trotz dieser scheinbar so günstigen Ergebnisse behauptet, das Jahr 1927 schließe für die Eisenbahn mit einem Fehlbetrag von 2,5 Milliarden Lei, so muß angenommen werden, daß die Ausgaben der Bahn, über die keinerlei Angaben vorliegen, im vergangenen Jahre eine nicht unbedeutende Steigerung erfuhren.

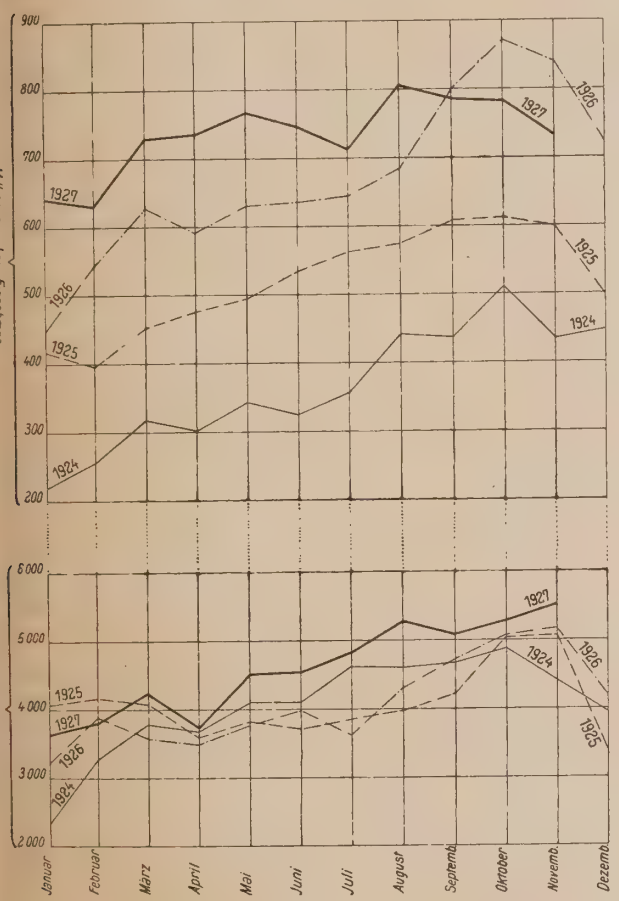


Diagramm der monatlichen Roheinnahmen und der im Monatsdurchschnitt täglich beladenen Wagen der Rumänischen Staatsbahnen.

— **Eisenbahnen und olympische Winterspiele in der Schweiz.** Das Oberengadin wird voraussichtlich in diesem Jahre seine große Wintersaison haben. Einmal schon deshalb, weil es in diesem etwas schneearmen schweizerischen Winter infolge seiner hohen Gesamtlage immer noch am besten mit Schnee bedacht ist, dann aber vor allem wegen der im Februar stattfindenden großen Winterolympiade, die im Fremdenverkehr natürlich schon ihre Schatten vorauswirft.

Den Schluß- und Spitzenverkehr wird die Rhätische Bahn zu bewältigen haben, soweit sie vor allem von Chur nach St. Moritz fährt. Besondere und neuere Einrichtungen kommen ihm zugute. Das Empfangsgebäude in St. Moritz, die Zentrale des Wintersports, ist umgebaut und modernisiert worden. In Chur sind die Zwischenbahnsteige und Unterführungen umgebaut, so daß sich der Umsteigeverkehr auf diesem Bahnhof (die Rhätische Bahn hat die 1 m-Spur) leicht vollziehen kann. Abgesehen von dem Mitropa-Engadin-Expreß ist der Fahrplan aus Anlaß der Olympiade ausgebaut worden, so wurde eine neue günstige, alle drei Klassen führende Zugverbindung über Lindau—Bregenz—St. Margrethen im Anschluß an die Züge 477/484 SBB und 59/86 RhB geschaffen, die für Graubünden ausgezeichnete Anschlüsse mit direkten Wagen zwischen Chur einerseits, Berlin, Dortmund, Frankfurt, Stuttgart, München und Innsbruck anderseits vermittelt. Durch diese neue Verbindung wird die Reise Berlin—St. Moritz um 1½ Stunde gekürzt. Ferner besteht von Mitte Dezember bis Ende Februar in mehreren Zügen direkter Schlaf- und Speisewagendienst nach Chur und zurück von Basel, Frankfurt a. M., Berlin, Emmerich, Boulogne, Calais und Paris. Während der Zeit der II. Winterolympiade wird zwischen den Wintersportplätzen Klosters, Davos und St. Moritz ein Pendelzugverkehr eingerichtet. Ferner sind, gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen und der Lötschberg-Simplonbahn verschiedene Fahrbegünstigungen für aktive Teilnehmer der Wettspiele, Pressevertreter, Kommittierte und ausländische Militärdelegationen zugestanden.

— **Verhandlungen über Zugverspätungen bei den Schweizerischen Bundesbahnen.** Häufigere, auch den Gegenstand von Presseerörterungen bildende Zugverspätungen auf den Schweizerischen Bundesbahnen gaben der Generaldirektion Veranlassung, diese wichtige Betriebsfrage Anfang Dezember in einer gemeinsamen Sitzung von Verwaltung und Personal eingehend zu erörtern. Namentlich von der Erwägung ausgehend, daß Zugverspätungen leicht die Quellen für Zuggefährdungen werden, wurde dem Gegenstand von allen Seiten die größte Aufmerksamkeit geschenkt, und es wurden die zahlreichen Ursachen der Verspätungen behandelt. Für die Schweiz, die im Mittelpunkt eines internationalen Verkehrs liegt, kommt in Betracht, daß sich ausländische Verspätungen (vor allem auch solche, die auf der Kanalverbindung England—Frankreich entstehen) von allen Seiten in das kleinere schweizerische Netz fortpflanzen und bei den gespannten Übergangs- und Fahrzeiten und den kürzeren schweizerischen Strecken dann kaum mehr ausgeglichen werden können.

Die zur Beteiligung eingeladenen Vertreter der Fachausschüsse des Personals beteiligten sich lebhaft an der Aussprache, gaben bemerkenswerte Darstellungen der Gründe der Verspätungen und machten Vorschläge zu deren Beseitigung.

— **Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen** stellten sich im Jahre 1927 (gegenüber dem Vorjahre) wie folgt:

	1927 Fr	1926 Fr
Einnahmen im Personenverkehr	142 839 397	137 397 163
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	227 009 450	215 058 411
Verschiedene Einnahmen	25 327 158	23 623 649
zusammen	395 176 005	376 079 223
Betriebsausgaben	251 122 224	253 049 098
Betriebsüberschuß	144 053 781	123 030 125

Diesem Betriebsüberschuß steht jedoch eine zu deckende approximative Nettolast für 1927 der Gewinn- und Verlustrechnung für die Verzinsung und Tilgung (einschließlich Verzinsung des Kriegsdefizits auf 1. Januar 1927 von rund 199 949 211 Fr) sowie für die Einlagen in die Spezialfonds, rund 138 400 000 Fr, gegenüber.

— **Ersparnisse auf den Italienischen Staatsbahnen.** Das italienische Verkehrsministerium hat einen Ausschuß von hohen Beamten der Staatsbahnen mit der Aufgabe betraut, Mittel und Wege ausfindig zu machen, um in der Verwaltung der Eisenbahnen die größtmöglichsten Ersparnisse zu erzielen. Der Ausschuß ist mit aller Vollmacht ausgestattet und hat seine Tätigkeit bereits begonnen.

— **Ausfuhrmerkmal für italienisches Gemüse, Obst sowie für Südfrüchte.** Mit Gesetz vom 23. Juni 1927 hat die italienische Regierung das „Nationalinstitut für die Ausfuhr“ zur Einführung eines Ausfuhrmerkmals bevollmächtigt, und ihm die Aufsicht über dessen Benutzung und die Ausarbeitung der Ausführungsvorschriften übertragen. Dieses Merkmal ist nicht obligatorisch, sondern nur jenen Exporteuren (Kaufleuten, Erzeugern, Produktionsvereinen) vorbehalten, die bei landwirtschaftlichen

und Handelsorganisationen eingeschrieben sind, soweit diese vom faszistischen Gesetze über die Syndikatsorganisationen des ganzen Landes anerkannt wurden, (Gesetz vom 3. April 1926). Doch wird auch den Ausländern unter gewissen Bedingungen die Verwendung des Merkmals gestattet.

Der Gebrauch des Merkmals durch die Exporteure ist an folgende hauptsächliche Verpflichtungen geknüpft. Es müssen die Vorschriften über Auswahl, Gleichmäßigkeit, Reife und guten Zustand der Erzeugnisse, ferner über Verpackung usw. befolgt sein. Bei manchen Erzeugnissen kann außerdem das Ausfuhrgut einer vorherigen Kontrolle unterzogen werden. Letztere wird über die mit dem Ausfuhrmerkmal versehenen Sendungen im In- und Ausland von Aufsichtsorganen ausgeübt, die den Staatspolizeiorganen gleichgestellt sind und deren Tatbestandsaufnahme als öffentlichte Akte betrachtet werden. Diese Aufsichtsorgane sind verpflichtet, nach vorherigen Erhebungen die Beschwerden der ausländischen Empfänger dem Ausfuhrinstitut anzuzeigen und den Exporteuren auf Verlangen in jeder Weise behilflich zu sein.

Die Namen der Exporteure werden dem Finanz- und dem Verkehrsministerium bekanntgegeben. Die Eisenbahn- und Zollbehörden müssen die Annahme bzw. die Ausfuhr jener Sendungen verweigern, die unbefugterweise mit dem Ausfuhrmerkmal versehen sind.

Zur Deckung der Ausgaben des Ausfuhrinstituts wird eine Gebühr von 0,20 Lire für 100 kg für alle Ausfuhrgüter, ohne Unterschied, ob sie mit dem Merkmal ausgestattet sind oder nicht, eingehoben.

Wer das Merkmal mißbraucht oder zu dessen Mißbrauche behilflich ist, wird mit Gefängnis bis zur Dauer von zwei Jahren und mit einer Geldstrafe bis 2000 Lire bestraft. Wer das Merkmal fälscht oder ein — sei es auch von anderen Tätern — gefälschtes Merkmal benutzt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren und mit einer Geldstrafe bis 5000 Lire bestraft.

Bei leichteren Fällen von Nichtbeachtung der Ausfuhrvorschriften werden die Exporteure für höchstens sechs Monate vom Gebrauch des Merkmals ausgeschlossen oder es wird ihnen gegebenenfalls die Bewilligung zur Ausfuhr gänzlich abgenommen. Außerdem können in solchen Fällen Geldstrafen von 500 bis 10 000 Lire verhängt werden. In allen Fällen werden überdies die Namen der Bestraften veröffentlicht. In dringenden Fällen, um den guten Ruf der italienischen Ausfuhr zu schützen, kann der Minister der Nationalökonomie die Ausfuhr jener Erzeugnisse untersagen, die nicht mit dem Merkmal versehen sind und die Ausfuhrgüter einer vorherigen Prüfung unterziehen.

Diese Bestimmungen können auch auf andere zur Ausfuhr bestimmte Bodenerzeugnisse ausgedehnt werden und haben mit dem 6. August 1927 Gesetzeskraft erlangt.

Mit einem neuerlichen Königlichen Dekret vom 17. November 1927, wurden die besonderen Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetze vom 23. Juni 1927 genehmigt und bekanntgegeben.

— **Sinkende Einnahmen bei den Französischen Eisenbahnen.** Während das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebs der Französischen Eisenbahnen für das Jahr 1926 namentlich im Hinblick auf die Vorgänge der vorangegangenen Jahre ein recht befriedigendes war (s. Nr. 3, S. 69 d. Ztg.), erfüllt der bisherige Verlauf der Einnahmen im Jahre 1927 die beteiligten Kreise mit erheblicher Besorgnis, die deshalb umso größer ist, als der Verkehrsrückgang natürlich nur ein Zeichen für den schlechten Stand des gesamten Wirtschaftslebens ist. Die ersten sieben Monate des Jahres 1927 sind noch ganz befriedigend verlaufen; die Einnahmen der einzelnen Wochen übertrafen die der gleichen Zeiträume des Vorjahres, wenn auch das Mehr beständig abnahm. Seit der 31. Woche — 30. Juli bis 5. August — bleiben jedoch die Einnahmen hinter denen des Vorjahres zurück, und das ist umso bemerkenswerter, als am 16. August 1926 die Tarife erhöht worden sind. In den vier Wochen vom 30 Juli bis 26. August haben die französischen Eisenbahnen 77 321 000 Fr. weniger eingenommen als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Besonders bemerkenswert ist die Mindereinnahme der 32. Woche — 9,4 Mill. — in ihrem Verhältnis zur Mindereinnahme der 33. — 30,7 Mill., — was mit der schon erwähnten Erhöhung der Frachtsätze am 16. August 1926 zusammenhängt. Die Mehreinnahme gege über dem Vorjahre, die bis zum 29. Juli 424,9 Mill. betr ist durch die Einnahmen bis zum 26. August auf 347,5 M vermindert worden. Rechnet man die Einnahmen des Jah 1927 auf die Sätze des vorigen Jahres um, so ergibt si für die Zeit bis Ende Juli eine Mindereinnahme von 27 Mill. Fr., und bis zum 26. August ist sie noch auf 329,1 M gestiegen.

In den vier Augustwochen sind im wöchentlichen Durc schnitt 47 535 Güterwagen weniger als im vorigen Jah beladen worden, und auch hier ist von der 32. zur 33. Woc ein Sprung, nämlich von einer Verminderung um 42 887 a 76 942, zu verzeichnen. In bezug auf die Beladung von Güt wagen stand der Juli noch ungünstiger da als der Augu die Woche vom 27. August bis 2. September hat aber wied eine leichte Besserung gebracht; die Minderzahl der l ladenen Wagen betrug nur 23 376.

Die wenigen vorstehend genannten Zahlen lassen die F fürchtung berechtigt erscheinen, daß der Überschuß d Eisenbahnbetriebes im Jahre 1926 nur eine vorübergehen Erscheinung war und daß das Jahr 1927 wieder mit ein Fehlbetrag abschließen wird.

— **Die englischen Eisenbahnen während des We nachtsverkehrs und Schneewetters.** Die englischen Eis bahnen haben auf allen ihren Strecken einen lebhaften We nachtsverkehr gehabt. Die Abfahrt der Reisenden vor d Feiertagen ging noch ohne Schwierigkeiten vor sich, Sonntag Nacht setzte aber heftiges Schneewetter ein, d auch am Montag noch andauerte, und die Folge waren s erhebliche Verkehrsstörungen. Sie erstreckten sich name lich auf den Süden und Südwesten der Insel, so daß Südbahn, die immer einen besonders lebhaften Person verkehr hat und zu Festtagszeiten namentlich stark für d Verkehr mit Frankreich in Anspruch genommen wird, d unter am meisten zu leiden hatte. Außer Schneeverwehung kamen auch eine Anzahl Rutschungen vor. Auf den Schn fall folgte heftiger Frost, so daß die Weichen schwer zu l dienen waren, was Anlaß zu weiteren Störungen gab, u stellenweise traten auch Überflutungen der Gleise auf. I Südbahn wies daher in einer Bekanntmachung darauf h daß sie zwar in den Tagen nach Weihnachten bemüht s werde, den Verkehr auf den gesperrten Strecken wied aufzunehmen, daß sie aber keine Gewähr für einen pünk lichen Zugverkehr übernehmen könne. Am zweiten We nachtsfeiertag, der in England ein besonderer Festtag i waren auf allen Straßen zahlreiche Kraftwagen durch d Schnee am Vorwärtskommen behindert; die Wagen mußt irgendwo eingestellt werden, und ihre Insassen mußten v suchen, mit der Eisenbahn nach Hause zurückzukehren.

In den letzten Tagen des alten Jahres setzte heftig Tauwetter ein, und die Eisenbahnen hatten infolgedess schwer unter dem plötzlich auftretenden Hochwasser leiden. Es gelang zwar im allgemeinen, den Verkehr a recht zu erhalten, aber es kamen zahlreiche Zugverspätung vor. Auf der London & Nordostbahn stürzte bei Edmont eine Brücke über den Lea ein, und der Verkehr nach Ca bridge konnte infolgedessen nur durch Umleitung über dere Strecken aufrecht erhalten werden. Auf einer Stre der Südbahn war das Tauwetter die Ursache einer Rutschu die beide Gleise unbrauchbar machte. An einigen Stel mußte infolge der Wetterschäden die elektrische Zugför rung durch Dampfbetrieb ersetzt werden. Bei der Grof Westbahn standen Gleise bis 60 cm unter Wasser. Ähnli Störungen kamen auch auf der London, Midland & Sch tischen Eisenbahn vor. Die Eisenbahnen haben lebhafte A strengungen gemacht, um die Wetterschäden so schnell möglich zu beseitigen. Bilder in der Zeitschrift Railw Gazette zeigen Schneelandschaften, von denen man el glauben sollte, sie seien im Hochgebirge oder im raul Norden als im milden Klima Englands aufgenommen. winner bei dem Unwetter waren die Londoner Untergru bahnen, deren im Tunnel liegenden und dadurch geschütz Strecken von Störungen des Betriebes verschont blieb. Auf den über Tag liegenden Außenstrecken ging es all dings auch nicht ganz ohne Schwierigkeiten ab. Der U stand, daß sich der Verkehr der Untergrundbahnen mit gewohnten Regelmäßigkeit abspielte, hatte zur Folge, viele Londoner, die sonst andere Verkehrsmittel benutz auf die Untergrundbahnen übergingen, die infolgedes täglich 150 000 Personen mehr als sonst zu befördern hatt

der Zugpark mußte daher um 200 Wagen verstärkt werden, und zwar namentlich während der sonst verkehrsschwachen Stunden.

Durch Sturm im Kanal hat auch der Verkehr zwischen England und dem Festland schwer gelitten. Am 27. Dezember kam weder ein Dampfer in Dover an, noch wurde der sonst an den Dampfer anschließende Schnellzug nach London gefahren; eine solche Störung ist seit Jahren nicht dagewesen. Zwei Dampfer der Südbahn sind durch das Unwetter so schwer beschädigt worden, daß sie zur Instandsetzung aus dem Betrieb herausgezogen werden mußten. Die Eisenbahngesellschaft mußte daher zunächst auch die Gefahr für Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Verkehrs ablehnen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen auf Ceylon.** Die Insel Ceylon hat ein Staatsbahnnetz von 1370 km Länge, meist in Breitspur von 1,678 m. Erweiterungen des Netzes sind im Gange; ferner soll die von Colombo an der Küste entlang nach Süden führende Strecke bis Kalutara zweigleisig ausgebaut werden; auch Streckenumbauten sind geplant, ebenso die Einführung elektrischer Zugförderung auf einer Teilstrecke, die bei Dampfbetrieb an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. Man hofft, durch Übergang zu elektrischem Betrieb die Strecke, die jetzt Zuschüsse erfordert, zu einer einträglichen zu machen. Die Einrichtung von Kraftwagenstrecken als Zubringer zur Eisenbahn wird erwogen. — Das Betriebsjahr Oktober 1925 bis September 1926 hat einen Verkehr von 12,5 Millionen Reisenden, 2,4 Millionen mehr als im Vorjahr, und von 1,3 Millionen Tonnen Frachtgut, 100 000 Tonnen mehr als im Vorjahr, gebracht. Der Personenverkehr spielt sich im wesentlichen in der 3. Klasse ab. Die Betriebszahl hat ungefähr 20% betragen.

— **Ägyptische Eisenbahnen.** Der Direktor dieser Bahnen C. Abdul Hamid Soliman Pascha in Kairo hat dem Berichterstatter der DAZ. u. a. folgende Mitteilungen über die Entwickelung der Eisenbahnen und des Fremdenverkehrs in Ägypten gemacht:

Infolge der Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse befanden sich die ägyptischen Eisenbahnen in großer Verwahrlosung, als wir 1924 die Reorganisation des ägyptischen Eisenbahnwesens übernahmen. Wir strebten nach Sicherheit, Geschwindigkeit, Rentabilität und Bequemlichkeit. Wettbewerb mit den Staaten Europas war unser Ziel, und ich glaube, wir können nach dreijähriger Arbeit den Vergleich mit ihren Leistungen aufnehmen.

Zunächst galt es, bedeutende Einkäufe zu machen und unser rollendes Material zu vermehren. Wir haben einen Teil desselben bei deutschen Firmen beschafft und haben mit ihrer erfreulich schnellen Lieferung gute Erfahrungen gemacht. Als ein großer Fortschritt gerade auch für den Fremdenverkehr ist der Ausbau der schmalspurigen Bahn Luxor—Assuan zu werten, der im vorigen Jahr erfolgte. Durch ihn wird nicht nur die Fahrt Luxor—Assuan von sieben auf vier Stunden verkürzt, sondern ist auch die Möglichkeit eines durchgehenden Schlafwagenverkehrs zwischen Kairo und Assuan gegeben. Ebenso verkehren jetzt auch Pullman-Wagen in den Tageszügen nach Oberägypten.

Den Leistungen unserer Eisenbahnen entspricht auch ihre Rentabilität: die Jahreseinnahmen betragen etwa 8½ bis 10% des investierten Kapitals. Nachdem die Reorganisation der bestehenden Linien fast beendet ist, haben wir mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes begonnen. Im Deltagebiet wurden in diesem Jahre drei neue Bahnlinien fertiggestellt, vier bis fünf weitere Strecken sind geplant.

Das Problem der Elektrisierung der Eisenbahnen unterliegt gegenwärtig ernsthafter Prüfung. Voraussichtlich wird im kommenden Jahr zunächst die Eisenbahnlinie Kairo—Bad Heluan in elektrischen Betrieb überführt werden.

Der Verwaltung der Eisenbahnen suchen wir in wachsendem Maße nationalen Charakter zu geben. Während wir im Jahre 1924 noch etwa 800 Europäer beschäftigten, sind es deren heute noch kaum 200.

Erfreulicherweise hat in den letzten Jahren der Fremdenverkehr nach Ägypten wieder stark eingesetzt, wenn er auch leider noch nicht ganz die Vorkriegshöhe erreicht hat. Seit dem letzten Jahre kam auch wieder ein starker Strom von Deutschen, und wir hoffen, daß sie in den nächsten Jahren uns noch zahlreicher besuchen werden.

— **Eine neue Stückgut-Umladehalle in Chicago.** Die Chicago & Nordwestbahn betreibt in Chicago 18 Güterschuppen. Neuerdings hat sie in Proviso, etwa 20 km vom Geschäftsviertel von Chicago entfernt, eine Umladeanlage für Stückgut geschaffen, die dem Verkehr dieser 18 einzelnen Stellen zusammenfassen und die von ihnen ausgehenden und für sie bestimmten Stückgutsendungen verteilen soll. Die überdachte Fläche der Umladeanlage ist 8,3 ha groß; auf ihren 24 Gleisen können 690 Güterwagen auf einmal aufgestellt werden. Auf den beiden äußeren Gleisen, neben denen auf der Innenseite 12 m breite Ladesteige angeordnet sind, werden die mit Stückgut beladen eingehenden Wagen aufgestellt; jedes von diesen Gleisen kann 60 Wagen aufnehmen. Die übrigen Gleise sind paarweise mit zwischen ihnen liegenden Ladesteigen von 6,7 m Breite angeordnet. Die Güter werden von den eingehenden Wagen auf Karren umgeladen, die, zu Zügen zusammengestellt, von Triebkarren auf die anderen Ladesteige gebracht werden. Um diese Züge zusammenstellen zu können, mußte für die äußeren Ladesteige die erwähnte größere Breite gewählt werden. Das Entladen der Wagen geht sehr schnell vor sich; alsbald nach Beendigung dieses Geschäfts werden die äußeren Gleise neu bedient. Die Ladesteige sind an ihrem einen Ende vor Kopf der stumpf endigenden Steige durch einen Querbahnsteig und am anderen Ende und in ihrer Mitte durch Hubbrücken verbunden. Die Karrenzüge brauchen also nicht immer den Umweg um die Gleisenden zu machen. Die Hubbrücken werden beim Auswechseln der Wagen durch elektrisch angetriebene Schraubenspindeln bis unter das Dach gehoben, so daß die Wagen unter ihnen durchfahren können. Die zwei mittleren Gleise Nr. 13 und 15 reichen nur bis in die Mitte des Hauses; auf dem so geschaffenen Raum zwischen den Gleisen Nr. 12 und 16 sind Dienst- und Aufenthaltsräume eingebaut; auch die Zugkarren können hier untergestellt werden. Neben der Umladehalle liegt ein zweistöckiges Bureaugebäude und eine Anlage zum Verbrennen von Abfällen. Einrichtungen zum Versorgen der Kühlwagen mit Eis sollen noch geschaffen werden. Besonderer Wert ist auf die Versorgung der Umladehalle mit Wasser und auf den Feuerschutz gelegt worden.

Das auf den schon erwähnten 18 Bahnhöfen der Nordwestbahn eingehende und aufkommende Stückgut wird in Sammelladungen nach Proviso gebracht. Hierzu dienen gedeckte Güterwagen, die zwar dem Stückgut noch genügenden Schutz vor Witterungseinflüssen gewähren, aber nicht mehr dicht genug sind, um mit Getreide beladen zu werden. Die Umladehalle Proviso wird drei Mal am Tage bedient. Die Überführungszüge werden bei Bedarf noch durch Lastkraftwagen auf der Straße ergänzt. In der neuen Anlage werden in einer Schicht zunächst täglich 3600 t Stückgut umgeladen, doch erwartet man, wenn der Betrieb sich eingelaufen hat, eine Steigerung der Tagesleistung auf 4000 t. Die einzelnen Karren werden für bestimmte Wagen der Ausgangsgleise beladen und mit einer Karte bezeichnet, die das Gleis und die Nummer des auf diesem Gleis stehenden Wagens enthält, für den das Gut bestimmt ist. Die Karrenzüge haben außer den Fahrer noch einen Zugführer, der veranlaßt, daß die Karren am richtigen Wagen abgesetzt und die leeren Karren bei der Rückfahrt wieder mitgenommen werden. Die Karren werden in die Wagen hineingefahren und dort entladen. Die Karrenzüge bestehen in der Regel aus 15 bis 20 Karren; die Zugwagen, von denen 25 vorhanden sind, können aber bis 35 angehängte Karren ziehen. Alle diese Fahrzeuge haben selbsttätige Kuppelung.

Wasserverkehr.

— **Rekordverkehr durch den Panamakanal.** Der Bericht des amerikanischen Kriegsamtes für das Fiskaljahr 1926/1927 weist für den Verkehr durch den Panamakanal Zahlen aus, die alle früheren Jahre übertreffen. Der Gesamtverkehr betrug 26 227 815 t (vorhergehendes Jahr 24 774 591 t). Dementsprechend haben sich vom Jahre 1925/1926 auf das Jahr 1926/1927 die Gebühreneinnahmen von 22 931 055 Dollar auf 24 228 830 Dollar erhöht. Interessant ist der vom amerikanischen Kriegsamt vorgeschlagene Neubau eines Staudammes quer durch den Chagresfluß in der Nähe von Alhajuea. Dadurch würde ein neuer See mit einer Wassermenge von 22 000 Millionen Kubikfuß entstehen; dies bedeutet eine Steigerung des zurzeit zur Verfügung stehenden Wasservorrats um etwa zwei Drittel und

damit könnte der Jahresverkehr auf etwa 100 Millionen Tonnen, also das Vierfache des augenblicklichen Verkehrs gesteigert werden. — Vom Verkehrsstandpunkt aus könnte man demnach diesen neuen Plan als übertrieben vorsorglich bezeichnen, der neue Staudamm wird jedoch auch schon beim heutigen Verkehr für erforderlich gehalten, um in der trockenen Jahreszeit eine genügende Wasserhaltung im sogenannten Gaillardeinschnitt zu gewährleisten.

— **Das stärkste Schiff der Donau.** Die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft hat dieser Tage ihren neuesten Lastendampfer namens „Österreich" in Betrieb gesetzt. Dieser ist mit der Maschinenleistung von 2500 PS gegenwärtig das größte, leistungsfähigste Lastschiff der Donau. Das Schiff „Österreich" wurde in der Obuda-er (Alt-Ofner) Schiffswerft der Gesellschaft erbaut; seine Länge beträgt 71,80 m, seine Breite 9 m, bei seiner Einrichtung wurden die neuesten Errungenschaften der Technik angebracht. Die 4 Kessel sind mit einem Schmidtschen Überhitzer und einer Saugzugeinrichtung versehen. Diese Einrichtungen und besondere Rosteisen erlauben das Verbrennen von auch minderwertiger Kohle. Sämtliche Hilfsmaschinen werden durch Dampf betrieben. Die Leistungsfähigkeit der Rettungspumpen beträgt 150 cbm. Die Gesellschaft wird diesen Dampfer hauptsächlich auf der unteren Donau und durch das Eiserne Tor benutzen. Während die Schlepper bisher ohne Vorspann nur ein Schleppschiff durch den Eisentorkanal schleppen konnten, vermag der Dampfer „Österreich" zwei Schleppschiffe mit zusammen 1200 t Belastung durch den Kanal stromauf zu befördern. Auf der Mitteldonau könnte dieser Dampfer 20 belastete Schleppschiffe mit zusammen 12 000 t Fracht weiterbringen.

— **Der Industriekanal von Györ.** In dem Industriekanal von Györ (Raab) wurde das Baggern des Eingangsteiles beendigt, so daß dieser Teil mit dem Györer Donauzweig in unmittelbare Verbindung treten konnte. Der Kanal ist seit 10 Jahren fertig, war aber bisher von der Donau abgeschlossen. Die Ufer und Umgebung des Kanals bieten der Niederlassung von Schiffsunternehmen und Fabriken die besten Möglichkeiten.

— **Radio im Dienst der Binnenschiffahrt.** In dem verschiedenen Fach- und Tageszeitungen wurde in jüngster Zeit davon berichtet, das Radio solle nunmehr, nachdem auf dem Rhein unternommene Versuche zur vollen Zufriedenheit verlaufen seien, auch in den Dienst der Binnenschiffahrt gestellt werden. Diese Mitteilung ist nicht zutreffend. Von den zuständigen Körperschaften, dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt als Spitzenorganisation der deutschen Binnenschiffahrt sowie dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, ist die Frage einer Indienststellung des Radio für die Zwecke der Binnenschiffahrt zwar bereits im Jahre 1925 aufgegriffen worden. Es hat sich jedoch im Laufe der seinerzeit mit dem Reichspostministerium und den verschiedenen Stromgebieten geführten Verhandlungen gezeigt, daß die Indienststellung des Radio trotz der grundsätzlichen Zustimmung zu diesem Plan sich nicht ermöglichen ließ, wegen der entstehenden verhältnismäßig hohen Kosten. Für das Rheingebiet stand außerdem noch die grundsätzliche Einstellung der Besatzungsbehörden dem entgegen. Auch neuerliche Verhandlungen über Vornahme von Versuchen in dieser Hinsicht sind vorläufig an der Kostenfrage gescheitert.

Rechtspflege.

— **Zuständigkeit des Oberversicherungsamts.** Der Zuständigkeitsstreit in der vorliegenden Unfallversicherungssache zwischen den besonderen Oberversicherungsämtern für den Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main) und den Reichsbahndirektionsbezirk Kassel ist veranlaßt durch die verschiedene rechtliche Beurteilung einer Anordnung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die örtliche Zuständigkeit der besonderen Oberversicherungsämter für die Bezirke der Reichsbahndirektionen vom 14. März 1927 folgenden Inhalts:

„Gemäß § 63 Absatz 3 der Reichsversicherungsordnung wird bestimmt, daß, nachdem den geschäftsführenden Reichsbahndirektionen für das Werkstättenwesen auch die Bearbeitung der Arbeiterunfälle übertragen worden ist, die sich in den außerhalb ihres örtlichen Bezir gelegenen Ausbesserungswerken ereignet haben, au für diese Fälle das für den Bezirk der geschäf führenden Reichsbahndirektion als örtliche Reichsbah direktion bestellte besondere Oberversicherungsamt z ständig ist."

Vorausgegangen war dieser Anordnung eine orga satorische Umgestaltung der Reichsbahndirektionen in d Weise, daß die Verwaltung des gesamten Werkstätte wesens (Erhaltung und Ausbesserung der Betriebsmitt und maschinellen Anlagen, Personalwesen, Verwaltung d in den Werkstätten enthaltenen Grundbesitzes usw.) f den Bereich einer Mehrzahl von Reichsbahndirektion einer von diesen als geschäftsführenden Reichsbahndirekti für das Werkstättenwesen übertragen wurde. Im Z sammenhang damit wurden auch die Angelegenheiten d Unfallversicherung für die Werkstättenarbeiter den g schäftsführenden Reichsbahndirektionen übertragen.

Das besondere Oberversicherungsamt Wiesbaden l streitet seine Zuständigkeit zur Entscheidung über d vorliegende Berufung im Hinblick auf die Anordnung v 14. März 1927, da der Unfall des Klägers sich im Betrie des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Frankfurt (Main) e eignet habe und dieses Werk zum Bereiche der für d Werkstättenwesen geschäftsführenden Reichsbahndirekti Kassel gehöre.

Das besondere Oberversicherungsamt Kassel dageg bestreitet seine Zuständigkeit mit der Begründung, daß d Regelung der Zuständigkeit der besonderen Oberversich rungsämter für die Eisenbahndirektionsbezirke nicht den in § 16 Absatz 4 des Reichsbahngesetzes vom 30. Augu 1924 (Reichsgesetzblatt II Seite 272) dem Generaldirekt übertragenen Zuständigkeiten der Obersten Reichsbehör gehöre und daß deshalb nach den bisherigen Zuständi keitsvorschriften das Oberversicherungsamt Wiesbaden z ständig sei.

Die Prüfung der Streitsache hat folgendes ergebe

Maßgebend für die Zuständigkeit der im Bereiche d preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die Eise bahndirektionsbezirke errichteten besonderen Oberve sicherungsämter war die Bekanntmachung des preußisch Ministers für öffentliche Arbeiten vom 23. April 19 (Eisenbahnverordnungsblatt 1916 Nr. 9 Seite 41). Die bestimmt für das Gebiet der Unfallversicherung, daß Einzelfalle — abweichend von § 1677 Absatz 1 der Reich versicherungsordnung — das besondere Oberversicherung amt des Eisenbahndirektionsbezirks zuständig ist, „in dess Betriebe" sich der Unfall ereignet hat. Die Bekanntmachu vom 23. April 1916 ist auch nach dem Übergang d preußisch-hessischen Staatsbahnen auf das Reich und na der Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Geltung geblieben.

Hiernach kommt es lediglich auf die Feststellung d Direktionsbezirks an, in dessen Betriebe sich der Unf ereignet hat. Dabei kann es dahin gestellt bleiben, ob unt Betrieb im Sinne der Bekanntmachung die Gesamtheit d dem Betriebe der Eisenbahn eigentümlichen Verrichtunge die von einer Direktion aus geleitet werden, zu verstehe ist, oder ob das Wort Betrieb hier innerhalb des Gesan betriebs einer Direktion lediglich den unfallbringend Betriebsteil bezeichnen soll. Im ersten Falle kann keinem Zweifel unterliegen, daß seit der Umorganisati der Verwaltung des Werkstättenwesens das Ausbesserung werk in Frankfurt (Main) zum Gesamtbetrieb der Eise bahndirektion Kassel in diesem Sinne gehört. Im ander Falle aber ist das Werk aus dem gleichen Anlaß ein B triebsteil der genannten Direktion geworden. In eine „Betriebe" dieser Direktion hat sich also der Unfall a jeden Fall ereignet. Daraus folgt aber nach dem ei deutigen Wortlaut der Bekanntmachung vom 23. April 19 unmittelbar die Zuständigkeit des Oberversicherungsamt Kassel. Mit der Umorganisation fielen daher gleichzeiti und zwar von selbst, die sich auf dem Gebiete der Unfa versicherung ergebenden Obliegenheiten, soweit die Unfäl sich im Werkstättenwesen ereigneten, in die Zuständigke der besonderen Oberversicherungsämter für die geschäft führenden Reichsbahndirektionen. Der Anordnung d Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch vom 14. März 1927 bedurfte es daher nicht. Auch wenn s nicht ergangen wäre, würde ein Zweifel an der Bedeutu der Umorganisation für die Zuständigkeit der besonder

ersversicherungsämter nicht entstehen können. Damit fällt aber für die Entscheidung des vorliegenden Falles die Notwendigkeit der Erörterung des von dem besonderen Oberversicherungsamt Kassel angeregten Zweifels an der Zuständigkeit des Generaldirektors für den Erlaß der Anordnung.

Hiernach ist zur Verhandlung und Entscheidung über die Berufung des Klägers das besondere Oberversicherungsamt für den Reichsbahndirektionsbezirk Kassel zuständig. (Beschl. des Reichsversicherungsamts vom 12. Nov. 1927). H.

— **Unfall bei schienengleicher Überfahrt. Haftung der Automobilgesellschaft für den Schaden.** Am 10. Januar 1926 gegen ¾6 Uhr abends fuhr das Auto einer Wiener Automobilgesellschaft, welches von deren Chauffeur J. K. gelenkt wurde, durch die Hietzinger Hauptstraße von Ober St. Veit her gegen die Stadt. Bei der Übersetzung der Verbindungsbahn in der Nähe der Haltestelle St. Veit a. d. Wien stieß das Auto auf den Bahnschranken, welcher hierbei zertrümmert wurde.

Dieser Schranken wird von dem Stellwerk 2 der Haltestelle St. Veit a. d. Wien bedient. Das in diesem Stellwerke tätige Bahnorgan hat also neben der Weichenstellung auch das Öffnen und Schließen des Bahnschrankens zu besorgen. Von dem Stellwerke aus kann man die Kreuzung von Bahn und Straße und auch noch einen ziemlichen Teil der Straße gegen die Stadt hin frei überblicken, während die Sicht Aussicht auf die Straße gegen Ober St. Veit hin, also in der Richtung, von wo das Auto kam, nicht gegeben ist. In der Mitte des Schrankenarmes ist eine Petroleumlampe angebracht, welche infolge einer davor angebrachten bewegbaren roten Scheibe bald weißes, bald rotes Licht zeigt. Das weiße Licht ist sichtbar, solange der Schranken offen ist oder sich senkt, erst dann, wenn der Schranken schon ganz völlig herabgelassen und das Durchfahren eines Fuhrwerks unmöglich ist, wird die Laterne von der roten Scheibe bedeckt, so daß nunmehr rotes Licht den herankommenden Fuhrwerken entgegenleuchtet. Rechter Hand, aber bereits seitwärts außerhalb der Fahrbahn ist in 6 m Höhe eine weitere elektrische Signallaterne angebracht. Diese leuchtet nur rot und zwar, wenn der Schranken geschlossen ist. Sie beginnt bereits in dem Momente zu leuchten, wenn der Schranken sich zu senken beginnt, und zwar stellt sich diese Beleuchtung selbsttätig ein. Ohne Rücksicht auf diese beiden Signallaternen war der Schranken mit freiem Auge schon auf 80 Schritte für einen Passanten sichtbar, welcher in derselben Richtung sich dem Schranken näherte, wie seinerzeit das Auto. In der entgegengesetzten Richtung sind die Beleuchtungsverhältnisse schlechter und aus der erwähnten Entfernung der Schranken mit freiem Auge nur undeutlich wahrzunehmen. Weitere Signale als die beiden erwähnten Laternen, insbesondere ein Vorsignal hat der Bahnschranken nicht.

Die Bundesbahnen belangten die Automobilgesellschaft auf Zahlung der Reparaturkosten des Schrankens. Das Erstgericht legte, geteiltes Verschulden der Bahn und des Chauffeurs annehmend, der Beklagten nur die Hälfte des Schadens auf. Das Berufungsgericht gelangte zur vollen Ersatzpflicht der beklagten Gesellschaft.

Aus den Gründen des Berufungsgerichts (Landesgericht für ZRS. Wien vom 10. März 1927, Zl. R XXXIX 168/27):

Was nun die rechtliche Beurteilung betrifft, so geht das Berufungsgericht insoweit mit dem Erstrichter, als dieser ein Verschulden des Chauffeurs darin sieht, daß derselbe, obwohl er festgestelltermaßen die Neigung des Schrankens gesehen und erkannt hat und mit der Möglichkeit der beabsichtigten Sperrung des Schrankens rechnen mußte, dennoch den Versuch gemacht hat, durchzufahren, also die Möglichkeit eines Unfalles riskiert hat.

Bei dieser erkannten Sachlage durfte der Chauffeur eben nicht mehr diesen Versuch machen, sondern mußte warten, bis er sich über diese Situation volle Gewißheit verschafft hatte. An dem Verschulden des Chauffeurs ist daher gar nicht zu zweifeln; es ist dies denn auch gerade einer jener typischen Fälle, wie Unglücksfälle zustande kommen.

Der Umstand, daß das Licht der Schrankenlaterne eben deshalb, weil der Schranken noch nicht völlig gesenkt war, noch kein rotes Licht zeigte, kann den Chauffeur deshalb nicht exkulpieren, weil weißes Licht noch nicht (wie das grüne Licht) freie Fahrt bedeutet und weil eben die vor ihm erkannte Tieferneigung des Schrankens in ihm die Erkenntnis schaffen mußte, es könne die vollständige Schließung des Schrankens unmittelbar bevorstehen.

Von der behaupteten Mangelhaftigkeit (Nichtklarstellung des Grades der Neigung, ferner des Zusammenhanges zwischen dieser Neigung und dem weißen Licht) kann nicht die Rede sein; insbesondere kommt eine von der Berufung der beklagten Partei geltend gemachte „dritte Möglichkeit“ daß der Schranken feststand und die Fahrt daher freigegeben war, deshalb nicht in Betracht, weil der Chauffeur ja selbst zugegeben hat, gesehen und erkannt zu haben, daß der Schranken nicht in voller Steilstellung war, demnach mit der Möglichkeit der beabsichtigten Senkung rechnen mußte, weiter daß er die Situation ja kannte, da er schon oft diese Stelle passiert hatte. Gerade weil schon in dem Riskieren der Durchfahrt trotz erkannter Neigung des Schrankens ein Verschulden des Genannten erblickt werden muß, war es irrelevant, daß nicht noch näher auf den Zusammenhang von Schiefstellung und aufscheinendem weißen Licht eingegangen wurde, wozu übrigens zu bemerken ist, daß der Erstrichter nach Meinung des Berufungsgerichts diesen Zusammenhang ja ohnehin durch die Feststellung der Ergebnisse des Augenscheines vollkommen geklärt hat.

Es war daher der Berufung der Beklagten keine Folge zu geben und das erstgerichtliche Urteil in dem Ausspruche betreffend die Haftung der beklagten Partei aus dem Grunde des Verschuldens des Chauffeurs zu bestätigen.

Was nun die Berufung der Klägerin betrifft, so hat das Berufungsgericht den Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung als gegeben erachtet. Zwar ist das Gericht nicht der Meinung der Berufung, daß schon die Tatsache, daß keine verwaltungsbehördlich erlassene Vorschrift verletzt worden sei, gleichbedeutend sei mit der Negation eines Mitverschuldens der Klägerin. Die verwaltungsrechtlich erlassenen Vorschriften machen die Eisenbahnen verantwortlich für ihre Einhaltung, und bei Beobachtung dieser Vorschriften wird sich die Bahn ihrer Verwaltungs-(Aufsichts)-Behörde gegenüber auf die Einhaltung berufen können: das bedeutet aber noch keineswegs, daß sie gegen Schadenersatzansprüche Dritter gefeit ist. Ob und inwiefern — trotz Einhaltung verwaltungsbehördlich erlassener Vorschriften — die Bahn bei vorkommenden Unfällen einem Dritten gegenüber sich auf Schuldlosigkeit (Fehlen von Mitschuld) wird berufen können, das hängt von den Umständen des Einzelfalles ab, aus denen heraus für jeden konkreten Fall die Möglichkeit anerkannt werden muß, daß mit Rücksicht auf die Möglichkeit besonders gefährlicher konkreter Verhältnisse — in der Unterlassung erkennbar nötiger Abwehrmaßnahmen oder Vorkehrungen — ein zivilrechtlich relevantes Verschulden gelegen sein kann. Allein aus anderen Gründen kam das Berufungsgericht dazu, ein Mitverschulden der Klägerin an dem konkreten Unfalle auszuschließen und zu negieren. Was der Erstrichter heranzieht, um das Mitverschulden der Bundesbahnen festzustellen, bezieht sich nur auf den, wie er meint, mangelhaften Mechanismus, der den Chauffeur noch kein Haltsignal vor sich haben ließ und auf die unklare Wirkung einesteils des weißen Schrankenlichtes und andererseits des roten Signalsäulenlichtes.

Es vermag aber diese vom Erstrichter erblickte Mangelhaftigkeit für den vorliegenden Fall deshalb nicht als kausal in Betracht kommen, weil ja festgestellt wurde, daß der Chauffeur mit der Möglichkeit einer völligen Senkung des Schrankens rechnen konnte und mußte, so daß die Frage der Beleuchtung des Signals gar nicht ursächlich relevant geworden ist für den durch das Riskieren des Chauffeurs entstandenen Schaden. Dazu kommt, daß der Chauffeur gar nicht behauptet hat, durch die weiße Schrankenlampe irregeführt worden zu sein, sondern angegeben hat, die Stelle oft passiert zu haben, am kritischen Tage den Bahnschranken nicht ganz steil aufgerichtet erkannt zu haben, aber doch soweit offen, daß er bequem durchfahren konnte. Eine Illustration für die Erkenntnis von dem wahren Sachverhalte ergibt sich übrigens aus der persönlichen Verantwortung des Chauffeurs im Strafverfahren, wo er ausdrücklich sagt, den Schranken noch in einer Höhe gesehen zu haben, die es ihm erlaubte „noch durchzukommen“. Bei diesem Sachverhalte ist der eingetretene Unfall und der hierdurch entstandene Schaden einzig und allein auf das unvorsichtige, riskante Verhalten des Chauffeurs zurückzuführen, der sich gegen die Bestimmung des § 96 EBO.

(in der Fassung des Verwaltungsentlastungsgesetzes vom Jahre 1925) ebenso vergangen hat wie gegen die Vorschriften der §§ 45 und 46 der Vdg. Min. d. Innern vom 28. April 1910, Nr. 81 RGBL. wie auch überdies gegen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes (§§ 1297, 1299 ab GB).

Es erweist sich daher die Berufung der klagenden Partei als begründet, weshalb ihr Folge zu geben und das erstgerichtliche Urteil dahin abzuändern war, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zur Gänze zurecht besteht.

Der OGH. bestätigte diese Entscheidung im wesentlichen aus deren Gründen (E. vom 5. Mai 1927, Zl. Ob II 375/27).

Hierzu sei noch folgendes bemerkt:

Diese Entscheidung setzt sich zum erstenmal mit der durch die Novellierung des § 96 der österreichischen Eisenbahnbetriebsordnung aus Anlaß der Verwaltungsentlastungsgesetze veränderten Rechtslage auseinander. Während früher das Verhalten von Passanten und Fuhrwerken auf den abgeschrankten Bahnübersetzungen nur durch einzelne Verbote geregelt war (vergleiche die bei solchen aufgestellten Warnungstafeln), wird jetzt den Benützern solcher ein solches Verhalten ganz allgemein vorgeschrieben, so daß durch die Benützung weder die eigene persönliche Sicherheit gefährdet, noch der Bahnbestand oder Betrieb gestört oder gefährdet wird. Es ist also eine allgemeine Vorsichtspflicht statuiert worden, die sich auch auf unabgeschrankte Bahnübergänge erstreckt. Die Entscheidung ist daher für alle Verkehrsinteressenten von großer Wichtigkeit, diesen droht nicht nur persönliche Gefahr, sondern auch Schadenersatzverpflichtung gegenüber der Bahn, falls deren Sachen bei einem Unfalle beschädigt werden. In Hinkunft wird also ein Hinweis auf irgendwelche Verbote auf Aufschriftstafeln oder der Polizei und die Beachtung derselben zur Entlastung nicht mehr ohne weiteres genügen können.

Čap.

Bücherschau.

— **Werkstoffhandbuch, Nichteisenmetalle.** Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Metallkunde im Verein Deutscher Ingenieure. Schriftleitung: G. Masing, W. Wunder, H. Groeck. DIN A 5 etwa 185 Blatt = 370 Seiten. Preis einschließlich Schutzkarton 18 RM, einschließlich Ringbuchdecke (Leder mit Goldprägung 24 RM). Berlin 1927. Beuth-Verlag G. m. b. H., Berlin S 14.

Mit dem vorliegenden Handbuch ist ein Sammelwerk in Angriff genommen, das bereits in seinem jetzigen Ausmaß dem Konstrukteur einen guten Einblick gewährt in die Eigenschaften der heutzutage bereits recht zahlreichen Werkstoffe, die man unter dem Sammelbegriff Nichteisenmetalle zusammenfassen kann. Es erleichtert ihm von Fall zu Fall die Entscheidung, welche von den vielen verfügbaren Nichteisenmetallen und Legierungen den gestellten Anforderungen am besten entsprechen. Ist doch deren Verwendungsmöglichkeit in stetem Weiterschreiten begriffen. Denken wir in diesem Zusammenhange z. B. an das altbewährte Kupfer und dessen tausendfältige Anwendungsformen in der Elektrotechnik oder an die immer mehr in Aufnahme kommenden Leichtmetalle. Die sich mehrenden Anwendungsgebiete machen es nun aber dem gewissenhaften Verbraucher der metallischen Halbzeuge zur unabweisbaren Pflicht, sich auf das eingehendste mit der technischen Eignung, mit dem technologischen Verhalten der Metalle und auch mit dem Werdegang des Werkstoffes restlos vertraut zu machen, wenn er sich vor Fehlgriffen und Enttäuschungen bewahren will.

Die Deutsche Gesellschaft für Metallkunde war sich bei Schaffung des vorliegenden Sammelwerkes klar darüber, daß keins der vorhandenen Lehrbücher der Metallkunde — die ja mehr oder weniger theoretischen Charakter haben — dem Praktiker die Hilfe zu bieten vermag, deren er in Ausübung seines vielseitigen Berufes bedarf. Hier wird das mitten aus der Praxis stammende, für die Praxis geschriebene Werkstoffhandbuch helfend einspringen. Mit ihm ist ein neuer Weg der Unterrichtung des Verbrauchers eingeschlagen. Aber nicht nur dem Praktiker wird das Handbuch Stütze und Wegweiser sein; auch dem Wissenschaftler wird die Möglichkeit willkommen sein, sich über die Fortschritte in der Technik der Nichteisenmetalle mühelos auf dem Laufenden zu halten und dem Buch gelegentlich Anregungen für seine Forschungen zu entnehmen.

Damit es nun dem Besitzer des Handbuches mögli ist, auch die neuesten Ergebnisse der Forschung o Winke aus der Praxis seinem Werkstoffbuche bequem e zuverleiben, ist diese in der Form eines sogenannt Ringbuches erschienen, das sich aus einzelnen l baren Blättern zusammensetzt. Es leuchtet ein, daß Ringbuch große Vorteile bietet gegenüber einem Werk der üblichen starren Buchform, welch letzteres bei d eiligen und rastlosen Fortschritt der Chemie und Techn früher oder später in einzelnen Teilen überholt sein m und schließlich zu umständlichen und kostspieligen N auflagen führen muß.

Wenn auch die Schaffer des Handbuches im Vorw bescheiden vermerken, daß bei der Neuartigkeit der A gabe und bei der geringen zur Verfügung stehenden Z das in dem Buch Gebotene weder einen Anspruch Vollständigkeit noch auf innere Abgeschlossenheit mac darf, so sei ihnen gern bescheinigt, daß das Geleist bereits eine große Lücke in der Fachliteratur aufs Be ausfüllt und daß all denen Dank gebührt, die sich in Reihe der Mitarbeiter — und deren sind nicht wenige gestellt haben zu Nutz und Frommen der herstellen und verarbeitenden Industrie.

Dem aufschlußreichen, straff gegliederten Werk weiteste Verbreitung zu wünschen. W. M

— **Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenba tarifpolitik.** Eine geschichtliche Betrachtung. Von Dr. j E. Adolph, Oberregierungsrat a. D., Reichsbahnober (Essen). Mit einer Karte. Berlin. Verlag von Jul Springer. 1927. Preis 10 RM.

Das Buch ist ein Sonderdruck aus dem „Archiv Eisenbahnwesen" 1927, Heft 1—5. Der Zweck der Druckseiten umfassenden Arbeit ist, wie der Verfas in der Einleitung sagt, Vergangenes der Gefahr der V gessenheit zu entreißen, aber auch die heutigen einsch gigen Verhältnisse im Ruhrkohlenbergbau auf Grund ih historischen Entwicklung zu erklären.

In dem ersten Abschnitt gibt der Verfasser Bild über die wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrkohl bergbaues, insbesondere über die wechselnden Konjunkt verhältnisse, Preise, Förderung, die einzelnen Kohl sorten, die Gewinnung von Nebenprodukten usw. Herv zuheben ist die Darstellung der im Ruhrbezirk bestehen Verbände (Syndikate usw.). Der zweite Abschni ist dem Transportwesen im Ruhrgebiet gewidmet (Eis bahn, Wasserstraßen), wobei die bedeutenden Häfen e eingehende Behandlung erfahren. Im dritten A schnitt wird kurz geschildert, in welcher Weise sich Gütertarifwesen in Deutschland entwickelt hat, währe der vierte Abschnitt sich mit den Ruhrkohlentari innerhalb Deutschlands und nach dem Auslande beschäft In einem Anhang wird noch kurz der Siegerländer E bergbau behandelt. Ein Verzeichnis über die einschläg Literatur und eine Karte der früheren Eisenbahnges schaften im niederrheinisch-westfälischen Bezirk verv ständigen das Buch.

Es handelt sich hier um ein sehr verdienstvolles We Die schwierigen, oft recht komplizierten Verhältnisse seres bedeutendsten deutschen Industriegebietes sind n ihrer wirtschaftlichen Seite und in ihren Beziehungen z Eisenbahnwesen in übersichtlicher Form entwickelt und ihrer gegenwärtigen Gestalt dargestellt. Es bietet da jedem, der sich über das Ruhrgebiet unterrichten will, z Studium reichen Inhalt. Industrielle, Volkswirte, Eis bahnfachmänner, insbesondere Tarifbeamte werden es Nutzen lesen und verwenden können. Das Buch ka bestens empfohlen werden. W

— **Reklamationen im Güterverkehr.** Ein Leitfaden die Bearbeitung von Reklamationen im Güterverk (Lieferfristenüberschreitung, Verlust, Beschädigung, M derung). Vom Güterinspektor Hermann Jughenn, Fra furt (Main). 1927. Verlag Carl Malcomes, Nieder-Ramst b. Darmstadt. Preis 5 RM.

Das Buch ist von einem Mann aus der Praxis geschrie und für die Praxis bestimmt. Es soll in erster Linie d Abfertigungsbeamten, der Schadenersatzansprüche zu arbeiten hat, Anleitung und Wegweiser sein. Und in Tat wird bei Benutzung des Buches sich für diesen Beam mancher Fingerzeig zur Behandlung der Reklamationen

ben, und es wird ihm hierdurch Hilfe und Erleichterung schaffen werden. Außer der Darstellung der Bearbeitungsise der Reklamationen enthält das Buch die einschlägigen setzlichen Bestimmungen, gerichtliche Entscheidungen w. Auch von Beamten anderer Unternehmungen, die mit klamationen zu tun haben (Speditionshäusern usw.), rd das Buch mit Erfolg benutzt werden können. W.

— **Handbuch des Luftverkehrs.** Für den Personen- d Güterverkehr. Bearbeitet von der Geschäftsstelle der dustrie- und Handelskammer zu Düsseldorf.

Das 40 Seiten umfassende kleine Handbuch ist für den aktischen Gebrauch bestimmt. In übersichtlicher Auflung enthält es in knapper Form zusammengefaßt die undzüge des Luftverkehrsrechts in Deutschland, die Organition des deutschen Luftverkehrs (Deutsche Luft-Hansa), die dingungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie r den Güterverkehr, endlich die Bestimmungen über den iftpostverkehr.

Das Büchlein bietet somit eine kurze aber sehr gute nterrichtung über das Luftverkehrswesen. Es wird allen, e mit dem Luftverkehr zu tun haben, ein praktischer Ratgeber sein. Das Erscheinen der Schrift ist um so mehr zu begrüßen, als es die erste in seiner Art ist. Es ist deshalb anzunehmen, daß sie in allen beteiligten Kreisen eine freundliche Aufnahme finden. W.

— **Österreich-Kalender 1928.** Es handelt sich hier um einen Kalender, der besonders hervorgehoben zu werden verdient. Herausgegeben von der Österreichischen Völkerbundliga, enthält er im Vorwort interessante Ausführungen, die auf die enge Zusammengehörigkeit Österreichs mit Deutschland hinweisen. 104 vorzügliche Bilder zeigen den Reichtum Österreichs an schönen Orten und herrlichen Landschaften. Sie sollen dazu beitragen die Kenntnis Österreichs nicht nur im Deutschen Reiche, sondern auch in andern Ländern zu vertiefen. Zu letzterem Zwecke ist das Buch nicht nur in deutscher, sondern auch in englischer und französischer Sprache geschrieben. Der Bilderschmuck sowie die vornehme Aufmachung des Kalenders lassen in Verbindung mit dem guten Zweck den Preis von 25 RM gerechtfertigt erscheinen. Die Anschaffung kann empfohlen werden. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen. Österreich.

Die in Nr. 28 vom 14. Juli 1927 dieser Zeitung mitgeilten vorübergehenden Lieferfristzuschläge, die für die inie der Österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahn ien—Aspang und der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalahnen in Wien wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältsse eingeführt wurden, bleiben mit Genehmigung des undesministeriums für Handel und Verkehr vom 22. Deember 1927 Zl. 55 042/20 bis auf weiteres (längstens bis zum . September 1928) in Kraft. Sie betragen bei allen auf esen Bahnen auf- oder abgelieferten, oder Strecken dieser ahnen, durchlaufenden Sendungen.

1. Für Frachtstückgut (ausgenommen lebende und tote Tiere sowie Bier und Fleisch), ohne Rücksicht auf die Entfernung, 1 Tag.

   Als Stückgut im Sinne dieser Bestimmung sind Sendungen anzusehen, für die die Fracht auf Grund eines Gewichtes von weniger als 5000 kg für den Frachtbrief berechnet wird.

2. Für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere), das in Bahnhöfen auf- oder abgeliefert wird, die nicht an den die Wiener Bahnhöfe verbindenden Bahnlinien (Gütertarif der Österreichischen Bundesbahnen, Teil II, Heft A, Vorwort V—A—I—c) gelegen sind, und das über diese Linien gemäß der Verkehrsleitungsvorschriften oder gemäß einer Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe befördert wird, 1 Tag.

Im Binnenverkehre der schmalspurigen Strecken kommen diese Zuschlagsfristen nicht zur Anwendung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 11 vom 18. Januar 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Reichsbahn-Zentralamt und das Abrechnungsbüro Prag, betr. Verzugszinsensätze der Vereinsabrechnung.

Nr. VII 5 vom 16. Januar 1928 an sämtliche Vereinsmitglieder und die dem Verein nach § 6 der Satzungen angeschlossenen Vereinsverwaltungen, betr. Vereinsstatistik, Rechnungsjahr 1926.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 22. Januar starb kurz vor der Vollendung seines 77. Lebensjahres in Altona, wo er im Ruhestande lebte, der

Oberbaurat i. R.

Herr Paul Büttner.

Der Verstorbene war mehr als 41 Jahre im Eisenbahndienst, davon 12 Jahre bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 30. September 1919 bei der Eisenbahndirektion Altona tätig.

Mit großer Sachkenntnis und unermüdlichem Pflichteifer hat er in allen ihm anvertrauten Stellungen erfolgreich gewirkt und sich um den Ausbau wichtiger Bahnanlagen im Direktionsbezirk besonders verdient gemacht. Durch sein freundliches Wesen und sein vornehmes Denken hat er sich in allen Kreisen Liebe und Zuneigung erworben. Sein Andenken wird stets hoch in Ehren gehalten werden.

Altona, den 23. Januar 1928. (108)

Namens der Reichsbahndirektion

Der Präsident.

2. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1 (Verkehr Polen- Tschechoslowakei—Deutsche Seehäfen).

Die Frist für den Ausschuß der Holland- und Belgiensendungen ist auf den 29. Februar 1928 verlängert worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Januar 1928. (113)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 1b Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B. Bk.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1928 ist in der Ziffer 9 des Verzeichnisses I (sperrige Stückgüter) zwischen den Worten „oder“ und „ineinandergesetzt“ einzuschalten: „zusammenpefaltet oder“.

Berlin, den 18. Januar 1928. (114)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1928 wird die Tarifstation Ludwigshafen-Giuliniwerk auf Seite 11 des Tarifs gestrichen. Das Werk gilt künftig als Privatgleisanschluß im Hafengebiet der Tarifstation Ludwigshafen (Rhein) Hbf. (93)

Stuttgart, den 14. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April 1928 wir die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) als Tarifstation aufgehoben. Die Station Höfingen der Reichsbahndirektion Stuttgart wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 23. Januar 1928. (107)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Stationen Crailsheim, Hessental, Jagstheim und Satteldorf als Versandstationen zu Ziffer 3B usw. einbezogen. (109)

Berlin, den 23. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 wird eine Anzahl von Stationen in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel als Versandstationen zu Ziffer 3B usw. einbezogen. (110)

Berlin, den 16. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1928 werden in die Ausnahmetarife 1e für beschlagenes Holz usw. und 1f für Daub- (Faß-)holz eine Anzahl sächsischer Schmalspurbahnstationen als Empfangsstationen einbezogen. (111)

Berlin, den 19. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 tritt die Köln—Frechen—Benzelrather Eisenbahn dem Ausnahmetarif 15 für Graphit bei. (100)

Berlin, den 17. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 33.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 tritt der Ausnahmetarif K 33 für Weizen von Karlsruhe Hafen nach Bietigheim (Württ.) in Kraft. (101)

Berlin, den 18. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 wird in den Ausnahmetarif 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) die Station Nieder-Schöneweide-Johannisthal als Versandstation einbezogen. (94)

Berlin, den 16. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 401, Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 ist die Station Schmiedeberg (Bez. Dresden) im Abschnitt IVA 1 als Versandstation in alphabetischer Reihenfolge nachzutragen. Im gleichen Abschnitt kommt die Station Würselen mit Wirkung vom 1. April 1928 in Fortfall.

Essen, den 19. Januar 1928. (98)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1928 werden die Entfernungen für die Station Wehrse Grenze um 2 km ermäßigt. (95)

Berlin, den 16. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1928: Aufnahme von Natriumacetat in den A.T. 125. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (99)

Altona, den 19. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927. — Bk. 5(4).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 und 1. April 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (112)

München, den 20. Januar 1928.

Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Durchfuhrausnahmetarif
D 24 (Niederlande-Österreich),
D 34 (Belgien-Österreich),
D 26 (Niederlande-Tschechoslowakei),
D 36 (Belgien-Tschechoslowakei),
D 30 (Niederlande-Polen),
D 38 (Belgien-Polen).

Mit dem 1. Februar 1928 treten die vorbezeichneten Durchfuhrausnahmetarife in neuer Fassung in Kraft.

Die neuen Tarife unterscheiden sich von den bisher gültigen in der Hauptsache durch Änderung der Warenverzeichnisse und der Frachtsätze.

Die Tarife können durch die Stationskasse Köln Hbf. bezogen werden. (102)

Köln, den 20. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Entfernungen für den Binnen- u Wechselverkehr der früheren Preuß Hessischen usw. Staats- und P bahnen usw. — Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar wird das Teilheft B II 51 unter Be sichtigung der bereits erschienenen N träge 1—31 neu herausgegeben. 2,90 RM.

Berlin, den 19. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güte kehr (Verkehr mit deutschen Seeh stationen). Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar werden die Bestimmungen im Abs C VII über die Frachtberechnung Güter in Privatwagen neu gefaßt, werden im Tarif Nr. 52 besondere destmengenbestimmungen für Hol stoff der Abt. A eingeführt. Näher Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, den 20. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. N (Verkehr Deutsche Seehäfen—Öste bzw. Donauumschlagstellen und u kehrt).

Mit Gültigkeit vom 23. Januar wird Kaolin in die Abteilung IV a nommen. Näheres durch Reichsb tarifanzeiger.

Altona, den 16. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 23. Januar Aufnahme von Stationen in die A.T. 49, 52, 53, 60, 88, 122. Änderung den A.T. 37, 52, 58, 145. Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 17. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

1. Im Abschnitt II des Ausna tarifs 7a für Eisenerz wird mit Gülti vom 1. Februar 1928 die Station L berg der Reichsbahndirektion Fr furt (Main) als Versandstation einbez

2. Beim Ausnahmetarif 7h für Mi wird der Vermerk über die Gültigk dauer wie folgt geändert: „Gültig auf jederzeitigen Widerruf längsten zum 30. April 1928".

Essen, den 19. Januar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Essen.

Bayerisch-Pfälzischer Güterverke

1. Mit Wirkung vom 1. April wird die Station Ludwigshafen-Gi werk im Entfernungszeiger gestri Das Werk gilt künftig als Privatans im Hafengebiet der Tarifstation Lud hafen (Rhein) Hbf.

2. Die Tarifentfernung Augsburg Maximiliansau wird auf 283 km richtigt.

München, 20. Januar 1928.

Zentraltarifamt bei der Gruppe verwaltung Bayern der D.R.-G

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 5 Berlin, den 2. Februar 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Der Gütertarif der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Neuerungen in der Wirtschafsführung.

Das amtliche Werk über das deutsche Feldeisenbahnwesen im Weltkrieg.

Die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. — Verhandlungen im Verkehrsausschusse des Nationalrates.

Ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß § 9 Absatz 2 Satz 1 des Körperschaftssteuergesetzes von der beschränkten Körperschaftssteuerpflicht befreit?

Das Geschäftsjahr bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordn. — Der Verwaltungsr. d. Deutsch. Reichsbahn-Gesellsch. — Rangierfunk. — Direkter Personen- u. Gepäckverkehr zwischen England und den Niederlanden mit Polen und den baltischen Staaten. — Verkehr auf der Fährenstrecke Warnemünde—Gjedser im Jahre 1927. — Der erste deutsche Pullmanzug wird. — Das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER). — Die Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr in Berlin. — Verkehrswerbung für München u. Südbayern. — Die Benutzung der Schlaf- und Speisewagen.

Österreich: Eine Hängebahn ins Burgenland.

Ungarn: Der Handelsminister über die neue Elektrizitätszentrale. — Der Balaton (Plattensee) - Verkehr. — Titelfrage der höheren Eisenbahnbeamten. — Sportleben bei den Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Besoldungsordnung der Schwedischen Staatsbahn. — Ersparnismaßnahmen der Schwedischen Staatsbahn. — Sonntagsrückfahrkarten auf den Estländischen Staatsbahnen. — Der Gesetzentwurf über die Kommerzialisierung der Polnischen Staatsbahnen. — Bevorstehende Tariferleichterungen im polnisch-tschechischen Güterverkehr. — Zum Bau der Eisenbahnlinie Krakau—Miechow. — Höhe und Verzinsung des Anlagekapitals d. Polnischen Staatsbahnen. — Kohlenbedarf d. Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Geplante Hängebahn in der Hohen Tatra. — Kaschau - Oderberger Eisenb. — Tschechoslowakische Kohlenausfuhr im Jahre 1927. — Kommerzialisierung der Südslawischen Staatsbahnen. — Die Personentarifreform der Rumänisch. Staatsbahnen. — Ital. Personenverkehr i. d. Jahren 1925/1926. — Elektrisierung der Fleimstalbahn. — Das „Dopolavoro" bei den Italienischen Staatsbahnen. — Güterverkehr auf den Italienischen Staatsbahnen im Oktober 1927. — Ein neuer Plan für einen Gibraltar-Tunnel. — Neuerungen beim Fahrkartenverkauf der Londoner Untergrundbahnen. — Fahrkarten zu ermäßigtem Preis in England. — Kleinbahnen in England.

Fremde Erdteile: Ausbildung der indischen Eisenbahnbeamten. — Eisenbahnen in Mittelsumatra. — Die Benguella - Eisenbahn. — Eisenbetonschwellen in Pennsylvania. — Ruhegehälter bei den Argentinischen Staatsbahnen. — Die australische Querbahn im Jahre 1926/1927.

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Gütertarif der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahndirektor Dr. **Spieß**, Berlin.

Vortrag, gehalten im 5. staatswissenschaftlichen Fortbildungskursus für obere Beamte zu Stettin am 28. September 1927.

Wissenschaftlich und politisch erschöpfende Literatur über die Frage der Gütertarifpolitik gibt es nicht. Es geht hier ähnlich so, wie es einmal vom Valutaproblem gesagt worden ist: „Diejenigen, die darüber schreiben, verstehen meistens nicht zu viel davon, und diejenigen, die etwas davon verstehen, schreiben nicht darüber." Es war aber nicht immer so: Einst gab es aus deutscher Feder ein auch heute noch in gewissen Gedankengrundlagen unüberholtes Buch, das — namentlich auch nach seiner Übersetzung ins Französische — anerkanntes Rüstzeug der gesamteuropäischen Tarifwissenschaft geworden war; nämlich Ulrichs „Eisenbahntarifwesen" (Guttentag 1886). — Seinen größten Vorzügen zum Trotz aber ist das Buch in vier Jahrzehnten nicht mehr neu herausgegeben worden, und daher — besonders seit dem Kriege, wenigstens soweit etwaige praktisch-politische Auswertung in Frage kommt — veraltet. Veraltet vor allem insofern, als die im allgemeinen Teil von Ulrichs Werk als grundsätzliche Gegensätze einander gegenübergestellten Einteilungsgesichtspunkte: Privatbahnsystem und Staatsbahnsystem (bei Ulrich: privatwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung) in dem seither verflossenen Menschenalter sich als lange nicht so grundsätzlich verschieden erwiesen haben, wie einstens Ulrich und wir selbst sie noch bis vor kurzem, mindestens bis zum Kriege, geschätzt haben. Der Gedanke: Die Privatbahn arbeitet „privat" orientiert, lediglich für ihr Privatinteresse; die Staatsbahn arbeitet nach Staatszwecken allein, d. h. im allgemeinverkehrswirtschaftlichen Interesse, schien so unumstößlich, daß der Gedanke, unverändert von der Zeit an, in der Ulrich sein Buch nach soeben glücklich durchgeführter preußischer Verstaatlichungsaktion schrieb, festgehalten worden ist bis in die neueste Zeit, ja bis in die Zeit nach dem Kriege, obwohl eine Menge offenkundiger Tatsachen schon seit Jahrzehnten eigentlich hätte nachdenklich und gegenüber dem konstant festgehaltenen Gegensatz skeptisch stimmen sollen.

Theoretisch ist der Gedanke der tarifpolitisch gegensätzlichen Tendenz bei Privatbahn und Staatsbahn natürlich

richtig. Praktisch aber hat sich ergeben, daß das Privatinteresse jeder Privatbahn notwendigerweise auf die Dauer mit demjenigen des von ihr durchzogenen Landgebietes sich deckt; und umgekehrt hat 30jährige Erfahrung mit dem reinen Staatsbahnsystem gezeigt, daß ein einziges unter den vielen Staatsinteressen: nämlich das Interesse, das für die Staatsfinanznotwendigkeiten erforderliche Geld möglichst schmerz- und reibungslos aus der pulsierenden Volkswirtschaft zu ziehen, bei der praktischen Verwaltung der Staatsbahnen derart präponderiert und zu so „privatwirtschaftlicher" Bewirtschaftung der Staatsbahnen vielfach führt, daß doch wohl gesagt werden muß: Theoretisch den Gedanken: Privatbahn privatwirtschaftlich orientiert; Staatsbahn staatswirtschaftlich orientiert — in allen Ehren; für die praktische Verkehrs- und Tarifpolitik ist aber daraus im Europa der Vorkriegszeit verhältnismäßig wenig, zum mindesten jedenfalls viel weniger herausgeholt worden, als z. B. Ulrich einst hoffte. Wenn er das praktische Schwergewicht der Eisenbahntarifpolitik in diese Unterscheidung legte, so ist dieser Blütentraum in keiner Weise jemals ausgereift.

Wie sehr andererseits die Privatbahnen am Gedeih und Verderb ihres Bezirks sich interessiert fühlen, und wie sie — häufig gleich weitblickend wie Staatsbahnen — nicht nur Dividendendienst betreiben. sondern auch in den Dienst der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Bezirke sich stellen, das beweisen nicht nur zahlreiche Beispiele aus der Eisenbahngeschichte Deutschlands, sondern auch ausländische und vor allem koloniale Beispiele. Ja, in gewissem Sinne wird die Privatbahn auf dem Gebiete wirtschaftlicher Pionierarbeit sogar grundsätzlich reger sein als die Staatsbahn. Die Staatsbahn nämlich, als nur eines von vielen Organen der Staatsverwaltung, überläßt gemäß ihrer Einordnung in das Ganze der Staatsverwaltung die Pflege der Volkswirtschaft ihres Netzes grundsätzlich zunächst anderen näher zuständigen Ressorts; auch unterliegt die Staatsbahn, gemäß ihrer behördlichen Pflicht, objektiv niemand zuliebe niemand zuleide zu arbeiten, Beschränkungen, die für die Privatbahn nicht bestehen. Gerade in der Richtung der letzteren Erwägung liegt nach allem, was man in diesen letzten dreißig Jahren praktisch zu beobachten Gelegenheit hatte, der allein auf die Dauer unverrückbar bestehende Unterschied zwischen Privatbahn und Staatsbahn, und dieser Unterschied läßt sich formelmäßig nicht etwa in Differenzierung nach größerer oder geringerer volkswirtschaftlicher Fürsorglichkeit, sondern nur in der Art fassen, daß man sagt: Die Staatsbahn ist ihrem obersten Ziel nach vor allem gerecht, die Privatbahn aber vor allem wirtschaftlich. Offene Frage bliebe dann dabei ausdrücklich, wieviel und bei welchem Bahnsystem etwa mehr aus diesem administrativpolitisch durchaus verschiedenartigen Grundeinstellungen beider Systeme für die praktische Volkswirtschaft gewonnen werden kann. Vielleicht ist der Unterschied übrigens gar nicht allzu groß.

Unsere Erfahrung als praktische Reichsbahner des heutigen Systems ist jedenfalls die, daß wir aller heutigen „privatwirtschaftlichen Gestaltung" der Reichsbahn-Gesellschaft zum Trotz eigentlich in allen großen und kleinen Fragen zu gradliniger Fortsetzung der preußischen Staatsbahnpolitik gekommen sind, und so oft wir mit alten Aktenbänden der preußisch-hessischen Staatsbahn arbeiten, zeigt sich, daß wir — wenigstens in der Tarifabteilung — heute so gut wie jedes Argument für unsere Arbeit in gleicher Weise weiter verwenden können und verwenden, wie es einstens von den Beamten des reinen preußisch Staatsbahnsystems benutzt worden ist.

Jedes Eisenbahnsystem ist — das private wie d Staatsbahnsystem — merkantilistisch auf das Interesse d eigenen Bezirkes eingestellt. Die bisherige dreijährige Pra der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat dies bestätigt.

Der § 2 des Reichsbahngesetzes lautet: „Die Gesellsch hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutsch Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen führen". Die beiden angeblich so verschiedenen Ziele p vater und staatlicher Eisenbahnpolitik sind also hier e fach durch gesetzgeberischen Machtspruch vereint, und zw in folgender Rangordnung: Zunächst hat die Reichsba ihre festen Reparationslasten in Höhe von 660 Million Verzinsung und Tilgung der Reparationsobligationen zahlen. — Zufolge des zugunsten des Reparationsfund weiter der Reichsbahneinhebung aufgegebenen Verkeh steueranteils und anderer Lasten erhöht sich die Sum internationaler Reparationsverpflichtungen auf über 1 M liarde. Bis zu diesem Betrage von über 1 Milliarde gilt die Bahnen kaufmännisch, also nach reinen Grundsätz der Erfolgwirtschaft zu betreiben.

Immerhin auch das schon nur unter gewissen Einschr kungen: Sind zur Sicherung dieses 1-Milliarden-Diens volkswirtschaftliche Belastungen an sich unvermeidbar, ist bei der Frage, wie diese Belastungen zu gestalten sei die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gehalten, die l lastungen „im Interesse der deutschen Volkswirtschaft" leicht erträglich wie nur möglich zu gestalten, also un verschiedenen Belastungen die mildeste (man denke an Alternative: Güterverkehr oder Personenverkehr; Nahe fernungen oder Ferntransporte; allgemeine Tariferhöhu oder Einschränkung von Ausnahmetarifen usw.) zu wähl.

Während so aber immerhin bis zur ersten Milliarde Einnahmegestaltung der Reichsbahn in Wahrnehmung ih deutschen volkswirtschaftlichen Aufgaben stark ein schränkt ist, wird jenseits jener Milliardengrenze — sob die Einnahme des eisenbahngesetzlich notwendigen M liardenbetrags gesichert ist — die Deutsche Reichsba Gesellschaft ganz frei von den internationalen gesetzlich Schranken, d. h. sie kann im übrigen allein nach volksw schaftlichen Grundsätzen entscheiden. Praktisch aber deutet das (da eine Milliarde weniger als 25 % unse jetzigen Bruttoeinnahmen darstellt): Solange unsere E nahmen auch nur einigermaßen auf der bisherigen H bleiben, wird aus der Pflicht zur kaufmännischen Betri führung nach § 2 Reichsbahngesetz keine die deutsche Vol wirtschaft gefährdende Notwendigkeit, die bisherigen W der Tarif- und Einnahmepolitik zu verlassen, erwachsen.

So viel über die internationalen Schranken und eigenen Ziele der Tarifpolitik der Deutschen Reichsba Gesellschaft. — Die richtunggebenden Momente für deutsche Tarifpolitik sind damit aber noch nicht erschöpf bezeichnet und gekennzeichnet. Denn mitbestimmend unter Umständen sogar seinerseits entscheidend steht der Tarifpolitik neben der Reichsbahnverwaltung das Or der Reichsbahnaufsicht, das Reichsverkehrsmi sterium.

Staatliche Eisenbahnaufsicht (mindestens gegen echten Privatbahnen) besteht kraft Gesetzes in allen Staa Auch in Deutschland besteht sie; aber es besteht kein Af-

sichtsgesetz. Insbesondere genügen die Bestimmungen der Reichsverfassung vom 18. August 1919 kaum, und auch das Reichsbahngesetz vom 29. August 1924 kann als Gesetz über Regelung der Reichsbahnaufsicht seiner eigentlichen Natur nach nicht anerkannt werden.

Grundsätzlich ist zu scheiden, die Aufsicht des Reiches über eigentliche Privatbahnen und die Aufsicht des Reiches über die Reichsbahn.

Was zunächst die Aufsicht über eigentliche Privatbahnen betrifft, so gibt es, soweit hierbei die Tarife in Frage kommen, nur den einen lapidaren Satz in der neuen Reichsverfassung Artikel 95 Absatz 3: „Bei der Beaufsichtigung des Tarifwesens ist auf gleichmäßige und niedrige Eisenbahntarife hinzuwirken".

Ob der Satz materiell uneingeschränkt immer das politisch Richtige trifft, lasse ich dahingestellt. (Die heimische Landwirtschaft begeistert sich durchaus nicht in allen Fällen für niedere Eisenbahntarife.) Indessen entspricht er der Tendenz auch des Artikels 45 der alten Reichsverfassung, und er ist gedacht jedenfalls ausschließlich als Waffe und Handhabe g e g e n die Privatbahnen, bei denen die Absicht, die Tarife möglichst hochzuhalten, als naturgegeben von vornherein vorausgesetzt wird. Eventueller wirtschaftlicher Notwendigkeiten der Privatbahn wird keiner Erwähnung getan, sondern Gleichmäßigkeit und Niedrigkeit der Tarife als das Ziel der Reichsaufsicht über die Privatbahnen schlechthin erklärt. Es wird also, und zwar wohl mit Recht, der Aufsicht über die Eisenbahnen nicht ein Fürsorgezweck für das beaufichtigte Transportunternehmen zugrunde gelegt, sondern wie Handelsgesetzbuch und Gewerbeordnung die Fürsorge für die wirtschaftliche Prosperität der Handelsfirmen und der Gewerbetreibenden den einzelnen Handels- und Gewerbetreibenden selbst überlassen und nur die Schranken statuieren, die von Kaufleuten und Gewerbetreibenden in ihrem Erwerbsbetriebe eingehalten werden müssen, um die allgemeine Volkswirtschaft vor Schäden zu bewahren — so nimmt auch Artikel 95 Absatz 3 RVerf. lediglich das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse wahr. Es handelt sich bei ihm um eine ihrer Rechtsnatur nach ganz klare wirkliche bloße „Aufsichtsbestimmung" über die Eisenbahnen. Das gleichfalls aus dem Artikel 45 der alten Reichsverfassung entnommene Wort „Hinwirkung" scheint zwar eine gewisse Aktivität, nicht bloß eine passiver Kontrolle vorzusehen. Unter der Herrschaft der alten Reichsverfassung ist aber eine derartige Initiative nur sehr vorsichtig angesetzt worden. Und ob eine aktive Hinwirkung im Sinne von Artikel 95 Abs. 3 schon unter der Herrschaft der neuen Reichsverfassung bisher g e g e n e i n e e c h t e P r i v a t b a h n durchgeführt worden ist und welcher Formen und Mittel man sich hierbei bedient hätte, entzieht sich der Kenntnis des Außenstehenden. Im ganzen sind jedenfalls die Aufsichtsrechte des Reichs gegenüber den eigentlichen Privatbahnen sehr bescheiden. Es folgt das auch ohne weiteres aus der Geschichte des Artikels 95. Mit längerer bloßer Aufsicht über Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs rechnete man bei der Entstehung der Reichsverfassung nicht. Denn nach Reichsverfassung Artikel 89 war es Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in das Reichseigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Für Privatbahnen blieb hiernach kein Raum. Reichsaufsicht über die Reichsbahn aber war in der Reichsverfassung nicht vorgesehen.

Zu einer Aufsicht über die Reichsbahn ist es erst auf Grund der Dawes-Gesetzgebung gekommen. Hieraus folgt aber noch nicht, daß das Reichsbahngesetz als ein die öffentliche Eisenbahnaufsicht im sonst üblichen eisenbahnrechts-, technischen- und wissenschaftlichen Sinne regelndes Gesetz anerkannt werden könnte: Das auch völkerrechtlich und auch in fremden Sprachen rechtsverbindlich zustande gekommene Reichsbahngesetz behandelt die Rechte der Reichsregierung gegenüber der Reichsbahn nicht im Sinne eisenbahnhoheitsmäßiger Aufsicht, sondern aus dem nach seiner Entstehung einzig möglichen Charakter als eines nach Möglichkeit weit gezogenen Reservatrechtes gegenüber dem in Auswirkung der politischen Verhältnisse notgedrungen zugestandenen internationalen Pfandnexus. Verwaltungstechnische Grenzen oder ein Programm für die Ausübung der Aufsicht zu geben, war mit dem Dawes-Gesetz nicht bezweckt, und nur so ist es zu verstehen, daß die Reichstarifaufsicht, die gegenüber den nicht vom Reiche verwalteten Privatbahnen auf die knappe Bestimmung Artikel 95 Absatz 3 beschränkt ist, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber begrifflich fast von jeder Beschränkung frei ist.

Angesichts dieses Fehlens jeder gesetzlichen Begrenzung der Aufsichtsübung ist es doppelt bedeutsam, zu untersuchen, wieweit aus dem praktischen Zwecke der Aufsicht selbst und aus der bisherigen Übung Richtlinien und Schranken sich für die Aufsicht des Reichs ergeben bzw. ergeben haben. — Zu beiden Gesichtspunkten ist das folgende zu bemerken:

Das Reichsbahngesetz hat die Aufsicht über die Reichsbahn lediglich für die Reichsregierung als solche vorbehalten, und bei dem mannigfaltigen Charakter der dem Reiche im Reichsbahngesetz vorbehaltenen Reservate konnte es zweifelhaft erscheinen, welchem Reichsorgan, d. h. welchem Reichsministerium die Aufsicht über die Reichsbahn zu übertragen sein werde. Vorzüglich sind bei der Interessenwahrnehmung des Reiches der Reichsbahn gegenüber zwei Zwecke zu unterscheiden: Die Aufsicht des Reichs hat sich einmal zu erstrecken auf die Kontrolle, daß die Reichseisenbahnen, deren Substanz ja dem Reiche als Eigentum verblieben war, von der Reichsbahn-Gesellschaft ordnungsmäßig gepflegt und unterhalten werden, damit das Reich nicht während der langjährigen Sequestrierung seines Eisenbahnbesitzes durch die Reichsbahn-(Betriebs-) Gesellschaft vermögensrechtlichen Schaden an der ihm gehörenden Substanz erlitte. Sodann aber ist auch die laufende Verwaltung, und zwar nebst der Wirtschafts- vor allem die Tarifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft zu kontrollieren daraufhin, ob die grundsätzlichen Ziele und Schranken, an die die Gesellschaft durch § 2 des Reichsbahngesetzes bei ihrer Verwaltung gebunden ist ordnungsmäßig eingehalten werden.

Hätte es nun nahegelegen, die vermögenswirtschaftliche Kontrolle dem Reichsfinanzministerium zu übertragen, so war zur Erfüllung der Betriebs- und verkehrstechnischen und der tarifpolitischen Kontrollaufgaben das Reichsverkehrsministerium zuerst von allen Reichsministerien insofern berufen, als diesem Ministerium schon die großen transportorganisatorischen und polizeilichen Aufgaben auf dem Gebiete der Hochsee- und Binnenschiffahrt und in neuerdings schnell ansteigendem Maße auch auf dem Gebiete des Automobil- und Flugwesens zugewiesen sind. Die nötige Kenntnis und Sachverständnis schien daher bei dem Reichsverkehrsministerium von vornherein in besonderem Maße verbürgt. Auf der anderen Seite aber ergeben sich aus

der Vielseitigkeit der transportorganisatorischen und technischen Befassung für das Reichsverkehrsministerium bei der Führung der Aufsicht über die Reichsbahn womöglich noch größere Schwierigkeiten, als sie schon der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Führung des Betriebs und der Verwaltung der Reichsbahn begegnen. Denn noch stärker als bei der Führung von Betrieb und Verwaltung widersprechen sich die beiden oben gekennzeichneten Ziele des § 2 des Reichsbahngesetzes (kaufmännischer Gesichtspunkt, Wahrung des volkswirtschaftlichen Interesses) bei der Führung der Aufsicht. Während im Wesen praktischer Verwaltung (wie sie der Reichsbahn-Gesellschaft aufgegeben ist) es liegt, mittlere Lösungen, Ausgleiche zu suchen, hat die Aufsichtsführung ihrem Charakter nach nicht diese Möglichkeit größerer Konzessionen. Sie muß auf das Grundsätzliche, das Regulative eingestellt sein, und „grundsätzlich" kann man eben nur entweder privatwirtschaftliche (kaufmännische) oder volkswirtschaftliche Ziele verfolgen. Beide werden sich früher oder später widersprechen müssen. — Für die Reichsbahnaufsicht wird der Gegensatz z. B. insofern praktisch, als ihr neben der Aufsicht über die Tarife der Reichsbahn auch die besondere Obhut über die Erhaltung der Substanz der Reichsbahn anvertraut ist. Zur Substanz, zum Fundus der Reichsbahn gehören, gleich dem Grundeigentum, dem Fuhrpark usw. auch die beim Inslebentreten der Reichsbahn-Gesellschaft bestehenden Tarife, d. h. die damaligen Frachtpreiseinhebungsbefugnisse der Reichsbahn. Von diesem Tarifniveau herab einmal gegebene Tarifermäßigungen später wieder zurückzuziehen ist sehr schwer, häufig praktisch unmöglich. Tarifermäßigungen rühren daher, insbesondere wenn sie allgemein gegeben und nicht an individuell einschränkende Tarifanwendungsbedingungen (zeitliche Befristung, Bindung an bestimmte Verkehrsrelationen oder an besondere Auflieferungsquanten usw.) gebunden sind, an den Fundus der Reichsbahn, der dem Reiche zu erhalten ist, und die Reichsbahn-Aufsicht, die viel weiter als nur bis zum Dawes-Verpflichtungsablauf am 31. Dezember 1964 zu rechnen hat, könnte daher unter Umständen gerade, was allgemeine Tarifmaßnahmen betrifft, noch mehr zur Vorsicht neigen als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die ihre Politik immerhin nur auf die Dauer einer Generation abzustellen hat. Außer auf Substanzerhaltung hat aber die Reichsaufsicht nicht nur wie bei den Privatbahnen gemäß Reichsverfassung Artikel 95 Absatz 3, sondern gemäß § 2 des Reichsbahngesetzes in noch stärkerem Maße bei der Reichsbahn auf möglichst billige Tarife aus den Gesichtspunkten der allgemeinen Volkswirtschaft hinzuwirken. Der Reichsverkehrsminister hat als Substanzerhalter also die Bewahrung des Tarifniveaus der Reichsbahn sich zur Aufgabe gestellt; als Bahnaufsichtsführer im allgemeinen Sinne aber hat er die Aufgabe, namentlich angesichts der heutigen enorm erschwerten Produktionsbedingungen in Deutschland und dem heute zwingend gegebenen Interesse an möglichster Steigerung des Exportes auf die Absenkung des Tarifniveaus hinzuwirken. Die beiden Aufgaben der Reichsbahnaufsicht: Substanzerhaltung und Frachtenverbilligung widersprechen sich hiernach grundsätzlich durchaus, und wenn die Aufsichtsführung praktisch aus diesen schwierigen Fragen einen Ausweg sucht, wird ihr auf die Länge der Zeit auch keine bessere Lösung möglich sein, als sie von der Reichsbahn-Gesellschaft jetzt vielfach in mehr oder weniger individuell (und daher für die Allgemeinheit unverbindlich!) ermäßigten Tarifen zu finden versucht wird.

Nicht genug mit diesen Schwierigkeiten, ergeben sich für die Aufsichtsführung aber auch noch weitere Komplikationen. Gemäß der geschilderten heutigen praktischen Konstruktion sind in dem Reichsverkehrsministerium die sämtlichen ganz verschiedenartigen Verwaltungs-, Aufsichts- und Polizeirechte vereinigt, die das Reich heute den verschiedenen Verkehrsarten, Anstalten und Unternehmungen (Eisenbahn, Schiffahrt, Luftverkehr, Auto) gegenüber besitzt. Bei dieser Sachlage wirkt, im Überschlag betrachtet, äußerst bestechend der Gedanke, das Reichsverkehrsministerium möchte aus dieser seiner vielseitigen und allgemein verkehrspolitischen Aufgabe heraus die Initiative zu einer allgemeinen Regelung und Teilung des gesamten deutschen Verkehrs ergreifen, wobei jedem Verkehrsmittel der Verkehrsanteil zuzuweisen wäre, der ihm größtmögliche Entwicklungsmöglichkeit böte. Der Gedanke scheitert indessen (ganz abgesehen von der ihm mit allen anderen die Sozialwirtschaft überspannenden Gedanken gemeinsamen praktischen Unausführbarkeit — die Reichsbahn allein benötigt um ihr heutiges Optimum zu erreichen, etwa 30 bis 40 % Mehrverkehr, d. i. ein Verkehr, der größer ist als der Gesamtverkehr aller Verkehrsmittel des Deutschen Reiches zusammen! —) schon an der Frage der Zuständigkeit. Das Reichsverkehrsministerium hat weder den Eisenbahnen noch den Wasserstraßen, noch den Kraftwagen und nur vielleicht dem Luftfahrzeug gegenüber entsprechende Kompetenzen. Aufsichtsbefugnisse — oben wurde auf Gewerbeordnung und Handelsgesetzbuch exemplifiziert — erschöpfen sich in der Aufsicht über die beaufsichtigten nicht in der Fürsorge für die beaufsichtigten Gewerbe. Durch die behördliche Aufsicht soll die allgemeine Volkswirtschaft gegenüber den beaufsichtigten Gewerben, nicht aber die private Wirtschaft jener Gewerbe sichergestellt werden. Dies liegt auch im richtig verstandenen Interesse jener Gewerbe selbst. Im besonderen vom Standpunkte der Reichsbahn aus gesehen, würde eine gewissermaßen zwangswirtschaftliche Verkehrsteilung keine volkswirtschaftliche Interessen-Auseinandersetzung mehr, sondern den Versuch eines Ausgleichs zwischen den privatwirtschaftlichen Interessen der Reichsbahn und der anderen Transportunternehmungen bedeuten. Über das volkswirtschaftlich und aufsichtsmäßig gegebene Maß hinaus wäre es ein im Reichsbahngesetz nicht vorgesehene Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Reichsbahn.

Es muß die Freiheit gegeben sein, das Problem einmal an einem gesucht trivialen Beispiel klarzumachen. An einem Bahnhof sind zwei Dienstmänner zur Bedienung des Publikums im Verkehr nach der Stadt erfahrungsgemäß erforderlich und deswegen vom Bürgermeister gewerbepolizeilich konzessioniert. Die beiden Dienstmänner sind Brüder, junge, unverheiratete Leute im Hause ihres Vaters, dessen Autorität sie sich beugen. — Von den beiden Dienstmännern, die an sich beide gleich tüchtig und gewissenhaft sind, ist der eine beweglicher und auf den Wink der Reisenden schneller zur Hand. Infolgedessen versteht er es, mehr Aufträge an sich zu reißen als der Bruder; er verdient viel mehr der Bruder wenig. Diese Tatsache des verschiedenen Einkommens ist für den die gewerbepolizeiliche Aufsicht führenden Bürgermeister vollkommen gleichgültig. Zwei Dienstmänner sind am Bahnhof erforderlich; zwei Dienstmänner sind von ihm bestellt. Das Publikum wird immer ausreichend bedient und ist zufrieden. Alles ist, vom Standpunkte des Bürgermeisters aus betrachtet, in Ordnung. Anders der Vater. Er kennt die tüchtigen Qualitäten seiner beiden Kinder. Im Grunde erscheinen sie ihm beide

gleichmäßig eines auskömmlichen Lebens wert. Die rein äußere Überlegenheit des einen läßt es ihm nicht gerechtfertigt erscheinen, daß dieser Überfluß hat, während der andere darbt. Der Vater setzt daher seine väterliche Autorität gegenüber dem erfolgreichen, gewandteren Bruder ein und veranlaßt ihn, dem Bruder von den ihm zukommenden Aufträgen abzugeben. Die väterliche Autorität schreitet damit zu einer Verkehrsteilung, die — um auf die uns beschäftigende Frage zurückzukommen — auch dem alle Transportmöglichkeiten betrauenden Aufsichtsminister vielfach naheliegen und noch öfter nahegelegt werden dürfte, die aber in allgemein-volkswirtschaftlichen Momenten eine Begründung nicht findet. Denn das allgemeinwirtschaftliche Verkehrsbedürfnis würde, auch wenn die eine Transportanstalt allen Verkehr an sich risse und die andere Verkehrsanstalt völlig beschäftigungslos würde, grundsätzlich genau so gut befriedigt, wie wenn beide Verkehrsmittel sich in den Verkehr teilen. (Vorausgesetzt, daß die reichsseitige Aufsicht gewährleistet, daß das eine obsiegende Transportmittel nicht demnächst im Besitze seiner Übermacht sich über die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten hinwegsetzt und seine Tarife etwa wieder ungesund erhöht. Bei der Reichsbahn sind derartige künftige Ausschreitungen angesichts der ihr aufsichtsmäßig ganz besonders enggezogenen Schranken, insbesondere durch ihre Verpflichtung, zu jeder Tariferhöhung die Genehmigung des Reichsverkehrsministers einzuholen, zwar nicht zu befürchten; der Wasserstraße gegenüber aber fehlen allerdings ebenbürtige Kautelen. — Man denke an die heute schon auf dem Rhein fast diktatmäßig zur Festsetzung kommenden Kohlenfrachten! — Indessen sind wir bei unserem zurzeit sehr negativen Nationalreichtum wirklich nicht in der Lage, uns nur für den Eventualfall bösartiger Preispolitik der bestehenden Transportunternehmungen ein zweites Transportmittel, das im übrigen als unnötiger Luxus erscheint, vorzuhalten. Der Standpunkt, auch allgemein volkswirtschaftlich sei die Verkehrsteilung gerechtfertigt, denn es sei besser, wenn zwei Subjekte der Volkswirtschaft gleichmäßig, als wenn nur eines viel verdiene — ist nur bei Aufgabe des politischen Standpunktes der gewerblichen Freiheit, wie sie nicht nur im Privatgewerbe, sondern auch z. B. im Schiffahrtsgewerbe unter den Schiffahrtsunternehmungen untereinander und der Reichsbahn gegenüber gegeben ist, diskutabel. Die Aufgabe des Standpunktes der gewerblichen Freiheit aber würde eine völlige Änderung der gesamten Wirtschaftspolitik bedeuten. Sie würde, wenn ein in der Nachkriegszeit viel gebrauchtes Schlagwort nochmals gebraucht werden darf, die „Rückkehr zur Zwangswirtschaft" bedeuten. Außerdem muß, wie oben bereits gesagt, die praktische Durchführbarkeit einer alle befriedigenden Verkehrsteilung zurzeit in Deutschland schlechthin mangels Vorhandenseins der erforderlichen Verkehrsmengen bestritten werden.)

Das Ziel einer behördlichen Verkehrsteilung kann also, soweit die beteiligten Transportanstalten nicht aus freien Stücken sich selbst zu ihr bereitfinden, als in den Aufgabenkreis der Aufsichtsinstanz fallend nicht anerkannt werden. Die privatwirtschaftlichen Belange der Transportanstalten gehören nicht in den Kreis der allgemeinen Transport- bzw. Volkswirtschaft, und sie scheiden daher aus dem Aufsichtsrahmen der Reichsregierung aus.

Sind im vorigen die materiellen Ziele und Schranken der Tarifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft und der Tarifaufsicht umschrieben, so bedarf es nunmehr noch eines Wortes über die formellen Bedingungen für die Preisnormierung der deutschen Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen sind gesetzlich verpflichtet, ihre Preise in der Form des Tarifes zu normieren. Der maßgebende § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung lautet:

„Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben. Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung. Sie sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden.

Die Beförderungspreise müssen dem Betrage nach feststehen.

Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.

Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft, Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen frühestens zwei Monate nach der Veröffentlichung, wenn nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit eingeführt war."

Der Zweck der vorstehend mitgeteilten Bestimmungen ist klar: Gleichmäßig soll allen Volksgenossen das Transportinstrument der Eisenbahnen zur Verfügung stehen. Dieses Ziel wird juristisch durch die Bestimmung gewährleistet, daß die Preisnormierungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind; und es wird praktisch durch die andere Bestimmung gewährleistet, daß die Preisnormierung in Form eines Tarifes zu erfolgen hat; d. h. in Form eines Preisverzeichnisses, das in der für Gesetze vorgeschriebenen Art veröffentlicht wird, dem Betrage nach feststehende Preise und alle für die Preisbildung maßgebenden Bestimmungen enthält. Dadurch, daß jedem Volksgenossen die Einsicht und Kontrolle des Beförderungspreises vor und nach dem Transport an Hand des Tarifes ohne weiteres möglich ist, ist die gleichmäßige Preisfestsetzung und -anwendung, soweit dies überhaupt nur möglich ist, garantiert. Das gleiche Ziel verfolgen (gewissermaßen im Ausführungswege) auch die anderen soeben wiedergegebenen Bestimmungen und mit ihnen auch noch andere Paragraphen der EVO., es sei z. B. an die Bestimmung erinnert, daß die Güter in der Reihenfolge, wie sie zur Auflieferung kommen, befördert werden sollen. — Sichergestellt werden durch die EVO. soll eben dasjenige, was man in Analogie an das in allen Verfassungen gewährleistete Grundrecht der „Gleichheit aller vor dem Rechte" als „Gleichheit aller vor dem Verkehr" oder vielmehr als „Gleichheit aller vor dem Bahnverkehre" bezeichnen kann. Denn für Schiffahrt, Luftverkehr, Auto gilt diese gesetzlich verankerte programmatische Gleichheit der Behandlung aller Transportbenutzer nicht. Lediglich die Eisenbahn wird gesetzlich auf die Gewährleistung gleicher Verkehrsbedingungen an alle festgelegt. Trotzdem soll die volkswirtschaftliche Berechtigung dieser Bestimmung damit nicht ohne weiteres bestritten werden. Sie ist gedacht als ein Ausgleich gegenüber den Möglichkeiten, die das (angebliche) Monopol der Eisenbahn in seinen Auswüchsen bieten könnte. Daß derartige Auswüchse bislang in Deutschland bei den Eisenbahnen jemals eingetreten seien, ist freilich noch von niemand behauptet worden. Im Gegenteil ist das „Monopol" der Eisenbahn, wenn es überhaupt je bestanden hat, heute jedenfalls aufs stärkste angekränkelt und eingeschränkt. Andererseits haben sich auf den großen deutschen Strömen im Kohlentransportgeschäft und ganz allgemein im Transportgeschäft auf dem nord-

westdeutschen Kanalnetz nahezu monopolartige Zustände herausgebildet, und im Lufttransportwesen besteht ein viel stärkeres Monopol als bei der Eisenbahn. Hat die Eisenbahn die Monopolgarantie-Bestimmungen jahrzehntelang getragen, so mag sie sie schließlich auch noch länger tragen. Die eine Gegenforderung aber muß sie stellen, daß die Bestimmung gleicherweise auch auf die anderen Monopoltransportbetriebe ausgedehnt werden. —

Die einzelnen im § 6 EVO. behandelten rechtlichen Gesichtspunkte sind in der Literatur, vor allem in den zahlreichen Kommentaren zur EVO. ausführlich behandelt und für den, der sich dafür interessiert, dort nachzulesen. Hier genügt es, folgende Richtlinien für die Systematik des deutschen Tarifwesens aus allem vorstehend in materieller und formeller Beziehung Gesagten zusammenzufassen:

Die Tarife müssen

1. die privatwirtschaftliche Auskömmlichkeit für die Reichsbahn gewährleisten. Unentgeltliche Transporte zugunsten irgend eines einzelnen sind im Hinblick auf die Verpflichtung der Reichsbahn, die Dawes-Lasten in grundsätzlich kaufmännischer Weise aufzubringen, prinzipiell unzulässig.
2. Die Preisfestsetzung soll in ihrer Höhe wie in ihrer tarifarischen Festsetzungsart den volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten Rechnung tragen.
3. Die Tarife müssen in einer Zweifel und Unklarheit ausschließenden Weise erschöpfende Auskunft über die Beförderungspreise und allenfallsige Nebengebühren geben.
4. Die Preise müssen dem Betrage nach feststehen.
5. Die Tarife und Anwendungsbedingungen gelten gleichmäßig für jedermann. Begünstigungen in Preisermäßigungs- oder anderer Form sind unzulässig.
6. Die Tarife müssen in einer der gesetzlichen Publikation entsprechenden Form veröffentlicht werden.

Mit diesen Leitsätzen sind die materiellen und formalen Erfordernisse für das deutsche Tarifsystem umzeichnet. — Der Inhalt des zweiten Teiles des Vortrages soll sein, nachzuweisen, daß und inwiefern den vorgezeichneten Richtlinien Rechnung getragen ist.

(Schluß folgt!)

Neuerungen in der Wirtschaftsführung.

Von **Ernst Hotsch**, Münster (Westf.).

ROJ. Ewert schildert in Nr. 45 Jahrg. 1927 dieser Zeitung eine seit 2 Jahren im Bezirk der RBD. Trier eingeführte neue Wirtschaftsführung, die sich angeblich als durchaus zweckmäßig erwiesen hat und weitestgehenden Anforderungen gerecht wird.

Die 1895 eingeführte, in ihren Grundzügen noch heute geltende Finanzordnung hat sich voll bewährt, so sehr bewährt, daß bis heute noch keine grundlegende Änderung eingeführt ist. Damit soll nicht gesagt sein, daß die FO. nicht verbesserungsfähig ist. Es gibt keine Einrichtung, die nicht verbesserungsfähig wäre.

Die beste Verbesserung ist die, die eine Vereinfachung und Ersparnis an Zeit und Kräften bringt. Wenn mit einer Neueinführung, wie bei der von der RBD. Trier eingeführten Neuerung in der Wirtschaftsführung, eine Vermehrung an Zeit und Arbeit und somit an Kosten verbunden ist, muß untersucht werden, ob der Erfolg diesen Mehraufwand rechtfertigt.

Als Hauptgrund für die Neuerungen gibt der Verfasser an, daß die heutige Art der Wirtschaftsführung dem Grundsatz „jede Stelle zum wirtschaftlichen Denken zu erziehen und den einzelnen Sachdezernenten nicht nur technisch, sondern auch finanziell zu beteiligen und verantwortlich zu machen, nicht genügend Rechnung trägt".

Die Sachdezernenten sind schon immer finanziell beteiligt und verantwortlich gewesen. Die meisten Anmeldungen zum Voranschlag gehen von den Sachdezernenten aus oder doch durch ihre Hand; sie wirken mit bei der Aufstellung des Voranschlages, bei der Verteilung der Mittel nach Eingang des Wirtschaftsplanes, bei den Finanzberichten und dem Jahresabschluß. Ihre finanzielle Verantwortlichkeit ist in der FO. I behandelt, sie versteht sich übrigens auch von selbst. Ein Sachdezernent, der sich bei allen Aufträgen nicht von wirtschaftlichen Grundsätzen leiten läßt, der vor Vergebung einer Leistung oder Lieferung nicht die finanzielle Frage eingehend prüft, der sich seiner Verantwortung auch in finanzieller Hinsicht nicht bewußt ist, ist nicht am Platze. Im übrigen ist durch die Mitwirkung des Finanzdezernenten bei allen die Geldmittel berührenden Anordnungen hinreichend Gewähr geboten, daß die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit beachtet werden, sind doch die Finanzdezernenten immer geneigt, „den Daumen auf den Beutel zu halten".

Das wirtschaftliche Denken läßt stellenweise noch zu wünschen übrig; es wird Arbeit und Zeit bedürfen, bis alle Eisenbahner von dem Geiste wahrer Wirtschaftlichkeit durchdrungen sind, und jedes Mittel, dem Ziel näher zu kommen, muß freudig begrüßt werden. Daß aber bis ins kleinste gehende Aufschreibungen, eine Wirtschaftskartei und weitgehende Bevormundung wirtschaftliche Schulung bedeute, erlaube ich mir zu bezweifeln.

Wenn wirtschaftliche Aufschreibungen über die Ausgaben der RBD. neben den Kassenbuchungen für nötig gehalten werden, ist es zweckmäßiger, diese Aufschreibungen für die ganze Reichsbahndirektion einem Beamten zu übertragen als in jedem Büro Aufschreibungen machen zu lassen. Die Führung eines Wirtschaftsbuches bei der RBD. ermöglicht jederzeit in einfachster Form eine Übersicht über den Stand der Mittel, es braucht nur eine Stelle befragt zu werden, während bei der Führung von Wirtschaftsbüchern in allen Büros ein zeitraubendes Hin- und Herfragen erforderlich wird und erst wieder Zusammenstellungen angefertigt werden müssen, um eine Übersicht über den Stand der Ausgaben bei der RBD. zu erhalten, worauf allein es doch ankommt.

Der Voranschlag wird seit 1895 im Haushaltbüro zusammengestellt, die Unterlagen liefern schon immer die Ämter und Direktionsbüros. Auch ist das Haushaltbüro als Gehilfe des Haushaltsrats schon immer Wirtschaftskontrollstelle gewesen. Neu in den Ausführungen des Verfassers ist nur die „Durchsicht der Bestellzettelaufträge und Vertragsvergebungen" im Haushaltbüro, deren Zweck nicht eingesehen werden kann, erst recht dann nicht, wenn jedes Büro eine Wirtschaftsstelle gemacht werden soll.

Die Einführung der neuen Monatsspalte im Wirtschafts-
pport ist zweckmäßig, wenn auch nicht unbedingt erforder-
ch. Im übrigen aber entspricht der Wirtschaftsrapport in
iner heutigen Form besser seinem Zweck, eine schnelle
bersicht über den Stand der Geldmittel zu gewähren, als
ie vom Verfasser vorgeschlagene Kartei, die für ein Be-
iebsamt „nur" aus 45 Karten, für einen mittelgroßen Direk-
onsbezirk somit aus „nur" 1000 Karten, statt bisher aus
5 Heften besteht. Gerade der Umstand, daß die Wirt-
haftsführung eines Amtes in einem Heft zusammen-
faßt ist, sich mit einem Blick übersehen läßt, daß die
ir die RBD. erforderlichen Zusammenstellungen aus den
apporten schnell und sicher gewonnen werden können,
richt unbedingt für Beibehaltung des alten Verfahrens.

Die Auswertung der Rapporte spielt sich in der Praxis
ab: Die Rapporte werden im Haushaltbüro gesammelt
nd aufmerksam durchgesehen. So lange die Ausgaben im
ahmen der monatlichen Bargeldüberweisungen und der
ahresbewilligung bleiben, ist „nichts zu veranlassen". So
ld eine Überschreitung droht, wird der Rapport dem
inanzdezernenten und den Sachdezernenten vorgelegt, in
kein Interesse, so lange die Wirtschaftsführung in den ge-
steckten Grenzen bleibt. Es erübrigt sich somit, Rapporte,
die kein Eingreifen bedingen, bei den Dezernenten umlaufen
zu lassen. Wenn, wie der Verfasser unter 2a sagt, ein Be-
amter die Zahlen aus den Rapporten ohne Prüfung, also ge-
dankenlos, zusammengestellt, ist der Beamte als Wirtschafts-
beamter eben völlig ungeeignet und schleunigst abzulösen.)

Es erübrigt sich dann aber erst recht, einen Haufen
Karten bei einer Reihe von Sachdezernenten in Umlauf zu
setzen, aus denen nur die Bestätigung entnommen werden
kann, daß die Wirtschaftsführung nicht zu beanstanden ist.
Die meisten Sachdezernenten werden diese Arbeit ablehnen,
die Prüfung ist Sache der Büros, deren Pflicht es ist, Un-
regelmäßigkeiten dem Sachdezernenten vorzutragen.

Richtig ist, daß die Bargeldwirtschaft mit der Mittel-
wirtschaft in innige Verbindung gebracht werden muß. Die
RBD. Münster hat dies in einfachster Form getan durch die
Einführung einer Nachweisung für die Beantragung der
Barmittel durch die Verbrauchsstellen, das sind sämtliche
Ämter und Direktionsbüros, nach folgendem Muster:

	Bewilligung nach dem Wirtschaftsplan		Januar			Februar usw.
	Jahres-bewilligung RM	Nach-bewilligung Kürzung RM	Antrag RM	Monats-ausgabe RM	Ausgabe bis Ende ..... RM	
Gehälter planm. (Tit. 1) a. p. Tit. 4						
Löhne						
·trieb ..... Tit. 5						
ahnunterhaltung ..... „ 14						
erkstätten ..... „ 15						
zus. Löhne						
ihegehalt, Wartegeld						
interbliebenenbezüge						
onstige persönl. Ausgaben						
·ise- u. Umzugkosten ..... Tit. 6						
ndere Nebenbezüge ..... „ 7						
nterstützungen ..... „ 8						
„ 9						
„ 10						
„ 10a						
Titel 12						
zus. sonst. persönl. Ausgaben						
u. s. w.						
·hluß der Nachweisung						
esamtantrag						
·ststellungsvermerk						
nterschrift						
esamtbewilligung						

en meisten Fällen gleich mit einem Verfügungsentwurf. Dieser Nachweisung sind Blätter für die Begründungen
inanzdezernent und Sachdezernent haben an dem Rapport angeheftet und zwar

A Begründung der Anforderungen,
B Begründung der Ausgaben.

Das Muster lehnt sich an das für die Anmeldungen der Bargelder bei der Hauptverwaltung vorgeschriebene Formblatt an. Die RBD. hat es für praktisch undurchführbar gehalten, die Anmeldung des Bargeldbedarfs auf Ziffern und Unterziffern zu verteilen und die Verbraucher zu zwingen, eine weitestgehende spezifizierte Anmeldung einzubehalten und Abweichungen selbst in Ziffern und Unterziffern begründen zu lassen. Ebenso wie die Hauptverwaltung den Reichsbahndirektionen die Barmittel in einer Summe überweist, teilt auch die RBD. Münster den Verbrauchsstellen die monatliche Barbewilligung in einer Summe zu, ausgehend von dem Gedanken,

daß die Bewegungsfreiheit der Verbrauchsstellen nicht mehr als unbedingt nötig eingeschränkt werden darf, weil jede Einschränkung eine Herabminderung der Verantwortungsfreudigkeit und des Verantwortlichkeitsgefühls bedingt.

Dies einfache Verfahren hat sich durchaus bewährt; es konnte ohne Personalvermehrung durchgeführt werden.

Alle Verbraucher wissen, daß weder die monatlichen Bargeldbewilligungen noch die Jahresbewilligungen überschritten werden dürfen. Dieser vornehmste Grundsatz einer geordneten Wirtschaftsführung darf doch als Gemeingut aller Beteiligten angesehen werden. Innerhalb dieser Grenzen aber muß möglichste Bewegungsfreiheit bleibe

Die monatliche Bargeldwirtschaft wird vorläufig beibehalten werden müssen. Die Erkenntnis, daß sie unvermeidlich ist, schließt nicht aus, in ihr eine Erschwerung der Dispositionen zu sehen. Die Ausdehnung der Bargeldanforderungen und des Verbrauchsnachweises auf Ziffern, Unterziffern und Abschnitte und das Verlangen, Abweichungen bei jeder Verrechnungsstelle zu begründen, bedeutet eine kaum tragbare und von der Hauptverwaltung auch nicht beabsichtigte völlige Einschränkung der Bewegungs- und Handlungsfreiheit. Ein so weitgehender Eingriff in die Rechte und Pflichten der verantwortlichen Stellen kann nur durch ein unabwendbares Muß begründet werden, dessen Zweck erkennbar ist. Herr Ewert hat den Beweis für die unbedingte Notwendigkeit des von ihm geschilderten höchst umständlichen Verfahrens nicht erbracht. Es ist nicht einzusehen, welches Interesse die RBD. an der Unterteilung der Bargeldanforderungen, an der Zuteilung der Barmittel und an dem Nachweis und der Begründung der Ausgaben für jede einzelne Verrechnungsstelle (Ziffern und Unterziffern) haben kann.

Eine Hebung der Wirtschaftlichkeit, ein Ansporn zu wirtschaftlichem Denken und wirtschaftlicher Arbeit kann einer so weitgehenden Bevormundung nicht gefunden werden.

Das amtliche Werk über das deutsche Feldeisenbahnwesen im Weltkrieg.

Über das groß angelegte, vom Reichsarchiv bearbeitete Werk „Der Weltkrieg, das deutsche Feldeisenbahnwesen“ (Erster Band) ist in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ bereits im Oktober 1927 (Nr. 42) eine eingehende Besprechung von Oberstleutnant Otto erschienen. Da diese aber vorzugsweise die militärische Seite des Feldeisenbahnwesens behandelt, sei es gestattet, die mehr technische Seite (Verkehr, Betrieb und Bau) in einer besonderen Besprechung zu erörtern.

In diesem Sinne ist in dem ersten Kapitel „Die Eisenbahnen bei Mobilmachung und Aufmarsch“, zunächst von besonderer Bedeutung, welche Leistungsfähigkeit die deutschen Eisenbahnen vor dem Krieg besaßen und wie stark sie gemäß den Vorarbeiten für die Zwecke der Landesverteidigung ausgenutzt werden sollten. Bei einer zwar nicht ganz gleichmäßigen aber doch ausreichenden Einheitlichkeit in Bau, Betrieb und Verwaltung stellte die Eisenbahn der Landesverteidigung eine Gesamtleistungsfähigkeit zur Verfügung, die bei dem überraschend über Deutschland hereinbrechenden Krieg in den Vorbereitungen des Generalstabs noch nicht voll hatte ausgewertet werden können. Die Aufmarschtransporte hätten früher einsetzen können, manche Strecken hätten stärker ausgenutzt werden können, die Geschwindigkeit war zu gering; außerdem hatte man noch an den zu starren Maßnahmen festgehalten, da man früher die Tätigkeit der Eisenbahn, sich den wechselnden Forderungen des Verkehrs mit hoher Elastizität anpassen zu können, zu niedrig eingeschätzt hatte. Die bei Kriegsausbruch im Gang befindlichen Umarbeitungen der Fahrpläne konnten leider für die Mobilmachung nicht mehr, sondern erst für die Truppenverschiebungen gegen Ende des Jahres 1914 wirksam gemacht werden. Sehr lehrreich für den Eisenbahner ist ferner die Darstellung des Aufmarschs, bei der namentlich in den „Anlagen“ die Einzelheiten klar herausgearbeitet sind, ferner die Bildung der „Wagenreserven“ und die Erörterung des während der Mobilmachung und des Aufmarschs durchzuführenden öffentlichen Verkehrs.

Im zweiten Kapitel, das „die Organisation des Feldeisenbahnwesens zu Kriegsbeginn“ behandelt, ist im Sinne dieser Besprechung namentlich von Bedeutung, wie die Befehlsbefugnisse zwischen der Heeresleitung und dem Feldeisenbahnchef, zwischen Eisenbahnbehörden und Truppenbefehlshabern, zwischen Offizieren und Beamten geregelt waren. Bekanntlich sind zu Anfang des Krieges viele Reibungen dadurch entstanden, daß die Truppen in den Eisenbahnbetrieb eingriffen, sich Befugnisse anmaßten, übertriebene Forderungen stellten usw. Es ist erfreulich, daß sich der Verfasser mit klarer Entschiedenheit für das bewährte System einsetzt, daß die Eisenbahnbehörden nur dann die volle Verantwortung tragen und das Höchste leisten können, wenn alle Schienenwege mit allem Material und allem Personal der Befehlsgewalt der Truppenführung vollkommen entrückt und dem einheitlichen Willen der Eisenbahnbehörden unterstellt werden.

Vom technischen Standpunkt sind in diesem Kapitel namentlich die Angaben über die Zusammensetzung und Ausrüstung der Eisenbahnformationen von Bedeutung.

Das dritte Kapitel behandelt „Die Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes während des Bewegungskriegs 1914“.

Im ersten Teil dieses Feldzugs war für die Eisenbahn — abgesehen von gewissen Truppenverschiebungen — die Hauptaufgabe klar vorgezeichnet: unsern von Sieg zu Sieg so rasch vordringenden Heeren mußte die Eisenbahn rasch wie möglich folgen, um den Nachschub an die Front zu bringen. Die Lösung dieser Gesamtaufgabe stellte ganz bestimmte Einzelaufgaben, nämlich:

1. Schnellste Erkundung der gewonnenen Linien, Abschätzung ihrer Leistungsfähigkeit (Zahl der Stumpfengleise, Steigungen, Güte der Bahnhöfe, Wasserstationen usw. usw.), Abschätzung der vom Feind vorgenommenen Zerstörungen und des zur Wiederherstellung notwendigen Aufwands an Zeit und Kräften.
2. Die Besetzung der genommenen Linien mit den erforderlichen Betriebsmannschaften und mit Lokomotiven usw. und das Hineintragen des Betriebs in Feindesland aus den eigenen Grenzbahnhöfen — „Wurzelbahnhöfen“ — heraus.
3. Das Vorführen des Nachschubs zur Kampftruppe, und zwar unter Vermeidung jeglicher Verstopfung der „Spitzenstrecken“ und „Spitzenbahnhöfe“.

4. Die Wiederherstellung der zerstörten Strecken, namentlich der großen Kunstbauten (Brücken und Tunnels).

Welche Schwierigkeiten bei der Bewältigung dieser Auf- ben zu überwinden waren, wird eindringlich geschildert. om betriebstechnischen Standpunkt ist besonders lehrreich, ß die mehr nördlich verlaufenden Eisenbahnlinien nur geringfügig zerstört waren, daß bereits während der rneschlacht eine durchgehende Eisenbahnverbindung in den Raum St. Quentin—Compiègne bestand, daß aber r Betrieb unter den Eigenmächtigkeiten der Truppen, mentlich der Etappen-Inspekteure und Intendanten sehr hwer litt. Vom bautechnischen Standpunkt war besonders chtig, daß die Maasbahn und die Linie Diedenhofen— arleville, die strategisch so bedeutungsvoll waren, viele oße Kunstbauten enthalten und daß diese fast alle gründ- h zerstört waren. Die Wiederherstellung der Brücken und nnels und der Bau der Umgehungsbahnen wird eingehend schildert, wobei die hervorragenden Leistungen der Bau- ppen und Baufirmen gebührend gewürdigt werden; — r müßte aber die Kritik gegenüber gewissen höheren mmandostellen schärfer sein, denn es sind zweifellos oße Fehler gemacht worden, teils dadurch, daß man nicht hnell genug den Mut zum Entschluß fand, teils dadurch, daß n allzu schneidig „drauf los baute", ohne sorgfältig genug zu ssieren und zu entwerfen. Der Weltkrieg hat doch in inem ganzen Verlauf gelehrt, daß ein Eisenbahnkom- ndeur keine Sekunde verlieren darf bei den Erkundungen, ß er sich schnell und sicher entscheiden muß, daß er aber f sorgfältigste Ausarbeitung der Absteckungen und Ent- irfe größten Wert legen muß, denn nur dann wird das el erreicht, daß so schnell wie möglich eine Ange ausreichender Leistungsfähigkeit ge- haffen wird.

Die weiteren Teile des dritten Kapitels sind den ruppenverschiebungen gewidmet, die im Herbst 14 auf dem westlichen Kriegsschauplatz vorgenommen rden mußten. Hierbei waren sehr große Schwierigkeiten überwinden; die Truppen mußten nämlich zu erheblichen ilen in den frisch in Betrieb genommenen belgischen und nzösischen Bahnhöfen eingeladen werden, die hierfür inerlei Einrichtungen besaßen, so daß die Eisenbahn- ppen erst die notwendigsten Rampen schaffen mußten; ner erschienen die Truppen vielfach mit zahlreichen über- nmäßigen Wagen und Pferden, so daß die Züge verstärkt rden mußten, dann mußten die Züge über die fremden nien befördert werden, deren Einrichtungen vielfach recht vollkommen waren und schließlich mußten die Aus- hungen unter dem Druck der Kriegslage oft auf anderen hnhöfen vorgenommen werden, als vorher bestimmt rden war. Bei diesen Bewegungen zeigte sich, wie ver- ngnisvoll sich ein einziger kleiner Unfall auswirken nn, wie sehr der Betrieb von der Güte der Fernsprech- lagen abhängt und wie bedrohlich ein an sich ganz unbedeutender Vorstoß des Feindes für die Eisenbahn werden kann. Aus den Darstellungen über die Verstärkung unseres rechten Flügels (den „Wettlauf zum Meere") ergibt sich klar, welche entscheidende Bedeutung die Eisenbahnen für den Verlauf der größten Operation haben; der Krieg hätte einen anderen Verlauf genommen, wenn der Gegner seine und wir unsere Eisenbahnen hätten anders ausnutzen können.

In dem vierten Kapitel, das den „Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes während des Bewegungskriegs bis zum Frühjahr 1915" gewidmet ist, sind vom technischen Standpunkt namentlich die Ausnutzung der Eisenbahnen zu den großen Schlachthandlungen, ferner die planmäßigen Zerstörungen beim Rückzug und die Wiederherstellung beim Vormarsch von Interesse. Besonders hinzuweisen ist auf den Rückzug der Neunten Armee aus Südpolen nach Oberschlesien (Ende Oktober, Anfang November), bei dem die Eisenbahner ganz hervorragendes im Zerstören der russischen Bahnen geleistet haben, bei dem es sich aber auch zeigte, daß wirksame Zerstörungen nur bei hohen technischen Kenntnissen, sorgfältigen Vorbereitungen und tadelloser Organisation durchgeführt werden können. Tatsächlich ist ja auch — obwohl die Zahl der großen Kunstbauten, deren Wiederherstellung längere Zeit erfordert haben würde, sehr gering war — der Zweck vollständig erreicht worden, denn die russischen Armeen mußten, obwohl ihnen keine starken deutschen Verbände mehr gegenüber standen, infolge der Schwierigkeiten des Nachschubs ihren Vormarsch gegen Oberschlesien einstellen.

Weniger erfolgreich war die Eisenbahn bei dem Vorstoß der Neunten Armee aus Nordpolen (November 1914). Hier hat die Heeresleitung den verhängnisvollen Fehler begangen, daß sie die Schwierigkeiten der Wiederherstellung der — an Kunstbauten armen — Vollbahn Thorn—Alexandrowo—Wloclawek—Lowitsch überschätzte und die Schwierigkeiten, die sich dem Bau und Betrieb einer neu vorzutreibenden Feldbahn entgegenstellen, unterschätzte. So ist es — trotz dem dringenden Abraten der Fachleute — zu dem Bau der Feldbahn Montwy gekommen, bei dem auch die größte Hingabe der Eisenbahntruppen und der Unterführer gegen die Naturmächte (Sumpf und Schnee) und gegen die Unvollkommenheit der zu kleinen Spur (nur 60 cm) nichts ausrichten konnte.

Insgesamt liegt uns in der Arbeit Kretschmanns ein Werk vor, das zu dem Besten gehört, was über das gewaltige Ringen des deutschen Volkes bisher erschienen ist. Die Arbeit ist überaus klar gehalten, überall ist das Wesentliche herausgeschält, dabei sind aber auch die Einzelheiten soweit dargestellt, als sie typisch und von allgemeiner Bedeutung sind; die Sprache ist kurz und klar, das Urteil sicher. — Die Eisenbahner sind dem „Herold ihrer Taten" zu großem Dank verpflichtet. Blum.

Die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. — Verhandlungen im Verkehrsausschusse des Nationalrates.

(Schluß.)

Bundesminister für Finanzen Dr. Kienböck führte gefähr folgendes aus:

Es ist nicht zutreffend, wenn man das Ergebnis, zu dem Bundesbahnen gekommen sind, so kennzeichnet, als ob sich um die Einstellung der Elektrisierung handeln würde; ndern es wurde beschlossen, daß eine Pause in der Elek- sierung eintreten solle, um die Betriebsergebnisse des Ver- hrs auf den elektrisierten Strecken zu beobachten. So rreich es ist, von den Ergebnissen anderer Betriebe zu ren, so kann die Entscheidung natürlich nur nach unseren sonderen Verhältnissen fallen. Die Bundesbahnen stellten sdrücklich fest, daß während der Pause andere dringende erstellungen, insbesondere eine durchgreifende Erneuerung d Modernisierung des Oberbaues und des Fahrparks vor- nommen werden sollen. Dieser Schluß verdient mehr Be- htung, als ihm bisher zugewendet worden ist. Die Ver- ndung eines Teiles der Investitionsanleihe, mit deren rbereitung wir jetzt beschäftigt sind, bezieht sich in erster ihe hierauf.

Die Entscheidung muß zunächst auf Grund der Ertragfähigkeit getroffen werden. Der Vorstand der Bundesbahnen muß sich mit der Verantwortung, die diesen Körper trifft, darüber schlüssig werden, ob sich die Bundesbahnen verpflichten können, den Dienst an Zinsen und Amortisationen der Gelder dauernd zu leisten, die ihnen zu Zwecken der Investitionen, also auch der Elektrisierung, zugeführt werden sollten. Wir in Österreich müssen uns zur vollen Nüchternheit in der Betrachtung der Dinge erziehen, wir dürfen uns durch keine lockenden Bilder blenden lassen, sondern müssen mit aller Sorgfalt rechnen. Es wäre sinnlos, wenn man auf die Bundesbahnen einen Druck ausüben wollte, eine Verantwortung zu übernehmen, welche sie aus freiem Entschluß zu tragen nicht vermögen.

Damit ist auch die Frage beantwortet, die Dr. Ellenbogen in Bezug auf den Zinsfuß an mich gerichtet hat. Die Bundesbahnen müssen selbstverständlich an Zinsen und Amortisation für die Summen, die ihnen zugeführt sind, das leisten, was dem Bund aus der Aufnahme der Anleihe an Belastung

erwachsen wird. Der Dienst der Völkerbundanleihe erfordert derzeit 10,5 %, bei der neuen Anleihe wird er bedeutend niedriger sein. Die genaue Angabe, wie hoch sich der Dienst der neuen Anleihe belaufen wird, läßt sich noch nicht machen. Wir sind überzeugt, daß die Bedingungen zunehmend günstiger sein werden.

Abg. Dr. Ellenbogen hat auch darauf verwiesen, daß eine Reihe von Ausarbeitungen der beteiligten Industrien vorliegt. Wir müssen uns natürlich den Standpunkt vergegenwärtigen, von dem aus diese Industrien sprechen, nicht weil wir ihrer bona fides mißtrauen, sondern weil es sich darum handelt, festzustellen, von welchen Interessen sie ausgehen. Wir dürfen nicht übersehen, daß es sich um Stellen handelt, die am meisten nicht nur an dem elektrischen Betrieb beteiligt sind, sondern auch an den Bestellungen, die notwendig sind, um zum elektrischen Betrieb zu gelangen. Die Regierung ist mit dem Antrag Heinl, weitere Sachverständigengutachten einzuholen, grundsätzlich einverstanden. Dagegen müsse der Minister gegenüber dem Vorschlag des Abg. Dr. Ellenbogen Bedenken äußern.

In der Aussprache stellte der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Maschat zunächst fest, daß von einer Einstellung der Elektrisierung auf den Bundesbahnen niemals die Rede war. Die Aufgabe, welche die Bundesbahnen zu lösen hatten und zu lösen haben, bestand nicht darin, ein Urteil über die Elektrizitätswirtschaft abzugeben, deren Wichtigkeit und Bedeutung auch wir einzuschätzen wissen, und auch nicht darin, die Bahnelektrisierung im allgemeinen und endgültig zu beurteilen, sondern uns oblag die Untersuchung, ob die Weiterführung der Elektrisierung auf der Strecke Salzburg—Wien, und zwar im unmittelbaren Anschluß an die Beendigung der zweiten Etappe, das heißt also unter den dermaligen Verhältnissen, d. i. bei dem gegenwärtigen Kapitalzins und bei den gegenwärtigen Kohlen- und Strompreisen, zu rechtfertigen ist. Diese Untersuchung hat dazu geführt, daß die Ertragfähigkeit als nicht gegeben anzusehen ist. Wir sind infolgedessen zu der Überzeugung gekommen, daß eine Pause einzuschalten sei, welche vor allem den Zweck hat, die Betriebsergebnisse auf den schon elektrisierten Strecken zu erfassen, denn erst im Jahre 1930 wird das erstemal ein volles Jahr das gesamte Netz der westlichen Strecke in Betrieb sein, so daß wir im Jahre 1931 zum ersten Male die Betriebsergebnisse werden sehen können. Die Pause hat aber auch den Zweck, die Untersuchungen dahin auszudehnen, ob wirklich Salzburg—Wien die einzig in Betracht kommende Strecke ist oder ob es nicht andere Strecken gibt, die sich besser zur Elektrisierung eignen. Der Auftrag zur Bearbeitung dieser Pläne ist bereits erfolgt. Für die Ausarbeitung ist eine verhältnismäßig längere Zeit notwendig.

Wir glauben auch, daß, wenn wir ohne die Überzeugung einer sicheren Rentabilität die Strecke Salzburg—Wien durchführen und sich dann herausstellen würde, daß unsere Annahmen richtig waren, das heißt, daß sich eine wesentliche Belastung, ein Fehlbetrag im Bundesbahnbudget ergeben würde, damit die Elektrisierung tatsächlich ein für allemal beendet wäre. Wir konnten nicht, wie andere Rechnungen es getan haben, sofort mit einer 25prozentigen Steigerung des Kohlenpreises — sowohl des Grubenpreises wie der Fracht — rechnen, ebensowenig eine 18prozentige Steigerung der Personallasten heute schon einkalkulieren. Gerade unsere Einstellung auf eine kurze Übergangszeit hat es notwendigerweise erfordert, daß wir die erst in weiter Ferne gelegenen, möglicherweise zu erwartenden Vorteile nicht in Rücksicht gezogen haben. Unsere Rechnung hat also, da sie auf eine kurze Spanne erstellt ist, volle Berechtigung.

Es sind vielfach die Schweizer Bundesbahnen zum Vergleich herangezogen worden. Mit der Tatsache, daß der Kapitalsdienst bei uns wesentlich höher ist, ist der Unterschied nicht erschöpft. Auch der Kohlenpreis ist ein ganz anderer. Aber schon der Unterschied im Kapitalsdienst allein würde genügen, um die schweizer Rechnung ins Gegenteil zu verkehren. Es wurde angeführt, daß in der Schweiz im Jahre 1927 ein zugunsten der Elektrisierung sprechendes Ergebnis von 1,7 Millionen Franken, für das Jahr 1928 von über 2 Millionen Franken zu erwarten ist. Wenn wir annehmen, daß der Unterschied im Kapitalsdienst rund 3 % beträgt und diesen Satz auf die schweizer Rechnung übertragen, würde daraus auch für die Schweiz ein relatives Ergebnis von 15 Millionen Franken sich ergeben. We wir die Schweizer Bundesbahnen heranziehen, so geschieht nicht, um die schweizer Wirtschaft zu kritisieren, sond unsere Ergebnisse und Rechnungen zu überprüfen. Es kom nun hinzu, daß die Kohlenkosten ab Grenze in der Schw um 70 % höher sind als bei uns. Ein weiterer Faktor, noch nicht gebührend hervorgehoben worden ist, ist Tarif. Die schweizer Tarife sind um 60 bis 80 % höher unsere Tarife. Das ist natürlich ein solcher Vorsprung Bezug auf die finanzielle Tragfähigkeit, daß er gar ni stark genug betont werden kann.

Der Redner kommt sodann auf das Angebot der Priv industrie zu sprechen und bemerkt, daß dieses Angebot Elektrisierung der Strecke Wien—Salzburg sich auf e Summe von zirka 100 650 000 Schilling bezieht. Ein gro Teil der Herstellungen wird den Bundesbahnen selbst üb lassen. Man rechnet überdies mit einem viel geringe Verkehr und berücksichtigt eine ganze Reihe von Din überhaupt nicht. So nimmt das Angebot auf die Wa umsatzsteuer keine Rücksicht, das ist ein Betrag von nah 4 Millionen Schilling. Es berücksichtigt nicht die Verka lung der Bundesfernleitungen, das ist ein Betrag von 10 lionen Schilling. Wir müßten diese Beträge aber jedenf tragen. Der Generaldirektor gibt seiner Überzeugung A druck, daß beim Angebot der Privatindustrien eine g gewaltige Unterpriliminierung zu verzeichnen ist. Es fel in dem Angebot auch gewisse Erfordernisse, die unbedi hinein gehören.

Der Redner beschäftigt sich sodann sehr ausführlich der Einwendung des Abg. Dr. Grailer gegen die Ertr berechnung der Bundesbahnverwaltung. Wenn Dr. Gra hinsichtlich des Stromverbrauches der Meinung ist, daß Einheit mit 35 Kilowattstunden für 1000 Bruttotonnenk meter zu rechnen sei, während wir mit einem höheren trag gerechnet haben, so haben wir dem entgegenzuhal daß der Strom nicht ab Bügel zu bezahlen ist, sondern Unterwerk, und infolgedessen der Stromverlust, der Bügel bis zum Unterwerk und in diesem selbst entst ebenfalls zu rechnen ist.

Es wurde auch beanstandet, daß wir das Angebot Oweag erst im letzten Augenblick eingeholt haben. Es das so ausgelegt worden, als hätten wir uns die Frage Strompreises nicht gründlich überlegt. Demgegenüber festzustellen, daß in der ursprünglichen Aufstellung ü haupt kein Strompreis enthalten, sondern als Unbekan als „K“ dargestellt war, ebenso wie der Zinsfuß als „P“ Unbekannte behandelt war. Beide Faktoren sind auch h noch nicht bekannt. Wir haben die 7 Groschen auf Gr der eingeholten Angebote als Illustration eingesetzt, glauben auch gar nicht, daß sich diese 7 Groschen von Wirklichkeit wesentlich unterscheiden, insbesondere d wenn man wiederum die Schweizer Bundesbahnen zum gleich heranzieht.

Der Redner gibt sodann Aufklärungen über die Ber nungen der Bundesbahnverwaltung, betreffend die Er tungskosten der Elektrolokomotiven, und bringt bei sprechung der Frage der Erhaltung des Oberbaues folge zur Kenntnis: Laut des seinerzeitigen Berichtes des Ei bahnministeriums an den Sachverständigen Sir Acw bestand 1908 bis 1923 im Oberbau der Bahnen der ge wärtigen Republik Österreich ein Rückstand von 2280 Gi kilometer. Dieser Rückstand ist also erhärteterm vor Gründung des Wirtschaftskörpers der Österreichis Bundesbahnen entstanden und von diesem Unternehmen dem ihm zur treuhändigen Verwaltung übergebenen Ob übernommen worden.

Es scheint als erste notwendige Untersuchung fe stellen, ob der Treuhänder das von ihm übernommene Ob in derselben Güte erhalten hat oder aber es verschlec hat.

Die zur treuhändigen Verwaltung übergebenen Bu bahnen umfassen rund 10 000 Gleiskilometer, von de rund 4000 Gleiskilometer noch nicht in den sogena Oberbauerhaltungsturnus eingetreten sind. Im regelmäß Erhaltungsturnus standen vom Jahre 1924 angefangen 6000 Gleiskilometer. Bei der durchschnittlich für d Turnus zugrunde gelegten Lebensdauer von 30 Jahren h also 200 jährlich instand gesetzt werden müssen oder fü Jahre 1924 bis einschließlich 1927: $4 \times 200 = 800$ km. Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen“ hat in d

·it wirklich instand gesetzt: im Jahre 1924 179,1 km, 1925 ·2,8, 1926 229,7, 1927 260 km, zusammen 821,6 km. Es wäre ·so vollkommen unrichtig, wenn behauptet werden sollte, ıß der gegenwärtige Beschluß des Vorstandes der Bundes·ıhnen, den Oberbau mit einer Intensität von 400 km im ıhre instand zu setzen und zu verstärken, nichts anderes i als eine Nachholung der Unterlassungen dieser Unter·hmung. Richtig ist, daß Unterlassungen aufgeholt werden llen, aber nicht Unterlassungen der Unternehmung, sondern ıterlassungen einer Zeit, die vor der Gründung des Unter·hmens liegt. Das sind Unterlassungen aus der Not der riegs- und Nachkriegszeit.

Was vom Oberbau gesagt wurde, gilt in ähnlicher Weise ım Fahrpark.

Der Generaldirektor beantwortet sodann die Anfragen ·s Abg. Dr. Grailer, betreffend die Modernisierung des ·triebes, und teilt mit, daß 150 Millionen Schilling für die ·haltung und Erneuerung, die auf alle Fälle gemacht erden müssen, und 200 Millionen Schilling für Herstellungen ıd Anschaffungen, die nicht unbedingt gemacht werden üssen, vorgesehen sind. Der Redner wendete sich sodann ·gen die Behauptung über die volkswirtschaftlichen ·häden einer auch nur zeitweiligen Unterbrechung der ektrisierungsaktion und insbesondere darauf, daß die inder durch das Unterbleiben der Elektroherstellungen ·sonders nachteilig beeinflußt werden. Was die Frage be·ifft, ob die Elektroreparaturen mit 6 Millionen Schilling ·rgestellt werden können, sei zu bemerken, daß ursprüng·h ein Betrag von 5 Millionen Schilling eingestellt war, ·r dann von einer zweiten Elektrofirma auf 6 Millionen naufgesetzt worden ist. Diese 6 Millionen umfassen aber diglich die Hauptreparaturen. Nimmt man die laufenden ·eparaturen dazu, die wir auch kalkulieren müssen, so ·mmt man dem Betrag von 8 Millionen sehr nahe, so daß ·r Unterschied zwischen unserer und der Ziffer der ektroindustrie kaum ein nennenswerter sein wird. Wir ·ben ohne weiteres zu, daß in einer späteren Zeit die Re·araturkosten tatsächlich sinken werden. Die Frage, ob ampflokomotiven bestellt worden sind, beantwortet der ·eneraldirektor dahin, daß zwei Versuchslokomotiven, und ·ar modernen Stils, bestellt sind, nach Erprobung werden ·dann 15 Stück der bewährten Bauart nachbestellt werden. ·i dem Stand unseres Lokomotivparks von über 2000 Loko·otiven ist es natürlich keine präjudizielle Handlung gegen·er der Elektrisierung, wenn wir 15 Lokomotiven bestellen.

Ich erkläre, schloß der Redner, daß der Vorstand nicht ıf irgendwelche Axiome eingeschworen ist, daß wir uns ei wissen von jeder leeren Prestigepolitik, daß wir aus·hließlich nach sachlichen Erwägungen aus der Sorge um e ungestörte Fortführung des Gesundungsprozesses der ·sterreichischen Bundesbahnen unsere Entschließungen ssen und daß wir daher ohne jede Hemmung mit größter ·friedigung die Wendung für die Fortsetzung der Elektri·erung machen werden, sobald nach unserer Überzeugung ·r Zeitpunkt gekommen ist.

Dr. Ellenbogen faßte seinen Antrag wie folgt:

Der Verkehrsausschuß ist der Überzeugung, daß die Elek·isierung der Bundesbahnen fortgesetzt werden muß. Um ·doch den Bedenken der Bundesbahnverwaltung, soweit sie den augenblicklich schwierigen Geldverhältnissen be ·ründet sind, Rechnung zu tragen, beschließt der Verkehrs·sschuß, ein Komitee einzusetzen, das im Einvernehmen it der Verwaltung der Bundesbahnen den Weg festzustellen ıt, auf dem diese Fortsetzung ermöglicht wird.

Der Direktor der Bundesbahnen Ing. F o e s t erwiderte ıf die Ausführungen mehrerer Redner über die Kohlenfrage. r erinnert an die Vorkriegsbezüge, an die Zeiten der ·angswirtschaft, an die Preisentwicklung in dieser Zeit ıd nachher und begründet durch eine Anzahl von Beweisen ine Ansicht, daß wesentliche Preissteigerungen für Loko·otivkohle in den nächsten Jahren kaum zu befürchten sind. ber auch im Gegenfalle würden diese ganz oder zum Teil irkungslos bleiben, weil inzwischen die Bemühungen um e Verringerung des Kohlenverbrauches zweifelsohne noch ·eitere Erfolge zeitigen werden, so daß, wenn auch der der·eitige Kohlenaufwand der Bundesbahnen nicht ohne weiteres s verewigt gelten kann, doch mit genügender Sicherheit ızunehmen ist, daß ein wesentlicher Mehraufwand nicht ı befürchten ist. Er erinnert daran, daß gerade die bedeutende Senkung der Kohlenpreise die Rentabilitätsgrenze der Einführung der Elektrisierung wesentlich zu verschieben bzw. zu beeinflussen vermag und daß schließlich, wenn in die Rechnung für Salzburg—Wien die Kohlenpreise der Schweizer Bundesbahnen eingesetzt würden, auch nach der Rechnung der Österreichischen Bundesbahnen die Elektrisierung Salzburg—Wien, wenn auch nicht durchschlagend rentabel wäre, so doch an der Rentabilitätsgrenze liegen würde. Er verweist weiter darauf, daß die Elektrisierung in der Schweiz nicht nur durch höhere Kohlenpreise, sondern auch durch einen billigeren Leihgeldsatz begünstigt erscheint und daß die Anwendung des letzteren gleichfalls die Rentabilitätsgrenze auch für die Strecke Salzburg—Wien erreichen würde. Schließlich erinnert er an die schweren parlamentarischen Verhandlungen in der Vorkriegszeit, wenn es sich um eine Eisenbahnanleihe von 60 oder gar 100 Millionen Goldkronen gehandelt hat zu einer Zeit, wo die Grenze von Tetschen nach Ala und von Buchs bis Czernowitz reichte. Wenn diese Summen damals Aufsehen erregt haben, soll man heute doch nicht vergessen, daß die Verwendung eines dreifach so hohen Betrages ernstlich erwogen und strenge geprüft werden muß und daß nur jene Investitionen gemacht werden dürfen, deren Rentabilität von niemand bezweifelt wird.

Der Direktor Ing. T a u s s i g hob bei Beantwortung von Anfragen des Abgeordneten Dr. Weidenhoffer hervor, daß nicht nur dem Ausmaß, sondern auch der Art nach der Oberbau rückständig war, indem er mit Ausnahme weniger verstreuter Teilstrecken für einen Achsdruck von 14½ t gebaut war. Unser künftiger Oberbau soll auf den Hauptstrecken einen Achsdruck von 20 t, bei den Brücken einen Achsdruck von 25 t zulassen. Die Erneuerung des Fahrparks erstreckt sich nicht nur auf die Personen-, sondern auch auf die Güterwagen. Es sollen 300 neue Personenwagen für den Lokalverkehr bestellt werden, hauptsächlich wegen der nunmehr an der Grenze ihrer Benutzbarkeit stehenden ehemaligen Stadtbahnwagen. Für den Schnellzugverkehr sollen sämtliche vierachsigen Wagen dritter Klasse, die ins Ausland laufen, durch neue ersetzt werden. Die derzeit in Verwendung stehenden Wagen dieser Art sollen in den Inlandsschnellzügen verwendet werden, um auf diese Weise die Ausscheidung der zeitweise und streckenweise noch verwendeten drei- und zweiachsigen Wagen aus den Schnellzügen zu ermöglichen. Der Güterwagenpark soll dadurch eine durchgreifende Erneuerung erfahren, daß große Gruppen der Hauptwagentypen in weitgehend vereinheitlichter Form und in möglichster Anpassung an die vereinheitlichten Wagen der Deutschen Reichsbahn zur Bestellung gelangen. Es werden also gedeckte Güterwagen — Kohlen- und Holztransportwagen der Hauptsache nach — bestellt werden, und zwar in derartiger Konzentration, wie es bisher in Österreich nicht üblich war, um dadurch der heimischen Industrie Gelegenheit zu geben, diese Wagen in wirtschaftlichster Weise herzustellen, woraus sich die Bundesbahnen wiederum eine entsprechend billige Beschaffung dieser Wagen versprechen. Die Wagen werden alle für größere Ladefähigkeit gebaut sein und auf diese Weise den Bahnbetrieb rationeller machen.

Die zweite Frage des Abg. Weidenhoffer bezieht sich auf die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für Güterzüge. In dieser Hinsicht erwarten wir eine wesentliche Verbesserung durch die in Aussicht genommene Einführung der durchgehenden Güterzugbremse, für welche wir eingehende Studien bereits abgeschlossen haben.

Die dritte Frage betrifft die Verwendung mechanisch zu entladender Wagen. In dieser Hinsicht sind wir auf die bei den Empfängern der Warensendungen getroffenen Einrichtungen angewiesen, da nur bei Vorhandensein solcher Einrichtungen diese Wagengattung verwendet werden kann. Mit Ausnahme der Alpinen Montangesellschaft und vereinzelter ganz großer Industrien sind in Österreich nirgends solche Einrichtungen vorhanden — abgesehen von der Möglichkeit, die am Wiener Nordbahnhof für den Kohlenverkehr gegeben erscheint. Die Generaldirektion hat einen Plan ausarbeiten lassen und seine Durchführung in ernste Erwägung gezogen.

Die letzte Anfrage des Abg. Weidenhoffer bezieht sich darauf, ob die Bundesbahnen die Elektrisierung der Semmeringstrecke in den Bereich ihrer Studien einbezogen haben. Wir haben sofort, als sich der Mangel an Ertragfähigkeit

für die Strecke Wien—Salzburg ergeben hatte, Auftrag für das Studium der Semmeringstrecke gegeben. Die Arbeiten sind im Zuge. Es kann aber nicht verhehlt werden, daß trotz mancher günstiger Momente, die diese Strecke für die Elektrisierung besonders zu empfehlen scheinen, anderseits auch besondere Schwierigkeiten bestehen.

Abg. Dr. Grailer stellt folgenden Antrag: Die Bundesregierung wird aufgefordert, zu veranlassen, daß ehestens die Studien über die Elektrisierung der Strecke Wien—Gr in drei Varianten Wien—Mürzzuschlag, Wien—Bruck u Wien—Graz ausgearbeitet werden.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Berichtstatters und der Antrag Grailer, denen auch die Regierungsvertreter zugestimmt hatten, einstimmig zum Beschlusse erhoben. Die Abstimmung über den Antrag Ellenbogen wi vertagt.

Ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß § 9 Absatz 2 Satz 1 des Körperschaftssteuergesetzes von der beschränkten Körperschaftssteuerpflicht befreit?

Es war streitig geworden, ob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der Anlegung flüssiger Gelder und bei der Beteiligung an anderen Unternehmungen mit den ihr daraus zufließenden Zinsen und Dividenden der beschränkten Körperschaftssteuerpflicht (Kapitalertragsteuer) unterworfen sei. Der Reichsminister der Finanzen hat deshalb diese Frage dem Reichsfinanzhof zur Begutachtung vorgelegt. Dieser hat sich in einem Beschluß vom 22. August 1927 dahin ausgesprochen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß § 9, Absatz 2, Satz 1 des Körperschaftssteuergesetzes von der beschränkten Körperschaftssteuerpflicht befreit sei, und zwar auf Grund folgender Erwägungen:

Das Körperschaftssteuergesetz vom 10. August 1925 kennt grundsätzlich eine unbeschränkte Körperschaftssteuerpflicht, § 2 und eine beschränkte Körperschaftssteuerpflicht, § 3. Beschränkt körperschaftssteuerpflichtig sind u. a. grundsätzlich nach § 3 Absatz 1 Nr. 2 des Gesetzes mit inländischen Kapitalerträgen (bestimmter Art) alle Körperschaften und Vermögensmassen des öffentlichen und des bürgerlichen Rechtes ohne Rücksicht auf den Sitz und den Ort der Leitung.

§ 9 Absatz 1 des Körperschaftssteuergesetzes sieht unter elf verschiedenen Nummern Befreiungen von der Körperschaftssteuer vor und bestimmt im Eingang: „Von der Körperschaftssteuer sind befreit: 1. die Deutsche Reichspost, die Monopolverwaltungen des Reichs, die staatlichen Lotterieunternehmungen und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft."

Die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind geregelt durch das sie betreffende Gesetz vom 30. August 1924 (Reichsgesetzblatt Teil II, S. 272), dem die dadurch ersetzte Verordnung vom 12. Februar 1924 über Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn (Reichsgesetzblatt I, S. 57) vorangegangen war. § 14 dieses Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 lautet unter der Überschrift „Steuerbefreiung".

> „Die Gesellschaft ist von jeder neuen direkten Steuer auf ihre Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden (Gemeindeverbände) und sonstiger öffentlicher Körperschaften befreit. Als neue Steuer gilt jede Steuer, der das Unternehmen ‚Deutsche Reichsbahn' am 12. Februar 1924 nicht unterworfen war."

Der Absatz 2 des § 9 des Körperschaftssteuergesetzes besagt nun im Satz 1:

> „Die Befreiungen nach Absatz 1, Nr. 1, 3 bis 11 gelten nicht im Falle der beschränkten Steuerpflicht nach § 3, Absatz 1, Nr. 2; § 14 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 (Reichsgesetzblatt Teil II, S. 272) bleibt jedoch unberührt."

Die Befreiung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von der unbeschränkten Körperschaftssteuerpflicht erhellt aus § 9 des Körperschaftssteuergesetzes klar. Die beschränkte Steuerpflicht für inländische Kapitalerträge im Sinne des § 3, Absatz 1, Nr. 2 des Körperschaftssteuergesetzes ist zwar durch § 9, Absatz 2 auch für den größten Teil der sonst, das ist nach Absatz 1 des § 9 subjektiv Befreiten festgelegt. Aber von diesem Grundsatz der Erstreckung jener beschränkten Steuerpflicht macht der Absatz 2 des § 9 selber wieder Ausnahmen. Daraus, daß er durch Nichterwähnung der Nr. 2 des Absatz 1 als solche Ausnahmen die im Absatz 1 Nr. 2 aufgezählten besonderen Banken anerkennt, ergibt sich nicht, wie der Reichsminister der Finanzen meint, im Wege des Rückschlusses (per argumentum e contrario) die Körperschaftssteuerpflicht Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Kapitalerträge. De die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft war entsprechend ihrer Wesensverschiedenheit schon im Absatz 1 des § 9 vergleiche Nr. 1 und Nr. 2 — nicht im Zuammenhange mit jenen Banken behandelt worden, und der Absatz 2 des § läßt ihr, im Gegensatz zu den anderen in Nr. 1 des Absatz gleichzeitig mit ihr erwähnten Verwaltungen durch d zweiten Halbsatz des Satzes 1 eine Sonderbeurteilung gedeihen.

Dieser zweite Halbsatz weist schon in seiner Wo fassung: § 14 des Reichsbahngesetzes bleibt „jedoc unberührt daraufhin, daß nach Ansicht des Körperschaftsteuer-Gesetzgebers für die Deutsche Reichsbahn-Gesellsch nach diesem § 14 eine Durchbrechung des im ersten Ha satz im allgemeinen aufgestellten Grundsatzes der schränkten Steuerpflicht der Befreiten anzuerkennen Schon die Begründung zu Nr. 1 des § 9 Absatz 1 des E wurfes des Gesetzes (abgedruckt z. B. bei Evers, Körp schaftssteuergesetz 2. Auflage Seite 333/334) bemerkte, die dort vorgesehene Befreiung der Deutschen Reichsbah Gesellschaft dem ihr nach § 14 des Reichsbahngesetzes stehenden Steuerprivileg entspreche. Und die glei Stellungnahme auf dem Gebiete der beschränkten Körp schaftssteuerpflicht lag von vornherein nahe. Der Körp schaftssteuer-Gesetzgeber der sich des Bestehens und Tragweite des § 14 des Reichsbahngesetzes bewußt w hatte allen Anlaß, die offen zutage liegende Frage, ob tr dieses § 14 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft jener schränkten Körperschaftssteuerpflicht unterworfen sei o nicht, nicht in der Schwebe zu lassen, sondern bestim selber zu beantworten. Und mit seinem Hinweis auf § 14 bringt der — wie freilich anzuerkennen, wenig glü lich gefaßte — zweite Halbsatz des § 9 Absatz 2 des Körp schaftssteuergesetzes tatsächlich zum Ausdruck, daß eine wesentliche, eine materielle Bedeutung inne wohnt, die in dem ersten Halbsatz vorgesehene beschränkte Steu pflicht auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht streckt wissen will. Bei der weitgehenden und sich ger auf die Zukunft beziehenden Steuerbefreiung nach § 14 Reichsbahngesetzes würde sich jeder bloß theoretische A spruch in einem späteren Sondersteuergesetze, also au im § 9 des Körperschaftssteuergesetzes, daß § 14 unberü bleibe, als überflüssig erwiesen haben. Zu verstehen ist Sinn hat dieser Ausspruch im § 9 Absatz 2 Satz 1 Körperschaftssteuergesetzes nur aus der Erwägung des setzgebers heraus, daß § 14 des Reichsbahngesetzes die schränkte Steuerpflicht der Reichsbahn-Gesellschaft scheidend abändernd beeinflußt. Andernfalls würde der Absatz 2 Satz 1 der Sache nach die unverständliche widerspruchsvolle Bestimmung enthalten; im Falle der schränkten Steuerpflicht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach § 3 Absatz 1 Nr. 2, § 9 Absatz 2 erster Hsatz spiele zwar der § 14 des Reichsbahngesetzes keine R bleibe aber dieser § 14 unberührt und sei somit seine wendung nachzuprüfen.

Wortlaut und natürliche Auslegung führen daher zu Schlusse, daß § 9 Absatz 22 Satz 1 des Körperschaftssteuergesetzes, soweit er auf Absatz 1 Nr. 1 Bezug nimmt, für Gebiet der beschränkten Körperschaftssteuerpflicht nach Absatz 1 Nr. 2 zwar die Befreiung der anderen im § 9 satz 1 Nr. 1 genannten Gebilde nicht gelten läßt, wohl a im Hinblick auf § 14 des Reichsbahngesetzes, die Befrei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Das entspricht auch der sonstigen Rechtslage.

Zwar ist richtig und an den vom Reichsminister der Finanzen erwähnten Stellen (Gutachten des Reichsfinanzhofs Bd. 20 Seite 164/169; Evers in Strutz Handbuch des Reichssteuerrechts, 3. Auflage Seite 496 unter Ziffer 57) ausgesprochen, daß der Steuerabzug vom Kapitalertrage des jetzt geltenden Rechtes sich stark einer besonderen Objektsteuer, wie sie das frühere Kapitalertragssteuergesetz vorsah, nähere. Aber nicht anerkannt werden kann, daß er danach auch eine Objektsteuer sei. Nach der grundlegenden Bestimmung im § 3 des Körperschaftssteuergesetzes, die auch durch die lediglich in dem Abschnitt über die Entrichtung der Steuer stehenden §§ 24 ff. keine Abänderung erfährt, handelt es sich vielmehr auch bei den Kapitalerträgen um eine beschränkte Körperschaftssteuerpflicht und daher grundsätzlich um eine Personalsteuer. Deshalb ist diese auch nach § 17 Nr. 3 des Körperschaftssteuergesetzes dem Einkommen (Gewinne) hinzuzurechnen, nicht nach § 16 Absatz 5 Nr. 1 des Einkommensteuergesetzes abzusetzen. (Vergleiche auch Evers, Körperschaftssteuergesetz 2. Auflage Seite 213, 214 Anmerkung 1, Seite 241 Anmerkung 2). Das alte Körperschaftssteuergesetz, das im § 2 Nr. 1 eine Befreiung des Reichs von der Körperschaftssteuer vorsah, kannte eine solche beschränkte Körperschaftssteuerpflicht nicht. Das eine selbständige Objektsteuer einführende Kapitalertragssteuergesetz vom 29. März 1920 war, wenn auch nicht förmlich aufgehoben, so doch tatsächlich dadurch beseitigt, daß die Erhebung der Kapitalertragsteuer durch Artikel I § 6 des Geldentwertungsgesetzes vom 20. März 1923 (Reichsgesetzblatt I Seite 198) eingestellt wurde und daß von der dortigen Ermächtigung, späterhin die Kapitalertragssteuer nach dem Gesetze vom 29. März 1920 wieder zu erheben, bisher kein Gebrauch gemacht wurde, vielmehr die zweite Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923 selbständige neue Bestimmungen über den Steuerabzug vom Kapitalertrage traf. Lediglich ein Vergleich mit der am 12. Februar 1924 geltenden II. Steuernotverordnung ergibt die Antwort auf die ausschlaggebende Frage, ob an dem durch § 14 des Reichsbahngesetzes bestimmten Stichtag, diesem 12. Februar 1924, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — die bei Erlaß der II. Steuernotverordnung noch nicht bestand — bereits der gleichen Steuer unterworfen war, deren spätere und jetzige Rechtsgrundlage das Körperschaftssteuergesetz vom 30. August 1925 bildet. Dies ist zu verneinen. Es bestehen einschneidende Unterschiede. Im Gegensatze zu der Dauerregelung durch das neue Körperschaftssteuergesetz regelt die II. Steuernotverordnung in den einschlägigen Bestimmungen, nach der Überschrift des Abschnitts B, den Steuerabzug vom Kapitalertrage nur für das eine Kalenderjahr 1924. Nach diesen Bestimmungen ist ferner, wie der Senat in dem Urteil vom 8. Mai 1925 — Entscheidung des Reichsfinanzhofes Band 16 Seite 216 ff. — näher dargelegt hat, im Sinne der II. Steuernotverordnung der Steuerabzug vom Kapitalertrage nicht als endgültige Steuer, sondern als regelrechte Vorauszahlung zu behandeln. Und zwar ist er eine Vorauszahlung auf eine Einkommensteuer, mit deren späterer Veranlagung die II. Steuernotverordnung, entgegen der späteren Rechtsentwicklung, noch rechnete (Artikel I § 31), und deren nähere Ausgestaltung, sowohl nach der subjektiven wie der objektiven Seite hin, ganz von den damals noch nicht zu übersehenden Inhalt der erst im Flusse befindlichen neuen Einkommen- und Körperschaftsgesetzgebung abhing. Die einschlägigen Vorschriften der II. Steuernotverordnung schufen daher, vom allein maßgebenden Zeitpunkt jenes Stichtages, 12. Februar 1924, aus betrachtet, keinen endgültigen Rechtszustand, sondern kennzeichneten sich als nur vorläufige, wie denn auch z. B. der in jenem Urteil des Reichsfinanzhofes Band 16 Seite 218 erwähnte Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 28. Dezember 1923 die Ungewißheit darüber hervorhob, wie der Steuerabzug vom Kapitalertrag endgültig geregelt werden würde (vgl. auch das Urteil des Senats, Entscheidung des Reichsfinanzhofes Band 21 Seite 56 ff.). Diese ganze Rechtslage verbietet die Annahme, daß bereits am 12. Februar 1924, d. i. nach der II. Steuernotverordnung, eine beschränkte Körperschaftssteuerpflicht nach Art der jetzt im § 3 Absatz 1 Nr. 2 des Körperschaftssteuergesetzes behandelten bestanden habe. Die auf diese Vorschrift gegründete Steuer war also im Sinne des § 14 des Reichsbahngesetzes eine neue Steuer, von der danach die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft befreit sein sollte. Davon ist, wie angenommen werden darf, auch der Körperschaftssteuergesetzgeber ausgegangen, wenn er den an sich eine Einengung der Befreiungen aussprechenden Absatz 2 des § 9 des Gesetzes in Anwendung auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch den Hinweis auf den fortbestehenden § 14 des Reichsbahngesetzes einschränkte.

Dahingestellt kann bleiben, ob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dann der beschränkten Steuerpflicht nach § 3 Absatz 1 Nr. 2 des neuen Körperschaftssteuergesetzes zu unterstellen wäre, wenn das Unternehmen am 12. Februar 1924 der unbeschränkten Körperschaftssteuerpflicht unterworfen gewesen wäre, ob also die beschränkte Körperschaftssteuerpflicht aus § 3 Absatz 1 Nr. 2 gegenüber der unbeschränkten Körperschaftssteuerpflicht nach dem alten Körperschaftssteuergesetz eine neue Steuer im Sinne des § 14 des Reichsbahngesetzes darstellt. Denn nach § 6 Absatz 3 der Verordnung vom 12. Februar 1924 war das Unternehmen Deutsche Reichsbahn zu Steuerleistungen nicht in weiterem Umfange heranzuziehen, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den zur Zeit des Erlasses der Verordnung geltenden Gesetzen der Besteuerung unterlag. Dafür war maßgebend das Körperschaftssteuergesetz vom 30. März und 8. April 1922 in der Fassung des Geldentwertungsgesetzes vom 20. März 1923. Nach diesem Gesetz aber war die Reichseisenbahnverwaltung selbst überhaupt kein Steuersubjekt, sondern als solches kam für sie nur das Reich in Betracht, und dieses war, wie schon erwähnt, durch § 2 Nr. 1 des alten Körperschaftssteuergesetzes von der Körperschaftssteuer befreit.

Nebenbei bemerkt, sind die Erläuterer des neuen Körperschaftssteuergesetzes meist ebenfalls der Ansicht, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auch von der auf Kapitalerträge beschränkten Körperschaftssteuer befreit sei; vgl. z. B. Evers, 2. Auflage, Seite 380, Anmerkung 93 zu § 9; Mirre, Anmerkung 2 zu § 9 Seite 26; Kennerknecht, Anmerkung 7 und 67 zu § 9 Seite 70 und 88; Fuchs, Anmerkung 4 zu 9 Seite 58; abw.Ans. Rosendorff, Seite 101 II.)

N.

Das Geschäftsjahr 1926 bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Dem am Schluß des Jahres 1927 erschienenen Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1926 ist folgendes zu entnehmen:

In der Bilanz kommt der Aufwand für Investitionen einerseits als Vermögensvermehrung beim „Anlagekapital“ sowie bei den Posten „Unvollendete Bauten“ und „Investitionen auf Pachtbahnen“, anderseits als Schuldzuwachs bei der Passivpost „Anlageschulden“ zum Ausdruck.

Aus der Vermögensrechnung ist noch zu erwähnen, daß die Erweiterung des Geschäftsumfanges und demzufolge das Bedürfnis zur Haltung größerer Barbestände eine Erhöhung der Kassenbestände und Bankguthaben mit sich gebracht hat.

Im Zusammenhang mit dem größeren Geschäftsumfang steht auch die Erhöhung der Forderungen in laufender Rechnung um rund 29,68 Millionen Schilling sowie der gleichartigen Schulden um rund 32,49 Millionen Schilling.

Die Erhöhung der Bankschulden um rund 46,09 Millionen Schilling ergab sich zum Teil aus dem Fehlbetrag der Ertragsrechnung; im übrigen stehen diesem Schuldzuwachs die eben erwähnten Erhöhungen der Barbestände und Kontokorrentforderungen sowie schließlich der transitorischen Aktiven gegenüber.

Die Materialvorräte haben sich infolge Verringerung der Bestände um rund 1,03 Millionen Schilling und die Rücklagen sowie Bewertungskonten durch die bestimmungsgemäße Verwendung von Reserven um rund 4,96 Millionen Schilling vermindert.

Anlangend den Betrieb hatte die rückläufige Verkehrsentwicklung im Jahre 1926, die nicht auf Österreich be-

schränkt blieb, ihre Ursache in der eingetretenen Wirtschaftskrise und in dem Reiseverkehr ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Was den Güterverkehr betrifft, so stehen verkehrsstatistische Angaben in erwünschter Ausführlichkeit noch nicht zur Verfügung; solche werden erst für die Zeit ab 1927 veröffentlicht werden können.

Nichtsdestoweniger läßt das vorhandene statistische Material erkennen, daß auch der Güterverkehr durch die bezeichneten Verhältnisse ungünstig beeinflußt worden ist. Lediglich die Wirkungen des englischen Bergarbeiterausstandes haben eine Belebung der Kohlentransporte auch für die Österreichischen Bundesbahnen gebracht. Hauptsächlich handelte es sich dabei um die Beförderung von Kohlen aus polnischen und tschechoslowakischen Gruben über die Österreichischen Bundesbahnen nach Italien, wodurch in den letzten drei Monaten des Jahres 1926 die geleisteten Nettotonnenkilometer, trotzdem der sonstige Güterverkehr rückgängig war, gegenüber den gleichen Monaten des Jahres 1925 bis zu 37 % gesteigert worden sind, ohne daß mit Personalvermehrungen hätte vorgegangen werden müssen.

Im Personenverkehr ist die Anzahl der Reisenden von 117,7 Millionen im Jahre 1925 auf 110,5 Millionen im Jahre 1926 zurückgegangen; auch der durchschnittliche Reiseweg (33,7 km) war etwas geringer als im Vorjahre.

Die Einnahmen der Betriebsrechnung betrugen rund 575,2 Millionen Schilling, wovon 532,7 Millionen Schilling auf die Verkehrseinnahmen entfielen.

Die Mehreinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr (gegenüber 1925 plus 15 Millionen Schilling) sind ausschließlich, und jene aus dem Güterverkehr (gegen 1925 plus 26,9 Millionen Schilling) zum großen Teile auf die mit 1. Januar bzw. 1. Juli 1926 in Kraft getretenen Tariferhöhungen zurückzuführen, konnten jedoch den Erwartungen nicht entsprechen.

Die Reform des Gütertarifs erhöhte die Gütertarife im großen Durchschnitt von 107 % auf etwa 112 % der Vorkriegstarife, so daß damit jene durchschnittliche Tarifhöhe wieder erreicht wurde, die vor dem 1. Januar 1925 bestand, mit welchem Zeitpunkt die Tarifdurchrechnung zwischen Bundesbahnen und Südbahn sowie mehreren anderen Privatbahnen eingeführt wurde.

Der mit 1. Januar 1926 eingeführte neue Personen- und Gepäcktarif brachte eine Erhöhung der Fahrpreise ungefähr auf die Vorkriegsparität (1 K = 1,4 S.). Dabei wurde eine richtigere Verteilung der Belastung des reisenden Publikums auf die einzelnen Verkehre und Wagenklassen vorgenommen. So wurden die Personenzugsfahrpreise für die 3., 2. und 1. Klasse nach dem Verhältnis 1 : 1,5 : 2,25, die Schnellzugszuschläge nach dem Verhältnis 1 : 2,5 : 3 gebildet.

Die Gesamtausgaben der Betriebsrechnung erreichten den Betrag von rund 565,8 Millionen Schilling. Die Gesamtsteigerung gegenüber dem Vorjahre im Betrage von 33,1 Millionen Schilling ist nicht bei allen Dienstzweigen aufgetreten und verteilt sich sehr ungleich auf die einzelnen Hauptabschnitte der Ausgaben. Hauptsächlich infolge vermehrter Erneuerungen am Oberbau sind z. B. die Sachausgaben für Bahnerhaltung um 2,4 Millionen Schilling gestiegen. Eine gleich hohe Ausgabensteigerung ergab sich auch und zwar infolge erhöhter Betriebsleistungen beim Verkehrs- und kommerziellen Dienste. Die bedeutenden Ersparnisse beim Aufwand für Lokomotivkohle, die nicht nur durch wesentlich ermäßigte Einkaufspreise, sondern auch infolge einer durch technische Einrichtungen unterstützten Sparsamkeit im Verbrauch herbeigeführt wurden, haben den Hauptanteil an der beim Zugförderungsdienst aufgetretenen Ausgabenminderung von 10,1 Million Schilling. Vermehrte Fahrparkerneuerung begründet die Zunahme der Kosten der Fahrparkerhaltung um 8,5 Million Schilling.

Sehr wesentlich ist die Pensionslast gewachsen, was sich in einer Steigerung der „allgemeinen Ausgaben für die Bediensteten" ausdrückt. An dem betreffenden Mehraufwand von 24,7 Millionen Schilling ist außerdem die Kranken- und Unfallversicherung beteiligt.

Was die Pensionen betrifft, so wurden die Bezüge der Unternehmungspensionisten im Zusammenhang mit der im Jahre 1925 geschaffenen neuen Besoldungsordnung erhöht. Diese Erhöhung wirkte erstmalig im Berichtsjahr mit dem ganzen Jahresbetrag, und es war das Jahr 1926 außerdem mit der Hälfte der Mehrgebühren für 1925 belastet, die nach den getroffenen Vereinbarungen im Herbst 1926 zur Auszahlung gelangte, während die zweite Hälfte erst ein Jahr später auszuzahlen war. Eine weitere Erhöhung des Pensionserfordernisses ergab sich nebst dem natürlichen Zuwachs außerdem zufolge des im Jahre 1925 durchgeführten Abbaues, eine Erhöhung, die durch den natürlichen Abfall an Pensionen nicht ausgeglichen wurde.

Bei den „Verschiedenen Ausgaben" sind die Steuern um 1,6 Millionen Schilling, darunter allein die Fürsorgeabgabe um rund 1,3 Millionen Schilling gestiegen.

Erfreulich ist das Herabsinken der Vergütungen für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütern sowie für Lieferfristüberschreitungen um mehr als ein Drittel.

Für Ersatzbeschaffungen und Erneuerungen sind rund 4,5 Millionen Schilling mehr ausgegeben worden, als im Jahre 1925, wenn nur der Abschnitt X in Betracht gezogen wird. Es ist aber der weitaus größere Teil der Erneuerungen im Zusammenhang mit den Erhaltungsarbeiten bei den einzelnen Dienstzweigen unmittelbar verrechnet. Der Abschnitt X der Betriebsrechnung enthält also nur jene Erneuerungskosten, die aus praktischen Gründen bei den einzelnen Dienstzweigen (Bahnerhaltung, Fahrparkerhaltung usw.) sich nicht eingliedern lassen, daneben allerdings auch die Kosten von Vermehrungen und zwar namentlich von maschinellen Einrichtungen und Geräten.

Von den Nettobetriebs-Ausgaben (d. i. nach Ausscheidung der durchlaufenden Posten) entfielen im Jahre 1926 in der Gliederung nach sogenannten wirtschaftlichen Elementen auf Personal 56,6 %, Pensionen 16,1 %, Lokomotivkohle 8,3 %, sonstiges Material und Unternehmerleistungen 11,2 %, auf allgemeine Unkosten 6,7 % und schließlich auf Ersatzbeschaffungen und Erneuerungen 1,1 %.

Das Bild ist nicht unbefriedigend, weil die Personallasten gegenüber dem Vorjahre viel geringer als der Sachaufwand gestiegen sind, sohin ein größerer Teil der Ausgaben für Erhaltung und Erneuerung gewidmet war als im Jahre 192

Der Betriebsüberschuß beträgt 9,4 Millionen Schilling, ist sohin um 7,8 Millionen Schilling höher als im Vorjahre.

Dieser Überschuß im Zusammenhang mit den sonstigen Habenposten der Ertragsrechnung reichte jedoch nicht aus, um alle Lasten der Ertragsrechnung, deren wesentlichste der Schuldendienst darstellt, zu decken, so daß sich ein Verlust von rund 9,5 Millionen Schilling ergibt, der gemäß dem Bundesgesetze als Forderung an den Bund ausgewiesen wird. Hierbei ist jedoch zu erinnern, daß anderseits Tilgungen von Anlageschulden von rund 3,7 Millionen Schilling durchgeführt worden sind. Der Schuldendienst selbst betrug rund 16,2 Millionen Schilling und ist gegenüber jenem des Jahres 1925 um rund 11 Millionen Schilling gewachsen. Dieses starke Anschwellen des Schuldendienstes erklärt sich daraus, daß gemäß einer noch im Jahre 1925 mit der Bundesfinanzverwaltung getroffenen Vereinbarung ab 1. Januar 1926 sämtliche während des Bestandes der Unternehmung bis Ende 1925 für Investitionen der Bundesbahnen vom Bunde vorgestreckten Beträge in 10,5prozentigen Annuitäten mit einer Laufzeit von 18 Jahren zu verzinsen und zu tilgen sind, wodurch diese Vorschüsse den Charakter von verzinslichen und amortisablen Baudarlehen erhalten haben.

Für Investitionen standen im Jahre 1926 insgesamt rund 73 Millionen Schilling aus den Mitteln der Völkerbundanleihe zur Verfügung. Hiervon diente ein Betrag von 52 530 050 Schilling der Einführung der elektrischen Zugförderung und zwar 6 964 000 Schilling für die erste Etappe und 45 566 050 Schilling für die zweite Etappe. Der Rest von 20 488 883 Schilling war sonstigen Investitionen und zwar baulichen Anlagen und der Vermehrung des Fahrparkes gewidmet.

In Bezug auf die Elektrisierungsarbeiten ist hervorzuheben, daß am 6. August 1926 die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der 21 km langen Strecke Bludenz—Feldkirch und am 16. Dezember auf der 19 km langen Strecke Feldkirch—Buchs (Anschluß an die Schweiz) erfolgen konnte.

Damit ist die Elektrisierung der in der ersten Etappe zusammengefaßten Strecken (Salzkammergutlinie 107 km und Bahnlinien westlich von Innsbruck, 213 km) dem Abschlusse nahegebracht worden. Die Bauarbeiten beim Spullerseewerk wurden im Jahre 1926 beendet.

Auch die Elektrisierungsarbeiten der zweiten Etappe (Kufstein—Wörgl—Innsbruck—Brenner und Wörgl—Salzburg) machten gute Fortschritte. An den beiden neben dem

henseewerk für die Stromversorgung dieser Strecken bei-
immten Kraftwerken (Stubach- und Mallnitzwerk) sowie
i mehreren Unterwerken wurde weiter gearbeitet.

An sonstigen großen Bauarbeiten ist die Vollendung des
nbaues der Donaubrücke bei Steyregg (Gesamtkosten
5 Millionen Schilling), die Auswechslung und Verstärkung
eler schwacher Brücken (Kosten 2,37 Millionen Schilling), ferner Gleisumbauten im Umfange von 230 km (Aufwand 13 Millionen Schilling), dann der Umbau des Innsbrucker Hauptbahnhofes (Teilkosten des Jahres 1926 839 000 Schilling) und die Erweiterung des Wiener Westbahnhofes (Kosten im Jahre 1926 = 575 000 Schilling), schließlich die Umgestaltung des Grazer Hauptbahnhofes (Aufwand im Jahre 1926 = 900 000 Schilling) zu nennen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das
ichsverkehrsministerium hat unter dem 11. Januar d. J.
nige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur
senbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus
r Verordnung in Nr. 3 des Reichsgesetzblattes, Teil II,
rvor.

— **Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-
esellschaft** beschäftigte sich in seiner Tagung vom 23. bis
. Januar d. J. eingehend mit der finanziellen Lage der
sellschaft. Er nahm davon Kenntnis, daß der Abschluß
r Besoldungsreform und die Erhöhung der Ortslohn-
schläge eine weitere Steigerung der Personalausgaben
wirkt haben und daß schon eine gewisse Steigerung von
reisen für Baustoffe und Fertigerzeugnisse eingetreten ist.
Die Frage der Ausgaben für Unterhaltung und Er-
uerung der Reichseisenbahnanlagen und insbesondere die
age der Deckung des Kapitalbedarfs für werbende An-
gen standen im Mittelpunkt der Erörterung. Der Ver-
ltungsrat wird seine Beratungen in kurzer Frist fort-
tzen.

Die satzungsmäßigen Wahlen wurden vorgenommen.
e ergaben die Wiederwahl der Herren Dr. C. F. von Sie-
ns als Präsident, Staatssekretär a. D. Stieler als erster
zepräsident und Generaldirektor Maurice Margot als
eiter Vizepräsident. In der Zusammensetzung der Aus-
hüsse trat ebenfalls keine Änderung ein.

— **Rangierfunk.** In neuerer Zeit wird, wie die „Reichs-
hn" mitteilt, versucht, im Rangierbetrieb dem Lokomotiv-
hrer des Rangierzuges unter Verwendung der drahtlosen
legraphie und Telephonie akustische Signale von dem
f dem Ablaufberg befindlichen Rangierleiter zu geben.
i dem Wagenablauf kommt eine über ein Kilometer lange
recke in Frage. Die Versuche werden mit zwei verschie-
nen Systemen angestellt. Bei dem System der C. Lorenz
G. gibt der auf der Lokomotive aufgestellte Empfänger
eckersignale, wenn der Rangierleiter eine Taste drückt.
i dem System „Telefunken" wird einseitig wirkende draht-
se Telephonie verwendet. Dem Lokomotivführer werden
Rangierbefehle zugesprochen. Der Empfänger auf der
komotive hat einen Lautsprecher, die Besprechungsstelle
r Sendeanlage befindet sich auf dem Ablaufberg. Beide
steme arbeiten mit Antennen, die längs der Rangiergleise
sgespannt sind, so daß für den geringen Luftraum, der
ischen Antenne und Rangierlokomotive verbleibt, geringe
ndeenergien nötig sind.

Mit dem System „Lorenz" werden auf den Bahnhöfen
furt, Saalfeld, Hamm und Halle (Saale), mit dem System
elefunken" auf dem Bahnhof Pankow Versuche ge-
acht. Da diese Versuche noch nicht abgeschlossen sind,
ndern sich gerade in Ausführung befinden, ist über die
dgültige Brauchbarkeit dieser Einrichtungen noch kein
schließendes Urteil möglich.

— **Direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen
ngland und den Niederlanden mit Polen und den baltischen
aaten.** Am 1. Februar 1928 tritt erstmalig ein direkter
rif für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck
ischen England und den Niederlanden einerseits und
len, Litauen, Lettland und Estland anderseits in Kraft.
mit wird einem seit längerer Zeit hervorgetretenen Be-
rfnis Rechnung getragen, zumal bereits gute Zugver-
ndungen zwischen den genannten Ländern bestehen. Bis-
her konnten die Reisenden nur in gebrochenem Verkehr bis zur deutschen Ostgrenze abgefertigt werden, wo neue Fahrkarten zu lösen waren und auch das Gepäck neu aufgegeben werden mußte. Diese Unzuträglichkeiten fallen nunmehr mit der Ausgabe direkter Fahrkarten (Buchfahrkarten) fort.

Die Deutsche Reichsbahn ist an dem Tarif nur im Durchgang und zwar mit den Übergängen Bentheim (im Westen) und Stentsch, Beuthen (Oberschles.)/Hindenburg, Firchau—(Marienburg)—Eydtkuhnen und Firchau—(Marienburg)—Tilsit (im Osten).

— **Verkehr auf der Fährenstrecke Warnemünde—Gjedser im Jahre 1927.** Auch im Jahre 1927 hat der Personen- und Güterverkehr auf dieser Fährenstrecke weiter sehr erheblich zugenommen. Nach Mitteilung der Reichsbahndirektion Schwerin sind 1927 rd. 142 600 Personen gegenüber rd. 133 200 Personen im Jahre 1926 im Durchgangsverkehr mit den Fährschiffen befördert. Besonders stark ist außerdem die Zunahme im täglichen Ausflugsverkehr von Warnemünde nach Gjedser gewesen, für den ermäßigte Tagesrückfahrkarten ausgegeben werden. Die Zahl der Ausflugsreisenden stieg nämlich von rd. 4600 im Jahre 1926 auf rd. 12 100 im Jahre 1927, also um annähernd 200 %. Diese hohe Zahl im Ausflugsverkehr ist hauptsächlich auf die Indienststellung des neuen Hochseefährschiffes „Schwerin" zurückzuführen. Die Zunahme des Güterverkehrs auf dieser Fährschifflinie drückt sich in der Gegenüberstellung der Zahl der beladenen übergeführten Güterwagen aus, die trotz Ausfalls der infolge des englischen Kohlenstreiks im Jahre 1926 besonders starken Überführung beladener Kohlenwagen von rd. 30 800 im Jahre 1926 auf rd. 32 400 im Jahre 1927 stieg. Am 1. Oktober d. J. wird die Fährschiffverbindung Warnemünde—Gjedser bereits auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken können.

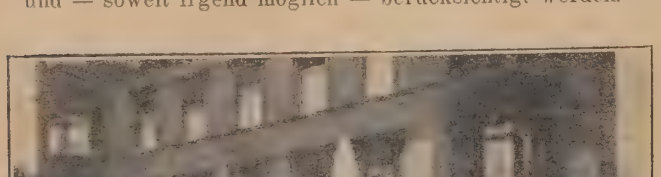
— **Der erste deutsche Pullmanzug wird** im nächsten Sommerfahrplan als Tageszug am Rhein entlang zwischen Holland, Deutschland und der Schweiz wie folgt verkehren: London ab 20.30, Hoek van Holland ab 6.50 (Amsterdamer Sommerzeit), Rotterdam ab 7.25, Amsterdam ab 7.35, Utrecht ab 8.33, Duisburg ab 10.34, Düsseldorf ab 10.54, Köln ab 11.35, Mainz an 14.00, Mannheim an 15.00, Karlsruhe an 15.51, Baden-Oos an 16.18, Freiburg an 17.40, Basel Bad Bhf. an 18.32, Basel SBB. an 18.49. Zurück ab Basel SBB. 9.25, ab Basel Bad Bhf. 9.53, ab Freiburg 10.44, ab Baden-Oos 12.03, ab Karlsruhe 12.30, ab Mannheim 13.25, an Mainz 14.28, an Köln 16.55, an Düsseldorf 17.35, an Duisburg 17.55, an Utrecht 20.53, an Amsterdam 21.40, an Rotterdam 21.52, an Hoek van Holland 22.22 und Anschluß nach London (an 8.28). In der Zeit vom 1. Juli bis 10. September wird der Zug bis und von Luzern durchgeführt, an Luzern 20.23, ab Luzern 7.50.

— **Das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER)** konnte am 31. Januar 1928 auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Unter Führung des Ministers v. Breitenbach wurde das Mitteleuropäische Reisebüro, das zunächst als „Deutsches Reisebüro" firmierte, zusammen mit der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd im Jahre 1918 gegründet; seine Bedeutung beruht in erster Linie in dem ihm verliehenen Recht zum Verkauf von Fahrkarten außerhalb der Bahnhöfe und zum Verkauf von Unternehmer-Fahrscheinen, in der Ausgabe von Platzkarten und Bettkarten sowie der Durchführung von Gesellschaftsreisen und Pauschalreisen. Außer eigenen Büros in Deutschland besitzt das MER — abgesehen von den zahlreichen Vertre-

tungen im In- und Auslande (zusammen etwa 900) — ein eigenes Büro in New York, die Amerop Travel Service, Inc., 574 Fifth Avenue.

Anläßlich des zehnjährigen Jubiläums fand eine Vertreter-Vollversammlung und anschließend ein Mittagessen in größerem Kreise statt.

— **Die Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr in Berlin.** Die neue Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr Berlin SW 11, Askanischer Pl. 5, ist am 16. Januar eröffnet worden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird es sich angelegen sein lassen, den Auskunftsdienst mehr und mehr auszugestalten, um den Verfrachtern eine zuverlässige Beratung bei ihren Frachtkalkulationen zu bieten und sie über alle Neuerungen auf dem Gebiete des Tarifwesens im innerdeutschen und internationalen Güter- und Expreßgutverkehr auf dem Laufenden zu halten. Wünsche und Anregungen, die auf eine Verbesserung des Auskunftdienstes abzielen, werde gern entgegengenommen und — soweit irgend möglich — berücksichtigt werden.



Die Auskunfterteilung, die völlig unentgeltlich ist, kann sich im Hinblick auf den großen Wirkungskreis des Unternehmens allerdings nur in angemessenen Grenzen halten. Größere Verfrachter werden auf Vorhaltung einer eigenen Tarifsammlung nicht verzichten können. Hier bietet die Auskunftei eine bequeme Gelegenheit zum Einzelbezug oder zu laufender Bestellung aller Güter- und Expreßguttarife, an denen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beteiligt ist. Nähere Bedingungen über die Einrichtung eines Tarifabonnements sind bei der Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr zu erfahren. Die Auskunftei ist werktags Stunde 10—16, Sonnabends Stunde 10—13 geöffnet. Fernsprecher: Kurfürst 4087—4089.

— **Verkehrswerbung für München und Südbayern.** In der Zeit vom 21. bis 24. Januar hat in München im Bürogebäude der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppe Bayern, eine Ausstellung von Werbemitteln für den Fremdenverkehr in München und Südbayern stattgefunden. Die frühere Organisation für den Fremdenverkehr war durch den Krieg und seine Auswirkungen zerstört worden, und es mußte das ganze Gebäude wieder neu aufgerichtet werden.

Zweck dieser Ausstellung sollte nun sein, zu zeigen, was inzwischen in München und Südbayern auf dem Gebiete der Fremdenwerbung geschehen, wie eine gute Drucksachenwerbung durchzuführen, minderwertige Reklame dagegen zu vermeiden ist; außerdem sollte durch mustergültige Proben der rechte Weg für die Werbung gezeigt werden.

Was nun seit 1924 für die Verkehrswerbung München und Südbayern unternommen worden ist, davon gab das ausgestellte Werbematerial der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, soweit es das südbayerische Gebiet umfaßt, das Material des Fremdenverkehrsverbandes München und Bayerische Alpen, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichspostverwaltung, der Süddeutschen Luftbansa und der dem Fremdenverkehrsverband München angeschlossenen 92 Verkehrsvereine ein sehr eindrucksvolles Bild.

Die Reichzentrale für Deutsche Verkehrswerbung Berlin hatte eine größere Anzahl ihrer großen und künstlerisch wertvollen photographischen Aufnahmen besonders schöner Punkte des Bayerischen Hochlandes ausgestellt. Die Ausstellung zeigte ferner eine Anzahl von zum Teil recht guter Plakate. Das von der Reichszentrale ausgestellte besonders schöne Plakat für München — Odeonsplatz mit Theatinerkirche und Feldherrnhalle — soll für die Werbung in Amerika und England bestimmt sein. Ganz besonders reich war die Prospektwerbung vertreten, die unter die Verkehrsbücher der Reichszentrale, von denen bisher 19 in vier Sprachen erschienen sind; Streckenkarte der Lufthansa, die Deutsche Bildmappe, das malerische Deutschland und anderes mehr. Ganz besonders zu nennen sind auch noch die vom Fremdenverkehrsverband München ausgestellten Werbeschriften: „Winter in Bayern", „Verkehrsbuch für Südbayern" und „Faltblatt für München" sowie die vom Fremdenverkehrsverein Augsburg herausgegebene wertvolle Schrift: „Das schöne Augsburg".

Auf besonderen Tabellen war die Entwicklung des Fremdenverkehrs in den letzten drei Jahren veranschaulicht. Im August 1927 hatte München mit 280 000 Übernachtungen den stärksten Fremdenverkehr. Der Hauptfremdenverkehr Münchens ist ein außerbayerischer, deutscher Verkehr. Unter dem Ausländerbesuch ist Amerika am stärksten vertreten. Der Ausländerverkehr weist eine stetige Steigerung auf. So kamen beispielsweise nach München registrierte Reichsausländer 1924: 49 000; 1925: 68 000; 1296: 74 000; 1927: 90 000. Aus Amerika kamen von diesen Fremden 1924: 6000; 1925: 11 000; 1926: 15 000; 1927: rund 20 000. Ähnlich hat sich der Fremdenverkehr in ganz Südbayern entwickelt. In Oberbayern und Schwaben betrug der Fremdenbesuch 1927 insgesamt 2,2 Millionen Fremde, darunter 163 000 Reichsausländer und 24 000 Amerikaner. Sehr gering ist der Fremdenverkehr aus Frankreich und England. Da durch die politischen Verhältnisse eine Werbung in Frankreich naturgemäß erschwert ist, soll eine reichlichere Werbung in England durchgeführt werden. Für die Auslandswerbung kommt in erster Linie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung in Berlin in Betracht. Ihre Tätigkeit erstreckt sich auch auf die innere deutsche Werbung; ihr sind auch die Verbände der Länder angeschlossen. Der Landesfremdenverkehrsrat für Bayern faßt als halbamtliche Stelle die drei Verkehrsverbände Bayerns: München/Südbayern, Nordbayern und Pfalz zusammen. Dem Fremdenverkehrsverein München und Bayerische Alpen sind als Mitglieder die örtlichen Vereine oder Verbände angeschlossen.

Im Rahmen der Ausstellung hat Reichsbahnoberrat Klug von der Reichsbahndirektion München in einem sehr interessanten und lehrreichen Vortrag sich über die vielausgreifende Werbetätigkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verbreitet.

Bei aller Fürsorge der Verbände für die Werbung des Fremdenverkehrs wird immer als ein Hauptpunkt für die Anziehung von Reisenden ganz naturgemäß der anzusehen sein, daß die Fremden an dem gewählten Aufenthalt gut aufgenommen, gut untergebracht und zu angemessenen Preisen gut verpflegt werden.

— **Die Benutzung der Schlaf- und Speisewagen.** Nach einer Zusammenstellung der Mitropa, wurden in den nach von und nach Berlin verkehrenden Schlafwagen im Jahre 1927 schätzungsweise 630 000 Betten in Anspruch genommen, während in den Speisewagen der von und nach Berlin verkehrenden Tagesschnellzüge im Jahre 1927 rund 2,2 Millionen Reisende verpflegt wurden. Gegenüber den Vorjahre bedeuten diese Zahlen eine Steigerung der Benutzung von ungefähr 10 %.

Österreich.

— **Eine Hängebahn ins Burgenland.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Hängebahn mit Elektroschraubenantrieb von Wien über Eisenstadt zu einem geeigneten Punkte östlich des Neusiedler Sees erteilt.

Ungarn.

— **Der Handelsminister über die neue Elektrizitätszentrale.** Der Berichterstatter des „Daily Mail" hatte ein Gespräch mit dem Handelsminister Max Herrmann. Die Unterredung drehte sich um die elektrische Zentrale, für deren Finanzierung in den nächsten Wochen in London eine Anleihe in Höhe von drei Millionen Pfund ausgegeben wird. Der Minister betonte, daß das Elektrizitätswerk die Versorgung von Budapest mit billigerem Strom, ferner die Elektrisierung der Linie Budapest—Wien ermöglichen werde. Außerdem werde eine Ersparnis von 40 % beim Heizmaterial erzielt werden, da die Eisenbahnen gegenwärtig Kohlen aus dem Auslande einführen. Überaus wichtig sei die Verbesserung des Verkehrs der Linie Budapest—Wien, was um so mehr not tue, weil die andere Linie, die Budapest mit Wien auf dem linksseitigen Donauufer über Marchegg—Pozsony—Szob verbindet, tschechisches Gebiet durchschneidet.

— **Der Balaton (Plattensee)-Verkehr.** Es ist die Erweiterung mehrerer Stationen z. B. der Bäder Balaton-Almádi und Balaton-Füred, ferner der Bau eines neuen Stationsgebäudes auf der Station Tapoloa geplant. Während der Saison (1. Juli bis 16. September) wird ein neues Zugpaar verkehren, welches von Budapest um Mittag, von Balaton-Füred vormittags um ¾ 11 abfahren wird (die Fahrzeit beträgt etwas mehr als drei Stunden). Außerdem werden mehrere gute Tages- und Nachtzüge zur Verfügung stehen.

— **Titelfrage der höheren Eisenbahnbeamten.** Die Staatsbahnbeamten beschäftigt gegenwärtig eine Frage von nicht zu unterschätzender Bedeutung, es ist die Frage der Titel in den einzelnen Klassen, hauptsächlich die Änderung des „Inspektor"-Titels. Bei den Staatsbahnen folgt nach dem Präsidenten, Direktor und Betriebsleiter der Rang des Oberinspektors und Inspektors. Die Oberinspektoren sind Abteilungsvorstände der Direktion und Vorstände der größten Werkstätten, somit Beamte, die gleich nach der höchsten Leitung kommen und größtenteils Hochschulbildung besitzen. In Deutschland entspricht dieser Stellung der Titel: Reichsbahnoberrat und dem ungarischen Inspektor der Titel eines Reichsbahnrates. Die seit langem bestehenden Bestrebungen der Beteiligten, einen entsprechenden Titel zu erlangen, sind um so gerechtfertigter, als die jetzigen Titel häufig zu Mißverständnissen Anlaß geben. Besonders ist dies der Wunsch der Beamten mit Hochschulbildung, so z. B. die der Ingenieure, die ihren entsprechenden Titel „Oberingenieur" (VI. Gehaltsklasse) beim Vorrücken in die 5. Gehaltsklasse mit dem Inspektortitel vertauschen.

— **Sportleben bei den Staatsbahnen.** Seit zwei Jahren besteht die „Sportvereinigung der Eisenbahner", welche amtliche Sportvereine der Staatsbahnen und Eisenbahner vereinigt. Die Sportvereine, welche hauptsächlich in den Werkstätten organisiert wurden und deren Zahl heute bereits 12 beträgt, betreiben auf ihren sehr gut eingerichteten eigenen Sportplätzen Fußball, Ringsport und Athletik. Der älteste ist der Verein „Törekvés (Strebsamkeit) Budapest", der schon vor nahezu 30 Jahren gegründet wurde. Die Vereine wetteifern nicht nur miteinander, sondern spielen auch im Sportleben des ganzen Landes eine leitende Rolle. Die Staatsbahnen, deren Sportangelegenheiten durch Direktor Mázár und Oberinspektor Fischer geleitet werden, bringen diesen Sportvereinen großes Interesse entgegen.

Übrige europäische Länder.

— **Besoldungsordnung der Schwedischen Staatsbahn.** Angesichts der Neuordnung der Besoldung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verdient eine kürzlich in Dansk Jernbaneblad veröffentlichte Darstellung über die schwedische Besoldungsordnung Beachtung. Die Besoldungsordnung der Schwedischen Staatsbahn kennt ein Grundgehalt und einen Ortszuschlag. Dazu tritt noch in den nördlichen Landesteilen infolge der klimatischen Verhältnisse und der dort besonders teuren Lebenshaltung, eine „Zulage für kalte Orte" in einer jährlichen Höhe von 60 bis 600 Kr nach der Lage des Ortes. Bei den Gehältern, die unter 800 Kr monatlich liegen, wird ein Teuerungszuschlag gezahlt. Zurzeit beträgt er 18 % des Gehaltes (einschließlich der Zulage für kalte Orte). Der Zuschlag ist gleich für Ledige und Verheiratete. Für jedes Kind unter 16 Jahren wird monatlich ein Zuschlag von 4 Kr gezahlt. Bedienstete unter 25 Jahren erhalten nur neun Zehntel des Teuerungszuschlages. Der Teuerungszuschlag wird vierteljährlich festgesetzt.

Die Gehälter der leitenden Beamten sind nicht in die Gehaltsgruppen aufgenommen. Einzelgehälter erhalten: der Generaldirektor 35 000 Kr, Oberdirektoren (als Souschef) 18 000 Kr, Oberdirektor und Oberingenieur 17 000 Kr und Distriktschef 16 000 Kr.

Die Gehälter der übrigen Beamten zerfallen in 30 Gruppen. Die 19 niedrigsten Gruppen haben je 5 Altersstufen und die 11 höchsten je 4. Im ganzen gibt es 33 Gehaltsstufen. Jede Gehaltsstufe kennt je nach der Einstufung des Ortes 7 verschiedene Sätze. Die einzelnen Orte Schwedens sind in 7 Klassen (A bis G) mit G als höchstem Satz eingeteilt. Der Unterschied ist bei den höheren Gruppen größer als bei den niedrigeren. Von der einen Stufe (innerhalb derselben Gruppe) zur andern steigt man alle 3 Jahre. Doch kann ein weiblicher Bediensteter nicht das Höchstgehalt der Gruppe erreichen. Das Gehalt eines Schaffners der Ortsklasse F beträgt z. B. 3396 bis 4176 Kr, eines Zugführers der Ortsklasse D 3689 bis 4180 Kr, eines Assistenten der Ortsklasse E 4770 bis 6252 Kr, eines Bahnhofsinspektors der Ortsklasse B 5226 bis 6768 Kr, der Ortsklasse F (Dienststellenleiter eines großen Bahnhofs) 9306 bis 10 968 Kr. Urlaub erhalten die Beamten je nach ihrer Gruppe und Alter (bis und über 40 Jahre) von 20 bis 45 Tagen.

Auf der anderen Seite erfolgt für jeden Krankheitstag, der über 45 Urlaubs- und Krankheitstage zusammengerechnet geht, ein Lohnabzug von täglich z. B. 1 Kr in der 5. Gehaltsgruppe, 2,30 Kr in der 15. Gehaltsgruppe, 3,50 Kr in der 20. Gehaltsgruppe.

Dienstkleidung wird keinem Beamten unentgeltlich geliefert. Zugführer, Schaffner und Wagenaufseher erhalten Dienstkleidung von der Staatsbahn gegen Bezahlung der Selbstkosten, von denen 30 % abgezogen werden. Die übrigen zum Tragen der Dienstkleidung Verpflichteten haben die Möglichkeit, sich die Dienstkleidung von der Verwaltung zum Selbstkostenpreis zu kaufen. Ein Zuschuß der Verwaltung wird nicht gezahlt.

Bediensteten der 1. bis 20. Gehaltsgruppe wird Überstundenarbeit vergütet (entweder durch Ersatzbeurlaubung oder besonders festgesetzte Beträge). Für Nachtdienst werden keine Zulagen gewährt.

Die schwedischen Eisenbahnbeamten genießen für die eigene Person, nicht aber für die Angehörigen, freien Bahnarzt und freie Medikamente.

Im Todesfalle wird den Hinterbliebenen eine Begräbnishilfe in Höhe von ein Zehntel des letzten Jahreseinkommens des Verstorbenen, höchstens jedoch in Höhe von 500 Kr gezahlt.

— **Ersparnismaßnahmen der Schwedischen Staatsbahn.** Die Schwedische Staatsbahn hat unter dem Druck finanzieller Verhältnisse zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben in den letzten Jahren ihren Personalbestand den Verkehrsverhältnissen angepaßt und zahlreiche Sparmaßnahmen durch Vereinfachungen durchgeführt. Über einen Teil dieser Maßnahmen berichtete kürzlich Dansk Jernbaneblad, dem wir folgendes entnehmen: Wie sich die Verhältnisse im Juli 1927 gegenüber denen des Juli 1909 verändert haben, charakterisiert folgende Übersicht:

	Juli 1919	Juli 1927
Betriebslänge in Kilometern . . .	5 568	6 190
Anzahl der Bediensteten	35 689	29 384
Anzahl der Zugkilometer in Mill. .	2,07	2,50
Anzahl der Wagenachskilometer in Mill.	80,66	94,64
Einnahmen in Mill. Kr	26,55	18,33
Ausgaben in Mill. Kr	27,30	13,35

Im Verkehrsdienst waren 10 743 Bedienstete im Jahre 1927 gegenüber 14 467 im Juli 1919 tätig. Trotz des Rückganges der Kopfzahl sind in der Zwischenzeit 105 neue Stationen und Dienststellen (mit 133 Köpfen) hinzugetreten. Diese Vermehrung ist auf die Eröffnung neuer Strecken in Nord-

schweden und die Verstaatlichung einiger in Not geratener Privatbahnen zurückzuführen.

Die Dienstzeit beträgt im Stationsdienst in der Regel 8 Stunden, in Ausnahmefällen 9 bis 10 Stunden am Tage. Sofern eine Dienstzeit von 9 bis 10 Stunden festgesetzt wird, wird die Anordnung von einem Ausschuß nachgeprüft, der aus 3 Vertretern der Verwaltung und 3 Vertretern des Personals sowie einem von der Regierung bezeichneten Vorsitzenden besteht. Zurzeit ist der Vorsitzende ein Beamter der Postverwaltung.

Während früher die schwedischen Eisenbahnbeamten an mittleren und kleineren Stationen zugleich eine Poststelle zu führen hatten, hat man heute den Post- und Eisenbahndienst getrennt und für umfangreichere Arbeiten, die einen Kopf beschäftigen, eine besondere Postdienststelle errichtet. Dadurch hat sich die Schwedische Staatsbahn von mancher Arbeit befreit, auf der anderen Seite bezieht sie auch heute noch für die von ihren Beamten für die Postverwaltung geleistete Arbeit eine Entschädigung von etwa ½ Mill. Kr jährlich.

Eine weitere Ersparnis erzielte man durch Untersuchung der Ausgaben für den Rangierbetrieb. Jede Station rechnet monatlich die Durchschnittsausgabe für das Rangieren eines jeden ankommenden und abgehenden Wagens aus. An der Hand dieser Aufstellungen sucht man unwirtschaftliches Rangieren zu vermeiden. Auf den Güterböden wurde die Annahme- und Ausgabezeit verkürzt, unter dem Wettbewerb des Kraftwagens allerdings wieder verlängert. Die Akkordarbeit wurde verschiedentlich eingeführt, so auf Güterböden. Die Beurlaubung der Bediensteten wurde dergestalt geregelt, daß möglichst eine Urlaubsreserve vermieden wurde. Zwei Drittel des Urlaubs kann in Nordschweden nur in den Monaten Mai bis September, im übrigen Schweden in den Monaten März bis Oktober erteilt werden. Eine Urlaubsteilung dieser Urlaubszeit von zwei Drittel wird im allgemeinen nicht zugestanden. Das restliche Drittel kann in die übrigen Monate verlegt werden. Die Verlegung der Haupturlaubszeit in die Sommermonate ist darauf zurückzuführen, daß der Güterverkehr im Sommer, wo auch die Seen und Flüsse fahrbar und die nordschwedischen Häfenstädte eisfrei sind, wesentlich geringer ist. Der Telegrammverkehr ist wesentlich eingeschränkt worden. Was schriftlich oder fernmündlich erledigt werden kann, soll auf diesem Wege seine Erledigung finden. Durch diese Maßnahme konnte eine wesentliche Anzahl von Telegraphisten erspart werden. Die Reinigung kleinerer Stationen muß durch das eigene Personal, nicht mehr durch besondere Reinemachefrauen bewerkstelligt werden. Die Reinigung der Handlaternen muß jeder Inhaber einer solchen selbst besorgen. Durch die Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse wurden 780 Köpfe erspart. Lokalzüge mit Dampfbetrieb erhalten z. T. keine Zugbegleiter. Außer dem Lokomotivführer und dem Heizer folgt diesen Zügen kein Beamter. Die Fahrkartenprüfung erfolgt auf den Stationen. Das Reservepersonal wurde eingeschränkt und beträgt jetzt etwa 12 bis 15 % der Gesamtkopfzahl.

Die Stationen sind auch bei Durchfahrt der Züge jetzt in größerer Zahl z. T. unbewacht. Ob auch ein Eisenbahnübergang unbewacht sein darf, entscheidet die Landesbehörde. Die Zuggeschwindigkeit bleibt dieselbe, als wenn die Station bewacht wäre (bis zu 90 km/Std.).

Um einen Überblick darüber zu gewinnen, ob die Kopfzahl dem Verkehrsanfall auf der einzelnen Station entspricht, läßt man für jede Station eine graphische Zeichnung anfertigen, aus der sich in übersichtlicher Weise die Bewegungen in 1. der Kopfzahl, 2. der Anzahl der am Tage verkehrenden Züge, 3. der Anzahl der verkauften Fahrkarten, 4. der Anzahl der bearbeiteten Frachtbriefe, 5. der Anzahl der Wagen (Empfang und Versand), 6. der Anzahl der umgeladenen Stückgutwagen und 7. der Einnahmen ergeben. Die Aufstellung wird auf demselben Formular drei aufeinander folgende Jahre geführt.

Außerdem melden die 19 Verkehrsämter allmonatlich die Kopfzahl des vergangenen Monats bis spätestens zu dem 10. des folgenden Monats der Hauptverwaltung der Staatsbahn, so daß diese stets über die Kopfzahl unterrichtet ist und nötigenfalls sofort eingreifen kann.

— **Sonntagsrückfahrkarten auf den Estländischen Staatsbahnen.** Auf den Estländischen Staatsbahnen sind außer den gewöhnlichen Lochkarten zwei Arten von Fahrkarten in den Verkehr gebracht worden und zwar die Abonnements- und Monatskarten.

Zur Hebung des Reiseverkehrs plant die Eisenbahn-Oberverwaltung in allernächster Zeit nach dem Muster der Deutschen Reichsbahn die sogenannten Sonntagsrückfahrkarten einzuführen. Bei solchen Fahrten wird eine Ermäßigung von 33⅓ % vom gewöhnlichen Fahrkartenpreis vorgesehen. Die Länge solcher Fahrten wird begrenzt werden.

— **Der Gesetzentwurf über die Kommerzialisierung der Polnischen Staatsbahnen.** Das polnische Verkehrsministerium hat den Entwurf eines Gesetzes über die Kommerzialisierung der Polnischen Staatsbahnen ausgearbeitet und diesen Entwurf dem Ministerrat zur Beratung und Bestätigung eingereicht. Der Gesetzentwurf steht zunächst nur in allgemeinen Umrissen fest. Wie das Regierungsblatt „Gl Prawdy" in diesem Zusammenhang bemerkt, hat der Kommerzialisierungsplan der Polnischen Staatsbahnen unter den Mitgliedern des Ministerrats viele Gegner.

— **Bevorstehende Tariferleichterungen im polnisch-tschechischen Güterverkehr.** Im Rahmen des polnisch-tschechischen Verbandstarifs werden mit Wirkung vom 1. Februar 1928 Tarifermäßigungen für folgende Güter vorgenommen: Eisen- und Stahlwaren, ferner Eisen, Stahl, Maschinen, Lokomotiven, Straßenwalzen und Zink. Besonders weitgehende Vergünstigungen werden gewisse Transitsätze für tschechische Ausfuhrwaren erfahren, die über Polen nach der Sowjetunion bzw. nach Lettland befördert werden. — Vom tschechischen Eisenbahnministerium soll noch in diesem Jahr ein ermäßigter Tarif für den Verkehr nach dem polnischen Ostseehafen Gdingen wie nach Danzig ausgearbeitet werden.

— **Zum Bau der Eisenbahnlinie Krakau—Miechow.** Angesichts der Tatsache, daß das polnische Verkehrsministerium den Bau der Eisenbahnlinie Krakau—Miechow auf einen späteren Zeitpunkt verschoben hat, hat die Stadt Miechow eine Unternehmergesellschaft mit 8 Mill. Zloty Kapital gebildet, die die Bahnverbindung mit Krakau baldmöglich schaffen soll. Die Festlegung der Bahnlinie soll nach Mitteilungen des „Illustr. Kuryer Godzienny" schon im März d. J. erfolgen.

— **Höhe und Verzinsung des Anlagekapitals der Polnischen Staatsbahnen.** Das amtliche Organ des polnischen Verkehrsministeriums „Przemysl i Handel" befaßt sich in einem längeren Aufsatz mit der Errechnung des Anlagekapitals der polnischen Staatsbahnen und der Verzinsung dieses Kapitals. Beide Fragen sind im Zusammenhang mit der bevorstehenden Kommerzialisierung der Polnischen Staatsbahnen auf Grund des Gesetzes über den Stabilisierungsplan von zeitgemäßer Bedeutung.

Nach Ansicht des „Przemysl i Handel" könne man das Anlagekapital der Polnischen Staatsbahnen nach dem Stand vom 1. Januar 1928 mit annähernd 4,7 Milliarden Zloty beziffern. Die Verzinsung des Anlagekapitals erreiche zwar bei den westeuropäischen Bahnen etwa 6 %; mit Rücksicht auf die besonderen Betriebsbedingungen der polnischen Eisenbahnen und dem niedrigen Stand der Tarife könne man jedoch eine so hohe Verzinsung in Polen nicht erwarten. Mehr als 4 % seien augenblicklich nicht zu erzielen. Die Norm sei allerdings beinahe erreicht, denn der Betriebsgewinn im Jahre 1926 betrug bereits 175 Mill. Zloty und dürfte im Jahre 1927 die gleiche Höhe erreichen. Der Gewinn 1926 entspräche einer Verzinsung von ungefähr 3,75 %.

Die Überschüsse aus dem Betrieb der Polnischen Staatsbahnen werden größtenteils für Investitionen verwandt. Nach Ansicht des „Przemysl i Handel" wäre es aber richtiger, für die Zwecke eine Anleihe von etwa 1,2 Mill. £ aufzunehmen. Eine rationelle Verausgabung dieser Summe während eines Zeitraumes von 10 Jahren zur Verbesserung des Eisenbahnbetriebs nach einem systematischen Plan würde der Eisenbahn als Unternehmen größere Gewinne ermöglichen und gleichzeitig auch der Wirtschaft von unschätzbarem Nutzen sein. Das Vermögen und die Einnahmen der Eisenbahn könnten für Verzinsung und Tilgung der Anleihe als ausreichend gesichert angesehen werden. Sobald die Kommerzialisierung der Eisenbahnen durchgeführt ist,

müßte die Erlangung einer solchen Investitionsanleihe die wichtigste Aufgabe der neuen Generaldirektion der Eisenbahn sein.

— **Kohlenbedarf der Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Ende 1927 hat die Staatsbahnverwaltung entgegen dem bisherigen Brauch ihren Bedarf an Kohle für das Jahr 1928 unmittelbar bei den einzelnen Gruben gedeckt. Das Vermittlungsgeschäft wurde bei diesen Bestellungen erstmalig ausgeschaltet. Zur Lieferung gelangen 3 Millionen Tonnen Braunkohlen und 2 Mill. Tonnen Schwarzkohlen. Für die Staatsbahndirektion Kaschau wurden zum erstenmale 10 000 t Schwarzkohle aus Polen gekauft. Die Gesamtbestellungen entsprechen einem Werte von 650 Mill. Kr; hiervon entfallen 250 Mill. Kr auf Braunkohle und 350 Mill. Kr auf Schwarzkohle.

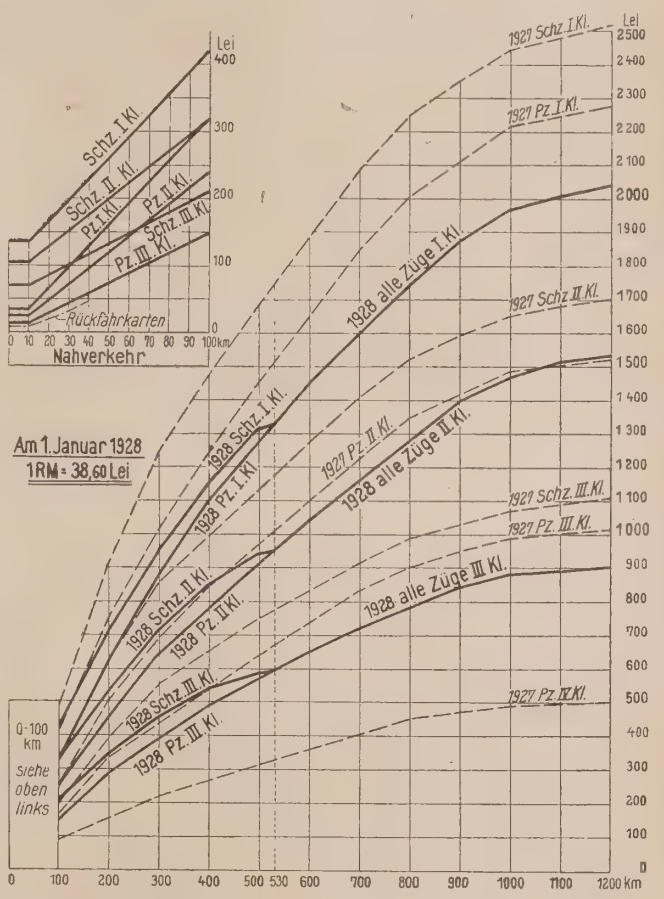
— **Geplante Hängebahn in der Hohen Tatra.** In der abgelaufenen Woche fanden in der Zentraldirektion der tschechoslowakischen staatlichen Bäderverwaltungen in Anwesenheit aller beteiligten Ministerien Beratungen über den Ausbau der Eisenbahn- und Straßenverbindungen im ganzen Tatragebiete zum Zwecke der Hebung des Fremdenverkehrs statt. Es wurde vor allem über den Bau einer neuen Straße verhandelt, welche die Verbindung aller wichtigen Punkte des Tatragebietes erleichtern und für den Kraftwagenverkehr geeignet sein soll; ferner über das Ersetzen der bisherigen Zahnradbahn durch eine Hängebahn von Poprad zum Czorbasee (Strbske Pleso), da die Zahnradbahn den Verkehr im Winter einstellt und zur Zeit des Wintersportes, welcher in der Hohen Tatra von Jahr zu Jahr zunimmt, außer Betrieb steht. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit dieser Fragen wurde beschlossen, deren Lösung beschleunigt durchzuführen.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der Sitz dieser Bahn wurde nach Kaschau verlegt. Da die Gesellschaft bisher auf ungarischem Statut beruhte und die Mitglieder des Verwaltungsrates ungarische bzw. österreichische Staatsangehörige waren, ist zwecks Erneuerung und Ergänzung der Direktion und des Aufsichtsrats im neuen Sitze der Gesellschaft eine außerordentliche Generalversammlung einberufen worden, die im Sitzungssaale der Staatsbahndirektion in Kaschau kürzlich stattfand. Es waren im ganzen 108 733 Aktien vertreten, die die Tschechoslowakei durch Ausausch für vierprozentige Schuldverschreibungen erlangte.

— **Tschechoslowakische Kohlenausfuhr im Jahre 1927.** Auf Grund der abgeschlossenen Statistik wurden von der Tschechoslowakei ausgeführt: Steinkohle 1 843 793 t gegen 2 884 451 t im Jahre 1926, demnach um eine Million Tonnen weniger. Die große Steinkohlenausfuhr des Jahres 1926 war bekanntlich eine Folge des englichen Kohlenarbeiterstreiks. Braunkohle wurden 2 962 963 t ausgeführt, d. i. um 83 583 t mehr als im Jahre 1926, in welchem 2 906 375 t zur Ausfuhr gelangten. An Koks wurden im Berichtsjahr 761 673 t gegen 489 790 t im Jahre 1926 ausgeführt, demnach um 271 883 t mehr.

— **Kommerzialisierung der Südslawischen Staatsbahnen.** Die Kommission zur Verstaatlichung der Staatsbahnen hat ihre Arbeiten abgeschlossen und das Ergebnis dem Eisenbahnministerium vorgelegt. Es wird die Gründung eines selbständigen Unternehmens nach Art der staatlichen Monopolverwaltung angeregt, das eine selbständige Finanzgebahrung und das Recht zur Annahme kurzfristiger Anleihen bis 100 Millionen Dinar haben soll. An der Spitze wird ein auf sechs Jahre gebildeter Verwaltungsrat von zwölf Mitgliedern stehen.

— **Die Personentarifreform der Rumänischen Staatsbahnen.** Die unbefriedigende Entwicklung der Einnahmen aus dem Personenverkehr veranlaßte die Rumänischen Staatsbahnen mit dem 1. Januar d. J. einen neuen Personentarif einzuführen, der gegen den bisherigen eine wesentliche Verbilligung der Tarifsätze bringt. Die Fahrpreise der Schnellzüge wurden um rund 20 %, diejenigen der Personenzüge um etwa 10 % herabgesetzt. Die inländischen Expreßzüge, die den deutschen Fern-D-Zügen entsprechen, wurden bei dieser Gelegenheit wegen mangelnder Ausnutzung in gewöhnliche Schnellzüge umgewandelt, was eine weitere Verbilligung des Fernverkehrs bedeutet. Dagegen fehlt im neuen Tarif, die, wie schon berichtet wurde, mit dem 1. November v. J. eingestellte IV. Wagenklasse bei Personenzügen. Die neuen Fahrpreise III. Klasse Personenzug sind um etwa 80 % höher als die im früheren Tarif vorgesehenen Fahrpreise IV. Klasse. Nur im Nahverkehr der Städte ist diese Belastung der ärmeren Volksklassen durch Einführung von billigeren Rückfahrkarten (mit 24stündiger Gültigkeit, bis 40 km Entfernung) verringert worden. Die Verbilligung beträgt gegenüber den einfachen Fahrkarten 20 bis 33 %. Es muß abgewartet werden, ob die allgemeine Verbilligung der Tarife in dem Maße verkehrswerbend wirken wird, daß daraus eine Erhöhung der Einnahmen folgt. Angesichts der sich immer mehr zuspitzenden Wirtschaftskrise in Rumänien kann dies zweifelhaft erscheinen. Zweifellos wird sich aber der Ausfall der IV. Wagenklasse im Haushalt der Staatsbahnen günstig fühlbar machen.



Das vorstehende Schaubild zeigt die neuen und alten Tarife bis zu einer Entfernung von 1200 km in derselben Darstellung wie wir sie auch anläßlich der Tarifänderung vom 15. März v. J. in der Abbildung auf S. 393 d. Jahrg. 1927 dieser Zeitung angewendet haben. Ein Vergleich der beiden Schaubilder ergibt, welch außerordentliche Verbilligung die Fahrpreise, zumal für die großen Entfernungen, innerhalb eines Jahres in Rumänien erfahren haben. Die Fahrpreise für 1200 km betragen z. B. nach dem neuen Tarife nur wenig mehr als die Hälfte vor dem 15. März v. J. (Der Wert der rumänischen Valuta hat sich in der Zwischenzeit nur um 3,5 % gehoben).

Ein auffallendes Merkmal des neuen Tarifes ist noch, daß auf Entfernungen von über 530 km für alle Züge dieselben Fahrpreise gelten. Der Unterschied zwischen den Fahrpreisen für Schnellzüge und Personenzüge wird dann mit den kleineren Entfernungen immer größer, bis schließlich die Schnellzugfahrpreise für Entfernungen bis 10 km fast das vierfache der Personenzugfahrpreise betragen. Die Absicht liegt klar zu Tage: die Personenzüge von dem Fernverkehr und die Schnellzüge von dem Nahverkehr zu entlasten.

— **Italiens Personenverkehr in den Jahren 1925 und 1926.** Man sollte annehmen, daß der Personenverkehr im heiligen Jahr 1925 weitaus stärker gewesen sei als im Jahre 1926. Im heiligen Jahre sind bekanntlich die Pilgerzüge aus ganz Europa nach Rom gefahren. In der Tat beträgt der Unterschied zwischen den in beiden Jahren verkauften direkten Fahrkarten (von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation über ein oder mehrere Länder) nur 3 155 766 Lire zugunsten des heiligen Jahres, wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Verkehr	Jahr 1925 Lire	1926 Lire
aus Italien	16 729 169	15 139 502
nach Italien	26 748 846	25 182 747
zusammen:	43 478 015	40 322 249

— **Elektrisierung der Fleimstalbahn.** Infolge der Konzession des Betriebs der Linie Ora—Predazzo der Aktiengesellschaft „Ferrovia elettrica val di Fiemc" (Elektrische Fleimstalbahn) die mit königl. Erlaß vom 23. Juni 1927 genehmigt wurde, hat am 1. Januar der Betrieb der Italienischen Staatsbahnen aufgehört und wurde von der genannten Gesellschaft übernommen. Der Personenverkehr wird bis zur Elektrisierung mit Kraftwagen besorgt.

— **Das „Dopolavoro" bei den Italienischen Staatsbahnen.** Mit königlichem Erlaß vom 25. Oktober 1925, der am 18. März 1926 Gesetzeskraft erlangt hat, wurde das Zentralamt des „Depolavoro" („Nach der Arbeit") für die Italienischen Staatsbahnen geschaffen. Diese Einrichtung zählt gegenwärtig 85 000 Mitglieder, darunter 1677 Bahnärzte. Wenn man bedenkt, daß die Italienischen Staatsbahnen einen Personalstand von 169 930 Bediensteten haben, so kann man behaupten, daß die Hälfte des gesamten Eisenbahnpersonals dem „Dopolavoro" angehört. Es besitzt, in ganz Italien verstreut, 215 Niederlassungen, die den Namen „Dopolavoro ferroviario" führen.

Der Zweck der Einrichtung ist in deren Namen selbst bezeichnet: Geistige und körperliche Erziehung und Pflege sowie Erholung nach der Arbeit.

Das „Dopolavoro" besitzt gemeinsam mit dem Verein der faszistischen Eisenbahner eine eigene, zweimal monatlich erscheinende Zeitung: „Il ferroviere fascista" (Der faszistische Eisenbahner). Die Zeitung wird allen Bediesteten unentgeltlich ins Amtszimmer zugestellt.

Für häusliche, hygienische und Unterstützungszwecke ist reichlich gesorgt. Es wurden z. B. 12 500 Lire gespendet, um die bestgehaltenen Haushaltungen zu belohnen. Auch sind bei Vorweisung der Mitgliedskarte verschiedene Ermäßigungen bei Unterhaltungsanstalten zu haben. Ferner sind in manchen Stationen, so in Rivarolo Sampierdarena, Mailand und Görz billige Wirtshäuser eröffnet. Das landwirtschaftliche „Dopolavoro" hat längs der Eisenbahnstrecken (hauptsächlich in Sardinien und im Gebiete der Eisenbahndirektion Neapel) zahlreiche Geflügelversuchsanstalten errichtet, die einen guten Ertrag geben. Man geht auch weiter zur Verbreitung der Bienen- und Kaninchenzucht sowie des Anbaues von Gemüse und Obstbäumen über. Man beabsichtigt insbesondere die Seidenraupenzucht zu fördern. Das Dopolavoro hat mit 20 000 Lire auch zur Verschönerung der Stationen beigetragen. In Rimini, Verona, Arquata, Lucca, Pisa, Viareggio usw. hat sich das Dopolavoro auch mit größeren Ackerbauversuchen beschäftigt. Zu Erholungs- und Kulturzwecken hat es stark besuchte Gewerbeschulen errichtet und für eine bescheidene Bezahlung der Lehrer und Prämiierung der besten Schüler gesorgt. Büchereien wurden eröffnet und sogar kinematographische Apparate zum Zwecke einer lehrreichen und gesunden Unterhaltung bei den Eisenbahndirektionen verteilt. Ein eigener 8000 m langer Film, der die Landschaften und das Wirken der Italienischen Staatsbahnen darstellt, wurde überall mit bestem Erfolge aufgeführt. Gegenwärtig stehen zwei neue Filme und zwar „Die weiße Kohle" und „Die diretissima Rom—Neapel" in Vorbereitung.

Das „Dopolavoro" zu Sport- und Erholungszwecken hat eine besonders starke Betätigung gefunden. Dazu hat selbstverständlich das lebhafte Verständnis des Faszismus für alle sportlichen Betätigungen erheblich beigetragen. So wird der Schwimm- und Rudersport, besonders in Neapel un Umgebung, getrieben und der Fußgangwettbewerb ebenfal fleißig geübt, Radfahrervereine, Musikbanden und Gesan vereine wurden neu gebildet sowie Theaterstücke aufgeführ

Im Jahre 1926/27 betrugen die Einkünfte des Dopolavor 4 653 000 Lire, wovon 3 000 575 Lire ausgegeben wurde Es verblieb ein Überschuß von 1 078 000 Lire.

— **Güterverkehr auf den Italienischen Staatsbahnen i Oktober 1927.** Der Güterverkehr, der schon in der zweite Hälfte September eine Zunahme gezeigt hatte, wurde i Oktober noch stärker dank der Weinlese- und Düngemitte transporte sowie der Beförderung von Weizen und lan wirtschaftlichen Maschinen für die Herbstsaat und endlic infolge stärkeren Zulaufs von Kohle in den Seehäfen.

Im Vergleiche mit dem gleichen Monat des Vorjahr wurde eine Zunahme von 4,57 % der Tonnenmenge erreich Die ganze Güterbeförderung vollzog sich pünktlich und ohn Anstand, obwohl die verfügbare Wagenzahl geringer w als im Oktober 1926.

Es wurden insgesamt auf den vollspurigen Staatsbah linien 5 638 729 t mit 593 171 Wagen befördert, gegenüb 5 392 445 t mit 568 354 Wagen im Oktober 1926. Am meiste haben hierbei die Gütertransporte auf Rechnung der Eise bahnverwaltung (und zwar um 28,99 %) zugenommen. einem Arbeitstag wurden durchschnittlich 22 814 Wagen ve laden gegenüber 22 734 im Oktober 1926.

Im Güteraustausch mit dem Ausland h auch im Oktober wie im September eine empfindliche Ei fuhrabnahme und ebenso eine bedeutende Ausfuhrzunahn stattgefunden. Durch die festländischen Grenzübergang stationen sind folgende Gütermengen befördert worden:

1927	Einfuhr	Ausfu
Juli	593 909 t	266 655
August	590 137 t	238 778
September	601 374 t	212 755
Oktober	622 792 t	239 960

Unter den besonderen Frachtgütern (im In land), die die meisten Wagen beanspruchten, sind zu e wähnen künstliche Düngemittel, wovon durchschnittli 1000 Wagen täglich verladen wurden, Saatgut und lan wirtschaftliche Maschinen mit ungefähr 350 Wagen täglic Reis, frisches und trockenes Obst und hauptsächlich Wei trauben. Für diese letzteren wurden 33 869 Wagen ve wendet, wovon 26 650 auf Trauben, Weinmaische und We und 7219 auf leere Behälter entfallen.

Seit Beginn der Weinlese bis Ende Oktober wurden in gesamt 53 289 Wagen und zwar 14 695 Wagen = 38,08 mehr als im gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1926 verlade

— **Ein neuer Plan für einen Gibraltar-Tunnel.** Von sp nischer Seite ist ein neuer Plan zur Untertunnelung d Meeresenge von Gibraltar aufgestellt worden. Er ge von dem Gedanken aus, daß man es aufgeben sollte, d Tunnel an der schmalsten Stelle der Meeresenge anzulege Die Entfernung zwischen Europa und Afrika beträgt zw an dieser Stelle nur 13,8 km, die Meerestiefe aber üb 900 m. Nach dem neueren Plan soll der Tunnel weit westlich zu liegen kommen und auf afrikanischer Sei bei Tanger ausmünden. Er würde im ganzen 48,2 km (lang werden, wovon 32 km auf den Unterwassertunn 16,2 km auf die unterirdischen Zufahrtsrampen entfalle Er soll zweigleisig für Vollspur angelegt werden; für d Betrieb ist — selbstverständlich — elektrische Zugförderu vorgesehen. Die Durchfahrt durch den Tunnel soll ei halbe Stunde (?) dauern, während die Überfahrt zur S jetzt drei Stunden in Anspruch nimmt. Für die Bauz setzt der Verfasser des Entwurfs sechs Jahre an; die Kost schätzt er auf 330 Mill. Peseten. — Der ganze Plan schei etwas phantastisch. Wer soll die hohen Kosten aufbringe Liegt für den Tunnel überhaupt ein Bedürfnis vor und w nützt der Tunnel, wenn trotz seines Vorhandenseins weg des Spurwechsels kein Verkehr ohne Umsteigen und U laden möglich ist?

— **Neuerungen beim Fahrkartenverkauf der London Untergrundbahnen.** Der starke Verkehr der London Untergrundbahnen gibt mehr und mehr Anlaß be Fahrkartenverkauf die menschliche Arbeit auszuschalt und die Maschine an ihre Stelle zu setzen. Sch

r zwanzig Jahren wurden die ersten Selbstverkäufer für hrkarten eingeführt. Man mußte bei ihnen an einem Ring hen, nachdem man sein Geldstück eingeworfen hatte, ı seine Fahrkarte zu erhalten. Ihre Bauart ließ zu wün- ien übrig, sie arbeiteten geräuschvoll und unzuverlässig; war leicht, sie durch Einwerfen von eisernen Scheiben szulösen. Heute hat man weit vollkommenere Maschinen diesem Zweck. Man kann in sie zwei Pennystücke, ein :pencestück oder auch einen Schilling einwerfen; sie gen diese Münze, untersuchen sie auf ihre Echtheit und rfen dann die Fahrkarte, die sie erst im Augenblick der sgabe drucken, mit dem Tagesaufdruck versehen, sowie s überschüssige Geld aus. Ihre Benutzung macht den isenden keine Schwierigkeiten, 90 % von ihnen haben ssende Geldstücke, da man ja nicht den richtigen Be- g, zwei Pence, einwerfen muß, sondern die Maschine ch durch Sixpence- und Schillingstücke in Bewegung zen kann, und nur 10 % müssen sich das richtige Geld- ck erst besorgen oder die Fahrkarte am Schalter gegen ißere Geldstücke kaufen. Meist haben die Maschinen ktrischen Antrieb und stehen dann zuweilen mit dem ehkreuz, das den Weg zum Bahnsteig frei gibt, in bsttätiger Verbindung. Neuerdings werden mit einer schine mit rein mechanischem Antrieb, die also keines ktrischen Anschlusses bedarf, Versuche gemacht; sie hat ı Vorteil, vollständig freizügig zu sein, kann also bei gewöhnlichem, vorübergehenden Andrang an einer Stelle, B. bei Festen, sportlichen Wettkämpfen, an dieser Stelle fgebaut und, nachdem der Hochverkehr vorbei ist, an lerer Stelle weiter verwendet werden.

Die neueren Selbstverkäufer können in sehr handlicher rm gebaut werden. Auf der Haltestelle Victoria nehmen B. fünf solche Maschinen einen Kreis von nur 90 cm rchmesser ein, und zum Einbau in einen Tunnel wird e besonders flache Maschine gebaut, die also nur wenig den Verkehrsweg vorragt.

Auch da, wo der Fahrkartenverkauf noch der Mitwir- ng eines Verkäufers bedarf, sind eine Anzahl Neuerungen geführt worden. Man baut den Fahrkartenschalter nicht hr in eine Wandnische ein, sondern stellt ihn in der ch in Berlin bekannten Form des Passimeters in Verlän- rung der Rolltreppe oder in der Nähe des Aufzugs auf d bedient ihn so, daß auch der Aufenthalt der Fahrgäste, sonst beim Lochen der Fahrkarten entsteht, vermieden rd. Man braucht infolgedessen eine besetzte Bahnsteig- rre nur noch, um Dauer- und Rückfahrkarten zu prüfen, en Benutzer nur etwa 20 % des Verkehrs ausmachen. neueren Passimeter, die die Fahrkarten aus einem bis hin unbedruckten, aufgerollten Papierband herstellen, nnen in der Sekunde vier Fahrkarten ausgeben. An igen Stellen bedient der Beamte am Passimeter zugleich ı Aufzug.

Auf der Haltestelle West Kensington der District- senbahn, die im Umbau begriffen ist, werden außer den nelldruckern noch andere neue Fahrkartengeber ein- baut; hier soll sich der ganze Fahrkartenverkauf chanisch abspielen, und nur besondere Fahrkarten, wie B. die Ausweise für die Polizei, sollen noch von Hand sgegeben werden.

Zurzeit sind 50 Passimetereinrichtungen und 25 andere bstverkäufer für Fahrkarten in der Lieferung begriffen. durch kommt die Zahl derartiger Vorrichtungen, die den Londoner Untergrundbahnen im täglichen Gebrauch d, auf 415. Die bisherigen Selbstverkäufer geben jähr- h etwa 155 Mill. Fahrkarten aus. Mit den neuen Vor- htungen und den alten zusammen soll die Zahl der selbst- ig verkauften Fahrkarten auf 180 Mill. gesteigert werden, 125 t wiegen und 80 % des gesamten Fahrkartenver- ufs ausmachen. Sorgfältige Zählungen in den Stunden s Hochverkehrs haben ergeben, daß vor zehn Jahren an em Schalterfenster in der Stunde 600 Fahrgäste abge- tigt wurden, während mit den neuen Einrichtungen 1000, sogar 1200 Fahrgäste in der Stunde an einer Stelle ihre hrkarte entnehmen können.

— **Fahrkarten zu ermäßigtem Preis in England.** Die glischen Eisenbahnen geben sich seit einiger Zeit große he, den Vorort- und Nahverkehr gleichmäßiger über den g zu verteilen und gewähren daher den Reisenden, die Eisenbahn außerhalb der Stunden des Hochverkehrs nutzen, gewisse Ermäßigungen. Die Südbahn, die bisher derartige Vorteile nur an zwei Tagen in der Woche bot, hat diese Vergünstigung seit dem 1. Dezember auf die ganze Woche ausgedehnt. Auf einer Anzahl von Bahnhöfen der weiteren Umgebung von London werden Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt nach London zu einfachem Preis ausgegeben, wenn die Fahrt zwischen 8½ und 18½ Uhr angetreten wird. Mittwochs gilt die Vergünstigung erst von 11 Uhr an (warum?), Sonn- und Feiertags den ganzen Tag. Die Rückfahrt muß an demselben Tag ausgeführt werden. Bis auf 25 km Entfernung von London haben ähnliche Vergünstigungen bereits bestanden, ihre Ausdehnung auf 50 bis 60 km ist aber eine Neuerung. Vor Weihnachten werden auch auf 550 Bahnhöfen der Grafschaften Middlesex, Kent, Surrey, Sussex, Hants, Berkshire und Wiltshire und der Insel Wight an zwei Wochentagen Fahrkarten zu ermäßigtem Preis zur Fahrt nach London ausgegeben, um Weihnachtseinkäufe zu erleichtern.

— **Kleinbahnen in England.** Im Vergleich zu der Rolle, die die Kleinbahnen im Verkehrswesen anderer Länder spielen, haben sie in England nur sehr untergeordnete Bedeutung. Es gibt in England keine gesetzliche Festlegung des Begriffs Kleinbahn, man versteht darunter Eisenbahnen verschiedener Bauart, die sich von den Haupt- oder Vollbahnen nur durch die Art ihres Verkehrs unterscheiden. Eine Kleinbahn kann sehr wohl in Vollspur angelegt sein, im allgemeinen werden aber alle Bahnen mit schmalerer Spur als Kleinbahnen bezeichnet. Sie haben in der Regel nur ein Gleis, sind mit einem leichten Oberbau ausgestattet und haben schärfere Krümmungen und steilere Neigungen als die Hauptbahnen; infolgdessen ist bei ihrer Anlage mit Erdarbeiten von geringerem Umfang auszukommen. Ein englisches Eisenbahngesetz von 1868 schrieb vor, daß die Lokomotiven und Wagen der Kleinbahnen keine größere Achslast als 8 t haben sollen und daß die Fahrgeschwindigkeit 40 km in der Stunde nicht überschreiten soll. Spätere Gesetze haben aber diese Bestimmungen nicht übernommen.

Nennenswerte Bedeutung unter den englischen Kleinbahnen haben lediglich die Straßenbahnen, die heute alle elektrisch betrieben werden. Für sie galt früher das Straßenbahngesetz von 1870, aber seit dem Kleinbahngesetz von 1896 gehören die Straßenbahnen zu den Kleinbahnen.

Die einschlägige Gesetzgebung wurde dadurch veranlaßt, daß Anfang der neunziger Jahre die englische Landwirtschaft darniederlag und man glaubte, es könne ihr durch den Bau billiger Eisenbahnen aufgeholfen werden, mit denen die Landwirte ihre Erzeugnisse schnell und billig zu Markt bringen könnten. Zugleich machte sich in den Städten das Bedürfnis geltend, durch Schaffung von besserer Beförderung Arbeitern und Angestellten aller Art das Wohnen in erheblicher Entfernung von ihrer Arbeitsstätte zu ermöglichen, ohne daß sie allzuviel Zeit auf dem Wege zwischen dieser und ihrer Wohnung verlören, und auch hier glaubte man die Lösung der dadurch gestellten Aufgaben in Bau billiger Schienenbahnen zu sehen. So entstand nach langen Erörterungen das Eisenbahngesetz von 1896. Seine wichtigste Bestimmung bestand darin, daß für die Genehmigung einer Kleinbahn nicht mehr das Parlament zuständig sein sollte, sondern das Handelsministerium, das dabei von einer besonderen Behörde, den Light Railway Commissioners, beraten werden sollte. Es wurde dadurch ein sehr langwieriges und kostspieliges Genehmigungsverfahren ausgeschaltet und durch ein schnelleres und billigeres ersetzt. Die Commissioners umfaßten je einen besoldeten technischen und einen rechtskundigen Beamten und einen unbesoldeten Vorsitzenden. Ein Kleinbahngesetz von 1912 ermächtigte sie, statt bisher 250 000 Sterling nunmehr 750 000 Sterling als Staatsbeihilfe zum Bau von Kleinbahnen zu gewähren.

Das Kleinbahngesetz hatte nicht gewünschten Erfolg. Von 1896 bis 1922 sind nur 726 Pläne zum Bau von Kleinbahnen, die zusammen eine Länge von 8 350 km erreicht und 42,5 Mill. Pfund Sterling gekostet hätten, vorgelegt worden; von ihnen wurden 468 genehmigt, die sich auf Kleinbahnen von zusammen 1960 km und einen Aufwand von 17,8 Mill. bezogen. Der Grund, weshalb nicht mehr Kleinbahnen geplant und gebaut wurden, war darin zu suchen, daß für sie nur ein schwacher Verkehr und mithin kein einträglicher Betrieb zu erwarten war. Neuerdings sind in dieser Beziehung Erleichterungen eingetreten, indem der Triebwagen den Lokomotivbetrieb ersetzt hat.

Im Gegensatz zu England besitzt Irland ein verhältnismäßig reichliches Netz von Kleinbahnen, teils in Form von Zweigbahnen, die von den Hauptstrecken ausgehen, teils in Form von selbständigen Netzen in 914 mm Spur. Sie verdanken ihre Entstehung zum großen Teil der Unterstützung durch den Staat und andere öffentliche Körperschaften. Schon ein Straßenbahngesetz von 1860 verlieh ihnen das Recht zur Enteignung von Grund und Boden, aber erst ein Gesetz von 1883, daß sich nicht nur mit den Straßenbahnen, sondern auch mit anderen öffentlichen Zwecken dienenden Gesellschaften befaßte, gab Anlaß, Kleinbahnen in größerem Umfang zu bauen. Es wurden alsbald solche Bahnen von zusammen 370 km Länge geschaffen, und wenn sie auch nicht gerade einträgliche Unternehmen waren, so haben sie doch dem Lande großen Nutzen gebracht. Durch die Zusammenfassung der Eisenbahnen des Freistaats Irland zu einem einheitlichen Netz sind erhebliche Betriebsersparnisse bei den Kleinbahnen erzielt worden, sie leiden aber noch darunter, daß sie ein hohes Anlagekapital zu verzinsen haben.

Fremde Erdteile.

— **Ausbildung der indischen Eisenbahnbeamten.** Bei verschiedenen Staatsbahnen Indiens bestehen bereits Schulen zur Ausbildung mittlerer Beamten, und ihre Zahl wird von Zeit zu Zeit vermehrt; man ist eifrig bemüht, ihren Besuchern eine gründliche Ausbildung im Eisenbahnwesen angedeihen zu lassen. Neuerdings wird geplant, eine höhere Eisenbahnverkehrsschule zu errichten, von deren Besuch Dienstanfänger ausgeschlossen sein sollen, die vielmehr für schon weiter vorgeschrittene Beamte bestimmt ist. Ihre Besucher sollen schon gewisse Erfahrung im Eisenbahnbetrieb besitzen, und erst dann soll die schulmäßige Ausbildung einsetzen, die in gewissen Zeitabschnitten mit der Weiterarbeit im praktischen Dienst abwechseln soll. Auf diese Art sollen Beamte des mittleren Dienstes zur Bekleidung höherer Stellen, auch solcher des höheren Dienstes befähigt werden, und es sollen auch Lehrer für die bestehenden Bezirksschulen ausgebildet werden. Es ist in Aussicht genommen, eine Anzahl Stellen im höheren Dienst mit Anwärtern, die aus der Zahl der mittleren Beamten hervorgegangen sind, zu besetzen. Der ganze Vorgang steht vermutlich im Zusammenhang mit den Bestrebungen, die sich durch das Stichwort kennzeichnen lassen: Die indischen Eisenbahnen den Indern. Gewisse einheimische Kreise bekämpfen die Überfremdung des Eisenbahndienstes, worunter sie die Besetzung der Stellen, namentlich der höheren, durch Engländer verstehen, und verlangen, daß der eingeborene Inder in höherem Maße als bisher zur Leitung des Eisenbahnwesens zugelassen wird. Trotz des leicht verständlichen Widerstandes auf englischer Seite erscheinen diese Kreise bereits beträchtliche Erfolge erzielt zu haben.

Als Sitz der neuen Schule, die auch die bestehenden Anstalten überwachen soll, ist Dehra Dun gewählt worden, wo sich bereits eine Militär- und eine Forstschule befindet. Ausschlaggebend für die Wahl waren das Klima und die guten Eisenbahnverbindungen nach allen Richtungen. Die Kosten für den Bau und die Einrichtung der Schule sind bereits bewilligt.

— **Eisenbahnen in Mittelsumatra.** Die Staatsbahnen haben ihre Pläne für den etwaigen Ausbau der Eisenbahnen in großen Zügen festgestellt. Es soll eine Verbindung zwischen dem jetzt vorhandenen Netz an der Westküste und dem zukünftigen südöstlichem Endpunkt der Deli-eisenbahn geschaffen werden. Einschließlich einer Zweiglinie wird die neue Strecke etwa 400 km lang sein und 42 Mill. Gulden kosten.

— **Die Benguella-Eisenbahn.** Die von der Lobito-Bucht ausgehende, Angola durchquerende Benguella-Eisenbahn hat nunmehr die Grenze des Kongostaats erreicht, und der Bau soll alsbald bis zum Anschluß an die Katanga-Eisenbahn fortgesetzt werden. So wird eine über 1800 km lange Eisenbahnverbindung in das Innere Afrikas und weiterhin in Verbindung mit den Eisenbahnen des östlichen Afrikas ein Weg durch den ganzen Erdteil geschaffen, indem man von der Katanga-Eisenbahn südwärts über Bulawayo und nordwärts über Bukama an die Ostküste gelangen kann. Für die Benguella-Eisenbahn, von der 1255 km in Ango der Rest im Kongostaat liegt, erwartet man einen lebhaf Verkehr mit Erzen. Ein Teil ist bereits seit einiger Zeit Betrieb. Die Eisenbahn ist in Kapspur angelegt. I Gawat-Lokomotiven können Züge von 500 t über Steigung von 1 : 40 befördern. Die Eröffnung des Betriebes auf d ganzen Strecke wird für die Entwicklung der von d Eisenbahn durchquerten Landstriche von großer Bedeutu sein. — Belgien und Portugal haben einen Gebietsaustaus vorgenommen, um die Verkehrsverhältnisse im Kongost zu verbessern. Im Südwesten des Kongostaats ist ein La strich an Portugal, im Nordwesten von Angola eine e sprechende Fläche an Belgien abgetreten worden, und ist erreicht worden, daß die von Matadi landeinwärts f rende Eisenbahn ganz auf belgischem Gebiet verläuft.

— **Eisenbetonschwellen in Pennsylvania.** Die Penns vanische Bahn hat im letzten Jahre 25 000 Eisenbet schwellen herstellen lassen, um diesen Stoff auszuprobier 8 000 Stück sind auf der Hauptlinie östlich von Pittsbu im Zusammenhange eingebaut worden, die übrigen in kl neren Mengen an anderen Stellen der Bahn. Diese Schw len sollen einige Monate lang genau beobachtet werden, unter Umständen die Bauart verbessern zu können, man zur Herstellung noch größerer Mengen übergeht.

— **Ruhegehälter bei den Argentinischen Staatsbahn** Die Ruhegehaltskasse der Argentinischen Staatsbahnen bis Mitte 1927 ein Kapital von 223 Milliarden Papierdollar gesammelt, daneben Wertpapiere im Werte von 210 M liarden Papierdollar erworben. Ausgezahlt worden sind jetzt gegen zwei Millionen an Ruhegehältern und Rent Außerdem sind 16 Mill. Darlehen, teils zum Ankauf, t zum Neubau von Wohnhäusern an die Mitglieder gewä worden. Im Oktober hat die Ruhegehaltskasse ihr eige Verwaltungsgebäude, das sie sich in Buenos Aires geb hat, in Benutzung genommen.

— **Die australische Querbahn im Jahre 1926/1927.** B Bau der australischen Querbahn, die in rund 1650 km Lä Kalgoorlie in Westaustralien mit Port Augusta in S australien und so das westliche Eisenbahnnetz dieses E teils mit dem südöstlichen verbindet, war man sich darü klar, daß die neue Eisenbahn auf Jahre hinaus keinen Ertr bringen würde. Sie wurde deshalb auch nicht als Staa bahn der von ihr berührten Staaten, sondern als Bund bahn gebaut. In dem Betriebsjahr Juli 1926/Juni 1927 ihr Betrieb zum ersten Mal einen Überschuß gebracht. all dings nur von 31 000 Sterling. Wenn man aber beden daß im Jahre 1921 die Betriebsrechnung mit einem Fe betrag von 91 000 Sterling abschloß, so bedeutet der an s geringe Überschuß schon einen erheblichen Fortschritt. Betriebszahl ist dabei in den letzten sieben Jahren von 14 auf 89,67 % gesunken. Man hofft, daß binnen kurzem Ertrag ausreichen wird, um das Anlagekapital angemes zu verzinsen. Die Besserung der wirtschaftlichen Lage Querbahn ist umso bemerkenswerter, als die Löhne, Preise für Kohle und andere Stoffe gestiegen, die Tarife a unverändert geblieben sind. Der Personenverkehr nin langsam zu; in den beiden letzten Jahren sind ge 27 000 Reisende befördert worden. Besonderer Wert w von der Eisenbahnverwaltung auf den Betrieb ihrer Spe wagen gelegt, der bei der mehrtägigen Dauer der Reise die Fahrgäste von großer Bedeutung ist.

Wasserverkehr.

— **Vlissingen—England im Jahre 1927.** Die Schiffe Gesellschaft „Zeeland" beförderten im Jahre 1927 bei ei Abfahrt täglich in beiden Richtungen (Tagesdienst) ins samt 54 505 Reisende und zwar 29 565 von Vlissingen n Harwich und 24 940 in der Richtung Harwich—Vlissing Im Jahre 1926 hatten 57 822 Personen, 1913 bei täglich zw maligem Verkehr 169 705 Reisende die Vlissinger Route nutzt.

— **Hoek van Holland—England im Jahre 1927.** Schiffe der London and North Eastern Railway beförder im Jahre 1927 zwischen Hoek van Holland und Harw bei einer Abfahrt täglich (Nachtdienst) insgesamt 156 Reisende und zwar fuhren 75 318 Personen von Hoek

und nach Harwich und 80 905 Reisende von Harwich
Hoek van Holland. In den einzelnen Monaten war in
den Richtungen der Verkehr wie gewöhnlich im Februar
schwächsten, 3658 nach Harwich und 4199 Reisende
Hoek van Holland; der stärkste Verkehr nach dem
land war im Juli (13 588), in der Richtung nach England
August (10 311). Insgesamt war der schwächste Verkehr
Februar (7857), der stärkste im Juli (21 686 Reisende).
Verkehr des Jahres 1927 war der stärkste bislang auf
Hoeker Linie beobachtete. Im Jahre 1926 waren nur
909, im Jahre 1913 ebenfalls bei einer Abfahrt täglich
66 Reisende über Hoek van Holland—Harwich gefahren.

Rechtspflege.

- **Die Deutsche Reichsbahn war nicht Arbeitgeberin bei der Regie beschäftigten Angestellten.** Die Angeten Nuß und Stöckmann in Essen waren während der rbesetzung von Mitte November 1923 bis Oktober oder ember 1924 bei der französisch-belgischen Eisenbahnregie Bürodienst beschäftigt. Die Regieverwaltung hat für keine Beiträge zur Angestelltenversicherung entrichtet. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verweigert die nachliche Beitragszahlung. Die Reichsversicherungsanstalt Angestellte hat beim Versicherungsamt Köln beantragt, Streitverfahren nach § 194 des Angestelltenversichesgesetzes dahin zu entscheiden:

daß für die Angestellten, die nach Aufgabe des passiven Widerstandes im besetzten Gebiet auf Geheiß des Reichsverkehrsministers die Arbeit bei der Regie aufgenommen haben, während dieser Zeit Versicherungspflicht nach dem Angestelltenversicherungsgesetz bestand, und

daß die Deutsche Reichsbahn als Arbeitgeberin für die rückständigen Beiträge dieser Angestellten haftet.

Die Reichsbahn ist der Ansicht, daß die Angestellten N. St. zu Lasten der Regie versicherungspflichtig nach Angestelltenversicherungsgesetz waren, und hat die ragspflicht der Reichsbahn bestritten, da sie keine Verlichkeiten der Regieverwaltung zu erfüllen habe, insndere nicht Rechtsnachfolgerin der französisch-belhen Regie sei. Lediglich auf Grund besonderer Verarungen habe sie gewisse Lasten von der Regie übermen; dazu gehörte jedoch nicht die Nachversicherung Angestellten für die Zeit ihrer Tätigkeit im Regiebe.

Das Versicherungsamt Köln hat in seiner Entscheidung 19. August 1925 ausgesprochen, daß die Deutsche chsbahn-Verwaltung zur Zahlung der rückständigen räge nicht verpflichtet sei. Es hat festgestellt, daß über Versicherungspflicht der Angestellten an sich kein it bestehe und daher nur über den zweiten Teil des Anes der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte zu cheiden sei.

Gegen die Entscheidung des Versicherungsamts die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte rechtig Beschwerde beim Oberversicherungsamt eingelegt die Abgabe der Sache zur grundsätzlichen Entscheig an das Reichsversicherungsamt beantragt. Reichsbahndirektion hat die Zurückweisung der Bewerde beantragt. Auf den übrigen Inhalt der Parteiriftsätze wird Bezug genommen.

Die beteiligten Angestellten haben beantragt, der Bewerde stattzugeben. Das Oberversicherungsamt hat ch Beschluß vom 15. Dezember 1926 dem Abgabeantrag tgegeben und sich bei der Abgabe gutachtlich dahin ußert, daß es sich der Auffassung des Versicherungss anschließe.

Das Reichsversicherungsamt hat die Reichsbahndirektion en um Auskunft darüber ersucht, ob und in welcher m eine Anordnung des Reichsverkehrsministeriums an Eisenbahnpersonal zur Aufnahme der Arbeit bei der ie ergangen ist. Auf den Inhalt der Auskunft der chsbahndirektion vom 13. April 1927 nebst Anlage wird ug genommen. Ferner hat das Reichsversicherungsamt n Reichsverkehrsministerium eine Auskunft darüber geholt, ob zwischen der Deutschen Reichsbahn und der gieverwaltung Vereinbarungen über ein Mitbestimmungsht oder eine Mitbeteiligung der Deutschen Reichsbahn an den giebahnen getroffen worden sind, sowie ob die Deutsche chsbahn Überschüsse aus dem Betriebe der Regiebahn erhalten hat. Auf die Auskunft des Reichsverkehrsministeriums vom 6. September 1927, die den Parteien mitgeteilt worden ist, wird verwiesen.

Es war wie geschehen zu erkennen.

Die Abgabe der Sache an das Reichsversicherungsamt war zulässig. Sachlich ist die Beschwerde nicht begründet. Daß die Angestellten N und St. während ihrer Beschäftigung bei der französisch-belgischen Eisenbahnregie im besetzten Gebiet als Büroangestellte eine nach dem Angestelltenversicherungsgesetz versicherungspflichtige Tätigkeit ausgeübt haben, ist unbestritten und bedarf keiner weiteren Erörterung. Streitig allein ist die Frage, ob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Arbeitgeberin anzusehen und verpflichtet ist, nachträglich die Beträge für die Zeit der Beschäftigung der Angestellten bei der Regie zu entrichten. Zwar bestand zu Beginn der Beschäftigung der Angestellten bei der Regie, also im November 1923, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als solche noch nicht. Diese Gesellschaft ist vielmehr erst durch das Gesetz vom 30. August 1924 (Reichsgesetzblatt II S. 272) errichtet worden. Das Recht zum Betrieb der Deutschen Reichsbahn ging am 11. Oktober 1924 auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft über (zu vgl. die Bekanntmachung über den Übergang des Rechtes zum Betriebe der Reichsbahnen auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 14. Oktober 1924 — Reichsgesetzblatt II S. 386). Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft könnte hiernach als Arbeitgeberin der genannten Angestellten für die Zeit vom 11. Oktober bis zum November 1924 in Frage kommen. Für die vorhergehende Zeit, also vom November 1923 bis zum 10. Oktober 1924 war Betriebsunternehmer der Deutschen Reichsbahnen das Deutsche Reich. Da aber nach § 5 des Gesetzes vom 30. August 1924 alle mit den Reichseisenbahnen und mit dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn verbundenen Rechte und Pflichten auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen sind, so könnte gegen diese auch für die Zeit vom 11. Oktober 1924 ein Anspruch auf Haftung für die Beiträge der Regieangestellten zur Angestelltenversicherung bestehen. Die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Entrichtung der Beiträge für Angestellte, die bei der Regie tätig waren, setzt voraus, daß sie als Arbeitgeber hinsichtlich dieser Tätigkeit zu betrachten sind. Denn nach § 182 des Angestelltenversicherungsgesetzes hat der Arbeitgeber, der den Versicherten während der in Betracht kommenden Zeit beschäftigt, für sich und ihn den Beitrag zu entrichten. Arbeitgeber ist derjenige, für dessen Rechnung der Arbeitslohn gezahlt wird (zu vgl. Hanow-Lehmann, Kommentar zum 4. Buche der Reichsversicherungsordnung, 4. Auflage S. 420 Anmerkung 3 zu § 1426 und Reichsversicherungsordnung mit Anmerkungen. Herausgegeben von Mitgliedern des Versicherungsamts S. 129 Anmerkung 1 zu § 1426). Bei Verkehrsbetrieben ist Arbeitgeber der Unternehmer des Betriebes, also derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb geführt wird und welchem das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes zugute kommt (zu vgl. Handbuch der Unfallversicherung Band I, 3. Auflage Seite 356 Anmerkung 18 zu § 28 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes). Ein Dienst- oder Beschäftigungsverhältnis im Sinne des § 1 Abs. 3 des Angestelltenversicherungsgesetzes liegt dann vor, wenn ein Verhältnis wirtschaftlicher und persönlicher Abhängigkeit von einem Arbeitgeber gegeben ist (zu vgl. die Entscheidung des Oberschiedsgerichts 232, AVN, 1917 S. 209). Im vorliegenden Fall war daher zu prüfen, ob die Angestellten N. und St. hinsichtlich ihrer Beschäftigung bei der Regie in einem Dienstverhältnis zum Deutschen Reich und zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Unternehmer der Deutschen Reichsbahnen gestanden haben. Die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte bejaht diese Frage mit der Begründung, daß die Angestellten nach Aufgabe des passiven Widerstandes im Ruhrgebiet mit Zustimmung und auf Geheiß des Reichsverkehrsministeriums die Arbeit bei der Regie aufgenommen hätten; die Angestellten seien nicht von der Regie aufgenommen worden, sondern hätten im Reichsverkehrsministerium ihren Arbeitgeber erblickt. Richtig ist, daß nach Aufgabe des passiven Widerstandes das Reichsverkehrsministerium am 14. Oktober 1923 einen Aufruf an das Eisenbahnpersonal erlassen hat, in welchem dieses unter Hinweis auf die Bedrängnis des besetzten

Gebietes angewiesen worden ist, sich vom 17. Oktober 1923 zur Aufnahme des Dienstes bei den Dienststellen der Regie zu melden. Dieser Aufruf allein reicht aber nicht aus, um ein Beschäftigungsverhältnis der Regieangestellten zur Deutschen Reichsbahn annehmen zu können; denn der Aufruf besagt nur, daß sich das Eisenbahnpersonal bei der Regieverwaltung, also bei einem anderen Arbeitgeber zum Dienst melden soll. Ein unmittelbares Dienstverhältnis zum Deutschen Reich lag aber nicht vor, zumal nach einem weiteren Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2. Februar 1924 die von der Regie übernommenen Angestellten mit dem Zeitpunkt des Übertritts in den Regiedienst ohne besondere Kündigung des Dienstverhältnisses als aus der Tätigkeit bei der Reichsbahnverwaltung ausgeschieden gelten sollten. Unter diesen Umständen könnte ein Dienstverhältnis der Angestellten der Regiebahn zum Deutschen Reich nur noch unter dem Gesichtspunkt des mittelbaren Beschäftigungsverhältnisses dann vorhanden gewesen sein, wenn etwa den Deutschen Reichsbahnbehörden ein entscheidender Einfluß auf die Einstellung des Personals durch die Regie eingeräumt, wenn ihnen ein Mitbestimmungs- oder Mitverwaltungsrecht bei dem Betrieb der Regiebahn zugestanden oder wenn das wirtschaftliche Ergebnis der Regiebahnen dem Deutschen Reiche dergestalt zugute gekommen wäre, daß die Überschüsse aus der Regiebahn an das Deutsche Reich abgeführt worden und somit die Lohnzahlungen an das Deutsche Regiepersonal für Rechnung der Deutschen Reichsbahn oder der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bewirkt worden wären (zu vgl. Anleitung des Reichsversicherungsamts über den Kreis der gegen Invalidität versicherten Personen. Amtliche Nachrichten des RVA. 1912 S. 732 Nr. 14, auch Dersch, Kommentar zum Angestelltenversicherungsgesetz 3. Auflage S. 200 und die dort angeführten Entscheidungen). Die Unterlagen ergeben aber, daß alles dieses nicht zutrifft. Die Deutsche Reichsbahn mußte der französisch-belgischen Regiebahnverwaltung die selbständige Betriebsführung einräumen, wenngleich sie die Regie zu keiner Zeit rechtlich anerkannt hat (zu vgl. die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft herausgegebene Denkschrift „Ruhrbesetzung und Reichsbahn" Berlin 1925 S. 36 und 38). Die Beziehungen zwischen der Regieverwaltung und der Deutschen Reichsbahn nach dem Aufgeben des passiven Widerstandes sind durch das sogenannte Mainzer Abkommen vom 1. Dezember 1923 (Denkschrift Seite 58) geregelt worden. Dieses Abkommen enthält im allgemeinen Abmachungen betriebstechnischer Art über den Eisenbahnverkehr, über das Stellen der Betriebsmittel, über den Personen- und Güterverkehr, Maschinen- und Werkstättendienst und dgl. Das Abkommen gibt aber keine Anhaltspunkte für die Annahme, daß der Deutschen Reichsbahn irgendwelche Befugnisse in der Betriebsführung der Regiebahn oder ein Einfluß darauf eingeräumt worden wäre. Ebensowenig hatten die Deutschen Reichsbahnbehörden Einfluß auf die Einstellung des Deutschen Eisenbahnpersonals bei der Regie. Allerdings haben in einer Anlage zum Mainzer Protokoll vom 1. Dezember 1923 (Denkschrift S. 68) die Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung u. a. beantragt, daß die Regie vorzugsweise die früheren Eisenbahner ohne Unterschied der politischen Gesinnung wieder einstellen solle. Demgegenüber hat sich aber der Direktor der Regieverwaltung darauf beschränkt, eine wohlwollende Prüfung dieses Antrages zuzusagen. Ferner haben in den Verhandlungen zwischen den deutschen und den Regievertretern vom 11. Oktober 1923 (Denkschrift Seite 54) die letzteren zum Ausdruck gebracht, daß die deutschen Eisenbahnbediensteten sich zwecks Arbeitsaufnahme zu den von der Regie festgesetzten Bedingungen einzeln und rückhaltslos an die Regie zu wenden haben, ohne irgend welche Vermittlung, anders würden sie nicht übernommen. Hieraus geht hervor, daß der Deutschen Reichsbahn kein Einfluß auf die Arbeitsverhältnisse des Eisenbahnpersonals bei der Regie zustand, weder auf die Aufnahme überhaupt, noch auf Fragen der Lohnzahlung, der Beförderung, der Art der Tätigkeit usw. Der Deutschen Reichsbahn war allerdings daran gelegen, daß möglichst viele deutsche Eisenbahnbedienstete den Dienst bei der Regie aufnahmen, einerseits, damit die Bahn wieder durch möglichst viele eingearbeitete Kräfte betrieben werde und dadurch weitere Schädigungen der Bahnanlagen und Betriebsmittel verhütet würden, andererseits auch, damit die Zahl der erwerbslosen E bahner möglichst vermindert werde. Diese Erwägu reichen jedoch nicht aus, um versicherungsrechtlich Deutsche Reichsbahn als Arbeitgeberin der bei der R beschäftigten deutschen Eisenbahnangestellten anzus Die Angestellten standen somit weder u telbar noch unmittelbar im Dienst Deutschen Reichsbahn. Hinzu kommt, daß Deutsche Reich keinerlei Überschüsse aus dem Bet der Regiebahnen erhalten hat. Lediglich gegen Ende Regieverwaltung, nämlich für die Zeit vom 1. Septe 1924 an, mußten infolge des Londoner Abkommens die Durchführung des Sachverständigen-(Dawes-)Pl (zu vgl. das Gesetz über die Londoner Konferenz 30. August 1924, Reichsgesetzblatt II S. 289) die Ü schüsse der Regiebahn für Rechnung des Generalage zugunsten der Reichsregierung und später an die Deu Reichsbahn-Gesellschaft abgeführt werden. Aber auc dieser Zeit handelte es sich nicht um eine Betriebsfüh für Rechnung und im Auftrag der Deutschen Reichsb vielmehr geschah hier die Abführung der Übersch aus der Regiebahn nur deshalb, weil die Deutsche Re bahn für die Bezahlung der Reparationsschulden mitha (zu vgl. § 8 der Satzung der Deutschen Reichsb Gesellschaft — Reichsgesetzblatt 1924 Teil II S. 281 Es läßt sich daher auch aus jener letzten Übers abführung kein mittelbares Arbeitsverhältnis der R angestellten bei der Deutschen Reichsbahn herleiten.

Schließlich bleibt noch zu erörtern, ob etwa die Deu Reichsbahn-Gesellschaft als Rechtsnachfolgerin der R verwaltung anzusehen und deshalb zu der von der I unterlassenen Beitragsleistung verpflichtet ist. Nach Londoner Abkommen (zu vgl. das bezeichnete Gesetz die Londoner Konferenz vom 30. August 1924) wa Regiebahn unter Kontrolle eines Organisationskon spätestens bis zum 7. Dezember 1924 der Deutschen R bahn-Gesellschaft zu übergeben. Die anläßlich der gabe vorgenommenen Besprechungen vom 3. Oktober in Mainz (Denkschrift Seite 38) betrafen Vereinbaru mit der Regie über Fragen betriebstechnischer Art den Zugdienst, Personen- und Güterverkehr, Behan des Personals, Auflösung der Wohlfahrtseinrichtu usw. Sie enthielten aber keinerlei Bestimmungen nach Richtung, daß die Reichsbahn-Gesellschaft allgemein Verpflichtungen der Regie, insbesondere auf versicher rechtlichem Gebiete, übernahm. Es mag dahinge bleiben, ob nach völkerrechtlichen Gesichtspunkten der Freigabe der beim Einbruch in das Ruhrgebiet r widrig beschlagnahmten Eisenbahnen an den rechtmä Eigentümer überhaupt von einer „Rechtsnachfolge" rechtmäßigen Eigentümers gesprochen werden Selbst wenn man hier eine „Rechtsnachfolge" an sic nehmen wollte, so könnte doch nur von der Sonder folge in einen abgegrenzten bestimmten Vermögens keinesfalls jedoch von einer allgemeinen die Übernahme licher Rechte und Pflichten nach sich ziehenden „R nachfolge" die Rede sein. Eine Einzelnachfolge zieh Übergang aller Rechte und Pflichten nicht ohne we nach sich. Ausdrücklich übernommen hat die Deu Reichsbahn die Verbindlichkeit der Regiebahn nicht ist sie nicht in ihre Verträge und in die mittelba hieraus ergebenden Lasten eingetreten. In der Ver lung, anläßlich der Übergabe der Regiebahnen a Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft am 4. Oktober 19 insbesondere bezüglich der Lasten der sozialen sicherung nur vereinbart worden, daß die Deutsche R bahn die Lasten aus Unfällen, die das deutsche Pe bei der Regie erlitten hat, übernimmt. Dagegen h Deutsche Reichsbahn nicht die Verpflichtung überno für die unterlassenen Beitragszahlungen seitens der aufzukommen. Die Deutsche Reichsbahn kann dah die rückständigen Beiträge zur Angestelltenversich nicht haftbar gemacht werden (zu vgl. auch Handbu Unfallversicherung, 3. Auflage, Band 1, Seite 464 merkung 2, Entscheidung des Reichsversicherung vom 8. September 1927 1a 3010/26 — und der Be des Oberlandesgerichts Hamm vom 12. Januar 192 gedruckt in der „Juristischen Wochenschrift" 1925 Seit Nr. 13). Sie ist somit insbesondere nicht verpflicht die Angestellten N. und St. die Beiträge zur Angest versicherung für die Zeit ihrer Beschäftigung b

everwaltung nachzuentrichten (Urt. des RVA. vom November 1927). H.

§ 36 Betriebsrätegesetz. Der Arbeitgeber muß dem iebsrat eine Textausgabe des Arbeitsgerichtsgesetzes dauernden Benutzung überlassen und ihm die Möglich- der Benutzung der Werkbücherei sowie der vorüber- nden Entnahme von Büchern aus dieser geben*). er Streit der Parteien gipfelt in der Frage, ob Bücher, sondere der Gesetzestext des ArbGG. zu den Ge- ftsbedürfnissen gehören, die der Arbeitgeber dem Be- srat nach § 36 BetrRG. zur Verfügung zu stellen hat, ob auch eine erläuterte Ausgabe der Gesetze ver- t werden kann. Für die Entscheidung der Frage ist ArbG. zuständig nach § 2 Ziff. 5 ArbGG. Die bisherige is der Schlichtungsausschüsse und die Ansichten der mentare zum BetrRG. lassen erkennen, daß sich eine tliche Rechtsanschauung bisher noch nicht gebildet Jede Partei ist in der Lage, Vorentscheidungen an- hren, die für ihre Ansicht sprechen. Wenn ein Be- srat seine gesetzlichen Aufgaben erfüllen soll, so cht er dazu unbedingt den Text des BetrRG., des G., der geltenden Tarife und der etwaigen Arbeits- ung. Insoweit kann er nicht auf die Bücherei ver- en werden; diese Geschäftsbedürfnisse sind ihm viel- zu liefern und zur ständigen, ungehinderten Be- ung zu überlassen. Anders liegt die Sache bei Kom- aren zu arbeitsrechtlichen Gesetzen. Braucht er sie einer eigenen Aufklärung über Fragen des Arbeits- es, so zählt dieser Lehrstoff nicht zu den Geschäfts- rfnissen; will der Betriebsrat andere unterrichten, so er Arbeitgeber noch weniger verpflichtet, ihm dazu Lehrstoff zu liefern. Kommentare gehören also nicht en Geschäftsbedürfnissen, woraus sich die Ablehnung lahingehenden Wunsches des Betriebsrates ergibt. Da- n muß der Betriebsrat auf Grund seiner Sonderleistung Betriebe und in Anbetracht seiner Aufgaben für be- tigt erachtet werden, diejenigen Lehrmittel zu be- en, die auch anderen Werkangestellten zur Verfügung n, nämlich die Werkbücherei. Da er seine Tätigkeit ach in den Abendstunden zu Hause auszuüben haben , muß ihm auch Gelegenheit gegeben werden, die her mit nach Hause zu nehmen, um sie in durchzulesen. (LArbG. Gleiwitz, Beschl. vom 26. Ok- 1927.) E.

*) „Jur. Wochenschr." 1927 Heft 52/53 Seite 3064 Nr. 1.

Bücherschau.

Handbuch für Lehrlinge der allgemeinen Fein- anik. Herausgegeben von der Robert Bosch A.-G., gart. Dritte neubearbeitete Auflage. Zwei Teile: Text): DIN A 4. XVI/112 Seiten; II. (Abbildungen): A 4. IV/92 Seiten. Preis beider Teile einzeln ge- en 15 RM, für VDI-Mitglieder 13,50 RM. 1927 (VDI- ag G. m. b. H., Berlin NW 7).

ie erste, im Weltkrieg gedruckte Auflage dieses lbuches wurde nicht nur in den Werkstätten der rt Bosch A.-G., für die es ursprünglich verfaßt worden sondern auch in anderen Betrieben bei Einrichtung Anlernwerkstätten verwendet. Durch eine Neu- beitung im Jahre 1918, hervorgerufen durch ständige frage, kam das Buch in jene Form, die seinen blei- en Wert nur um so deutlicher erkennen ließ. Die frage aus den verschiedenen Kreisen der Industrie abermals, so daß sich die herausgebende Firma zu dritten gründlichen Umarbeitung des Buches ent- ß und es nun im vergangenen Jahre dem Buchhandel gab. Dieser Werdegang allein läßt darauf schließen, ein Bedürfnis nach einem Handbuch für Lehrlinge vor- und daß es in vorbildlicher Weise befriedigt wurde. nur einmal den Vorzug gehabt hat, die Boschbetriebe ehen, weiß, daß auch das in ihnen entstandene Buch lassig ausfallen mußte.

er reiche Inhalt ergibt sich aus dem Buchtitel, der Buch in die Gattung Lehrmittel der Lehrwerkstätte eiht. Der Besprechung der Werk- und Betriebsstoffe n die Abschnitte über Handwerkzeuge und ihre Hand- ng, Werkzeugmaschinen und ihre Bedienung, über das igmachen der Arbeitsstücke und über den Zusammen- bau von Apparaten und Kleinmaschinen. Dann wird die Anfertigung von Werkstattzeichnungen besprochen, die eine Vorbereitung für das Lesen von technischen Skizzen und Rissen ist.

Besonders zu loben ist, daß ein Abschnitt „Unfallver- hütung" auf wenig mehr als einer Textseite Vorsichts- maßnahmen bringt, die hoffentlich im Lehrlingsunterricht eifrig besprochen und praktisch geübt werden, um im Sinne der Unfallverhütung zu wirken.

Derartige Bücher gibt es in großer Anzahl. Aber dies Bosch-Buch fällt durch seine wohl kaum zu übertreffende Sprache auf, die einfach, knapp und daher leichtfaßlich nur das Wesentliche sagt. Diese übersichtliche Kürze des Textes — ist sein Verfasser der verdienstvolle Heraus- geber des Bosch-Zünder? — ist nur möglich, weil er durch ausgezeichnete zahlreiche Bilder unterstützt wird, die selbst wieder durch knappe Vermerke nach Bedarf erläutert werden. Als eindringliches Lehrmittel sind die zahlreichen Darstellungen des „Falsch" und „Richtig" hervorzuheben. Die gesamte Darstellung entspricht dem neuesten Stande technischer Erkenntnis, wobei besonders die Arbeiten des Normenausschusses und des Datsch berücksichtigt worden sind.

Text und Bilder können unabhängig voneinander aufge- schlagen werden; dies ermöglicht die Vereinigung der beiden getrennten Teile in einem gemeinsamen Umschlag. Die buchtechnische Ausstattung ist ebenfalls erstklassig.

Möge das Werk von Lehrlingen einschließlich der Prak- tikanten und von Lehrern im Unterricht und zu Hause, von den ersteren zum Einprägen und Wiederholen des in der Lehrlingsschule Gelernten, von den letzteren zur Vor- bereitung auf den Unterricht, fleißig benutzt werden. Das Handbuch sollte in keinem Industriewerk, also auch in keinem Reichsbahnausbesserungswerk, welches Schlosser- lehrlinge ausbildet, fehlen. Dr. Hans A. Martens.

— Schiffahrtabgaben und Schleppmonopol als rechtliche und wirtschaftliche Voraussetzungen der Kanäle. Von Dr. jur. K. Wyszomirski. — Sonderabdruck aus Schmollers Jahrbuch, Jahrg. 51 Heft 6, München. Drucker & Humbolt. 43 S.

Die Schrift behandelt in ihrem ersten größeren Teile die preußische Entwicklung von 1882 bis zum Wasserstraßen- gesetz vom 1. April 1905 und geht dann in kürzerer Fas- sung auf die heutige Lage über, bei der besonders — das ist der wesentlichste Gedanke — auf die Täuschung hin- gewiesen wird, als wären die bestehenden Wasser- straßen durch die Wertvernichtung der Inflation von der Last ihrer Anlageschulden befreit, als „abgeschrieben" anzusehen, so daß sie nun eine vergnügte Ertragsberech- nung ohne Verzinsung und Tilgung eines Anlagekapitals aufmachen dürften. Ob die sehr gründlich erörterten frü- heren Geschehnisse, insbesondere die einzelnen parlamen- tarischen Vorgänge, heute noch das genügende Interesse finden, mag dahingestellt bleiben. Zur Veranschaulichung des damaligen Streites hätte vielleicht noch hervorgehoben werden können, daß die bei jenem Gesetze überstimmte Minderheit zum großen Teile aus denen bestand, die vor- her den Bau der Wasserstraßen mit dem ganzen Rüstzeug begeisterter Volkswirtschaft verfochten hatten, nunmehr aber in dem zugefügten staatlichen Schleppmonopol eine Enttäuschung des eigenen Interesses empfanden. Denn dieser Unterton klingt auch in der heutigen Harmonie so deutlich durch, daß die frühere Erinnerung lehrreich er- scheinen könnte.

Indessen soll damit weder der Sorgfalt, mit der der Ver- fasser den Werdegang schildert, noch dem Werte zu nahe getreten werden, den diese Schilderung für den Fortgang unserer Wasserstraßenpolitik haben mag. Auch das klare Herausarbeiten der obengenannten Täuschung ist sicher verdienstlich. Es ist allerdings praktisch schon, wie der Verfasser mit Recht betont, ein Unfug, Verzinsung und Tilgung der bisherigen Anlagen lediglich auf Grund der äußeren Erscheinung der Inflation außer Rechnung lassen und auf diese Weise das Bild des wirtschaftlichen Ver- gleichs mit andern Verkehrsanlagen, namentlich mit den Eisenbahnen, künstlich verschieben zu wollen. Mehr noch bedeutet aber die vom Verfasser weniger betonte wissen- schaftliche Erwägung des sachlichen Gleichgewichts, ohne das volkswirtschaftlich auf die Dauer nichts bestehen kann, wie denn auch jenes Verfahren, das im Augenblick frei-

lich andere Interessen zu verletzen imstande ist, nur für die Galgenfrist der Tilgung der ersten Anleihen zu wirken vermag. Die Unterhaltung läßt in ihrem Verlaufe allmählich eine neue Anlage entstehen, deren Kosten schließlich doch einmal zur Geltung kommen, und bei dem weiteren Ausbau der erst begonnenen, wie beim Neubau der noch geplanten Wasserstraßen (Hansakanal usw.), verfängt die falsche Rechnung von vornherein nicht. In dieser Betrachtung ist auch die Ausdrucksweise eines vom Verfasser gebrachten Zitates schief: die Volkswirtschaft habe ein Interresse daran, daß kein Verkehrsmittel auf Kosten eines anderen bevorzugt wird. Die Volkswirtschaft hat hier ebenso wenig ein „Interesse", wie das Recht an seiner eigenen Anwendung interessiert ist. Sondern die volkswirtschaftlich in sich nicht haltbare Anlage geht von selbst zu Grunde — es sei denn, daß sie unrechtlich aufrecht erhalten würde, und davon darf doch wohl die Rede nicht sein! —, wie andererseits auch die Reichsbahn bei ihrem Widerspruche gegen die Wasserstraßenbeförderung der Entschuldigung nicht bedarf: das „könne nicht als unbilliges Verlangen angesehen werden"; denn es handelt sich nicht um ein Verlangen, sondern um den gleichmäßigen Hinweis, daß dem gehörig begründeten System unseres gemeinwirtschaftlichen Transportwesens eine ernste Gefahr bereitet werden soll durch ein Unternehmen, das nur künstlich konstruiert wird, in Wahrheit aber gar nicht daseinsfähig ist. Ich darf hier wohl auf meine Ausführungen über „Neue Wasserstraßen" in Nr. 3 des 67. Jahrg. d. Ztg. vom 20. Januar 1927 verweisen.

Dort ist zum Schlusse auch das Interesse der Reparationsgläubiger erwähnt worden. Durch das Spielen mit einem solchen Phantom, wie der Sucht nach neuen Wasserstraßen würden wir es herausfordern. v. K.

— **Nahtransport.** Ein umfassender Überblick über die wichtigsten Nahtransportmittel. Von Dipl. Ing. Hans Schulze-Manitius, Greiz. Band I. Mit 454 Abbildungen im Text. Wittenberg (Bez. Halle) 1927. A. Ziemsen Verlag. 366 S. Preis geb. 17,50 RM.

Höchste Wirtschaftlichkeit ist — heute mehr denn je — für jeden Betrieb das oberste Gesetz, und alle Einrichtungen, die zur Erreichung dieses Zieles beitragen können, verdienen die sorgfältigste Beachtung eines jeden Betriebsleiters. Das gilt vor allem für den sogenannten Nahtransport, also diejenige Förderung, die sich nur auf kurze Entfernungen erstreckt. Man mag ins Auge fassen, was man will, sei es ein Großkraftwerk, eine Maschinenfabrik, eine Gießerei, ein chemisches Werk, eine Papierfabrik oder ein Postamt, Warenhaus, Fuhrgeschäft, ja selbst eine Molkerei, Redaktion oder Gemüseladen — sie alle müssen Waren transportieren auf kürzere oder weitere Entfernungen; kaum eine Fabrik oder ein sonstiges gewerbliches Unternehmen wird sagen können, daß sie die Frage des Nahtransportes nichts anginge.

Aber wie wird heute noch in diesem Gebiete gesündigt! Ganze Heere von Arbeitskräften sind nur damit beschäftigt, Waren, Rohstoffe, Halbfabrikate usw. von einem Ort zum andern, von der einen Maschine zur nächstfolgenden, von der Werkstatt ins Lager usw. zu befördern; wertvolle Arbeitskraft, kostbare Zeit und klingendes Geld werden vergeudet. Gewiß haben viele Betriebe sich mit dem so unscheinbaren Problem des wirtschaftlichen Nahtransportes schon befaßt und glänzende Ergebnisse erzielt, aber es bleibt noch viel zu tun. Gerade bei kleineren Betrieben stellen die durch eine nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchgeführte Neuorganisierung des Nahtransportes gewonnenen Ersparnisse einen hohen Prozentsatz der Unkosten dar und die Anschaffungskosten werden dadurch verhältnismäßig schnell ausgeglichen.

Die deutsche Industrie und Technik hat in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit dieses Problems sich eifrig bemüht, für alle vorkommenden Fälle geeignete Nahtransportmittel zu beschaffen, und es steht, zumal bei dem scharfen geistigen Wettbewerb, einer derartige Fülle dieser Einrichtungen zur Verfügung, daß der Nichtfachmann sich kaum zurechtfinden und oftmals nicht weiß, welches Nahtransportmittel aus der großen Zahl sich am besten für seinen Betrieb, sein Geschäft oder Unternehmen eignet.

Hier will nun das vorliegende Werk einen umfassenden Überblick über die in Frage kommenden Nahtransportmittel geben, und zwar nicht nur die neuesten Erfindungen und Konstruktionen, sondern auch die schon e älteren, aber noch nicht allgemein bekannten Bauarte bildlicher Darstellung, mit einer sachlichen Beschrei aller ihrer Eigenschaften, Vorzüge und Nachteile. nische Berechnungen werden nicht gebracht, dafür ab vielen Stellen Konstruktionsmaße, Angabe der Leistu und wirtschaftliche Vergleichszahlen.

Zunächst werden stetige Förderanlagen beschrieben zwar Förderschnecken, Wipprinnen, Vollbahnen, förderer, Becherketten, Platten- und Stahlbandför Kratzer-, Rechen- und Stapelförderer. Sodann folgen lose Transportfahrzeuge (Hubtransportwagen, Ele karren) und Schlepper (Schlepper auf Schienen, Ele Rad- und Raupenschlepper). Das Schlußkapitel Sonderanlagen, wie Wagenkipper, Kreiselwipper, Ele und Handhängebahnen, Spills, Rangierwinden, Rohr- Seilpostanlagen. Die zahlreichen Abbildungen sind gezeichnet, wenn auch manche Lichtbilder nicht klar herausgekommen sind. Die sprachliche Darstellu leicht verständlich und sehr gewandt, so daß sie in k Weise als trockene Aufzählung wirkt. Ein ausführ Sachverzeichnis erleichtert die Benutzung. Der in J frist erscheinende zweite Band soll Gleisbahnen mit und Kettenförderung, Seilbahnen, Kabelkrane, pneuma Förderanlagen, Aufzüge und Spulenbindung beha Wenn er in der gleichen Art ausfällt, wie der vorlie erste Band, so wird ein ganz brauchbares Umschlag geschaffen sein, dem eine weite Verbreitung gewi werden kann.

— **Mathematisch-Naturwissenschaftlich-Technische cherei.** Herausgegeben von Dr. phil. Ewald Was loos, Oberstudiendirektor in Essen, und Dr. phil. Wolff, Studiendirektor in Hannover. Berlin 1927. Otto Salle.

Band 4. Galilei. Von Dr. Alfred Wenzel dienrat am von Saldernschen Reformrealgymnasiu Brandenburg a. H. Mit 1 Titelbild und 18 Abbild im Text. III, 72 S. Preis geb. 2 RM.

Band 7. Otto von Guericke. Von Edmund Ho Professor in Göttingen. Mit 10 Abbildungen. VII, Preis geb. 1,80 RM.

Band 11. Mathematische Quellenbü II. Geometrie und Trigonometrie. Vo Heinrich Wieleitner, Oberstudiendirektor in Mü Mit 22 Abbildungen. VII, 68 S. Preis geb. 2 RM.

Band 12. Die Philosophie als Führeri Schule und im Leben. Unterredungen mit j Menschen. Von Dr. Hermann Weinreich, Stu in Göttingen. XI, 174 S. Preis geb. 3,80 RM.

Band 13. Apollonius. Von Dr. Fritz Kl Studienrat in Breslau. Mit 39 Abbildungen. III, Preis 2,40 RM.

Band 14. Luftelektrizität. Von Dr. H Voigts, Studienrat am staatlichen Oberlyzeum am Falkenplatz in Lübeck. Mit 34 Abbildungen. III Preis geb. 2,40 RM.

Band 15. Der Kreisel und seine An dungen. Von Prof. Dr. Gelfert, Oberstudiend in Zwickau. Mit 62 Abbildungen. VII, 96 S. Pre 2,80 RM.

Band 16. Die geschlechtliche Fortp zung der Tiere. Von Dr. A. Hammers, Stu in Elberfeld. Mit 39 Abbildungen. VII, 100 S. Pre 3 RM.

Die Sammlung „Mathematisch-Naturwissenschaftlich nische Bücherei*) bringt wieder weitere neue Bä Im Band „Galilei" entwirft Studienrat Dr. Wenzel ein lebensvolles Bild des großen Physike seiner Forschungen. Der Band „Otto von Guerick von Prof. Edmund Hoppe bearbeitet ist, zeigt, w Magdeburger Bürgermeister in den Wirrnissen des jährigen Krieges und der nachfolgenden sogenannte denszeit nicht nur die Geschicke seiner Vaterst großer Umsicht leitete, sondern es auch verstand, politischen Erfolgen wertvollere Forschungsergebnis physikalischem Gebiete hinzuzufügen. Oberstudiend Dr. Hermann Wieleitner bringt in dem Band „M matische Quellenbücher II" ausgewählte

*) Vgl. Nr. 26, S. 721 und Nr. 49 S. 1366, Jahrg

· Geschichte der Geometrie und Trigonometrie. In dem
nd „Die Philosophie als Führer in der
hule und im Leben" entwickelt Studienrat Dr.
rmann Weinreich die philosophische Lehre von
kob Friedrich Fries und Leonard Nelson, die in sokra-
cher Art auf den Weg des Selbstdenkens unter steter
rücksichtigung der Erfahrung verweist; der Band ist trotz
s trockenen Themas in fesselnder, lebendiger Darstellung
schrieben. Die glänzenden Leistungen des großen grie-
schen Geometers „Apollonius" finden in Studienrat
. Fritz Kliem einen verständnisvollen Schilderer. Dr.
inrich Voigts gibt in dem Band „Luftelektri-
tät" eine Anleitung zu eigenen Versuchen auf diesem
biet und zeigt die Anwendung der Ergebnisse für die
teorologie. Der Band „Der Kreisel und seine An-
ndungen von Prof. Dr. Gelfert bringt eine leicht
rständliche Darstellung der physikalischen Grundlagen
s Kreiselproblems und der Grundgesetze der Kreiselbewe-
ng und erörtert die praktische Anwendung des Kreisels
hlickscher Schiffskreisel, Einschienenbahn von Brennan
l Scherl, Kreiselkompaß auf Schiffen, im Schachtbau und
· Vermessung). Studienrat Dr. A. Hammers schildert
ie geschlechtliche Fortpflanzung der
ere" in würdiger, einwandfreier Weise.

Allen Bändchen ist ein eingehender Literaturnachweis beigefügt.

Der angekündigte weitere Ausbau der Sammlung, die allen Gebildeten nur empfohlen werden kann, wird sicher freudig begrüßt werden. Sch.

— **Die Festigkeitslehre.** Lehrbuch zum Selbstunterricht, herausgegeben von Hofrat Professor Dipl. Ing Alfred Holzt, Oberstudiendirektor am Technikum Mittweida, bearbeitet von Paul Beckers, Ingenieur und Dozent am Technikum Mittweida. Leipzig 1927. Verlag von Moritz Schäfer. 200 S. Preis in Leinen geb. 8 RM.

Das Buch bringt das unbedingt notwendige aus dem Gebiete der Festigkeitslehre, wobei die theoretischen Erörterungen unter Vermeidung höherer Rechnungen knapp, aber ausreichend durchgeführt werden. Der Hauptwert ist auf die vollständige Durcharbeitung zahlreicher Beispiele gelegt worden, am Schlusse ist außerdem ein Anhang mit 41 gut gewählten Aufgaben, sowie ein ausführliches Sachverzeichnis beigefügt. Die Behandlung des ganzen Stoffes läßt den erfahrenen Lehrer erkennen, der aus der Praxis heraus ein ganz brauchbares Lehrbuch geschaffen hat. Der Verlag hat für eine gute Ausstattung Sorge getragen. Sch.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Am Februar 1928 ist der an der Nebenstrecke Schwarza—Bad nkenburg (Thüringerw.) zwischen Schwarza und Bad nkenburg neuerrichtete Haltepunkt Schwarza West ffnet worden. Der Haltepunkt dient nur dem Personenkehr. Gepäck und Expreßgut wird nicht abgefertigt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am Februar 1928 hat der an der Schmalspurlinie Zittau—rnsdorf b. Friedland gelegene Bahnhof Wald-Oppelsdorf Bezeichnung „Wald-Bad Oppelsdorf" erhalten.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. 1. Februar 1928 hat der Bahnhof Bardowiek die Bechnung „Bardowick" erhalten.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Berlin Stettiner Bahnhof—Neustrelitz Reichsb. gelegene Bahnhof III. Kl. Dannenwalde erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Dannenwalde (Meckl.)".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 18 vom 28. Januar 1928 an a) die Mitglieder des Technischen Ausschusses b) die Mitglieder des Vereinswagen-Ausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.) Anlage II § 23, Verladung von Fahrzeugen;

Nr. IV 17 vom 26. Januar 1928 an die Mitglieder des Personenverkehrs-Ausschusses und die Reichsbahndirektion Köln, betreffend Ausgestaltung der „Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder".

Amtliche Bekanntmachungen

. Eröffnung von Stationen,

Am 1. Februar wird der an der benstrecke Schwarza—Bad Blanburg (Thüringerw.) zwischen hwarza und Bad Blankenburg neuichtete Haltepunkt Schwarza West ffnet. Der Haltepunkt dient nur n Personenverkehr. Gepäck und preßgut wird nicht abgefertigt.
Erfurt, den 24. Januar 1928. (115)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

2. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 rd im Ausnahmetarif 161 (Tonren zur Ausfuhr) die Station Schögen Privatb. als Versandstation ngetragen. (130)
Berlin, den 28. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Februar 1928 Erweiterung des Ausnahmetarifs 41 durch Aufnahme von Kalkdüngemitteln zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (123)
Altona, den 26. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teile II, III und IV.

Mit Wirkung vom 1. April 1928 wird die Tarifstation Ludwigshafen Giuliniwerk aufgehoben. Infolgedessen sind in den Tarifteilen II, III und IV alle Angaben für diese Station zu streichen. (116)
Genauere Angaben sind aus den Tarif- und Verkehrsanzeigern zu ersehen.
München, den 24. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks und Eisenerz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 wird Hamborn-Neumühl als Empfangsstation für Eisenerzsendungen aufgenommen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (118)
München, den 20. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Wechselgüterverkehr Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen.

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1928 wird die Station Wurlitz in die Entfernungstafel I des Tarifheftes B (Entfernungen) aufgenommen. Die Entfernungen werden durch Anstoß von 5 km an die Knotenstation 3 (Oberkotzau) oder von 43 km an den Anstoßpunkt 1 gebildet. (128)
Dresden, den 28. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, gültig vom 1. Februar 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Bestimmungen im § 44 der Allgemeinen Tarifvorschriften sowie die Ziffer 39 „Kalk, reiner, gemahlener, kohlensaurer" des Warenverzeichnisses der ermäßigten Stückgutklasse des vorgenannten Tarifs geändert. Das Nähere hierüber ist aus dem demnächst erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen (TVA. I) zu ersehen. (120)

Berlin, den 27. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 werden Bremen Neustadt Gbf. in den Ausnahmetarif 2 für Malz, Dörentrup und Neuhaldensleben in den Ausnahmetarif 3 für Sand aufgenommen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (122)

Dresden, am 24. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird der Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I neu herausgegeben. Durch den Neudruck tritt der gleichnamige Tarif, gültig vom 1. August 1925 nebst den Nachträgen I—IX am 1. März 1928 außer Kraft

Der neue Tarif kann Ende Februar d. J. von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr, Askanischer Platz 5, bezogen werden. (135)

Berlin, den 1. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 2. Februar 1928 wird in den oben genannten Tarif eine neue Abteilung für Maisstärke und Maisstärkesyrup eingerichtet. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (133)

Altona, den 27. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 2. Februar 1928 wird Knochenleim in das Warenverzeichnis der Abt. XXIX des obengenannten Tarifs einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (132)

Altona, den 27. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Sachsen - Pfalz.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 ist in der Entfernungstafel I des Tarifheftes B (Entfernungen) die Station Ludwigshafen - Giuliniwerk mit allen Angaben zu streichen. (131)

Dresden, den 28. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1928 werden in den Ausnahmetarif 1r für Scheit- usw. holz die Stationen Auerhammer, Blauenthal, Fährbrücke, Hartenstein und Lauter (Sa.) als Empfangsstationen mit Frachtsätzen einbezogen. (117)

Berlin, den 19. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird die Entfernung Fehl-Ritzhausen—Mariendorf im Teilheft B II 61 von 46 in 56 km geändert. (129)

Berlin, den 26. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird die Entfernung Albshausen—Gescher im Teilheft B II 60 von 254 in 264 km geändert. (136)

Berlin, den 28. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 30. Januar 1928 werden die Stationen Burxdorf (Pr. Sa.) und Velpe (Westf.) als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (124)

Berlin, den 25. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennéro und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil V.

1. Der Preis für den Nachtrag II zu Teil V beträgt in deutscher Währung 70 Rpf. Die Preisangabe auf dem Titelblatt dieses Nachtrags und in der Bekanntmachung vom 14. Januar 1928. Nr. 1624/73 T 53/1 ist hiernach zu berichtigen. (134)

2. Auf Seite 35 des Tarifs ist bei der Station Tavernelle d'Emilia die Entfernung für Chiasso von 275 auf 280 km abzuändern.

München, den 28. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral - Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 treten in den Teilheften B II 45 und 52 Entfernungsänderungen ein. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. (126)

Berlin, den 25. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C
Reichsbahn-Gütertarif, Heft I

Im Heft C Ic treten bei B (Oldbg.) und Brake (Oldbg.) Delmenhorst, Heidkrug, Norden Nordenham Fischereihafen und denburg (Oldbg.) Gebührenände gen ein. Erhöhungen gelten 30. März 1926.

Ferner werden mit Gültigkeit 1. April 1928 die Bestimmunger Ludwigshafen (Rhein) Hbf. geä und Ludwigshafen Giuliniwerk aufgehoben.

In Heft D werden mit Gülti vom 1. April 1928 die Bestimmu für Ludwigshafen Hbf. geändert Ludwigshafen Giuliniwerk wird gehoben. Ferner werden geä die Bestimmungen für Br West, Furtwangen, Großbreiten (Thür.), Hammereisenbach, Neu berg - Freilaubersheim, Neuhal leben, Neuhausen b. Ebersberg, wiederitzsch, Puppen, Utzenfeld, pertskirchen und Wiederitzsch.

Näheres enthält der am 30. Ja 1928 erscheinende Tarifanzeiger.

Berlin, den 27. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit dem 1. April 1928 tritt eine ordnung der Steintarife ein. Aus sem Anlaß wird der bisherige nahmetarif 5 neu gefaßt. Die A lung B (Kies und Steingrus Herstellung ortsfester Betonba kommt in Wegfall. Außerdem t in dem Warenverzeichnis entspre den neueren Straßenbaumethoden schiedene Änderungen hinsic der Zulässigkeit der Bearbeitung Der mit dem 31. März 1928 ablau Ausnahmetarif 5a wird durch von allen Stationen der Deut Reichsbahn lediglich für den Ver nach den Stationen der Reichsb direktion Königsberg (Pr.) un Königsberg-Cranzer Eisenbahn tenden Ausnahmetarif ersetzt. Ausnahmetarif 5c wird ohne E aufgehoben. Steingrus, Steinspli wie Steinschutt aus Steinbrüchen Wege-, Bahn- und Wasserbau zur Herstellung von Beton, B waren, Kunststeinen und Kunst waren gehen in den Ausnahmeta über. Für Kies, Grand, Sand und für Hochofenschlacken w besondere Ausnahmetarife (2 un eingeführt. Die Ausdehnung au Privatbahnen wird demnächst b ders bekanntgegeben.

Berlin, den 26. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 kehr Deutsche Seehäfen—Schwei umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. April wird der bisherige Durchfuh nahmetarif S. D. 2 durch einen S. D. 2 ersetzt. Näheres durch R bahntarifanzeiger.

Altona, den 24. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 6 Berlin, den 9. Februar 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Grundzüge des Entwurfs zur neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Der Gütertarif der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Exzellenz Rüdlin †.

Auskunfterteilung durch Reichsfinanzbehörden.

Ist eine für ungültig erklärte Betriebsvertretung übergangsweise bis zu einer endgültigen Neuwahl im Amte zu bleiben?

Dr. Cauers siebzigsten Geburtstag.

Nachrichten.

Deutschland: Geldbeschaffung der Deutschen Reichsbahn. — Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Fünfzig Jahre Ständige Tarifkommission. — Regentalbahn Aktiengesellschaft. — Verzeichnis sämtlicher Tarife. — Aufhebung des Paßvisums für Norwegen. — Wissenschaftliche Vorträge für obere Reichsbahnbeamte in Stuttgart. — Sonderlehrgang für Dienststellenvorsteher über ihre wirtschaftlichen Gegenwartsaufgaben. — Erleichterungen für den Reisenden auf der „Pressa". — Kölner Frühjahrsmesse vom 12. bis 17. Februar. — Personalnachrichten.

Österreich: Österreichische Verkehrsfragen. — Eröffnung der Schmittenhöhe-Bahn. — Österreichischen Bundesbahnen. — Österreichs Außenhandel im Jahre 1927. — Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

Ungarn: Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Güterverkehr auf den Estländischen Staatsbahnen im Jahre 1927. — Die Einnahmen der Lettländischen Staatsbahnen im Jahre 1927. — Die Libau—Romnyer Bahn. — Der Einnahmeüberschuß der Polnischen Staatsbahnen. — Beschleunigte Fertigstellung der Bahnstrecke Ostoberschlesien—Gdingen. — Neuregelung des tschechoslowakischen Tarifausschusses. — Ankauf der südslawischen Lokalbahn-Prioritätsaktien. — Eine Neuerung im Betrieb der Schweizerischen Bundesbahnen. — Die französischen Eisenbahnen im Staatshaushalt. — Die Pariser Untergrundbahn. — Französisch-spanisch-portugiesische Vereinbarungen. — Umgruppierung der spanisch. Eisenbahnen. — Die neuen Tarife der englischen Eisenbahnen. — Elektrischer Eisenbahnbetrieb in England. — Kesselwagen für den Milchverkehr in England.

Fremde Erdteile: Neue russische Kredite für die Chinesische Ostbahn. — Bau einer Untergrundbahn in Tokio. — Gründung einer amerikanischen Transportgesellschaft. — Die Abschätzung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. — Stundenleistungen der amerikanischen Eisenbahnen. — Die Belegschaft der amerikanischen Eisenbahnen. — Kraftwagen im Eisenbahntunnel. — 24 Stunden-Zählung in Kanada. — Bahnhofsbau in Buenos Aires. — Eine neue Querverbindung in Australien.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Grundzüge des Entwurfs zur neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Von Dr. **K. Friebe**, Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

Überblickt man die seit dem Erscheinen der gegenwärtigen Eisenbahn-Verkehrsordnung verflossenen nahezu zwei Jahrzehnte, so sind im gesamten europäischen Staats- und Wirtschaftsleben grundlegende Veränderungen festzustellen. Auch der Gesetzgebung haben diese ihren Niederschlag in erster Linie im Staats- und Verwaltungsrecht gefunden. Das bürgerliche Recht ist demgegenüber seinem Wesen nach gleichbleibender und deshalb auch nahezu unverändert geblieben. Auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung haben sich insbesondere in Deutschland und anderen europäischen Staaten gegebenenfalls im öffentlichen Recht wichtige Änderungen vollzogen. In Deutschland hat das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 den Reichseisenbahnen eine neue Gestalt gegeben. So bedeutungsvoll diese Wandlung auch gewesen ist, sie hat das innere Wesen der Reichsbahn als eines der allgemeinen Volkswirtschaft dienenden öffentlichrechtlichen Unternehmens unverändert gelassen. Das deutsche Verkehrsrecht, d. h. die Regelung der Rechtsbeziehungen der Eisenbahn zu ihren Benutzern ist im Rahmen der §§ 453 bis 473 des Handelsgesetzbuchs (HGB.) über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) geregelt, deren gegenwärtige Fassung vom 23. Dezember 1908 herrührt. Diese ist zwar den eingeschränkten Beförderungsverhältnissen der Kriegs- und Nachkriegszeit angepaßt worden, in der Hauptsache jedoch unverändert geblieben. Das internationale Verkehrsrecht ist dagegen wesentlich verändert worden durch die Vereinbarung der neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Frachtverkehr (im folgenden als IÜP. und IÜG. bezeichnet), die auch vom Deutschen Reich ratifiziert worden sind und am 1. Oktober 1928 in Kraft treten werden. Es erscheint aus Zweckmäßigkeitsgründen geboten, die neue deutsche EVO. auch in Zukunft in möglichster Übereinstimmung mit den Internationalen Übereinkommen zu halten. Es wurde deshalb eine Neufassung der EVO. erforderlich. Das Reichsverkehrsministerium hat den Entwurf vor kurzem fertiggestellt und

den Spitzenverbänden der Wirtschaft zur Begutachtung übergeben.

Da die bisherige deutsche EVO. im wesentlichen mit der österreichischen übereinstimmte, erschien eine Angleichung an die ebenfalls neu erscheinende österreichische EVO. von großer Bedeutung für die Verkehrsbeziehungen beider Länder. Der Entwurf ist deshalb mit Vertretern des österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr mehrfach abgestimmt worden. Die Verhandlungen haben eine weitgehende Übereinstimmung der beiderseitigen Verkehrsordnungen nach Form und Inhalt ergeben. Sie weisen nur einige Unterschiede auf, die im wesentlichen auf den Verschiedenheiten der innerstaatlichen Gesetze, z. B. des Handelsgesetzbuchs, beruhen.

Prüft man unabhängig von dem Erscheinen der neuen Internationalen Übereinkommen die inneren Voraussetzungen für eine zeitgemäße Neugestaltung der EVO., so dürfen dabei einige Umstände nicht außer Betracht bleiben, die von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Eisenbahnen sind. Das ist vor allem die Belastung der Reichsbahn aus dem Dawes-Gutachten, die der äußere Anlaß zu dem Erlaß des Reichsbahngesetzes war. Sodann war hierbei der besonders in den letzten Jahren hervorgetretene Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel (insbesondere des Kraftwagens und des Flugzeugs) gegen die Eisenbahn zu berücksichtigen. Das Eindringen dieser neuen Verkehrsmittel hat das der Eisenbahn bisher zwar nicht rechtlich aber doch tatsächlich zustehende Beförderungsmonopol durchbrochen. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen und wird bei den Fortschritten der Technik zunächst auch ständig im Fluß bleiben. Die Neufassung der EVO. hat sich daher in dieser Hinsicht besondere Zurückhaltung auferlegt. Wie die Erfahrung lehrt, hemmen Eingriffe des Gesetzgebers in wirtschaftliche Fragen das freie Spiel der Kräfte und damit auch die natürliche Entwicklung. Vom Gesetzgeber gilt hierbei in erhöhtem Maße, was Bismarck einmal vom Menschen gesagt hat, daß er den Strom der Zeit nicht schaffen und nicht lenken kann. Das Ideal einer gemeinsamen Verkehrsordnung für alle wichtigen Verkehrsmittel und damit eine einheitliche Regelung ihrer Rechtsbeziehungen zu den Benutzern läßt sich deshalb gegenwärtig noch nicht verwirklichen. So muß sich die EVO. zurzeit darauf beschränken, das Zusammenarbeiten der Eisenbahn mit den anderen Verkehrsmitteln zu fördern, um die Bedienung des Verkehrs beweglicher zu gestalten.

Bei der Regelung des Verhältnisses der Eisenbahn zu ihren Benutzern muß es die Aufgabe einer zeitgemäßen Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung sein, den Bedürfnissen des deutschen Wirtschaftslebens weitgehend Rechnung zu tragen und die Rechtstellung der Verfrachter und Reisenden der Eisenbahn gegenüber nicht zu verschlechtern, sondern möglichst günstiger zu gestalten. Andererseits mußte der hervorragenden Stellung der Eisenbahnen in der allgemeinen Volkswirtschaft Rechnung getragen und eine Beeinträchtigung ihrer Leistungsfähigkeit vermieden werden.

Diese Gesichtspunkte waren auch bei der Angleichung der EVO. an die neuen Internationalen Übereinkommen (IÜ.) zu berücksichtigen. Deshalb kam es nicht darauf an, unter allen Umständen eine Übereinstimmung zu erzielen. Vom bisherigen deutschen Recht abweichende Bestimmungen aus den neuen IÜ. sind vielmehr nur insoweit übernommen worden, als sie mit der Entwicklung und der Eigenart des deutschen Verkehrsrechts nicht im Widerspruch stehen. So ist insbesondere auch die neue Stoffanordnung und -einteilung aus den IÜ. in den Entwurf nicht übergegangen. Dies ist besonders auch deshalb nicht geschehen, weil die Absicht besteht, auf einer der nächsten Revisionskonferenzen das IÜP. und das IÜG. zu einem Übereinkommen zu vereinigen, und hierdurch eine Änderung der gegenwärtigen Stoffanordnung und -einteilung der IÜ. erforderlich wird. Mit Rücksicht hierauf erschien eine Anpassung an die Einteilung der IÜ. zurzeit nicht zweckmäßig.

In sachlicher Beziehung war vor allem zu berücksichtigen, daß die IÜ. zu einer Zeit (Mai und Juni 19[illegible]) beraten wurden, als die europäischen Staaten von einer fortschreitenden Geldentwertung betroffen waren. Auch waren damals die unsicheren Beförderungsverhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit noch nicht völlig überwunden, so daß die Eisenbahnen unverhältnismäßig mehr als in normalen Zeiten Entschädigungen für Verlust oder Beraubung von Gütern zu zahlen hatten. Da außerdem die Entschädigungsbeträge infolge der Geldentwertung ständig stiegen, hatte sich die Eisenbahnen in allen Ländern gezwungen gesehen, Güter zu den Kostbarkeiten zu rechnen, die nach dem allgemeinen Sprachgebrauch hierzu nicht gehören, bei denen aber die Entschädigungen durch die Geldentwertung so hoch geworden waren, daß sie in keinem Verhältnis mehr zu den Frachtsätzen standen. Zahlreiche Rechtsstreitigkeiten über den Kostbarkeitsbegriff waren die Folge. Diesen unerquicklichen Verhältnissen wollten die neuen IÜ. dadurch abhelfen, daß sie für die von der Eisenbahn zu leistende Entschädigung im Güter- und Gepäckverkehr allgemeine Höchstbeträge festsetzten. Dadurch wurden die Streitfragen über den Kostbarkeitsbegriff beseitigt. Im internationalen Verkehr wurde diese besonders dadurch fühlbar, daß die Rechtsprechung in Bezug auf die Umgrenzung des Begriffs „Kostbarkeit“ in den verschiedenen Ländern nicht einheitlich war. Dieser unerwünschte Rechtszustand führte zu einer ungleichmäßigen Behandlung der Verfrachter, je nachdem die Klage in diesem oder jenem Lande erhoben wurde. Für das deutsche Binnenfrachtrecht kommt dieser Gesichtspunkt infolge der einheitlicheren Rechtsprechung kaum in Frage. Auch haben sich inzwischen die Währungen der europäischen Staaten im wesentlichen wieder gefestigt, auch die Unsicherheit in den Beförderungsverhältnissen ist überwunden. Die von der Eisenbahn zu erstattenden Entschädigungsbeträge sind dementsprechend erheblich zurückgegangen. Auch der Begriff der Kostbarkeit spielt seitdem nicht mehr die wichtige Rolle, da Wertsteigerungen, die nicht auf die Geldentwertung zurückzuführen sind, nicht mehr eintreten und der Begriff als durch die Rechtsprechung im wesentlichen festgelegt gelten kann. Damit sind die hauptsächlichen Gründe für die Einführung allgemeiner Entschädigungshöchstbeträge entfallen. Der Entwurf der EVO. hat deshalb auch davon abgesehen, diese Neuerung der IÜ., die auch eine Änderung des Handelsgesetzbuchs bedingt hätte, zu übernehmen und stimmt darin für den Güterverkehr mit dem Entwurf zur österreichischen und der schwedischen Eisenbahn-Verkehrsordnung überein. Die Kostbarkeiten gehören also auch ferner zu den nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen und sind besonderen Haftungsbeschränkungen unterworfen (vgl. § 86 [3] des Entwurfs).

Um Streitfragen bei der Auslegung des Begriffs der Kostbarkeit überhaupt auszuschließen, ohne einen allgemeinen Entschädigungshöchstbetrag einzuführen, hat der österreichische Entwurf eine Bestimmung aufgenom-

h der Gegenstände als Kostbarkeiten anzusehen sind, m ihr Wert 150 S für 1 kg Rohgewicht übersteigt. Die nahme einer derartigen Wertfestsetzung in die deutsche O. würde im Widerspruch zu den zwingenden Vorschriften Handelsgesetzbuchs, das eine Definition des Kostkeitsbegriffs nicht enthält, stehen. Dies ist bereits einmal n Reichsgericht entschieden worden (vgl. Amtliche Samm- g, Bd. 101 S. 84). Es wäre allerdings zu begrüßen, wenn auch in der deutschen EVO. möglich wäre, durch eine e Wertgrenze den Begriff der Kostbarkeit zu bestimmen t ihn damit der Auslegung durch die Rechtsprechung zu ziehen. Sollte sich die in dem österreichischem Entwurf haltene Begriffsbestimmung bewähren, so wäre zu nschen, wenn eine entsprechende Änderung des Handels- etzbuchs die EVO. zu der gleichen Regelung ermächtigen rde. Vorerst ist eine Anpassung an den österreichischen twurf in dieser Beziehung leider nicht möglich.

Im folgenden sollen die wichtigsten neuen Bestimmungen Entwurfs behandelt und hierbei die entsprechenden Vorriften der neuen IÜ. zum Vergleich herangezogen werden. ern nicht das Gegenteil ausdrücklich hervorgehoben ist, nmen die behandelten Vorschriften mit dem österreichen Entwurf inhaltlich überein.

I. Personen- und Gepäckverkehr.

Hier sind zum Teil in Übereinstimmung mit dem IÜP. Rechte der Reisenden in mehrfacher Hinsicht erweitert rden. Im folgenden sollen die wichtigsten Bestimmungen ch ihrer Reihenfolge im Entwurf behandelt werden.

1. Anspruch auf Beförderung in der höheren Wagenklasse bei Überfüllung.

§ 18 (3) des Entwurfs gewährt dem Reisenden einen chtsanspruch auf Beförderung in der nächsthöheren agenklasse, wenn er in der seinem Fahrausweis entrechenden Klasse keinen Platz, (d. h. in der 2. und 3. asse Sitzplatz, in der 4. Klasse Sitz- oder Stehplatz) det. Der Reisende wird in diesem Falle in der nächstheren Klasse ohne Zahlung des Preisunterschieds solange fördert, bis ihm in der seinem Fahrausweis entsprechenden asse ein Platz angewiesen werden kann. Im IÜP. ist diese age nicht behandelt worden und auch in der bisherigen O. war ein Rechtsanspruch auf Beförderung in einer heren Wagenklasse nicht ausdrücklich vorgesehen. Auch r österreichische Entwurf enthält keine derartige Bemmung.

2. Fahrpreiserstattung.

Während bisher der Fahrpreis für nicht oder nur teilise benutzte Fahrausweise im allgemeinen nur aus Billigitsgründen erstattet wurde, gibt der Entwurf (vgl. § 19) ch dem Vorbild des IÜP. dem Reisenden einen Rechtsnspruch auf Rückerstattung von Fahrpreis d Gepäckfracht und zwar ohne jede weitere Voraustzung, wenn der Fahrausweis überhaupt nicht benutzt orden ist. Ist er teilweise benutzt worden, so kann ein nspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises nur infolge m Tod, Krankheit oder Unfall des Reisenden oder wegen derer zwingender Gründe geltend gemacht werden. Von m zu erstattenden Betrag werden gewisse Abzüge geacht, sofern nicht der Fahrausweis am Ausgabetag der usgabestelle zurückgegeben wird. Diese Fahrpreis- und epäckfracht-Erstattung tritt auch dann ein, wenn der isende die Abfahrt versäumt hat, wo § 21 (2) der bisrigen EVO. die Fahrpreiserstattung ausdrücklich ausschloß.

3. Ersatzpflicht bei Verunreinigung und Beschädigung von Eisenbahneigentum.

Da der bisherige § 23 die Frage offen läßt, ob für die Ersatzpflicht des Reisenden im Falle der Beschädigung oder der Verunreinigung von Eisenbahneigentum ein Verschulden erforderlich ist, vertreten in der Regel die Eisenbahnverwaltungen ebenso wie zum Teil auch das Schrifttum (so Weirauch: Handausgabe zur EVO., 3. Aufl., Anmerkung 2 zu § 23) die Ansicht, daß ein Verschulden hier nicht erforderlich ist. Demgegenüber unterscheidet der Entwurf zwischen der Verunreinigung und der Beschädigung. Bei der ersteren läßt sich die Frage nach dem Verschulden meist schwer entscheiden, auch kommen nur verhältnismäßig geringe Beträge in Frage (Reinigungsgebühr). Deshalb soll hier die Ersatzpflicht auch ohne Verschulden eintreten. Bei der Beschädigung, wo höhere Kosten in Betracht kommen, ist dagegen zur Vermeidung von Härten ein Verschulden für erforderlich erklärt worden, wobei die Beweislast nicht der Eisenbahn, sondern dem Beschädigenden obliegt.

4. Begriff des Reisegepäcks.

Der bisherige § 30 ließ zur Beförderung als Reisegepäck nur diejenigen Gegenstände zu, deren der Reisende zur Reise bedarf. Auch Artikel 17 IÜP. hat eine ähnliche Einschränkung des Begriffs vorgenommen und sieht als Reisegepäck nur diejenigen Gegenstände an, die zum persönlichen Gebrauch des Reisenden für seine Reise bestimmt sind. Wenn auch der Begriff des Reisegepäcks im Sinne der bisherigen EVO. durch das Reichsgericht im Laufe der Zeit eine erweiterte Auslegung erfahren hat, so gibt er doch zu Unzuträglichkeiten und Erschwerungen des Verkehrs Anlaß. Der Entwurf hat deshalb in Übereinstimmung mit dem österreichischen und schwedischen Entwurf davon abgesehen, diese Beschränkung wieder aufzunehmen und läßt zur Aufgabe als Reisegepäck Gegenstände aller Art zu, sofern sie ordnungsgemäß zur Reise hergerichtet, insbesondere sicher und dauerhaft verpackt sind. Das letztere Erfordernis bestand schon nach dem bisherigen Recht. Ferner werden im Entwurf (§ 28 [2]) eine Reihe von Gegenständen einzeln aufgeführt, die teilweise unverpackt (z. B. Kinderwagen, Fahrräder, Handschlitten und Schneeschuhe) als Reisegepäck zugelassen sind. Da auch diese Gegenstände nicht mehr zum Reisebedarf des Reisenden gehören müssen, ist zur Vermeidung von Mißbrauch und damit verbundener Beförderungsschwierigkeiten vorgesehen worden, daß der Tarif die Menge dieser Gegenstände beschränken kann.

5. Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck.

Der Entwurf hat ebenso wie bei Gütern den allgemeinen Entschädigungshöchstbetrag der neuen IÜ. zugunsten der Verkehrtreibenden nicht übernommen. Er weicht hierbei, soweit die Haftung für Reisegepäck in Frage kommt, von dem österreichischen Entwurf ab, der die Eisenbahn bei Reisegepäck für den nachgewiesenen Schaden nur bis zur Höhe von 30 S für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts haften läßt. Wurde jedoch der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so kann die Beschränkung auf einen Höchstbetrag auch noch dem österreichischen Entwurf in Abweichung von dem IÜ. nicht geltend gemacht werden. Nach dem deutschen Entwurf haftet dagegen die Eisenbahn ohne Beschränkung auf einen Höchstbetrag für den gemeinen Wert der

verlorenen Gepäckstücke und dementsprechend für den vollen Schaden, wenn dieser durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist. Als Ausgleich für die Einführung des allgemeinen Entschädigungshöchstbetrags läßt der österreichische Entwurf die Annahme von Kostbarkeiten als Reisegepäck ohne jede Einschränkung oder Bedingung zu, während nach dem deutschen Entwurf Kostbarkeiten auch im Gepäckverkehr wie bisher zu den nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen gehören.

Im Gegensatz zum Güterverkehr wird der Inhalt der einzelnen Gepäckstücke im Gepäckschein nicht aufgeführt und auch sonst bei der Aufgabe im allgemeinen nicht angegeben. In den meisten Fällen des Verlustes oder der Minderung von Reisegepäck ist es deshalb kaum möglich, einen einwandfreien und lückenlosen Nachweis für die Anzahl, Art und namentlich für den Wert (z. B. Grad der Abnutzung von Kleidungsstücken) der Gepäckstücke zu führen. Um den Reisenden den vollen Schadensnachweis zu ersparen, bestimmt deshalb der neue § 35 (2) des Entwurfs in Übereinstimmung mit Art. 31b IÜP. und dem österreichischen Entwurf, daß im Falle des Verlusts, der Minderung oder der Beschädigung von Reisegepäck auch ohne Nachweis eines Schadens eine Entschädigung verlangt werden kann, jedoch nur bis zu dem Höchstbetrag von 10 RM für das Kilogramm Rohgewicht. Um die Eisenbahn vor unberechtigten Entschädigungsforderungen zu schützen, soll Ersatz nur insoweit gewährt werden, als ein Schaden glaubhaft gemacht wird.

Die Entschädigung für Lieferfristüberschreitung von Reisegepäck wird an der entsprechenden Stelle des Güterverkehrs mitbehandelt werden.

6. Gepäckträger.

Hier ist in Anpassung an den österreichischen Entwurf neu bestimmt worden, daß der Gepäckträger dem Reisenden bei der Übernahme des Gepäcks auch ohne besonderes Verlangen eine mit seiner Nummer versehene Marke zu übergeben hat, damit der Reisende den Gepäckträger leichter auffindet. Auch wird dem Reisenden dadurch bei Geltendmachung von Entschädigungsforderungen der Beweis erleichtert, welchem Gepäckträger er sein Gepäck übergeben hat. Die Haftung der Eisenbahn für das dem Gepäckträger übergebene Gepäck soll jedoch auch dann eintreten, wenn der Gepäckträger es unterlassen hat, die Marke dem Reisenden auszuhändigen.

II. Beförderung von lebenden Tieren.

Die Bestimmungen für die Beförderung von lebenden Tieren sind im wesentlichen unverändert geblieben. Nur in den Befugnissen des Tierbegleiters ist eine wesentliche Veränderung eingetreten. Während nach der bisherigen EVO. die Aufgaben des Tierbegleiters nur in der Wartung der Tiere bestehen und er zu irgendwelchen Verfügungen über die Tiere nicht berechtigt ist, bestimmt der Entwurf, daß der vom Absender gestellte Begleiter ohne weiteres, also auch ohne besondere Frachtbriefvorschrift des Absenders befugt ist, unterwegs etwa notwendig werdende Anweisungen an Stelle des Absenders zu treffen. Der Absender kann diese Befugnis ausschließen, muß dies aber im Frachtbrief ausdrücklich bestimmen. Es entspricht diese Neuerung einem Verkehrsbedürfnis, da bei der Beförderung lebender Tiere unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten können und hierbei der Tierbegleiter für sofortige Anweisungen allein in Frage kommt. Da jedoch im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefdoppels (Duplikat) Erteilung nachträglicher Verfügungen dessen Vorl zur Sicherheit für die Eisenbahn erforderlich ist, bes der Entwurf in Anlehnung an den bisherigen für Be rungshindernisse geltenden § 74 (3), daß in einem s Falle der Bestimmungsbahnhof oder die Person des fängers nur dann geändert werden darf, wenn das F briefdoppel vorgelegt und auch darin die Änderung getragen wird. Da im Tierverkehr nur in den selte Fällen ein Frachtbriefdoppel ausgefüllt wird, wird dies schrift kaum zur Anwendung kommen.

III. Güterverkehr.

Im Güterverkehr sollen zunächst die Fragen beh werden, in denen das IÜG. wesentliche Änderungen de herigen Rechts*) vornimmt, das sind: die Einführun allgemeinen Entschädigungshöchstbetrags, die Gleichst der Verpackungsmängel, die Beseitigung des Begriff höheren Gewalt und das erweiterte Empfängerverfüg recht. Ferner sollen am Schluß einige neue Bestimm erwähnt werden, die der Entwurf unabhängig von dem einem Verkehrsbedürfnis entsprechend aufgenommen

1. Höhe der Entschädigung der Eisenl für Verlust, Minderung oder Beschädig des Gutes.

Hier behält der Entwurf, wie bereits erwähnt, in weichung von dem IÜG. den bisherigen Grundsatz be die Eisenbahn für den gemeinen Handelswert und i mangelung dessen für den gemeinen Wert des verlo Gutes ohne Rücksicht auf einen Höchstbetrag haftet. dem Vorbild von Art. 29 IÜG. ersetzt der Entwurf led den Begriff des gemeinen Handelswertes den Bedürfn des Verkehrs entsprechend durch den Börsen- oder M preis. Ferner enthält der Entwurf in Übereinstimmun dem IÜG. eine neue Bestimmung über die zinsung (§ 92), nämlich daß die von der Eisenbal zahlenden Entschädigungsbeträge, sofern sie 10 RM fü Frachtbrief übersteigen, auf Verlangen vom Tage des gangs des Entschädigungsantrags an, mit 5 % zu ver sind.

Für den Fall, daß Verlust, Minderung oder Beschäd des Gutes mit Lieferfristüberschreitung zusammentr regelt der Entwurf (§ 83) die Ersatzpflicht der Eise in Übereinstimmung mit Art. 33 § 3 IÜG. und in Abwei von der bisherigen EVO. dahin, daß eine Entschäd wegen Lieferfristüberschreitung nicht neben derje wegen Verlustes gewährt werden kann.

2. Haftausschließungsgründe.

Auch hier sind die Neuerungen des IÜG. in der Hu sache nicht übernommen worden. Im einzelnen sei folg bemerkt:

a) Verpackungsmängel.

α) Haftung der Eisenbahn.

Der Entwurf unterscheidet auch fernerhin sowohl be nichtbevorrechtigten (§ 82) wie bei den bevorrecht (§ 83) Haftausschließungsgründen zwischen äußerlic kennbaren und äußerlich nicht erkennbaren und zwi anerkannten und nicht anerkannten Verpackungsmä Nach § 82 ist die Eisenbahn im allgemeinen nur vo

*) Vgl. des näheren den Aufsatz von Fritsch in chiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 587 ff. über die u Entwürfe von Übereinkommen über den internati Eisenbahnverkehr.

ftung für äußerlich nicht erkennbare Mängel befreit. Für
ßerlich erkennbare Mängel haftet sie im allgemeinen, wenn
Absender den Mangel der Verpackung im Frachtbrief
ht anerkannt hat. Handelt jedoch der Absender arglistig,
ist sie von der Haftung befreit, auch wenn ein äußerlich
ennbarer Mangel der Verpackung im Frachtbrief nicht
rkannt ist. Die Vorschrift über die bevorrechtigten
ftausschließungsgründe (§ 83, bisher § 86) befreit die
enbahn von der Haftung nur bei den Gütern, die nach
Erklärung des Absenders im Frachtbrief unverpackt
r mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufge-
ben werden, also nur bei anerkannten Verpackungs-
ngeln. Das IÜG. (vgl. Art. 27 und 28) stellt die Eisenbahn
dieser Hinsicht günstiger, indem es weder zwischen
ßerlich erkennbaren und nicht erkennbaren noch zwischen
rkannten und nicht anerkannten Verpackungsmängeln
erscheidet und den bevorrechtigten Haftausschließungs-
nd für die Eisenbahn schon dann eintreten läßt, wenn
ter aus der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit
mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung ver-
ndenen Gefahr Schaden erleiden, sofern diese Güter ohne
rpackung nach ihrer Natur Verlusten oder Beschädi-
ngen ausgesetzt sind. Wollte man diese Bestimmung auch
das innerdeutsche Verkehrsrecht übernehmen, so wäre
rzu, da es sich um eine Erleichterung der Verpflichtungen
Eisenbahn handelt, eine Änderung des Handelsgesetz-
hs erforderlich gewesen, das in § 459 Ziff. 2 die bevor-
htigte Haftbefreiung nur bei anerkannten Verpackungs-
ngeln eintreten läßt. Hierfür erschien jedoch kein aus-
chender Anlaß gegeben, da auch die Regelung der Haftung
Eisenbahn für die Verpackungsmängel im IÜG. wohl
uptsächlich zum Zwecke der Herabminderung der hohen
tschädigungsbeträge der Eisenbahn getroffen worden ist.
ese spielen jedoch gegenwärtig keine derart ausschlag-
ende Rolle mehr, daß um ihretwillen eine Beeinträch-
ung der Rechtstellung der Verfrachter gerechtfertigt er-
iene, zumal andere Verkehrsmittel (z. B. der Kraftwagen)
die Verpackung der Güter geringere Anforderungen
llen als die Eisenbahn.

3) Haftung des Absenders.

Dementsprechend ist auch die bisherige Bestimmung
er die Haftung des Absenders für Verpackungsmängel
verändert geblieben (§ 62 [3] des Entwurfs). Der Ab-
nder haftet also auch ferner im allgemeinen nur für die
lgen der im Frachtbrief anerkannten sowie für äußerlich
ht erkennbare Verpackungsmängel. Ist dagegen ein äußer-
h erkennbarer Mangel nicht anerkannt, so haftet der Ab-
nder nur, wenn er arglistig handelt. Das IÜG. (vgl. Art. 12
4) behandelt an dieser Stelle die Verpackungsmängel
nfalls nicht gleich, läßt aber den Absender auch für
ßerlich erkennbare Mängel haften, die im Frachtbrief nicht
erkannt sind, sofern das Vorhandensein dieser Mängel
n der Eisenbahn nachgewiesen wird. Der Entwurf hat
ese schärfere Haftung des Absenders aus den oben er-
hnten Gründen nicht übernommen. Auch erschien es
ht billig, daß dieser für die Folgen eines Verpackungs-
standes haftet, von dem er annehmen muß, daß ihn die
senbahn durch die unbeanstandete Annahme des Gutes
r Beförderung als ausreichend anerkannt hat.

Haftungsausschluß für die in offenen Wagen beförderten Güter.

Die bisherige Ausführungsbestimmung, nach der die
senbahn auch bei Beförderung in offenen Wagen haftet,
wenn auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke vorliegt, ist in Anpassung an den Wortlaut des § 459 Ziff. 1 HGB. und des Art. 28 § 1a) IÜG. und in Übereinstimmung mit dem österreichischen Entwurf gestrichen worden. Sie hat den Zweck, dem sie wohl dienen sollte, nämlich die Haftungsbeschränkung für die Beförderung in offenen Wagen schärfer zu umgrenzen, doch nicht erfüllt, da gerade diese Bestimmung zu zahlreichen Rechtsstreitigkeiten geführt hat.

c) Haftungsausschluß für den Fall des bisherigen § 96.

Der bisher im § 96 geregelte Fall (Ausschluß der Haftung der Eisenbahn bei Aufgabe von der Beförderung ausgeschlossener oder nur bedingungsweise zugelassener Gegenstände unter falscher Bezeichnung usw.) ist nach dem Vorbild von Art. 28 § 1e) IÜG. in den Kreis der bevorrechtigten Haftausschließungsgründe des § 83 aufgenommen worden. Dies hat zur Folge, daß die Haftung der Eisenbahn in einem solchen Falle nicht wie bisher unbedingt ausgeschlossen ist, sondern trotzdem eintritt, wenn der Geschädigte beweist, daß der Schaden nicht aus der bezeichneten Ursache entstanden ist oder der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist und zwar in diesem Falle für den vollen Schaden. Der Entwurf verbessert also in dieser Hinsicht die bisherige Rechtstellung der Verfrachter.

3. Höhere Gewalt.

Bei den Ausnahmen von der Beförderungspflicht der Eisenbahn vermeidet der Art. 5 § 1c) IÜG. den Begriff der höheren Gewalt und ersetzt ihn durch „Umstände, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden, denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte". Hierdurch wollte das IÜG. hauptsächlich die erheblichen Schwierigkeiten bei der Auslegung des Begriffs „höhere Gewalt" in der Rechtsprechung der verschiedenen Staaten beseitigen. Für das innerdeutsche Recht kommt dieser Gesichtspunkt kaum in Frage. Deshalb ist auch von der Umschreibung dieses Begriffs, die auch eine Änderung des Handelsgesetzbuchs erfordert hätte, sowohl in § 3c) wie in § 82 (1) des Entwurfs abgesehen worden. Hierzu kommt, daß auch das IÜG. den Ausdruck der höheren Gewalt nicht völlig beseitigt, sondern ihn in Art. 27 § 2 IÜG. bei den Haftbefreiungsgründen der Eisenbahn beibehält.

4. Verfügungsrecht des Empfängers.

Eine wichtige Neuerung bringt Art. 16 § 3 IÜG., der sich auf den Übergang des Verfügungsrechts vom Absender auf den Empfänger bezieht. Diese Vorschrift geht zwar auch von dem bisher nach der herrschenden Meinung in Rechtspruch und Schrifttum im innerdeutschen und internationalen Recht uneingeschränkt geltenden Grundsatz aus, daß bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsbahnhof nur der Absender Verfügungsgewalt über das Gut hat und der Empfänger nur dann verfügungsberechtigt wird, wenn das Gut tatsächlich am Bestimmungsbahnhof angekommen ist. Nach dem neuen Art. 16 § 3 IÜG. kann dagegen der Empfänger das Verfügungsrecht über das Gut bereits dann geltend machen, wenn es innerhalb dreißig Tagen nach Ablauf der Lieferfrist am Bestimmungsbahnhof nicht angekommen ist. Da nach Art. 42 § 3 IÜG. künftig die Empfangsbahn auch dann verklagt werden kann, wenn sie das Gut gar nicht erhalten hat, kann der Empfänger mithin auch gegen die Empfangsbahn Entschädigungsansprüche

gerichtlich geltend machen, wenn das Gut überhaupt nicht angekommen ist und er auch den Frachtbrief nicht eingelöst hat. Das IÜG. will damit dem kaufmännischen Brauch Rechnung tragen, wonach das Gut zumeist auf Gefahr und Kosten des Empfängers befördert wird und dieser in einer besonders schwierigen Lage ist, wenn er das Gut im Ausland gekauft und bezahlt hat, es aber nicht erhält. Es kann dahingestellt bleiben, ob dieses Bedürfnis so dringend ist, daß es eine nicht unbedenkliche Rechtsänderung rechtfertigt. Für den Binnenverkehr ist jedenfalls für eine derartige Bestimmung kein Bedürfnis anzuerkennen, denn bei dessen geringeren Entfernungen ist es dem Empfänger möglich, vom Absender in verhältnismäßig kurzer Zeit eine Abtretungsurkunde zu erlangen, um Ansprüche aus dem Frachtvertrag geltend machen zu können. Auch besteht die Gefahr, daß bei mangelhafter gegenseitiger Verständigung zwischen Versand- und Bestimmungsbahnhof die Entschädigung für das in Verlust geratene Gut sowohl an den Empfänger wie an den Absender, also doppelt, gezahlt wird, oder daß der Empfänger über das Gut verfügt, obwohl der Absender inzwischen durch nachträgliche Verfügung einen anderen als Empfänger bezeichnet hat. Es erschien daher zweckmäßig, zum mindesten abzuwarten, wie sich diese neue Bestimmung im internationalen Verkehr bewährt. Deshalb ist sie in den deutschen Entwurf nicht übernommen worden. Der österreichische Entwurf hat sich dagegen in dieser Frage dem IÜG. angeschlossen.

5. Erlöschen des Rechts des Absenders zur Erteilung nachträglicher Verfügungen.

In engem Zusammenhang mit der Erlangung des Verfügungsrechts durch den Empfänger steht das Erlöschen des Rechts des Absenders zur Erteilung nachträglicher Verfügungen. Auch hierfür ist nach § 72 (13) des Entwurfs die Ankunft des Gutes am Bestimmungsbahnhof notwendige Voraussetzung. Hierzu mußte nach dem bisherigen § 73 (9) entweder die Einlösung des Frachtbriefs durch den Empfänger oder die Geltendmachung seiner Rechte im Wege der Klage kommen. Nach dem Entwurf ist es künftig nicht mehr erforderlich, daß der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag einklagt, sondern es genügt, daß er sie schriftlich geltend macht. Die Einlösung des Frachtbriefs durch den Empfänger behält der Entwurf als normalen Erlöschungsgrund für die Rechte des Absenders bei. In Abweichung von dem bisherigen Recht genügt es jedoch künftig, daß der Empfänger das Gut auf dem Bestimmungsbahnhof abgenommen hat, auch wenn er den Frachtbrief nicht eingelöst hat. Dies entspricht einem Bedürfnis im Verkehr mit den Privatgleisanschlußinhabern, bei dem die Übergabe des Gutes an den Empfänger vielfach der Einlösung des Frachtbriefs vorausgeht. In diesem Falle liegt auch dem Empfänger daran, gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders gesichert zu sein und sofort mit dem Abladen des Wagens beginnen zu können. Der österreichische Entwurf hat eine derartige Bestimmung nicht aufgenommen, sondern bestimmt in Übereinstimmung mit Art. 21 § 4 IÜG., daß das Recht des Absenders nur dann erlischt, wenn der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder seine Rechte aus § 75 (2) schriftlich beim Bestimmungsbahnhof geltend gemacht hat.

6. Lieferfristbestimmungen.

Für die Lieferfristen sind die Vorkriegsbestimmungen in vollem Umfang wieder eingeführt worden. Die Fristen sind wieder in der EVO. selbst festgelegt worden und zwar ergänzt durch Bestimmungen für beschleunigtes Gut, die bisher nur im Tarif enthalten waren. Dem Ta bleibt künftig nur überlassen, kürzere Fristen festzusetz Die Vorkriegsfristen als solche waren bereits durch Tarif mit Wirkung vom 15. März 1926 wieder eingefü worden. Es bestehen jedoch gegenüber dem Vorkriegsst noch folgende Einschränkungen:

a) Nach § 75 (3) Satz 1 beginnt zurzeit die Lieferfr in allen Fällen erst mit der auf die Annahme des Gu folgenden Mitternacht. Der Entwurf (vgl. § 74 [5]) l dagegen die Lieferfrist für die im Laufe des Vormitt aufgelieferten Güter um 12 Uhr mittags, für die nachmitt aufgelieferten Güter um Mitternacht beginnen.

b) Nach dem bisherigen § 75 (8) wird für jeden der den Lauf der Lieferfrist fallende Sonntage und gesetzlich Feiertage die Lieferfrist um je einen Tag verlänge Künftig (vgl. § 74 [8]) werden die in den Lauf der Lief frist fallenden Sonn- und Feiertage allgemein mitgezä nur bei nachmittags aufgeliefertem Frachtgut beginnt Lieferfrist einen Tag später, wenn der auf die Auflieferu des Gutes folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag ist.

c) Bisher (vgl. § 75 [9]) lief, wenn der letzte Tag Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag oder ein Werktag mittelbar vor einem Festtag ist, die Lieferfrist allgem erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten We tags ab. Künftig (vgl. § 74 [9]) gilt diese Bestimm nur für Frachtgut und nur dann, wenn der letzte Tag Lieferfrist ein Sonn- oder Feiertag (nicht ein Werk unmittelbar vor einem solchen Tag) ist.

Dagegen sind einem Bedürfnis entsprechend im E wurf die Gründe für das Ruhen der Lieferfrist gegenü dem bisherigen Recht vermehrt worden. Die Lieferfr ruht nämlich künftig (vgl. § 74 (7) e) und f) des E wurfs) auch für die Dauer der durch Abladen eines Üb gewichts erforderlichen Zeit und während des Aufentha der ohne Verschulden der Eisenbahn dadurch entstan ist, daß am Gut oder an der Verpackung Ausbesserun arbeiten vorgenommen oder vom Absender verladene S dungen um- oder zurecht geladen werden mußten.

Auch im Tierverkehr sind die Lieferfristen n Beginn und Dauer dem Stande der Vorkriegszeit sprechend wieder eingeführt worden.

7. Haftung für Überschreitung der Lieferfrist.

Der Entwurf hat die Rechtstellung der Verfrachter Reisenden gegenüber der bisherigen Fassung der E insofern verbessert, als die Eisenbahn sowohl im Gepä wie im Güterverkehr auch für den Fall, daß ein Scha nicht nachgewiesen wird, eine Entschädigung für Ü schreitung der Lieferfrist zu gewähren hat, wenn der sender (oder der Reisende) einen Lieferungswert (bis „Interesse an der Lieferung") angegeben hat. Die bisher Fassung der EVO. kennt eine Entschädigung für Lie fristüberschreitung bei nicht nachgewiesenem Scha überhaupt nicht. Die Höchstfrist für die Dauer der schädigungspflichtigen Zeit ist im Gepäckverkehr von Tagen auf zwei Wochen verlängert worden.

8. Lieferungswert.

Wie bereits in Ziff. 7 erwähnt, hat der Entwurf bisherigen Begriff des „Interesses an der Lieferung" „Lieferungswert" verdeutscht. Von der Möglichkeit, Interesse an der Lieferung anzugeben, ist bisher vonsei der Verfrachter wenig Gebrauch gemacht worden, da

sherige EVO. eine Erläuterung dieses Begriffs nicht ent-elt und es deshalb in Verkehrskreisen vielfach nicht be-nnt war, welche Rechtswirkungen die Angabe des In-eresses an der Lieferung hatte und welcher Zweck mit ihr rfolgt werden konnte. Es ist deshalb zu begrüßen, daß r Entwurf in dieser Beziehung eine Lücke des bisherigen echts ausfüllt und in § 89 (1) eine Begriffsbestim-ung des Lieferungswerts einführt, die den eferungswert als den Wert bezeichnet, den der Absender zw. der Reisende) der unversehrten und fristgemäßen eferung des Gutes (bzw. Reisegepäcks) beimißt. Diese ue Begriffsbestimmung bezweckt keine Änderung des sherigen Rechtszustandes.

9. Haftung für den Frachtzuschlag.

Die Haftung für den Frachtzuschlag ist neu geregelt rden. Während Art. 7 § 6 IÜG. davon ausgeht, daß der achtzuschlag auf dem Gut haftet, mithin die Zahlungs-licht des Empfängers in den Vordergrund treten läßt, ht § 60 (4) des Entwurfs von dem bisherigen Grundsatz s, daß in erster Linie der Absender zur Zahlung des achtzuschlags verpflichtet ist. Bei Einlösung des achtbriefs ist allerdings ebenso wie im bisherigen Recht ch nach dem Entwurf der Empfänger zur Zahlung des achtzuschlags verpflichtet, da dieser zu den von dem pfänger zu bezahlenden durch den Frachtvertrag be-ändeten Forderungen gehört. Dagegen ist das bisherige samtschuldverhältnis für die Haftung nach Einlösung s Frachtbriefs nicht beibehalten worden, da für unrich-e Frachtbriefangaben im allgemeinen nur der Absender ften soll, der den Frachtbrief ausgestellt hat. Die Haf-ng des Empfängers ist nur noch vorgesehen für den Fall, nn dieser die Erhebung des Frachtenzuschlags dadurch rursacht, daß er eine Voraussetzung für die Anwendung es ermäßigten Tarifs nicht erfüllt, z. B. wenn er ein t nicht zu dem vom Absender im Frachtbrief ange-benen Zweck verwendet. Denn hier liegt die Möglichkeit Erfüllung der Tarifbedingungen allein beim Empfänger, d es erscheint daher billig, daß dieser dann auch für Frachtzuschlag haftet, wenn er durch sein Verhalten e vom Absender gegebene Zweckbestimmung nicht erfüllt.

Nachprüfung des Inhalts der Sendung rch die Eisenbahn nach Ablieferung des Guts an den Empfänger.

An sich hat die Eisenbahn auch nach der bisherigen O. das Recht, den Inhalt der Sendung durch Öffnen der achtstücke jederzeit zu prüfen, jedoch nur solange sie s Gut in Gewahrsam hat. Von diesem Recht kann sie hrend dieser Zeit jedoch vielfach nicht Gebrauch machen, gewisse Güter, insbesondere diejenigen, die zur Aus-r über See bestimmt sind, außerordentlich kunstgerecht d in feste eisenbeschlagene Kisten verpackt sind und nur erheblichen Kosten und unter Betriebsstörungen aus-d wieder eingepackt werden können. Der Unterabsatz s bisherigen § 58 (1) gibt nun zwar der Eisenbahn das cht, auch nach der Ablieferung des Gutes eine Nachprüfung rzunehmen und hierbei auch die Vorlegung der Geschäfts-her zu verlangen. Diese Nachprüfung bezieht sich och nicht auf den Inhalt der Sendung, sondern nur auf, ob bei Gewährung von Frachtermäßigungen oder eren Vergünstigungen die zu erfüllenden Bedingungen ehalten worden sind, insbesondere ein Gut zu dem im achtbrief angegebenen Verwendungszweck verwendet rden ist. Zum Schutze der Eisenbahn und auch im In-teresse der Verkehrtreibenden (wegen der Vermeidung des Auspackens durch die Eisenbahn) erschien daher eine Aus-dehnung dieser Vorschrift auf die Nachprüfung des In-halts der Sendung geboten. Der österreichische Entwurf hat diese Erweiterung des Nachprüfungsrechts der Eisenbahn nicht vorgenommen.

11. Verjährung.

Die Bestimmungen über die Verjährung sind insofern grundsätzlich abgeändert worden, als sie sich in Über-einstimmung mit Art. 45 IÜG. nicht nur wie bisher auf die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung des Gutes oder wegen Über-schreitung der Lieferfrist beziehen, sowie auf alle An-sprüche aus dem Frachtvertrag, insbesondere auch auf die Ansprüche der Eisenbahn gegen die Verfrachter.

12. Geltendmachung gerichtlicher An-srüche gegen die Eisenbahn.

Künftig können in Übereinstimmung mit Art. 42 IÜG. Ansprüche im Wege der Klage auch dann gegen die Emp-fangsbahn gerichtet werden, wenn diese das Gut nicht er-halten hat. Das Recht zur Klageerhebung gegen die an-deren nach dem bisherigen § 10 (3) bereits zuständigen Bahnen besteht daneben unverändert fort.

13. Neu eingefügte ergänzende Bestimmungen.

Schließlich seien einige neue Bestimmungen erwähnt, die einem Bedürfnis entsprechend zur Ausfüllung von Lücken des bisherigen Rechts eingefügt worden sind. Sie beziehen sich auf die in der bisherigen EVO. im allgemeinen nicht geregelte Haftung der Eisenbahn außerhalb der eigentlichen Beförderungstätigkeit. So bestimmt § 63 (9) des Entwurfs, daß die Eisenbahn für das Anrollen der Stückgüter als Landfrachtführer im Sinne von §§ 425 bis 452 HGB. haftet, da diese Tätigkeit vor der Annahme des Frachtbriefs und damit vor dem Abschluß des eigentlichen Eisenbahnfrachtvertrags liegt. Anders verhält es sich bei der Zuführung der Stückgüter nach dem Hause oder der Geschäftsstelle des Empfängers nach der Beförderung durch die Eisenbahn. Diese Abrollung ge-schieht in Ausführung und im Rahmen des Eisenbahnfracht-vertrags. Der Entwurf bestimmt deshalb in § 77 (1), daß die Eisenbahn hierbei die Pflichten eines Frachtführers nach der EVO. hat. Für den Fall, daß die Eisenbahn Güter von anderen Verkehrsmitteln durch ihre Leute oder durch be-sondere von ihr bestellte Unternehmer unmittelbar auf die Eisenbahn umladen läßt, sollen ihr nach §§ 63 (12) und 75 (9) des Entwurfs die Pflichten eines Spediteurs ob-liegen. Diese Regelung entspricht der Sachlage, da die Um-ladung keine Beförderungstätigkeit ist. Dies gilt sowohl für die Umladung vor der Eisenbahnbeförderung (§ 63 [12]) wie für diejenige nach ihr (§ 75 [9]).

Ferner ist im § 82 (4) eine allgemeine Vorschrift neu aufgenommen worden, daß die Eisenbahn für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen hat, wenn sie nach den Vorschriften der EVO. oder des Tarifs ein Gut auf Lager nimmt. Diese Bestimmung verallgemeinert damit nur eine auch schon in § 81 (3) der bisherigen EVO. für einen Einzelfall getroffene Regelung.

Der Entwurf enthält noch eine Reihe von minderwich-tigen Abänderungen und Ergänzungen der bisherigen Be-stimmungen, deren Behandlung jedoch über den Rahmen dieser Ausführungen hinausgehen würde.

Der Entwurf bedarf noch der Begutachtung durch die Spitzenverbände der Wirtschaft und soll sodann mit dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats beraten werden. Nach Prüfung der Anträge dieser Körperschaften wird die endgültige Fassung des Entwurfs dem Reichsrat vorgelegt werden. Nach dessen Zustimmung erläßt d Reichsregierung die Eisenbahnverkehrsordnung, und es i zu erwarten, daß diese nach Umarbeitung der bisherig Ausführungsbestimmungen und Abfertigungsvorschrift am 1. Oktober 1928 zugleich mit den neuen IÜ. in Kraft tri

Der Gütertarif der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahndirektor Dr. **Spieß**, Berlin.

Vortrag, gehalten im 5. staatswissenschaftlichen Fortbildungskursus für obere Beamte zu Stettin am 28. September 1927.

(Schluß.)

Der deutsche Eisenbahngütertarif zerfällt in zwei Teile. Der Teil I enthält im wesentlichen die für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, also die EVO. und ihre Ausführungsbestimmungen. Der Teil II gibt Auskunft über die Beförderungspreise. Letzteres geschieht nicht in der Form, daß für jedes erdenkliche Gut, z. B. Fahrräder, Fahrradsättel, Fahrradräder, Fahrradspeichen, Fahrradlenkstangen, Fahrradschutzbleche usw. der ausgerechnete Satz von jeder erdenklichen Station, etwa von Stettin nach Aachen bis von Stettin nach Zerbst oder dergleichen ablesbar wäre. Wir haben an die 10 000 Eisenbahnstationen und unendlich viele Güter. Ein ohne jede Zusammenfassung arbeitender Tarif wäre daher unendlich. Vielmehr wird in unserem Tarife nach den verschiedenen Gesichtspunkten im Interesse der Vereinfachung, der Verkürzung (theoretisch gesprochen): der Systematisierung zusammengefaßt und zerlegt.

Zusammengefaßt ist unser Tarif insofern, als die Preise im Normal-Tarif nicht für einzeln benannte Stationen, sondern nur für unbenannte Entfernungen, für alle gleich weiten Entfernungen also zusammen, angegeben werden. Zerlegt wird im Tarif insofern, als die Entfernungen gesondert von dem Frachtpreise aufgezeigt werden. Es ist also im Tarife nirgends unmittelbar ablesbar die Fracht von Berlin nach Potsdam, sondern nur die Fracht für die Entfernungen in Kilometern. Will ich den Frachtbetrag Berlin—Potsdam ermitteln, so muß ich die Entfernung Berlin—Potsdam wissen. Sie beträgt 27 km. Dann schlage ich im Tarif die Fracht für 27 km nach und habe damit die Fracht Berlin—Potsdam. Da der Frachtinteressent im einzelnen Falle natürlich nicht wissen kann, wie weit die Entfernung von einer Station zur anderen (hier Potsdam—Berlin) ist, so muß außer dem Frachtsatzzeiger, der die Fracht für 27 km angibt, noch ein zweiter Nachschlagebehelf vorhanden sein, der die Entfernungen zwischen allen den 10 000 deutschen Stationen festzustellen gestattet. Hier wäre also mit Permutationsmöglichkeiten von 10 000 auf 10 000 zu rechnen: die Darstellung würde unendlich groß. Durch systematische Zusammenfassung ist auch hier die Darstellung auf einen erträglichen Umfang herabgemindert. Mit den technischen Einzelheiten der Lösung kann ich den Vortrag hier nicht beschweren. Um aber die Richtung, wie dabei vorgegangen wird, anzudeuten, sei hier nur kurz gesagt, daß man durch Zusammenfassung der jeweils hinter gewissen (Eisenbahn-) Knotenpunkten liegenden Stationen es erreicht hat, daß die Entfernungen aller hinter dem Knotenpunkt liegenden Stationen nur im Anschluß an die Knotenstation mit den übrigen Stationen berechnet werden. Das System im einzelnen indessen, wie man die für die einzelne Entfernungsrechnung in Frage kommende Knotenstation feststellt (die meisten Stationen werden ja an einer, von einer zu einer Knotenstation führenden Strecke liegen und deswegen für zwei Knote in Frage kommen) und das tariftechnische Rechenverfahre wie man die Gesamtentfernungen in Anstoßaddition an d Knotenentfernungen ermittelt, kann hier nicht entwicke werden. Daß aber bei der Entfernungsermittelung Zusamme fassungen erfolgen, mußte deswegen angeführt werden, we sonst unerfindlich bleibt, warum man überhaupt in d Tarifdarstellung den Frachtsatz und die Entfernung trenn Nur durch die Zwischenschaltung des besonderen En fernungsanzeigers wird die Zusammenfassung des riesige Gütertarifstoffes auf halbwegs handliche Form ermöglich — Der Umfang des Entfernungszeigers bleibt ohnedies gro genug. Allein für das Gebiet der ehemals preußisch hessischen Staatsbahnen besteht der Entfernungzeiger au 85 Heften, und die Größe der für die ganze Reichsbahn z bewältigenden Aufgabe sehen Sie daran, daß man hier übe haupt noch von den heute mehr als sieben Jahre zurück liegenden Zeiten der Staatsbahnen Preußen-Hessens spreche muß. In der ganzen Zeit seit dem 1. April 1920 bis heut ist es noch nicht gelungen, einen allgemeinen deutsche Entfernungsanzeiger zu schaffen. Vielmehr bestehen auße dem preußischen noch die Entfernungszeiger aller andere früheren Staatsbahnen, z. B. der badische, bayerische, säch sische, württembergische, und in dem Wechselverkehr vo einem Gebiet zum andern, wie z. B. für Entfernungen au einem Gebiete in das andere (Riesa—Berlin), bestehen auc die Übergangsverkehrs-Entfernungszeiger weiter, wie sie i der Einzelstaatsbahnzeit bestanden haben. Die Arbeit, die Anzeiger zusammenzufassen, ist enorm groß und sie wir noch einige Zeit dauern.

Also Zusammenfassung auf einzelne Knotenstatione und Zerlegung in Preis- und Entfernungsgrundlagen — d ist unser Tarif, Teil II, in seinen wesentlichsten Bestand teilen.

Der Unterschied zwischen Teil I und II ist übrigens nich nur sachlich, sondern, wie die Dinge heute liegen, auch noc historisch begründet (insofern, als der Teil I schon seit de 70er Jahren allen deutschen Eisenbahnen gemeinsam, d Teile II aber bei jedem Netze verschieden waren). Das mu hier wenigstens nachrichtlich angemerkt werden: denn au diesem historischen Gegensatz folgen auch grundsätzlich Unterschiede für die Tarifweiterbildung: Für den Teil liegt — im großen und ganzen (für gesetzliche Bestimmunge gilt es z. B. nicht) — die Vorbearbeitung und vorbereitend Beschlußfassung wie seit vierzig Jahren bei der Ständige Tarifkommission; der Teil II und damit sämtliche Ausnahm tarife werden in der reinen Verwaltungsinstanz, d. h. durc die örtlich oder sachlich zuständigen Reichsbahndirektione vorbereitet und auf dieser Grundlage ohne weiteres zur En scheidung durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

schaftlich der Aufsichtsbefugnisse der Reichsregierung gebracht.

Damit wurde schon kurz gestreift die große materielle Verscheidung, die (neben der formellen in Teil I und II) den deutschen Tarif charakteristisch ist: Der Gegenz zwischen Normaltarif und Ausnahmetarif. — Nach § 6 EVO. sind — wie wir sahen — die fe für jedermann gleichmäßig anzuwenden, und Preisinstigungen gegenüber den Tarifen sind verboten und tig. Immerhin können die Tarife, sofern sie gehörig ffentlicht und für jedermann in derselben Weise andt werden, durchaus individuell nach den jeweiligen chen, wirtschaftlichen oder politischen Bedürfnissen get werden. Es ergibt sich also als grundsätzlicher Gegenzwischen Normaltarif und Ausnahmetarif: Allgemeiner Individualtarif.

Dieser Grundsatz ist festzuhalten; aber er wird nur ig verstanden, wenn man den Begriff: Individualtarif r weit faßt, ihn auf alle Individualisierungsmöglichn bezieht. Insbesondere kann beim Ausnahmetarif nicht geographisch, sondern auch nach Gütern und auch geohisch und nach Gütern - nach Beförderungsarten und gen, kurz nach jeder logisch denkbaren Art individuert werden. Bei Individualisierung nur nach Güterart sonst völliger Normaltarifbehandlung) kommt der Ausnetarif sehr nahe an den Normaltarif heran; so nahe, daß richtig verstanden) mit Recht gesagt wird, die Grenzen chen Normaltarif und Ausnahmetarif seien bei diesen nannten „allgemeinen Ausnahmetarifen" (für Holz, ne, Kohlen usw.) verwischt. Denn auch im Normaltarif n wir ja eine weitgehende Unterscheidung, sogenannte sifikation der Güter nach ihrer Art.

Auch im Normaltarif werden nicht alle Güter zum selben se befördert, sondern wir haben — abgesehen von der erscheidung zwischen Eilgut und Frachtgut — im Stückerkehr zwei und im Wagenladungsverkehr sechs oder rdings sogar sieben Klassen, bezeichnet mit den Buchn A, B, C, D, Dᵤ, E und F, deren Preise, wenn man Klasse A mit 95 Punkten ansetzt, bis auf 26 Punkte, bis beinahe auf den vierten Teil von A heruntergehen. Güter werden im allgemeinen nach dem Wertprinzip iese Klassen eingereiht. Daneben kommen auch noch isse Erwägungen mit Rücksicht auf die entstehenden stkosten in Betracht, aber bis zu einem sehr wesentn Grade ist unser Normaltarif doch ein Werttarif. dem Kriege z. B., wo wir nur vier Klassen hatten, len in der niedrigsten Klasse (Spezialtarif III) im allinen nur Güter bis 100 RM Wert, im Spezialtarif II r bis 200 RM Wert, im Spezialtarif I Güter bis 300 RM und in der teuersten, der allgemeinen Wagenladungsse Güter von höherem Werte gefahren. Ähnliche ndsätze bilden sich auch jetzt wieder aus. Bei den ngütern kann man heute vielleicht die Preisgrenzen Güter der Klasse A über 300 RM, für B von 70–300 RM, C von 30–70 RM, für D von 12–30 RM, für E unter M, für F unter 3 RM ansetzen. Aber das gilt nur sehr roximativ (zumal auch die Preise schwanken), und ein rt „konstruiertes" Wertsystem hat natürlich seine wächen. Die Güter werden nur nach dem einen Gesichtspunkte des Wertes klassifiziert und charakterisiert; ssen gibt es vielfach andere wichtigere Einteilungschtspunkte, vor allem den der wirtschaftlichen Beung eines Gutes und je nach der Lage des Falles und Güter drängen diese dann auch das Wertmoment mehr oder weniger in den Hintergrund. Das einleuchtendste Beispiel ist hier die Kohle.

Die Kohle ist das absolut unentbehrliche Gut für jeden Industriellen, aber auch für jeden Kulturbetrieb in der Lebenshaltung. Die Kohle lediglich nach ihrem Marktwerte zu bemessen, würde bedeuten, volkswirtschaftlich schweres Unrecht tun. Es kommt weiter hinzu, daß die Kohle in ungeheuersten Quantitäten — ein Drittel unserer ganzen Transportmengen sind Kohlen — befördert wird. Kohle mußte daher „individualisiert" werden. Man machte schon früh in preußischer Zeit für sie einen „Ausnahmetarif", der aber gleichmäßig von allen Gewinnungs-, nach allen Stationen Deutschlands galt und damit nach seinem geographischen Charakter sich zwar nicht als Normaltarif, aber als „allgemeiner Ausnahmetarif" kennzeichnete. Ähnliche allgemeine Ausnahmetarife gab und gibt es für Holz, Erze, Steine; es waren dabei die gleichen Gesichtspunkte, wie eben für die Kohle angeführt, im wesentlichen maßgebend.

Die Frage liegt nahe: Warum werden diese allgemeinen Ausnahmetarife nicht in den Normalgütertarif eingereiht? — Die Antwort hierauf ist der Hinweis auf die auch bei diesen Tarifen vorliegende Individualisierung auf ein ganz bestimmtes Gut. Während die Klassen des Normaltarifes — entsprechend dem Wortbegriff: Klassen — immer Sammelbecken für eine große Zahl von Gütern sind, sind die allgemeinen Ausnahmetarife eben doch nur auf die Voraussetzungen und die Möglichkeiten, die das betreffende einzelne Gut bietet, zugeschnitten und daher auf andere Güter nicht ausdehnbar. Erst wenn in der weiteren Ausgestaltung — durch Aufnahme verschiedener Güter z. B. — die allgemeinen Ausnahmetarife ihren Charakter als Individualtarif verlieren, werden sie früher oder später in der Tat in eine Klasse des Normaltarifs ausmünden. So ist es mit dem früheren Rohstoffausnahmetarif gegangen, so ist es mit dem Kalktarif gegangen und so wird es sich bei gleichartiger Entwicklung immer wiederholen. Der Rohstofftarif ist die jetzige Klasse F geworden; der Holztarif wird sich zu der neuen Klasse Dᵤ auswachsen usw.

Es handelt sich bei alledem nicht nur um ein Spiel mit Worten; sondern die Festhaltung der Sonderart: Allgemeiner Ausnahmetarif gegenüber dem Normaltarif ist zwingende Notwendigkeit; der Normaltarif hat die Taxierung aller Güter von den höchst- bis zu den mindestwertigen in ein festes System gebracht, und zwar für alle Entfernungen. Die Frachten der Klasse A müssen auf alle Entfernungen teurer sein als diejenigen der Klasse B, C muß immer billiger sein als B. Die Klassen des Normaltarifs dürfen sich, wenn anders nicht der Tarif seinen Sinn verlieren würde, nirgend überschneiden, und folgeweise werden heute alle Klassen auf alle Entfernungen proportional gleichmäßig behandelt, insbesondere gestaffelt. Die Staffelung des Normaltarifs ist in mathematisch formelmäßiger Weise für alle Güter gleichmäßig durchgeführt. Volkswirtschaftlich führt das nicht restlos zu befriedigenden Lösungen. Denn angesichts des ganz verschiedenen Wertes und geographischen Vorkommens in Deutschland ist die Transportfähigkeit und -würdigkeit und dementsprechend auch die durchschnittliche Transportlänge der einzelnen Güter in den verschiedenen Klassen durchaus verschieden. Dem kann der Normaltarif, der nun einmal zur Systematik und damit zur Schablonisierung gezwungen ist, nicht Rechnung tragen. Das Korrektiv gegenüber den hieraus erwachsenden Gefahren wird für verkehrswichtige Güter im allgemeinen Ausnahmetarif gefunden. Und so haben denn

namentlich der Kohlenausnahmetarif, aber auch andere Tarife, z. B. der Steinausnahmetarif durchaus individuelle vom Normaltarif abweichende Staffeln.

Wenn aber, verglichen mit diesen Ausnahmetarifen, der Normaltarif auch verhältnismäßig starr und formalistisch erscheint, so enthält er andererseits doch in der auf die verschiedenen Entfernungen verschiedenen Bewertung des Kilometers Beförderungsleistung, ein Element der Individualisierung, wie es der zum größten Teil streng kilometrische, d. h. jedes Kilometer geleisteter Beförderung auf alle Entfernungen gleichmäßig berechnende Vorkriegstarif grundsätzlich nicht kannte. Die Deutsche Reichsbahn ist damit aber nur der in allen anderen großen Eisenbahnländern bereits von jeher üblichen Form der Normaltarifierung gefolgt. Wenn die Staffelung im Normaltarif bis zum Weltkrieg in Deutschland hatte entbehrt werden müssen, so beruhte das auf den kleinen Länderbahnsystemen, die zu einer Staffelung keinen Raum boten und die Opfer einer Staffelabsenkung im gesamtdeutschen Wechselverkehr auf die weiten Entfernungen auch gar nicht hätten tragen können. — Ob übrigens Preußen auf die Dauer namentlich in seinen langen Ostwest-Entfernungen die Staffelung hätte entbehren können oder nicht noch mindestens zu weitgehenden Ausnahmetarifmaßnahmen mit starker Staffelung gezwungen gewesen wäre, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls war der preußische Gütertarif bei Kriegsausbruch in seiner Tarifsystematik noch lange nicht so völlig zur Ruhe gekommen, wie das heute bei rückwärtiger Betrachtungsweise leicht erscheint. Wenig mehr als ein Jahrzehnt vor dem Kriege war das preußische Tarifsystem aus den einzelnen Direktionstarifen zu vier geographisch von Ost nach West hintereinander gelagerten Gruppentarifen, schließlich dann auch zum Einheitstarife für die ganze Monarchie zusammengewachsen; aber die letzten Reste der früheren partikularistisch bedingten preußischen Einzelnetze-Politik waren auch 1914 noch nicht überwunden. Noch galt z. B. eine im landwirtschaftlichen Pommern sicher heute noch nicht ganz vergessene verschiedene Tarifierung für Pferde im Osten und Westen Preußens. Eine größerpreußische Tarifpolitik hatte 1914 noch Aufgaben vor sich, und, schon um die binnenwirtschaftliche Verflechtung zu verstärken, hätte bei einem Gebiete von der Größe Preußens der Gedanke des Staffeltarifes früher oder später doch wohl marschieren müssen, zumal die staffelmäßige Tarifabsenkung auch in der Ökonomie der Bahn selbst begründet ist. Der Satz, daß die Transportkosten für die Transporte auf weite Entfernungen eine fallende Tendenz, bezogen auf die kilometrische Einheit, aufweisen, braucht, als grundsätzlich bekannt, in diesem Kreise nicht vertieft zu werden. Nicht einmal der von Binnenschiffahrtsseite oft aufgestellte Satz: Der Eisenbahntransport auf nahe Entfernungen könne absolut jedenfalls nicht höhere Selbstkosten verursachen, als der Transport auf weitere Entfernungen, ist ohne Einschränkung richtig. So sicher es mit größerem Kräfteverlust verbunden ist, das scharf galoppierende Pferd plötzlich aus schnellster Gangart anzureißen und zum Stehen zu bringen, als es gemächlich austraben zu lassen, so sicher es teurer ist, das mit 70 km Geschwindigkeit fahrende Auto abzubremsen als es auslaufen zu lassen — so sicher kann auch der vorzeitig abgebrochene Eisenbahntransport sich unter Umständen absolut teurer stellen, als die in normaler Bahn bis zur betriebs- und verkehrstechnisch gegebenen Endstation durchgeführte Beförderung. Betrachtet man die Wirtschaftlichkeit des einzelnen Eisenbahnwagens während einer ganzen Betri periode, so ist das für ein wirtschaftlich möglichst günsti Ergebnis entscheidende Problem: die Zeit des Stillag des Wagen zur Zeit seiner Benutzung in ein möglic günstiges Verhältnis zu bringen. Die Selbstkosten ei Transportes beschränken sich nicht auf die Leistung Zeit des Transportes selbst, sondern sie beginnen mit Bereitstellung des Wagens zum Transport und sie en erst mit der Bereitstellung zum nächsten Transpo Schon hieraus ergibt sich, daß eine die alsbaldige weit Verwendung des Wagens erleichternde Typisierung Verkehrs auf einzelne große Zentralpunkte und eine Tr portleistung auf möglichst große Entfernungen für Reichsbahn anzustreben ist. Diesem Ziele aber dient k anderer Tarif besser als der Staffeltarif, und damit privatwirtschaftlich der Staffeltarif gerechtfertigt.

Kommen hinzu die volkswirtschaftlichen Vorteile Staffeltarifes. Zweck jedes Verkehrsunternehmens ist Überwindung des Begriffs Entfernung. Der den E fernungsbegriff unverhältnismäßig, nämlich über das w liche Wachstum der Entfernung hinaus verminderte Staf tarif m u ß das verkehrspolitisch beste Instrument zu die Zwecke sein. Zum Trotz aller in einer — noch nicht geschlossenen — Übergangszeit zu beklagenden, durch Staffeltarif vielleicht stellenweise mit begünstigten Sta ortsverschiebungen wird der Staffeltarif daher als vo wirtschaftlicher Segen zu begrüßen und zu erhalten s — Die vielfach aufgeführten praktischen Gründe für se Einführung: Einschnürung der deutschen Grenzen mit weiterter Notwendigkeit der Verkehrserleichterungen n Randgebieten, Nivellierung auch der übrigen Produkti faktoren, inbesondere Löhne in ganz Deutschland u bleiben als vielfach schon vorgetragen hier bewußt bei Se

Wir sehen: auch der Normaltarif hat heute sich in ei Beziehung, nämlich bezüglich der Entfernungen indivi alisiert und insofern etwas von der prinzipiellen Natur Ausnahmetarife angenommen. Man hat denn auch ges Der Normaltarif sei heute als Staffeltarif der größte A nahmetarif — und auch hierin wieder einen Beleg funden, daß die Grenzen zwischen Normaltarif und A nahmetarif sich verwischen; aber das ist nun wirklich ein Spiel mit Worten. Nach wie vor besteht, wenn auch etwas freierer Form als vor dem Kriege, der Normalta als der, im Regelfalle die Frachtpreisbedingungen Sätze aufzeigende Tarif; wie wenig er als Ausnahmeta anzusprechen ist, erweist praktisch nichts klarer, als allgemein empfundene Tatsache, daß wir und die deuts Volkswirtschaft heute neben ihm die Ausnahmetarife rei Blutes nötiger haben als je zuvor.

Wie dringend das Bedürfnis nach Ausnahmetarifen wird am besten dadurch belegt, daß die Zahlen der be deren Ausnahmetarife genannt werden, die allein für Güter der großen allgemeinen Ausnahmetarife, also Kohle, Erze, Holz und Steine neben jenen großen all meinen Ausnahmetarifen bestehen. Es sind für Kohlen für Erze 9, für Holz 18, für Steine 14 Tarife. Alle di besonderen Ausnahmetarife sind fast rein aus volksw schaftlichen Erwägungen heraus geschaffen. Die größ unter ihnen, die Küstenkohlentarife, sind z. B. vorzüg in Bekämpfung des Wettbewerbs der englischen Kohle gestellt.

Bei diesen letztgenannten Küstenkohlen-Tarifen hat die Reichsbahn zu derartigen Ermäßigungen entschlie müssen, daß sie diese Reduktionen auf ihr eigenes Ris nicht mehr nehmen konnte, zumal noch politische

gungen besonderer Art hinzukamen. Man hat deshalb so ebenso wie viele andere stark ermäßigte Ausnahmeife auf Mindestmengen abgestellt; d. h. die Frachtsätze ser Tarife werden nur gewährt, wenn mindestens eine große Menge Kohlen gefahren wird, daß die Reichsbahn den — gegen bisher mehr — beförderten Quantitäten en gewissen Ausgleich für das findet, was sie an der he des Preises geopfert hat. Die Reichsbahn ist wegen ser Tarife mit Mindestmengenklauseln stark angegriffen rden. Aber man kann wohl sagen, daß die Bedenken gen der Mengenklausel im gegenwärtigen Zeitpunkt on ebenso einer besseren Einsicht weichen, wie dies im igen Jahr z. B. hinsichtlich der Durchfuhrtarife, von ien noch zu sprechen sein wird, geschehen ist.

Die Mindestmengenklausel ist keine Erfindung Reichsbahn. Wenn sie vor dem Kriege nur in viel beeidenerem Umfange als heute angewandt worden ist, so r das damals eben in dem Charakter der deutschen hnen als reiner Staatsbahnen begründet, die ein wirkı eigenes finanzielles Risiko bei ihren Tarifmaßnahmen nsowenig wie bei ihren anderen volkswirtschaftlichen ßnahmen kannten. Tat eine Staatsbahn einmal etwas zu ! an Tarifermäßigungen, so war eben am Ende des tsjahres ein entsprechend ungünstigeres Ergebnis vom anzminister im Gesamthaushalt in Rechnung zu stellen. Bahn als solche aber wurde hierdurch nicht berührt. Die Reichsbahn muß für ihre Ausfälle selbst aufkommen l zweifellos erwächst ihr umgekehrt hieraus auch das cht, jedem bei ihr wegen Tarifermäßigung vorsprechenden tenten zu sagen: Du versicherst mich, es bedürfe nur der ietenen Tarifermäßigung, um einen Neuverkehr in Gang bringen, der mich im Endeffekt für alle meine Tariffuktionen finanziell schadlos halte. Ich bin unter solchen ıständen bereit, den Tarif zu machen. Aber zur Garantie ner Behauptung, es würde sich der in Aussicht gestellte ie Verkehr entwickeln, knüpfe ich an den Tarif die Beıgung, daß entsprechend deinen Angaben eine bestimmte nge von so und soviel Tonnen auf den Tarif zur Verchtung gelangt, ansonst ich den Tarif nicht zur Verzung stelle. — Die Berechtigung solchen Vorgehens wird n in all den Fällen wo der Versender den Verkehr zu cken und zu bestimmen in der Lage ist, nicht bestreiten nnen. Es ist auch nur teilweise richtig, wenn der soeben izzierten Begründung gegenüber von sehr ernst zu nehnder Seite gesagt worden ist, jedes kaufmännische Unnehmen trage selbst sein eigenes Risiko; die Reichsbahn nne keine Ausnahme machen und sie dürfe sich nicht auf derer Leute Rücken gegen das Risiko ihrer Tarifmaßhmen sichern. — Einmal will die Reichsbahn durch die ngenklausel doch nur die Ernsthaftigkeit des ihr Verherten sicherstellen; und es ist schließlich doch nur recht d billig, daß jeder gehalten wird, bei seinem Worte zu hen. Vor allem aber: die Mindestmengenausel ist gar keine volle Risikosicheıng. Gesetzt, der um den neuen Ausnahmetarif vorllig werdende Petent weiß genau, schon bevor er den rif erhält, daß der von ihm in Aussicht gestellte Mehrrkehr totsicher nach Lage der Dinge in Gang kommen ıß, ganz gleichgültig, ob der Tarif von der Reichsbahn geben wird oder nicht; wie steht dann die Sache für die ichsbahn? — Tatsächlich doch so, daß — wenn die ichsbahn sich auf Grund der Anführungen des Petenten einem Ausnahmetarif mit Mengenklauseln verstanden — die Reichsbahn kraft des Mindestmengenrifs gar nichts gewonnen, sondern an dem ganzen Verkehr, der nun auf Mindestmengentarif läuft, die Differenz zwischen Normaltarif und Mindestmengentarif noch verloren hat. Denn die Ermäßigung war gar nicht nötig. Auch ohne sie wäre der Verkehr gelaufen.

Gegen das letztgeschilderte Risiko — der Jurist denkt an die sehr ähnlich, aber nicht ganz gleich liegende Unterscheidung zwischen damnum emergens und lucrum cessans — schützt der Mengentarif nicht. Der Mengentarif bedeutet daher höchstens eine teilweise Verlagerung des Risikos; und daß diese bei der (heute übrigens in ganz Europa geübten) Form des Mindestmengentarifes nicht unberechtigt ist, dürfte aus dem oben Gesagten sich ergeben.

Die volkswirtschaftlichen Ausnahmetarife beschränken sich natürlich nicht auf die bisher angeführten Güter Kohle, Holz, Steine, Erze, sondern sie begreifen vor allem auch noch die anderen Massengüter — Düngemittel, Kali, aber auch Salze — ganz allgemein und schließlich auch sehr viele wertvollere Güter ein. Die letzteren zwar meist nur bei besonderen Umständen. Man denke vor allem an die Seehafen-, an die Binnenumschlag-, an die Ausfuhrtarife über die trockene Grenze.

Über die Seehafentarife kann an dieser Stelle, in Deutschlands größtem Ostseehafen, am kürzesten gesprochen werden. Ihre Bedeutung und ihr Sinn und Zweck sind ohne weiteres verständlich und weltbekannt. Um so unverständlicher ist die Forderung bedeutender rheinischer Kreise auf ihre Übertragung an die Rheinhäfen in Form von Binnenumschlagstarifen. Man kann doch nur Deutschlands Seegeltung wünschen oder nicht wünschen. Derjenige aber, der für einen Platz am Rhein Seehafentarife wünscht, kann unmöglich übersehen, daß er damit im selben Atem mit der Hebung des Rheinplatzes die Hebung Rotterdams und Antwerpens, mit anderen Worten die entsprechende Schädigung Bremens, Hamburgs, Emdens, Stettins verlangt; denn es handelt sich doch hier, wie leider auch so vielfach anderswo, nur um ein Zerren an der für alle Häfen zurzeit nun einmal zu knappen Verkehrsdecke Europas. Jede Tonne Überseegut, die über den Rhein nach oder von Rotterdam läuft, geht doch deutschen Häfen verloren. Und wenn der betriebs- und wirtschaftstechnische Gedanke des Staffeltarifs richtig ist — und das bestreitet in der deutschen und internationalen Eisenbahnwissenschaft, soweit zu gehen, grundsätzlich kein Mensch! — und auf weite Entfernungen zu ungleich viel niedrigeren Selbstkosten gefahren wird als auf Nahentfernungen, so kann eben in den Seehafentarifen, deren Ermäßigungen erst hinter einer Grenze von 100—150 km (für die die normale Fracht berechnet wird) beginnen, auf die weiteren 500, 600 oder 800 km proportional eine Ermäßigung gegeben werden, die in dem gegebenenfalls in Frage kommenden engen Umkreis der Rheinhäfen so gut wie nichts an Preisreduktion bedeuten würde.

Im übrigen muß, schon um unerfüllbare Hoffnungen und Ansprüche auf das richtige Maß zurückzuschrauben, doch betont werden, daß Maß und Richtung der Seehafentarife nicht allein durch die Reichsbahn selbst, sondern durch die Konkurrenzverhältnisse bestimmt werden. Zu ihrem allergrößten Teile sind die Seehafentarife ja nicht willkürliche Tarifmaßnahmen zugunsten der Seehäfen, sondern durch die Konkurrenz von Antwerpen, Rotterdam, Danzig, Gdingen, Triest und Genua erzwungene Maßregeln. Alle diese Häfen bewerben sich um das mitteleuropäische, insbesondere das deutsche Ein- und Ausfuhrgut. Die Güter würden über trockenen oder nassen Weg allesamt über den nächsten Seehafen aus Deutschland hinaus-

laufen, so daß die Reichsbahn aus diesen Transporten alle Male nur das Minimum an Fracht erhielte, wenn nicht die Seehafentarife nach Möglichkeit das Gut in der Richtung des deutschen Seehafens festhielten. Nach dem Gesetz von den fallenden Selbstkosten auf weite Entfernungen ist die durch die Seehafentarife erzielte Verlängerung des deutschen Bahnweges unzweifelhaft für die Reichsbahn vorteilhaft. Aber selbst wenn sie nicht vorteilhaft wäre, würde die Reichsbahn aus dem deutschen volkswirtschaftlichen Interesse heraus in der Richtung ihrer bisherigen Politik festgehalten werden.

Sind die Seehafentarife vielfach Konkurrenztarife, so sind es die Durchfuhrtarife stets. Sie sind daher überwiegend vom privatwirtschaftlichen Standpunkt der Reichsbahn diktiert: volkswirtschaftlich wertvoll sind indessen auch sie insofern, als sie, indem sie zur Mehrung der Einnahmen der Reichsbahn beitragen, zur Minderung der auf die übrigen deutschen Reichsbahntransporte umzulegenden Dawes-Lasten beisteuern.

Die Durchfuhrtarife werden ohne Rücksicht auf den eigenen Tarif schlechthin in der Höhe festgesetzt, in der der Frachtinteressent über fremde Eisenbahnwege das gleiche Ziel erreichen kann, das auch für den deutschen Transportweg in Frage kommt. Man denke an den Verkehr Wien—Paris. Die Transporte können über die Arlbergbahn und die Schweiz, sie können aber auch über Deutschland, z. B. Salzburg—Kehl laufen. Ist der Weg über die Schweiz der billigere, so übernimmt der deutsche Durchfuhrtarif die Höhe dieser österreichisch-schweizerischen Fracht, sofern dabei ein Mindestfrachtaufkommen in Höhe der Selbstkosten für die Deutsche Reichsbahn gewahrt bleibt. Der Durchfuhrtarif kann dabei zu dem Ergebnis führen, daß die (Durchfuhr-)Fracht von Salzburg nach Kehl unter Umständen billiger ist als die deutsche (innertarifliche) Fracht von München nach Kehl. Mitte vorigen Jahres waren hieraus lebhafte Beschwerden vor allem von Industrie- und politischen Organen hergeleitet worden, weil durch diese Durchfuhrtarife, die von hinterlegenen ausländischen Plätzen billigere Frachten gewährten, vorgelegene deutsche Industrien und Plätze benachteiligt würden, da diese mit höheren Frachten auf der Reichsbahn zu rechnen hätten. — Die Argumentation war irrig, und dies ist zwischenzeitlich auch erkannt worden. Denn wenn heute der Durchfuhrtarif zum Beispiel ab Salzburg aufgehoben würde, würde für den Münchener Interessenten in dem oben angenommenen Beispiel die Lage in nichts Wesentlichem sich ändern. Sein österreichischer Konkurrent würde jetzt einfach wieder über den Arlberg abfertigen; gebessert aber wäre nichts; geschädigt wäre durch die billige Frachtenlage über den Arlberg jetzt außer dem Münchener Verfrachter nun auch noch Deutsche Reichsbahn; denn sie verlöre ihre Transpo aus Österreich an den Arlberg-Schweizer Weg. Die soe gegebene Argumentation bringt freilich dem deutse Frachtinteressenten materiell nur schwachen Trost wenn heute besonders auch Stettin unter dieser Lo manchmal seufzt (zum Beispiel Hamburg gegenüber, aus den Konkurrenzkalkulationen über die tschechis Elbe unter Umständen besonders billige Konkurrenzta erwachsen), so ist doch vielleicht andererseits auch Zeit nicht mehr fern, in der gerade Stettin als besonde deutscher Exponent in der Konkurrenzkampfpolitik Reichsbahn aus anderer Einstellung heraus zu geste ger Aufgaben herangezogen werden wird.

Die Wettbewerbslage hat sich für die Eisenb. ja überhaupt enorm erschwert. Da hier nach Möglichk nur Neues gesagt oder wenigstens neue Auffassungen geben werden sollten, soll über Binnenschiffahrt, Kr wagen, Luft im einzelnen hier nicht gesprochen wer Vom neuen Flugeisenbahnverkehr war ja auch letzthin anderen Stellen genug zu lesen. Auf den Eisenbahnkr wagenverkehr weisen eine Unzahl von Plakaten, vor al auf dem Bahnhofsgebiet, hin. Auch mit der Binnensch fahrt suchen wir, wo es sich ermöglichen läßt (wie e auf der Oder im Erzverkehr), schiedlich-friedlich zus menzuarbeiten. Die Diskussion, die über all diese Pun lautestens im Gange ist und deren Fortsetzung den gesteckten Rahmen sprengen würde, lehrt grundsätzl nur das eine schon oben einmal Angedeutete: Die Zeit in denen (juristisch allemal ungenau, praktisch aber einem gewissen Rechte) von einem Transportmonopol Reichsbahn gesprochen werden konnte, sind unwiederbri lich dahin. Im Personen-, Stückgut-, hochwertigen Massengütervekehr muß sich die Reichsbahn mit anse lichen Wettbewerbern messen, und gegenüber ihnen all wie auch gegenüber überhaupt allen gewerblichen landwirtschaftlichen Unternehmen in Deutschland, ist Deutsche Reichsbahn mit mehr als zwei Fünfteln der jä lichen deutschen Gesamtreparationslast vorbelastet. So v seitig abwägend das Sachverständigen-Gutachten der wes-Kommission sonst war, den nach dem Kriege üb raschend schnell über uns gekommenen Zusammenbru des Eisenbahntransportmonopols hat es nicht in Rechn gestellt. Kein Mensch kann sich wundern, wenn rebus stantibus auch wir von der Reichsbahn unter Umstän unserer Haut uns wehren. Nehmen sie die feste Versic rung mit, daß diese Abwehr nie auf dem Rücken der de schen Volkswirtschaft, sondern gerade in deren Dien nämlich in der Form des Angebots billiger Frachten s abspielen wird.

Bücherschau.

— **Numerische Infinitesimalrechnung.** Von Dr. Martin Lindow, Privatdozent an der Universität Münster i. W. Mit 17 Abbildungen. Berlin und Bonn 1928. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung. VIII, 176 S. Preis geh. 15 RM.

Bei der Behandlung mathematischer, physikalischer oder technischer Probleme treten oft Integrale oder Differentialgleichungen auf, die sich nicht in geschlossener Form lösen lassen; auch unter diesen Umständen kann man noch weiter arbeiten, wenn nur die vorkommenden Funktionen numerisch gegeben sind, sei es auch nur durch eine empirisch gefundene Tabelle. Die Astronomie, deren Rechnungsgenauigkeit ja sprichwörtlich ist, hat hierfür besondere Verfahren entwickelt. Der Verfasser will in dem vorliegenden Bu sie aus ihrer Verbindung mit Sonderproblemen, z. B. Störungstheorie, lösen und weitere Kreise mit ihrer all meinen Verwendbarkeit aufmerksam machen. Die Hauptabschnitte behandeln Interpolationsrechnung, nur rische Differentiation und Integration und numerische handlung der Differentialgleichungen mit besonderer rücksichtigung des Dreikörperproblems. Den Schluß bil eine ausführliche Zusammenstellung der benutzten Form und von daraus entwickelten Tabellen. Die klare Darstellu des ganzen Sondergebietes, verbunden mit einer gro Anzahl völlig durchgerechneter Beispiele machen das ausgestattete Werk zu einem wertvollen Handbuch praktischen Analysis, das vor allem auch dem rechnend Ingenieur hochwillkommen sein wird. Sch

Exzellenz Rüdlin †.

Am 3. Februar d. J. verschied in Berlin-Dahlem, seinem ohnort, der Wirkliche Geheime Rat Staatssekretär a. D. tto Rüdlin in fast vollendetem 67. Lebensjahre. Diese achricht hat unter der großen Zahl der Freunde und Bekannten des Verstorbenen tiefste Bewegung und Trauer ervorgerufen, ist doch mit Exzellenz Rüdlin ein Mann von ns geschieden, der als Beamter wie als Mensch von allen leich hoch geschätzt und verehrt worden ist.

Die große Befähigung von Exzellenz Rüdlin, seine frische rbeitskraft und sein klares, reifes Urteil, das immer das ichtige traf, ließen ihn besonders geeignet erscheinen, um rascher Laufbahn in die höheren und höchsten Stellen des amten zu gelangen. Am 15. Februar 1889 als Gerichts-sessor in den Preußischen Staatseisenbahn-ienst eingetreten, hatte er in den ersten Jahren seiner ätigkeit Gelegenheit, bei den Di-ktionen Bromberg, Altona, fer-er als Mitglied des Betriebsamtes amburg und als Mitglied der Di-ktion Breslau sich in den ver-hiedensten Gebieten des Eisen-hnwesens zu bewähren. Insbe-ndere waren es Verkehrs- und arifsachen, die zu seinem Arbeits-ebiet gehörten. Seine hierbei be-ährte Umsicht und Tatkraft so-ie sein klarer Blick in allen chwierigen Fragen lenkten bald ie Aufmerksamkeit seiner vorge-etzten Behörde auf ihn, die ihn m 1. April 1904 als Referen-en in die Eisenbahnabteilungen es Preußischen Ministeriums der ffentlichen Arbeiten einberief. ereits am 14. Juli 1904 in diesem linisterium zum vortragen-en Rat ernannt, gehörten hier ornehmlich zu seinem Referat ie Bearbeitung von Arbeiterange-egenheiten und die Frage der so-ialen Fürsorge, die damals mehr und mehr an Wichtigkeit ewann und in den Vordergrund der geschäftlichen Behandlung trat. Auch auf Organisations-, Tarif- und Verkehrssachen erstreckte sich seine umfangreiche Tätigkeit. Nach sechsjährigem, überaus erfolgreichem Dienst im Ministerium wurde er am 4. September 1910 zum Präsiden-en der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin ernannt. Sieben ahre hat Exzellenz Rüdlin dies schwierige und verant-ortungsvolle Amt mit sicherer, geschickter und kräftiger and geführt. Sein gerechter Sinn und seine menschen-reundliche Art auch im dienstlichen Verkehr schufen ihm ald das volle Vertrauen der Beamten- und Arbeiterschaft. Die Beherrschung aller einschlägigen Fragen und seine ebenswürdige, angenehme Art im Umgang verschafften hm nicht nur im Verkehr mit den übrigen — auch aus-ndischen — Eisenbahnverwaltungen, sondern auch in den Verhandlungen mit Behörden und Publikum Vertrauen und ine geachtete Stellung. Ganz besonders traten seine glän-enden Eigenschaften als Verhandlungsleiter zutage in en Sitzungen, die er als Präsident der Reichsbahndirektion Berlin in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der ständigen Tarifkommission und der Geschäfts-ührenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu leiten hatte. Mit außerordentlichem Geschick wußte er diese Verhandlungen zu führen, und seine große Fähigkeit, auszugleichen und Verständigung herbeizuführen, offenbarten sich besonders bei den oft mühevollen und schwierigen Verhandlungen der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten. Die Fortentwicklung des Tarifwesens während dieser Zeit erhielt durch Exzellenz Rüdlin eine wesentliche Förderung. Nicht minder gering sind seine Verdienste um den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und unvergeßlich wird allen Teilnehmern seine hervorragende Leitung der Tagung sein, die der Verein im September 1912 in Stuttgart abhielt.

Es würde zu weit führen, hier im einzelnen die Verdienste aufzuzählen, die Exzellenz Rüdlin sich als Präsident der Eisenbahndirektion Berlin erwarb. Erinnert soll nur werden an seine fördernde Tätigkeit der großen Neu- und Umbauten in diesem Bezirk sowie an sein wirksames Eingreifen in die schwierigen Betriebs- und Verkehrsfragen. In besonderem Maße kam seine große Befähigung in diesen Verwaltungszweigen während der Mobilmachungs- und der Kriegszeit zur Geltung, in die die letzten drei Jahre seiner Präsidententätigkeit fielen. Es wurde ihm die Leitung der „Oberbetriebsleitung Ost", die neben Berlin alle Direktionsbezirke des Ostens umfaßte, übertragen, eine Aufgabe, die große Anforderungen an seine Arbeitskraft stellte, zumal sie neben den Direktionsgeschäften erledigt werden mußte.

Nach siebenjähriger erfolgreichster Tätigkeit als Direktionspräsident berief ihn allerhöchstes Vertrauen in die Stellung als Chef des Deutschen Reichspostwesens, die Exzellenz Rüdlin am 6. August 1917 antrat. Verlor auch die Preußische Staatseisenbahnverwaltung hierdurch einen ausgezeichneten Beamten, so bot ihm doch auch dies neue hohe Amt Gelegenheit, seine großen Erfahrungen und Kenntnisse in Personal- und Organisationsfragen im vollsten Maße auswirken zu lassen, um so mehr, als die Kriegsverhältnisse und die Demobilmachung neue und große Aufgaben stellten. Nicht lange nach der Revolution, am 13. Februar 1919, trat Exzellenz Rüdlin in den Ruhestand. Aber seine Arbeitsfreudigkeit ließ ihn nicht ruhen, er war auch weiterhin erfolgreich auf den verschiedensten Gebieten tätig. Er stellte seine reichen Erfahrungen und seine Kenntnisse in den Dienst eines großen Unternehmens, des Stickstoffsyndikats, dessen Vorsitzender er im Verwaltungsrat war. Noch oft wurde von den Behörden, so auch von der Reichsbahn, sein Rat in wichtigen Fragen begehrt.

Wir haben bis jetzt versucht, in kurzen Umrissen die Eigenschaften, die der Verstorbene als Beamter besaß, zu würdigen. Was er als Mensch war, darf man in die Worte zusammenfassen: Er war ein ganzer Mann, ein prächtiger Mensch! Natürliche Schlichtheit, Lauterkeit

des Charakters und heitere Güte des Wesens gehörten mit zu seinen besten menschlichen Eigenschaften. Er war nachsichtig in seinem Urteil, er half, wo er konnte mit klugem Rat und mit edler Tat. Dabei war er ein echter Deutscher mit tiefem vaterländische Empfinden. Kein Wunder, daß eine solch menschenfreundliche und charaktervolle Persönlichkeit von allen, die mit ihm und unter ihm arbeiteten und die mit ihm in Berührung kamen, hochverehrt wurde.

Von menschlichem Leid blieb Exzellenz Rüdlin nicht verschont, als ihm nach glücklicher Ehe seine Gattin im Jahre 1911 entrissen wurde und ein Jahr später die jüngere der beiden Töchter. Es blieb ihm seine ältere, jetzt verheiratete, Tochter. Eine zweite Ehe verschönte ihm die letzten Jahre seines Lebens.

Zu früh ist uns Exzellenz Rüdlin entrissen. Noch bei der Traditionsfeier in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 9. Januar d. J. war er unt den Gästen, begrüßt von seinen vielen Freunden in d Eisenbahnverwaltung, der er auch nach seinem Ausscheid aus ihr immer die alte Treue bewahrte. Aber alle, die ih näher kannten, merkten schon bei dieser Feier zu ihre großen Schmerze eine Veränderung in seinem Wesen un Aussehen. Er schien nicht mehr der „alte" zu sein. Ei schweres Leiden zwang ihn, das Krankenlager kurz darau aufzusuchen, von dem er sich nicht mehr erheben soll

Ein edler Mann ist nun zur letzten Ruhe gegange Sein Heimgang bedeutet für seine Familie, für seine viele Freunde und Bekannten einen schweren, sehr schwere Verlust. Sein Andenken wird aber in uns leuchtend weite leben*). W.

*) Das Bild ist uns vom Scherl-Verlage freundlichst zu Verfügung gestellt worden. Die Schriftleitung.

Auskunfterteilung durch Reichsfinanzbehörden.

Von Dr. **Karl Hermann**, Altona.

Nach § 17 des Reichsbahngesetzes haben die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG.), obwohl sie keine Behörden oder amtliche Stellen des Reiches mehr sind, behördenähnlichen Charakter, da sie die öffentlichrechtlichen Befugnisse in gleichem Umfang beibehalten haben, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden. Die DRG. als juristische Person des öffentlichen Rechts hat somit auch das Recht auf Aktenübersendung und Auskunft durch Behörden auf Ersuchen der Gesellschaft, ebenso wie diese auch ihrerseits im Wege der Rechtshilfe ihre Akten auf Verlangen den Behörden übersenden oder Auskunft erteilen muß. Die Übersendung von Akten durch Gericht oder Staatsanwaltschaft an die Reichsbahndirektionen (z. B. im Disziplinarverfahren) und umgekehrt (z. B. Mitteilungen aus den Versandbüchern) und der Beistand gegenüber den Steuerbehörden geschieht sehr häufig. Die Fälle, in denen der Reichsbahn eine Auskunft der Finanzbehörde nützlich sein kann, sind gar nicht so selten, so wenn z. B. dem Bewerber oder Inhaber einer Bahnhofswirtschaft oder eines Verkaufstandes nachgesagt wird, er sei schon wegen Steuerhinterziehung bestraft worden, oder es schwebe ein derartiges Verfahren gegen ihn, oder es soll festgestellt werden, ob seine Buchführung in Ordnung bzw. wie hoch sein Einkommen und sein Umsatz ist. Auch könnte z. B. sehr wohl in Frage kommen, gegen einen Reichsbahnbeamten disziplinarisch vorzugehen, der im Verwaltungsstrafverfahren wegen Steuerhinterziehung bestraft worden ist. Die Auskünfte über säumige Schuldner durch Polizeibehörden oder sonstige Stellen sind oft so allgemein gehalten, daß sie mehr oder weniger wertlos sind. Manche Gerichts- und Vollstreckungskosten könnten gespart werden, wenn hier die Finanzämter über die Vermögens- und Einkommensverhältnisse Auskunft geben würden. Die Finanzbehörden gründen ihren ablehnenden Standpunkt auf die §§ 10 und 376 der Reichsabgabenordnung (RAO.), wonach sämtliche Beamten der Finanzverwaltung die Verhältnisse eines Steuerpflichtigen, die sie dienstlich erfahren haben, strengstens geheimhalten müssen, und Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, die sie in gleicher Weise erfahren haben, nicht unbefugt verwerten dürfen, widrigenfalls sie mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft werden. Nach der herrschenden Ansicht der steuerrechtlichen Praxis und Literatur[1]), die mit den Weisunge des Reichsfinanzministers übereinstimmt, ist in § 10 RA eine besondere Schutzbestimmung zugunsten der Steue pflichtigen enthalten, die den Vorschriften über das Berufsgeheimnis der Ärzte und Rechtsanwälte entspreche (vg § 300 Strafgesetzbuch betr. Bruch des Berufsgeheimnisses) was nicht nur im Interesse der beteiligten Personen, näm lich des Steuerpflichtigen, des Patienten und Klienten lieg sondern auch im Interesse der Gesamtheit. Auch die Allg meinheit habe ein dringendes Interesse an der Wirkun und Erhaltung des Vertrauens des Publikums zum Arz zum Anwalt, zur Steuerbehörde. Ohne dieses Vertraue wäre eine ersprießliche Tätigkeit dieser Personen bzw Behörden undenkbar, und das Vertrauen könne nur be stehen, wenn der Kranke, der Rechtsuchende, der Steuer pflichtige sicher seien, daß ihre Enthüllungen nicht weiter gegeben werden. Man erblickt daher in dem § 376 RA ein Sonderdelikt für die Beamten der Finanzverwaltun und erteilt nur ausnahmsweise Auskunft bei Einwilli gung des Steuerpflichtigen und für steuerliche Zwecke der Länder, Gemeinden und öffentlich-rechtliche Körperschaften, den Gerichten und Staatsanwaltschafte gegenüber nur in Strafsachen, die ein Steuerdelikt de Steuerpflichtigen betreffen, oder nach § 96 der Strafprozeß ordnung, wenn nicht der seltene Fall vorliegt, daß de Reichsfinanzminister erklärt, das Bekanntwerden des In haltes der Steuerakten bereite dem Wohl des Reiches ode eines Landes Nachteil. Gibt der Steuerpflichtige nicht sein Einwilligung zur Auskunftserteilung, so erteilen die Finanz behörden also grundsätzlich nur in den erwähnten Aus nahmefällen bei Vorliegen zwingender öffentlicher Inter essen Auskunft. Solche liegen bei der Reichsbahn im allge meinen nicht vor, so daß sie auf die Einwilligung de Steuerpflichtigen angewiesen ist, die nicht immer zu be kommen und deren Einholung oft nicht ratsam ist.

Es fragt sich aber, ob die Nichtfinanzbehörden und di Reichsbahn sich dabei beruhigen sollen, da man füglich bezweifeln kann, ob denn die §§ 10 und 376 RAO. derartige Ausnahmebestimmungen sind, daß sie den Standpunkt de

[1]) Vgl. z. B. Mrozek[3], Kommentar zur RAO. zu § 10 Becker[5], Kommentar zur RAO. zu § 10, Conrad in Steuer Archiv 1922 Seite 49 ff. u. a.

anzbehörden rechtfertigen. Kybitz[2]) macht mit Recht auf aufmerksam, daß die Wahrung des Steuergeheimes zwar die Geheimhaltung der Steuerakten vor Privatpersonen und vor der Öffentlichkeit, nicht r vor den Verwaltungs- und insbesondere Polizeibeden rechtfertige, da alle Verwaltungsbehörden Organe des ates seien und nicht mißtrauisch nebeneinander, sondern chtgemäß miteinander zur Erfüllung der Staatsaufgaben wirken hätten. Auch beruhe das Vertrauen der Steuerchtigen zu den Finanzbehörden nicht bloß auf der ngsten Wahrung des Steuergeheimnisses, sondern in er Linie auf der Gerechtigkeit der Gesetzgebung und der Pflichterfüllung der Beamten. Tatsächlich fordern ere Behörden und die Stellen der DRG. Auskunft nur in m Dienstinteresse, und ihre Beamten haben h § 11 des Reichsbeamtengesetzes bzw. § 9, Ziff. 2 der sonalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nso die Amtsverschwiegenheit zu wahren, wie die anzbeamten nach § 10 der RAO. Die scharfe Fassung § 10 RAO. und die angedrohten Folgen in § 376 daselbst lären sich hinlänglich daraus, daß die steuerliche Beung in Deutschland sehr groß ist und daher die Offenng der Vermögens- und Einkommensverhältnisse der erschuldner sehr umfassend verlangt wird. Sie müssen deshalb darauf verlassen können, daß „unverbrüchliche tsverschwiegenheit" gesichert ist[3]). Diese ist aber gerleistet, solange sie gegenüber Dritten und überhaupt enüber der Öffentlichkeit gewahrt bleibt. Verletzen anzbeamte das Steuergeheimnis durch Offenbarung an itte, so machen sie sich nach § 376 RAO. strafbar. nach ist auch nur die unbefugte Offenbarung des tergeheimnisses mit Strafe bedroht. Die Offenbarung solche Stellen ist aber nicht unbefugt, denen ein Recht Mitteilung zusteht, und das sind eben die Nichtsteuerörden und somit auch die Stellen der DRG., sobald sie dienstlichen Interesse Auskunft wünschen. Sie lten vielfach — man denke z. B. an Polizeibehörden, auf ebenfalls Kybitz a. a. O. aufmerksam macht — durch dienstliche Tätigkeit Kenntnis nicht nur über geldee, sondern über höchstpersönliche Lebensverhältnisse r Art (Familie, Gesundheit, Leumund), deren Geheimung noch dringender ist. Trotzdem fehlt eine z. B. en die Polizeibeamten gerichtete Strafverordnung, die dem 76 RAO. entspräche. In letzter Linie können sich die anzbehörden, wenigstens soweit von ihnen Auskunft in m Strafverfahren verlangt wird, bei Ablehnung der kunft auf § 96 Strafprozeßordnung berufen, ohne sich ade auf §§ 10 und 376 RAO. stützen zu müssen. Die sache, daß die Verletzung des Steuergeheimnisses durch Finanzbeamten nicht bloß Schadenersatz nach §§ 823 . 2, 839 des BGB. in Verbindung mit § 10 RAO., und ziplinare Bestrafung nach § 11 des Reichsbeamtengees, sondern auch Bestrafung nach § 376 RAO. nach sich t, ist kein Argument für den Standpunkt der Finanzörden, schon deshalb nicht, weil nach der herrschenden xis der Strafgerichte die gemäß § 53 Strafprozeßnung und § 383 Zivilprozeßordnung zur Zeugnisverigerung berechtigten Ärzte und Anwälte, die, wie oben erkt, in gleicher Lage sind wie die Finanzbeamten, z der Strafdrohung des § 300 Strafgesetzbuch sich dann t strafbar machen, wenn sie dieses Recht nicht geuchen und als Zeugen und Sachverständige vor Gericht ein anvertrautes Geheimnis offenbaren, das vom Gericht entgegengenommen und verwertet wird[4]); denn der im allgemeinen Strafrecht geltende Grundsatz, daß bei einer Interessenkollision die Offenbarung dann gestattet ist, wenn das Interesse an der Geheimhaltung weniger wiegt als das Interesse an der Offenbarung, gilt auch hier[5]). Der Vollständigkeit halber mag erwähnt werden, daß nicht bloß die Finanzbeamten eine verschärfte Pflicht zur Verschwiegenheit trifft. Das Brief- und Telegraphengeheimnis ist nach § 5 des Postgesetzes bzw. nach § 354 des Strafgesetzbuches von den Post- und Telegraphenbeamten, militärische Geheimnisse sind nach dem Gesetz gegen den Verrat militärischer Geheimnisse und nach § 34 des Wehrgesetzes von den Angehörigen und Nichtangehörigen der Wehrmacht, Reichs- und Staatsgeheimnisse nach § 92, Ziff. 1 des Strafgesetzbuches von jedermann, diplomatische Geheimnisse von den Beamten des auswärtigen Dienstes nach § 353a (lex Arnim) des Strafgesetzbuches zu wahren. Diese Fälle können aber, da sie ganz andere Verhältnisse regeln, hier nicht zum Vergleich herangezogen werden, wie dies z. B. bei Becker a. a. O.[6]) geschieht, da er in § 10 RAO. nicht nur eine zum Teil überflüssige Wiederholung des § 11 des Reichsbeamtengesetzes sieht, sondern die gesetzliche Festlegung der grundsätzlichen Unverletzlichkeit des Steuergeheimnisses erblickt, ähnlich wie dies für das Postwesen durch § 5 des Postgesetzes geschehen sei. Die Vertreter von der unbedingten Wahrung des Steuergeheimnisses weisen aber darauf hin[7]), daß bestimmte gesetzliche Vorschriften die Finanzbehörden in einzelnen Fällen von ihrer Geheimhaltungspflicht entbinden, so z. B. § 63 Abs. 1 des Reichsversorgungsgesetzes vom 12. Mai 1920 und § 7 des Gesetzes über die Kleinrentnerfürsorge vom 4. Februar 1923 hinsichtlich der Reichseinkommensteuerveranlagung. Daraus folgt aber keineswegs, daß in allen anderen Fällen die Finanzbehörden jede Auskunft verweigern dürfen; denn im allgemeinen Versorgungsgesetz mußte eine Auskunftpflicht der Finanzbeamten besonders statuiert werden, damit den Versorgungsbehörden die Berechnung der Versorgungsbezüge überhaupt erst ermöglicht wurde. Ähnlich verhält es sich mit der Bestimmung des § 7 des Gesetzes über die Kleinrentnerfürsorge. Daß die von den Finanzbehörden geübte Praxis unbefriedigend ist, wird in der steuerrechtlichen Literatur teilweise zugegeben, sofern es als erwünscht bezeichnet wird[8]), das Steuergeheimnis gesetzlich dahin einzuschränken, daß die Tatsache der Bestrafung eines Steuerpflichtigen wegen Steuerhinterziehung anderen Behörden mitgeteilt werden kann. Nach den vorhergehenden Ausführungen ist aber deswegen eine gesetzliche Maßnahme gar nicht nötig und wäre auch in dem beschränkten Umfang nicht ausreichend. Überdies hat bereits der Reichsfinanzminister auf Grund der ihm nach § 8 RAO. zustehenden obersten Leitung schon mehrfach Auskunftserteilung an andere Behörden (z. B. an das Nachlaßgericht zwecks Feststellung der Gebührenberechnung bei der Erbschaftssteuer, in Aufwertungssachen usw.) zugelassen, so daß schon durch ihn weitere Ausnahmen im Wege des Erlasses bzw. der Verfügung

---

[2]) Preußisches Verwaltungsblatt 1922, S. 299/300.
[3]) Abgeordneter Burlage bei Beratung der RAO. im chstag (Mrozek, RAO. Einleitung, Seite XXVIII).

[4]) RG. (Strafs.) 53, 315 —. Frank, Kommentar zum StrGB. zu § 300 u. a.
[5]) Vgl. Kommentare zu § 300 StrGB., RG. Strafs. 38, 62 — Loewe und Rosenberg[17], Kommentar zur Strafprozeßordnung, Anm. 17.
[6]) Seite 95. Anm.
[7]) S. Conrad a. a. O., Seite 54; Becker und Mrozek a. a. O. Seite 96 bzw. 134.
[8]) Conrad a. a. O. Seite 55.

gestattet werden können[9]). Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß der Standpunkt der Finanzbehörden jedenfalls im Wortlaut des § 10 RAO. keine Stütze findet, da die Nichtsteuerbehörden und die Stellen der DRG. nicht von den einzelnen Beamten der Finanzverwaltung, sondern von der zuständigen Finanzbehörde (in der Regel vom Finanzamt) als solcher Auskunft haben wollen, wi auch in den gesetzlich oder vom Reichsfinanzminister gelassenen Ausnahmefällen die Finanzbehörde und n der die Auskunft unterschreibende Finanzbeamte die A kunft erteilt. Man kann daher in solchen Fällen nicht da sprechen, daß die Finanzbeamten Geschäfts- und Betri geheimnisse unbefugt „für sich" verwenden[10]).

[9]) Vgl. Erlaß des RFM. vom 5. Oktober 1923 und vom 31. Juli 1924 III D. 2855 und die allgemeine Verfg. des RFM. vom 9. Dezember 1923 III D. 2602.

[10]) Becker a. a. O. Seite 94, Anm. 1.

Hat eine für ungültig erklärte Betriebsvertretung übergangsweise bis zu einer gültigen Neuwahl im Amte zu bleiben?[1])

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Otto Grübel**, München.

Am 25. Februar 1928 haben die unter die BRV. fallenden Arbeitnehmer der DRG. — wie alljährlich — wieder ihre Betriebsvertretungen (Betriebsobmann, Ortsbetriebsrat, Bezirksbetriebsrat, Hauptbetriebsrat bei der Hauptverwaltung und bei der Gruppenverwaltung Bayern) zu wählen. Bei den zahlreichen Wahlen, die alle Jahre vorzunehmen sind, kommt es selbstverständlich vor, daß eine Reihe von ihnen hinterher im Beschlußverfahren vor den Arbeitsgerichtsbehörden (§ 22 WO. zur BRV. in Verbindung mit § 2 Ziff. 5 ArbGG.) wegen Verstoßes gegen wesentliche Vorschriften über das Wahlverfahren (§ 20 WO. zur BRV.) als ungültig angefochten werden. Hat die Anfechtung Erfolg und wird somit die Wahl für ungültig erklärt, so ist unverzüglich ein neues Wahlverfahren einzuleiten (§ 22 Abs. 4 WO. zur BRV.).

I. In allen diesen Fällen erhebt sich nun alljährlich die Frage, ob die für ungültig erklärte Betriebsvertretung trotz der Ungültigkeitserklärung vorübergehend immer noch solange im Amte zu bleiben habe, bis die neue Betriebsvertretung gewählt ist. Der Frage kommt bei den alljährlichen Betriebsvertretungswahlen, wie ohne weiteres begreiflich sein wird, eine außerordentlich praktische Bedeutung zu.

Darüber, daß die für ungültig erklärte Betriebsvertretung vom Zeitpunkt ihrer Wahl bis zur Ungültigkeitserklärung, also für die Zeit, in der über die Anfechtung noch nicht rechtskräftig entschieden ist, als vollwirksame Betriebsvertretung anzusehen ist, herrscht in Rechtslehre und Rechtsprechung kein Streit. Ihre Amtshandlungen, die sie während dieser Zeit vorgenommen hat, bleiben von der nachträglich erfolgten Anfechtung unberührt.

Dagegen sind darüber Meinungsverschiedenheiten aufgetreten, ob die für ungültig erklärte Betriebsvertretung auch nach erfolgter Ungültigkeitserklärung noch bis zur Neuwahl eines gültigen Betriebsrats im Amte zu bleiben habe oder ob von da an vielmehr nicht auf die frühere Betriebsvertretung, also auf die des abgelaufenen Wahljahres, vorübergehend nochmals zurückzugreifen sei. In Schrifttum und Rechtsprechung sind beide Anschauungen vertreten worden.

1. Nach § 47 BRV. (= § 43 BRG.) bleiben die Mitglieder des „alten Betriebsrats" dann, wenn eine Neuwahl des gesamten Betriebsrates notwendig ist, übergangsweise noch solange im Amte, bis der neue Betriebsrat gebildet ist. Nach § 48 BRV. (= § 60 BRG.) findet diese Bestimmung auf den Betriebsobmann entsprechende Anwendung. Der Grundsatz gilt also für alle Arten der Betriebsvertretungen im Bereiche der DRG.

Der Wortlaut des Gesetzes geht allerdings zunächst davon aus, daß die alte Betriebsvertretung, die übergangsweise bis zur Neuwahl die Geschäfte führen soll, an sich rechtmäßig zustande gekommen ist. Allein nach der herrschenden Anschauung wird diese Bestimmung a auf das zwischenzeitliche Amtieren von Betriebsvertretun angewendet, deren Wahl durch die Arbeitsgerichtsbehör im Wahlanfechtungsverfahren für ungültig erklärt wor ist. Hiernach bleibt auch eine für ungültig erklärte Betri vertretung bis zur Neuwahl einer gültigen Betriebsvertret vorübergehend im Amte, ohne daß auf die vorjährige, mals gültig gewählte Betriebsvertretung zurückgegriffen werden braucht. Denn einerseits soll möglichst vermie werden, daß eine frühere Betriebsvertretung, die schon gültig abgetreten war, wieder zum Amte berufen wird. dererseits aber auch nach Möglichkeit verhindert wer daß ein Betrieb (Reichsbahnstelle) längere Zeit ohne V tretung der Arbeitnehmerschaft gegenüber dem Arbeitg bleibt.

Auf diesen Standpunkt hat sich namentlich schon Anfang an das Reichsarbeitsministerium einem Bescheid vom 2. Juni 1920 (abgedruckt im Rei arbeitsblatt, Jahrg. 1921, Amtl. Teil, S. 214 Nr. 153) gest Er wird im Schrifttum weiterhin auch von Feig-Sitzl (Komm. zum BRG., 1922, Anm. 1 Abs. 4 zu § 43, S. 1 Mansfeld (Komm. zum BRG., 1926, Anm. 2 Abs. 4 § 43, S. 159)[2]) und insbesondere auch von dem führen Komm. Flatow's (11. Aufl. 1923, Anm. 1 Abs. 2 zu § 12. Aufl. 1927, Anm. 3 zu § 43, S. 187) vertreten. Letzte weist ausdrücklich darauf hin, daß die in § 43 BRG. (= § BRV.) angeordnete Amtsfortdauer des bisherigen Betri rats grundsätzlich für alle Fälle notwendiger Neuwahl gelten habe, gleichviel ob letztere durch Ablauf der W periode, durch Ungültigkeitserklärung der Wahl eines e erst gewählten und damit zunächst wirksam geworde Betriebsrates, durch Rücktritt, durch Herabsinken der Z der Betriebsratsmitglieder oder durch Übergang vom R zum Obmannsbetrieb notwendig werde. Diese Anschau hat sich auch in der neueren Rechtsprechung durchgese wo bisher drei Urteile in diesem Sinne bekannt gewor sind, nämlich Urteil des Amtsgerichts Brau schweig vom 28. Juli 1925[3]), das durch Urteil des Lan gerichts Braunschweig vom 22. Oktober 1925[4]) stätigt worden ist, sowie Urteil des Landgerich Schwerin vom 11. November 1926[5]).

Dieser Standpunkt würde, wie auch von dieser Seite tont wird, nur dann ausscheiden, wenn z. B. ein Betrieb seinem Wesen nach gar nicht zustande gekommen, vielm lediglich ein Nichtbetriebsrat zusammengetreten wäre,

[1]) BRG. = Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920; BRV. = Betriebsräteordnung vom 15. Dezember 1924 samt Nachträgen für den Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; WO. = Wahlordnung; ArbGG. = Arbeitsgerichtsgesetz; DRG. = Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

[2]) Wo aber zwei Druckfehler hinsichtlich der Anführ des oben erwähnten Bescheids des Reichsarbeitsministeri unterlaufen sind.

[3]) Abgedruckt in der Gewerkschaftszeitung, Beil. Arbei recht, 1925, S. 87 = ArbR. 1926/420 Nr. 536 = Goerrig, Arbeitsrecht in der Praxis, Bd. IV, S. 162 Nr. 34 = Potth Jahdesohn-Meissinger, Rechtspr. 1914/27 Nr. 1804 und 1

[4]) Erwähnt von Flatow, BRG., 12. Aufl., S. 187.

[5]) Abgedruckt in der Gewerkschaftszeitung, Beil. Arbei recht, 1927, S. 27.

s solcher überhaupt nicht angesprochen werden kann[6]). i diesen Fällen bedarf es überhaupt keiner Anfechtung, m den vermeintlichen Betriebsrat aus der Welt zu schaffen, ndern der Betriebsrat ist von vornherein als nicht vorhanden anzusehen; seine Aufstellung ist absolut nichtig. in solcher Betriebsrat kann selbstverständlich auch nicht rübergehend bis zur Neuwahl eines gültigen Betriebsrats i Amte bleiben, weil er von Anfang an nicht als im Amte findlich betrachtet werden kann.

2. Die entgegengesetzte Anschauung steht auf folgendem andpunkt. Die neugewählte und damit zunächst wirksam wordene Betriebsvertretung habe mit dem Zeitpunkt der ngültigkeitserklärung endgültig zu bestehen aufgehört. Es i damit der alte Stand v o r der ungültigen Neuwahl wieder rgestellt. Als „alter Betriebsrat" im Sinne des § 43 BRG. § 47 BRV.) habe sonach der vor der ungültigen Neuwahl standene Betriebsrat, also der vorjährige Betriebsrat zu lten. Dieser vorjährige Betriebsrat habe nun gemäß der gezogenen gesetzlichen Bestimmung in der Übergangszeit s zu der gültigen Neuwahl die Geschäfte des Betriebsrats führen.

Diese Meinung wurde namentlich von den älteren Kommentaren zum BRG., so von R o h r b e c k - S c h ö n f e l d - olm (1922, Anm. 2 zu § 43), K i e s c h k e - S y r u p - illerbeck (5. Aufl., 1923, Anm. 2 zu § 43, S. 113) und e r s c h (1923, Anm. 3 am Ende zu § 43, S. 146) vertreten. nen sich in neuerer Zeit (1926) lediglich W ö l b l i n g - c h u l t z - S e l l (Anm. 1 Abs. 2 zu 43, S. 105) angeschlossen hat, ohne aber zu der Streitfrage weiter Stellung nehmen. Auch R o s e r ist in seinen Erläuterungen zur RV. der Deutschen Reichsbahn (Anm. 2 zu § 47) bis heute nhänger dieser Meinung geblieben. In der Rechtsprechung ndet sich dieser Standpunkt nur in älteren Gerichtserntnissen, so in einem des G e w e r b e g e r i c h t s r e m e n vom 24. Februar 1922[7]) und in zwei Erkenntnissen s G e w e r b e - u n d K a u f m a n n s g e r i c h t B e r l i n s m 11. Juli und 15. Juli 1924[8]).

II. Die Hauptverwaltung der DRG. hat sich vor kurzem it Verfügung vom 9. November 1927 — 51. 533. 1233/27 —[9]) r e r s t e r e n A n s c h a u u n g angeschlossen. Diese muß ch nach den oben angeführten Belegstellen unter Führung s Reichsarbeitsministeriums und der Kommentare von ansfeld und Flatow j e t z t als die h e r r s c h e n d e an-

[6]) Z. B. die Arbeitnehmer einer Reichsbahnstelle würden einer öffentlichen Versammlung zusammentreten und beimmen, daß gewisse Personen als gesetzlicher Betriebst anzusehen wären: es würde hier überhaupt an einem geneten Wahlverfahren fehlen, so daß von der Wahl eines triebsrats von vornherein keine Rede sein kann.

[7]) Abgedruckt im „Schlichtungswesen" 1922/151.

[8]) Angeführt in den „Arbeitsrechtlichen Entscheidungen s Gewerbe- und Kaufmannsgerichtes Berlin" (1925), r. 1565, S. 306.

[9]) Ergangen an die RBD. Breslau und sämtlichen übrigen BD. mitgeteilt.

gesehen werden. Man wird ihr umsomehr beipflichten müssen, als sie auch aus praktischen Gründen den Vorzug verdient. Denn sie vermeidet einen öfteren Wechsel der Betriebsvertretungen im Amte als notwendig ist. Bei der gegenteiligen Meinung würde sich nachstehende Reihenfolge ergeben: Vorjähriger Betriebsrat, ungültiger Betriebsrat, sodann wieder vorjähriger Betriebsrat und schließlich neuer gültiger Betriebsrat. Nach der herrschenden Meinung jedoch schließt sich an den vorjährigen Betriebsrat lediglich der ungültige Betriebsrat und an dessen vorläufige Amtszeit sogleich der neue gültige Betriebsrat unmittelbar an, ohne daß in der Zwischenzeit nochmals auf den vorjährigen Betriebsrat zurückgegriffen zu werden braucht. Das gleiche gilt auch für den Obmannsbetrieb.

III. Die neuen Arbeitsgerichtsbehörden haben, soweit deren Erkentnisse bisher veröffentlicht worden sind, zu der Streitfrage noch keine Stellung genommen. Es wird wohl angenommen werden dürfen, daß sie der Meinung Flatow's und damit der herrschenden Meinung folgen werden, was zugleich Übereinstimmung mit der von der DRG. vertretenen Praxis herbeiführen würde.

Die Arbeitsgerichtsbehörden können auf zweierlei Weise Gelegenheit bekommen, zu der Frage Stellung zu nehmen:

1. einmal im Beschlußverfahren nach § 80 ff. ArbGG., wenn es sich darum handelt, über die Tätigkeit einer solchen, im Wahlanfechtungsverfahren für ungültig erklärten, aber übergangsweise noch amtierenden Betriebsvertretung eine Entscheidung nach § 2 Ziff. 5 ArbGG. zu treffen;

2. sodann im Urteilsverfahren nach § 46 ff. ArbGG., wenn in einer anderen Streitsache, z. B. in einer Lohnklage, durch Urteil eine Entscheidung getroffen werden soll, für die die Frage, ob ein Betriebsvertretungsmitglied noch als im Amte befindlich anzusehen ist oder nicht, einen sog. Zwischenpunkt (Inzidentpunkt, Vorfrage) bildet. Z. B. die DRG. würde einem Arbeitnehmer kündigen, der einer für ungültig erklärten Betriebsvertretung angehört, die übergangsweise bis zur Neuwahl noch im Amte verbleibt, ohne daß die erforderliche Zustimmung der Betriebsvertretung oder des ArbG. hierzu eingeholt würde. Der Arbeitnehmer könnte in diesem Fall, da die Kündigung ohne Zustimmung ungültig wäre, die DRG. auf Weiterzahlung des Lohnes aus dem nicht erloschenen Arbeitsverhältnis verklagen. Der Ausgang dieses Rechtstreits hinge sodann davon ab, ob der Arbeitnehmer tatsächlich noch einer mit Recht amtierenden Betriebsvertretung angehört und demnach den Schutz des § 91 BRV. (= § 96 BRG.) genießt oder nicht.

IV. E r g e b n i s: Eine Betriebsvertretung (Betriebsobmann, Ortsbetriebsrat, Bezirksbetriebsrat, Hauptbetriebsrat), deren Wahl im Wege der Wahlanfechtung rechtskräftig für ungültig erklärt worden ist, hat die Amtsgeschäfte vorläufig bis zur Neuwahl fortzuführen; sie genießt bis dahin ungeschmälert alle Rechte einer an sich gültig gewählten Betriebsvertretung. Sie ist auch bei der Bildung des Wahlvorstands bzw. der Bestellung des Wahlleiters nach § 17 BRV. (= § 23 und § 58 Abs. 2 BRG.) für die Durchführung der neuen gültigen Wahl zu betrauen.

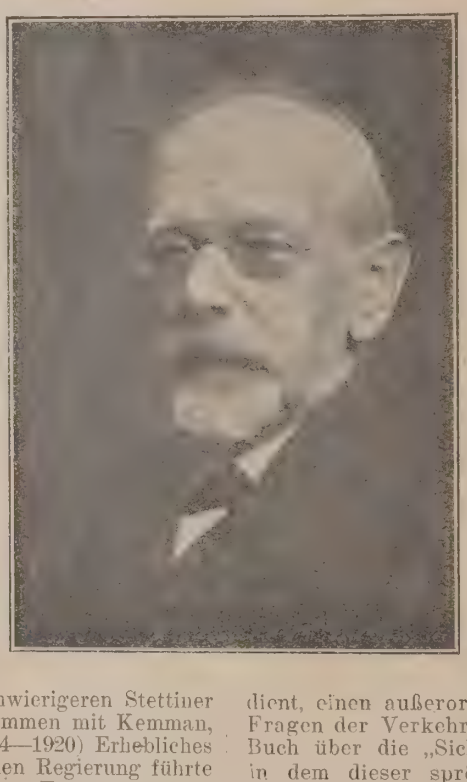
Zu Cauers siebzigsten Geburtstag.

Wenn heute ein Eisenbahner sein 70. Lebensjahr vollndet, so kann von ihm gesagt werden, daß er etwa die älfte der noch nicht hundertjährigen Entwicklung des eutschen Eisenbahnwesens im Beruf miterlebt hat. Wenn n 13. Februar d. J. der Geheime Baurat Professor Dr. g. chr. Wilhelm Cauer die siebzigste Wiederkehr seines eburtstages feiert, so muß von ihm gesagt werden, daß er i denen gehört, die an dieser Entwicklung als Praktiker, hrer und Wissenschaftler in hervorragendem Maße schaffend mitgewirkt haben.

Geboren zu Breslau als Sohn des in Berlin 1881 als adtschulrat verstorbenen Dr. Eduard Cauer, hat Wilhelm uer die Gymnasien zu Potsdam, Hamm i. W. und Danzig esucht und dort 1876 die Reifeprüfung abgelegt. Er udierte in Berlin, wo er 1880 die Bauführerprüfung und 85 die zweite Staatsprüfung im Baufach bestand, beide t Auszeichnung. Als Regierungsbaumeister war er zunächst dreiviertel Jahr mit Vorarbeiten für die Gebirgsbahn Fulda—Gersfeld und anderthalb Jahre in der Bauabteilung des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigt, um sodann zehn Jahre — bis 1898 — bei der Umgestaltung der Altonaer Bahnhofsanlagen zu wirken. Hier hat sich Cauer zunächst bei den Entwurfsarbeiten und sodann als Bauabteilungsvorstand — inzwischen zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor befördert — bei der Ausführung der großen Arbeiten hervorragend betätigt; die glückliche, neuzeitlichen Grundsätzen entsprechende Lösung der schwierigen Altonaer Bahnhofsfrage ist seinem Einfluß zu danken. Auf Grund eines engeren Wettbewerbs wurde er dann auf etwa ein Jahr zur Eisenbahnbrigade in Berlin zum Entwerfen einer Kriegsbrücke beurlaubt und im Anschluß daran wieder im Ministerium beschäftigt, insbesondere unter Zimmermann mit der Prüfung der Entwürfe zu eisernen Brücken.

In dieselbe Zeit — Oktober 1898 — fällt der Beginn von Cauers Tätigkeit als Hochschullehrer. Zunächst Privatdozent und dann Dozent für Eisenbahnbetrieb und -Sicherungswesen, zugleich Assistent von Goering, wurde er, 1901 zum Professor ernannt, im April 1903 Inhaber einer ordentlichen Professur mit dem Lehrgebiet: „Grundzüge der Bahnhofsanlagen und der Eisenbahnhochbauten, Eisenbahnsicherungsanlagen, Eisenbahnbetrieb". Der nach Goerings Tode durch die „großen Bahnhöfe" erweiterte Lehrauftrag ist dann in diesem Umfang bis zu der im April 1926 erfolgten Emeritierung Cauers bestehen geblieben. Dadurch, daß seine Lehrtätigkeit nach Übereinkunft mit dem Nachfolger schrittweise auf diesen übergeht, genießt Cauer die Freude und Genugtuung mit 70 Jahren noch auf dem Katheder zu stehen und demnächst auf eine dreißigjährige erfolgreiche Hochschultätigkeit zurückzublicken. Nebenamtlich war übrigens Cauer noch als Lehrer für das Fach Eisenbahnbetrieb an der militärtechnischen Akademie zu Charlottenburg von 1905 bis 1913 tätig.

Hatte die vielseitige praktische Tätigkeit eine treffliche Grundlage für das spätere Lehramt geschaffen, so wurde der Blick durch zahlreiche Studienreisen innerhalb und außerhalb Deutschlands auch in anderer Richtung geweitet. Zwei Examenpreise führten den jungen Beamten nach Italien und Skandinavien, ein Auftrag des Arbeitsministers nach Paris zur Weltausstellung (1900); auf späteren Reisen besuchte er nochmals Italien, die Schweiz, England und 1916 den östlichen Kriegsschauplatz. In diesem Zusammenhang muß auch der Wettbewerbe gedacht werden, bei denen sich Cauer hervortat und unter denen ein Plan für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und bei Oslo (zusammen mit Kaufmann 1897) und ein Entwurf für den Ausbau des Hafens und ein Bebauungsplan für die nämliche Stadt (zusammen mit Brix und Dahl 1915) besondere Beachtung verdient.



Durch seine umfangreiche Gutachtertätigkeit hat Cauer — meist über die Bedeutung des Falles hinaus — die deutsche Eisenbahnwissenschaft gefördert und ihr Ansehen im In- und Ausland gestärkt. So hat er in mehreren Gutachten zur Lösung der schwierigeren Stettiner Eisenbahn- und Hafenfragen (z. T. zusammen mit Kemman, Beuster und Kummer in den Jahren 1914—1920) Erhebliches beigetragen. Ein Auftrag der griechischen Regierung führte ihn 1913 nach dem Piräus und Saloniki zur Erstattung eines Gutachtens über die Eisenbahnausrüstung dieser Häfen. Die Züricher kantonalen und städtischen Behörden übertrugen ihm in Gemeinschaft mit Gleim-Hamburg und Moser-Zürich 1918 die Begutachtung des Entwurfs der Schweizer Bundesbahnen für die Erweiterung des Züricher Hauptbahnhofs (1919 ergänzt gemeinsam mit dem Vorgenannten und Petersen-Danzig, sowie nochmals, allein, 1925); die überaus gründliche, schöpferische Behandlung dieser zu den schwierigsten Bahnhofsfragen der Gegenwart gehörenden Aufgabe ist ein bleibendes Verdienst Cauers. Erwähnt sei dann noch seine Mitwirkung bei Gutachten über die Kölner und Memeler Hafenanlagen und deren Eisenbahnausrüstung (in Gemeinschaft mit Falck, Hirsch, Ottmann, de Thierry bzw. Schulze) und schließlich Gutachten über die Ausgestaltung von Berliner Untergrundbahnhöfen und die geplante Städtebahn Köln—Dortmund. Die Fühlung mit der Praxis behielt Cauer auch noch durch nebenamtliche Tätigkeit bei den preußischen Staatsbahnen und später wieder bei der Reichsbahn als Mitglied des Fahrdienstausschusses, in dem er bei der Neugestaltung der Fahrdienstvorschriften wertvolle Arbeit leistete.

Cauers literarische Tätigkeit, von der hier nur auf die in Buchform erschienenen Werke eingegangen werden kann, und zu der wegen ihrer Allgemeinbedeutung manche seiner Gutachten gerechnet werden muß, erstreckt sich wesentlichen auf zwei große Teilgebiete des Eisenbahnwesens, auf Bahnhofsanlagen und Eisenbahnsicherungswesen. Das Bedeutende und seinen Arbeiten in der Erscheinungen Flucht dauernden Wert Verleihende liegt der Entwicklung der baulichen und konstruktiven Form aus den Bedürfnissen von Betrieb und Verkehr. Als Fundament für seine späteren Arbeiten mag in diesem Sinn sein Erstlingswerk „Betrieb und Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen" (2 Bände 1897 und 1903) angesehen werden. In diesem Buch, das z. T. während seiner Tätigkeit als Bauabteilungsvorstand entstand — ein Zeichen der ungewöhnlichen Arbeitskraft Cauers — hat er sich selbst und den Fachgenossen eine universelle Erkenntnis des Eisenbahnwesens geschaffen, die ihm die Möglichkeit schuf, später als Lehrer, Forscher und Berater die Dinge von hoher Warte zu sehen. Sein später herausgegebenes Buch „Personenbahnhöfe, Grundsätze für die Gestaltung großer Anlagen", in zweiter Auflage wesentlich erweitert und umgearbeitet, 1926 erschienen, ist ein Standardwerk anzusprechen. In ihm sind, abweichend von der üblichen Behandlung, die Grundsätze entwickelt, nach denen große Anlagen zu entwerfen sind, wobei der Verfasser bei den Personenanlagen im engeren Sinn nicht stehen bleibt, sondern die gegenseitige Lage der Bahnhofsteile, d. h. des Ortsgüterbahnhofes, der Abstell- und Umstellbahnhöfe, ihre Verbindungen miteinander und die Führung der Hauptgütergleise, die Lage zur Bebauung usw. im großen Zusammenhang meisterhaft behandelt. Die wissenschaftlich so wichtige Frage der Leistungsfähigkeit der Bahnsteiggleise ist in diesem Werke und ausführlicher in einem Sonderdruck (1925) nach einem eigenen Verfahren des Verfassers untersucht worden. Umrahmt werden diese Arbeiten von kleineren Veröffentlichungen über Abstellbahnhöfe (1910), über die Eisenbahnausrüstung der Häfen (1921) und über Eisenbahnfähranstalten (1923). Wertvoll Cauer 1909 im Verein mit Walther Rathenau eine Arbeit über „Massengüterbahnen" herausbrachte, so bewies er in diesem Werk, das noch heute die größte Beachtung verdient, einen außerordentlich scharfen Blick in den großen Fragen der Verkehrstechnik. 1922 erschien sein bekanntes Buch über die „Sicherungsanlagen im Eisenbahnbetrieb", in dem dieser spröde Stoff überaus glücklich geformt wurde. Die hier gegebene Entwicklung der konstruktiven Einzelheiten aus den Forderungen des Betriebes ist bisher wohl kaum übertroffen worden.

Cauer blickt auf ein Leben voll von Arbeit und reich an Erfolgen zurück. Seine hervorragenden Leistungen und seine gewissenhafte, gründliche und schöpferische Arbeitsweise haben ihm die uneingeschränkte Achtung und Anerkennung der in- und ausländischen Fachgenossen eingetragen. Er gehört zu den Männern universellen Geistes, die heute immer seltener werden. Seine Denkungsart wird vielleicht — mutatis mutandis — am besten gekennzeichnet durch einen Satz aus den Schlußbemerkungen seiner „Personenbahnhöfe", wo es heißt: „Wer hier etwas Gutes schaffen will, muß gewissermaßen hundert Augen besitzen, um gewahr zu werden, welche Folgen an 99 anderen Stellen, günstige oder ungünstige, eintreten, wenn er an einer Stelle etwas ändert." An der glänzenden Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens hat er sein gut Teil mitgearbeitet und für seine Hingabe an den Lehrberuf danken ihm seine zahlreichen Schüler auch außerhalb der Grenzen unseres Vaterlandes. Im Jahre 1920 ehrte ihn die Technische Hochschule Darmstadt durch Verleihung der Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber. Wer mit ihm beruflich oder persönlich zu tun hat, muß seine außerordentliche

ehlichkeit und Gerechtigkeit anerkennen, seine Studienden werden sich stets seines liebenswürdigen und ohlwollenden Eingehens erinnern. Der Jubilar, frisch an ist und Körper, ist noch heute an der Arbeit und als Mitglied der Studiengesellschaft für Rangiertechnik in Fühlung mit Praxis und Leben. Möge ihm noch eine recht stattliche Reihe von Jahren voller Gesundheit, Schaffenskraft und Lebensfreude beschieden sein. Reuleaux.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Geldbeschaffung der Deutschen Reichsbahn.** Die utsche Reichsbahn-Gesellschaft bedarf zur Deckung ihrer pitalausgaben größerer Geldmittel. Da zurzeit eine Ausdsanleihe für sie nicht in Frage kommt, das Interesse der hn sowohl wie der Wirtschaft aber eine Verschiebung er gar weitere Verminderung der geplanten Arbeiten ht verträgt, wird ein unter der Führung der Reichsbank hendes Bankenkonsortium der Deutschen Reichsbahnsellschaft die zur Durchführung des Beschaffungsproamms erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen. Das nsortium übernimmt zunächst fest 100 Mill. GM Zertiate der Reichsbahn über Vorzugsaktien Serie V der Deutn Reichsbahn-Gesellschaft o h n e Restdividendenschein r 1927, im übrigen genau wie die Zertifikate über Vorgsaktien der Serie IV auszustatten, und legt diese balgst zu öffentlichen Zeichnung zum Kurse von 93½ % f. Gleichzeitig hat sich das Konsortium verpflichtet, nerhalb der nächsten Monate nach seiner Wahl entweder itere 100 Mill. GM Zertifikate über Vorzugsaktien oder 0 Mill. GM 7 % Schatzscheine der Deutschen Reichsbahnsellschaft mit dreijähriger Laufzeit fest zu übernehmen.

Wie bei der im Jahre 1926 erfolgten Ausgabe von Zertiaten der Reichsbank über Reichsbahnvorzugsaktien ist ch für die neue Ausgabe eine Garantie des Reiches für ie siebenprozentige Vorzugsdividende vorgesehen. Darer hinaus erhalten bekanntlich die Inhaber der Vorzugstien noch eine Zusatzdividende, wenn auf die Stammtien eine Dividende verteilt wird. Im Falle der Ausgabe n 7 % Schatzscheinen ist deren Umtausch in Zertifikate rgesehen. Ein weiterer Betrag von 25 Mill. GM Zertiaten, der vorläufig gesperrt ist, wird zur anderweitigen rfügung der Reichsbahn von dieser zurückgehalten.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das eichsverkehrsministerium hat unter dem 21. Januar d. J. nige Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsdnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in . 4 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Fünfzig Jahre Ständige Tarifkommission.** Aus Anß der 150. Sitzung der Ständigen Tarifkommission und s ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteresnten sowie des fünfzigjährigen Bestehens dieser Körperhaft findet am 8. Februar im internen Kreise eine Festzung sowie im Kaiserhof in Berlin abends ein Essen tt, zu der die Reichsbahndirektion Berlin namens der utschen Reichsbahn-Gesellschaft Einladungen hat erhen lassen. Wir werden über den Verlauf der Feier in r nächsten Nummer dieser Zeitung berichten.

— **Regentalbahn Aktiengesellschaft.** Die Lokalbahn otteszell—Viechtach hat, veranlaßt durch die Erweiterung res Unternehmens von Viechtach nach Blaibach und durch e Übernahme der Lokalbahn Deggendorf-Metten A.-G. in eggendorf, ihren Namen in Regentalbahn Aktien-Gesellhaft mit dem Sitze in Viechtach geändert. Es werden soit von ihr betrieben die Nebenbahn Gotteszell—Viechtach—laibach (Ndb.) und die Nebenbahn Deggendorf—Metten.

— **Verzeichnis sämtlicher Tarife.** Die Deutsche Reichsahn-Gesellschaft hat ein Verzeichnis sämtlicher Tarife herusgegeben, an denen sie mit eigenen Stationen oder im urchgang beteiligt ist. Preis 2 RM. Zu beziehen durch die eichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr Berlin SW 11, skanischer Platz 5. Das Verzeichnis hat für die Interssenten nur dann bleibenden Wert, wenn es durch Nachagen sämtlicher neu erscheinender Tarife und Nachträge auf dem Laufenden gehalten wird. Änderungen und Ergänzungen der Tarife werden, soweit es sich um den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr handelt, im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr“ und, soweit der Güter- und Tierverkehr in Frage kommt, im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr“ sowie in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W 9, Köthener Straße 28/29“ bekanntgemacht.

Der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr kann durch die Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12 bezogen werden. Diese Stelle gibt auch Auskunft über den jeweiligen vierteljährlichen Bezugspreis. Der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr erscheint im Verlag von Julius Springer in Berlin W 9, Linkstraße 23/24. Er kann durch die Post und jede Buchhandlung zum Preise von 6 RM für die zweiseitig bedruckte, 9 RM für die einseitig bedruckte Ausgabe vierteljährlich bezogen werden. Einzelnummern (Stückpreis 35 bzw. 50 Rpf zuzüglich Porto) nur durch den Buchhandel erhältlich. Sämtliche im Tarif- und Verkehrsanzeiger angekündigten Tarifnachträge können durch die Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr in Berlin und laufend (im Abonnement) bezogen werden.

— **Aufhebung des Paßvisums für Norwegen.** Der Visumzwang zwischen Norwegen und Deutschland ist am 1. Februar aufgehoben worden. Für Deutsche ist zur Einreise nach Norwegen also künftig nur der d e u t s c h e Reisepaß erforderlich. Geschäftsreisende müssen sich außerdem einen norwegischen Handelspaß ausstellen lassen, der in Norwegen selbst erteilt wird.

— **Wissenschaftliche Vorträge für obere Reichsbahnbeamte in Stuttgart.** Die Reichsbahndirektion Stuttgart veranstaltet in der Zeit vom 21. Februar bis 16. März d. J. eine Reihe wissenschaftlicher Vorträge für obere Reichsbahnbeamte. Vortragende und Vortragsgegenstand sind: 1. Vizepräsident H o n o l d: Das Dienstschul- und Dienstvortragswesen bei der Deutschen Reichsbahn; 2. Reichsbahnoberrat Dr. Ing. S c h a e c h t e r l e: Die Gestaltung der Brücken; 3. Reichsbahnoberrat Prof. Dr. Ing. B l o s s: Die Psychotechnik im Rahmen der Rationalisierung; 4. Prof. Dr. U h l i g (Universität Tübingen): a) Die Entwicklung des Verkehrs in Afrika, b) Die geographischen Grundlagen des Verkehrswesens der Vereinigten Staaten von Nordamerika; 5. Prof. Dr. Ing. P i r a t h: Ziele und Wege der Eisenbahnbetriebswirtschaft; 6. Reichsbahnoberrat D a u n e r: Neuerungen an Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn und 7. Reichsbahnoberrat G u s s m a n n: Verkehrswerbung.

Die Vorträge finden im Vortragssaal des Hauptbahnhofs Stuttgart je um 17¼ Uhr statt.

— **Sonderlehrgang für Dienststellenvorsteher über ihre wirtschaftlichen Gegenwartsaufgaben.** Die Reichsbahndirektion Stuttgart hat im Januar d. J. im Rahmen des Dienstvortragswesens einen Sonderlehrgang für Dienststellenvorsteher des nichttechnischen Dienstes über ihre wirtschaftlichen Gegenwartsaufgaben in zwei Abteilungen veranstaltet.

Der Sonderlehrgang wurde von dem Herrn Präsidenten der Reichsbahndirektion am Dienstag, dem 17. Januar 1928, vorm. 8 Uhr, mit einer Ansprache eröffnet, in der er die Notwendigkeit der Einrichtung solcher Lehrgänge begründete und insbesondere darauf hinwies, daß die Organisation wie auch die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn auch den Leitern der Stellen des äußeren Dienstes eine Fülle von neuen Aufgaben gebracht habe, deren Bewältigung eine systematische Fortbildung des Einzelnen erfordere.

— **Erleichterungen für den Reisenden auf der „Pressa".** Wie das Mitteleuropäische Reisebüro (MER) mitteilt, wird im Einvernehmen mit der Reichsbahndirektion Köln anläßlich der „Pressa" in Köln (Mai/Oktober) von dem MER auf dem Ausstellungsgelände ein Reisebüro errichtet, in dem die Besucher sich die erforderlichen Fahrtausweise, Platzkarten, Flugpassagen usw. besorgen können.

— **Kölner Frühjahrsmesse vom 12. bis 17. Februar.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Köln, beteiligt sich an der Sondermesse für Schleiftechnik und Oberflächenschutz. Im besonderen wird ein neuartiger Arbeitsgang für die Oberflächenbehandlung der SitzbankLatten in Personenwagen gezeigt. Nach dem Schleifen der Latten auf einer besonderen Sandpapierschleifmaschine durchlaufen sie eine automatisch wirkende Spritzmaschine und erhalten dabei den vorgeschriebenen Nitrozellulose-Lacküberzug.

Aus dem Gebiete der Metallschleiftechnik wird eine moderne Maschine zur Bearbeitung der Gleitbacken an Lokomotivrahmen im Betriebe vorgeführt, die allseitiges Interesse der Fachleute erwecken dürfte. Weiterhin werden Spezialmaschinen zum Ausschleifen der Lokomotiv-Treib- und Kuppelstangenköpfe sowie der Steuerungsschwingen gezeigt. Als weitere Schleifmaschine, die vornehmlich in den Betrieben der Reichsbahn Verwendung findet, wird eine Dampfdom-Dichtungsflächen-Schleifmaschine aufgestellt. Alle diese Maschinen haben die frühere Handarbeit vollständig verdrängt, die Wirtschaftlichkeit der Betriebe gesteigert und die Güte der Arbeit und somit die Betriebssicherheit der Lokomotiven erhöht.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Dörrwächter, bisher bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe, zum Reichsbahn-Betriebsamt Basel, Heinzemann, bisher Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Hersfeld, zum Reichsbahn-Betriebsamt Frankfurt (Main) 1, Lohe, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Norderelbbrücke in Hamburg, zur Reichsbahndirektion Altona, Paul Werner, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 1, zur Reichsbahndirektion Oppeln, und Kreh, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Rostock, zur Reichsbahndirektion Köln.

In den Ruhestand ist getreten der Reichsbahnamtmann Feiler beim Zentral-Prüfungsamt der Gruppenverwaltung Bayern in München.

Gestorben ist Reichsbahnamtmann Podkawa, Vorstand des Bahnhofs Lichtenberg-Friedrichsfelde.

Österreich.

— **Österreichische Verkehrsfragen.** In der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses des Nationalrates behandelte Bundesminister Dr. Schürff verschiedene Verkehrsfragen. Seinen Mitteilungen entnehmen wir folgendes: Ende des ersten Halbjahres 1927 betrug die Anzahl der Personenkraftwagen 14 243, davon Lohnfuhrwerk 3343, Lastkraftwagen 8762, Motorräder 25 282. Hiervon entfielen auf Wien: Personenkraftwagen 7589, davon Lohnfuhrwerk 2853, Lastkraftwagen 4388, Motorräder 9788. Derzeit laufen in Wien: Personenkraftwagen 7085, davon Lohnfuhrwerk 2804, Lastkraftwagen 4848, Motorräder 10 670. Soweit Bundesstraßen in Betracht kommen, waren die Bemühungen der Bundesregierung, die verkehrshindernden Mauten abzuschaffen, bis auf die in Wiener Neustadt bestehende Maut durchwegs von Erfolg. Durch ein Bundesgesetz über Grundsätze der Straßenpolizei, dessen Entwurf dem Hause baldigst vorgelegt werden wird, wird in Österreich einheitlich das Rechtsfahren eingeführt werden.

Was die Schiffahrt anlangt, ist vor allem die Bedeutung unserer Donauschiffahrt für die heimische Wirtschaft hervorzuheben. An diesem Verkehr nimmt vor allem die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft teil, die im vergangenen Jahre eine Jahresleistung von 1,4 Millionen Fahr- und 3,2 Millionen Schleppkilometer aufwies. Im Jahre 1927 beläuft sich diese Leistung bis Ende November auf 1,3 Millionen Fahr- und 3,2 Millionen Schleppkilometer. Es ergibt sich also bei besserer Schleppausnützung eine gesteigerte Verkehrsleistung. Bemerkenswert ist die Indienststellung des im vorigen Herbst dem Verkehr übergebenen neuen großen Zugdampfers „Österreich". Der Gesamtverkehr auf der österreichischen Donaustrecke betrug 1926 rund 1,7 Millionen Tonnen, davon entfallen 1,4 Millionen Tonnen auf Wien. Das Gedeihen der Donauschiffahrt bildet stets den Gegenstand der Bemühungen der österreichischen Regierung. Ihren Bestrebungen gelang es, daß die Internationale Donaukommission ihren Sitz nach Wien verlegte. Der Schiffahrtsverkehr auf dem Bodensee, den österreichischen Alpenseen und neuerdings auch auf dem Neusiedler See wird mit ungefähr 50 größeren Schiffen mit eigener Triebkraft bedient.

Der Verkehr auf dem Bodensee soll eine Förderung durch die Anlage einer Motorbootlände im Bregenzer Hafen erfahren, an die sich eine von den Beteiligten zu schaffende Segelbootlände anschließen könnte.

Auf dem Gebiete des Luftfahrwesens brachte das Jahr 1927 bedeutsame Fortschritte. Das bisherige Liniennetz hat durch Schaffung neuer wichtiger Verkehrslinien eine Ausgestaltung erfahren, vor allem durch die verkehrspolitisch wichtige Nord-Süd-Verbindung Berlin—Dresden-Prag—Wien mit der Fortsetzung nach dem Süden Wien—Venedig—Rom. Ferner wurde heuer erstmalig die Linie Wien—Salzburg—Innsbruck beflogen. Der Verdichtung des Liniennetzes entspricht die Zunahme der Verkehrsleistungen. Das Netz der österreichischen Flugplätze hat durch die Errichtung des Flugplatzes Salzburg eine Ergänzung erfahren. Mit Rücksicht auf den flugtechnisch schwierigen Charakter der österreichischen Alpenstrecke mußte das Handelsministerium den Fragen der Flugstreckensicherung besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Es hat heuer in weitgehender Zusammenarbeit mit dem als mustergültig anerkannten deutschen Luftfahrtwetterdienst einen den Erfordernissen des Luftverkehrs angepaßten Luftfahrtwetterdienst in Österreich geschaffen, dessen Organisation und Betrieb sich sehr bewährte. Dieser Luftfahrtwetterdienst wird im Jahre 1928 eine weitere Ausgestaltung erfahren. Es wird angestrebt, im Jahre 1928 die Strecke Wien—Berlin und Wien—Venedig werktägig zweimal in jeder der beiden Richtungen zu befliegen. Außerdem soll auf der Strecke Wien—Berlin ein sonntägiger Verkehr mit je einem Flug in jeder der beiden Richtungen eingerichtet werden. Von sehr großer Bedeutung für die Weiterentwicklung des Luftverkehrs wird das Inkrafttreten des Luftverkehrsförderungsgesetzes sein, um dessen baldige parlamentarische Erledigung der Minister bittet.

Der Minister erwidert sodann auf Anfragen betreffend den Bau von Lokalbahnen, und erklärt bezüglich der Linie Ausschlag—Zöbern—Kirchschlag—Rattersdorf-Liebing, daß bei Ausarbeitung eines Lokalbahnprogramms auf diese wirtschaftlich sehr wichtige Linie tunlichst Bedacht genommen werden wird. Dem Ausbau der Mariazeller Bahn nach Steiermark dürften sich angesichts der hohen Baukosten von 76 Millionen Schilling große Schwierigkeiten entgegenstellen.

Was die Kärntner Ostbahn anbelangt, hat der Ministerrat einen Gesetzentwurf, betreffend dieses Projekt und betreffend die Strecke Landeck—Ried, gutgeheißen, sich aber bezüglich des Zeitpunktes der Einbringung der Vorlage im Nationalrat eine neuerliche Schlußfassung vorbehalten, bis die endgültige Stellungnahme des Landes Kärnten hinsichtlich der Linienführung und der Beitragsleistung erfolgt sein wird.

— **Eröffnung der Schmittenhöhe-Bahn.** Am 29. Januar fand die feierliche Eröffnung der Seilbahn von Zell am See auf den Gipfel der Schmittenhöhe (2000 m) statt.

— **Österreichs Außenhandel im Jahre 1927.** Im Dezember erreichte die Einfuhr einen Wert von 324,4 Millionen, die Ausfuhr einen solchen von 200,1 Millionen Schilling, das Bilanzpassivum betrug demnach 124,3 Millionen Schilling. Dem Vormonat gegenüber hat die Einfuhr um 13,3, die Ausfuhr um 5,7 Millionen Schilling zugenommen. Im Vergleich zum Dezember 1926 zeigte die Einfuhr eine Wertzunahme um 52,9, die Ausfuhr eine solche um 32,7 Millionen Schilling, was in beiden Richtungen eine rund 20prozentige Steigerung bedeutet.

Im ganzen abgelaufenen Jahre betrug der Wert der Einfuhr 3141,2 Millionen Schilling gegen 2844,6 Millionen im Jahre 1926, die Ausfuhr erreichte einen Wert von 2038,6 Millionen gegen 1744,9 Millionen Schilling im Jahre vorher.

Einfuhr ist sonach um 10,4 %, die Ausfuhr um 16,8 % iegen. Das Bilanzpassivum hielt sich mit 1102,6 Millionen illing nahezu auf der gleichen Höhe (1099,7 Millionen illing).

Die stärkste Zunahme zeigt der Außenhandel mit dem tschen Reiche, da die Einfuhr von dort im Vergleiche Jahre 1926 um 50 Millionen Schilling, die Ausfuhr nach tschland um 168 Millionen Schilling gestiegen ist.

– Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

	Oktober 1927	November
iebsleistung der Bundesbahnen:		
000 Zugkilometer	3 881	3 740
000 Wagenkilometer	73 696	68 389
kehrsleistung der Bundesbahnen:		
00 Nutztonnenkilometer		
der Personen führenden Züge	46 362	42 875
der Güterzüge	390 452	353 464
gengestellung: Anzahl der voll- urigen Güterwagen:		
überhaupt	178 433	165 313
je Arbeitstag	6 863	7 188
kehrseinnahmen der Bundesbah- n einschließlich der Verkehrs- euern		
(vorläufiges Ergebnis) 1000 S	47 992	43 851
von Personen- und Gepäck- verkehr	13 669	11 253
Güterverkehr	34 323	32 598

Ungarn.

– Personalnachrichten. Seit der Ernennung des Minialrates v. Samarjay zum Präsidenten der Unschen Staatsbahnen war die Stelle des Direktors der chinen- und Werkstätten-Hauptsektion unbesetzt. Der isterrat ernannte nun zum Direktor den bisherigen ktorstellvertreter G. Szentgyörgyi, der durch seine en Dienste und umfassenden theoretischen und prakien Kenntnisse sich allgemeiner Wertschätzung erfreut. neue Direktorstellvertreter der Maschinenhauptabteilung Cornelius v. Láner, der bisher bei der Ungarischen eralinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt als Oberektor tätig war. Der Posten des Betriebsdirektors bei Ungarischen Staatsbahnen wurde durch Oberinspektor . Gámán besetzt, der sich im Laufe des Krieges bei Zentraltransportleitung in Wien große Verdienste erb und seitdem als Leiter der Betriebsabteilung bei der ktion der Staatsbahnen tätig war.

Der frühere Direktorstellvertreter der Maschinenhauption Oberregierungsrat K. Neugebauer sowie der erige Betriebsdirektor in Budapest Oberregierungsrat Rozsics ziehen sich nach langer Dienstzeit in den estand zurück. Gelegentlich ihres Scheidens ließ ihnen Handelsminister seine wärmste Anerkennung zuteil den. Ebenso scheidet in wärmster Anerkennung seiner ste Oberinspektor L. v. Strowsky aus seiner Stellung; var in der Tarifhauptsektion anläßlich der Tarifreform äußerst wichtigen besonderen Arbeiten betraut. Als ktor des Autotransportunternehmens der Ungarischen tsbahnen widmet er sich auch weiterhin dem Verkehrsen.

brige europäische Länder.

– Güterverkehr auf den Estländischen Staatsbahnen im re 1927. Laut Eisenbahnstatistik ist die Zahl der benen Güterwagen im Jahre 1927 im Vergleich mit dem ergehenden Jahre von 114 939 auf 116 024 gestiegen. rgab sich eine Frachterhöhung bei Sendungen von Karoffeln, Fleisch und Fleischwaren um 100 %, bei Vieh 30 %, bei Wald- und Baumaterialien um 20 % und bei gemitteln um 10 %. Ein starker Rückgang trat bei der sendung von Zement, Brennschiefer, Papier, Flachs und reide ein. Für den Güterverkehr kamen hauptsächlich betracht Holz- und Baumaterialien, Brennholz und Brennefer; sie ergeben 40 % des gesamten Güterverkehrs. m Jahre 1927 entfielen von den insgesamt 116 024 benen Wagen 21 677 auf Holzmaterialien, 12 525 auf nholz, 11 559 auf Brennschiefer, 3067 auf Zement, 4397 auf Getreide und 2914 auf Kartoffeln. Zur Beförderung der anderen Waren wurden weniger als 2000 Wagen, meist jedoch weniger als 1000 benötigt.

Im allgemeinen hat sich der Güterverkehr in Estland verhältnismäßig schwach entwickelt, zeigt jedoch von Jahr zu Jahr eine Steigerung.

— Die Einnahmen der Lettländischen Staatsbahnen im Jahre 1927. Die Gesamteinnahmen der Lettländischen Staatsbahnen betrugen im Jahre 1927 39,85 Mill. Ls gegenüber 37,58 Mill. Ls im Jahre 1926. Sie haben sich also um 6 % erhöht. Die erhöhten Einnahmen entfallen insbesondere auf den Güterverkehr, der sich gegenüber dem Vorjahr um 10 % gehoben hat. Der Personenverkehr weist in den Einnahmen einen kleinen Rückgang auf.

— Die Libau—Romnyer Bahn. Gegenüber den lettländischen Meldungen über den Abbruch der Libau—Romnyer Bahn durch Litauen erklärt die litauische Oberbahnverwaltung im „Lietuvis", die litauischen Behörden hätten nicht einen Meter Schienen abgebrochen, der den Verkehr mit Libau stören könnte. Die Strecke zwischen Koschedary und Gaischuny, die die Wilnaer Bahn mit der Schaulen—Libauer Linie verbindet, sei unangetastet. Der Verkehr könnte jederzeit wieder aufgenommen werden. Nur das zweite Gleis zwischen Kaidany und Linkaitschi sei abgebrochen worden, da ein Gleis den Bedürfnissen des Verkehrs vollkommen genüge.

— Der Einnahmeüberschuß der Polnischen Staatsbahnen betrug im ersten Halbjahr 1927 79 Mill. Zloty (vorl. Zahl). Auf einer Ministerkonferenz teilte der polnische Verkehrsminister Romocki mit, daß die Investitionen der Eisenbahn einen jährlichen Aufwand von etwa 10 Mill. Dollar erfordern.

— Beschleunigte Fertigstellung der Bahnstrecke Ostoberschlesien—Gdingen. Vom polnischen Ministerrat wurde kürzlich die sofortige Inangriffnahme des Baus der Verbindungsstrecke Herby—Hohensalza der großen Kohlenbahn Ostoberschlesien—Gdingen beschlossen. Die übrigen Teile der Bahnstrecke sind bereits fertiggestellt oder im Bau begriffen. Die Baukosten sind zu einem Teil im Budgetvoranschlag für das laufende Jahr eingerechnet, zum andern Teil sollen sie auf dem Kreditwege beschafft werden. Mit der Fertigstellung der ganzen Linie rechnet man in etwa zwei Jahren.

— Neuregelung des tschechoslowakischen Tarifausschusses. Das Eisenbahnministerium hat die neuen Satzungen des Tarifausschusses genehmigt. Die wichtigste Neuerung besteht darin, daß der bisherige Tarifausschuß der tschechoslowakischen Eisenbahnen als Verbandsorganisation der Staats- und Privatbahnen aufhört und an seine Stelle ein Tarifausschuß als Organ der tschechoslowakischen Staatsbahnen tritt, welcher ein Beratungskörper des Eisenbahnministeriums für Tarifangelegenheiten ist. Mitglieder desselben sind nunmehr alle Direktionen der Staatsbahnen. Die Privatbahnen, welche an den tschechoslowakischen Gütertarife I, A, beteiligt sind, können zu den Sitzungen des Tarifausschusses einen von ihnen gewählten Vertreter mit beratender Stimme entsenden. Das Eisenbahnministerium entsendet seine Vertreter in beliebiger Anzahl zu den Sitzungen des Tarifausschusses zum Zwecke der Unterrichtung.

Zu dem Wirkungskreis des Tarifausschusses gehören die Grundsätze für die Frachtberechnung und der Nebengebühren, deren Regelung, die Gütereinteilung sowie die Festsetzung der Tarifklassen und der Ausnahmetarife. Durch das Eisenbahnministerium können dem Tarifausschusse auch wichtige, einzelne Tariffragen zugewiesen werden. Von besonderer Beachtung sind die neuen Bestimmungen über die Beiziehung von sechs Vertretern von der Verkehrskommission zu Auskunftszwecken. Sie haben nur beratende Stimme. Der Vorstand der Verkehrskommission kann gegen die vom Tarifausschusse gefaßten Beschlüsse über gemeinsam mit der Verkehrskommission verhandelte Gegenstände, insoweit sie dem Votum der Verkehrskommission widersprechen, bei der vorsitzenden Staatsbahndirektion des Tarifausschusses innerhalb 28 Tagen nach Empfang der Sitzungsniederschrift eine Äußerung einbringen. Gegen die neuerliche Entscheidung des Tarifausschusses in derselben Sache ist eine weitere Äußerung nicht zulässig.

Als vorsitzende Staatsbahndirektion des Tarifausschusses hat das Ministerium die Staatsbahndirektion Prag Nord bestimmt.

— **Ankauf der südslawischen Lokalbahn-Prioritätsaktien.** In der letzten Zeit haben in Belgrad Verhandlungen wegen Ankaufs der Prioritätsaktien der südslawischen Lokalbahnen durch den Staat begonnen. Hierbei wurde das ursprüngliche Angebot, das auf einen Dinar für eine Krone Nennwert lautete, vom Staat auf zwei Dinar erhöht. Die Verhandlungen bezogen sich auf jene Lokalbahnen, welche bis zum politischen Umsturz im Jahre 1918 im Betriebe der Ungarischen Staatsbahnen standen.

— **Eine Neuerung im Betrieb der Schweizerischen Bundesbahnen.** Auf den Schweizerischen Bundesbahnen wurde bisher allgemein wie auch früher in Deutschland, die Erlaubnis zur Abfahrt eines Zuges aus einer Station in der Weise erteilt, daß der Abfertigungsbeamte sie an den Zugführer gab und dieser erst das Zugförderungspersonal mit Pfeifensignal davon verständigte. Es sind also zwei Übertragungen nötig, was einen Zeitverlust bedeutet. Seit 1. Februar ist versuchsweise auch auf zwei Strecken der Schweizerischen Bundesbahnen, nämlich der Hauptstrecke Zürich—Bern—Lausanne und der Strecke Zürich—Ziegelbrücke (Chur), der Befehlsstab eingeführt, mit dem der Abfertigungsbeamte (Fahrdienstleiter) die Abfahrterlaubnis unmittelbar an das Lokomotivpersonal gibt.

Die Einführung soll nur eine versuchsweise sein, weil die Erfahrungen, die man anderswo mit dieser Betriebsform gemacht hat, nicht ohne weiteres auf die Verhältnisse der Schweizerischen Bundesbahnen übertragen werden können. Hier besteht keine Bahnsteigsperre, und es befinden sich daher auf den schweizerischen Bahnhöfen an den Zügen meistens sehr viele Personen, die Reisende begleiten oder sich auch sonst für die Züge interessieren, namentlich an Sonntagen. Es ließe sich daher denken, daß dadurch die Sichtverbindung zwischen Abfertigungsbeamten und Lokomotivpersonal etwas beeinträchtigt ist.

Da die Reisenden bisher an die Pfeifensignale gewöhnt waren und mit Einsteigen und Fertigmachen sich darnach einrichteten, sind praktischerweise die Reisenden durch auffällige Plakate auf den Bahnhöfen der betreffenden Strecken auf diese betriebliche Neuerung aufmerksam gemacht und auf diesen Plakaten zugleich um rasches Ein- und Aussteigen ersucht.

— **Die französischen Eisenbahnen im Staatshaushalt.** Der Bericht über den Entwurf des Staatshaushalts für 1928, der der Kammer vorliegt, weist darauf hin, daß man gehofft habe, die Ausgaben und Einnahmen des Jahres 1927 würden sich das Gleichgewicht halten; die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse haben aber dazu geführt, daß nunmehr ein Fehlbetrag von 400 Mill. Fr zu erwarten ist. Dazu kommen noch 500 Mill. zur Verzinsung und Tilgung der Schulden, die wegen der Fehlbeträge seit 1921, seit Neuordnung der wirtschaftlichen Grundlagen der Eisenbahnen gemacht werden mußten. Die damals ins Leben gerufene Gemeinschaftskasse verfügt allerdings über einen Bestand von 500 Mill., so daß zur Deckung der Fehlbeträge nur noch 400 Mill. beschafft werden müssen, doch wird die Gemeinschaftskasse dabei erschöpft. — Zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Ministerium besteht Meinungsverschiedenheit über die Frage, ob die Staatskasse verpflichtet ist, den Eisenbahnen Mittel zur Deckung ihrer Fehlbeträge vorzuschießen. Der Minister lehnt diese Verpflichtung ebenso tatkräftig ab, wie die Eisenbahnen auf ihr bestehen; die Entscheidung darüber wird nicht der Gesetzgebung, sondern dem Staatsrat zufallen. Auch den Staatsbahnen sollen zur Deckung ihres Betriebsfehlbetrags keine Gelder mehr vorgeschossen werden, sondern sie sollen auf den Weg der Anleihe verwiesen werden. Als Grund für die ungünstige Lage der französischen Eisenbahnen wird einerseits die Höhe der Tarife, andererseits der Wettbewerb des Kraftwagens angesehen. Vor der Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen erhofft man auch eine Milderung der Schwierigkeiten bei den Eisenbahnen. — Die selbständige Stellung, die die Staatsbahnen neuerdings einnehmen, hat manche günstigen Ergebnisse gezeitigt. Der Zugverkehr ist pünktlicher geworden; die Kosten für ein Zugkilometer sind erheblich zurückgegangen. Es müssen aber Anstrengungen gemacht werden, um den örtlic Verkehrsbedürfnissen besser zu entsprechen, neuen V kehr anzulocken und den vorhandenen Verkehr den Eis bahnen zu erhalten. Sie werden dabei nicht nur den W bewerb der Straße, sondern in den Grenzgebieten auch der benachbarten Privateisenbahnen zu bekämpfen hab Nicht verhehlt werden konnte in dem Bericht, daß der grö Teil des Fehlbetrags der französischen Eisenbahnen Staatsbahnen zur Last fällt.

— **Die Pariser Untergrundbahn.** Der Metro, die Pari Untergrundbahn, ist 1910 mit einer Länge von 123 km plant worden; davon sind bis jetzt 95 km im Betrieb, 17,5 km befinden sich im Bau. Die Belastung der Un grundbahn betrug im Jahre 1926 durchschnittlich 7 247 Fahrgäste auf 1 km; auf den verkehrsreichsten Strec erreichte sie aber 7 und sogar 10 Mill. Der Zugverk soll nunmehr verdichtet werden, indem die Zugfolge zwei Minuten als größter und auf eine Minute 30 Sekun als kleinster Zugabstand gebracht wird. Auf diese Art w die Zahl der verfügbaren Sitzplätze auf dem ganzen Ne von 122 627 auf 167 586 erhöht.

Neuerdings soll das Pariser Untergrundbahnnetz weitert werden, und dazu soll eine Anleihe von 500 Mill. aufgenommen werden. Keine der Untergrundstrecken üb schreitet bis jetzt den durch die damalige Befestigung schlossenen Kreis, es ist aber, der Ausdehnung der St und damit des Verkehrs entsprechend, beabsichtigt, Untergrundnetz durch Radialstrecken zu erweitern, Abmachung zwischen dem Metro und der Stadtverwaltu sind für die Stadt Paris günstiger als für die Aktionä der das Verhältnis der beiden Parteien regelnde Vert läuft im Jahre 1931 ab. Die Aktionäre möchten ihn g schon eher durch einen für sie günstigeren ersetzt sch

— **Französisch-spanisch-portugiesische Vereinbarung** Im November hat in Lissabon eine Beratung von Vertret französischer, spanischer und portugiesischer Eisenbah gesellschaften sowie der Schlafwagengesellschaft statt funden. Dabei ist ein Fahrplan vereinbart worden, der Dauer der Reise Paris—Lissabon um eine Stunde verkür er soll im Frühjahr in Kraft treten. In bezug auf Sommerzeit will man sich in Spanien und Portugal d Vorgehen von England und Frankreich anschließen. A an der Besprechung beteiligten Gesellschaften mit A nahme der spanischen Nordbahn haben das Berner Üb einkommen angenommen, und die portugiesische Regieru hat zugesagt, es noch vor Ende des Jahres zu vollzieh Verschiedene Verbesserungen, die dem Verkehr zwisch den drei beteiligten Ländern zugute kommen sollen, so Einführung durchgehender Fahrkarten, auch bis nach M rokko, sind in Aussicht genommen. Auch zwischen Fr land und Spanien soll in Zukunft durchgehende Abfertigu von Personen und Gepäck möglich sein. Im Frühja 1928 sollen in Barcelona weitere Verkehrsbesprechung zwischen den obengenannten Eisenbahngesellschaften st finden.

— **Umgruppierung der spanischen Eisenbahnen.** Bei Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens, die eine Hauptaufgaben der militärischen Regierung bildete, spie die Zusammenfassung der Eisenbahnnetze zu geschlossen Gruppen eine wichtige Rolle; dieser Gedanke ist nunm aufgegeben worden. Der Eisenbahnrat hat kürzlich ein Bericht veröffentlicht, der sich dahin ausspricht, daß Grund der Erörterungen eines eigens für die Frage neuen Zusammenschlusses eingesetzten Ausschusses Frage der Umgruppierung der Eisenbahnen auf unbestimm Zeit vertagt ist. Die Schwierigkeiten, die der Dur führung eines solchen Plans im Wege stünden, seien groß; es würden dadurch wohlerworbene Rechte verlet und der Gewinn, der dabei zu erzielen wäre, sei zweifelha Andererseits tritt aber der Ausschuß dafür ein, daß die R gierung dem Zusammenschluß der bestehenden Eisenbah netze durch freiwillige Vereinbarungen unter diesen förde sollte; auf diese Art könnte der Zustand, den man e durch gesetzlichen Zwang herbeiführen wollte, auf derem Wege erreicht werden.

— **Die neuen Tarife der englischen Eisenbahnen.** I 1. Januar 1928 war für die englischen Eisenbahnen ein T

n besonderer Bedeutung. Es war „the appointed day“ . Eisenbahngesetzes von 1921, der Tag des Inkrafttretens neuen Tarife, die so berechnet sind, daß den Eisenbahnsellschaften ein angemessenes Einkommen gewährleistet d. Das Eisenbahngesetz von 1921 hatte zwei Ziele im ge: den Zusammenschluß der mehr als 130 Eisenbahnsellschaften zu vier großen Gruppen und die Neuordnung l Vereinheitlichung der Tarife. Die Bildung der neuen uppen ist im Laufe von zwei Jahren zustande gemmen, die Neuregelung des Tarifwesens hat sechs Jahre lauert. Obgleich die Gruppen nunmehr bereits seit vier ren bestehen, kann man doch noch nicht abschließend gen, wie sich die neue Einrichtung bewährt hat, wenn ch manche Fortschritte dadurch erreicht worden sind. elchen Einfluß die neuen Tarife, nicht nur auf die wirtaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen, sondern auf ndel und Wandel im ganzen Lande haben werden, muß st noch abgewartet werden.

Der Staatsbetrieb der englischen Eisenbahnen während s Krieges, Staatsbetrieb in dem Sinne, daß der Staat den senbahngesellschaften die Einkünfte der Vorkriegszeit währleistete, die Eisenbahnbeamten aber die Verantrtung für die Durchführung des Betriebes trugen, hatte en Zustand geschaffen, der auf die Dauer nicht bestehen iben konnte. Der Staat bewilligte zwar den Eisenbahnsellschaften, als diese wieder die volle Last des Betriebes ernahmen, also auch für die dabei entstehenden Kosten im llen Umfang aufkommen mußten, sehr erhebliche Beträge Ausgleich für Unterhaltungsarbeiten und Neuanschafgen, die während des Krieges unterblieben waren und her nach dessen Beendigung nachgeholt werden mußten. r Staat hatte aber während der Kriegszeit sehr erhebhe Lohnerhöhungen bewilligt, der Achtstundentag hatte n Betrieb verteuert, alle Bau-, Betriebs- und Werkstoffe ren im Preise gestiegen, und so mußte denn den Eisenhngesellschaften eine nicht unbeträchtliche Erhöhung er Tarife zugestanden wörden, was allerdings nur als e zwischenzeitliche Regelung angesehen wurde. Das senbahngesetz schuf daher das Tarifgericht — Railway tes Tribunal — und erteilte ihm den Auftrag, die Tarife festzusetzen, daß bei sachgemäßer Betriebsführung den senbahngesellschaften ein Betriebsüberschuß gewährstet würde, der unter Berücksichtigung des mittlerweile getretenen Zuwachses an Anlagekapital den Verhältnissen s Jahres 1913 entspräche. Diese Aufgabe zu lösen, war ht leicht, und es hat viel Arbeit im Einvernehmen ischen Tarifgericht und Eisenbahnen sowie mit den ndel und Verkehr treibenden Kreisen, die die Eisenhnen benutzen, bedurft, um zu einem Ergebnis zu komn. Der 1. Januar 1928 wurde vom Tarifgericht als der Tag tgesetzt, an dem die neuen Tarife in Kraft treten sollten. e Frachtsätze und Fahrpreise unterscheiden sich in ihrer he nur wenig von den bisher gültigen, aber die Güterteilung ist gründlich umgearbeitet worden; die Zahl r Güterklassen beträgt jetzt 21 gegen 8 früher. Die Berderungsbedingungen sind vereinheitlicht worden, und die acht wird jetzt durchgehend nach einem festen Meilentz berechnet.

Die „Times“ beschäftigt sich in einem Leitartikel einhend mit der durch die neuen Tarife geschaffenen Lage. rch sie sei, so sagt die Zeitung, eine Interessengemeinhaft zwischen den Eisenbahngesellschaften einerseits, den rsendern von Frachtgut und den Reisenden andererseits schaffen; sie sind alle und dazu noch die Inhaber der senbahnaktien am Gewinn, der aus dem Eisenbahnbetrieb zielt wird, beteiligt. Wenn das in den Eisenbahnen anlegte Kapital sich bei den neuen Sätzen nicht angemessen rzinst, müssen die Tarife erhöht werden; wird aber die angemessen bezeichnete Verzinsung überschritten, so mmen vier Fünftel dieses Überschusses der Allgemeinheit gute, indem die Tarife entsprechend herabgesetzt werden. ie englischen Eisenbahnen halten immer auf das Zummenarbeiten mit ihren Benutzern, durch das sie für ide Teile den größten Vorteil zu erreichen suchen. Sie lten ein solches Hand in Hand arbeiten gerade bei der nmehr geschaffenen Lage für besonders wertvoll, um nen selbst zu ermöglichen, die höchsten Leistungen bei irtschaftlichem Betrieb aufweisen zu können, wodurch sie ch in den Stand gesetzt werden, dem Nutzen der Verender von Frachtgut und der Reisenden am besten dienen können. Dabei erwarten die Eisenbahnen die Unterstützung der weitesten Kreise, namentlich aber auch der Gesetzgebung.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in England.** Alle vier Gruppen der englischen Eisenbahnen haben heute Strecken mit elektrischem Betrieb, wenn auch deren Umfang sehr verschieden ist. Am weitesten zurück ist merkwürdigerweise die Große Westbahn, die sonst immer eine führende Rolle im englischen Eisenbahnwesen gespielt hat und dies auf anderen Gebieten aus heute noch tut. Bei einer Gesamtlänge ihres Streckennetzes von 6150 km findet nur auf 10 km ihres Netzes elektrische Zugförderung im Gemeinschaftsbetrieb mit anderen, am Londoner Vorortverkehr beteiligten Eisenbahnen statt. Eine weitere Ausdehnung dieser Betriebsform ist zurzeit nicht geplant.

Am weitesten vorgeschritten ist in dieser Beziehung die Südbahn; ihre Strecken sind insgesamt 3611 km lang. Mitte 1926, ein Zeitpunkt, der einen gewissen Abschluß bildete, waren davon 363 km für elektrischem Betrieb ausgerüstet und bei 74 km waren die zu diesem Zwecke nötigen Arbeiten im Gang. Bei dem mittleren Teil des Streckennetzes der heutigen Südbahn, demjenigen der damaligen London, Brighton und Südküstenbahn, wurden 1919 die ersten Versuche mit elektrischem Betrieb gemacht. Bis zum April vorigen Jahres erstreckte sich diese Betriebsform auf 63 km Strecke mit 222 km Gleis. Dazu kommen noch 153 km, wo jetzt noch Dampfbetrieb stattfindet. Die Stromzuführung durch Fahrdraht wird allmählich beseitigt, und es wird ein dritte Schiene eingebaut. Auf dem westlichen Teil des Südbahnnetzes, der ehemaligen London & Südwestbahn, findet sich die älteste elektrisch betriebene Strecke, allerdings nur von 2,5 km Länge, vom Bahnhof Waterloo ausgehend. Planungen, die schon 1913 aufgestellt wurden, bezogen sich auf Strecken von 80 km Länge mit 274 km Gleis; dazu kamen später 52 km mit 108 km Gleis. Der Strom wird hier mit dritter Schiene als Gleichstrom von 600 Volt Spannung geführt. Der östliche Teil des Streckennetzes der Südbahn, die ehemalige Südost & Chatham-Eisenbahn, ist in drei Stufen auf elektrischem Betrieb umgestellt worden; zuerst wurden die von den Londoner Bahnhöfen Victoria, Holborn, Viaduct und St. Pauls ausgehenden Strecken ausgebaut, dann kamen die Bahnhöfe Charing Cross und Cannon Street mit den dort einmündenden Strecken an die Reihe, und dazu kommen noch die Verbindungen nach Dartford. Im ganzen hatte die Südbahn bis 1926 Strecken von zusammen 364 km Länge mit 1042 km Gleis, auf denen elektrische Züge verkehrten. Die Kosten für die elektrische Ausrüstung dieses Teils ihres Streckennetzes hatten gegen acht Millionen Pfd. Sterl. betragen. Die im Jahre 1926 aufgestellten weiteren Planungen, deren Durchführung bis Ende 1928 erwartet wird, werden diese Länge auf 438 km und 1195 km bringen.

Die beiden anderen Gruppen der englischen Eisenbahnen stehen mit der Entwicklung ihres elektrischen Betriebes zwischen den zwei bereits genannten. Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn findet sich schon 1904 elektrischer Betrieb in der Umgebung von Liverpool und Manchester, der Anlaß zu lebhafter Entwicklung des Vorortverkehrs gegeben hat. Ebenso bedient diese Gesellschaft ihren Londoner Vorortverkehr ausgiebig mit elektrisch gezogenen Zügen. Auch die Verbindung zwischen Lancaster, Morecambe und Heysham wird elektrisch betrieben. Die Stromart und die Stromzuführung ist auf den einzelnen Strecken verschieden.

Bei der London & Nordostbahn wurden Mitte 1926 74 km ihres 10 810 km langen Netzes elektrisch betrieben, ein Teil davon in der Umgebung von Newcastle, der andere zwischen Schildon und Newport. Die letztgenannte, 29 km lange Strecke weist die Besonderheit auf, daß auf ihr schwere Güterzüge mit elektrischen Lokomotiven befördert werden. Fünf elektrische Lokomotiven tun hier den Dienst, zu dem sonst 13 Dampflokomotiven nötig waren.

— **Kesselwagen für den Milchverkehr in England.** Die englischen Eisenbahnen befördern jährlich gegen 13 Mill. Hektoliter Milch, wovon der größte Teil auf die London, Midland & Schottische Eisenbahn und die Große Westbahn entfällt. Diese Menge in Kannen zu befördern, macht sowohl den Eisenbahnen wie den Versendern erhebliche Schwierigkeiten, und eine Unternehmung, die Molkereibedarf herstellt, hat daher Kessel für den Milchtransport

gebaut, die in den Werkstätten der beiden genannten Eisenbahngesellschaften auf zweiachsige Güterwagenuntergestelle aufgesetzt worden sind. Es sind zunächst sechs solche Wagen vorhanden, die probeweise zur Versorgung von London mit Milch verwendet werden. Die Kessel fassen 13 m³ und wiegen leer etwas über 11 t. Bei ihrer allgemeinen Verwendung würde gegenüber der Beförderung der Milch in Kannen abgesehen von anderen Vorteilen 70 % an Zuglänge gespart werden. Die tote Last wird dabei erheblich verringert; drei Wagenladungen Milchkrüge erfordern den Transport von 80 t tote Last; bei Beförderung der gleichen Menge in Kesselwagen beträgt diese Zahl nur 22 t, also 72,5 % weniger. Die Kessel sind mit Glas ausgelegt und können daher verhältnismäßig leicht sauber gehalten werden. Sie werden zunächst mit kaltem Wasser ausgespült, dann ausgescheuert, worauf eine zweite Spülung mit heißem Wasser folgt. Endlich werden sie mit Dampf von 2 at Druck entkeimt. Die Milch wird auf etwa 3° gekühlt in die Kessel eingefüllt, die mit einer 5 cm starken Korkschicht so wirkungsvoll gegen Wärme geschützt sind, daß die Milch sich auf dem Wege nach London selbst im Sommer höchstens um 1° erwärmt. Zur Ausrüstung der Kessel gehört ein Stutzen zum Einfüllen der Milch, ein weiterer Stutzen zum Einleiten von Dampf oder Luft, ein Sicherheitsventil, das in Tätigkeit tritt, wenn der Dampfdruck von 2 at überschritten wird, ein Mannloch und zwei Abzapfvorrichtungen, die während der Fahrt unter Verschluß gehalten werden. Das Entleeren geht unter Luftdruck mit einer Geschwindigkeit von 680 l in der Minute vor sich. Ein großer Teil der Milch wird an der Empfangsstelle in London pasteurisiert und auf Flaschen gefüllt. Die neue Art der Beförderung von Milch ist das Ergebnis langer Vorarbeiten, an denen die beteiligten Stellen der Eisenbahnen und das Molkereiunternehmen teilgenommen haben; man sieht es als einen erheblichen Fortschritt und als vorbildlich für das Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Versender an.

Fremde Erdteile.

— **Neue russische Kredite für die Chinesische Ostbahn.** Der Vorstand der Chinesischen Ostbahn hat für Erneuerungsarbeiten und Neubauten im laufenden Wirtschaftsjahr 1927/1928 12,3 Mill. Rubel bewilligt gegenüber 9 Mill. Rubel im Vorjahre. Davon sind 0,8 Mill. Rubel für den Umbau des Eisenbahnknotenpunktes Charbin, 3 Mill. Rubel für die Steigerung der Durchlaßfähigkeit der Linie, 1,1 Mill. Rubel für die Vermehrung des rollenden Materials usw. bestimmt.

— **Bau einer Untergrundbahn in Tokio.** Vor dem Erdbeben von 1923 stand Tokio in der Reihe der Großstädte an der fünften Stelle, die Zerstörung hatte aber eine Abwanderung zur Folge, so daß es an Größe von neun anderen Städten übertroffen wurde. Mittlerweile ist ein großer Teil der Bevölkerung zurückgekehrt, und Tokio dürfte heute wieder zwei Millionen Einwohner haben. Infolgedessen sind wieder, wie es schon früher der Fall war, Verkehrsschwierigkeiten aufgetreten, und man hat deshalb mit der Ausführung des schon lange gehegten Plans, eine Untergrundbahn zu bauen, begonnen. Vorher hat man Sachverständige nach Europa und Amerika geschickt, die sich über die einschlägigen Verhältnisse unterrichten sollten, und auf Grund ihrer Studien sah man vom Bau einer Hochbahn der zunächst geplant war, ab, entschloß sich vielmehr für eine Unterpflasterbahn. Sie wird im offenen Einschnitt mit besonderen Sicherungsmaßnahmen gegen Erdbebenstöße erbaut. Das zunächst ausgeführte Stück ist nur etwa 2,5 km lang und verbindet den Bahnhof Ueno mit dem Wohnviertel Asakusaku; der Betrieb ist Anfang dieses Jahres eröffnet worden. Eine Verlängerung um etwa 15 km nach Westen ist in Aussicht genommen, und es bestehen Pläne für einen weiteren Ausbau des Schnellbahnnetzes von Tokio; die hohen Kosten werden jedoch ihre Ausführung noch längere Zeit verzögern. — Unter den zehn größten Städten der Welt sind nunmehr nur noch drei, die keine dem Personenschnellverkehr dienende Untergrundbahn haben.

— **Gründung einer amerikanischen Transportgesellschaft.** New Yorker und Detroiter Interessenten haben Ende April unter der Firma „Terminals and Transportation Company of America“ eine Zusammenfassung mehrerer größer Transport- und Lagerhausgesellschaften in verschieden Teilen des Seengebietes und in New York durchgefüh Das Kapital der neuen Gesellschaft beträgt 20 Millio Dollar, der Hauptsitz befindet sich in Detroit, währ weitere Docks und Eisenbahnstationen in New York, C cago, Buffalo, Minneapolis, St. Paul, Duluth und Min sota vorhanden sind. Leiter der Gesellschaft wird A. Mil Mc. Dougall, der zugleich der Präsident der McDoug Terminal Warehouse Company und der Minnesota-Atlan Transit Company ist.

Außer den beiden genannten Gesellschaften, von den die letztere eine größere Anzahl Dampfer und zwei Mot schiffe auf den Seen besitzt, gehören noch die Detr Railway und Harbor Terminals mit einem Kapital v 3 000 000 Dollar zu dem neuen Konzern sowie die Detr New York Transit Company, für die acht bis zwölf Schi erworben werden sollen, ferner weitere Terminal Compan in New York (Dock in Columbia Street, Brooklyn), C cago und Buffalo. Im wesentlichen soll also die neue G sellschaft den Verkehr zwischen New York, Buffalo, D troit, Chicago und Minneapolis und Nachbarschaft v mitteln.

— **Die Abschätzung der Eisenbahnen in den Vereinigt Staaten.** Nach dem amerikanischen Verkehrsgesetz von 1 soll den Eisenbahngesellschaften ein angemessener Ert gewährleistet werden, indem die Tarife so festgesetzt werd daß sich der Wert der Eisenbahnen in angemessener We verzinst. Dazu ist es zunächst nötig, daß der Wert d Eisenbahnen, ihrer baulichen Anlagen und ihrer Ausrüstu festgesetzt wird, und obgleich seit Erlaß des Verkehrs setzes sieben Jahre vergangen sind, ist diese Arbeit no bei weitem nicht beendet, ja, es schweben noch Meinun verschiedenheiten über ihre Grundlagen. Das Bundesv kehrsamt hat nämlich eine vorläufige Schätzung des Wer der Eisenbahnen vorgenommen, bei der sie von den B stehungskosten ausgeht, während die Eisenbahngese schaften der Schätzung den Betrag zu Grunde gelegt zu sel wünschen, den die Herstellung der Eisenbahnen in ih jetzigen Gestalt bei heutigen Preisen kosten würde. D dem hohen Stand aller Preise für Bau-, Betriebs- und We stoffe und bei den hohen Löhnen, die heute gezahlt werd würde, wenn die Berechnung nach den Wünschen der Eis bahngesellschaften vorgenommen würde, sich ein um et elf Milliarden Dollar höherer Betrag ergeben, den die E nahmen der Eisenbahnen verzinsen müßten. Ein solch Unterschied würde natürlich einen sehr erheblichen Einfl auf die Tarife haben. Eine kleine Eisenbahngesellschaft h nun gerichtliche Klage erhoben, um die Anerkennung d Standpunkts der Eisenbahngesellschaften zu erreichen, u ist damit im zweiten Rechtszug abgewiesen worden; sie h absichtigt nunmehr die Sache vor den Obersten Gerichtsh zu bringen. Der einzelne Fall ist, da die Klägerin ein g bedeutendes Unternehmen ist, an sich nicht von Belang. wird aber durch die endgültige Entscheidung die Grundla für die Abschätzung und damit für die Höhe der Tarife al amerikanischen Eisenbahnen geschaffen. Der einzelne F ist auch bloß vorgeschoben, um eine grundsätzliche E scheidung herbeizuführen, denn es wird ausdrücklich b richtet, daß die anderen Eisenbahngesellschaften und d Bundesverkehrsamt zugestimmt haben, daß die Klage v das höchste Gericht gebracht wird.

— **Stundenleistungen der amerikanischen Eisenbahn** Weniger um den Fachmann zu unterrichten, als vielmehr d der breiten Menge ein Bild vom Umfang ihrer Tätigkeit geben, haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten eini Zahlen veröffentlicht, die sich nicht, wie sonst üblich, a das Jahr, sondern auf die Stunde beziehen. Danach nehm sie in der Stunde 728 251 Dollar ein, geben aber 336 632 Dol an Löhnen, 196 046 Dollar an anderen Betriebskosten u 44 370 Dollar an Steuern aus. Im gleichen Zeitraum wurd 6086 Güterwagen mit 152 572 t Fracht beladen, und d Förderleistung in der Stunde beträgt Millionen von Tonn meilen. 98 213 Reisende entfallen auf die Stunde, in der zusammen 6,5 Mill. Kilometer weit befördert werden. D amerikanischen Eisenbahnen sind auf diese großen Zahl nicht wenig stolz; bei der Vorliebe des Amerikaners solche Zahlen ist das begreiflich.

— **Die Belegschaft der amerikanischen Eisenbahnen.** ...tte September vorigen Jahres beschäftigten die Eisen...hnen I. Klasse, also die Hauptbahnen, der Vereinigten ...aten nach ihren Berichten an das Bundesverkehrsamt ...r Heer von 1 787 769 Personen, 0,47 % weniger als im ...gust. Ihre Entlohnung machte den Betrag von 248 894 659 ...llar aus, 3,25 % weniger als im Vormonat. Daß der Unter...ied in den Bezügen so viel größer ist als die Verminderung ...r Kopfzahl, hängt damit zusammen, daß der September ...ei Arbeitstage weniger hatte als der August. Gegen den ...ichen Monat des Vorjahres wies die Kopfzahl eine Ver...nderung um 3,63 %, die Entlohnung aber nur eine Ab...hme um 2,11 % auf.

— **Kraftwagen im Eisenbahntunnel.** Die amerikanische ...oße Nordbahn beabsichtigt, Kraftwagen durch den Tunnel ...s Kaskachu-Gebirges auf eine Art zu befördern, die sie ...bst als einen Fährverkehr bezeichnet. Die Wagen sollen ...t der einen Seite des Gebirges auf offene Güterwagen ge...den und so durch den Tunnel befördert werden, um auf ...r anderen Seite die Fahrt mit eigener Kraft fortzusetzen. ...s soll so zwischen zwei 116 km von einander entfernten ...nkten ein Pendelverkehr eingerichtet werden, der den ...aftwagen den Weg über das Gebirge spart. Für die In...ssen werden Personenwagen mitgeführt. Bei Nachtfahrten ...nnen die Reisenden die ganze Nacht in diesen Wagen ...bringen. Da es sich um ein Glied in einer Ost-West-Straße ...t lebhaftem Verkehr handelt, ist zu erwarten, daß die ...ue Möglichkeit, mit seinem Kraftwagen schnell vorwärts ...kommen, fleißig benutzt werden wird.

— **24 Stunden-Zählung in Kanada.** Die Eisenbahnen Ka...las benutzen für ihren inneren Dienst die 24 Stunden-...hlung des Tages und sind mit den Erfahrungen, die sie ...mit machen, sehr zufrieden. Die Fahrpläne, die an die ...isenden ausgegeben werden, enthalten freilich noch die ...itangaben nach 2 × 12 Stunden mit den in allen englisch ...rechenden Ländern üblichen Zusätzen a. m. und p. m. ...te und post meridiem). Von amerikanischer Seite wird ...fürwortet, die sich über den ganzen Tag erstreckende ...hlung der Stunden auch bei den Eisenbahnen der Ver...igten Staaten einzuführen; die Übergangsschwierigkeiten ...en nur gering, wie sich beim Übergang von Eisenbahn...riebsbeamten vom Dienst der amerikanischen in den der ...nadischen Eisenbahnen gezeigt hat. Merkwürdiger Weise ...sich in Deutschland die 24 Stunden-Zählung nicht ein...bürgern vermocht. Die Fahrpläne sind zwar nach ihr auf...stellt, aber selbst wenn man einen Verkehrsbeamten nach ...em am Nachmittag oder Abend verkehrenden Zug fragt, ...ält man meist die Auskunft in der 12 Stunden-Zählung.

— **Bahnhofsbau in Buenos Aires.** Der Buenos Aires ...ntral-Eisenbahn, die den Verkehr in der Richtung auf ...raguay vermittelt, fehlt es an einem Bahnhof im Innern ...Stadt Buenos Aires; sie endigt jetzt in einem Vorort, ...va 8 km von Retiro, einem der Brennpunkte des Verkehrs, ...fernt. Im vergangenen Jahre ist es gelungen, auf dem ...ge der Gesetzgebung die Genehmigung zum Bau einer ...tergrundbahn vom jetzigen Endpunkt der Centralbahn ...nach Retiro, wo sich bereits die Endbahnhöfe anderer ...Buenos Aires einmündender Eisenbahnen befinden, sowie ...n Bau einer Verlängerung nach dem Hafen zu erlangen. ...n dieser Genehmigung wird eine Gesellschaft Gebrauch ...chen, die im wesentlichen die Aktien der Eisenbahngesellschaft, dazu noch die einer Straßenbahngesellschaft und ...er Elektrizitätsgesellschaft besitzt. Die Pläne für den ...hnbau, einschließlich des ebenfalls unterirdisch anzu...enden Endbahnhofs Retiro sind bereits fertiggestellt. Zur ...it wird ein Teil der Aktien, die das Kapital für diesen ...u aufbringen sollen, durch zwei englische Bankhäuser ...n Verkauf angeboten. Sie sind in 50 000 Stücke zu 100 ...entinische Dollar eingeteilt, die 19 Sterling 20 Schilling ...sten sollen, und es wird ein Gewinnanteil von 7 % in ...ssicht gestellt.

— **Eine neue Querverbindung in Australien.** Nachdem ...fang November vorigen Jahres die Eisenbahn Sydney—...oken Hill eröffnet worden ist, besitzt Neusüdwales eine ...20 km lange Eisenbahn, die diesen Staat von seiner Ost...ste bis an seine Westgrenze durchquert. Broken Hill ist ...r Mittelpunkt eines Bergwerkbezirks, in dem seit dem Fündigwerden im Jahre 1883 bis Ende 1924 etwa 33,5 Mill. Tonnen Erz gefördert worden sind. Diese Erze gingen bisher über die Eisenbahnen des benachbarten Südaustralien nach den Häfen dieses Staats, und die Kohle und sonstigen Einfuhrgüter für die Bergwerke wurden über diese Häfen bezogen. Durch die Eröffnung der Eisenbahnverbindung nach Sidney, die gegenüber der Kapspurbahnen von Südaustralien infolge ihres Baus als Vollspurbahn den Vorzug größerer Leistungsfähigkeit hat, wird dieser Verkehrsstrom nach Osten abgelenkt werden. Der Weg von Sydney nach Westaustralien über Land wird durch die neue Eisenbahnverbindung um 560 km abgekürzt. Dabei kommen auf diesem Wege nur noch drei Spurwechsel gegenüber sechs auf der älteren Verbindung vor.

Die neue Verbindung Sydney—Broken Hill benutzt erst auf 545 km die bestehende Hauptstrecke von Neusüdwales und wendet sich dann nach Westen, um über die große Binnenebene Australiens den Darling-Fluß zu erreichen, den sie ungefähr 1000 km von Sydney überschreitet. Kennzeichnend für den Teil der Eisenbahn, der die Ebene durchquert, sind die langen geraden Strecken, die eine Ausdehnung bis zu 72 km erreichen. Der Darling-Fluß, der zu Zeiten fast trocken ist, zu anderen heftiges Hochwasser führt, wird auf einer Brücke überschritten, die neben der Eisenbahn auch dem Straßenverkehr dient. Die eigentliche Flußbrücke hat zwei 21 m weite Öffnungen und eine dritte, 18,3 m weite Öffnung über dem Stromstrich, die von einer Klappbrücke überspannt wird. Das Überschwemmungsgebiet auf der Ostseite wird auf zwei Gruppen von 28 und 10 Brücken von 7,6 m und 10,7 m Lichtweite überschritten, zwischen denen etwa 200 m Damm liegen. Dem Personenverkehr werden zwei Zugpaare in der Woche dienen; sie führen Schlaf- und Speisewagen.

Rechtspflege.

— **Gefährdung des Publikums in öffentlichen Gebäuden und in Geschäften durch Türen, die nach beiden Seiten aufschlagen.** Flügeltüren, die sowohl nach innen wie nach außen zu öffnen sind, können, auch wenn sie zu beiden Seiten auf kleinen Schildern rechts die Aufschrift „Stoßen" und links die Anweisung „Ziehen" haben, unter Umständen dem Publikum recht gefährlich werden, wie der folgende Fall zeigt: In einem Postgebäude erlitt ein Laufbursche dadurch eine Gehirnerschütterung, daß eine solche Flügeltür, die nicht durchsichtig war, von einem Entgegenkommenden gegen seinen Kopf gestoßen wurde. Die Postverwaltung wurde zum Schadenersatz verurteilt. Das Urteil des Reichsgerichts enthält folgende bemerkenswerte Begründung, die auch für andere Verwaltungen wie die Eisenbahnen, aber auch für Geschäftshäuser, Läden, kurz alle Räume gilt, die stark besucht werden:

„ . . . Windtüren mit pendelnden Flügeln sind ein Erfordernis des Verkehrs. Sie finden sich allenthalben in starkbesuchten Gebäuden: in Bahnhöfen, Post- und Gerichtsgebäuden, Theatern, Schulgebäuden, Warenhäusern usw. Die städtische Bevölkerung hat sich längst daran gewöhnt. Sie bringen allerdings, zumal für Kinder und junge Leute mit wenig Erfahrung in höherem Maße als eingeklinkte Türen, gewisse Gefahren mit sich. Diese müssen von den Besuchern des Gebäudes hingenommen und von dem einzelnen durch größere Vorsicht beim Herankommen an solche Türen ausgeglichen werden. Aber in erster Reihe trifft denjenigen, der in einem Gebäude unter Verwendung solcher Türen einen lebhaften Verkehr eröffnet, die Verpflichtung, diesen Gefahren mit entsprechenden Vorkehrungen entgegenzuwirken, soweit das möglich ist, ohne den Zweck und Vorteil, den diese Türen bieten zu gefährden. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die Gefahren solcher Türen, wie das Berufungsgericht annimmt, wesentlich geringer sind, wenn die Flügel nicht sowohl nach innen wie nach außen, sondern nur mit dem einen Flügel nach außen und mit dem anderen nach innen ausschlagen, und es mag der Revision zugegeben werden, daß Flügeltüren dieser zweiten Art vielleicht nicht überall am Platze und auch nicht ohne weiteres geeignet sind, einen Unfall, wie den hier vorliegenden, zu verhüten. Aber nach der rechtlich bedenkenfreien Annahme des Berufungsgerichts können alle Windtüren ohne Beeinträchtigung ihres Zweckes und ohne unverhältnismäßige Mehrkosten mit einem durchsichtigen Glaseinsatz versehen werden, der ihre Gefährlichkeit erheblich herab-

setzt. Führt die Tür unmittelbar ins Freie, dann kann es wie bei dem Haupteingang des Reichsgerichtsgebäudes genügen, wenn das eingefügte Eisglas nur für den das Haus Verlassenden und der Helle Entgegengehenden durchsichtig ist, so daß er beim Aufdrücken der Tür nach außen entsprechende Vorsicht anwenden kann. Aber im Innern des Gebäudes, wo in der Regel beide Seiten der Tür gleich schlecht belichtet sind, und die Tür nicht gegen neugierige Blicke Außenstehender geschützt zu werden braucht, wird eine von b e i d e n Seiten durchsichtige Verglasung gewählt werden können und müssen. Das ist in vorliegendem Fall unterlassen worden. Die Verglasung der Flügeltür war hier von keiner Seite genügend durchsichtig. In der Duldung dieses nicht ungefährlichen Zustandes konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ein Verschulden der DRP. erblicken (§ 276 BGB), das für den Unfall des Klägers von ursächlicher Bedeutung war. Hätten der Laufbursche und die Arbeiterin Z. sich durch die Verglasung sehen können, dann hätte weder die Z. so heftig nach innen gestoßen, noch der Laufbursche auf die Tür so wenig achtgegeben. Das Mitverschulden der Z. schließt das Verschulden der DRP. gegenüber dem Kläger nicht aus (§ 240 BGB). Daß die DRP. das Zusammentreffen eines so heftigen Aufstoßens der Tür mit der gleichzeitigen Unvorsichtigkeit einer dicht hinter ihr stehenden Person auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht habe voraussehen können, brauchte der Vorderrichter nicht anzunehmen. Daß Leute, die sich wie die Arbeiterin Z. verspätet haben, in Erregung geraten, ist eine Erscheinung des täglichen Lebens. Die DRP. muß aber auch damit rechnen, daß so kleine Schilder mit ihren Anschriften übersehen werden können, und daß von den vielen im Postgebäude verkehrenden, meistens weniger gebildeten Personen mitunter jemand die Wucht des gegen den Türflügel geführten Stoßes unterschätzt . . . " (Urt. des RG. vom 22. April 1926, Aktz. IV. 682/25; abgedr. im Archiv für Post und Telegraphie 1927, S. 169). Dr. C.

Bücherschau.

— **Handwörterbuch der Arbeitswissenschaft,** unter Mitwirkung von 280 Fachleuten des In- und Auslandes. Herausgegeben von Privatdozent Dr. Fritz Giese. Verlagsbuchhandlung von Carl Marhold in Halle a. S. Preis geh. je 9 RM.

Die hohen Erwartungen, die an das Erscheinen des Werkes bei Besprechung der ersten Lieferung in Nr. 52 S. 1455 fg. unserer Zeitung vom 29. Dezember 1927 geknüpft wurden, finden in den Lieferungen 2 bis 5 die erwartete Erfüllung. Diese vier Hefte umfassen die Stichworte „Arbeitsmessung, Methoden der" bis „England (Entstehung und heutiger Stand englischer Arbeitswissenschaft usw.)" und bringen wiederum eine große Menge wertvollen Materials aus dem naturgemäß in einer kurzen Besprechung nur ganz wenige einzelne Teil herausgegriffen und kaum mehr als andeutungsweise besprochen werden können. Es liegt hierbei der Gedanke nahe, zunächst einmal denjenigen Artikeln einige Aufmerksamkeit zuzuwenden, die vom Herausgeber Privatdozent Dr. Giese herrühren, und von denen man voraussetzen kann, daß sie das Wesen und die Ziele des Unternehmens am besten erkennen lassen. Sehr beachtlich sind seine Aufsätze über Arbeit, Dynamik usw., in vorderster Reihe aber steht der Artikel unter dem Stichwort „Arbeitswissenschaft" Spalte 418 ff. Danach ist Arbeitswissenschaft die wissenschaftliche Lehre von der rationellen, zweckhaft gerichteten „Tätigkeit" für berufsbedingte Kulturziele; die Arbeitswissenschaft sieht mithin in der Arbeit ein besonderes Phänomen, parallel gesetzt anderen Kulturinhalten, wie z. B. der Religion, Kunst, Sprache usw. Man sieht, von wie idealer Auffassung Dr. Giese bei der Aufgabe, die er sich gestellt hat, getragen wird. Er bezeichnet es als selbstverständlich, daß in kurzen Übergangszeiten die Praxis auch ohne Theorie den Lebenserscheinungen gerecht werden kann, daß dies aber auf die Dauer nicht möglich ist. Arbeitswissenschaft ist nach ihm die Lehre vom „vernunftgeleiteten Schaffen" und in der praktischen Auswertung die Voraussetzung für jede Rationalisierung. „Arbeit" wird im vorliegenden Wörterbuch aufgefaßt und behandelt als physikalischer, biologischer, pädagogischer, philosophisch-historischer, ebenso aber auch als juristischer Begriff. Wie schon in der erwähnten ersten Besprechung des Werkes hervorgehoben wurde, bringt dasselbe nicht bloß diesen Arti von Giese über die Arbeitswissenschaft im allgemein sondern auch noch besondere Artikel von anderen Auto über die Arbeitswissenschaft in Belgien, Italien, Jap Rußland, Skandinavien, Luxemburg usw. Eine gesond Darstellung über den Stand der Arbeitswissenschaft Deutschland kommt, wie in Spalte 1300 ausgeführt wi nicht in Frage, weil der Gesamtinhalt vorliegen Wörterbuches den Verhältnissen des Erscheinungslan zugewendet ist. Es sei in dieser Beziehung z. B. hin wiesen, auf die Darlegungen unter den Stichwor „Arbeitsnachweiswesen", „Arbeitsordnungen", „Arbe recht" mit den überaus reichlichen Literaturangab Gerade das Arbeitrecht ist eines der wenigen Gebiete, denen die Verfassungsänderung in Deutschland sich ges geberisch ausgewirkt hat; hier ist die Änderung besond wichtig, weil das Arbeitsrecht hinter den Bedürfnis der Zeit zurückgeblieben war: Das Arbeitsverhältnis nicht mehr auf einseitigem Diktat des Unternehmers ruhen, sondern soll ausgehen von der sozialen Verbund heit der Menschen in Betrieb und Beruf. In diesem sammenhange darf zur Charakterisierung der dem We zugrunde liegenden Auffassung noch besonders auf Ausführungen unter dem Stichwort „Demokratie des triebes" verwiesen werden, mit welchem Begriff man ni nur die Vertretung der Arbeitnehmerinteressen, sond auch die Übernahme der Verantwortung für die Gestalt des Produktionsprozesses verbindet. „Ziel ist, das gem same Interesse von Arbeitgeber und Arbeitnehmer Unternehmen zu fördern und die Leistungsfähigkeit Arbeitsfreudigkeit zu steigern". Gerade auch auf dem biete des Arbeitsrechts mit seinen so überaus verwickel Verhältnissen bewährt sich das vorliegende Werk als verlässiger Führer durch das Labyrinth der vielen Ges und Verordnungen, wobei aber auch auf Reformvorschl nicht verzichtet wird. Allgemeines Interesse werden wecken, z. B. auch die Aufsätze Spalte 423 und 465 Kranold über Arbeitszeit (I. Wissenschaftliche Grundl II. Praxis vom Standpunkt des Arbeitgebers. III. Arbe zeitproblem vom Standpunkte des Arbeitnehmers). Fer Spalte 467 bis 482 von Klehmet über Arbeitszeitre (1. Allgemeines, 2. Achtstundentag und Wirtschaftsl 3. Geltendes Recht, 4. Ausland), Spalte 632 bis 654 Birk über Baubetriebslehre (Baurecht, Baupolizei, B gesetze, Bauvergebung, Kostenanschlag usw.), Spalte 68 über Beamte (Rechtsbegriff, Arbeitsorganisationen), Sp 973 bis 1006 von Leipart und Erdmann über Bildungswe (schulmäßige und außerschulmäßige Einrichtungen, Pr lem der Arbeiterbildung), Spalte 1161 bis 1182 von Dö über Buchhaltung (Begriff, Systeme, einfache und dopp Buchhaltung, Bilanztheorien usw.), Spalte 1261 ff. Otte über Christliche Gewerkschaften (Geschichte, Org sation und Programm), ja sogar der „Blaue Montag" wissenschaftlich behandelt und mit reichlicher Litera angabe belegt. Das Schlagwort „Rationalisierung" sp im Werk eine große Rolle: unter dem Stichwort „A mobilindustrie" handelt ein besonderer Abschnitt rationeller Produktion, in Spalte 668 bis 686 wird Rationalisierung im Bauwesen behandelt, in Spalte bis 748 die rationelle Betriebsführung im Berghau. Spalte 898 ff. die Rationalisierung in Betonbau, in Sp 1010 ff. die Rationalisierung in der Binnenschiffahrt, Spalte 1100 bis 1139 die Rationalisierung auf dem Geb der Braunkohle; auch die Rationalisierung in der mischen Forschung, in der chemischen Großindustrie auf dem Gebiete der Düngemittel wird zum Gegens besonderer Artikel gemacht, ebenso die Rationalisier im Eisenhüttenwesen. Man kann sich mit diesem Sch wort abfinden, wenn es eine weitere Verstärkung des s früher in Deutschland vorhandenen Strebens nach F schritt und intelligenter Verbesserung der Arbeitsmeth im Sinne einer systematischen Zusammenfassung bede soll; man kann gespannt darauf sein, wie der Begriff einer der nächsten Lieferungen näher bestimmt wer wird. In einem sehr ausführlichen Artikel Spalte bis 1471 behandelt übrigens Birk, der schon erwähnte währte Fachmann, die Grundlagen rationeller Betri führung im Eisenbahnwesen (A. Allgemeine, B. Eisenb bau mit den allgemeinen und ausführlichen Vorarbe Eisenbahnunter- und Oberbau, Bahnhofsanlagen, außer wöhnliche Bahnen, Eisenbahnfahrzeuge, Signal-

erungsanlagen, C. Eisenbahnbetrieb); in dem beigten Literaturverzeichnis ist auch die Zeitung des eins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgeführt.

Aus Vorstehendem ist zu ersehen, wie weit der Herzeber und seine zahlreichen Mitarbeiter ihre Ziele gekt haben und wie groß sie ihre Aufgabe auffassen. in der Tat ist das hohe Lied der Arbeit, solange eine tur besteht, nie verklungen. Nur zwei Äußerungen zu — von zwei Antipoden — sollen hier Platz finden.

Léon Gambetta stammt aus den 80er Jahren des gen Jahrhunderts der Ausspruch: „Die große moderne mel lautet: Arbeit, abermals Arbeit und immer Arbeit", Otto von Bismarck sprach im Herrenhause des Preuhen Landtags am 15. Januar 1867 die herrlichen, jetzt r als je geltenden Worte:: „Nichts ist geeigneter, die schmelzung der widerstrebenden Elemente zu fördern, gemeinsame Arbeit an gemeisamen Aufgaben".

Dr. Otto.

— **Erd- und Eisenbahnbau.** Von Studienrat Reg.-Baumeister Walter Zippel, Berlin-Steglitz. Leipzig, Dr. Taenecke Verlagsbuchhandlung. 1927. 88 Seiten Oktav. Abbildungen.

Das Buch bildet einen Band in der Reihe der bautechnischen Lehrhefte, für den Unterricht an Baugewerkschulen und für die Praxis herausgegeben unter Mitwirkung von Ministerialrat Professor Leopold Peters, von Baurat Dipl. Ing. Walter Kopfermann. In engem Rahmen werden hier weite Wissensgebiete behandelt, Erdbau, Allgemeine Gestaltung der Eisenbahn, Bahnkörper, Oberbau, Nebenanlagen, Stationsanlagen, Sicherungsanlagen; was gebracht wird, ist infolgedessen in mancher Beziehung wenig ausführlich, Als Nachschlagewerk für die Praxis wird das Buch daher nicht immer genügen; in einzelnen Punkten wird man übrigens auch von der Meinung des Verfassers abweichen können. Da Abbildungen fehlen, ist es zum Selbstunterricht nicht geeignet. Wohl brauchbar erscheint es dagegen für den Unterricht an Baugewerkschulen. Bei Benutzung des Buches wird der Schüler die Nachschreibearbeit einschränken können, seine Aufmerksamkeit im Unterricht wird für alle Einzelheiten des Vortrages des Lehrers und für die Aufnahme der Zeichnungen frei. Der Preis des Buches, der zu 1,40 RM angegeben wird, ist billig. Schneider.

— **Werkstattgerechtes Konstruieren.** Die Teschnisch-Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale (TWL.), Berlin NW 7, gibt gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure (ADB.) und unter Mitwirkung des AWF. eine Beispielsammlung „Werkstattgerechtes Konstruieren" heraus, die zeigt wie durch unrichtige Gestaltung von Werkstücken, die auf die Fertigung keine Rücksicht nimmt, der statt Mühe und Kosten verursacht werden, und wie man anderseits durch zweckmäßige Formgebung die Herstellung verbilligen kann.

Die Beispiele werden in Form von Diapositiven in der Größe 8½ × 10 cm und Zeichnungen von den Außenmaßen 41 × 35 cm (zum Aushängen bestimmt) herausgegeben. Die TWL. versendet zur näheren Unterrichtung oder Auswahl einzelner Darstellungen Papierabzüge der Diapositive leihweise. Erschienen ist zunächst die von Oberingenieur Heinze und Oberstudiendirektor Laudien bearbeitete Reihe 446, die den Einfluß der Gießereitechnik auf die Gestaltung behandelt. Für diese Reihe besteht eine ausführliche Erläuterung mit Konstruktionsregeln. Die übrigen Gebiete der Fertigung werden folgen.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 3. Februar 1928 verschied in Berlin der

Staatssekretär des Reichspostamtes a. D.

Herr Otto Rüdlin.

Die Reichsbahndirektion Berlin betrauert in dem Verewigten nicht nur ihren früheren Präsidenten und langjährigen tatkräftigen umsichtigen Führer, der als gründlicher Kenner des Eisenbahnwesens jeder Lage der schweren Jahre gewachsen war, sie verliert in ihm auch einen warmherzigen, stets hilfsbereiten Freund, der mit Leib und Seele der Eisenbahn gehörte, mit der Beamtenschaft lebte, an ihren Freuden gern herzlichen Anteil nahm und ihre Leiden mit allen Kräften zu mildern suchte.

Der Verstorbene hat diese Freundschaft auch nach seinem Scheiden aus seinen Ämtern bis zu seinem Tode der Reichsbahndirektion Berlin durch Aufrechterhaltung lebhafter Beziehungen bewahrt.

Das Andenken ihres unvergeßlichen Präsidenten wird die Reichsbahndirektion Berlin stets in hohen Ehren halten! (155)

Der Präsident
und die Beamten der Reichsbahndirektion Berlin.

. Güterverkehr und (Tierverkehr).

tsch-italienischer Güterverkehr r Iselle, Pino, Chiasso, Brennero l Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil IV.

lit Gültigkeit vom 1. März 1928 l verschiedene Stationsfrachtsätze die Stationen Lindau-Reu-. Neuenburg (Baden) und mendorf nachzutragen. (146) aheres enthalten die Tarif- und rkehrsanzeiger.

lünchen, den 1. Februar 1928.
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
ntral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel-, nord- und ostdeutschen Stationen), Heft 10.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 sind in der Abt. A des Tarifheftes sowie des Nachtrags I bei dem Grenzübergang „23 Wp/Vp" die Schnittfrachtsätze II der Station Annaberg (Erzgeb.) ob. Bf. von „13" in „16" und die der Station Cunersdorf b. Buchholz (Sa.) von „19" in „13" zu ändern. (148)

Dresden, am 2. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928 erscheint der Ausnahmetarif 91 (Ammoniak, phosphorsaures usw. zur Ausfuhr) in neuer Fassung. (158)

Berlin, den 4. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928. Aufnahme von Stralsund und Swinemünde Hbf. in den AT. 172. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (156)

Altona, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2, Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928 wird das Mahlen von überseeisch eingeführtem, rohen, auch gebrannten Magnesit in den deutschen Seehäfen als Bearbeitung zugelassen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (151)

Altona, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 20. Februar 1928 wird das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 3 erweitert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (157)

Altona, den 4. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird die Entfernung Lalendorf—Stickhausen-Velde (Ostfriesl.) in Teilheft B II 19 von 339 in 399 km berichtigt.
Berlin, den 30. Januar 1928. (144)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 9. April 1928 wird das Warenverzeichnis der Abteilungen XV und XVIII oben genannten Tarifs geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (152)
Altona, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).

Mit sofortiger Gültigkeit wird bei „Flensburg Weiche" das Dienstbeschränkungszeichen „OK" gestrichen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (138)
Altona, den 30. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Im Ausnahmetarif 7h für Eisenerz (Minette aus Frankreich und Luxemburg) erhält der Gültigkeitsvermerk folgende Fassung: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. April 1928". (121)
Essen, den 27. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928 treten die Köln-Bonner Eisenbahnen dem Ausnahmetarif 1i für Buchen- usw. holz bei. (154)
Berlin, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel mehrere Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (147)
Berlin, den 30. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1928 wird die Station Arnsdorf (Riesengebirge) als Versandstation in den Ausnahmetarif 159 (Papier, Pappe usw. zur Ausfuhr) einbezogen. (142)
Berlin, den 31. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib und C Ic.

Im Heft C Ib werden bei der Braunschweig-Schöninger und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn einige Angaben berichtigt. (139)

Ferner werden mit Gültigkeit vom 2. April 1928 bei der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn die Zuschlagfrachten erhöht.

Bei einigen Stationen der Lokalbahn Lam—Kützling werden die für den Ausnahmetarif 1n für Holz im Heft C II enthaltenen Zuschlagsfrachten in das Heft C Ib übernommen.

Im Heft C Ic erhalten die Bestimmungen für Rostock Gbf. einen anderen Wortlaut.

Näheres enthält der am 2. Februar 1928 erscheinende Tarifanzeiger.
Berlin, den 30. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928 werden die Seehafenstationen Kolberg und Stolpmünde in den Geltungsbereich oben genannten Tarifs einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (150)
Altona, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928 werden in des Ausnahmetarif 1e für Stammholz usw. die Stationen Rothenkirchen (Vogtl.), Schönheide und Stützengrünn als Empfangsstationen mit Frachtsätzen einbezogen. (153)
Berlin, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1928 werden im Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) unter Abschnitt B des Geltungsbereiches die Stationen Bad Kreuznach Gbf., Ingelheim und Mainz Hbf. als Versandstationen nachgetragen. (143)
Berlin, den 31. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1928 Berichtigungen in den AT. 32, 33 und 61. Aufnahme von Stationen in die AT. 20, 35a, 41, 49, 60, 61 und 103. Streichung von Schönenberg-Kübelberg Grenze im AT. 60. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (149)
Altona, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona

Tfv. 140e. Deutsch-italienisch tertarif über die Schweiz; T vom 16. August 1926.

Es wird schon jetzt dara merksam gemacht, daß die Aus tarife Nr. 1201—1802 für den V über die Schweiz erhöht oder hoben werden müßten, sofern Zeitungsnachrichten zum 1. M in Aussicht genommene Erhöh französischen Gütertarife zur führung gelangt. Die dann n zustellenden Tarife des deutsch-italienischen Tarifs würden der Tariflage auf d ländischen Strecken angepaßt Auch etwaige Erhöhungen d gischen Gütertarife würden d rücksichtigt werden müssen.
Frankfurt (Main(, den 30. Ja
Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Frankfu

Tfv. 422. Reichsbahn-Gütertar nahmetarif 6 t für Steinkoh vom Ruhrgebiet nach luxembur Hochofenstationen.

Am 3. Februar 1928 ersche den Koksverkehr vom Ruh nach den luxemburgischen Ho stationen Dommeldange, Dud Usines, Esch-sur-l'Alzette, Stei Rumelange-Ottange ein neuer der nur bei Leitung der Sen über Igel Grenze gültig ist. De enthält Frachtsätze vom Ruh bis nach Igel Grenze und ka angewandt werden, wenn di dungen mit durchgehenden in onalen Frachtbrief aufgeliefert Der Tarif kann durch die G fertigungen zum Preise von bezogen werden.

Unsere Bekanntmachung II 5/449 vom 13. Dezember 1927 rif- und Verkehrsanzeiger 192 der laufenden Nummer 2051 w Wirkung vom 3. Februar 1928 hoben.

Essen, den 1. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Esse

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer verkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 6. Febru wird die Station Wiesenau (K ben) in den vorbezeichneten V einbezogen. Nähere Auskunft die beteiligten Güterabfertigu
Berlin, den 31. Januar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Berli

Reichsbahn-Gütertarif, Heft (Ausnahmetarife) Tfv. 5

Mit Gültigkeit vom 6. Febru ist ein Ausnahmetarif 17 zur Ausfuhr) unter Abschnitt Geltungsbereichs die Station Se mühl Zollbf. Grenze als Em station unter b) nachzufrage streichen ist in diesem Abschn Station Kujanerheide.

Berlin, den 1. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Berli

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

hriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 7 Berlin, den 16. Februar 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

ugeisenbahnverkehr.

Jahre Ständige Tarifkommission.

emente der Rationalisierung.

r Umbau des Bahnhofs Oberhausen (Rhld.).

ichrichten.

Deutschland: Höhe der Pauschgebühren bei Privatgleisanschlüssen. — Reichsbahn und Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank. — Eröffnung der zweiten Teilstrecke der Gesundbrunnen—Neuköllner Schnellbahn (G.-N.-Bahn). — Behandlung verkehrstechnischer Fragen auf der Leipziger Technischen Messe, Frühjahr 1928. — Reisebüro auf dem Feldberg. — Sechster Reichs-Diwiv-Kursus in Leipzig. — Verwaltungsakademie Berlin.

Österreich: Verkehrsfragen im Finanz- und Budgetausschuß. — Die Elektrisierung der Bundesbahnen. — Bürgeralpe-Schwebebahn. — Ein Büro der Bundesbahnen in Stockholm. — Reiseverkehr mit Norwegen. — Hoteldirektorenkursus.

Übrige europäische Länder: Allgemeine schwedische Eisenbahnstatistik 1926. — Der russische Durchgangsverkehr für Estland. — Rationalisierungsbestrebungen der Polnischen Staatsbahnen. — Polnische Bildreklame in internationalen Zügen. — Überblick über die polnischen Kohlenausfuhr-Ausnahmetarife.— Tschechoslowakischer Außenhandel. — Schlafwagen d. „Mitropa". — Fährverkehr Zeebrügge—Harwich. — Neue Vergünstigungen bei den englischen Eisenbahnen. — Aus der ersten Zeit des Eisenbahnwesens. — Stillegung der Stadtbahn von Cork. — Kraftwagenverkehr der irischen Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Eisenbahnbauten in der Türkei. — Der Rechnungsabschluß der Australischen Staatsbahnen. — Der schnellste Zug Indiens.

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Flugeisenbahnverkehr.

Von Reichsbahnoberrat Dr. jur. **Karl Joseph**, Frankfurt (Main)*).

Fast ein Jahrhundert hat die Schiene den Weltgüterverehr des Festlandes bedient. In ihrer den Verkehr beerrschenden und seine Entwicklung bestimmenden Macht ar ihr nur die Binnenwasserstraße ein ernstlicher Konurrent. Und dies auch nur mit gewissen Einschränkungen, e sich aus der Natur dieses Beförderungsweges ergaben. m die Bedeutung der Entwicklung der Eisenbahnen für ts gesamte festländische Verkehrswesen in diesem Zeitum zu erfassen, muß man sich vergegenwärtigen, daß eben der Binnenwasserstraße vor erst 100 Jahren nur das n tierischer Kraft geförderte Verkehrsmittel den Verehr zu bewältigen hatte. Die Schiene hat es zu einem erkehrsmittel von untergeordneter Bedeutung werden ssen.

Nach Weltkriegsende traten in die Kampfbahn der festndischen Verkehrsmittel der Kraftwagen und das Luftahrzeug. Beide, im völkertrennenden Ringen erprobt, begehrten ihren Anteil an dem völkerverbindenden Weltwirtschaftsverkehr. Zu einem Zeitpunkt, zu dem die Eisenbahnen der ganzen Welt um ihre wirtschaftliche Existenz rangen, brachen zwei neue Verkehrsmittel unerwartet in die Verkehrsdomäne der Schiene ein und schufen den von schwerer Krise bedrohten Eisenbahnen ernstlichen Wettbewerb.

Es ist zur Genüge bekannt, daß die Reichsbahn ihm gegenüber dem Kraftwagen anfangs mit einem zum Teil erbitterten Konkurrenzkampf beantwortete. Gestützt auf die Rechtswohltat des § 2 des Kraftliniengesetzes vom 26. August 1925, wonach die Genehmigung einer Kraftwagenlinie nur erteilt werden darf, wenn . . . das Unternehmen den öffentlichen Interessen nicht zuwider läuft, ist es der Reichsbahn geglückt, bei den mit der Wahrung öffentlicher Interessen betrauten Reichs- und Staatsstellen Verständnis für die Gefahren dieses Wettbewerbs zu finden und mit ihrer Unterstützung die schädlichen Wirkungen — im Ganzen betrachtet — einzudämmen. Ich ver-

*) Vortrag, gehalten im Institut für Wirtschaftswissenhaft Universität Frankfurt (Main), gekürzt.

rate kein Geheimnis, wenn ich bei dieser Gelegenheit mitteile, daß zurzeit der Versuch erwogen wird, die anfangs auf Kampf eingestellten Verkehrsmittel zu einer organisatorisch gestalteten Zusammenarbeit ineinander zu fügen. Ansätze hierzu sind zweifellos schon in den Kraftverkehrsgesellschaften, an denen die Reichsbahn beteiligt ist, deutlich zu erkennen. Ob der Versuch gelingen wird, steht hier nicht zur Erörterung.

Wettbewerb ist das Zeichen von Kraft. In seiner Betätigung liegt die Wurzel des Aufstiegs, sprudelt die Quelle wirtschaftlichen, kulturellen und zivilisatorischen Fortschritts. Er hat indes wie alles im Leben sein „Aber". Ins Ungemessene gesteigert, vermag er zu zerstören anstatt zu segnen. Die Grenzen zu ziehen, ist Aufgabe der staatlichen Einsicht, wenn die am Wettbewerb beteiligten Kreise sich nicht über diese Grenzen zu einigen wissen. Das ist im Kraftliniengesetz und zwar in dem bereits erwähnten § 2 — wenigstens zum Teil — geschehen.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Flugzeug hat eine gleiche Maßnahme bisher erübrigt. Aus den Erfahrungen des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftwagen erwuchs die Erkenntnis, hier gemachte Fehler dort zu vermeiden. Es ist das unbestreitbare Verdienst des in der Luft-Hansa aufgegangenen Aero Lloyd, zuerst den Gedanken ausgesprochen zu haben, den Wettbewerb des Flugzeugs zur Reichsbahn in eine der deutschen Wirtschaft dienende Zusammenarbeit zu wandeln. Die Deutsche Reichsbahn hat diese Anregung aufgegriffen. Sie hat demgemäß

1. die Bedürfnisfrage,
2. für den Fall ihrer Bejahung die Möglichkeit und
3. die Form einer Zusammenarbeit

geprüft.

Die Bedürfnisfrage vom Standpunkt

a) der Wirtschaft,
b) des Flugverkehrs und
c) der Reichsbahn

einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen.

Zunächst die Wirtschaft! Ihr — ideales, aber unerreichbares — Ziel, im Interesse gesteigerten Warenumsatzes und Warenaustausches Raum und Zeit zu überwinden, hat das Flugzeug der Verwirklichung einen Schritt näher gebracht. Seine hohe Geschwindigkeit läßt die Beförderung von Gütern zu, deren leichte Verderblichkeit die Beförderung bisher ausschloß oder doch auf Entfernungen geringer Reichweite einengte, weil ein ihrer Verderblichkeit entsprechend schnelles Verkehrsmittel nicht zur Verfügung stand. Andererseits störte oft das Bedürfnis nach eiliger Befriedigung eines irgendwo aufgetretenen Gutbedarfs den Warenaustausch, weil die Geschwindigkeit der Eisenbahn der Eilbedürftigkeit des Verbrauchs nicht gerecht zu werden vermochte. Die Wirtschaft erkennt deshalb mit Recht in dem erdenfesselfreien Verkehrsmittel der Luft die Basis eines neuen Warenaustausches.

Ohne den Wert der Luftbeförderung antasten zu wollen, muß aber festgestellt werden, daß das Flugzeug allein diesem Bedürfnis der Wirtschaft nicht voll gerecht zu werden vermag. Ihm ist nicht die Möglichkeit gegeben, jede Produktions- oder Verbrauchsstelle zu bedienen. Die Zahl der Luftverkehrslinien wie die Zahl der an sie angeschlossenen Verkehrsplätze ist beschränkt. Das liegt in der Natur der Sache. Denn der Vorteil der Schnelligkeit wächst mit der Länge des ohne Landung zurückgelegten Weges. Der Luftverkehr auf nahe Entfernungen paralysiert seine Wirkung. Dieser Mangel — wenn man ihn so nennen darf — schnürt den Umfang des von der Schnelligkeit Nutzen erhoffenden Warenaustausches ein. Ihn zu beseitigen, war dem von seiner Verkehrsaufgabe erfüllten Luftfahrzeug ein selbstverständliches Bedürfnis. Die Aufgabe war aber nur zu lösen, wenn es ihm gelang, für die Zufuhr-, Abfuhr- und Zwischenstrecken ein Verkehrsmittel einzuschalten, das auf jenen eine der Luftbeförderung angepaßte Beförderung verhieß und sich auch dann bewährte, wenn aus irgendwelchen Gründen der Luftweg versagte. Daß hier nur die Reichsbahn helfend eingreifen konnte, beruht in ihrem allumspannenden Netz mit seinen weitreichenden sachlichen und örtlichen Organisation.

War somit die Bedürfnisfrage vom Standpunkte der Wirtschaft und der inzwischen aus Aero Lloyd und Junkers Flug-A.-G. geborenen Hansa Lloyd A.-G. zu bejahen, so bleibt noch übrig, sie von der Warte der Reichsbahn zu beurteilen. Geht zwar aus meinen Darlegungen schon hervor, daß die Reichsbahn in dem Luftverkehrsunternehmen nicht ausschließlich einen Konkurrenten zu erblicken braucht, so muß andererseits einleuchten, daß das Flugzeug in mancher Hinsicht Wettbewerb zu bereiten vermag. Ihm wird zwar die Bedienung des Massengüter- wie des Gütermassenverkehrs versagt bleiben. Im Stückgutverkehr und namentlich im tarifarisch hochwertigen bedeutet der Luftverkehr eine Bedrohung der Festung der Reichsbahn im Güterverkehr. Sie ist zurzeit nicht allzu gefährlich, aber sie kann es einst werden.

Gestatten Sie mir, Sie mit einigen Zahlen zu behelligen. Der Luftverkehr betrug 1925 rd. 520 t, 1926 rd. 1060 t. Vergleichen Sie daneben die Zahlen der Stückgutbeförderung über die Reichsbahn: Eilgut und Expreßgut zusammen 1925 rd. 2,5 Mill. t, 1926 rd. 2 Mill. t, Frachtstückgut 1925 rd. 13,3 Mill. t, 1926 rd. 12,2 Mill. t. Das sind an Stückgutbeförderungen der Reichsbahn zusammen etwa 15 Mill. t. Sicher Zahlen, die für sich selbst sprechen.

Aber der Reichsbahn muß es darauf ankommen, sie nicht nur den alten Besitzstand zu bewahren, sondern auch neuen Verkehr zu werben. So haben klarer Blick in die zukünftige Entwicklung und die Erkenntnis der Bedürfnisse der Wirtschaft die Reichsbahn veranlaßt, die Bedürfnisfrage auch von ihrem Standpunkte zu bejahen. Sie mußte erkennen, daß in der Bedienung des Zufuhr-, Abfuhr- und Zwischenverkehrs wie eines etwaigen Ersatzverkehrs ihr ein Verkehr erhalten bleibt oder gar zuwächst, den sie an den Kraftwagen verlieren muß, wenn sie grollend beiseite steht. Und schließlich Verkehr bringt Verkehr. Die Potenzierung des Verkehrs durch verschiedenartige Verkehrsmittel fördert die Wirtschaft und hierdurch lebt wieder der Verkehr, an dem ja schließlich alle Verkehrsmittel teilhaben.

Mit der Bejahung der Bedürfnisfrage war das Problem gestellt. Es galt nun die Möglichkeiten seiner Lösung zu untersuchen, mit anderen Worten den Weg zu finden, der beide Verkehrsunternehmungen zum selben Ziele führt.

Reichsbahn und Luft-Hansa sind Beförderungsunternehmungen. Beide haben die Aufgabe, Güter zu befördern, die Reichsbahn über die erdgebundene Schiene, die Luft-Hansa durch die von Erdfesseln freie Luft. Trotz der Einheit des wirtschaftlichen Zweckes zwingen Verschiedenartigkeit des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges zu einer voneinander grundverschiedenen rechtlichen Beurteilung.

Rechte und Pflichten der Reichsbahn hinsichtlich des Beförderungsgeschäftes sind im HGB. und in der EVO also durch Gesetze festgelegt; im internationalen Verke

ch das Internationale Übereinkommen, das — obwohl internationaler Staatsvertrag — infolge seiner Genigung durch die gesetzgebenden Faktoren aller Versstaaten in ihrem Bereich gleich einem Landesgesetz, Deutschland also als Reichsgesetz gilt. Die Vorschriften zum Teil zwingenden Rechts, d. h. sie können insoweit ch Parteivereinbarung im voraus mit rechtsgültiger kung nicht abgeändert werden. Ich erwähne hier die § 453 HGB. und im Art. 5 des IÜ. verankerte Berungspflicht und die außerordentlich strengen Vorriften über die Haftung der Eisenbahnen für Verlust, chädigung oder Minderung des Gutes oder über Lieferüberschreitung, die im Binnen- wie im internationalen kehr fast gleichen Inhalt haben. Sie wissen, daß die nbahn grundsätzlich für Verlust, Beschädigung und derung des Gutes und für Lieferfristüberschreitung et. Die Grenze ihrer Haftung liegt bei der höheren alt. Daß die Eisenbahn, auch wenn höhere Gewalt it vorliegt, unter gewissen Umständen, die z. B. in Natur des Gutes, in der Art der Verpackung und dgl. en, von der Haftung kraft Gesetzes befreit bleibt, änan jenem in die Wirtschaftsführung der Eisenbahn tief chneidenden Grundsatze nichts.

Und nun zu den Beförderungsgeschäften der Luftfahrtrnehmen. Ein besonderes Luftfrachtrecht besteht noch it, weder im binnenländischen noch im internationalen kehr. Bestrebungen der Luftfahrtgesellschaften fast r zivile Luftfahrt betreibenden Staaten, ein interionales Luftfrachtrecht zustande zu bringen, sind noch Gange. Abgesehen von anderen Gesichtspunkten ist h hier die Frage der Beförderungspflicht und der Haftg zu einem noch nicht gelösten Problem geworden. In Ermangelung einer rechtlichen Sonderregelung des zweifelinteressanten Gebietes des Luftfrachtgeschäftes bleibt übrig zu prüfen, ob das bestehende deutsche allgene Recht wie BGB. und HGB. eine befriedigende Antrt auf die Frage der Beförderungspflicht und der Haftg wenigstens für binnenländische Transporte geben. An muß davon ausgehen, daß die Luftfrachtgeschäfte der Grundhandelsgeschäfte nach § 1 Abs. 2 Ziff. 5 HGB. d, noch unter den Begriff des Frachtgeschäftes nach § 425 HGB. fallen. Sie umfassen zwar wie das Frachtschäft des HGB. die „Beförderung von Gütern", aber ht „zu Lande oder auf Flüssen oder auf sonstigen Binnengewässern", die für das Landfrachtgeschäft geltenden geln kommen also auf das Luftfrachtgeschäft nicht in wendung. Daran vermag nichts die Tatsache zu ändern, ß die das Luftfrachtgeschäft in Deutschland beherrschende ft-Hansa als eine A. G. des HGB. ein handelsgewerbliches Unternehmen ist und als solches hinsichtlich seiner chtsgeschäfte zahlreichen Bestimmungen des HGB. unterrfen ist. Auch aus dem BGB. und aus dem Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1925 läßt sich eine Beförderungspflicht, wie sie der Reichsbahn obliegt, nicht ableiten. r in Ansehung der Haftung gibt das Luftverkehrsgesetz, das in der Hauptsache das Luftrecht von der hohen Warte des öffentlichen Rechtes zu regeln versucht — ich ge mit Nachdruck „versucht", weil das Luftverkehrsgesetz die in ihm selbst geforderten Ausführungsvorschriften mangels Einigung der Länder noch nicht erhalten hat und ne sie ein Torso bleiben muß — also nur in Ansehung r Haftung spricht sich das Luftverkehrsgesetz in drei Paragraphen aus:

§ 19. Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall . . . . eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

§ 20. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 BGB.; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

§ 23. Der Ersatzpflichtige haftet . . . . . .
3. wenn Sachen beschädigt werden, nur bis zu insgesamt 5000 RM.

Sie ersehen hieraus, daß die Haftungsfrage im Ganzen eine wesentlich mildere Lösung für das Luftfrachtgeschäft gefunden hat, als für das Beförderungsgeschäft der Eisenbahnen. Dabei soll nicht verkannt werden, daß die Verpflichtung des Flugzeughalters zum Ersatz eines Schadens an einer Sache, die beim Betriebe eines Luftfahrzeugs durch Unfall entstanden ist, die Haftung für höhere Gewalt einschließt, die — wie ich schon sagte — die obere Grenze der Haftpflicht der Eisenbahnen darstellt. Wesentlich ist aber, daß die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über Haftung nicht zwingenden Rechts sind, sondern in den Beförderungsbedingungen ausgeschlossen werden können. Das hat die Luft-Hansa auch in ihren Beförderungsbedingungen getan, die vom Reichsverkehrsministerium genehmigt worden sind.

Es war klar, daß die Frage der Beförderungspflicht keine Schwierigkeiten zu machen brauchte auf der Suche nach einem Wege der Zusammenarbeit der beiden Beförderungsunternehmen. Anders war es mit der Haftungsfrage. Die Luft-Hansa konnte aus den verschiedensten Gründen von ihren Haftungsgrundsätzen nicht abweichen, namentlich nicht, solange Verhandlungen internationaler Art sich um eine Regelung der Haftungsfrage für alle Luftfahrtunternehmen bemühten. Das Luftfrachtgeschäft ist auch noch zu jung, um die dem Gute drohenden Transportgefahren in ihrem Ausmaß und in ihrer Wirkung richtig einschätzen zu können. Es wäre also das Einfachste gewesen, jeden der beiden Beförderungsunternehmer für den auf seiner Beförderungsstrecke entstandenen Schaden verantwortlich zu machen. Das wäre an sich rechtlich möglich gewesen. Es hätte aber folgende Wirkung gehabt:

1. ein einheitlicher Frachtvertrag mit einem einzigen Frachtpapier des Absenders wäre nicht möglich gewesen.
2. Der Absender hätte an dem Orte des Übergangs von einem Verkehrsmittel zum andern einen Mittelsmann zur Neuaufgabe des Gutes nehmen müssen. Das hätte wohl auf Grund besonderen Auftrages stets der gerade im Besitz des Gutes befindliche Frachtführer sein können. Und das wäre sogar notwendig gewesen, weil ja in zahlreichen Fällen der Ort des Übergangs des Gutes von einem Verkehrsmittel zum anderen gar nicht bekannt ist. Man denke an Notlandungen und Anschlußversäumnisse im Flughafen.
3. Der Geschädigte hätte zu beweisen gehabt, daß gerade bei der Beförderung des Unternehmens, das er in Anspruch nimmt, der Schaden entstanden ist. Da die Luft-Hansa eine Haftung nicht kennt, wären natürlich alle Schadensersatzansprüche grundsätzlich auf die Reichsbahn niedergeprasselt.
4. Die bereits erörterte Verschiedenartigkeit der Haftung mehrerer nacheinander tätiger Frachtführer wirkt schließlich auch nicht gerade verkehrsfördernd.

Mit einer Regelung in dem angedeuteten Sinn — jeder Frachtführer haftet nur für den bei ihm entstandenen

Schaden — wäre den an dem verbundenen Verkehr interessierten Kreisen ein schlechter Dienst erwiesen worden. Keiner der Beteiligten wäre froh an ihm geworden. Reichsbahn und Luft-Hansa mußten zielsicher erkennen, daß den Interessen ihres gemeinsamen Kundenkreises nur gerecht werden konnten ein einheitlicher Frachtvertrag:

a) für die Strecken beider Unternehmen,
b) mit nur einem vom Absender aufgebenen Frachtpapier,
c) mit gewissermaßen automatischem Übergang des Gutes von einem Verkehrsmittel zum anderen und
d) mit einheitlichen Haftungsgrundsätzen.

Die Rechtslage zwang dazu, dem in der Haftungsfrage am wenigsten gefesselten Beförderungsmittel den führenden Einfluß für die Gestaltung des Frachtvertrages des verbundenen Verkehrs einzuräumen, nämlich dem Flugzeug.

Der Weg der Zusammenarbeit war gewiesen. Sie wurde in einem besonderen Vertrage zwischen Reichsbahn und Luft-Hansa geregelt. Dem aus dieser Ehe hervorgegangenen Kinde, dem neuen Verkehr gab man den Namen Flugeisenbahnverkehr. Er kann keinen Anspruch darauf erheben, wohlzuklingen. Er zeigt aber in seiner apodiktischen Kürze den zweieinigen Willen zweier Riesen der Verkehrswirtschaft, gemeinsam der Weltwirtschaft zu dienen. Der Flugeisenbahnverkehr wird abgekürzt „Fleiverkehr" geannt, sicher kein schönes Wort, aber in unserer hastenden Zeit, in der man nicht einmal Muße findet, ein Wort ganz auszusprechen, sicher kurz und dem Kundigen verständlich.

Und nun zur Form der Zusammenarbeit. Ihre Basis bildet der erwähnte Vertrag. In ihm verpflichtet sich die Luft-Hansa zu zweierlei:

a) einmal in den in den Beförderungsbedingungen bezeichneten Verkehrsbeziehungen Güter von und an jedermann zu befördern, also insoweit eine Beförderungspflicht anzuerkennen
b) und zum andern diese Beförderung auf Grund eines von ihr allein und für den ganzen Beförderungsweg mit dem Versender abzuschließenden Frachtvertrages auszuführen.

Hiernach sind Träger des Flugeisenbahn-Frachtvertrages auf der einen Seite der Versender oder der sonstige Beförderungsberechtigte und auf der anderen Seite ausschließlich die Luft-Hansa. Sie wird dem Berechtigten gegenüber aus einem solchen Frachtvertrage allein berechtigt und verpflichtet. Nur gegen sie kann der Beförderungsberechtigte auf Vertragserfüllung klagen oder etwaige Schadensersatzansprüche geltend machen.

Die Reichsbahn verpflichtet sich, Flugeisenbahngut auf ihren Strecken wie Expreßgut zu befördern. Sie behält sich das Recht vor, sich für ihre Beförderungsstrecken statt der Schiene auch des Kraftwagens oder anderer Beförderungsmittel zu bedienen. Hierin tritt deutlich zutage, wie sehr es auch der Reichsbahn daran gelegen ist, die für den Beförderungsberechtigten stets schnellste Beförderungsart für ihren Beförderungsweg zur Verfügung zu stellen. Es bedarf keiner besonderen Erklärung, daß die Expreßgutbeförderung als eine Beförderung in den Packwagen der Personenzüge die schnellste und beste ist, die die Schiene zu bieten vermag. Es kommt hinzu, daß die Expreßgutbeförderung, die beförderungstechnisch nicht als Güterbeförderung, sondern als ein Bestandteil der Personenbeförderung anzusprechen ist, weil Expreßgut wie Gepäck in den Packwagen der Personenzüge befördert wird, auch die im Personenverkehr liegenden Vorteile der jederzeitigen Abfertigung des Gutes genießt. Solange eben der Bahnhof für die Abfertigung von Reisenden der Öffentlichkeit gänglich ist, kann Gut als Expreßgut bei den Gep abfertigungen dieser Bahnhöfe sowohl im Versand Empfang abgefertigt werden.

Die Flugeisenbahn-Frachtverträge werden abgeschlos

1. auf Grund der Beförderungsbedingungen und Tarife der Luft-Hansa für den Luftfrachtverkehr
2. auf Grund der zwischen Reichsbahn und Luft-Ha für den Flugeisenbahnverkehr vereinbarten Zus bestimmungen und Tarife. Hiernach werden G aller Art im Flugeisenbahnverkehr befördert. Von Beförderung ausgeschlossen sind Güter

a) die in den Beförderungsbedingungen als von der förderung ausgeschlossen bezeichnet sind,
b) die sich zur Beförderung in den Packwagen der sonenzüge nicht eignen,
c) die größere Ausmaße als 100 : 50 : 50 cm haben, es denn, daß die Luft-Hansa im Einzelfall von di Beschränkung absieht.

Wie und wo findet nun die Annahme von Gut Flugeisenbahngut statt? Flugeisenbahngut wird a nommen:

1. bei allen Lufthäfen der Luft-Hansa;
2. bei allen von der Luft-Hansa besonders eingericht Annahmestellen des In- und Auslandes und
3. bei allen für den Expreßgutverkehr eingericht Reichsbahnstellen. Diese sind im Rahmen des F eisenbahnverkehrs Filialen der Luft-Hansa.

Zu den Annahmestellen im Bereich der Reichsbahn hören selbstverständlich auch die von ihr eingericht Stadtannahmestellen.

Als Bestimmungsstation kann der Verse jede der eben genannten Annahmestellen wählen. Au nommen sind aber die gerade genannten Stadtannah stellen, die für den Empfang nicht vorgesehen sind, sond lediglich den Zweck haben, dem Versender weite Wege das Anstehen an den Schaltern der Expreßgutabfertig zu ersparen. Besonders zu beachten ist auch, daß Ei bahnstationen der Kleinbahnen, von Privatbahnen des S gebiets und des Auslandes als Bestimmungsstation e falls nicht in Frage kommen. Damit ist indes nicht ges daß Flugeisenbahnsendungen nicht von und nach dem A lande als solche befördert werden könnten. Annahmeste oder Zielstation kann allerdings in solchen Fällen nur von der Luft-Hansa im Ausland bezeichnete Stelle sein. Grenze muß immer im Luftwege überschritten werden. Überschreitung der Grenze auf dem Schienenweg wü durch die Schwierigkeiten der Zollbehandlung Verz rungen verursachen, die vielfach den Wert der verbunde Beförderung paralysieren müßten.

Die Beförderung von Flugeisenbahngut erfolgt zum auf der Schiene der Reichsbahn, unter Umständen auf Kraftwagen oder einem anderen von der Reichsbahn ers weise bestimmten Verkehrsmittel und zum Teil auf Luftwege. Die Bestimmung darüber, auf welchem W das Gut befördert werden soll, hat grundsätzlich der sender. Er ist verpflichtet, um Gut als Flugeisenbahn befördert zu bekommen, das Gut auf einem von der L Hansa vorgeschriebenen Frachtbrief aufzugeben und einer darauf vorgesehenen Spalte „Wegevorschrift" zu stimmen, auf welchen Teilstrecken des Beförderungswe er die Beförderung auf dem Luftweg durchgeführt se will. Er kann aber nicht irgendeine beliebige Stre wählen, sondern nur solche Luftwege, die in das Flugn der Luft-Hansa einbezogen sind und in regelmäßigem Fl

beflogen werden. Die Luft-Hansa hat zu diesem Zweck außerordentlich übersichtliche Streckenkarte ihres es herausgebracht, aus der nicht nur durch verschiedene Darstellung der die Flughäfen und Landeplätze enenden Linien die regelmäßig beflogenen Strecken Schwierigkeit erkennbar sind, sondern auch die Ab- und Ankunfszeiten der Flugzeuge abgelesen werden en. Es entspricht dem Zweck des Flugeisenbahnver- s, die nicht regelmäßig beflogenen Flugstrecken der undenen Beförderung vorzuenthalten. Ergänzend sei hinzugefügt, daß der Absender in einer anderen Spalte Luftfrachtbriefes unter „Bemerkungen" den Vermerk ingen muß: „Abfertigung im Flugeisenbahnverkehr". hierfür geltenden Zusatzbestimmungen und Tarife en anerkannt".

at nun der Absender im Luftfrachtbrief die Luft- ke für die Beförderung vorgeschrieben, so erhellt us, daß die Beförderung im übrigen auf den Strecken Reichsbahn zu erfolgen hat, immer aber — und das ist lich von Bedeutung — als Teil des allein von der Hansa abgeschlossenen Frachtvertrages. Von der ltbriefvorschrift über die Bezeichnung des zu be- enden Luftweges kann jedoch im Einzelfall abge- en werden, wenn — das ist nämlich der Sinn der meines ltens nur beispielsweise bezeichneten Einzelfälle — ihre Erfüllung Sinn und Zweck der verbundenen Be- rung gefährden müßte, also:

bei Notlandungen,

Ausfall von Flügen, z. B. wegen dichten Nebels,

mangels verfügbaren Frachtenraums der Flugzeuge z. B. im Übergangsflugshafen ist der Frachtraum des startbereiten Flugzeugs ausgelastet, der verbliebene Rest reicht nicht aus, einen Sonderflug auszuführen, vielleicht ist auch eine Reservemaschine nicht vorhanden, und wenn nach der Flugplanlage die Luftbeförderung nicht möglich oder mit einer wesentlichen Verzögerung verbunden wäre; man denke an verspätete Ankunft eines Flugzeugs im Anschlußhafen, das Anschlußflugzeug ist bereits abgeflogen.

e Abweichungen bestimmen allein die Organe der Luft- a. Die als ihre Filialen tätigen Reichsbahnstellen zu selbständiger Entscheidung der Abweichung nicht gt. Sie würden auch kaum dazu in der Lage sein.

n- und Durchfuhrsendungen müssen vor dem Über- auf den Schienenweg zollamtlich endgültig oder auf eitschein 1 oder 2 abgefertigt sein. Auch Ausfuhrsen- ten müssen bei der Auflieferung der Sendung zoll- ch endgültig abgefertigt oder mit den Zollpapieren be- t sein, die zur zollamtlichen Abfertigung im Grenz- ughafen erforderlich sind. In jedem Falle ist der Ver- r für die Erfüllung der Zollformalitäten verantwortlich.

ie Fracht wird berechnet einmal nach dem Tarif der Hansa für die auf dem Luftweg zurückgelegte Strecke nach dem Reichsbahn-Expreßguttarif für den auf der ne zurückgelegten Weg. Der erstere ist ein Stations- aus dem durch Multiplikation der Kilogrammzahl mit für 1 kg für jede Verkehrsverbindung bestimmten e die Fracht sofort errechnet werden kann, wobei ling noch die nach Gewichten gestaffelten Rabatt- zu berücksichtigen sind.

r Expreßguttarif ist ein Entfernungsstaffeltarif, der 3 Staffeln bis zu einer Entfernung von 1800 km t. Für Sendungen im Gewicht von 5, 10, 15 und 20 kg ie Expreßgutfracht ausgerechnet dargestellt und im eßguttarif daher nur abzulesen. Für Sendungen über 20 kg ist der Expreßgutsatz für je 10 kg angegeben. Gewichte bis 20 kg werden auf volle 5 kg, Gewichte über 20 kg auf 10 kg aufgerundet. Als Mindestgewicht gilt 5 kg.

Die Abfertigungsstelle ermittelt aus dem für den Expreßgutverkehr maßgebenden Reichsbahnpersonentarif die Entfernung und berechnet an Hand des Expreßguttarifs die Expreßgutfracht für das nach den Aufrundungsgrundsätzen in Frage kommende Gewicht der Sendung.

Die Expreßgutfracht beträgt mindestens 0,40 RM.

Die so je für sich ermittelten Frachtbeträge für Luft- und Schienenbeförderung werden alsdann zusammengestoßen und ergeben die reinen Frachtkosten.

Beispiele:

1. In Groß Gerau bei Darmstadt werden 25 kg Spargel als Flugeisenbahngut nach Kopenhagen aufgegeben. Die Sendung soll nach Erklärung des Absenders im Luftfrachtbrief von Frankfurt (Main) bis Kopenhagen im Flugzeug befördert werden. An Fracht ist zu berechnen:
   a) für die Beförderung auf dem Schienenweg Groß-Gerau—Frankfurt (Main) Hbf. = 29 km; nach dem Expreßguttarif die Expreßgutfracht mit 0,30 RM für 10 kg, mithin auf das auf 30 kg aufgerundete Gewicht dreimal 0,30 = ... 0,90 RM
   b) für die Beförderung auf der Luftstrecke Frankfurt (Main)—Kopenhagen = 914 Kilometer nach dem Luftfrachttarif der Luft-Hansa 1,30 RM für jedes Kilogramm, d. i. 25 mal 1,30 = ... 32,50 „
   zusammen also = 33,40 RM
2. In London wird eine Sendung Warenmuster im Gewicht von 12 kg zur Beförderung nach Wien aufgegeben. Zur Vermeidung eines Stillagers im Flughafen Frankfurt (Main) hat der Versender bestimmt, daß das Gut als Flugeisenbahngut befördert werden solle und zwar auf dem Luftweg von London nach Frankfurt (Main) und von München nach Wien. Die Fracht errechnet sich:
   a) Luftfrachttarif London—Frankfurt (M.) 1,30 RM für 1 kg = 1,30 mal 12 = . . 15,60 RM
   b) desgleichen München—Wien = 0,70 RM für 1 kg also = 0,70 mal 12 = . . . 8,40 „
   mithin Luftfracht = 24,00 RM
   c) Expreßgutfracht auf dem Schienenweg Frankfurt (Main)—München für 413 km aufgerundet auf 15 kg = ... 3,30 „
   Beförderung im ganzen also = 27,30 RM
3. In Ludwigshafen a. Rh. wird eine Sendung Chemikalien im Gewicht von 16 kg als Flugeisenbahngut, nach Königsberg (Ostpr.) bestimmt, aufgegeben. Nach Eintrag im Luftfrachtbrief soll sie auf der Strecke Frankfurt (Main)—Berlin im Flugzeug befördert werden. Sowohl die Anfangsstrecken (Ludwigshafen a. Rh.—Frankfurt [Main]) wie auch die Endstrecken (Berlin—Königsberg) sind Eisenbahnbeförderungswege.

   Die Expreßgutabfertigung Bahnhof Ludwigshafen a. Rh. berechnet die Fracht wie folgt:

   Nach der Reichsbahn-Kilometertafel für Ludwigshafen beträgt die Tarifentfernung für die Gesamtbeförderungsstrecke des Schienenweges 1220 km. Nach dem Luftfrachttarif ist die Flugstrecke Frankfurt (Main)—Berlin 437 km lang, so daß für den Schienenweg eine Tarifentfernung von 783 km der Frachtberechnung zugrunde zu legen bleibt.

Die Fracht beträgt also:

a) für den Luftweg Frankfurt (Main)—Berlin nach dem Luftfrachtarif = 16 mal 0,70 RM = ... 11,20 RM

b) für Anfangs- und Endstrecke des Schienenwegs mit zusammen 783 km nach dem Expreßguttarif für die auf 20 kg auf gerundete Sendung (Expreßgutfracht) = 6,00 „

Fracht für den Gesamtbeförderungsweg = 17,20 RM

Mit den reinen Frachtkosten ist indes die Beförderungsleistung noch nicht abgegolten. Für die Behandlung einer Sendung im Flugeisenbahnverkehr ist eine besondere Behandlungsgebühr zu entrichten, die für Sendungen bis 5 kg 0,50, bis 10 kg 1,00 und über 10 kg 1,50 RM beträgt. Außerdem entstehen u. U. noch Nebengebühren, die in einem Nebengebührentarif enthalten sind. Ich nenne nur Rollgelder, Gebühren für Zollabfertigung, für Benachrichtigungen, Lagergeld und dgl.

Der Expreßguttarif wie der Luftgütertarif berechnen sog. sperriges Gut zu erhöhten Sätzen. Im Eisenbahnverkehr bezeichnet man als sperrig das Gut, daß im Verhältnis zu seinem Gewicht über das Normale hinaus Raum beansprucht. Sie ersehen hieraus, wie wenig fest umrissen dieser Begriff ist. Man hat sich deshalb in den Tarifen damit geholfen, daß man in besonderen Sperrigkeitsverzeichnissen die Gutarten bezeichnet, die als sperrig gelten sollen. Ein solches Sperrigkeitsverzeichnis gibt es auch im Expreßguttarif. Die hierin benannten Güter werden zum doppelten Expreßguttarif befördert. Für sperriges Gut beträgt die Mindestfracht 0,80 RM.

Nach dem Luftfrachtbrief sind sperrige Frachtstücke die Güter mit größeren Abmessungen als 10 cdm für 1 kg. Für die Berechnung der Fracht werden je 10 cdm einem Kilogramm gleichgestellt. Die Gefahr, daß aus der verschiedenartigen Bildung des Sperrigkeitsbegriffs bei der Reichsbahn und der Luft-Hansa Meinungsverschiedenheiten über die richtige Tarifierung sich ergeben könnten, besteht nicht. Im großen und ganzen werden sich beide Sperrigkeitsbegriffe decken. Abgesehen davon besteht ja kein für beide Verkehrsmittel durchrechnender Tarif. Es könnte also wohl sein, daß das Gut nach dem Expreßguttarif sperrig berechnet werden muß, während die Fracht für den Luftweg nach dem Normal-Luftgütertarif sich errechnet und umgekehrt. Die Fracht wird entweder in bar bei der Aufgabe des Gutes vom Versender erhoben oder in Überweisung vom Empfänger bei Auslieferung des Gutes eingezogen. Ist die genaue Berechnung der Fracht nicht möglich, soll sie aber trotzdem im Freibetragsverfahren erhoben werden, so wird die wahrscheinliche Fracht berechnet und in Höhe dieses Betrags vom Versender ein Vorschuß unter Vorbehalt der späteren genauen Abrechnung erhoben. Anstelle der Barzahlung ist Frachtstundung über die Deutsche Verkehrskreditbank — wie die Presse mitteilt —möglich. Das Überweisungsverfahren bedeutet für den Expreßgutverkehr eine Neuerung. Es belastet zwar den Expreßgutverkehr nicht unmittelbar. Denn genau genommen ist die Beförderung auf der Reichsbahn keine echte Expreßgutbeförderung, sondern eine Hilfsbeförderung der Luft-Hansa nach Art der Expreßgutbeförderung. Immerhin sind es aber dieselben Abfertigungsstellen der Reichsbahn, die das Überweisungsverfahren zu handhaben haben. Es ist nicht damit zu rechnen, daß das Überweisungsverfahren im Expreßgutverkehr der Reichsbahn Eingang findet. Es würde sich mit der Eilbedürftigkeit der Abfertigung bei der Annahme sowohl wie auf der Empfa station kaum vereinbaren lassen.

Ähnlich steht es mit der Nachnahme. Im Flugeisenb verkehr ist die Belastung des Gutes mit Nachnahm jeder Höhe zulässig. Der Expreßgutverkehr kennt zu die Nachnahmebelastung noch nicht. Es gilt hier das Gesagte. Indes darf ich hier mitteilen, daß auch im Exp gutverkehr der Reichsbahn die Nachnahmebelas in nächster Zeit eingeführt werden wird, allerd nur bis zum Betrage von 1000 RM. Aber die fahrensarten der Nachnahmeerhebung werden verschi sein. Im Flugeisenbahnverkehr ist das Nachnahm fahren, wie es im Reichsbahngüterverkehr üblich ist, geführt worden. Die Auszahlung der Nachnahme gesc durch die Versandabfertigung. Im Expreßgutverkehr ein neues Verfahren versucht werden, nämlich die zahlung der Nachnahme durch die Empfangsabferti über die Post und Postanweisung oder Zahlkarte bewi zu lassen. Der Mangel in der Verschiedenartigkeit Verfahren, wird eines Tages beseitigt werden müssen.

Wie ich mir schon erlaubte auszuführen, hat die Hansa jegliche Haftung abgelehnt. Das ist in den B derungsbedingungen in folgender Form unzweid festgelegt:

Die Beförderung erfolgt von der Luftverkehrsg schaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen und sonen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbind keiten bedient, sowie den Agenturen auf alleinige G der Absender und sonstiger Berechtigter. Insbeson besteht eine Haftung nicht für Verlust, Beschädi oder Verspätung, die unmittelbar oder mittelbar bei Beförderung durch das Flugzeug oder sonst im sammenhang mit der Luftreise, insbesondere im bringerdienst eintreten. Dies gilt für alle Verrichtu der Luftverkehrsgesellschaft, gleich ob es sich Fracht-, Lager- oder sonstige Verrichtungen handel

Sie sehen hieraus die große Abneigung gegen die Ü nahme auch nur des geringsten Maßes von Haftung. habe Ihnen bereits die Gründe genannt, die die Luft-H zwingen, sich zurzeit zu einer solchen Ablehnungsth zu bekennen. Aber sie werden sicher mit mir einer nung sein, daß dieser Zustand nicht auf die Daue stehen bleiben kann, wenn nicht der Luftgüterver zur verkehrswirtschaftlichen Bedeutungslosigkeit we will. Als Ersatz bietet die Luft-Hansa die Möglic der Versicherung des Gutes, natürlich auf Kosten Kunden.

Ist das Gut am Empfangsort angekommen, so wird Empfänger schriftlich oder durch Fernsprecher ver digt. Er ist berechtigt, es selbst abzuholen. Holt nicht ab, so wird es ihm gegen Erstattung der Selbstk zugeführt.

Die Annahme des Gutes durch den Empfänger hat beachtliche rechtliche Wirkung. Die vorbehaltlose Ann bringt einen etwaigen Anspruch auf Reklamation zun löschen, es sei denn, daß dem Empfänger der Tatbe nicht bekannt sein konnte. In diesem Falle verbleibt noch eine Gnadenfrist von drei Tagen. Ansprüche a Luft-Hansa verjähren nach sechs Monaten seit Ankunf Gutes am Bestimmungsort oder dem Tage der anderwei Beendigung der Beförderung.

Wenn Sie mit mir den Weg zurückgehen durch Labyrinth der Ihnen dargelegten wesentlichen Bef rungs- und Tarifvorschriften des Flugeisenbahnverk dann werden Sie mit mir die Überzeugung gewinnen,

Flugeisenbahnverkehr dem Expreßgutverkehr der hsbahn außerordentlich ähnelt, d. h. daß auch er in der ptsache auf einen eiligen Kleingutverkehr hinausläuft. nag Sie deshalb auch vielleicht interessieren, etwas aus Katalog der beförderungswürdigen Gutarten zu er- en; man wird im verbundenen Verkehr behandeln: old und Silber in Barren, Spitzen, Pelze, Kostbarkeiten derer Art, Damenkonfektionsware, Hüte, Bruteier, ertvolle Kleintiere, Filme, Blumen, frisches Gemüse. h nenne weiter Arzneien, Farben und Chemikalien, op- che und elektrische Artikel, Maschinenersatzteile. Praxis wird beweisen, daß die Katalognummern be- g vermehrbar sind.

Zunächst ist der Flugeisenbahnverkehr noch in den Ur- ngen seiner Entwicklung. Das kann auch nicht sonder- Wunder nehmen. Er ist ja erst am 1. Oktober 1927 in Arena des Verkehrslebens erschienen, damit zu einem punkt, in dem der Luftverkehr mit Rücksicht auf den ter zu erheblichen Einschränkungen des Flugplanes hrlich gezwungen ist. Das wirkt natürlich nicht gerade end, bedeutet aber einen gewissen Vorteil nach einer ren Seite. Die Dienststellen der Reichsbahn wie der -Hansa können die winterliche Ruhe in diesem Ver- benutzen, sich in den neuen Verkehr einzuarbeiten. leitenden Stellen ist Gelegenheit gegeben, das Ver- en zu beobachten, etwaige Mängel zu studieren und vor nn des Sommerverkehrs Unebenheiten auszugleichen.

Man wird aber kaum annehmen dürfen, daß mit dem Be- des Sommerluftverkehrs der Flugeisenbahnverkehr in gewaltigen Umfang annehmen wird. Mengenmäßig il er nicht besonders in die Erscheinung treten. Er il aber die in schnellem Steigen begriffenen Zahlen der güterbeförderung wachsen lassen und den Versuch der -Hansa lohnen, mit reinen Güterflugzeugen und Nacht- en den Luftgüterverkehr zu bedienen. Man darf aber ht dabei übersehen, daß der Ausschluß der Haftpflicht che Sendung von dem Flugeisenbahnverkehr fern- en wird.

Prophezeihen ist eine üble Sache. Aber in der Wirt- ft muß man sich dazu bequemen, in die Möglichkeiten r Entwicklung hineinzuschauen und sich über gewisse unftsaussichten Rechenschaft abzulegen. Nicht anders ich mich zu verstehen, wenn ich bekenne, daß nach ner Ansicht die Stoßkraft des Flugeisenbahnverkehrs in Verkehr über die Grenze liegt. Gerade die schon er- nten Zollschwierigkeiten, denen der Eisenbahnverkehr eder Grenze — hier mehr dort weniger — begegnet, en die Schnelligkeit der Beförderung, die ja für den nationalen Warenaustausch oft von ausschlaggebender utung ist. Schon die Masse des über die Grenze auf Schiene eilenden Gutes zeitigt Hemmungen, die dem en Kleingutverkehr so hinderlich sind, wie wir aus Erfahrungen im internationalen Expreßgutverkehr en. Wie einfach und rasch geht die Zollabfertigung im nzflughafen vor sich. Ungeahnte Möglichkeiten eröffnen dem Blick, wenn man überlegt, daß auch vielleicht eits der Grenze der Wunsch laut wird, die Eisenbahnen Luftverkehrslinien an den bis jetzt rein deutschen Flug- nbahnverkehr anzuschließen. Nicht ohne Interesse ver- das Ausland seine Entwicklung.

Deutschland kann stolz darauf sein, auf dem Gebiete verbundenen Verkehrs Initiative ergriffen zu haben. wollen aber dabei nicht vergessen, daß schon vorher chweden ein ähnlicher Versuch gemacht wurde, aller- s kleinsten Ausmaßes, insofern als eine einzige Bahn- strecke an den Flughafen angeschlossen war. Dieser Versuch hat keine besondere Entwicklung erlebt. Man soll aber auch die Schwierigkeiten, die sich einer solchen Zusammenarbeit rein technisch entgegenstemmen, nicht gering einschätzen. Deutschland hat den Vorzug, ein über das ganze Reichsgebiet gelegtes und in einer Hand befindliches, engmaschiges Eisenbahnnetz zu besitzen. Es darf für sich den Erfolg buchen, in kurzer Frist eine Vielzahl entstandener Luftverkehrsgesellschaften zu einer Einheit — der Luft-Hansa — zusammengeschweißt zu haben. Diese beiden Tatsachen haben nicht geringen Anteil an dem Zustandekommen des zwischen beiden Riesen-Verkehrsunternehmen vereinbarten verbundenen Verkehrs.

Vom Standpunkte des Rechts ist der Flugeisenbahnfrachtvertrag Neuland, ich möchte sagen: schwerer Boden. Man muß sich gegenwärtig halten, daß der Beförderungsvertrag sich sowohl ausschließlich auf das Binnenland in seiner Entstehung, Ausführung und Erfüllung beschränken kann, wie er auch in einem dieser Teile jenseits der deutschen Grenze Fuß zu fassen vermag. Im ersteren Falle kommt ausschließlich Deutsches Recht zur Anwendung. Im letzteren Falle werden deutsches und internationales Recht nebeneinander und vielleicht auch gegeneinander stehen. Das wäre an sich sehr bedauerlich. Notwendig erscheint es mir aber nicht. Man muß sich nur davor hüten, den als ein besonderes Rechtsgebilde zu beurteilenden Frachtvertrag des Flugeisenbahnverkehrs in die seine Einheit ausmachenden Teile zu zerlegen und für diese Teile das Recht aus Rechtsregeln zu suchen, die nur für den Teil als eigenes Rechtsinstitut geschaffen wurden. Wir müssen uns mehr denn je daran gewöhnen zu erkennen, das Rechtsbegriffe mit den sie umfassenden Rechtshandlungen im Fortschritt von Technik und Wirtschaft wandelbar sind. Das Wirtschaftsleben gebärt immer neue Rechtsformen und drängt auf Weiterentwicklung bestehender. Das gilt namentlich von der Verkehrswirtschaft, die an den Grenzen eines Volkes nicht halt macht, sondern, erfüllt von der Erkenntnis der Verflechtung der Wirtschaften aller Kulturnationen, mit dem Ziel der Vernichtung von Raum und Zeit die Allgegenwart von Person und Gut als ihr — allerdings unerreichbares Ideal — sieht. Das gibt der Weltverkehrswirtschaft einen internationalen Rechtswert. Diese von mir in der Zeitschrift für Verkehrswirtschaft von Dr. Esch im Jahrgang 1925 S. 92 ff. in einer Abhandlung über die Rechtsnatur des Eisenbahnfrachtvertrages niedergelegten Sätze auf den jungfräulichen Flugeisenbahnverkehr angewandt, fordern gebieterisch seine rechtliche Beurteilung nach neuen, die Wirtschaft fördernden entwicklungsfreudigen Rechtsanschauungen, die auf eine internationale Gleichheit in der rechtlichen Beurteilung dieses neuen Verkehrsgebietes abzielen. Voraussetzung ist die Erkenntnis und tiefinnere Überzeugung, daß wir in dem Frachtvertrag des Flugeisenbahnverkehrs mit einem neuen einheitlichen Rechtsinstitut, einem Contractus sui generis zu tun haben.

Ein neuer Weg fortschrittlicher Verkehrswirtschaft ist erschlossen, der Weltwirtschaft ein Beispiel zielbewußter Verkehrspolitik gegeben. Man kann — wie ich schon sagte — zwar nicht erwarten, daß den Flugeisenbahnverkehr das Sinnbild modernen Verkehrs, die Menge, sofort beherrschen wird. Es genügt, daß der Wirtschaft Gelegenheit zur Befriedigung eines bisher unbefriedigten Bedürfnisses auf dem Gebiete des Warenumsatzes gegeben ist. Sie allein wird deshalb auch das Tempo der Entwicklung und den Umfang dieses neuen Verkehrs zu bestimmen haben.

50 Jahre Ständige Tarifkommission.

Die Ständige Tarifkommission und der ihr beigeordnete Ausschuß der Verkehrsinteressenten (kurz der Verkehrsausschuß genannt) hielten am 8. Februar 1928 in Berlin ihre 150. Vollsitzung ab. Gleichzeitig konnte an diesem Tage das fünfzigjährige Bestehen dieser Arbeitsgemeinschaft begangen werden.

Über die Geschichte, Organisation, Zweck und Bedeutung der Ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses haben wir in Nr. 11, Jahrgang 1927, unserer Zeitung eine eingehende Abhandlung des Direktors b. d. R. Lüdicke veröffentlicht. Wir glauben daher, an dieser Stelle auf diese Ausführungen Bezug nehmen zu dürfen und beschränken uns auf folgende Angaben:

Durch Erlaß des Preußischen Handelsministers vom 22. Dezember 1877 II/V T. 11. 76 wurde der Zusammentritt der Kommission veranlaßt. Die erste ordentliche Sitzung der Tarifkommission fand am 7. Februar 1878 in Berlin statt. In dieser wurde unter anderem die Geschäftsordnung festgestellt. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten nahm zum ersten Mal am 8./10. August 1878 an der Sitzung teil. Zusammensetzung und Zuständigkeit der Arbeitsgemeinschaft änderte sich im Laufe der Jahre verschiedentlich. Die neueste Satzung datiert vom 1. Oktober 1926. Hiernach gehören der Ständigen Tarifkommission zurzeit an:

A. Von den Eisenbahnverwaltungen:

I. für den Personen- und Gepäcktarif (mit Ausnahme des Abschnittes V, Beförderung von Expreßgut): 9 Verwaltungen; nämlich für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die 7 Reichsbahndirektionen Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Karlsruhe, Köln, Stuttgart und das Zentralverkehrsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München, ferner für die Privatbahnen die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft in Lübeck.

II. Für die Gütertarife, den Abschnitt V des Personen- und Gepäcktarifs und den Tiertarif: 12 Verwaltungen; nämlich für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die 9 Reichsbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Dresden, Elberfeld, Frankfurt (Main), Karlsruhe, Königsberg (Pr.), Stuttgart und das Zentraltarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München, ferner für die Privatbahnen die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft in Lübeck und die Direktion der Köln-Bonner Eisenbahnen in Köln.

An den Beratungen über die Angelegenheiten der Gütertarife nahmen außerdem ohne Stimmrecht teil: Das Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die Direktion der Rhätischen Bahnen und die Direktion der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft (Bern—Lötschberg—Simplon).

B. Von dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten:

19 Mitglieder, von denen 5 die Landwirtschaft, 1 die Forstwirtschaft, 6 die Industrie, 5 den Handel und 2 die Binnenschiffahrt vertreten.

Die Angelegenheiten des Personentarifs werden von der Ständigen Tarifkommission ohne Mitwirkung des Verkehrsausschusses beraten. Die Ständige Tarifkommission für den Güterverkehr tagt dagegen regelmäßig mit dem Verkehrsausschuß zusammen. Nur diese Arbeitsgemeinschaft für die Wirtschaftskreise Bedeutung. Spricht man von Ständigen Tarifkommission, so ist durchweg auch nur di Arbeitsgemeinschaft gemeint.

Die Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommiss bezieht sich auf alle Gebiete des Güter- und Expreß tarifs sowie des Tiertarifs, auch auf das Tarifsystem se (Zahl und Verhältnis der Klassen, Bildung der Entfernu sätze, Staffeltarif oder starrer Kilometertarif). Dage bezieht sich die Zuständigkeit nicht auf die Höhe Tarifsätze und die Ausnahmetarife.

Ein außerordentliches Maß von Arbeit ist im Lauf fünfzig Jahre und in den 150 Sitzungen von der Ständi Tarifkommission geleistet worden. Ihre Tätigkeit be sich auf alle wirtschaftlichen Gebiete. Von den Geg ständen, die besonders häufig behandelt wurden, sind nennen Getreide, Mehl und Mühlenfabrikate, chemis Güter-, Eisen- und Stahlwaren, Holz- und Holzwaren, ton, Ton, Zementwaren, Steine, Papier und Pappe, G und Glaswaren usw.

Vorsitzende der beiden Gremien seit ihrer Gründ waren:

Ständige Tarifkommission	Ausschuß der Ver kehrsinteressente
1878—1880 Pape	1878—1890 v. Wedell (M
1880—1884 v. Kranold	chow, Brandenb
1884—1894 Wittich	
1895—1904 v. Kranold	1890—1905 Frentzel (Berl
1905—1910 Behrendt	1905—1911 Schröder (Köl
1911—1917 Rüdlin	1911—1922 Arnold (Berlin
1917—1924 Wulff	1922—1923 Beukenberg (D
1924—1925 Weirauch	mund)
1925—heute Stapff	1923—heute Haeuser (Höch

Die Zusammenarbeit der Eisenbahnverwaltungen des Verkehrsausschusses hat sich aufs beste bewährt. hat in vielen Fällen das Vorbild abgegeben zur Schaff ähnlicher Einrichtungen im Auslande. Die Ständige Ta kommission und der Verkehrsausschuß erfreuen sich da nicht nur bei den Eisenbahnverwaltungen, sondern auch allen Kreisen des Wirtschaftslebens des höchsten Anseh Möge es dieser Arbeitsgemeinschaft weiter vergönnt s ihre ersprießliche Tätigkeit zum besten der deutsc Wirtschaft fortzusetzen.

Die 150. Tagung, die im großen Sitzungssaal Potsdamer Bahnhofs in Berlin stattfand, wurde eingel durch eine Ansprache des Vorsitzenden der Ständi Tarifkommission Dr. Stapff als Präsident der geschä führenden Reichsbahndirektion Berlin. Die Anspra hatte folgenden Wortlaut:

Meine sehr verehrten Herren!

Ich eröffne die Sitzung. Heute vor 18 Jahren fand in Berlin die 100. Sitzung der Ständigen Tarifkommiss der deutschen Eisenbahnen statt. Der damalige Vorsitze Herr Eisenbahndirektionspräsident, später Ministerialdirek Behrendt, wies in der ihm eigenen treffenden Weise auf besondere Bedeutung dieses Tages hin und würdigte in redten Worten die gemeinsame erfolgreiche Tätigkeit Kommission und des mit ihr aufs engste verbundenen A schusses des Verkehrsinteressenten. Einige Herren in die Saal waren auch schon damals anwesend und werden dieser eindrucksvollen Jubeltagung der Kommission des Ausschusses noch gern erinnern.

Heute nun können wir die 150. Ordentliche Sitzung der ndigen Tarifkommission abhalten. Gleichzeitig blicken auf ein 50jähriges Bestehen der Ständigen Tarifkommission zurück.

Aus diesem Anlaß heiße ich Sie bei Eröffnung dieser tsitzung alle herzlich willkommen.

Ich begrüße es mit besonderer Dankbarkeit, daß die uptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft uns Ehre erwiesen hat, an dieser Festsitzung teilzunehmen. , verehrter Herr Stellvertretender Generaldirektor, stehen ls früherer Präsident der Reichsbahndirektion Berlin der ndigen Tarifkommission und dem Verkehrsausschuß beders nahe, desgleichen Herr Reichsbahndirektor Katter, s durch seine jetzige amtliche Tätigkeit, teils durch erreiche, noch nicht vergessene Mitarbeit in der Ständigen rifkommission in früherer Zeit.

Ich heiße die Herren Vertreter der Hauptverwaltung auf herzlichste willkommen und sehe dankbar in ihrem Erneinen den Beweis des großen Interesses, daß Sie und die uptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Körperschaften entgegenbringen.

Meiner besonderen Freude darf ich Ausdruck geben darr, daß Herr Generaldirektor Niquille als Vertreter der weiz an dieser Festsitzung teilnimmt. Mit den schweizerhen Verwaltungen, die seit dem Jahre 1883 mit der Ständen Tarifkommission verbunden sind, stehen wir in den ten und freundschaftlichsten Beziehungen.

In diesem Kreise erster Sachverständiger auf die überende Bedeutung der Ständigen Tarifkommission für alle Zweige der deutschen Gesamtwirtschaft, für Landwirtschaft, Industrie und Handel in den Einzelheiten einzugehen, chte ich mir versagen. Auch der geschichtliche Werdegang steht vor Ihrer aller Augen, insbesondere der der neren Zeit, die infolge des Wegfalls der alten Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen einige organisatorische Änderungen der Ständigen Tarifkommission brachte. darf in dieser Beziehung auf den Abriß verweisen, der Anlage der Niederschrift über die 100. Sitzung der Ständen Tarifkommission beigefügt war und der jetzt, für die nächstfolgende Zeit bis heute ergänzt, in Heftform gedruckt Ihnen liegt, um demnächst als Anlage dem Protokoll r die heutige 150. Sitzung ebenfalls beigefügt zu werden.

Wie ein roter Faden zieht sich durch den ganzen geschichtlichen Werdegang der Ständigen Tarifkommission durch das wohl einzig dastehende, einmütige und streng objektive Zusammenarbeiten der beiden Körperschaften, der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses, ein Zusammenarbeiten im Dienste des öffentlichen Wohls und der gesamten deutschen Wirtschaft.

Ich kann daher nicht schließen, ohne an dem heutigen festlichen Tage den Herren vom Verkehrsausschuß und insbesondere dem Herrn Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, unserem allverehrten Herrn Geheimrat Haeuser, einen besonders herzlichen Willkommensgruß zuzurufen. Ich darf den Wunsche Ausdruck geben, daß Kommission und Ausschuß wie bisher auch künftighin sich zu einer ersprießlichen Tätigkeit im Interesse des Gemeinwohls zusammenfinden mögen.

Hierauf sprach der stellvertretende Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Weirauch folgende Begrüßungsworte:

Meine sehr verehrten Herren!

Namens der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn und zugleich namens des auf Urlaub von Berlin abwesenden Herrn Generaldirektors habe ich die Ehre, den Herren der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten Gruß und Glückwunsch zum heutigen Tage zu überbringen. Die Hauptverwaltung begrüßt es, daß die geschäftsführende Verwaltung ihr durch Anberaumung dieser Festsitzung Gelegenheit gegeben hat, beiden Körperschaften zu danken dafür, daß sie in guten und schlechten Tagen ihr und ihren Vorgängern, dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn und den deutschen Länderbahnen mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben. Als im Jahre 1877 die Ständige Tarifkommission gegründet wurde, dachte man nur an eine Vereinigung von Vertretern der verschiedenen deutschen Staatsbahnen und einer Anzahl von Privatbahnen. Damals bestanden 8900 km preußische Staats- und Reichsbahnen, 8500 km außerpreußische Länderbahnen und 12000 km Privatbahnen; heute sind in der Ständigen Tarifkommission 53000 km Deutsche Reichsbahn und rund 5000 km deutsche Privatbahnen vertreten.

Es war von jeher ein Stolz für jede Eisenbahndirektion, in der Ständigen Tarifkommission vertreten zu sein, und jeder Tarifdezernent war glücklich, wenn ihn ein Auftrag seiner vorgesetzten Behörde in diese Kommission entsandte. Freilich hat er diese Ehre mit einem reichlichen Maß Arbeit bezahlen müssen und gern bezahlt. Möge es so bleiben; mit ihnen arbeiteten die Vertreter der deutschen Privatbahnen Schulter an Schulter. Auf die wertvolle Mitarbeit der Privatbahnen bei der Tarifgestaltung legt die Hauptverwaltung nach wie vor großen Wert. Die Zahl der Vertreter ist durch die neuen Satzungen verdoppelt, das Übergewicht der Reichsbahnkilometer so weit als möglich abgeschwächt worden. Auch unter der neuen Form und den neuen Satzungen haben Reichsbahn und Privatbahnen in diesem Gremium gut miteinander gearbeitet. Dafür besonderen Dank. Mit besonderer Freude gestatte ich mir ferner den Herrn Vertreter der Schweizer Bundesbahnen zu begrüßen. Ich sehe in diesem Besuch eines so hervorragenden Vertreters, wie des Herrn Generaldirektors Niquille, einen Beweis für das freundnachbarliche Zusammenarbeiten zwischen der schweizer und den deutschen Bahnen, das ja nicht nur auf dem Tarifgebiet, sondern auch auf zahlreichen anderen Gebieten stattfindet.

Der 1877, auf den Vorschlag des Reichskanzleramts gegründete Ausschuß der Verkehrsinteressenten hat seine Zusammensetzung öfter gewechselt; auch die Zeiten haben Änderungen der Aufgaben gebracht. Immer ist er aber das geblieben, was er von Anfang an war und sein sollte, eine Körperschaft, die für die Gesamtheit der deutschen Eisenbahnen in unermüdlicher und sorgfältiger Arbeit auf Grund genauester Kenntnis der Vorgänge des Wirtschaftslebens und unter kluger Abwägung der Bedürfnisse von Wirtschaft und Eisenbahn an der Fortentwicklung des deutschen Eisenbahntarifs hervorragend mitgearbeitet hat. Ich darf hier namens der Deutschen Reichsbahn allen denen, die dem Verkehrsausschuß angehört haben und noch angehören, ganz besonders aber ihrem jetzigen verdienten und hochverehrten Vorsitzenden, Herrn Geheimrat Dr. Haeuser, herzlich danken und bitten, den deutschen Eisenbahnen auch weiterhin ihre Mitarbeit an den schwierigen Aufgaben der Tarifbildung zu leihen. Daß die Reichsbahn auf diese Mitarbeit Wert legt, hat sie dadurch bezeugt, daß sie in den neuen Satzungen im Jahre 1926 die Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses noch erweitert hat. Manchem geht die Erweiterung nicht weit genug. Die Hauptverwaltung glaubt aber, daß eine weise Beschränkung sich empfehle auf die Gebiete, für die die Organisation der beiden Körperschaften geschaffen und auf die ihre ganze Arbeitsweise zugeschnitten ist. Auch eine Vermehrung der Sitze glaubt die Hauptverwaltung nicht befürworten zu sollen. Sie würde sicher nicht geeignet sein, die Arbeit zu erleichtern und ihren Wert zu erhöhen. Die Zahl tut's nicht. Es liege auch die Gefahr nahe, daß Vertreter abgeordnet würden, denen von dritter Seite eine feste Marschroute vorgeschrieben ist. Das höchste Lob für den Verkehrsausschuß soll aber sein und bleiben, daß bisher noch niemand behauptet hat, er habe Sonderinteressen über die Gesamtinteressen der deutschen Volkswirtschaft gestellt.

In einem Aufsatz hat ein Mitglied des Verkehrsausschusses ausgeführt, die Öffentlichkeit nehme nicht allzu große Notiz von den Arbeiten der Ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses. Ich glaube, das ist nur teilweise richtig. Die Protokolle der Ständigen Tarifkommission werden m. W. von allen, die es angeht, gründlichst studiert. Leider ist dies oft eine nicht leichte Arbeit. Die anerkannte Gründlichkeit bei der Behandlung jeden Antrags wird auch bei der Abfassung der Sitzungsberichte verfolgt. Vielleicht könnte in Zukunft hierin eine Änderung eintreten. Es verdient ja doch nicht jede Rede und jeder Bericht wörtlich oder fast wörtlich aufgenommen zu werden.

Eines Herrn möchte ich noch besonders dankend am heutigen Tage gedenken, des Schriftführers des Verkehrsausschusses, Herrn Dr. Soetbeer; am 1. April sind es 25 Jahre, daß er die Tätigkeit als Geschäftsführer des Verkehrsausschusses ausübt; was dies für den Verkehrsausschuß bedeutet, kann nur dieser bemessen. Wir Eisenbahner dürfen

Herrn Dr. Soetbeer aber danken, daß er es verstanden hat, während der ganzen langen Zeit seiner Tätigkeit stets die angenehmsten Beziehungen zwischen beiden Gremien zu erhalten und die Arbeiten beider Ausschüsse wesentlich zu fördern.

Ich schließe mit dem Wunsche der Hauptverwaltung: möge die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten in gemeinsamer Arbeit auch weiterhin ein unentbehrlicher Ratgeber der deutschen Bahnen, ein wertvolles und angesehenes Organ des deutschen Wirtschaftslebens bleiben, dessen Arbeiten auf den ihm zugewiesenen Gebieten den Eisenbahnen und damit der deutschen Wirtschaft zum Segen gereichen.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Geheimrat Dr. Haeuser überreichte unter Worten des Dankes für die dem Verkehrsausschuß gezollte Anerkennung dem Präsidenten der Tarifkommission einen silbernen Hammer mit Griff aus Elfenbein und versprach, daß auch in Zukunft der Verkehrsausschuß wie bisher nicht Sonderwünsche, sondern die allgemeinen Wünsche der Verkehrsinteressenten vertreten werde.

Abends fand ein Essen im Kaiserhof statt, zu dem die Reichsbahndirektion Berlin namens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zahlreiche Einladungen an die jetzigen und früheren Mitglieder der Ständigen Tarifkommission für Personen- und Güterverkehr sowie des Verkehrsausschusses hatte ergehen lassen. Ebenso waren das Reichsverkehrsministerium und die Spitzen der wirtschaftlichen Körperschaften vertreten.

Präsident Dr. Stapff begrüßte die Gäste mit folgenden Worten:

Meine sehr verehrten Herren,
hochverehrte Exzellenz!

Gestatten Sie mir, Sie als unsere Gäste alle von Herzen willkommen zu heißen und Ihnen bestens zu danken, daß Sie unserer Einladung Folge geleistet haben.

Für die gemeinsamen Sitzungen der Ständigen Tarifkommission und des ihr eng verbundenen Ausschusses der Verkehrsinteressenten hat sich das schöne Gewohnheitrecht herausgebildet, daß sich nach getaner Arbeit die Mitglieder beider Körperschaften zum geselligen Beisammensein zusammenfinden, meist bei zwanglosem Mahle.

Heute, am doppelten Jubiläumstage der Ständigen Tarifkommission, dürfte es trotz des Ernstes der Zeiten wohl erlaubt sein, daß wir dieses gesellige Beisammensein etwas festlicher gestalten.

Mit großer Freude und lebhaftem Dank ist es zu begrüßen, daß an dem Tage, wo wir auf ein fünfzigjähriges Bestehen der Ständigen Tarifkommission zurückblicken können und gleichzeitig die 150. Sitzung abhalten, eine so stattliche Anzahl von Herren an dieser Jubelfeier teilnimmt, nicht nur solche, die als Mitglieder der beteiligten Verwaltungen oder des Verkehrsausschusses unserer Einladung gefolgt sind, sondern auch solche, die vor uns Träger der Ständigen Tarifkommission gewesen sind. Ihr Erscheinen hat uns besonders erfreut.

Eine große Ehre ist es mir, die Vertreter hoher Behörden begrüßen zu dürfen, die der Ständigen Tarifkommission besonders nahestehen. In diesem Sinne begrüße ich dankbar die Herren Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Reichsbahn, ihres Verwaltungsrates und ihrer Hauptverwaltung. Ebenso herzlich begrüße ich die Vertreter der Körperschaften, die die Mitglieder des Verkehrsausschusses wählen und bezeichnen. Sie, verehrter Herr Geheimrat von Mendelssohn, haben der Ständigen Tarifkommission bereits in ihrer Eigenschaft als Präsident des Deutschen Industrie- und Handelstages ein in warmen Worten gehaltenes Glückwunschschreiben übermittelt. Ein gleiches hat uns die Industrie- und Handelskammer in Berlin übersandt, deren Präsident Sie ja ebenfalls sind. Gestatten Sie mir, Ihnen namens der Ständigen Tarifkommission hierfür bestens zu danken. Ich darf bei dieser Gelegenheit einschalten, daß uns von einer Reihe weiterer für das Wirtschaftsleben bedeutsamer Körperschaft ebenfalls Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben zug gangen sind, z. B. vom Verein zur Wahrung der gemei samen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Wes falen zu Düsseldorf und von der Nordwestlichen Grup des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, v der Handelskammer in Hamburg, vom Stahlwerksverba Düsseldorf, von der Industrie- und Handelskammer Schweidnitz, von der Handelskammer zu Lübeck und von d Handelskammer Mannheim.

Noch zweier Herren, die in diesem Saale anwese sind, möchte ich besonders gedenken. Herzlichst wi kommen heiße ich auch in diesem, gegen unsere Vormittag sitzung erweiterten Kreise Herrn Generaldirekt Niquille, der als Vertreter der Schweiz die weite Rei nicht gescheut hat, um uns die Ehre seines Besuches zu e weisen. Er hat uns Allen hierdurch eine sehr große Freu bereitet. Denn schon seit dem Jahre 1883 bestehen zwische der Ständigen Tarifkommission und den Schweizer Bahn die engsten und angenehmsten Beziehungen. Und dankb erinnern wir uns der zahlreichen Sitzungen, die die Ständig Tarifkommission auf gastlichem schweizerischen Boden a halten durfte.

Als eine Ehre besonderer Art wissen wir es ferner schätzen, daß Sr. Exzellenz, unser hochverehrter Unte staatssekretär Stieger, uns heute die Ehre sein Anwesenheit erwiesen hat. Schon als Regierungsassess und Regierungsrat hat er seit dem Jahre 1878 sich an d Arbeiten der Ständigen Tarifkommission beteiligt und h ihr später in leitenden Stellungen stets sehr nahe gestande

Viele allerdings, die wir heute zu sehen gehofft hatte haben zu unserm allergrößten Bedauern nicht erschein können. Sie haben mir das mitgeteilt und selbst beklag daß es ihnen wegen der verschiedensten Hindernisgründ hohen Alters, geschwächter Gesundheit usw. leider nic möglich gewesen sei, die Reise nach Berlin zu unternehme Im Geiste werden sie bei unserer Jubelfeier mit uns sei

In diesem Zusammenhange gestatte ich mir, folgend soeben eingegangene Telegramm Ihnen zu verlesen:

„Herzlichen Gruß an alle Teilnehmer der Erinnerung feier der Ständigen Tarifkommission, deren erster Sitzu und weiterer erfolgreicher Tätigkeit sich dankbar e innert Präsident von Kirchbach."

Meine Herren! Viele von Ihnen, dessen bin ich übe zeugt, werden am heutigen Abend liebe Freunde und B kannte wiederfinden und Erinnerungen austauschen könn aus vergangener Zeit, Erinnerungen an frischfröhliche Tar kämpfe, an denen es ja niemals gemangelt hat, aber au an unvergänglich schöne Stunden frohen und harmonisch Beisammenseins.

Möchte auch die heutige Feier — ich möchte sagen die heutige Familienfeier der Ständigen Tarifkommissio unter einem glücklichen Stern stehen.

In dieser Hoffnung erhebe ich mein Glas und bitte S alle miteinander anzustoßen auf einen frohen Verlauf unser heutigen Feier.

Staatssekretär a. D. Dr. Stieler brach im Anschluß hieran namens des Verwaltungsrats und d Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch den beiden Körperschaften die herzlichsten Glückwünse dar zu ihrer doppelten Jubelfeier.

Er führte aus, daß er an Stelle des Vorsitzenden d Verwaltungsrats, Herrn von Siemens, und des Gener direktors Herrn Dorpmüller, die zu ihrem Bedauern am E scheinen verhindert seien, und deren Grüße er zu übermitte habe, als Vizepräsident des Verwaltungsrats sich dies Aufgabe habe unterziehen müssen. Er habe sich ihr al auch gern unterzogen, weil er vor mehr als 25 Jahren d Ständigen Tarifkommission als Mitglied angehört und si seither den beiden Körperschaften beruflich und persönli verbunden gefühlt habe.

Der Redner gedachte der ausgezeichneten Männer, von Anfang bis heute in der Ständigen Tarifkommission u dem Verkehrsausschuß mitgearbeitet haben, begrüßte b sonders den anwesenden Unterstaatssekretär a. D. Exzelle Stieger und bedauerte, daß der andere dieser beid

nioren aus den fünf ersten Lustren, Präsident Kirchbach, der langjährige Vertreter der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen sich nicht habe entschließen können, dem Feste beizuwohnen. Den Vorsitzenden beider Gremien, wie namentlich auch dem Geschäftsführer des Verkehrsausschusses, Generalsekretär Dr. Soetbeer, der demnächst auf eine 25jährige Tätigkeit in dieser Stellung zurückblicken dürfe, widmete der Redner besonders freundliche Worte.

Die Geschichte der Ständigen Tarifkommission — ein Stück deutscher Eisenbahn-Geschichte — sei bekannt. Der in den Händen der Festteilnehmer befindliche Abriß rufe die wesentlichsten Daten, Arbeiten und Namen aufs Neue in Erinnerung.

Die Tarifkommission sei geschaffen worden, um die einheitliche Fortbildung der mühsam errungenen Tarifeinheit des Deutschen Reformtarifs sicher zu stellen. Und nach dem in den Reichslanden erprobten Vorgang habe man den Vertretern der Eisenbahnen alsbald auch Vertreter der Wirtschaft, den Ausschuß der Verkehrsinteressenten, beigesellt.

Die Tarifeinheit sei wohl schon mit Durchführung der großen preußischen Verstaatlichungs-Aktion gesichert gewesen. Jedenfalls sei sie heute gesichert. Trotzdem könne auf das wichtige von der Tarifkommission zu behandelnde Gebiet nicht verzichtet werden auf die Vorbereitung der Entscheidungen durch die beiden Körperschaften, die sich in langer gemeinsamer Arbeit das höchste Maß von Sachkenntnis erworben haben. Die sorgfältige Pflege des Tarifwesens sei heute vielleicht wichtiger als je, weil es gelte, von der deutschen Wirtschaft aufgebürdeten drückenden Lasten durch gerechte Verteilung erträglicher zu machen.

Staatssekretär Stieler sprach seine Freude darüber aus, daß die Tätigkeit der heute gefeierten Gremien auch außerhalb Deutschlands anerkannt werde: Die Teilnahme eines schweizerischer Vertreter seit 1883 bestätige dies, und es sei ihm eine angenehme Pflicht, den heute aus der Schweiz erschienenen Herrn Vertreter zu begrüßen und ihm zu danken, für so manche Anregung, die die schweizerischen Verwaltungen uns gegeben und für so manche schöne Stunde, die ihr gastliches, herrliches Heimatland den Teilnehmern der Tarifkonferenzen geboten.

Der Hochstand der Leistungen der Ständigen Tarifkommission sei begründet in der großen Selbständigkeit, die ihren Mitgliedern von Anfang bis heute in ihren Arbeiten gewährt worden sei und die in jedem einzelnen ein ganz besonders starkes Verantwortungsgefühl und einen außerordentlichen Eifer geweckt habe. Daß die Preußische Verwaltung — der Reichsbahn ein Vorbild — den Herren ihrer Direktionen diese Freiheit habe lassen können, erkläre sich aus der Tatsache, daß Preußen zum Heil für Deutschland nach seiner geographischen Lage und der Zusammensetzung seiner Bevölkerung und Wirtschaft stets auf einen Ausgleich verschiedener Interessen habe Bedacht nehmen müssen. Diese Tatsache habe es auch der Reichsbahn möglich gemacht, ohne Bruch mit der Vergangenheit an der altbewährten Tarifpolitik festzuhalten.

Die Stärke des Verkehrsausschusses liege darin, daß seine Mitglieder sich nicht als Vertreter der Interessentengruppen fühlen, denen der Einzelne entstammt, vielmehr als Sachverständige, die bei ihren Entschließungen das ganze deutsche Wirtschaftsleben ins Auge zu fassen haben. Unter dem Namen „Interessent" verberge sich hier der „Sachverständige", während sich heute leider so oft der „Interessent" als „Sachverständiger" zu präsentieren suche. Den Mitgliedern des Verkehrsausschusses, die doch sämtlich mit beruflichen Arbeiten aufs reichste bedacht seien, gebühre wärmster Dank für ihre opferwillige und verantwortungsvolle Tätigkeit.

Die glückliche Verbindung zwischen den Männern der Eisenbahn und den Vertretern der freien Wirtschaft, wie sie in der Ständigen Tarifkommission und in dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten besitzen, sei die beste Gewähr für eine gesunde Fortentwicklung des deutschen Tarifwesens. Daß sich beide Körperschaften in ihren Leistungen mit 50 Jahren auf der Höhe gehalten, das berechtige auch zu den zuversichtlichsten Hoffnungen für ihre glückliche Zukunft, für ihr ferneres Blühen und Gedeihen, die wir zum Segen der deutschen Wirtschaft, zum Segen des deutschen Vaterlandes, alle von ganzem Herzen wünschen.

Redner schloß mit einem Hoch auf die Ständige Tarifkommission und den Verkehrsausschuß.

Hierauf ergriff Ministerialdirektor Vogel das Wort zu folgender Ansprache:

Meine sehr verehrten Herren!

Der Herr Reichsverkehrsminister ist zu seinem großen Bedauern verhindert, Ihrer Einladung zu heute zu folgen, da er mit dem Verkehrsausschuß des Deutschen Reichstages nach dem Aachener Revier reisen mußte.

Er hat mich beauftragt, Ihnen seine besten Glückwünsche zu der heutigen Jubelfeier zu überbringen, darüber hinaus aber Ihnen noch zu sagen, daß auch bei ihm die Verdienste hohe Anerkennung finden, die sich die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten in ihrem geradezu vorbildlichen Zusammenwirken um die Förderung des deutschen Verkehrswesens erworben haben.

Gestatten Sie mir, daß ich auch eigenen Namens meine herzlichsten Glückwünsche darbringe. Ich war ja lange Jahre einer der Ihrigen und denke noch mit großer Freude an die Zeiten zurück, wo ich an Ihren Sitzungen teilnehmen durfte.

Es war ein außerordentlich glücklicher Gedanke, die früheren und die heutigen Mitglieder der beiden Körperschaften in diesem schönen äußeren Rahmen zusammenzuführen und so den früheren Mitgliedern Gelegenheit zu geben, einmal alte liebe Freunde wiederzusehen und mit ihnen Erinnerungen an gemeinsam verlebte anregende Stunden auszutauschen, dann aber auch, die jetzigen Mitglieder, die neuen Hüter der alten stolzen Tradition kennen zu lernen.

Es sind jetzt reichlich 20 Jahre, daß ich Ihre Beratungen hier von der Zentrale aus verfolge, erst im Reichseisenbahnamt, dann im Reichsverkehrsministerium alten und neuen Stils. Ich darf aus dieser langen Beobachtung wohl die Berechtigung herleiten, Ihnen zu sagen, wie wertvolles Material Ihre Verhandlungen in ihrer Sachlichkeit, ihrer erschöpfenden Gründlichkeit hier stets für die Entscheidungen wichtiger Verkehrsangelegenheiten gewesen sind und noch sind, weit über die Bedeutung der einzelnen behandelten Tariffragen hinaus.

Mein Wunsch, mit dem ich schließen möchte, geht dahin, daß es den beiden Körperschaften, die heute das schöne Fest ihrer goldenen Hochzeit feiern, auch in Zukunft vergönnt sein möge, ebenso gut und erfolgreich zusammen zu wirken wie bisher, zum Segen des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens und damit der deutschen Wirtschaft.

Der Vorsitzende des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, Geheimer Regierungsrat Dr. Haeuser dankte für die anerkennenden Worte, die seitens der Vorredner nicht nur der Ständigen Tarifkommission, sondern auch dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten zu teil geworden seien. Er möchte bestätigen, daß die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten in einer ungewöhnlich harmonischen Weise zusammen gearbeitet hätten und eine auf gegenseitige Hochschätzung und gegenseitiges Vertrauen beruhende Arbeitsgemeinschaft darstellten. Mit Recht habe Herr Staatssekretär Stieler betont, daß die Mitglieder des Ausschusses der Verkehrsinteressenten nicht Sonderinteressen, sondern die Interessen der gesamten Wirtschaft zu vertreten hätten. Wenn Herr Stieler allerdings die Gemeinschaft zwischen Ständiger Tarifkommission und Ausschuß der Verkehrsinteressenten mit einer Ehe verglichen habe, so könne er — der Redner — diesem Vergleiche nicht ganz zustimmen; jedenfalls seien die beiden Eheteile nicht gleichberechtigt. Denn letzten Endes spreche immer der eine Teil, die Ständige Tarifkommission das entscheidende Wort und erkläre: So wird es gemacht. Er möchte das Verhältnis zwischen den beiden Teilen eher dahin auffassen, daß die Ständige Tarifkommission die sorgende Hausfrau ist, der der Ausschuß der Verkehrsinteressenten als brave, geschätzte Stütze zur Seite steht.

Und wenn heute dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten Anerkennung und Lob gespendet worden seien, so fasse er dies als Ersatz für die Verleihung eines Verdienstkreuzes für fünfzigjährige treue Dienste auf. Hoffentlich sei es dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten auch in Zukunft vergönnt, bei den Arbeiten der Ständigen Tarifkommission in erfolgreicher Weise mitzuwirken. Redner schloß mit den besten Wünschen für eine weitere gedeihliche Entwicklung der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn und mit einem Hoch auf deren Verwaltungsrat und Hauptverwaltung.

Schließlich sprach der Vertreter der Schweizerische Bundesbahnen, Generaldirektor Niquille über die Be ziehungen der Ständigen Tarifkommission zur Schweiz un hob insbesondere auch den Nutzen hervor, der sich für sein Verwaltung aus der Teilnahme an der Ständigen Tarifkom mission ergebe. Der Redner leerte sein Glas auf eine weit fruchtbringende Tätigkeit der Ständigen Tarifkommissio die auch im Auslande sich höchsten Ansehens erfreu

W.

Elemente der Rationalisierung.

In dem ersten Rückblick dieser Zeitung auf die internationalen Eisenbahnverhältnisse des Jahres 1926 (1927, Heft Nr. 1) ist schon die wichtige Feststellung gemacht worden, daß bei der Deutschen Reichsbahn in diesem Jahr zwischen den Meßzahlen der Einnahmen für Personenkilometer mit 122 und der Tonnenkilometer mit 134 gegenüber den Meßzahlen der persönlichen Ausgaben mit 183 und der sächlichen Ausgaben mit 160 ein Mißverhältnis bestand, infolgedessen die ungünstige Betriebszahl des Jahres 1925 mit 0,855 nur einen Rückgang auf 0,835 im Jahre 1926 erwarten ließ. Der neue Geschäftsbericht der Reichsbahn-Gesellschaft vom Mai 1927 (EZ. Nr. 29) hat diese Feststellungen bestätigt (die Betriebszahl stellte sich in Wirklichkeit auf 0,810, im Jahre 1913 noch auf 0,70 und in früheren Jahren bei manchen Verwaltungen nur auf 0.50 bis 0,60) und hebt besonders hervor, daß auch künftig nur bei bester Ausnutzung des gesamten Betriebsapparats eine gesunde Wirtschaftsführung erreicht werden kann. Über eine Reihe solcher Bestrebungen der Reichsbahn im Vorjahre gibt der Geschäftsbericht an der Hand des üblichen Schemas der Betriebsrechnung Aufschluß. Die Vielseitigkeit und Wichtigkeit der für eine zielbewußte Erfolgswirtschaft in Frage kommenden Mittel und Wege legt den Gedanken nahe, den Umfang und Zusammenhang dieser Bestrebungen nach inneren Beziehungen zu überblicken und sie nach der ganz verschiedenen Stellung, welche den Einzelfällen im Rahmen der gesamten Rationalisierung und innerhalb der die Güterverteilung mittels Handel und Verkehr beherrschenden Gesichtspunkte zukommt, kurz zu vergleichen (s. Z. „Deutscher Volkswirt“ 1927, Nr. 53, Reichsbahnfinanzen). Wie in der Güterproduktion muß davon ausgegangen werden, daß es sich in der ganzen Wirtschaft stets um Geldwerte handelt, die eindeutig aus zwei wesentlichen Teilen, Menge und Preis bestehen, deren Abhängigkeiten von einander die Wirtschaftlichkeit bestimmen und die natürliche Aufteilung des ganzen Gebietes in die Aufgaben der technischen und kaufmännischen Leitung in einfachster Weise zum Ausdruck bringen.

In jedem privaten oder öffentlichen Wirtschaftsbetrieb setzen sich die zugehörigen Geldwerte als Einnahmen Summe $(y \cdot p)$ und als Ausgaben für sächliche Bedürfnisse $S\,(x \cdot p)$, für persönliche Aufwendungen $S\,(t \cdot q)$ und Kapitaleinstellung für Anlage und Erneuerung $S\,(\tau \cdot K + \rho \cdot K)$ in allen Formen mit dem Überschuß derselben zur sogenannten Wirtschaftsgleichung zusammen, welche der technischen Rationalisierung zugrunde liegt und den beiden Zwecken dienen soll, die untere Grenze der Ausgaben und die obere Grenze der Roh- und Reineinnahmen zu finden. Zum Unterschied von dem empirischen Verfahren, nach welchem für Neuanlagen von Bahnstrecken und Bahnhöfe von Kunstbauten in Stein oder Eisen eine Auswahl zwische mehreren Entwürfen für die kleinste Summe von Anlag und Unterhaltungskosten getroffen werden kann, wird heut auf rationellem Weg die Abhängigkeit der genannten Au gabeteile geprüft, um das Minimum der Betriebskosten z ermitteln. Vorbedingung ist dabei, daß z. B. der gleic mäßigen Zunahme von Rohstoffen, Arbeit und Kapital ein ungleichmäßige Zu- oder Abnahme der Betriebs- und Unte haltungskosten einschließlich Verzinsung des eingestellte Kapitals entspricht. Das Bestreben geht dahin, die Ab hängigkeit der Kosten in Funktionen der wichtigsten Au maße analytisch schärfer zu erfassen, wie dies hinsichtlic des Einflusses der Zahl und Spurweite von Gleisen, de Krümmungen und maßgebenden Steigungen auf die tech nische oder vertikale Trassierung von Launhardt und vorbildlich geschehen ist. In gleicher Weise ist für de späteren Betrieb der Anteil der Rohstoffe, Wasser, Kohle und Strom, Schienen und Schwellen, der Kopfzahl von Be amten und Arbeitern wie des festen und veränderliche Kapitalaufwands an den Gesamtausgaben zu ermitteln, wo bei sich z. B. zeigt, daß diese Ausgaben mit wachsender Kapital zu- oder abnehmen können (EZ. 1918 und 1924 In dem Geschäftsbericht der Reichsbahn-Gesellschaft ist au solchen Rücksichten den Ergebnissen der Selbstkosten rechnungen aller Art und ihrer Anwendung auf die ver schiedenen Dienstzweige, auf Zugkilometer und Achskilo meter des Personen- und Güterverkehrs eine eigene Stell eingeräumt.

In der Reihe solcher Ergebnisse, die zum Teil unte Mitwirkung ständiger Ausschüsse entstanden sind, erscheine z. B. neue Erhebungen über den Nutzwert der Brennstoff und über den Kohlenverbrauch der Lokomotiven, wobei di Wirtschaftlichkeit des Lokomotivdienstes Schwankungen de Kosten bei den einzelnen Direktionen zwischen 427 RM und 627 RM für 1000 Lokomotivkilometer zeigt. Der Werk stättebetrieb ist fabrikmäßig auf Normalisierung und Typ sierung, auf Reihen- und Massenarbeit eingestellt. Die Vol abrechnung der Werkstätten konnte den Nachweis erbringen daß Anlage- und Unterhaltungskosten der Luftbremszüg innerhalb von 10 Jahren durch Einsparung an Brems- un Lokomotivdienstkosten getilgt werden, womit später groß laufende Kostenminderungen verbunden sind. Die deutsch Wagenbauvereinigung hat die Aufgabe, die Lieferungen z spezialisieren und dadurch für die Konstruktion und Preis bildung Vorteile zu schaffen. Das gesamte Gebiet des Ober bauwesens, besonders Konstruktion, Unterhaltung und Wirt schaft wird in Ausbildungskursen behandelt und als Grund lage eine erste Liegedauer des Oberbaues von 25 Jahren

zweite von 21 Jahren angenommen, wobei die regelige Gleiserneuerung mit 4 % in den durchgehenden sen den Ausgleich zwischen Anlagekosten und Regungsarbeiten bilden soll. Letztere werden durch Heranung der Schweißtechnik und zahlreicher mechanischer smittel günstig beeinflußt, durch einen besseren Zustand Oberbaues können Betriebssicherheit und Wirtschaftkeit verbunden werden. Ähnliche Bestrebungen liegen Versuchen der im Vorjahre neugebildeten Studiengesellft für Rangiertechnik zugrunde, mit der Aufgabe die stungsfähigkeit der Rangierbahnhöfe zu erhöhen. Der werpunkt der Betriebskosten liegt aber im Fernverkehr, sen Hauptleistungsgebiete die Abfertigung, die Zugbilg und Zugförderung sind und ein Verhältnis der Bruttoen- zu den Nettotonnenkilometern im Personenverkehr ein Drittel und im Güterverkehr von ein Halb ergaben. neuen Vorschriften über die Selbstkostenberechnungen er Leistungen haben den Zweck, die gesamten Betriebsten der Verwaltung auch nach Einzelgebieten aufzuteilen damit zur örtlichen und sachlichen Ausscheidung und ründung von Aufwand und Leistungsmenge zu gelangen. gehende Darlegungen hierüber sind auf der 3. Eisenbahnsenschaftlichen Woche, Berlin 1926 von Geh. Rat Sommere über persönliche und sächliche Rationalisierung im kehrsdienst, über das Verhältnis vom Betrieb (Ausgaben) n Verkehr (Einnahmen), über den Anteil des Umladehäfts und der Wagentypen, gemacht worden (EZ. 1926, 25 und 26).

Wie für jeden Haushalt, so hat auch für den gewaltigen rieb der Reichsbahn der Anteil der einzelnen Ausgaben den Gesamtausgaben und damit die Gruppierung der sten nach der Wichtigkeit, besondere Bedeutung. Da es hier aber im Gegensatz zu Land- und Wasserstraßen eine genügende Deckung der Ausgaben aus den eigenen nahmen des Betriebs handelt, so erscheint das Verhältder Ausgaben zu den Einnahmen wichtiger und wird am zesten durch die Betriebszahl ausgedrückt, mittels deren die Wirtschaftlichkeit verschiedener Geschäftsjahre und waltungen leicht vergleichen und charakteristische Bungen der Ausgabetitel finden lassen. Das Geschäftsr 1926 hat Betriebseinnahmen von 4540 Millionen, Bebsausgaben von 3680 Millionen, somit einen Rohgewinn 860 Millionen Mark ergeben. An anderer Stelle (EZ. 1921, 3 und 1926) wurde dargelegt, daß es wesentliche Vore bietet, nicht nur die Gesamtausgaben sondern auch en einzelne Titel als Anteile der Einnahmen zu bemessen, durch sich besonders für die Zeit nach dem Weltkrieg eressante Vergleiche der Geschäftsjahre ergeben haben. Betriebszahl des Jahres 1926 mit 0,81, läßt sich in dieser ise zuerst in den Anteil der persönlichen Ausgaben mit 45 wie im Jahre 1925, in die Anteile der Betriebsstoffe 0,087 und der Unterhaltung der baulichen Anlagen mit 57 sowie für Unterhaltung der Fahrzeuge mit 0,107 auseiden, wozu noch 0,010 für verschiedene Ausgaben nmen. Ferner sind in der Betriebszahl die Ausgaben für euerung mit 0,100 enthalten, von denen der größte Teil die baulichen Anlagen Titel 14 trifft, so daß deren An- im Vergleich zu früher angemessen höher geworden ist. sächlichen Ausgaben Titel 13 und 15 sind gegen das rjahr etwas gesunken. Der Anlagezuwachs für Neubauten d allgemeine Zwecke mit 408 Millionen, der zurzeit nicht hr aus den Betriebseinnahmen bestritten werden kann, rug 9 % der letzteren; zugleich ist zu beachten, daß die llständige Betriebszahl nicht blos die eigentlichen Betriebsausgaben, sondern auch alle Beträge für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sowie für besondere Rationalisierungkredite für Rücklagen und Abschreibungen enthalten muß. Diese Betriebszahlen werden am kleinsten nicht nur für das Minimum der Ausgaben, sondern auch für das Maximum der Roheinnahmen, womit der Übergang zur weiteren Rationalisierung gegeben ist.

Auch im Geschäftsjahr 1926 hat sich die Eigenart der meisten Großbetriebe bei der Reichsbahn insofern gezeigt, als die Verkehrsnachfrage und damit die Betriebseinnahmen sehr starke Schwankungen im Laufe des Jahres aufzuweisen hatten, die Kurven der Einnahmen und Ausgaben konnten sich nicht decken. Die monatlichen Einnahmen sind von 300 Millionen Mark im Februar bis 430 Millionen im September gestiegen, die monatlichen Betriebsausgaben von 260 Millionen im Februar bis 360 Millionen im November zur Zeit des Höhepunkts im Güterverkehr und des Tiefstands im Personenverkehr, ähnlich dem letzen Vorkriegsjahr. Bei privaten und öffentlichen Betrieben bietet diese starke Schwankung der Einnahmen für die monatliche Anpassung der Ausgaben nicht geringe Schwierigkeit, denn es sollen nach der Forderung des Deckungsprinzips die Ausgaben mindestens durch die laufenden Einnahmen zur Vermeidung kurzfristiger Anleihen gedeckt werden, ferner muß unabhängig vom Aufbau des Etats oder der Buchungsordnung die günstige Aufteilung der gesamten Jahreskosten in variables und konstantes Kapital erreicht werden, von welcher auch die Marxsche Wertlehre bei Bildung der Profitrate und Mehrwertrate ausgegangen ist und wofür man auch Anhaltspunkte in Rechnungsform finden kann (EZ. 1918). Die Obergrenze der laufenden und einmaligen Ausgaben wird hierbei nach dem Einnahmeanfall sowie nach der ganzen Kapitalschuld und dem Tilgungszinsfuß eindeutig bestimmt, am Ende des Geschäftsjahres muß ein ganz bestimmtes Zuwachsverhältnis vorhanden sein. Im ersten Halbjahr 1926 mußten auch die monatlichen Ausgaben stark gekürzt werden. Da die derzeitige Bemessung des Anlagekapitals mit Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld normalen Verhältnissen nicht entspricht, kann schon aus der kleinen Betriebszahl von 0,190 des Überschusses geschlossen werden, daß die volle kaufmännische Deckung aller Geschäftsunkosten nicht vorhanden ist. Mittels wirtschaftlicher Wochenübersichten und der Bargeldwirtschaft der Verkehrskreditbank wird neuerdings eine monatliche Erfolgsrechnung angestrebt.

Unter normalen Verhältnissen wird in allen Etatsvoranschlägen für bestehende und in den Ertragsberechnungen für künftige werbende Anlagen nach dem gewerblichen Prinzip mit einem relativ größten Reingewinn gerechnet. Auch in den Roheinnahmen sind die beiden Elemente der Geldwerte, Menge und Preis enthalten und es kann vorkommen, wenn im Einzelfall die Abhängigkeit der Einnahmen vom Kapital oder anderen Größen bekannt ist, daß durch Kapitalmehrung ein Größtwert der Roheinnahmen erzielt wird. Im allgemeinen aber ist die größte Spannung zwischen Einnahmen und Ausgaben das Ziel der rationellen Wirtschaftsführung, dem man wie bei den Ausgaben selbst vielfach nur empirisch nahekommen kann. Bei der kommerziellen oder horizontalen Trassierung von Verkehrswegen wird schon privatwirtschaftlich die größte Dividende des Anlagekapitals mit Rücksicht auf den zu erwartenden Anfall von Rohtonnenkilometern in Rechnung gezogen und zur Beurteilung des günstigen Abstands verschiedener Verkehrswege und ihrer Anschlußrichtung wie der besten Lage

der Knotenpunkte zwischen den Verkehrsorten benützt. Als Kostenelemente der Einnahmen sind die Anzahl der Personen und Tonnen mit der jeweiligen Reise- oder Versandlänge im Zusammenhalt mit der Bevölkerungsdichte und der Kaufkraft je nach den Tarifsätzen in Betracht zu ziehen. Mittels des Reingewinns können dabei nicht nur die Einflußgebiete der verschiedenen Verkehrsarten (Straße, Wasserweg und Eisenbahn) begrenzt, sondern auch die Verkehrsbezirke der für Bezug und Lieferung von landwirtschaftlichen und gewerblichen Gütern im Wettbewerb stehenden Betriebe für Erzeuger und Verbraucher mit Annäherung aufgeteilt werden. Bei den Einzelposten des laufenden Betriebs finden jedoch größere Abweichungen statt, wie z. B. auch im Vorjahre die Einnahmen im Personenverkehr nur 14 Rpf per Achskilometer oder 90 % der Selbstkosten mit 15,7 Rpf betrugen, während umgekehrt im Güterverkehr nur 13,6 Rpf per Achskilometer als Selbstkosten oder 85 % der Einnahmen mit 16 Rpf aufzuwenden waren. Als Kennzeichen der technischen Rationalisierung bei wissenschaftlicher Betriebsführung hat daher allgemein sowohl für die Untergrenze der Selbstkosten des Betriebs als für die obere Grenze der Verkehrseinnahmen und des Reingewinns und für gegebene Tarifsätze die Bemessung der Betriebskosten nach den technischen Elementen d. h. nach den notwendigen Ausmaßen persönlicher und sachlicher Aufwendungen wie nach dem Umfang des Personen- und Güterverkehrs zu gelten. —

Außer den vorgenannten Elementen der Geldwerte erfordert die beste Wirtschaftlichkeit auch eine günstige Preisbildung, niedrige Preise bei den Ausgaben, höhere Preise bei den Einnahmen. Alle Transportunternehmungen in Stadt und Land sind mit den Einkaufspreisen ihrer persönlichen und sachlichen Ausgaben auf die Marktlage und die Konjunktur angewiesen und werden als Großabnehmer wie die Reichsbahn Vorzugspreise hierfür erhalten. Für die Fahrpreise und Frachtsätze dagegen ist zunächst der Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben bestimmend, ohne daß bei Transportanstalten dieser Art mit ihrem monopolartigen Charakter eine Marktlage für die handelsübliche Preisbildung zu bestehen scheint, noch weniger, daß eine obere Grenze für die Tarifsätze außer durch Versuch sich finden läßt. Der Eisenbahnbetrieb muß daher nicht blos Unternehmer sein, um mit geringen Selbstkosten gute Überschüsse zu erzielen, sondern auch Kaufmann, der seine Tarifsätze der bestehenden Nachfrage anpassen und sich auf die jeweils größte Verkehrsnachfrage einrichten wird. Mit a. W. in der Preis- oder Tarifbildung sind die Verkehrsanstalten, wie sie mit dem Handel in der Güterverteilung zusammenarbeiten, so auch gehalten auf die Beziehungen der kaufmännischen Rationalisierung Rücksicht zu nehmen, die bekanntlich im Reichsbahngesetz verlangt wurde. Da es nicht möglich ist, wie beim Waren- und Geldhandel z. B. in der Diskontopolitik der Reichsbank, die Tarifsätze nach den Schwankungen des Verkehrs hinauf oder herab zu setzen, sondern hierfür Durchschnittswerte für längere Zeitdauer auszumitteln sind, genügt es hier die für den Handel geltenden Grundsätze nur kurz anzudeuten.

Alle am Handel Beteiligten suchen mit dem ihnen eigenen Gewinnstreben den größten Reingewinn aus der besten Ausnutzung der allgemein geltenden Größtmenge von Waren, die als größte Nachfrage für gute Kaufkraft oder kleine Marktpreise unter den Selbstkosten zu gelten hat, und aus der Aufteilung des Höchstpreises der Waren zu ziehen. Ein Beispiel für letztere ist das heutige Verhältnis der Indexzahlen für Lebenshaltung und Großhandel. Dies führt [illegible] der bekannten Regel, daß das Angebot bei größerer Meng[illegible] höhere Preise, die Nachfrage dagegen niedere Preise ve[illegible] langt, viele Kleinbahnen verstehen es den damit geboten[illegible] Vorteil einseitig auszunützen. Andererseits werden b[illegible] größerem Wettbewerb von Transportgelegenheiten durch d[illegible] Nachfrage die Preise ebenfalls einseitig gedrückt und es i[illegible] offenbar, daß zu dem gemeinsam verfolgten Gewinnprinz[illegible] eine Preisregulierung hinzu treten muß, die den Ausglei[illegible] von Angebot und Nachfrage bildet. Dieser Ausgleich f[illegible] eine bestimmte günstige Umsatzmenge in der Gleichgewicht[illegible] form S (x) = S (y) entspricht der in der Produktion g[illegible] tenden Wirtschaftsgleichung und hat, wie dort die Selbs[illegible] kosten, eine Untergrenze in der Deckung des Verkehrsb[illegible] dürfnisses, indem über oder unter dieser Grenze entwed[illegible] der Betrieb nicht gut ausgenützt oder der Verkehr nicht v[illegible] aufgenommen werden kann. Diese Regeln sind in den eige[illegible] artigen Beziehungen von Angebot und Nachfrage begründe[illegible] welche die eigentliche Verteilung oder den Austausch vo[illegible] handener Waren oder Leistungen umfassen, man kann s[illegible] kurz dahin ausdrücken, daß der Gewinn der Nachfrage [illegible] der Preisspannung des höheren Gebrauchswerts (des Mitte[illegible] werts der ganzen Menge) über den Tauschwert (Endwert[illegible] der Gewinn des Angebots in der Preisspannung des Tausc[illegible] werts über den geringeren Gebrauchswert beruht, währen[illegible] Handel und Verkehr im übrigen ebenso wie die Produktio[illegible] allgemein auf einer Betriebsrechnung aufgebaut sind. D[illegible] beiden Grundsätze des Gewinnstrebens und der Bedarf[illegible] deckung gelten ebenso, wenn auch mit anderen Preisve[illegible] hältnissen für den Arbeits- und Geldmarkt, worauf hi[illegible] nicht einzugehen ist. Sie können in der Wirtschaftsleh[illegible] und Statistik sehr anschaulich in graphischer Form en[illegible] wickelt werden. Für die kaufmännisch-rationelle Seite de[illegible] Verkehrs bleibt entscheidend, daß die wirkliche Gesamtnac[illegible] frage nach Transportgelegenheit von der größtmögliche[illegible] Einzelnachfrage und der Anzahl der Beteiligten (Persone[illegible] und Tonnen) abhängt und etwa gleichmäßig abnimmt m[illegible] steigenden Tarifsätzen und mit geringer Kaufkraft, d[illegible] für jedes persönliche Einkommen nach Preislage oder Tari[illegible] sätzen eine bestimmte Grenze hat, und daß umgekehrt f[illegible] den größten Reingewinn die Tarifsätze mit der Zahl un[illegible] Kaufkraft der Nachfrage höher bemessen werden könne[illegible]

In den vorstehenden Beziehungen kommt ferner in B[illegible] tracht, daß einerseits die beste technische Wirtschaftlichke[illegible] von der Frage nicht getrennt werden kann, welche Nachfrag[illegible] dem Angebot von Transportleistungen gegenübersteht, un[illegible] andererseits daß die Preisbildung des Zwischenhandels un[illegible] Zwischenverkehrs auf die Selbstkosten der Produktion Rück[illegible] sicht nehmen muß. Denn sonst würden entweder die tec[illegible] nischen Betriebsleistungen über oder unter der Verkehr[illegible] nachfrage gelegen sein, oder die kaufmännische Tarifbildu[illegible] könnte die Selbstkosten des Betriebs nicht mehr decke[illegible] oder würde sie unzulässig überschreiten. Es muß also e[illegible] Ausgleich dieser Möglichkeiten gesucht werden, um so mel[illegible] als für die meisten Transportgeschäfte der Markt für d[illegible] richtige Preisbildung fehlt. Wie bei allen Produktionsarte[illegible] soll auch im Eisenbahnbetrieb das Gleichgewicht von A[illegible] gebot und Nachfrage, von Produktion und Absatz herbe[illegible] geführt werden. Daß ist nur möglich, wenn an die Stel[illegible] des Zwischenhandels der unmittelbare Betriebshandel trit[illegible] in welchem ebenfalls eine bestimmte günstige Leistung vo[illegible] Personen- oder Tonnenkilometern zum beiderseitigen Vo[illegible] teil ausgenützt wird. In den eingehenden Darlegungen vo[illegible] Präsident Dr. Heinrich in der Verwaltungsakademie in Berli[illegible]

(Z. 1926, Nr. 23 und 24) wurde besonders betont, daß der Betrieb in solcher Weise stets dem Verkehr zu dienen hat, es wurden allgemeine und besondere Richtlinien für die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb gegeben und die verschiedenen Arten der im Lochkartenverfahren, in der Abrechnung der Direktionen, im Rangier- und Maschinendienst, in den Zeitaufnahmen und Kopfplänen zur Vermeidung von Verlauf, gebotenen Hilfsmittel bezeichnet. Andere Auffassungen wie z. B. jene der kommerziellen Trassierung als Vorstufe des Betriebs gehen nur von der Verkehrsnachfrage aus und suchen ohne Rücksicht auf das Betriebsangebot unter Ausnutzung der Transportfähigkeit nach der Preisgesinnung mit und ohne Fracht jenen günstigen Tarifsatz zu ermitteln, welcher einseitig den größten Betriebsüberschuß über die Selbstkosten ergibt. Dabei wird auf Zahl und Kaufkraft der Nachfrage sowie auf die Einwirkung der größten Gesamtnachfrage nicht Bezug genommen und ein Verkehrsgebiet vorausgesetzt in welchem gleichmäßig nach allen Seiten die Güterverteilung stattfinden kann. Als wertvolle Ergebnisse lassen sich dabei Forderungen für verschiedene Vergleichsfälle ableiten z. B. daß in gewissem Maß privatwirtschaftliche Tarifsätze höher als gemeinwirtschaftliche, solche von Nebenbahnen höher als von Hauptbahnnetzen (siehe den früheren bayerischen Lokalbahnzuschlag) wie überhaupt die Sätze für kleinere Verwaltungen höher als für größere Netze sein sollen, ferner daß günstig gewählte Staffeltarife mit richtigen Strecken- und Abfertigungssätzen, größere Betriebsüberschüsse als reine Kilometertarifsätze liefern.

Bei Anwendung der kaufmännischen Rationalisierung bedarf nur der Begriff der größten Verkehrsnachfrage als wichtigster Vergleichswert einer kurzen Erläuterung. Betrachtet man zunächst den Personenverkehr, so trifft in Wirklichkeit nicht zu, daß bei größter Kaufkraft oder billigsten Tarifsätzen z. B. wenn der Eisenbahnverkehr als frei Gut mit freier Fahrt und freier Fracht erscheinen würde (wie es auf Land- und Wasserstraßen vorkommt und 1911 in England auch für Eisenbahnen vorgeschlagen wurde) die Nachfrage unbeschränkt wäre. Nach dem Geschäftsbericht 1926 wurden z. B. in der ersten Wagenklasse 171 Millionen Personenkilometer mit einer Reiselänge von 270 Kilometer und einem Einnahmesatz von 10,8 Rpf, in der zweiten Wagenklasse 2807 Millionen Personenkilometer mit 31 Kilometer Reiselänge und 5,7 Rpf Einnahme (Normaltarif 7½ Rpf) in der dritten Wagenklasse 14 414 Millionen Personenkilometer mit 24 Kilometer Reiselänge und 3,4 Rpf Einnahme (Normaltarif 5,0 Rpf) endlich in der vierten Wagenklasse 1530 Millionen Personenkilometer mit 23 Kilometer Reiselänge und 2,4 Rpf Einnahme (Normaltarif 3,3 Rpf) geleistet. Der Verkehr der 2., 3. und 4. Klasse hat hiernach mit fallendem Einnahmesatz nahezu gleichmäßig zugenommen, in diesen Klassen ist mit je 4 Tarifarten und starker Ermäßigung für den Massenverkehr in Ferien- und Sonderzügen der Förderung der allgemeinen Wirtschaft in weitem Maße Rechnung getragen worden. Im Güterverkehr haben Stückgüter als Eilgut mit 319 Millionen Tonnenkilometer und 117 Kilometer Versandtweite 35,2 Rpf per Tonnenkilometer, als Frachtgut mit 2225 Millionen Tonnenkilometer und 133 Kilometer Versandtweite 14,7 Rpf Einnahme, ferner Wagenladungsgüter als Eilgut mit 3 Millionen Tonnenkilometer und 148 Kilometer Versandtweite 26,7 Rpf Einnahme per Tonnenkilometer, als Frachtgut mit 16 095 Millionen Tonnenkilometer und 133 Kilometer Versandtweite 1,7 Rpf Einnahme endlich als Frachtgut zu Ausnahmetarifen für 39 250 Tonnenkilometer und 165 Kilometer Versandtweite 3,2 Rpf Einnahme erbracht. Auch hier hatte die mäßige Senkung der Frachtsätze für Wagenladungen nach Ausnahmetarifen in Ausfuhr und Durchfuhr und mit Nachprüfung der horizontalen und vertikalen Staffelung eine sehr starke Verkehrszunahme zur Folge, aber die Transportnachfrage nähert sich aus persönlichen und sachlichen Umständen einer gewissen Grenze.

Da die bisherigen statistischen Erhebungen über den Einfluß von Tarifermäßigungen auf die äußerste Begrenzung der Nachfrage nicht ausreichen, läßt sich hier zahlenmäßig folgendes Bild gewinnen. Nach besonderer Wertrechnung kann festgestellt werden, das für jenen günstigen Fall in welchem die Verkehrsnachfrage mit der Betriebsleistung unter beiderseitigem Vorteil sich ausgleicht, zwischen diesen Leistungen und den jeweiligen Betriebszahlen eine Gleichung bestehen muß, nach der mindestens jener Teil der größten Nachfrage durch den Betrieb gedeckt wird, der dem Verhältnis der Betriebszahl des Reingewinnes $(1 - \beta) : (2 - \beta)$ entspricht, wenn man mit (β) die vollständige Betriebszahl des Geschäftsjahres bezeichnen will (Wirtsch.-wissensch. Zeitschr., Essen 1927). Für einen Betrieb mit größtem Überschuß und einer Betriebszahl von 0,80 einschließlich Zinsendienst wie sie vor dem Kriege vorgekommen ist, wäre die größte Nachfrage somit (1,20 : 0,20) = sechsfach größer anzunehmen als der wirkliche Verkehr ist. Soll dieser dem Verkehrsbedürfnis tatsächlich entsprechen, so ist also der sechsfache Betrag desselben die obere Grenze dieser Verkehrsart und der zugehörige Tarifsatz die obere Tarifgrenze; dagegen haben, wenn beide gegeben sind, der Verkehrsumfang sowie die Selbstkosten der Personen- und Tonnenkilometer eine untere Grenze d. h. die beiden Preisgrößen und die beiden Verkehrsgrößen sind eindeutig von einander abhängig. Diese Formel des Ausgleichs wird anschaulicher, wenn man ihr die Fassung gibt, daß der berechnete Geldwert des Reingewinns der größten Nachfrage größer als die gesamte Roheinnahme sein und diese etwa um den Geldwert des wirklichen Reingewinns übersteigen kann. Für eine bestimmte Verkehrsart zeigt sich, daß bei zunehmenden Betriebszahlen von 0,70 oder 0,80 oder 0,90, also bei Verteuerung des Betriebs, der Verkehr auf den Umfang von $^3/_{13}$, $^2/_{12}$ oder $^1/_{11}$ der größten Nachfrage sinken muß, also in praktischen Fällen stets kleiner als ein Drittel bleibt; einer Verbilligung des Betriebs von 0,90 auf 0,80 würde daher (ohne absolute Zahlengrößen) eine starke Zunahme des Verkehrs und des Reingewinnsatzes um 85 bzw. 100 % und einer Verbilligung von 0,90 auf 0,70 eine Verkehrs- und Gewinnsteigerung um 150 % und 200 % entsprechen. Umgekehrt wird damit das Verhältnis festgelegt, in welchem für einen Verkehrsbezirk behufs Erzielung des größten Überschusses bei Schwankungen des Verkehrs die Selbstkosten in Betriebszahlen gemessen zu oder abnehmen können; für diese ist bei kleinerem Verkehr eine obere und bei größerem Verkehr eine untere Grenze zulässig. Die absolut größten Betriebsüberschüsse im Einzelfall sind auch noch vorhanden, wenn sich bei Festhaltung der Selbstkosten die Verkehrsmenge um 10 oder 20 % vermindert, was nur eine Verminderung des Überschusses von 1 bis 4 % zur Folge hätte. Aus diesen einfachen Beziehungen läßt sich ohne weiteres entnehmen, in welchem erheblichen Maße bei abnehmenden Selbstkosten wie im obigen Falle für $\beta = 0{,}80$ mit großer Bedarfsdeckung, gleichzeitig der Vorteil des Betriebs wie auch die Nachfrage des Verkehrs befriedigt und damit privat- und gemeinwirtschaftliche Zwecke systematisch zur Einheit gebracht

werden können. Mindestens sollte wie sonst üblich, die Betriebszahl der Gesamtausgaben von 0,90 nicht überschritten werden.

Nach dem letzten Geschäftsbericht sind die Betriebsergebnisse des Vorjahres noch nicht dazu geeignet, im Sinne der genannten Regel nach einzelnen Ausgabeposten geprüft zu werden. Die Gewinn- und Verlustrechnung einschließlich Kontis für Tilgung der wirklichen Eisenbahnschuld und Rücklagen bleibt also vorerst die Grundlage, nach der die rationelle Selbstkostenberechnung der Direktionsbezirke ab 1. Januar 1927 umzustellen ist. Von dem Betriebsüberschuß mit 19 % der Einnahmen sind für Reparationszahlungen 574 Millionen Mark oder fast 13 % der Einnahmen und für Rücklagen zum gesetzlichen Ausgleich, zur Abschreibung und Arbeitsbeschaffung 230 Millionen oder 5 % der Einnahmen in Anspruch genommen worden, so daß nur ein berechneter Reingewinn von 55 Millionen oder 1 % der Einnahmen verbleibt. Dagegen konnten vor dem Kriege von einzelnen Eisenbahnverwaltungen Reingewinne mit 5 bis 10 % und nach dem Kriege von manchen privaten Großbetrieben mit 15 % der Einnahmen erzielt werden. Im Jahre 1927 war die Konjunktur für die Reichsbahn günstiger und besonders der Güterverkehr größer als im Jahre 1913 (EZ. 1928, Nr. 1). Dazu kommt, daß bei sonst gleicher Transportnachfrage der Reingewinnsatz bei Abminderung der Selbstkosten oder Erhöhung der Tarifsätze, z. B. um 5 % der jetzigen Sätze, wesentlich stärker zunehmen wird, als der Verkehrsumfang selbst. Man kann letzteren noch getrennt untersuchen, wenn man die Umrechnung der Gesamteinnahmen für Personen- oder Tonnenkilometer im Verhältnis der auf den Personen- oder Güterverkehr treffenden Anteile zugrunde legt. Allgemein geht aus dem Abschluß des letzten Geschäftsjahres wiederum hervor, daß soweit später an die Stelle der Reparationslasten der volle Zinsendienst für die in der kaufmännischen Bilanz enthaltenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten treten und ein größerer Reingewinn erzielt werden soll, noch auf eine stärkere Senkung der Ausgaben ohne Tarifminderung und auf eine Ausnützung der Wirtschaft durch Anwerbung von Massenverkehr dauernd hingewirkt werden muß. Riedenauer.

Der Umbau des Bahnhofs Oberhausen (Rhld.).

Von Reichsbahnoberrat **Pfeiffer** (Essen).

Die im Jahre 1846 gebaute Eisenbahnlinie Köln—Minden erhielt in der großen Heide zwischen Duisburg und Altenessen bei den Gemeinden Lirich und Lippern einen kleinen Bahnhof, der nach dem in der Nähe liegenden Jagdschloß des Grafen Westerholt den Namen Oberhausen erhielt. Eine Ortschaft dieses Namens bestand nicht. In der Hauptsache war die neue Eisenbahnstation bestimmt für den Kohlentransport der Zechen, die dann in schneller Folge in der Umgebung der Station abgeteuft wurden, und zwar zunächst die Zechen Concordia und Oberhausen, denen die Zechen Alstaden und Roland bald folgten. Sie sind noch im Betrieb und liegen im Weichbilde der Stadt Oberhausen, die im Jahre 1862 durch Zusammenschluß der beiden Gemeinden entstand und die von der Eisenbahnstation den Namen übernahm. Die günstige Lage der Gemeinde Oberhausen an der Hauptverkehrslinie gab Anreiz zur weiteren Ansiedlung neuer Industriebetriebe und der schnellen Entwicklung der Gemeinde zur heutigen Großstadt Oberhausen. Damit eine durch die Einführung weiterer Eisenbahnlinien stieg auch die Bedeutung des Bahnhofs, der einer der Hauptknotenpunkte des rheinisch-westfälischen Industriegebietes wurde.

Außer der durchgehenden Strecke Duisburg—Altenessen—Dortmund münden in Oberhausen sechs Hauptbahnen, und zwar die Linien: von Mülheim Ruhr, von Ruhrort, von Sterkrade—Wesel—Holland, von Osterfeld Süd—Hamm (seit 1905), von Osterfeld Nord—Rheine—Emden, von Hamborn—Wesel (seit 1912) (siehe Skizze 1).

In den Jahren 1902—1905 wurde der Verschiebebahnhof Oberhausen West gebaut, wodurch der Bahnhof Oberhausen vom Güterverkehr stark entlastet wurde.

Um ein Bild von der Bedeutung des Bahnhofs Oberhausen zu geben, seien einige Verkehrszahlen genannt. Im Jahre 1926 verkehrten täglich 309 Schnell- und Personenzüge, 54 Eilgüterzüge und 14 Lz, sowie 25 endende und beginnende und 22 durchfahrende Güterzüge. An Fahrkarten wurden 1913 verkauft 2 129 000 und 1 880 000 im Jahre 1925. Hinzu kommt der Umsteigeverkehr zwischen den zahlreichen hier zusammenlaufenden Strecken. An Sonn- und Festtagen ist der Verkehr besonders stark.

Zurzeit stehen vier doppelgleisige und ein eingleisiger Bahnsteig zur Unterbringung des Zugverkehrs zur Verfügung. Das alte Empfangsgebäude entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen; die Diensträume sind nicht mehr zureichend. Da keine Gepäcktunnels vorhanden sind, müssen die Gepäck-, Post- und Eilgutkarren die Hauptgleise in Schienenhöhe überfahren. Der Abstellbahnhof ist viel zu klein und schlecht zugänglich.

Besonders unzureichend ist der Bahnhof für den Güterzugbetrieb. Die Rangier- und Aufstellgleise für Güterzüge liegen an drei verschiedenen Stellen im Bahnhof durch Personenzughauptgleise getrennt, die daher bei Rangierfahrten gekreuzt werden müssen. Der Zugverkehr wird dadurch nachteilig beeinflußt. Aus diesem Grund wurde schon seit Jahren ein Teil des Güterverkehrs vom Bahnhof Oberhausen nach dem Verschiebebahnhof Oberhausen West verlegt.

15 Privatanschlüsse der benachbarten Werke und Zechen sind an dem Bahnhof Oberhausen angeschlossen, wodurch allein der Gute Hoffnungshütte täglich 500—600 Wagen zugestellt werden. Bei den engen betrieblichen Verhältnissen wirkt besonders störend die Bedienung des Anschlusses der Zeche Roland, die von der Ost- nach der Westseite des Bahnhofs und umgekehrt bedient werden muß und dabei die Personen- und Güterzuggleise auf dem nördlichen Teil des Bahnhofs kreuzt.

Im Eilgutverkehr, welcher in Oberhausen ganz bedeutend ist, machen sich die Mängel des Bahnhofs auch bemerkbar. Infolge Fehlens besonderer Eilgütergleise und Ladebühnen müssen die Eilgüterzüge an den Personenbahnsteigen behandelt werden. Die Abfertigung der Eilgüterzüge hängt daher vom Personenverkehr ab und kann nur in den Zugpausen erfolgen. Hierdurch erleidet der Eilgutverkehr Verzögerungen auch auf Nachbarbahnhöfen. Die Rangiergleise für die Zusammenstellung der Eilgüterzüge sind zu kurz, so daß die Züge aus mehreren Gleisen zusammengesetzt werden müssen, wodurch vermehrte Rangierarbeiten und größere Personalkosten entstehen. Außerdem werden bei diesem Rangieren die Personenzughauptgleise nach Altenessen jedesmal gekreuzt, so daß öftere Unterbrechungen der Rangierarbeiten eintreten. Auch bei jeder Zuführung der mit Personenzügen ankommenden Eilgutwagen zu den Schuppen müssen die Ein- und Ausfahrten gekreuzt werden.

Der Bahnhof kann natürlich in seinem heutigen Zustande den Betrieb noch bewältigen. Auch die Sicherungsanlagen sind in Ordnung. Man muß aber Vorsorge für die Zukunft treffen und eine Anlage schaffen, die den gesteigerten Ansprüchen der späteren Jahre voll gewachsen ist. Bereits im Jahre 1913 wurde ein großzügiger Entwurf für den Umbau des Bahnhofs aufgestellt, welcher aber durch den Krieg nicht zur Ausführung gelangte. Nach Beendigung des Krieges wurden die Entwurfsarbeiten wieder aufgenommen und ein neuer Entwurf (1921) bearbeitet, welcher sich an die früheren Entwürfe anlehnte unter Streckenverlegungen außerhalb des Bahnhofs und Verlegung der Lokomotivbehandlungsanlagen außerhalb des eigentlichen Bahnhofs nach Norden. Aber auch dieser Entwurf kam durch die Inflationszeit und durch den Einbruch der Franzosen nicht zur Ausführung. 1925 wurde die Umbaufrage erneut aufgegriffen.

Die örtliche Lage des Bahnhofsgeländes, welches von n Seiten durch industrielle Anlagen und durch dichtute Stadtteile eingeschlossen ist, bedingte nun aber völlige Verlegung der Güterbetriebsagen, mit Ausnahme der Eilgüteranlagen, nach dem hbarbahnhof Oberhausen West unter entsprechender gestaltung und Erweiterung. Die Güterverkehrsanlagen terschuppen und Freiladeanlagen) werden an ihrer gen Stelle belassen und mit sämtlichen Anschlüssen er Zeche Roland, die an den Bahnhof Mülheim-Styrum schlossen wird) durch eine neue Verbindungsbahn mit nhof Oberhausen West verbunden. Nunmehr war Platz anden für eine bessere Gestaltung des Personen- und üterbahnhofs.

(Skizze 2 stellt den bisherigen Bahnhof mit den Streckeneinführungen, Skizze 3 den Entwurf mit Richtungs- und Linienbetrieb dar.)

Für acht Richtungen sind sieben doppelgleisige und ein eingleisiger Bahnsteig vorgesehen, die auch eine bedeutende Vergrößerung des Zugverkehrs aufnehmen können. Durch die schienenfreie Einführung sämtlicher Strecken des Richtungsbetriebes ist gleichzeitige Aus- und Einfahrt für alle Richtungen möglich.

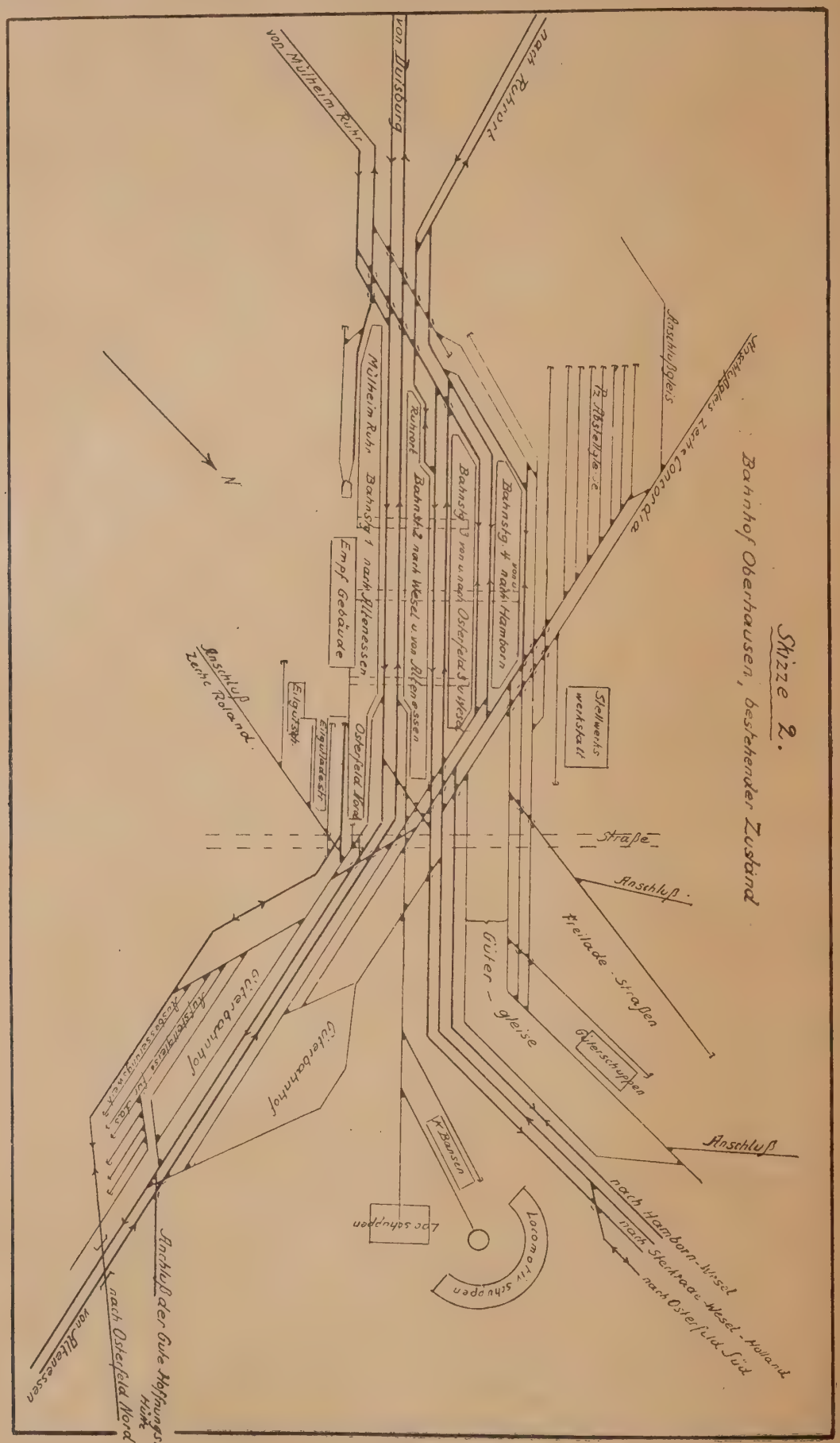
Die Lokomotivbehandlungs- und die Personenzugabstellanlagen sind in der Nähe der Bahnsteige angeordnet und von jedem Bahnsteiggleis ohne Sägebewegung zu erreichen. Der alte Lokomotivschuppen wird beibehalten, nur eine Erweiterung und eine neue Be-

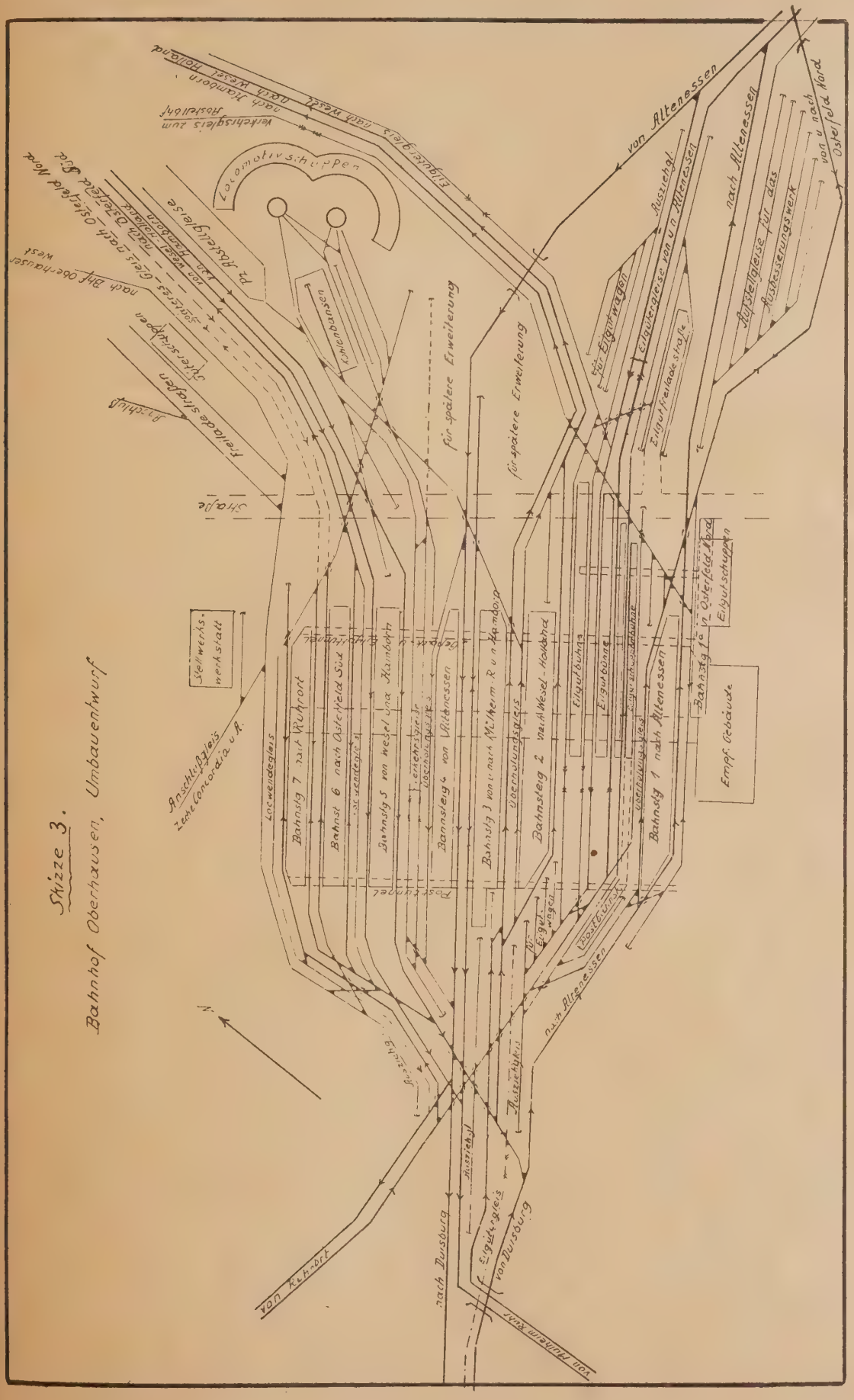
Übersichtsskizze 1
der vom Bhf. Oberhausen ausgehenden Eisenbahnstrecken.

m Entwurf mußte für die durchgehenden Strecken burg—Oberhausen—Altenessen, $\frac{\text{Duisburg}}{\text{Mülheim (Ruhr)}}$—Oberen—Wesel—Holland und $\frac{\text{Duisburg}}{\text{Mülheim (Ruhr)}}$—Oberhausen mborn—Wesel der Richtungsbetrieb, für die übrigen Oberhausen ausgehenden Strecken nach Ruhrort, Osterfeld und Osterfeld Nord und für den Pendelverkehr Mül- (Ruhr)—Oberhausen Linienbetrieb vorgesehen len, da die meisten Züge auf den letzteren Strecken berhausen enden oder beginnen. Diese Verbinng von Richtungsbetrieb und Linienbetrieb erwerte aber die Entwurfsarbeit, zumal auch die cken im Linienbetrieb von den Hauptrichtungen Duisg und Mülheim (Ruhr) zugänglich sein mußten, um einige hgehende Züge auch auf diesen Strecken zu ermögen. Hierbei waren Kreuzungen in Schienenhöhe bei der und Ausfahrt in der Richtung Duisburg und Mülheim hr) nicht zu vermeiden, wurden aber, da es sich nur um ige Züge handelt, als unbedenklich in Kauf genommen.

kohlungs- und Reinigungseinrichtung ist geplant. Zwei Lokomotivgleise durch den Bahnhof vermitteln den Verkehr von und zu diesen Anlagen.

Die neuen Anlagen für den Eilgüterverkehr sind zwischen die Hauptgleise Duisburg—Altenessen gelegt und mit drei Ladebühnen und einer Umladebühne ausgestattet. Sämtliche Eilgüterzüge können aus den Hauptgleisen unmittelbar (die wichtigsten Linien schienenfrei) in die Ladebühnengleise gelangen. Da der Eilgüterverkehr, auch der Umladeverkehr, in Oberhausen große Bedeutung hat, (es werden täglich 38 Eilgüterzüge behandelt), mußte diese Anlage besonders leistungsfähig ausgestaltet werden, um höchsten Ansprüchen zu genügen. Die vorgesehenen Anlagen sind in der Lage, auch noch einen weiterhin gesteigerten Eilgüterverkehr zu bewältigen. Durch einen Tunnel sind die Eilgüteranlagen auch mit sämtlichen Bahnsteigen in Verbindung gebracht, wodurch der Umladeverkehr von den Personen- zu den Eilgüterzügen und umgekehrt ohne weiteres möglich ist. Der Eilgüterschuppen ist neben dem Empfangsgebäude angeordnet.


Skizze 2.
Bahnhof Oberhausen, bestehender Zustand
von Mülheim Ruhr
von Duisburg
nach Ruhrort
Ausschußgleis
Hochfahrgleis Zahnr. Lonsdale
Rz. Abstellgleise
Mülheim Ruhr. Bahnsig 1 nach Altenessen
Ruhrort
Bahnsig 2 nach Wesel u. von Altenessen
Bahnsig 3 von u. nach Osterfeld Süd Wesel
Bahnsig 4 nach Hamborn
Empf. Gebäude
Anschluß Zeche Roland
Elguterbf.
Osterfeld Nord
Stellwerks werkstatt
Straße
Anschluß
Freilade Straßen
Güter-gleise
Güterbahnhof
Güterbahnhof
Abstellgleise für Güterwagen
Abstellgleise für Güterwagen
Übersichtsplan
Rz. Bansen
Loc. schuppen
Lokomotiv schuppen
Anschluß der Gute Hoffnungs. Hütte
von Altenessen
nach Osterfeld Nord
nach Hamborn-Wesel
nach Sterkrade-Wesel-Holland
nach Osterfeld Süd


Skizze 3.
Bahnhof Oberhausen, Umbauentwurf
Bahnsteig 7 nach Ruhrort
Bahnsteig 6 nach Osterfeld Süd
Bahnsteig 5 von Wesel und Rangierbahnhof
Bahnsteig 4 von Altenessen
Bahnsteig 3 von und nach Mülheim-Ruhr und Rangierbahnhof
Bahnsteig 2 nach Wesel-Hamburg
Bahnsteig 1 nach Altenessen
für spätere Erweiterung
für spätere Erweiterung
von Altenessen
nach Altenessen
Ausziehgl.
Aufstellgleise für das Ausbesserungswerk
von u. nach Osterfeld Nord
Einfahrgleis nach Westen Hamborn
Lokomotivschuppen
Kohlenbansen
Stellwerks-werkstatt
Empf. Gebäude
Eilgutbahnsteig
Eilgutbahnsteig
Eilgutbahnsteig

Die Post erhält zwei besondere Bahnsteige, die ohne große Behinderung des Eisenbahnbetriebes bedient werden können.

Das Empfangsgebäude wird ein Bau modernster Art werden. Ein 40 m hoher Wasserturm wird in das Gebäude eingebaut und gibt ihm ein besonderes Gepräge. Neben den Wartesälen im Erdgeschoß werden im Obergeschoß ein Kaffee und Weinrestaurant sowie ein Hotel mit einer kleinen Anzahl Fremdenzimmer vorgesehen. Im Turm werden außer Dienstwohnungen noch Übernachtungsräume für das Personal und Büroräume untergebracht, die dur einen Aufzug erreichbar sind.

Den Bahnhofsvorplatz erstellt die Stadt Oberhause deren weitere Entwicklung durch den Ausbau des Bah hofs stark beeinflußt wird. Sie hat sich zu bedeutend Beiträgen zum Umbau des Bahnhofs vertraglich verpflicht

Der Entwurf erfordert 28 000 000 RM wozu noch die v der Stadt aufzuwendenden Kosten hinzukommen.

Mit dem Bau des Empfangsgebäudes soll im Jahre 19 begonnen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Höhe der Pauschgebühren bei Privatgleisanschlüssen.** Der D. I. und H. hatte sich, wie wir der „Deutschen Wirtsch.-Ztg." entnehmen, mit dem ablehnenden Bescheid der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Frage der Erhöhung nicht zufrieden gegeben, sondern nochmals mündlich mit ihr verhandelt. Die Ausführungen und Anträge, die sich hierbei ergaben, sind nochmals von der Reichsbahn geprüft worden. Die Hauptverwaltung äußerte sich jedoch nunmehr mit folgendem Bescheid:

„Wir haben die gegen die Erhöhung der Pauschvergütungen vorgebrachten Bedenken nochmals einer eingehenden sorgfältigen Prüfung unterzogen, sind aber zu keinem anderen Ergebnis gekommen und müssen daher unsere Verfügung vom 17. Dezember 1927 — 46. 460a 59 — aufrecht erhalten. Die Pauschvergütungen stellen lediglich unsere Selbstkosten dar, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß nach dem Vertrag die Erhöhung der Pauschvergütungen berechtigt ist, wenn die Selbstkosten steigen. Freiwillig auf Erstattung dieser Selbstkosten zu verzichten, läßt unsere Finanzlage leider nicht zu.

Wir können auch den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Erhöhung nicht verschieben, weil dies gleichfalls ein teilweiser Verzicht wäre, zumal die Maßnahme in der Hauptsache von den Reichsbahndirektionen bereits durchgeführt ist.

Da wir in der Verhandlung am 27. Januar zu Ihren Ausführungen mündlich eingehend Stellung genommen haben, glauben wir, von einem nochmaligen Eingehen auf die einzelnen Punkte der Eingabe vom 27. Januar absehen zu dürfen.

Wir verstehen es durchaus, daß die Anpassung der Gebühren an die gestiegenen Selbstkosten von den Betroffenen nicht gerade angenehm empfunden wird, dürfen aber darauf hinweisen, daß die Erhöhung der Selbstkosten auf Umständen beruht, die sich unserer Einwirkung entziehen.

Wir wären Ihnen besonders dankbar, wenn Sie Ihre Mitglieder über die Rechts- und Sachlage näher aufklären und auf sie einwirken würden, daß sie nunmehr die Erhöhung anerkennen und nicht durch aussichtslose Prozesse das Verhältnis zwischen der Reichsbahn und ihren Anschließern ungünstig beeinflussen."

— **Reichsbahn und Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank.** Das zwischen Reichsbahn und Reichsbank im Frühjahr v. J. getroffeneAbkommen über die Anlage eines Teiles der Reichsbahngelder war bekanntlich am 31. Dezember v. J. abgelaufen. Wie wir erfahren, ist eine neue Vereinbarung zwischen der Reichsbahn und Reichsbank zustande gekommen. Hiernach wird eine namhafte Summe der vorhandenen Bestände weiter von der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank nach den bisherigen Grundsätzen verwaltet, die in der Hauptsache eine Ausleihung an das Bankgewerbe vorsehen. Die weiteren verfügbaren Kassenbestände werden dem Konto der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A. G. bei der Golddiskontbank zugeführt, die sie ähnlich wie beim vorjährigen Abkommen im Einvernehmen mit der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank anlegt.

Hinsichtlich der Erfassung der Gelder wird die Änderung getroffen, daß die Eingänge der Stationskassen, die bisher auch an den Reichsbankplätzen vorwiegend den Zahlstell der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank bei den Mitgliedern d Bankgewerbes zugeführt wurden, künftig direkt bei d Reichsbank auf das Konto der Deutschen Verkehrs-Kred Bank eingezahlt werden, während die Gelder aus den Frac stundungen sowie die Stationskassengelder an den nicht m Reichsbankniederlassung versehenen Plätzen nach wie v an die Zahlstellen der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank z Einzahlung gelangen.

Diese Abänderung des Inkassos an Reichsbankplätz soll vorläufig auf das Gebiet der früheren Preußis Hessischen Staatsbahn beschränkt werden.

— **Eröffnung der zweiten Teilstrecke der Gesun brunnen—Neuköllner Schnellbahn (G.-N.-Bahn).** Das Be liner Schnellbahnnetz ist am 12. Februar d. J. wiederum u ein kleines aber wichtiges Stück erweitert worden. Währe die Züge auf der G.-N.-Bahn bisher nur zwischen den St tionen Boddinstraße, Hermannplatz in Neukölln und d Station Schönleinstraße pendeln konnten (über die Eröffnu der erst en Teilstrecke der G.-N.-Bahn ist in Nr. 42, S. 11 Jahrg. 1927 d. Ztg. an Hand einer Abbildung eingehend b richtet worden), rollen sie nunmehr bis zu der an dem g nannten Tage eröffneten Station Kottbusser Tor. M der Inbetriebnahme dieses großzügig angelegten Bahnhofe dessen Bahnsteig (Mittelbahnsteig) eine Breite von nic weniger als 14 m erhalten hat, erreicht die G.-N.-Bahn A schluß an die Ostwestlinie des Hochbahnnetzes, nämlich a die Linie Warschauer Brücke—Gleisdreieck—Schöneber und damit der dichtbevölkerte Berliner Südosten ei neue Schnellbahnverbindung mit dem Osten und Weste Auf dem Wege zum Kottbusser Tor mußte die ne eröffnete Strecke unter dem Landwehrkanal hindur geführt werden. Dank der Anwendung neuester Ba weisen war der Schiffsverkehr auf dem Landwehrkan nur für vier Monate eingestellt. Man ist zurzeit damit b schäftigt, den alten als Hochbahnhof angelegten Bahnh Kottbusser Tor durch einen völlig neuen Hochbahnhof z ersetzen, der dann aber genau über dem soeben eröffnet Untergrundbahnhof gleichen Namens liegt. Diese beid Bahnhöfe werden durch Fahrtreppen miteinander verbund sein. Die Bauarbeiten dürften etwa in Jahresfrist vollend sein. Bis dahin sind die Fahrgäste genötigt, beim Umsteige den Straßendamm zu kreuzen.

Die Platzgestaltung am Kottbusser Tor wird infolge d Anlage der Zugänge und der bezeichneten Verschiebu des Hochbahnhofes eine durchgreifende Veränderung erfahre Der Zugang zu dem neuen Untergrundbahnhof Kottbuss Tor erfolgt am Südende durch Zugänge in der Kottbuss Straße, am Nordende durch Zugänge in der Reichenberg Straße. Hervorzuheben ist, daß an beiden Stellen d Treppen in den Bürgersteigen liegen. Man wird f die Folge überhaupt davon Abstand nehmen, die Zugäng zu den Untergrundbahnhöfen in die Mitte des Straße dammes zu legen, wie dies früher des öfteren geschehen i

Später kommen auf dem umgestalteten Platz am Kot busser Tor weitere Zugänge hinzu, die zu einem gemei samen Vorraum führen, von dem aus die Bahnsteige d Untergrundbahn und der Hochbahn zu erreichen sind.

Dem Vernehmen nach sind die Bauarbeiten nördlic vom Untergrundbahnhof Kottbusser Tor so beschleuni worden, daß in etwa zwei Monaten die nächste bis zu Bahnhof Moritzplatz reichende Teilstrecke der G.-N Bahn in Betrieb genommen werden kann. W. M.

— **Behandlung verkehrstechnischer Fragen auf der pziger Technischen Messe Frühjahr 1928** (4.—14. März). ter Hinweis auf die ausführliche Ankündigung in Nr. 3 n 19. Januar d. J., S. 72, machen wir auf die der vor- genden Nummer beiliegenden Einladung zur Eisen- hnwerkstättentagung, die am Montag, den März, im Hause der Elektrotechnik in Leipzig statt- let, aufmerksam. Es ist zu wünschen, daß diese Tagung nso wie die vom Verein Deutscher Ingenieure und dem sschusse für wirtschaftliche Fertigung veranstalteten rtragsreisen einen zahlreichen Besuch aus Eisenbahn- und aßenbahnfachkreisen erhalten wird.

— **Reisebüro auf dem Feldberg.** Nach Mitteilung des teleuropäischen Reisbüros ist auf dem Feldberg im Hotel dberger Hof (1250 m ü. d. M.) eine MER-Vertretung er- net worden. Das Büro verkauft Fahrkarten und MER- rscheine von Bärental ab, bekanntlich der höchstge- enen Station der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. e übrigen Zweige des Reisebürobetriebes (Auskunftser- ung, Versicherung, Flug- und Schiffspassagen, Reise- ditbriefe usw. werden ebenfalls durch dieses Büro er- igt.

— **Sechster Reichs-Diwiv-Kursus in Leipzig.** Das Deutsche titut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Ver- ltung (Diwiv) veranstaltet in Verbindung mit der Ver- ltungsakademie Leipzig vom 8. bis 10. März 1928 in An- nung an die Frühjahrsmesse seinen sechsten Reichskursus. sind sechs Vorträge vorgesehen. Näheres ist aus dem rlesungsverzeichnis ersichtlich, das von der Verwaltungs- demie bezogen werden kann.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Das Vorlesungsver- chnis für das Sommersemester 1928 befindet sich in Vor- eitung und sieht eine reichhaltige Auswahl an Vor- ungen und Übungen auf allen beamtenwissenschaftlichen bieten vor. Die Vorlesungen beginnen unter Fortsetzung s Gesamtstudienplanes am 23. April und enden am Juli 1928.

Semesteranmeldungen werden vom 14. April 1928 ab in n Sekretariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, rlottenstr. 50/51 entgegen genommen.

Österreich.

— **Verkehrsfragen im Finanz- und Budgetausschuß.** den Sitzungen des Finanz- und Budgetausschusses des tionalrates am 6. und 7. Februar berichtete Bundes- ister Dr. Schürff über verschiedene Verkehrsfragen. stellte zunächst fest, daß wie im vorigen auch in diesem re ein bundesstaatlicher Zuschuß für den barungsabgang der Bundesbahnen nicht beansprucht d, da die im gleich hohen Ausmaß veranschlagten Eisen- nverkehrssteuern damit ausgeglichen werden. Die für Bundesbahnen vorgesehenen Kreditbeträge betreffen lmehr ausschließlich Investitionen, und zwar vornehm- den Aufwand für die zweite Etappe des Aus- ues der elektrischen Zugförderung.

Der Minister machte sodann Mitteilungen über die hrzeugbestellungen der Österreichischen ndesbahnen und gab bekannt, daß im Jahre 1927 s der Bestellung des Jahres 1926 175 Dampflokomotiven geliefert wurden, so daß die österreichischen Lokomotiv- riken einigermaßen beschäftigt waren. Für das Jahr 28 kommen zwei Schnellzuglokomotiven einer neuen Reihe Probelokomotiven zur Bestellung. Die Österreichischen ndesbahnen haben auf ihren elektrisierten Hauptlinien reits 78 elektrische Lokomotiven in Betrieb, weitere 59 d bzw. werden im Jahre 1928 bestellt, wovon 41 im Jahre 28 und 16 im Jahre 1929 geliefert werden. Ferner sind elektrische Triebwagen mit 12 Anhängewagen bestellt. iter werden die Bundesbahnen demnächst 1500 gedeckte d 1500 offene Güterwagen sowie 300 Personenwagen, ztere ganz in Eisen ausgeführt, in Bestellung geben, und dürften alle diese Wagen bis Ende 1928 geliefert werden. r Minister stellte es ferner als ein Zeichen des Wie- raufstiegs der Wirtschaft hin, daß eine Reihe n in Eigenbetrieb stehenden Lokalbahnen und insbe- ndere Kleinbahnen ihr Netz durch kleinere Ausgestal- tungen verbessert und neue Fahrbetriebsmittel eingestellt haben.

Der Minister stellte sodann fest, daß im großen und ganzen im letzten Jahr eine Stabilität in den Eisen- bahntarifen zu verzeichnen sei, die zweifellos zum Aufschwung des Fremdenverkehrs und zur Förderung des Wirtschaftslebens beigetragen hat. Berechtigten Sonder- wünschen der Industrie und Landwirtschaft wurde durch zahlreiche tarifarische Einzelbegünstigungen Rechnung ge- tragen. Der Minister kündigte weiterhin die Einführung eines „Flug-Eisenbahnverkehrs“ nach deutschem Muster an und kam auf das Berner internationale Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und -gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr zu sprechen. Hierbei teilte er mit, daß am 16. Oktober v. J. von einer diplomatischen Konferenz in Bern beschlossen wurde, die neuen Übereinkommen am 1. Oktober 1928 in Wirksamkeit treten zu lassen. Im gleichen Zeitpunkt soll auch eine neue österreichische Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft treten. Bezüglich dieser Eisenbahnverkehrsordnung fanden Verhandlungen mit dem deutschen Reichsbahnver- kehrsministerium statt, und es besteht die Hoffnung, daß gleichwie im internationalen Verkehr auch auf dem Gebiete des internen Beförderungsrechtes in Deutschland und bei uns nahezu die gleichen Rechtsnormen gelten werden. Der Entwurf wird gegenwärtig von den wirtschaft- lichen Körperschaften beraten und dürfte im Frühjahr den Nationalrat beschäftigen.

In Beantwortung einer Anfrage teilte der Minister mit, daß die beiden österreichischen Wagenfabriken in Wien ein gemeinsames Büro unter aktiver Leitung der General- direktion der Bundesbahnen zum Zwecke der Ausge- staltung von Normen und Typen für Eisen- bahnwagen unterhalten. Diese Aktion erfolgt unter möglichster Einhaltung der von der reichsdeutschen Wagen- industrie und von den deutschen Bahnen ausgearbeiteten Typen und Normen. Die wenigen Ausnahmen hiervon sind nur auf dringenden Wunsch der einheimischen Wagen- industrie zum Schutze der Ausnützung ihrer bestehenden Einrichtungen zugelassen worden. Nach diesen neuen Grundsätzen wurden jedoch bisher noch keine Wagen be- schafft. Durch die Normierung und Typisierung wird es für die Zukunft ausgeschlossen sein, daß Abweichungen von den deutschen Normalien der Ausfuhr von Fahrzeugen der österreichischen Wagenfabriken hinderlich seien.

Bezüglich der Wagengarnituren von Schnellzügen konnten die Schäden, die der Personenwagenpark in der Kriegs- und Nachkriegszeit erfahren hat, noch nicht voll- kommen behoben werden. Die Bundesbahnen gehen jetzt daran, 200 zeitgemäße vierachsige Wagen 3. Klasse mit gepolsterter Rückenlehne zu bestellen, die zunächst als Kurswagen in Schnellzügen im Auslandverkehr werden be- nützt werden. Dadurch werden die vierachsigen Wagen, die heute in Auslandkursen laufen, zum Großteil für Inland- schnellzüge als Ersatz für die in diesen Kursen laufenden zweiachsigen Wagen verfügbar.

Dem Handels- und Verkehrsressort obliegt es auch, der Regelung des außerordentlich großen Verkehrs, der anläß- lich des in der Zeit vom 16. bis 23. Juli in Wien statt- findenden zehnten deutschen Sängerfestes zu erwarten ist, die nötige Aufmerksamkeit zu widmen. Aus dem Deutschen Reich, der Tschechoslowakei und Österreich waren bis Mitte Dezember bereits 115 764 Teilnehmer ange- meldet. Dazu kommen noch 3000 Sänger aus Amerika und eine große Zahl deutscher Sänger aus den übrigen Gebieten, wo Deutsche wohnen.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Der Verkehrs- ausschuß des Nationalrates hat bekanntlich den Beschluß gefaßt, die Regierung aufzufordern, das gesamte dem Ver- kehrsausschusse vorgelegte Material in Angelegenheit der allfälligen Fortsetzung der Elektrisierungsaktion der Öster- reichischen Bundesbahnen überprüfen zu lassen, und zwar durch Sachverständige, die vom Professorenkollegium der Technischen Hochschule in Wien in technisch-wirtschaft- licher Beziehung zu bestimmen sind, und durch unabhängige Sachverständige des elektrischen Bahnbetriebes, des Dampf- zugförderungsdienstes, des Werkstättendienstes und des Finanz- und Rechnungsdienstes. Das Ergebnis dieser Über- prüfungen ist dem Ausschusse bis längstens 15. März 1928 vorzulegen.

Die Bundesregierung hat zunächst das Professorenkollegium der Technischen Hochschule ersucht, Sachverständige zur Beantwortung einer Reihe von Fragen namhaft zu machen, die sich auf den Kapitaldienst und die Betriebskosten beziehen.

— **Bürgeralpe-Schwebebahn.** Kürzlich wurde als neue Seilbahn die Schwebebahn von Mariazell auf die Bürgeralpe eröffnet.

— **Ein Büro der Bundesbahnen in Stockholm.** Vor kurzem wurde das Büro der Österreichischen Bundesbahnen in Stockholm eröffnet. Aus diesem Anlaß veranstaltete der österreichische Geschäftsträger in Stockholm Legationsrat Karl Buchberger in den Räumen der Gesandtschaft einen Empfang, zu dem sich zahlreiche führende Persönlichkeiten der Regierung, aus Wirtschafts- und Bankkreisen sowie der Presse eingefunden hatten. Die Adresse des Büros lautet „Vertretung der Österreichischen Bundesbahnen, Auskunftsstelle in Fremdenverkehrsangelegenheiten" in Stockholm, Engelbrektsgaten 25.

— **Reiseverkehr mit Norwegen.** Vom 1. März an können österreichische Staatsangehörige bloß gegen Vorweisung eines gültigen Heimatspasses ohne Sichtvermerk norwegisches Gebiet betreten und verlassen; dadurch ist nunmehr auch im Verhältnis zwischen Österreich und diesem Staate der freie Reiseverkehr hergestellt, der vom 1. März an somit auch die gesamte skandinavische Halbinsel umfassen wird.

— **Hoteldirektorenkursus.** In Wien wurde vor kurzem eine neue Einrichtung geschaffen, für die es bisher nirgends ein Vorbild gab. Der Internationale Hoteldirektorenverband hat einen dreimonatlichen Lehrgang geschaffen, dem ein vom Ministerium für Unterricht genehmigter Lehrplan zugrundeliegt. Dieser das erstemal im Herbste 1927 abgehaltene Kursus wird im erste Vierteljahre 1928 wiederholt. Zu beiden Kursen hat sich eine große Anzahl von Teilnehmern aus dem In- und Auslande gemeldet. Die Vorträge umfassen alle Zweige des Hotelwesens wie: Das Hotelgewerbe betreffende gesetzliche Bestimmungen, Buchhaltung, Fremdenverkehrswesen, Anlage und Einrichtung von Hotels und Sanatorien, Ernährungswesen, Internationaler Hotelbetrieb, Internationales Hotelservice, Hotelhygiene und fremde Sprachen. Im Fremdenverkehrswesen, das auch Prüfungsgegenstand ist, werden besprochen: Geschichte des Fremdenverkehrs, Fremdenverkehr und Volkswirtschaft, Einrichtungen der Kursbücher im In- und Ausland, internationale Reiseverbindungen, Reisehandbücher, Reisegesellschaften, Förderung der gesellschaftlichen Veranstaltungen, Reklame usw. Die Vorträge werden von hervorragenden Fachleuten abgehalten. Zu den Vortragenden zählen Lehrer der Wiener Universität, der Handelshochschule, Techniker und Ingenieure in leitenden Stellungen, Eisenbahnbeamte und Beamte von Reisebüros, selbstverständlich auch Direktoren der ersten Wiener Hotels. An den Kursus schließen sich Besichtigungen an wie etwa des Österreichischen Verkehrsbüros. Die Errichtung des Kurses ist eine der vielen Maßregeln, die in Österreich zur Förderung des Fremdenverkehrs getroffen werden. Es bringt aber zugleich den Vorteil, daß sich den Besuchern auch die Möglichkeit eröffnet, sich im Auslande zu betätigen.

Der Besuch dieses Kursus würde sich auch für Leiter von größeren Bahnhofswirtschaften empfehlen, da die meisten Lehrgegenstände und Unterweisungen wie etwa Kalkulationswesen, Bilanzwesen, Beheizungs- und Beleuchtungswesen, Wareneinkauf, Küchenbetrieb, Küchenökonomie, Eigen- und Lohnwäscherei, Menükunde in jeder größeren Bahnhofswirtschaft von unmittelbarer Bedeutung und Anwendbarkeit sind.

Übrige europäische Länder.

— **Allgemeine schwedische Eisenbahnstatistik 1926.** Nach der jetzt vorliegenden allgemeinen schwedischen Eisenbahnstatistik für 1926 umfaßte das Eisenbahnnetz Schwedens am 31. Dezember 1926 insgesamt 15 793 km Bahnen von allgemeiner Bedeutung gegenüber 15 695 km im Vorjahre. Der Zuwachs in Höhe von 98 km entfällt ganz auf die Privatbahnen. Nur durch die am 1. Juli 1926 erfolgte Einverleibung der bis dahin als Privatbahn betri benen Linie Kävlinge—Sjöbo in das Staatsbahnnetz betr dieses 6055 km gegenüber 6010 km Ende 1925. Die Ve größerung des Privatbahnnetzes ist auf das Hinzukomm der vollspurigen Strecken Söderhamn—Stugsund u Ljusne—Gävle mit 70 km und der schmalspurigen Strec Norrmon—Lövsta Bruk (30 km) zurückzuführen. Auf d anderen Seite trat eine Verminderung um 2 km ein dur Umrechnung bei der Stockholm—Västeras—Bergslagern bahn. Das dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbah netz umfaßte somit am 31. Dezember 1926:

Staatsbahnen	6 054,9 km
Vollspurige Privatbahnen . . .	6 090,5 „
Schmalspurige Privatbahnen . .	3 647,6 „
Zusammen	15 793,0 km

Die Betriebsleistungen betrugen bei den Staat bahnen 26,9 Mill. Zugkilometer (1925 : 25,5), d. h. auf d Tag und das Betriebskilometer gerechnet 12,1 (11,7), bei d Privatbahnen 33,9 Mill. Zugkilometer (32,1), d. h. auf d Tag und das Betriebskilometer 9,6 (9,1).

Die Verkehrsleistungen entsprachen ungefä denen des Vorjahres. Im Personenverkehr betrug die Za der Reisenden auf den Staatsbahnen 27,92 Mill. (27,66 Mi i. V.), die Anzahl der Personenkilometer 1263,4 Mi (1218,9 Mill.), bei den Privatbahnen die Zahl der Reisend 37,94 Mill. (38,07 Mill.), die Anzahl der Personenkilomet 830,68 Mill. (818,97 Mill.). Die mittlere Reiselänge betr bei den Staatsbahnen 45,2 km (44,1 km), bei den Priva bahnen 21,9 km (21,5 km).

Die beförderte Gütermenge belief sich bei den Staat bahnen einschließlich des Erzverkehrs auf 17,36 Mill. (17,17 bei den Privatbahnen auf 21,80 Mill. (22,50). Die Za der Tonnenkilometer betrug bei den Staatsbahnen 2456 Mi (2362), bei den Privatbahnen 1250,9 Mill. (1220,7).

Das Betriebsergebnis läßt sich dahin zusamme fassen: Die Staatsbahnen erzielten aus dem Personenverke 61,86 Mill. Kr. (60,99 Mill.), die Privatbahnen 44,5 Mill. K gegen 45,13 Mill. Kr. i. V. Der Güterverkehr brachte d Staatsbahn 117,1 Mill. Kr. (113,5), den Privatbahnen 88,9 Mi (90,6) ein. Die Gesamteinnahmen der Staatsbahnen (einschlie lich solcher aus dem Postverkehr und Sonstigem) betrug 186,86 Mill. Kr. (182,34), der Privatbahnen 139,02 Mill. K (141,34), die Gesamtausgaben bei den Staatsbahnen 159, Mill. Kr. (156,33), bei den Privatbahnen 121,11 (122,4 Mill. Kr.

Der Personalbestand betrug bei den Staatsbahne 28 060 Köpfe (27 686), bei den Privatbahnen 23 489 (23 671

— **Der russische Durchgangsverkehr für Estland.** I vergangenen Kalenderjahr hat der russische Durchgang verkehr über Estland bedeutend abgenommen. Im Jah 1927 wurden nach Rußland 2254 Wagen Durchgangsware mit einem Gesamtgewicht von 24 819 t befördert, im Jah vorher dagegen 3672 Wagen (Gesamtgewicht 48 785 t). Der nach ist der Durchgangsverkehr im Vergleich zum Jah 1926 um rund 30 % geringer gewesen. Aus Rußland wurde 3549 Wagen Durchfuhrgüter mit einem Gesamtgewicht v 46 162 t eingeführt. Auch hier ist ein starker Rückgang z bemerken, da sich im Jahre 1926 die Beförderung der Güt auf 5840 Wagen mit insgesamt 80 932 t verteilte.

In beiden Richtungen ergibt sich folgender Unterschie

	Im Jahre 1927	1926
Anzahl der beförderten Wagen	5 803	9 5
Anzahl der beförderten Tonnen	73 981	129 6

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß sich der Gesam verkehr der russischen Güter im Jahre 1927, verglichen m dem Jahre 1926, um 55 717 t oder über 40 % verringert ha Dieser Umstand ist dadurch zu erklären, daß die Ein- u Ausfuhr Sowjetrußlands im Jahre 1927 bedeutend zurüc gegangen ist, ferner im letzten Jahre wegen der günstige Eisverhältnisse selbst im Winter eine wenngleich auch b schränkte Frachtbewegung mit dem Leningrader Hafe mittels Dampfer bestand und endlich die sowjetrussische Behörden ihren Durchgangsverkehr zum Teil auf Kosten Es lands über Lettland (Rigaer Hafen) gehen ließen und te weise die Waren auch direkt mit der Bahn nach Deutschlan gesandt wurden.

Die Übergangspunkte zwischen Estland und Rußland
d: Narva (210 km von Reval) und Isborsk (392 km von
val): die Durchgangsgüter werden in Estland ausschließ-
h in den Revaler Hafen geleitet.

— **Rationalisierungsbestrebungen der Polnischen Staats-**
hnen. Nach dem Muster der Deutschen Reichsbahn be-
sichtigt die Polnische Staatsbahn eine Rationalisierung
s Eisenbahnbetriebes durchzuführen. Diese Rationali-
rung soll sich in erster Linie auf das Personal be-
hen, dessen Bezüge etwa 40 % der Betriebseinnahmen
d Staatsbahnen verschlingen. Mit der Rationalisierungs-
ge im Eisenbahnbetrieb hängt auch die Aufnahme einer
leihe zusammen. Die Verwirklichung des Anleiheprojektes
rd aber erst nach Durchführung der Kommerzialisierung
Polnischen Staatsbahnen aktuell.

— **Polnische Bildreklame in internationalen Zügen.** Die
nischen Eisenbahndirektionen sind vom Verkehrsmini-
rium beauftragt worden, in den Wagen der Polen
rchlaufenden internationalen Züge 120 verschiedene pho-
graphische Aufnahmen polnischer Städte, geschichtlicher
uwerke und Landschaften anzubringen.

— **Überblick über die polnischen Kohlenausfuhr-Aus-**
nmetarife. Nach mehrfachen Veränderungen im Verlauf
s Jahres 1927 bestehen zurzeit folgende polnische Aus-
nmetarife für die Ausfuhr von Kohlen: 1. Konventions-
if nach Italien durch die Tschechoslowakei und Öster-
ch über Tarvisio (gültig bis 31. August 1928) und San
ndido; 2. Ausfuhrtarif nach Stettin über Dratzig-
hle (bei Kreuz an der Ostbahn); 3. Ausfuhrtarif nach
Schweiz auf den Linien Kattowitz—Lindau-Reutin und
mbrowa—Zebrzydowice; 4. Bahntarif nach Rumänien;
Bahntarif nach Österreich — Wien — (Verbandstarif);
Bahntarif nach Ungarn über die Tschechoslowakei
wardon—Szob); 7. Bahntarif nach Südslawien; 8. Bahn-
if nach Hamburg; 9. Bahntarif nach Königs-
rg i. Pr. (Verbandstarif).
Der polnische Ausnahmeausfuhrtarif für Kohlentrans-
rte nach Stettin über Dratzigmühle ist augenblicklich
sgesetzt.

— **Tschechoslowakischer Außenhandel.** Der Umfang des
swärtigen Handels im Jahre 1927 weist eine starke Zu-
hme auf; die Einfuhr ist mit 17 929 Mill. um 2653 Mill.,
Ausfuhr mit 20 127 Mill. um 2271 Mill. größer als im
rjahr. Die Ausfuhr überschritt die zwanzigste Milliarde.
r allem ist die Fertigwarenausfuhr sehr wesentlich ge-
egen, nämlich von 10 883 Mill. auf 13 248 Mill., somit um
35 Mill. oder 22 %, wovon über eine Milliarde auf Woll-
ren entfällt.

— **Schlafwagen der „Mitropa".** Auf Einladung der
hlafwagengesellschaft „Mitropa" fand am 28. Januar
ter Leitung von Oberregierungsrat Dr. Becker, Vertreter der
litropa", eine Besichtigung der diesen Winter in den inter-
tionalen Zugverkehr gestellten neuen Schlafwagen der
litropa" statt. An der im Bahnhof Interlaken-Ost er-
gten Besichtigung nahmen teil: Vertreter der „Mitropa", der
hweizerischen Bundesbahnen, der Bern-Lötschberg-Simplon-
hn, ferner des Verkehrsvereins, des Hoteliervereins und der
hörden von Interlaken. Am Bankett im Hotel Du Lac
rachen Oberregierungsrat Dr. Becker, der der Versicherung
sdruck gab, daß die „Mitropa" den Verkehr Deutschland-
hweiz immer nach Kräften zu fördern bestrebt sei,
. Volmar, Direktor der Lötschbergbahn, begrüßte warm
s neue Verkehrsmittel, betonte aber, daß es oft schwer halte,
n Wünschen der schweizerischen Fremdenplätze in bezug
f Fahrplangestaltung zu entsprechen; immerhin werden
Verwaltungen es sich angelegen sein lassen, die Wünsche
r Fremdenzentren bestmöglich zu befürworten. Gemeinde-
äsident Reinmann begrüßte namens der Gemeinde Inter-
ken die Abordnungen, und Hotelier Hacky betonte in
em trefflichen Bericht namens des Hotelier- und des Ver-
hrsvereins, daß Interlaken der neugeschaffenen direkten
rbindung Frankfurt-Interlaken und umgekehrt große Be-
utung zumesse und gab der Hoffnung Ausdruck, daß
nk den Bestrebungen der „Mitropa" die Besucherzahl der
iste der deutschen Nation die Vorkriegsfrequenz wieder
reichen werden. Die Schlafwagen der „Mitropa" Frank-
furt-Interlaken sollen während der Winter- und Sommer-
saison verkehren.

— **Fährverkehr Zeebrügge—Harwich.** Auch im Jahre 1927 hat dieser seit 1924 bestehende Verkehr eine weitere Steigerung aufzuweisen. Während im Jahre 1926 die Gesamtzahlen der vom Festland nach England und in umgekehrter Richtung übergeführten Güterwagen 18 036 mit einem Gesamtgewicht von rund 148 000 t betrug, ist die Zahl der Wagen im Jahre 1927 auf rund 19 670 mit einem Gewicht von rund 158 500 t gestiegen. Der deutsche Verkehr bildet einen nicht unerheblichen Teil dieses Gesamtverkehrs und steigt ebenfalls von Jahr zu Jahr. Wesentlich trägt zur Hebung des deutschen Verkehrs der Umstand bei, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für diesen Fährdienst besondere großräumige Güterwagen gebaut hat und diese den Versendern zur Verfügung stellt.

— **Neue Vergünstigungen bei den englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahngesellschaften machen lebhafte Anstrengungen, um sich das Wohlwollen der Reisenden zu sichern. Neuerdings haben sie die Gültigkeit von Rückfahrkarten auf größere Entfernungen als 20 km von zwei auf drei Monate ausgedehnt. Im Nahverkehr, unter 20 km, gelten die Rückfahrkarten zwei Tage oder von Sonnabend bis Montag. Auch Ausflugkarten, feste Rundreisekarten und Fahrkarten, bei denen zwischen die Eisenbahnfahrten ein Fußmarsch eingeschoben ist, sollen in diesem Jahre drei Monate gelten. — Bei Ausflugkarten mit ganz- und halbtägiger Gültigkeit werden zwar auf der Ausreise nur Handtaschen, Frühstückskörbe und kleine Gepäckstücke, wie sie für eine höchstens eintägige Reise nötig sind, zugelassen. Auf der Rückfahrt dürfen aber die Reisenden 1. Klasse 120 Pfund, die der 3. Klasse 60 Pfund Gepäck (55 kg und 27 kg) mitführen, wobei vorausgesetzt wird, daß es sich um Dinge handelt, die sie unterwegs zu ihrem eigenen Gebrauch eingekauft haben. Bei gewissen Fahrkarten zu ermäßigtem Preis ist die gleiche Menge Freigepäck auch auf der Ausreise zugelassen, doch dürfen dabei keine Waren zum Verkauf mitgenommen werden.

— **Aus der ersten Zeit des Eisenbahnwesens.** In England ist soeben ein Werk erschienen, dessen zwei erste Bände die Geschichte der Großen Westbahn von 1833 bis 1863 beschreiben. Aus ihm seien nur zwei Einzelheiten wiedergegeben. Als die Gründer der Großen Westbahn im Jahre 1835 mit vieler Mühe die Genehmigung des Parlaments für ihr Unternehmen erlangt hatten, bestand das darauf bezügliche Gesetz aus 152 Abschnitten, die zum großen Teil Bestimmungen zum Schutze von Grundeigentümern, Kanalgesellschaften und Straßenunternehmern enthielten. Die Leitung der bekannten Knabenschule Eton hatte es, gestützt auf Gründe der Moral (?), durchgesetzt, daß der Eisenbahngesellschaft untersagt wurde, innerhalb von 5 km von der Schule eine Haltestelle oder Abzweigung anzulegen; auch mußte die Eisenbahn auf beiden Seiten mit hohen Zäunen eingefaßt werden, die auch noch bewacht werden sollten, um zu verhüten, daß die Schüler von Eton Zutritt zu den Bahnanlagen erlangten. Trotz dieser ablehnenden Haltung gegen die Eisenbahn bat der Leiter der Schule zwei Jahre später um einen Sonderzug, der die Schüler von Eton zur Krönung der Königin Victoria nach London bringen sollte. — Im Anfang verkehrten die Züge ohne Signale; die Strecke wurde bewacht und begangen. Die Züge verkehrten auch nicht auf einem bestimmten Gleis, sondern die beiden Gleise wurden nach Bedarf benutzt. Telegraphen gab es noch nicht, und es kam zuweilen vor, daß ein Zug vermißt wurde und man im Unklaren über dessen Verbleib war. Da wurde denn eine Lokomotive auf die Strecke geschickt, um den Zug zu suchen; wenn er ihr dann entgegenkam, mußte die Lokomotive schnell umkehren und vor ihm herfahrend ihren Ausgangspunkt wieder zu erreichen suchen, ohne daß es einen Zusammenstoß gab.

— **Stillegung der Stadtbahn von Cork.** Die Verlautbarung der Absicht, die Stadtbahn von Cork stillzulegen, hat in Irland ziemliche Erregung ausgelöst. Man erwartete bei ihrem Bau, daß sie den Verkehr des westlichen Teils der Grafschaft Cork wesentlich fördern würde, sah sich aber in dieser Hoffnung getäuscht, namentlich ver-

sagte der Fischverkehr; man hatte erwartet, daß dieser, von den Strecken der Cork, Bandon und Südküsten-Eisenbahn ausgehend mit England als Ziel für die Ausfuhr, erheblichen Umfang annehmen würde, und die englische Große Westbahn übernahm daher die Gewähr für Aufbringung der Betriebskosten. Schon vor vier Jahren wollte sie sich aus diesem Geschäft zurückziehen, aber die Zusammenfassung der Eisenbahnen von Irland durch das Eisenbahngesetz des Irischen Freistaats, die am 1. Januar 1925 als durchgeführt angesehen wurde, schaltete die Westbahn aus und legte die Last des Betriebes der Stadtbahn von Cork der irischen Großen Südbahn auf, in deren Netz auch die Stadtbahn überging. Ihre Unterhaltung kostet allein jährlich 4000 bis 5000 Pfund Sterling, der Verkehr ist aber unbedeutend. Der Fischverkehr ist z. B. von 10 000 t auf 2400 t gesunken, dazu kommen noch 36 000 t Getreide, ferner Kohle, Koks und Öl, so daß im ganzen etwa 90 000 t jährlich befördert werden. Die Bahn ist in solchem Zustande, daß die Gleise umgelegt und zwei Hubbrücken erneuert werden müssen. Die damit verbundenen schweren Ausgaben kann die Eisenbahn mit Rücksicht auf den schwachen Verkehr, der noch dazu nur örtliche Bedeutung hat, nicht tragen, und auch die Südbahn will nunmehr an das Parlament mit dem Antrag herantreten, sie von ihrer Betriebspflicht zu entbinden.

Die Stadt Cork leistet diesen Bestrebungen heftigen Widerstand, hat es aber bei Verhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft, an der auch Vertreter der Handelskammer, der Hafenverwaltung usw. teilgenommen haben, abgelehnt, einen Zuschuß zu den Betriebs- und Unterhaltungskosten der Stadtbahn zu leisten. Sie stützt sich dabei auf die Begründung des irischen Eisenbahngesetzes, das durch Angliederung der ertraglosen Eisenbahnen an diejenigen mit lebhaftem, also einträglichen Verkehr ein lebensfähiges Eisenbahnnetz schaffen wollte; die Schließung der Stadtbahn von Cork würde nach ihrer Ansicht einen Vorgang für die Stillegung anderer Eisenbahnen bilden, aber auch ein Zuschuß der Stadt würde bei anderen, in ähnlicher Lage befindlichen Eisenbahnen den Wunsch hervorrufen, ebenfalls Zuschüsse aus den Kreisen zu erhalten, denen ihr Verkehr zugute kommt. Die Hafenverwaltung von Cork lehnte es ab, zu den Plänen der Südbahn Stellung zu nehmen; sie behielt sich dies für den Zeitpunkt vor, wo die Frage vor dem Parlament zur Sprache käme.

— **Kraftwagenverkehr der irischen Eisenbahnen.** Ein besonderes Gesetz hat den Eisenbahnen des Freistaats Irland die Berechtigung erteilt, Kraftwagenverbindungen auf der Straße zu betreiben. Die Eisenbahngesellschaften haben infolgedessen dem Minister für Handel und Gewerbe ihre Pläne vorgelegt, die sich auf die Einrichtung von Kraftwagenstrecken mit vielen 100 km Länge beziehen. Die Folge davon ist gewesen, daß auch die Kreise außerhalb der Eisenbahn auf dem gleichen Wege vorgegangen sind. Zwischen den neuen und den bereits bestehenden Strecken ist ein lebhafter Wettbewerb zu erwarten, der zwar für einzelne Benutzer der Kraftwagen von Vorteil sein kann, von höheren Gesichtspunkten aus aber als verschwenderisch und daher unwirtschaftlich angesehen werden muß. Die bahnfremden Kraftwagenunternehmer bekämpfen die Pläne der Eisenbahnen auf das Heftigste und fordern neue Gesetze, die die Befugnisse der Eisenbahnen auf diesem Gebiete einschränken sollen. Man hält die Angelegenheit für so wichtig, daß im Zusammenhang damit die Einsetzung eines besonderen Verkehrsministers betrieben wird. Dieser soll das gesamte Verkehrswesen des Landes überwachen, für das Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsmittel sorgen und den schädlichen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen untereinander bekämpfen, gleichzeitig namentlich auch darauf achten, daß allenthalben die Betriebssicherheit gewahrt wird, was heute nicht immer geschieht, und daß nicht unnötigerweise zur Beschaffung von Betriebsmitteln Kapital ins Ausland ausgeführt wird.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbauten in der Türkei.** Das Eisenbahnbaubudget hat, wie wir dem „Wirtschaftsdienst“ entnehmen, eine plötzliche, unbeabsichtigte Entlastung erfahren, von der die Türkei selber hofft, daß sie nur vorübergehend sein wird: der Zusammenbruch der belgischen Bahnbaugruppe hat zur Einstellung der Regierungszahlungen an die Grupp und zur Aufhebung des mit ihr geschlossenen Vertrage geführt. Die Gruppe — Société Internationale des Travaux Brüssel-Paris, unter Leitung des belgischen Kriegsministe — hatte in den letzten Tagen des Jahres 1926 den Bau vo 450 km Eisenbahnen (Kaissari—Siwas—Turchal) gegen Zah lung von 35 Mill. Sterl. T vertraglich übernommen. Sie hatte je doch trotz ihrer erst kurz vorher erfolgten, für ihre Gläubige recht empfindlichen Sanierung von vornherein mit äußerste Kapitalmangel zu kämpfen und stellte bis jetzt, das is innerhalb des dritten Teils der ihr gestellten Baufrist, nu knapp 50 km Strecke, und auch diese nur teilweise, fertig Die Regierung, die den Deutschen und den Schweden ihr Wechsel bisher pünktlich einlöste, sah sich schließlich zu Protest der an die Belgier begebenen Wechsel gezwunge und stellte der Gruppe mehrere Ultimaten, die alle erfolglo geblieben sind. Daraufhin wurde am 10. Januar d. J. de Vertrag mit den Belgiern aufgehoben.

Die schwedische Bahnbaugruppe setzt ihre Arbeiten ver tragsgemäß fort. Bisher hat sie 165 km Strecke (115 km a der Nord-, 50 km an der Südstrecke) fertiggestellt und ei Dutzend Lokomotiven geliefert; von den ihr im Laufe vo zehn Jahren zustehenden (samt Zinsen) 70 Mill. Dollar ha sie 5 Mill. richtig erhalten. Der harte anatolische Winte hat die Einstellung der Arbeiten an der Nordlinie — teil weise auch am deutschen Bahnbau Kutahia—Tawschanli - erzwungen; im wärmeren Süden dagegen werden zwische Keller und Marasch jetzt die Kunstbauten der Linie ausgeführt. Im April wollen die Schweden mit dem Hafen bau von Eregli beginnen, wo die Errichtung eine kleinen Kais und eines Wellenbrechers (der bisherige dürft noch von den Phöniziern herstammen) geplant sind.

— **Der Rechnungsabschluß der Australischen Staatsbahnen.** England hat bekanntlich für die Heimat stets de Grundsatz vertreten, daß der Bau und Betrieb der Eisenbahnen privatem Unternehmungsgeist zu überlassen ist während in seinen überseeischen Siedelungen der Staatsbahngedanke überwiegt. Das kommt besonders in seine größten Kolonien zum Ausdruck; Australien und Südafrik haben fast ausschließlich Staatsbahnen, in Kanada ist da Eisenbahnnetz etwa halb und halb auf Privat- und Staatsbesitz und -betrieb verteilt, in Indien, wo es auch beide Arten von Eisenbahnen gibt, macht der Staatsbahngedanke Fortschritte. Während die Privatbahnen des Mutterlandes von einzelnen Jahren, wie z. B. 1926 mit seinem Ausstand in den Kohlenbergwerken, abgesehen, einträgliche Unter nehmen sind, haben die Staatsbahnen in den überseeische Besitzungen schwer zu kämpfen, um neben den Betriebskosten auch die Verzinsung ihres Anlagekapitals zu decken das gilt namentlich für Australien. Die Staatsbahnen und di Bundesbahnen dieses Erdteils haben mit einer Ausnahme bei ihrem letzten Rechnungsabschluß einen Verlust zu ver zeichnen gehabt. Es ist ihnen zwar gelungen, die Betriebsausgaben durch die Betriebseinnahmen zu decken und in der reinen Betriebsrechnung einen Überschuß zu erzielen, dieser ist aber vom Schuldendienst mehr als aufgezehrt worden wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist

	Streckenlänge km	Gewinn (+) und Verlust (−) nach Deckung der Betriebskosten und der Zinsen Sterling	Betriebszahl %
Bundesbahnen . . .	2 790	— 291 488	94,53
Staatsbahnen:			
Neusüdwales . .	9 258	— 451 681	72,97
Victoria	7 461	— 47 540	76,24
Südaustralien . .	4 062	— 894 272	89,43
Queensland . . .	10 046	— 1 964 365	88,76
Westaustralien .	6 308	+ 34 556	74,44

Dabei ist den Eisenbahnen von Victoria vom Finanzminister ein Zuschuß von 411 456 Sterl. zur Deckung von Betriebsverlusten gewährt worden, die aus dem Betrieb von zur Erschließung neuer Landstriche dienenden Eisenbahnen entstanden sind. Bei den Eisenbahnen von Südaustralien ist ein Betrag von 223 980 Sterl. für Abschreibungen im Verlust nicht inbegriffen.

Auffallen muß bei diesen Zahlen, daß Westaustralien das einzige Land mit einem Überschuß aus dem Eisenbahnbetrieb ist, und das um so mehr, als bei ihm die auf 1 km entfallende

ifzahl von Bewohnern niedriger ist als in allen anderen dern von Australien. Queensland, das mit Eisenbahnen reichlichsten bedachte Land, hat einen Verlust von fast i Millionen Pfund zu verzeichnen gehabt, ein Verlust, für ein Land mit kaum einer Million Einwohner schwer ertragen ist. Zur Begründung der Verluste wird angeit, daß die Eisenbahnen in zu hohem Maße mit den tsschulden belastet werden, daß Eisenbahnen in neu edelten Landesteilen keinen Ertrag bringen können, aber Schaffung eines Wohlstands in diesen Gegenden sehr blich beitragen, daß die Arbeitszeit zu kurz, die Löhne zu hoch sind. Den Verlusten gegenüber steht der hohe t, den die Eisenbahnen für die Besiedelung des Landes, die Möglichkeit, die Schätze und Erzeugnisse des Bodens verwerten, bedeuten, ein Wert, der auch der Allgemeinder Steuerzahler zu gute kommt, wenn diese auch rerseits die Lasten des Eisenbahnbetriebs mit tragen sen. Nur natürlich ist es, daß unter den geschilderten hältnissen die Eisenbahnen darauf dringen, die Tarife rhöhen; sie stoßen aber dabei auf den Widerstand der ierungen.

— **Der schnellste Zug Indiens.** Die Bombay, Baroda und elindische Eisenbahn läßt seit Anfang Oktober 1927 im chluß an die Freitags in Bombay eintreffenden Dampfer Peninsular & Oriental-Dampfschiffahrtgesellschaft einen derzug von Bombay nach Delhi und weiter nach Pesar verkehren, den sie mit Stolz den schnellsten und die größte Entfernung durchgehenden Zug Indiens benet. Er legt die 1393 km von Bombay bis Delhi fahrmäßig in 23 Stunden 50 Minuten, die ganze Strecke bis nawar, 2335 km, in 43 Stunden 35 Minuten zurück. Er t in Delhi 6 Stunden 40 Minuten, in Peshawar 10 Stunden ein als der Schnellzug der Great Indian Peninsulanbahn, der ebenfalls die Fahrgäste der P & O-Dampfer der Landeshauptstadt und bis an die Nordgrenze von en bringen soll. Zu Ehren der Dampfschiffgesellschaft der Fahrgäste, die diese der Eisenbahn übergibt, heißt Zug P & O-Punjab-Expreß. Er besteht aus zwei Postwagen, Wagen 1. Klasse, einem Speise- und einem Packmeisteren und wiegt 320 t. Die Lokomotiven, Bauart 2-C, werden rwegs fünf Mal gewechselt; die längste Strecke, die Lokomotive vor dem Zug zurücklegt, ist 304 km; sie fahrplanmäßig in 243 Minuten zurückgelegt. Der Zug Steigungen bis 1 : 150 zu befahren; außerdem ist auf r Brücke die Fahrgeschwindigkeit auf 8 km beschränkt, auch wegen Arbeiten am Oberbau muß streckenweise sam gefahren werden. Die hohe Durchschnittsgeschwinkeit auf der ganzen Strecke, rund 54 km, ist bei der en Entfernung eine ganz beachtliche Leistung. Bei der fnungsfahrt erreichte der Zug sogar sein erstes Ziel, ui, 45 Minuten vor der planmäßigen Zeit.

ür den Zug sind besondere Wagen bereit gestellt; sie n merkwürdiger Weise Einzelabteile, also keinen Seiten; die indischen Reisenden ziehen nach den Erfahrungen Eisenbahngesellschaft diese Bauart den Durchgangsen vor. Plätze in dem Zug können schon vor der Abt des Dampfers von London aus belegt werden; auch der ffszahlmeister nimmt Platzbestellungen entgegen, die er drahtlosem Wege an die Eisenbahn weitergibt.

ls an einem Freitag im Dezember der Dampfer in Bom mit Verspätung eintraf, so daß der Anschlußzug erst Stunden nach der fahrplanmäßigen Zeit abfahren konnte, er die Strecke Bombay—Delhi statt in planmäßigen rund tunden in 18 Stunden 28 Minuten zurückgelegt, wovon noch etwas über zwei Stunden für Wassernehmen und re Aufenthalte verloren gingen.

Wasserverkehr.

— **Amerika—Europa in vier Tagen?** Wir erhalten aus kundiger Feder folgende Zuschrift:

Der amerikanische Plan eines transatlantischen Schnellpferdienstes, bei dem es sich bekanntlich um die Einung einer Expreßlinie zwischen Montauk Point auf g Island und Southampton—Le Havre mit Hilfe von twa 33 Knoten laufenden Schiffen handelt, lebt in letzter wieder auf. Es wird zwar noch nicht bestätigt, daß die ndung der Reederei stattgefunden habe, aber es heißt, New Yorker Geschäftskreise 50 Millionen Dollar aufgen würden, um zunächst 6 Schiffe in Bau zu nehmen. Das Gesamtprojekt erfordert einen Kapitalbedarf von 190 bis 200 Millionen Dollar, davon entfallen rund vier Fünftel auf die Schiffe, so daß ein Schiff durchschnittlich 16 Millionen Dollar kosten würde. Die Ausmaße wären: Länge 900 Fuß, Breite 80 Fuß, Tiefgang 35 Fuß. Von den vorgesehenen 12 Kesseln sollen nur 10 gleichzeitig im Betrieb, der Rest in Reserve sein. Auf Grund der erwähnten Geschwindigkeit wäre die Überfahrt Montauk Point—Southampton in 96 Stunden, nach Le Havre in 101 Stunden zu schaffen. Die Schiffe sollen je 400 Fahrgäste erster Klasse aufnehmen. Daß das Projekt technisch durchführbar ist, wird im allgemeinen nicht bezweifelt, trotzdem man auch hierüber aus englischen Schiffbaukreisen bedenkliche Stimmen gehört hat, die betonten, daß bei den angegebenen Abmessungen, dem für die hohe Geschwindigkeit in Frage kommenden sehr großen Baustoffbedarf und Maschinengewicht (es ist eine Maschinenkraft von etwa 80 000 PS erforderlich) für den Rumpf ein nur ganz ungenügender Gewichtsspielraum sich ergebe.

Was die wirtschaftliche Seite der Sache betrifft, so hat man bisher eigentlich nur aus Gründerkreisen, zu denen drüben führende Werft- und Schiffahrtsleute gehören, optimistische Anschauungen gehört. Von außeramerikanischen Fachkreisen wird eine Rentabilität glatt verneint. Man bezweifelt, ob bei einem täglichen Dienst, wie er mit 10 derartigen Einheiten durchgeführt werden könnte, sich genügend Reisende finden werden, die einen derartig hohen Preis zu zahlen bereit sind, wie er auf Grund der geringen Aufnahmefähigkeit gefordert werden müßte, um zu verdienen. Jeder, der heute im Schiffahrtsgeschäft die Reisenden im Norden des Atlantischen Ozeans zu beobachten Gelegenheit hat, wird bestätigen, daß der Prozentsatz von Reisenden, die eine Ersparnis von wenigen Tagen so teuer zu bezahlen gewillt sind, außerordentlich gering ist. Der größte Teil dieser Reisenden verbindet mit einer Seereise den Gedanken der Erholung und Behaglichkeit, auf die sie ungern verzichten und für deren Preisgabe sie zum mindesten nicht mehrfach höhere Preise zu zahlen gewillt sind. — Daß die geistigen Urheber des Planes ihrer Rentabilitätsberechnungen selbst nicht ganz sicher zu sein scheinen, erhellt daraus, daß sie beim amerikanischen Schiffahrtsamt ein Darlehen in Höhe von drei Viertel der Bausumme beantragt haben.

— **Regelung des Dampferverkehrs zwischen Reval und Helsingfors.** Zwischen Reval und Helsingfors gibt es im Sommer fünfmal wöchentlich Dampferverbindung, in den Wintermonaten wird die Verbindung nur zweimal wöchentlich aufrechterhalten.

Zum Zweck der Schaffung einer besseren Dampferverbindung zwischen den beiden Hauptstädten der neuen Freistaaten ist ein ständiger estländisch-finnischer Verkehrsausschuß gebildet worden. Bei seiner letzten Beratung wurde ein grundsätzliches Abkommen erzielt, wonach die finnische und die estländische Regierung je einen Personen- und Frachtdampfer bauen wollen, die allen modernen Ansprüchen genügen sollen. Doch wird wegen der Baukosten erst im Laufe der nächsten Jahre mit der Ausführung begonnen werden können.

Rechtspflege.

— **Frage des Verschuldens bei einem Eisenbahnunfall, hervorgerufen durch Kinder.** Angestellte einer Grubenbahn hatten 10 Kippmuldenwagen in dem Dorfe O. angebremst unbeaufsichtigt stehen lassen. Die Strecke fällt nach dem Bahnhof O. ab und steigt gegen die Grube S. an. Während die Wagen dort standen, machte sich die Dorfjugend an ihnen zu schaffen. Dem damals sieben Jahre alten P. gelang es, die Bremse des letzten Wagens zu lockern. Gleich darauf setzten sich die Wagen nach dem Bahnhofe zu in Bewegung. P. versuchte vergeblich sie durch Entgegenstemmen seines Körpers aufzuhalten. Er geriet dabei unter die Wagen und wurde so unglücklich überfahren, daß beide Beine abgenommen werden mußten. — Seine Schadensersatzansprüche wurden vom Landgericht dem Grunde nach anerkannt; das Oberlandesgericht Frankfurt (Main) nahm Mitverschulden des Klägers an und wies seine Ansprüche zu einem Viertel ab. Die gegen dieses Urteil eingelegte Revision der beklagten Betriebsinhaberin ist vom Reichsgericht zurückgewiesen worden. Aus den

reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen geht hervor, daß die Beklagte auf Grund des § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes für die Unfallsfolgen einzustehen hat. Der ursächliche Zusammenhang zwischen Betriebsgefahr und Unfall liegt in dem Stehenlassen der Wagen auf der abschüssigen Bahn und der Wahrscheinlichkeit, daß sich die Dorfkinder an den Wagen zu schaffen machen werden. Hätte der Lokomotivführer einen Bremser zur Beaufsichtigung zurückgelassen, so wäre der Unfall nicht entstanden. (VI 127/27. — 5. Januar 1928.)

Bücherschau.

— **Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Vollbahnen.** Von Dr. Ing. e. h. Wilhelm Hildebrand. Verlag Jul. Springer, Berlin 1927. Preis geb. 18 RM.

Das verflossene Jahr hat der technischen Literatur noch ein Buch beschert, dessen Erscheinen von Fachkreisen lebhaft begrüßt wurde. Die Bremsfrage interessierte bis vor kurzem nur einen kleinen Kreis von Verkehrsingenieuren. Erst durch den § 370 des Friedensvertrages von Versailles sind auch weitere Kreise des deutschen Volkes auf die hiermit verbundenen Fragen aufmerksam geworden. Dieser Paragraph legte Deutschland die Verpflichtung auf, die deutschen Bahnen mit Bremseinrichtungen zu versehen, die es gestatten, einerseits die deutschen Wagen in Güterzüge der alliierten und assoziierten Mächte einzustellen, ohne die Wirkung der von diesen Mächten in einem Zeitraum von 10 Jahren etwa einzuführenden durchgehenden Bremse zu behindern, andererseits die Wagen dieser Mächte in alle auf deutschen Bahnen verkehrenden Güterzüge einzustellen. Zur Zeit der Festsetzung dieses Paragraphen tobte wieder einmal ein heftiger Kampf zwischen dem Saugluft- (Vakuum-) und dem Druckluftsystem und maßgebende französische Kreise trugen sich damals stark mit dem Gedanken, das Saugluft-Bremssystem auf ihren Bahnen zur Einführung zu bringen. Eine derartige Entscheidung hätte die deutschen Bahnen schwer betroffen, da diese im vollen Zuge waren, die zum Druckluftsystem gehörende Kunze-Knorr-Bremse einzuführen.

Endlich entschied sich dieser Kampf zu Gunsten des Druckluftsystems, das nunmehr der Einführung einer einheitlichen Güterzugbremse im internationalen Verkehr zugrunde gelegt wurde. Als damit das System angenommen war, mit dem nunmehr alle europäischen Bahnen zu rechnen haben, begann der Wettstreit der verschiedenen Bauarten (Westinghouse, Kunze-Knorr, Bozic und Drolshammer) um Zulassung als internationale Bremse. Die Prüfung dieser Bremsbauarten nach den 33 Bedingungen des IEV. ist zum Teil erledigt, zum Teil noch im Gange. Die Kunze-Knorr-Bremse und die Westinghouse-Bremse, erfüllen diese Bedingungen und sind damit als für den internationalen Verkehr geeignete Güterzugbremsen zugelassen worden.

Veröffentlichungen über die Fortschritte auf dem Gebiete des Bremswesens sind in den letzten Jahren in verschiedenen technischen Zeitschriften erschienen; ihre Bekanntgabe erfolgte aber in großen Zwischenräumen und nicht zusammenhängend, so daß es schwer fällt, sich hieraus ein lückenloses Bild über die Entwicklung und den jetzigen Stand der Bremsfrage zu machen. Diesem Mangel hilft nun das in Frage stehende Werk des Herrn Dr. Hildebrand in vollem Maße ab.

Für die Zusammenstellung einwandfreien und wirklich lückenlosen Materials bürgt der Name des Verfassers, der, jetzt technischer Direktor der Knorr-Bremse A. G., seit langer Zeit jede Phase der Entwicklung im Bremswesen mitgemacht hat.

Das Werk ist in drei große Abschnitte eingeteilt:

1. Die selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse für Personenzüge.
2. Die Entwicklung der Güterzugbremse.
3. Die Kunze-Knorr-Bremse.

Der erste Abschnitt behandelt die selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse für Personenzüge; er schildert die im Jahre 1872 gemachte grundlegende Erfindung des G. Westinghouse und gibt einen kurzen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung dieser Bremsbauart und ihrer Abarten, z. B. der New York Air Brake, der Ausführung von Schleifer und der von Knorr.

Einen wesentlich größeren Raum nimmt der Abschn über die Entwicklung der Güterzugbremse ein. Dies ist au um so mehr verständlich und berechtigt, da sich die beiten der letzten Jahrzehnte zum allergrößten Teil auf Durchbildung einer für Güterzüge brauchbaren Bremse strecken. Hierbei sind infolgedessen auch viele Erfahrung und neue Erkenntnisse gewonnen worden, die in e sprechenden Konstruktionen und Bauformen ihren Ausdru fanden.

Die für Personenzüge verwendete Einkammerbrem konnte für Güterzüge nicht ohne weiteres übernomm werden; ein solches Unterfangen mußte der grundsätzli anderen Betriebsbedingungen wegen (Stärke der Züge bis 200 Achsen) unweigerlich zu Mißerfolgen führen.

Der Verfasser entwickelt dann die für die Entwicklu der Güterzugbremse für europäische Verhältnisse ma gebenden Gesichtspunkte:

1. Günstige Durchschlagsgeschwindigkeit der Druckl
2. Entsprechend gestreckte Ausbildung der Druckscha linien.
3. Gute Regulierfähigkeit der Bremse.

Die Faktoren, die die Durchschlagsgeschwindi keit bestimmen, sind

a) der Druckabfall in der Leitung,
b) die Empfindlichkeit der Steuerventile.

Die Ausführungen zu a werden durch eine Anzahl von V suchskurven ergänzt, die den Einfluß von Rohrlänge, Dru in der Leitung und Querschnitt darlegen und somit ei Beurteilung der maßgebenden Faktoren gestatten. Bremsvorgang in den verschiedenen Steuerventilbauart wird an einer Anzahl Schaubilder erläutert und die Ma nahmen dargelegt und kritisch beurteilt, mit deren Hi eine beschleunigte Bremswirkung erreicht werden (Bremsbeschleuniger).

Die Bremsdruck-Schaulinie wird nach den dürfnissen des Personenzug- wie des Güterzugbetriebes handelt. Eingehend werden die Maßnahmen geschildert, getroffen wurden, um die Bremskraft bei schnellfahrend Personenwagen zu erhöhen (Schnellbahnbremse mit Bren druckregler) und die Konstruktionen beschrieben, die te nur vorgeschlagen, teils auch ausgeführt wurden, um ei annähernd gleiche Abbremsung der leeren wie beladen Güterwagen (Lastabbremsung) zu erreichen. Bei dies Kapitel dürfte die von Frankreich für seine Eisenbahn angenommene Westinghouse-Güterzugbremse mit Last bremsung Interesse finden.

Anschließend werden die Mittel beschrieben, die gewä werden mußten, um das langgestreckte Bremsdruck-D gramm für Güterzüge mit dem charakteristischen ersten sprung zu erreichen. Hier finden Bauteile Erwähnung, in letzter Zeit das besondere Interesse der Fachleute weckt haben.

Das folgende Kapitel über die Regelung des Brem drucks behandelt in geschichtlicher Reihenfolge die e zelnen Bauarten der Führerventile. Es beginnt mit der A führung von Westinghouse, bespricht die Bauart der N York Air Brake Co., die der Schleifer-Einkammerbrem die Bauart der Knorr-Bremse A. G. (Flach- und Dr schieber) und schließt mit den Beschreibungen der neues Vorschläge für solche Führerventile von Bozic und Dro hammer. Erwähnenswert ist es, daß alle die Beschreibung durch gute Schnittzeichnungen und schematische D stellungen erläutert werden, so daß die vielfach verwickel Wege für die Druckluft ohne weiteres verfolgt wer können.

Der Bremsdruck wird außer durch das Führerventil a noch durch das Arbeiten des Steuerventils geregelt. große Anzahl der hier vorliegenden Bauformen zwingt Verfasser, erheblich auszuholen, um hier ein lückenlo Bild der geleisteten Entwicklungsarbeit, einschließlich neuesten Vorschläge von Bozic und Drolshammer, zu gel

In einem dritten großen, dem Schlußkapitel, werden drei Bauformen der Kunze-Knorr-Bremse für Güter-, P sonen- und Schnellzüge beschrieben, da auch die Art Regelung des Bremsdruckes bei dieser Bremsbauart Grundprinzip der selbsttätigen Einkammerbremse entspri Das Kapitel wird durch Schnittzeichnungen, Schaltbil und Druckschaulinien ergänzt, so daß sich der Leser t die Ausbildung, Wirkungsweise und Brauchbarkeit di Bremse in jeder Hinsicht eingehend unterrichten kann.

sammenfassend ist zu sagen, daß hier eine äußerst enstvolle Arbeit vorliegt, die nicht nur vom engeren e der Fachleute gewürdigt und beachtet werden wird, rn auch berufen ist, weitere Kreise von Technikern, erende, junge und alte Verkehrsingenieure zum Nach- n über dieses wichtige Gebiet anzuregen.
ß die Schnittzeichnungen und Schaubilder in muster- er Weise wiedergegeben sind, braucht nicht besonders nt zu werden. Das ist beim Verlage Springer verständlich.

Handbuch der physikalischen und technischen Me- k, bearbeitet von Prof. Dr. F. Auerbach, Jena, usw. Nr. 12, S. 346 und Nr. 25, S. 694, Jahrg. 1927 d. Ztg.). VI. Lieferung. Mit 311 Abbildungen im Text. Leipzig Verlag von Johann Ambrosius Barth. VIII, 460 S. geh. 36 RM.
e vorliegende Lieferung des neuen „Handbuches physikalischen und technischen Me- ik", ist der Mechanik der Gase gewidmet. Der Her- ber, Prof. Dr. Auerbach, behandelt zunächst ein- d die „Eigenschaften der Gase" und sodann hend die „Aërostatik". Prof. Dr. W. Gaede ist e Bearbeitung seines Sondergebietes „Luftpumpen Vakuumtechnik" gewonnen worden. Das wichtige t der „Aërodynamik" ist vom Herausgeber Prof. uerbach vorbildlich dargestellt, Prof. F. Exner bringt die Anwendung der Mechanik der Gase auf „Atmosphärische Bewegungen". Dr. W. Block erläutert die Methoden für „Technische Messungen an Gasen". Für die „Innere Reibung der Gase" erörtert Prof. Dr. Graetz die verschiedenen Methoden zu ihrer Messung und die dabei gewonnenen Versuchsergebnisse. Dr. E. Bollé behandelt „Explosion und Explosionswellen" in Theorie und Anwendung. Der Abschnitt „Feste und flüssige Körper in Gasen", der von W. Deutsch bearbeitet ist, hat für die praktische Anwendung zur Beseitigung von Rauch, Nebel und Staub bei der Luft- und Gasreinigung große Bedeutung.
Mit jeder weiter erscheinenden Lieferung wird das lobende Urteil über das bedeutende Werk nur verstärkt. Hoffentlich liegt es bald vollständig vor. Sch.

Berichtigung.

Druckfehlerberichtigung. In dem Aufsatz von Regierungsrat Dr. Friebe in Nr. 6 der Zeitung „Die Grundzüge des Entwurfs zur neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung" muß es auf Seite 145, links unten, unter b) Haftungsausschluß für die in offenen Wagen beförderten Güter statt „Die bisherige Ausführungsbestimmung" heißen „Die bisherige Ausnahmebestimmung".

äftliches! Beiliegende **Einladung zur Teilnahme an den Technisch-wissenschaftlichen Vorträgen auf der Leipziger Tech- nischen Messe** am 9. und 10. März 1928 (Ende der 1. Meßwoche) und vom 12. bis 14. März 1928 (2. Meßwoche) empfehlen wir unsern Lesern besonders zu beachten.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 9. Februar 1928 verschied in Oels, wo er im Ruhestand lebte,

Geheimer Regierungsrat
Herr Kurt Anton

72. Lebensjahre.

Der Verstorbene ist seit dem Jahre 1882 im Dienst der Preußischen aatseisenbahnverwaltung und der Eisenbahndirektion des Saargebiets bis zu nem Übertritt in den Ruhestand am 1. Dezember 1922 tätig gewesen.

Ausgestattet mit hervorragenden Kentnissen, hat der Verstorbene durch ne große Pflichttreue und seine allzeit lautere Gesinnung sich bei Allen, mit ihm in Berührung kamen, besonderer Wertschätzung erfreut.

Das Andenken an den Verstorbenen wird von der Verwaltung stets in hen Ehren gehalten werden.

Saarbrücken, den 11. Februar 1928. (184)

Der Präsident
der Eisenbahndirektion des Saargebiets.

2 Erweiterung der Abferti- gsbefugnisse von Stationen.

an der Strecke Rottenbach—Katz- gelegene Haltepunkt Zirkel ist vom bruar 1928 ab für den Gepäck- und ßgutverkehr eingerichtet. (177)
urt, den 9. Februar 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

3 Güterverkehr und (Tier- verkehr).

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 20. Februar 1928: ungen bzw. Ergänzungen im A.T.20. heres durch Reic sbahntarifanzeiger ona, den 11. Februar 1928. (183)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1928 wird in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen als Empfangsstation Hohenstein (Ostpr.) einbezogen. (161)
Berlin, den 7. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einige Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (186)
Berlin, den 10. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 173 für Malz zur Ausfuhr (TVA. I 1928 lfd. Nr. 24) die Stationen Breslau Odertorbf, Freiburg (Schlesien), Haynau, Löwenberg (Schlesien) als Versandstationen der Abt. A aufgenommen.
Berlin, den 9. Februar 1928. (174)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1928 werden die Stationen Dierberg und Lindow (Mark) als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2d für Haus- und Straßenkehricht einbezogen. Gleichzeitig werden in dem Heft C I b Zuschlagsfrachten für diese Stationen eingeführt. (160)
Berlin, den 7. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 76. Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 ist im TVA. 1928/26 zu streichen: Der ganze Absatz a) Stückgutverkehr und der Vordruck „b) Wagenladungsverkehr". (163)
München, den 6. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 1 m für Prügel- usw. -holz einige Stationsfrachtsätze einbezogen. (180)

Berlin, den 10. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1928 wird die Station Neuheide in den Ausnahmetarif 1 e (für Stammholz usw.) einbezogen. (166)

Berlin, den 8. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einige Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (167)

Berlin, den 7. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

In der Entfernungstafel III werden die Entfernungen für Mauersteine usw. von Gera-Leumnitz nach Gera Süd und Wuitz-Numsdorf mit Gültigkeit vom 15. März bzw. 15. April 1928 geändert.

Berlin, den 7. Februar 1928. (170)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 1 r für Scheit- usw. -holz einige sächsische Empfangsstationen mit Frachtsätzen einbezogen. (182)

Berlin, den 10. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1928 erscheint der Nachtrag 6. Preis 30 Reichspfennig. Er enthält lediglich Änderungen des Ausnahmetarifs 35 für Eisen und Stahl. Die übrigen Änderungen werden in dem nächsten Nachtrag berücksichtigt.

Berlin, den 9. Februar 1928. (175)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 66. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Die Stationen Rössen, Wallendorf und Zöschen werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rössen—Zöschen in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. (176)

Berlin, den 8. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 13. Februar 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (165)

München, den 7. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 60. Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1928 ist im TVA. 1928/25 zu streichen: Der ganze Absatz a) Stückgutverkehr und der Vordruck „b) Wagenladungsverkehr". (162)

München, den 6. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 183. Direkter Deutsch - polnischer Güterverkehr.

Vom 1. März 1928 ab werden im Deutsch - polnischen Güterverkehr auch Barvorschüsse in der Währung des Versandlandes zugelassen. (185)

Breslau, den 11. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1928 wird der Ausnahmetarif 17 a für Getreide usw. von Ostpreußen auf Malz im Verkehr von den Stationen der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn ausgedehnt. (181)

Berlin, den 11. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil III.

Im Nachtrag I zum Teil III ist auf Seite 19 bei der Station Neisse unter Tarif Nr. 721—850, Spalte c der Frachtsatz von 285 in 185 zu ändern. (173)

München, den 8. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral - Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1928 werden die deutsch-französischen Grenzstationen und Grenzübergangspunkte als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 147 (Fette und Oele zur Ausfuhr) aufgenommen. Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs wird bis längstens 31. März 1929 verlängert. (179)

Berlin, den 11. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbands-Güte Teil I, Abt. B.

Ab 15. Februar 1928 tritt Nach in Kraft. Näheres durch Reichs tarifanzeiger.

Altona, den 7. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februa wird die Station Langenbruck al sandstation in den Ausnahmetari (Kaolin zur Ausfuhr) aufgenommen

Berlin, den 11. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Verbands-Güte Teil II, Heft 2.

Ab 1. März 1928 wird die S Soltau (Han.) in den Tarif einbe Näheres durch Reichsbahntarifan

Altona, den 7. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun

Nordisch-italienischer Güterverkeh Deutschland—Schweiz und Deutschl Österreich. Direkter Tarif vom 1. 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. März werden Linoleum und Holzstof papier in die Gütereinteilung des einbezogen. Näheres hierüber sowi sonstige Änderungen und Ergänz des Tarifs enthalten die Reichs verkehrsanzeiger.

München, den 7. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Zentral - Tarifamt bei der Gru
verwaltung Bayern.

Deutsch-nordischer Verbands-Güte Teil I, Abt. B.

Ab 20. Februar 1928 wird N chlorsaures (Natriumchlorat) in die einteilung aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarif ger.

Altona, den 8. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltun

Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif, Hef (Ausnahmetarife).

Die Gültigkeit des Ausnahmetari (für Kupfervitriolkalkgipsmehl) i längstens 31. Mai 1929 verlänger

Berlin, den 6. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar werden in den Ausnahmetarif Düngemittel mehrere Versandsta zu Ziffer 3 B usw. einbezogen.

Berlin, den 3. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 8 Berlin, den 23. Februar 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Gasfernversorgung und Reichsbahn.

Stückgüterverkehr und Transportgefäß.

Die neue Bezeichnung der Rangierbahnhöfe.

Eine neue elektrische Versuchslokomotive.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Nachrichten.

Deutschland: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Januar 1928. I. Verkehr und Betrieb. II. Tarife. III. Finanzen. IV. Personalfragen. — Vertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Verbande Deutscher Eisenbahn-Fachschulen. — Lübeck - Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. — Fahrpreisermäßigung b. Gesellschaftsreisen. — Personalnachrichten.

Österreich: Elektrisierung der Bundesbahnen. — Die Kohlenwirtschaft Österreichs im Jahre 1927.

Ungarn: Die finanzielle Lage der ungarischen Eisenbahnen.

Niederlande: Die Einnahmen d. Niederländischen Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Ein neues finnisches Bahnprojekt. Eröffnung der Zintenhofener Brücke über den Pernaufluß. — Zur Elektrisierung der polnischen Eisenbahnen. — Elektrisierung russischer Eisenbahnen. — Zum Bau der Eisenbahnlinie Swerdlowsk—Kasan. — Bau einer modernen Wagenfabrik in Nishnij-Tagil. — Revision der russischen Eisenbahntarife. — Personenverkehr auf den größten tschechoslowakischen Bahnstationen. — Kohlenförderung im Ostrauer Gebiet im Jahre 1927. — Neue Stundungsbedingungen für Frachtgebühren in der Tschechoslowakei. — Der Gesetzentwurf über die Einlösung der Markprioritäten in der Tschechoslowakei angenommen. — Elektrisierung der Eisenbahnlinie über den Suramski-Paß. — Flugeisenbahnverkehr in der Schweiz. — Die schienengleichen Übergänge in der Schweiz. — Einführung von Familienfahrkarten in der Schweiz. — Umrechnungszuschlag auf den Italienischen Staatsbahnen. — Italiens Handelsbilanz im Januar 1928. — Die französischen Staatsbahnen im Jahre 1926.

Fremde Erdteile: Eisenbahnen auf den Philippinen. — Omnibusse statt Eisenbahnen bei Hochwasser. — Der neue Gemeinschaftsbahnhof Toronto.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Wasserverkehr.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Gasfernversorgung und Reichsbahn.

Von Reichsbahnrat Dr. **Charitius**, Essen.

Die große Bedeutung, die der Gasfernversorgung für die deutsche Industrie beigelegt wird, hat es zuwege gebracht, daß innerhalb weniger Monate die Pläne, Gasfernleitungen vom Ruhrgebiet bis nach Frankfurt (Main) und Hannover zu führen, feste Gestalt angenommen haben. Die Leitungsnetze im Ruhrgebiet und in dessen näherer Umgebung sind bereits im Bau. Dieser Fortschritt der Gasfernversorgung läßt auf der anderen Seite die Gefahr eines außerordentlichen Rückganges des Kohlentransportes und damit eines erheblichen Gewinnausfalls der Reichsbahn in greifbare Nähe rücken. Die Verwaltung der Reichsbahn, der ganz besondere Sorge es nach dem Reichsbahngesetz auferlegt, für die Bezahlung der Reparationen das notwendige Geld bereitzustellen, muß diesen drohenden erheblichen Einnahmeausfall mit besonderer Aufmerksamkeit betrachten. Die Reichsbahn selbst kommt mit der A. G. für Kohlenverwertung insofern in geschäftliche Berührung, als die A. G. die Anlagen der Bahn zu Kreuzungen (oder Längsbeegungen) ihrer Leitungen benutzen muß. Für diese Kreuzungen will die A. G. nur ganz geringe Anerkennungsgebühren bezahlen.

Wenn die verantwortliche Stelle der Reichsbahn diese Gestattungsanträge der A. G. prüft, muß sie sich fragen, ob sie angesichts der zu erwartenden enormen Schädigung des Reichsbahnhaushaltes diese Gestattungen gegen nur geringe Anerkennungsgebühren gewähren oder ob sie Gebühren erheben darf, die mehr oder weniger den entstehenden Frachtgewinnausfall decken.

Um die letzte Forderung stellen zu können, bedarf es der Klärung der Rechtsfrage, ob die Reichsbahn nach öffentlich- oder privatrechtlichen Grundsätzen berechtigt ist, bei der Gestattung von Kreuzungen ihrer Anlagen Gebühren in Höhe des Frachtausfalls zu fordern.

Die hier in Frage kommenden Gesichtspunkte sind m. E. folgende:

I. Die öffentlichrechtlichen Gründe:

Eine Gestattung ist die Preisgabe eines Teiles der eigenen Rechtsmacht. Um die für die Reichsbahn geltenden näheren Bedingungen für die Gestattung erörtern zu

können, muß man daher zunächst einmal den Umfang und die Art der z. T. preiszugebenden Rechtsmacht feststellen.

Jede Eisenbahnunternehmung umschließt drei Gruppen von Tätigkeiten (Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht, 1927, § 10):

1. Die Herstellung und Vorhaltung der Fahrbahn mit allen zugehörigen Immobilien;
2. den Betrieb der Bahn, d. h. die Vorhaltung und Bewegung der Fahrzeuge;
3. das Transportgeschäft, d. h. die Übernahme der Beförderung von Personen und Sachen mittels der Fahrzeuge (2) auf der Fahrbahn (1) im öffentlichen Verkehr.

Grundsätzlich schließt das Eisenbahnunternehmungsrecht diese drei Funktionen alle untrennbar in sich.

Die beabsichtigte Durchführung der Gasfernleitung stört (abgesehen von den örtlichen Störungen des Baues und Betriebes der Bahnanlagen, die hier unerörtert bleiben können) das Transportgeschäft.

Die Reichweite des Anspruchs auf Entschädigung für diese Störung ist abhängig von der Reichweite des Rechtes auf Ausübung des Transportgeschäftes. Und das Transportrecht läßt sich im Umfang wieder nach der Pflicht zur Ausübung dieses Transportgeschäfts bestimmen.

Die Pflicht des Staates zur Ausübung dieses Transportgeschäftes im öffentlichen Interesse umfaßt (nach dem alten deutschen Eisenbahnrecht, zunächst ohne besondere Berücksichtigung des Reichsbahngesetzes) die Pflicht, jedem Einzelnen aus dem Publikum die Gelegenheit zu einer möglichst guten, d. h. schnellen und billigen Beförderung von Personen und Sachen zu geben, also eine Ausübung im Interesse des allgemeinen Verkehrs.

(Die weiter zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen der Landesverteidigung haben weniger mit diesem Transportgeschäft, als mit dem Bau und Betrieb der Bahnen etwas zu tun.)

Daß der Staat das Transportrecht auch so ausüben solle, daß indirekt, d. h. auf dem Wege über die Staatskasse (hohe Einnahmen, Senkung der Steuern) die Interessen der Allgemeinheit wahrgenommen würden, ist bisher nicht betont worden.

Es bedarf aber meines Erachtens dieser Festsetzung einer indirekten Fürsorgepflicht für die Allgemeinheit (durch Erzielung hoher Staatseinnahmen und Senkung der Steuern) nicht, um die Beachtung von Einnahmeausfällen auch vom öffentlichrechtlichen Gesichtspunkt aus dem eisenbahnbetreibenden Staat zur Pflicht zu machen, denn diese Pflicht besteht schon aus folgenden Gründen:

Im Interesse der Allgemeinheit muß der Staat viele Bahnen bauen, die sich kaum rentieren oder die gar einen Zuschuß verlangen. Er muß sie bauen und betreiben, nur um dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis und den allgemeinen Landesverteidigungsinteressen Rechnung zu tragen. Er muß auch das Transportgeschäft aus öffentlichem Interesse für manche lebensnotwendigen Güter notfalls ohne Gewinn oder unter den Selbstkosten ausführen. Er muß überhaupt das ganze Transportgeschäft möglichst billig ausführen, um, wenigstens was die Transportkosten anbelangt, die auf dem Gut ruhenden Herstellungskosten möglichst niedrig zu halten. Diese Pflicht des Staates, Strecken zu betreiben und Transporte auszuführen, die Zuschüsse verlangen, bedingt, daß er an anderen Stellen Überschüsse erzielen muß. Mindern sich die Überschüsse, so mindert sich auch die Möglichkeit, an anderen Stellen im Interesse der Allgemeinheit mit Zuschüssen zu arbeiten. Die größtmöglichen und auch für zukünftige Zeiten gesicherte Überschüsse lassen sich aber nur bei einer möglich monopolartig rechtlich gesicherten Stellung des Unte nehmens erzielen.

Man wird daher auch von diesen öffentlichrechtliche Gesichtspunkten aus den eisenbahnbetreibenden Staat für b rechtigt und auch verpflichtet halten können, die ihm g setzlich gegebenen öffentlichrechtlichen Mittel zur Niede haltung der die Einnahmen schädigenden Unternehmunge anzuwenden.

So führt denn auch Gleim (Eisenbahnbaurecht § 36 a Schluß, Seite 155) mit Bezug auf § 44 des Eisenbahngesetze von 1838 aus:

„Für Staatsbahnen bedarf es nicht der Verleihun eines besonderen Rechts, um Konkurrenzbahnen nic aufkommen zu lassen, da es in dem Belieben de Staates steht, die Konzession für solche, auch wen sie nicht auf Grund des Eisenbahngesetzes nachgesuc wird, zu erteilen oder zu verweigern."

In diesem Sinne ist denn auch früher das Preußisch Staatsministerium z. B. den Bestrebungen der Werke, unt Umgehung der Preußischen Staatsbahn Transporte zwisch den Werken und mit Dritten auf eigenen Schienenbahn zu bewirken, wiederholt entgegengetreten und hat als z diesem Zweck vorhandene Möglichkeit ausdrücklich die B fugnisse aus § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. Novemb 1838 bezeichnet.

Die Handhabe für die Deutsche Reichsbahn-Gesellscha (DRG.), hier mit öffentlichrechtlichen Mitteln einzugreife gibt der § 37 des Reichsbahngesetzes, der für die Reich bahn an die Stelle des § 4 des Gesetzes von 1838 getret ist. In diesem Paragraphen ist der DRG. das Recht ve liehen, ihre Pläne selbst festzustellen. Nur bei Streitig keiten zwischen der DRG. und der Landespolizeibehörd entscheidet der Reichsverkehrsminister. Da aber solch Differenzen mit der Landespolizeibehörde nur in lande polizeilichen Angelegenheiten vorkommen können, es sic hier aber um keine landespolizeilichen Angelegenheite handelt, hat die DRG. im vorliegenden Fall die Entscheidun unantastbar selbst in der Hand.

Wenn es bei der vor Erlaß des Reichsbahngesetzes gü tigen Regelung immerhin bezweifelt werden konnte, d der Staat auch die öffentlichen Interessen soweit wahre mußte, daß der Staatskasse keine Einnahmen verlore gingen, so kann es nach Erlaß des Reichsbahngesetze nicht mehr zweifelhaft sein, daß die Reichsbahn jetzt auc in diesem Punkte der Allgemeinheit gegenüber zu erhe licher Fürsorge verpflichtet ist.

§ 2 des Reichsbahngesetzes bestimmt:

„Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wah rung der Interessen der deutschen Volks wirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen

Die DRG. hat die schwere Aufgabe, die Wirtschaft d Reichsbahn so zu führen, daß sie die Reparationslasten a trägt und die Bahnen dem Reiche erhält. Sie soll desha nicht neu mit Ausgaben und unrentablen Anlagen belast werden; sie soll aber auch keine Konkurrenz dulde müssen, die ihr Einnahmen entzieht (vgl. § 10 des Reich bahngesetzes). Zwingt z. B. das Reich die DRG. zum B neuer Bahnen, von denen die DRG. glaubt, daß sie alte Linien einen unbilligen Wettbewerb bereiten, so kann d DRG. vom Reich Ersatz für die Einnahmeausfäll fordern, die die neuen Bahnen dem Betriebe der übrige Strecken verursachen. Die Verpflichtung zum Ersatz d Einnahmeausfälle wird hier besonders festgesetzt, weil de

ch das Recht gegeben ist, zum Nachteil der DRG. Konkurrenzbahnen bauen zu lassen. Die Bestimmung des § 2 Reichsbahngesetzes in Verbindung mit dieser Bestimmung des § 10 fordert daher geradezu von öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten aus von der DRG., daß sie ... mit ihrem Willen niemals Einnahmen entziehen läßt, ... daß sie ihre öffentlichrechtliche Zustimmung zu Einrichten in ihren Bahnbereich nur gibt, wenn ihr eine angemessene Entschädigung gewährt wird.

Es ist demgegenüber eingewandt worden, daß von den Zeiten des Absolutismus her in Rechtsprechung und Praxis der Grundsatz geherrscht habe, daß rein finanzielle Bedingungen bei Ausübung von staatlichen Hoheitsrechten nicht gestellt werden könnten. Die hier in Betracht kommenden Entscheidungen und Vorkommnisse beziehen sich aber alle auf Fälle, in denen die Ausübung rein polizeilicher Funktionen von größeren Geldzahlungen abhängig gemacht worden war (Erteilung der Schankkonzession, der Wanderwerbsgenehmigung, der Baugenehmigung, der Bäckerlaubnis vom 16. bis 19. Jahrhundert). Sie können aber mit den für die Bahnen, insbesondere für die DRG. in Betracht kommenden Fällen nicht verglichen werden. Zu beachten bleibt natürlich, daß, wo die öffentlichen Interessen zu wahren sind, auch sämtliche öffentlichen Interessen gewahrt werden müssen. Es werden daher Fälle bleiben, in denen als angemessene Entschädigung nicht die volle Entschädigung des Bahnunternehmens angesehen werden kann. Dies ist dann der Fall, wenn die Begünstigung des schädigenden Unternehmens durch Nachlaß in der Entschädigungssumme im öffentlichen Interesse liegt, die Benachteiligung der Bahn um einen gewissen Schädigungsbetrag also volkswirtschaftlich noch günstiger ist als die Belastung des neuen Unternehmens mit der vollen Entschädigungssumme. Hier ist ein Ausgleich der widerstreitenden öffentlichen Interessen herzustellen, der nicht immer leicht zu finden sein wird. Wie bei der Feststellung eines Aufwertungsbetrages durch das Gericht werden hier alle erheblichen Punkte des konkreten Falles zu berücksichtigen sein*).

Ob und mit welcher Schärfe bei dem die Gestattung ersuchenden Unternehmen öffentliche Interessen durch das Versagen der Gestattung oder durch das Fordern einer hohen Entschädigungssumme getroffen werden, wird sich auch nicht stets einwandfrei sagen lassen.

Die Industrie arbeitet gerne mit diesem öffentlichen Interesse. Sie erklärt, daß jede Begünstigung, die ihr zuteil werde, der Allgemeinheit zugute komme. Dies ist jedoch auch nur mit großen Einschränkungen richtig. Der seinerzeit vor Gründung eines großen deutschen Trusts laut gepriesene Vorteil dieser Neugründung (Rationalisierung, Verbilligung der Gestehungskosten), deretwegen sogar das Reich einen Steuernachlaß für die Gründung gezwungen wurde, hat seinerzeit alsbald statt zu einer Verbilligung zu einer Erhöhung der Verbraucherpreise geführt. Daß derartiges vielfach die Folge von Trust- und Kartellbildungen ist, dürfte bekannt sein. Es ist also eine vorsichtige Beurteilung geboten. Was die Gasfernversorgung angeht, so dürfte sie für einen so weiten Kreis industrieller Werke eine derartige Verbilligung der Brennstoffe und also der Produktionskosten herbeiführen, daß eine erhebliche Stärkung weiter Kreise der Wirtschaft und damit eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit dem Ausland gegenüber eintreten wird; vielleicht werden auch alle Preiskonventionen ein gewisses Absinken der Verbraucherpreise im Inland nicht hindern können. Hier wird die DRG. also, da auf beiden Seiten öffentliche Interessen vorhanden sind, die des Ausgleichs bedürfen, davon absehen dürfen, den vollen Frachtgewinnausfall als Entschädigung zu fordern.

II. Die privatrechtlichen Gründe:

Dadurch, daß die Gasleitung den Bahnkörper kreuzt, greift sie auch in das von der DRG. verwaltete Reichseigentum ein. Ein solcher Eingriff wird privatrechtlich gerechtfertigt durch die freiwillige Einräumung eines obligatorischen oder auch dinglichen Rechts auf Kreuzung oder bei Verweigerung dieses Rechts durch ein mittels Enteignung erlangtes Recht, (falls man eine Enteignung gegen die Reichsbahn für möglich hält).

Betrachten wir die freiwillige Einräumung eines solchen Rechts, so ist es dem Eigentümer wohl möglich, für die Überlassung eines solchen Rechts beliebige finanzielle Bedingungen zu stellen. Beliebige Forderungen können, falls sie auf Grund eines Monopols übermäßig hoch gestellt werden, unter Umständen wucherisch sein (§ 138 BGB.). Derartig zustande gekommene Verträge wären nichtig. Ein Verstoß gegen § 138 BGB. kann aber dann nicht vorliegen, wenn wir der Reichsbahn, wie vorher ausgeführt, nicht nur das Recht geben, sondern sogar die Pflicht auferlegen, eine Schädigung des Reichsbahnhaushalts dadurch zu verhüten, daß für jede Mitwirkung bei Gestattungen angemessener Ersatz des der Reichsbahn entstehenden Ausfalls gefordert wird.

Die Forderung auf Ersatz des angemessenen Schadens rechtfertigt sich auch noch aus folgender Erwägung heraus: Sollte die Industrie versuchen, ein Enteignungsverfahren zu betreiben und sollte ihr dieser Versuch gelingen, so würde sie eine Entschädigung nach dem Enteignungsgesetz leisten müssen. Das Enteignungsgesetz läßt aber eine Enteignung nur gegen vollständige Entschädigung zu. Ob diese Entschädigung auch den Frachtausfall umfaßt, soll im folgenden geprüft werden:

Zunächst ist zu bemerken, daß die Bestimmungen des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vornehmlich die Entschädigung des Grundstückseigentümers regeln. Die Reichsbahn ist aber nicht Grundeigentümer, sondern nur Betriebsführer. Jedoch ist dies Betriebsrecht weitgehend und umfassend ausgestattet. So kann die Betriebsführerin Grundstücke frei veräußern (abgesehen von einer hohen Wertgrenze). Sie erhält den Erlös aus Grundstücksverkäufen, muß andererseits auch den Kaufpreis für Neuerwerbungen selbst bezahlen. Sie hat daher, was den Umfang der Rechtsmacht angeht, etwa die Stellung eines Eigentümers; sie ist sogar freier gestellt als im allgemeinen ein fiduziarischer Eigentümer. Daher wird man ihr auch im Enteignungsverfahren die Stellung eines Eigentümers und nicht nur eines sonstigen Berechtigten geben müssen.

In Frage kommen für die Entschädigung des Eigentümers die §§ 12 und 8 des Enteignungsgesetzes. § 12 bestimmt, daß für die Beschränkungen (§§ 2, 4) — dazu gehört auch die Grunddienstbarkeit, die Durchführung von Leitungsrohren durch ein Grundstück dulden zu müssen — die Entschädigung nach denselben Grundsätzen zu bestimmen sei wie für die Entziehung des Grundeigentums. Und § 8, der zunächst erklärt, daß die Entschädigung in dem vollen Wert des Grundstücks bestehe, bestimmt weiter, daß bei Teilenteignungen die Entschädigung auch den Minderwert umfasse, der für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entstehe.

*) Über die Schwierigkeiten vgl. Abraham in der IZ. 1928, Sp. 293.

Die Frage ist, ob im vorliegenden Falle überhaupt das Restgrundstück, d. h. der gesamte Bahngrundbesitz, entwertet wird, da es sich doch nur um eine Benachteiligung des auf dem Grund und Boden betriebenen Gewerbes (des Transportgeschäfts) handelt.

Das Reichsgericht unterscheidet oft zwischen dem Ertrag eines auf dem Grundstück betriebenen Gewerbes und dem Ertrage des Grundstücks selber (JW. 04, 223). oder zwischem einem Betriebe, der sich als eine Art der Benutzung des Grundstücks darstellt und einem nur äußerlich mit dem Grundstück zusammenhängenden Gewerbebetriebe (RG. 8, 218). Der Unterschied, so sagt Koffka, Kommentar zum Enteignungsgesetz, Seite 160, ist zwar theoretisch richtig, praktisch aber gleichgültig, da auch in den Fällen, wo der Gewerbebetrieb nur äußerlich mit dem Grundstück zusammenhängt, das Grundstück zum Gewerbebetriebe benutzt wird. So sagt denn jetzt auch das Urteil EEE. 28, 312:

„Dem Enteigneten ist der individuelle oder subjektive Wert, d. h. derjenige Wert, den das enteignete Grundstück für ihn als Besitzer hat, zu erstatten (z. B. JW. 1901 S. 412 Nr. 42). Der aus der bisherigen Benutzungsart des enteigneten Grundstücks höhere subjektive Wert, ist, wenn ein Ersatzgrundstück vorhanden ist, dem objektiven Werte eines solchen Grundstücks entsprechend festzusetzen. Der individuelle Wert darf dann nur bis zu demjenigen Höchstbetrage berücksichtigt werden, welcher durch die Kosten eines Ersatzgrundstücks dargestellt wird (§ 10 EntG.). Ist aber ein Ersatzgrundstück nicht vorhanden, so muß der subjektive Wert nach anderen Grundsätzen bemessen werden. Hatte das Grundstück für den Eigentümer infolge des von ihm auf demselben betriebenen Gewerbes einen individuellen Wert, so müssen ihm unter Ausscheidung der Faktoren, welche neben dem Grundstücke für den Gewerbebetrieb in Betracht kommen, die Vorteile voll vergütet werden, die ihm das abzutretende Grundstück gerade in Hinsicht auf diesen Gewerbebetrieb bietet (zu vgl. RGZ. Bd. 32 S. 298). In der Rechtsprechung des Reichsgerichts (zu vgl. RGZ. Bd. 8 S. 214; JW. 1904 S. 223 Nr. 47) ist allerdings unterschieden zwischen dem Ertrage des Grundstücks selbst und dem Ertrage eines auf demselben betriebenen Gewerbes. Wenn aber die Verzinkerei gerade unter Benutzung des seiner Lage nach hierzu besonders geeigneten Grundstücks betrieben ist, hat diese Unterscheidung keine praktische Bedeutung (zu vgl. Koffka EntG. S. 121 Nr. 23)."

Dasselbe gilt noch verstärkterem Maß für den gesamten Reichsbahngrundbesitz, der mit dem auf ihm liegenden Gewerbebetrieb eine untrennbare Einheit bildet. Die Wertminderung durch Benachteiligung des Gewerbes, die jedes mit einem Gewerbebetriebe besetzte Grundstück erleidet, trifft also auch den Reichsbahngrundbesitz. Diese Wertminderung drückt sich in einer Senkung des Verkaufs- und Ertragswertes aus. Es mag schwer sein, sich einen Verkaufswert des gesamten Reichsbahngrundbesitzes vorzustellen. Sogar der Ertragswert wird bei der Art des Reichsbahnunternehmens nur schwer zu ermitteln sein. Er ist aber feststellbar. Und auf die Höhe dieses Verkaufs- und Ertragswertes ist die Entziehung des größten Teiles der Kohlenfrachten von erheblichem Einfluß.

Bevor wir uns der Berechnung dieser Wertminderung zuwenden, haben wir noch der Bestimmung des Gesetzes unser Augenmerk zuzuwenden, die besagt, daß der Minderwert des Grundstücks durch die Abtretung entstehen muß.

Der Minderwert entsteht hier nicht durch die Abtretung (in unserem Falle: Beschränkung) selbst, sondern durch den späteren Betrieb des Unternehmens, zu dessen Gunsten enteignet wird. Die Frage ist also, ob zu den Nachteilen durch die Abtretung (Beschränkung) nu die gehören, die unmittelbar und ausschließlich au der Abtretung (Beschränkung) entstehen, oder auch di welche mittelbar erst durch den demnächst zu bewi kenden Betrieb des Unternehmens erwachsen.

Es könnte sich fragen, ob diese Folgewirkungen be der Entschädigungsfeststellung nicht deswegen unberück sichtigt bleiben müssen, weil sie nicht bei der Enteignung sondern erst später auftreten. Dem ist aber entgegen zuhalten, daß Folgewirkungen, die sich von vornherei übersehen lassen, bereits zur Zeit der Enteignung von Ein fluß auf die Bemessung des Wertes des Restgrundstück sind. Sie dürfen daher nicht aus diesem Grunde unberück sichtigt bleiben (s. Eger I S. 249, Koffka S. 128).

Diese Verpflichtung zum Ersatz der mittelbaren Folge des Betriebes begründet das Reichsgericht in RG. 7, 26 wie folgt:

„Der Eigentümer eines Grundstücks hat die frei Verfügung über dasselbe; er kann der Regel nac weder gezwungen werden es zu verkaufen, noch ga es an eine bestimmte Person zu einem bestimmte Zwecke, zu verkaufen. Insbesondere ist er bei einer Teilverkaufe in der Lage, soweit eben sein Grundstück reicht, sich einen lästigen Nachbar fernzuhalten, od doch sich das Interesse an einem solchen unbequeme Nachbar in dem Kaufpreise des Trennstücks mitvergüte zu lassen. Er wird z. B. einen Teil seines Gartens zu Erbauung einer Rauch erzeugenden Fabrik entwed überhaupt nicht oder doch zu einem teureren Preise ve kaufen als etwa zu einer ferneren Benutzung als Garte Diese Freiheit der Verfügung wird dem Eigentüm durch das Enteignungsgesetz genommen, welches ih zwingt, sein Grundstück oder einen Teil seines Grun stücks „für ein Unternehmen" abzutreten (§ 1 des G setzes vom 11. Juni 1874). Für diese Abtretung so er durch den vollen Wert einschließlich des Minde wertes, welcher für den übrigen Grundbesitz durch di Abtretung entsteht, entschädigt werden (§ 8. a. a. O. Soll diese Entschädigung eine „volle" sein, so muß s auch das Interesse des Eigentümers dabei, daß er g zwungen wird, einen Teil seines Grundstückes gerad für dieses Unternehmen abzutreten, umfassen; das i eben der Minderwert, welcher für den übrigen Grun besitz durch diese Abtretung entsteht."

Wegen der übrigen Rechtsprechung verweise ich a Eger I S. 250—252 und Koffka Seite 129—132.

Die Tatbestände, die die Rechtsprechung als zum Ersa verpflichtende nachteilige Folgen angesehen hat (Koffka S. 131 Nr. 69), betrafen im allgemeinen Fälle, denen der Nutzungswert eines Grundstücks (oder auch n sein Wert als Erholungsaufenthalt, Gruchot 26, 1140) dur Umlegung von Wegen, die Entziehung von Wasserverbi dungen oder durch Immissionen herabgemindert word war. Daß je ein Fall in der Rechtsprechung (oder Lit ratur) behandelt worden ist, in dem die Wertminderu des Grundstücks mit der Konkurrenz des neuen Unte nehmens begründet worden wäre, habe ich nicht find können. Das mag daran liegen, daß das Unternehmen, d im öffentlichen Interesse das Entscheidungsrecht verlieh enthält, im allgemeinen kein Gewerbe betreibt, in dem einem Privatmann Konkurrenz macht. Denkbar wäre alle dings der Fall, daß eine Eisenbahn, die in der Nähe ein Gastwirtschaft einen neuen Bahnhof mit einer Bahnho wirtschaft einrichtet, auch wegen der Benachteiligung dies Gastwirtschaftsbetriebes in einem wegen sonstiger Gelände entziehung schwebenden Enteigungsverfahren in Anspru genommen werden könnte. Aber auch ein solcher Fall ist nic zur Entscheidung gekommen. Am nächsten kommt unser Fall von diesen Fällen der seinerzeit entschiedene Stre in dem einem Gastwirt Entschädigung dafür zugebill

rde, daß die Fuhrleute deshalb seine Gastwirtschaft den, weil die vor dem Gasthof abgestellten Gespanne ch den Lärm der Bahn unruhig wurden und zum Durchen neigten. Auch hier bot der Gasthof als solcher in nen Einrichtungen weiterhin die Möglichkeit, die bisigen Geschäfte zu machen, aber die Kunden kamen eben ht mehr. In unserem Fall werden die Bahnanlagen auch h Fertigstellung der Gasfernversorgung die Möglichkeit en, die Kohlentransporte in demselben Umfang wie ier zu befördern; nur werden die Transporte nicht mehr geliefert.

Es handelt sich bei den entschiedenen Fällen stets um rungen, die durch unmittelbare Auswirkungen des en Betriebes an Ort und Stelle entstehen, mögen sich auch endgültig erst als Einnahmeausfälle (z. B. tausfälle, EEE. 10, 165/6) oder vermehrte Ausgaben B. Wirtschaftserschwernis durch Wegeverlängerung) er Kasse bemerkbar machen. Bei der Gasfernversorgung egen treten keine unmittelbaren nachteiligen Folgen Orte der Kreuzung auf. Erst in den Güterkassen der tionen, die weniger Kohlen zum Versand erhalten, hen sich die Folgen bemerkbar. Ist dieser Unterschied eblich?

Nach der vorher angegebenen einheitlichen Auffassung Literatur und Praxis soll der Enteignete für alle Nache entschädigt werden, die er infolge der Enteignung tten hat, aber ohne die Enteignung mit Hilfe seines entums von sich hätte fern halten können. Daß man Hilfe der Ausübung des Eigentums nicht nur die durch nissionen oder sonstige örtliche Benachteiligung lästigen hbarn von seinem Eigentum fernhalten, sondern auch kurrenzunternehmen verhindern und beseitigen kann, ist täglichen Leben zu sehen. Es werden Konkurrenzunternmen oder Plätze, die zur Einrichtung solcher Unternmen geeignet sind, aufgekauft und die schon bestehenden kurrenzwerke stillgelegt. Daß viel Kapital dazu get und daher die Fälle (wenigstens in Deutschland) beränkt sind, hat mit der rechtlichen Möglichkeit, das entum zu diesem Zwecke auszunutzen, nichts zu tun.

Jede Ausnutzung des Eigentums hat allerdings im men der Gesetze zu erfolgen. Es ist daher noch zu fen, ob die Ausnutzung des Eigentums zur Niederung und Vernichtung von Konkurrenz insbesondere der ch Zubilligung des Enteignungsrechts, also für das entliche Wohl als vorteilhaft angesehenen Gasfernvergung gegen gesetzliche Bestimmungen verstößt.

Hier bestimmt Artikel 153 Abs. 3 der Reichsverfassung: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich nst sein für das Gemeine Beste."

Diese Bestimmung hat aber nicht die Bedeutung einer chtspflicht, sie ist nur als Programm anzusehen (s. Anütz, Reichsverfassung, Ausgabe 1927 Art. 153 Anm. 11), daß hieraus ein Verbot, etwa das Eigentumsrecht voll zunutzen, nicht hergeleitet werden kann. Auch mit dem lweis auf § 138 BGB. kann unsere Stellung nicht angriffen werden. Denn § 138 gilt wohl für Verträge, aber nt für das Eigentum, so daß die DRG. auch aus diesem nde nicht gezwungen werden kann, ihr die gaserzeuden Zechen umklammerndes Eisenbahnnetz zu öffnen. könnte sich ferner fragen, ob nicht das Schikaneverbot § 226 BGB. hier Platz greifen könnte, da dieses Ver für jede Rechtsausübung, also nicht nur für Verträge, dern auch für die Nutzung des Eigentums gilt. Dem ist r entgegenzuhalten, daß wir ja die Gestattung nicht verweigern, um der Gasfernversorgung zu schaden, sondern um den Reichsbahnhaushalt vor Schaden zu bewahren.

Diese weitreichende Macht der Ausnutzung des Eigentums, die heute, wo so vieles auf das öffentliche Interesse abgestellt wird, in Erstaunen setzen könnte, ist ein Produkt der geschichtlichen Entwicklung unseres Rechts. Das römische Recht, aus dem die starke Stellung des Privateigentums sich herleitet, hat — wie von Ihering in seinem „Geist des Römischen Rechts" gezeigt hat — sehr viel für die Stärkung der Stellung des Eigentümers, Besitzers und Gläubigers getan. So ist es auch zu erklären, daß ein Privatmann selbst einem Unternehmen, dessen Durchführung im öffentlichen Interesse liegt, sein Grundeigentum nur gegen volle Entschädigung abzutreten braucht.

Eine Grenze für die Verpflichtung, die nachteiligen Folgen zu ersetzen, ist nur durch die Forderung des Kausalzusammenhanges zwischen Enteignung und Schaden gezogen worden. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Die Verpflichtung, Ersatz für die nachteiligen Folgen leisten zu müssen, hat das Reichsgericht früher einmal nur soweit reichen lassen wollen, als der ursächliche Zusammenhang der Nachteile mit der Enteignung reichte; d. h. Nachteile, die den Enteigneten auch getroffen hätten, wenn die Anlage angelegt worden wäre, ohne ihn zu enteignen, sollten nicht geltend gemacht werden können. Diese früher vertretene Auffassung hat das Reichsgericht aber allmählich immer mehr aufgegeben (Eger I S. 259/264, Koffka S. 129 Nr. 67). Es hat später die Heranziehung der Fiktion, daß die neue Anlage ohne Enteignung hergestellt worden wäre, fallen lassen und erklärt, dem Umstande, daß die Ausführung des Unternehmens sich auch ohne Berührung des enteigneten Grundstücks hätte ermöglichen lassen, könne nicht die Bedeutung beigelegt werden, den durch das wirklich ausgeführte Unternehmen an sich begründeten Ersatzanspruch auszuschließen (s. Eger I S. 263 oben).

Es ist in diesem Falle aber auch gar nicht möglich, die Gasfernleitung so zu legen, daß eine Inanspruchnahme von Reichsbahngrundbesitz nicht erforderlich würde. Theoretisch hätte die Gasfernversorgung allerdings die Möglichkeit, ihre Leitungen so tief unter der Erde durchzuführen, daß wir keinen Einspruch gegen eine Unterkreuzung unserer Schienenwege erheben könnten (§ 905 Satz 2 BGB.), also auch keine Enteignung zu erfolgen brauchte. Praktisch kommt diese Lösung, die uns den Schaden auch ohne Enteignung bringen würde, nicht in Frage. Auch die technisch leichteste Unterführung in dieser Art, nämlich im Zuge bereits bestehender unterirdischer Verbindungswege der Zechen, dürfte wegen der großen Gefahr, die beim Undichtwerden der Rohre entstehen würde, praktisch nicht durchführbar sein. Sie kann daher nach dem vorher Gesagten unberücksichtigt bleiben. Es bleibt also in praxi für die Gasgesellschaft nur die Möglichkeit, unser Eigentum in Anspruch zu nehmen und uns also, da wir bei Mißachtung unserer Wünsche die Durchkreuzung als Eigentümer nicht gestatten würden, zu enteignen.

Nehmen wir nach dem vorher Gesagten an, daß die Enteignung kausal für den Frachtausfall ist und daß der Frachtausfall eine Schädigung des Reichsbahnunternehmens und damit eine Herabminderung des Ertragswerts des gesamten Reichsbahngrundbesitzes herbeiführt, so können wir uns jetzt der Frage zuwenden, inwieweit durch diesen Einnahmeausfall der Wert dieses Grundbesitzes herabgedrückt wird. Zu beachten ist hier, daß diese Einnahmeausfälle nicht nur die Minderung des Wertes des ge-

samten Reichsbahngrundbesitzes zur Folge haben. Denn der Ertrag aus dem Gewerbe beruht nicht nur auf dem Grundbesitz, sondern auch auf dem in das Gewerbe investierten Betriebskapital (s. Koffka, S. 159). Alles, was von dem bisherigen Ertrag auf Rechnung des Betriebskapitals zu setzen ist, muß abgezogen werden. Ein Schaden, der durch Brachliegen von Teilen des Betriebskapitals (z. B. des Kohlenwagenparks) vielleicht zunächst eintreten könnte, ist nicht zu ersetzen, denn es handelt sich ja hier nicht um Schadenersatz nach den allgemeinen bürgerlichrechtlichen Bestimmungen, sondern um Wertersatz für die Grundstückswertminderung (RG. 112, 191/2). Ob diese Wertminderung des Grundbesitzes dem Frachtausf. abzüglich der Betriebsunkosten, also dem reinen Gewi ausfall entspricht und wie lange Zeit die Wertminderu anhalten wird (gewisse allmähliche Umstellung des Reic bahnbetriebes und Gewinnung anderen Verkehrs) müßte Hand besonderer Unterlagen über die ausfallenden Beför rungsmengen, die sich jetzt noch nicht werden beschaf lassen, berechnet werden. Es wird also hier ein gewi Abschlag eintreten müssen.

Grundsätzlich bleibt aber festzuhalten, daß der Frac ausfall den Ausgangspunkt für die Entschädigungsbere nung bilden kann und muß.

Schnellgüterverkehr und Transportgefäß.

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler** in München.

Die Frage der Verwendung von besonderen Gefäßen zur Aufnahme von Gütern während des Eisenbahntransportes, sowie zur unmittelbaren Verbringung von Gütern vom Absender zum Empfänger, hat im Laufe des letzten Jahres auch in Deutschland eine lebhaftere Erörterung gefunden. Zunächst hat Dr. Ing. Bäseler in seiner bekannten Abhandlung über Schnellgüterverkehr diesen Gegenstand einer Besprechung unterzogen[1]). Er geht dabei von dem Gedanken aus, daß die Zugbildung als solche und insbesondere die Zugumbildung auf den Rangierbahnhöfen in Hinsicht auf Zeit und Arbeitsaufwand noch sehr wenig befriedige und daß Besserung auf diesem Gebiete nur erreicht werden könne, wenn die Zugbildung und Zugumbildung wesentlich vereinfacht würde. Als weiteren Mangel bezeichnet er den Umstand, daß das Warengefäß nicht vom Versand- zum Empfangsplatz das gleiche ist und so kommt er zu dem Vorschlag, die Bedienung von Haus zu Haus durch besonders gestaltete Lastkraftwagen zu betätigen, die das Gut bei den Versendern abholen, nach Beladung auf Plattformwagen gestellt, in geschlossenen Zügen der Zielstation zugeführt werden und die dann auf der Bestimmungsstation das Gut den Empfängern unmittelbar zuführen[2]).

Zur technischen Seite der von Dr. Bäseler angeschnittenen Frage hat Professor Dr. Wentzel in Nr. 26/1925 d. Ztg. sich dahin geäußert, daß man nicht den ganzen Lastkraftwagen als Hülle mitgehen lassen, sondern einen abhebbaren Kasten als Transportgefäß verwenden solle. In Nr. 47/1927 der Vz. hat Dr. Derikartz zur Sache Stellung genommen. Er erblickt in der Mitnahme der ganzen Einrichtung für die Landbeförderung, die ermöglicht, daß das Beförderungsgefäß auf der ganzen Beförderungsstrecke das gleiche bleibt, einen unbestrittenen Vorteil, bemerkt aber gleichzeitig, daß in diesem Vorteil auch der größte Nachteil dieses Vorschlages enthalten sei und zwar nicht zuletzt, weil er einen außerordentlich hohen Kapitalaufwand für die Beschaffung der in ihrer Form ganz neuartigen Kraftwagen, als auch der ortsfesten Einrichtungen, wie Rampen in geeigneter Verbindung mit der Strecke erfordere. Dr. Derikartz will deshalb wie Dr. Wentzel, die Vorteile des Bäseler'schen Gedankens auf einfacherem Wege erreichen, indem man nicht den ganzen Kraftwagen mitnimmt, sondern sich auf den auswechselbaren und beweglich gemachten Lastbehälter beschränkt. Zum Auf- und Abheben der Behälter hält Dr. Wentzel Krahnen in den Ladehöfen für geeignet, während Dr. Derikartz das Auf- und Abrollen der Behälter un Zuhilfenahme des vorhandenen und immer arbeitsfähig Motors des Kraftwagens bewerkstelligen will. Im übrig wird an dem von Dr. Bäseler vorgeschlagenen Schnellgü zug festgehalten. Während es sich nun bei diesen V schlägen zunächst um die Bedienung des Stückgutv kehrs handelt, will Reichsbahnrat Dr. Zinser in Münster i. den gesamten Güterverkehr auf die Gefäßbeförderung u stellen und Beförderungseinrichtungen entsprechend um stalten[3]). Ganz abgesehen von der Bedürfnisfrage und d praktischen Durchführbarkeit eines solch weit ausgreifend Vorschlages, darf als sicher angenommen werden, daß i der gegebenen wenig günstigen Finanzlage der Deutsch Reichsbahn-Gesellschaft Vorschläge für Einrichtungen, mit sehr hohen Kosten verbunden sind, wenig Aussicht a Berücksichtigung haben werden. Es dürfte dies um so w niger der Fall sein, wenn es sich um Einrichtungen hand deren Notwendigkeit nicht feststeht und für die außerd auch die Rentabilität fraglich erscheint. Es möchte desh richtiger sein, wenn man die Lösung des Transportgefä Problems anders anfaßt und zwar so, daß man von al größeren kostspieligen Einrichtungen Abstand nimmt u durch Einzelversuche sowohl die auf diesem Gebiete v handene Bedürfnisfrage näher kennen zu lernen sucht. s auch Wege zu finden, die eine Befriedigung der Anfor rungen in einfachster Weise ermöglichen. Das Problem der V wendung von Transportgefäßen hat zwei Seiten: einmal kom in Betracht die Zuführung von Gütern von Haus zu Ha in einem und demselben Transportgefäß u dann die Zusammenfassung von Gütern, d der Eisenbahn einzeln übergeben werde die aber zur Vermeidung von Einzelbehan lung von ihr selbst in geeigneten Transpo gefäßen von der Versandstation unmitt bar der Empfangsstation zugeführt werd können. Für die Beförderung von Haus zu Haus, die nächst wohl nur auf gewisse Arten von Stückgutsendun (namentlich Partiegüter) beschränkt bleiben wird, ist i Schaffung eines geeigneten Transportgefäßes erste Vor setzung. Dieses Gefäß muß den eingeladenen Gütern vo Schutz gewähren; es muß auf eigenen Rollen laufen u ohne besondere maschinellen Einrichtungen sehr leicht überallhin verschoben werden können, namentlich auch die Packräume der Versand- und Empfangsfirmen. Die Ausmaße der zunächst von der Eisenbahn zu beschaffen

[1]) Vz. Nr. 18/1925 und Nr. 35/1926.

[2]) Transportdienstliche Erörterungen zu dieser Frage siehe Vz. Nr. 11 und 24/1925, Nr. 18 und 37/1927.

[3]) Verkehrstechnische Woche Nr. 17/1927.

efäße sollen die Verladung derselben in gedeckte Güter-agen zulassen. Wenn bei den Versand- und Empfangs-rmen die Straßenfuhrwerke nicht an eine Halle oder ampe in der Wagenhöhe anfahren können, das Transport-efäß also auf- oder abgeladen werden muß, dann kann ierzu eine Vorrichtung dienen, wie sie jetzt vielfach zum uf- und Abladen von schweren Weinfässern benutzt wird. s ist dies eine einfache Schrotleiter mit beweglichem chlitten. Diese nimmt das Faß — in unserem Falle das ransportgefäß — auf und wird dann mit einem einfachen urbel-Kettenzug mit leichter Mühe auf das Fuhrwerk ge-racht oder von diesem herabgelassen. Weitere technische ragen für Ausgestaltung der Transportgefäße, deren Be-stigung auf den Landfuhrwerken und im Eisenbahnwagen sw. können ausscheiden, da es sich hier nur um eine rein erkehrsdienstliche Erörterung handelt. Das Interesse der ür den Gefäßtransport in Frage kommenden Firmen kann urch eine rührige Werbung geweckt werden. In dem an-eren Falle der Gefäßbeförderung gilt es zu erreichen, daß mfangreichere Einzelsendungen bei der Versand-tation in Transportgefäße zusammengefaßt und der Be-timmungsstation ohne Unterwegsbehandlung zugeführt erden. Wenn heute beispielsweise bei der Station A nach er Station B 100 kleine Margarinekistchen oder 50 Stück fenrohre, 50 Kartons oder 50 Pakete Tabak oder andere artiegüter, namentlich auch Kochgeschirr und Kleineisen-eug aufgeliefert werden, so müssen die Stücke bei der Ver-adung, bei einer etwa notwendigen Umladung und bei der ntladung alle einzeln behandelt werden. Es ist ohne eiteres ersichtlich, welchen Vorteil es für Arbeitsersparnis nd für die schonliche Behandlung des Gutes bedeuten ürde, wenn diese Sendungen in geeigneten Transportge-äßen befördert werden könnten. Andererseits muß aber uch wieder in Betracht gezogen werden, daß die Beschaffung nd Unterhaltung solcher, verschiedenen Anforderungen an-epaßter Transportgefäße Kosten verursacht und daß ihre usnützung in beiden Verkehrseinrichtungen häufiger nicht öglich sein wird, so daß auch Leerläufe entstehen. Die rage nach dem Verkehrsbedürfnis und seiner geeigneten efriedigung kann wohl nur durch Versuche gelöst werden, ie solche bereits von der Hauptverwaltung der Deutschen eichsbahn-Gesellschaft in die Wege geleitet sind. Dazu ählt auch die von der Reichbahndirektion München wischen der Großmarkthalle in München Süd und der Eil-utabfertigung in München Hbf. eingerichtete Eilgutbeför-erung in Transportgefäßen, die mit Lastkraftwagen be-ördert werden[4]). Diese Einrichtung hat sich sehr gut be-ährt und hat inzwischen dadurch eine Ausdehnung er-ahren, daß auch Gestelle für weiter entfernte Stationen eladen und diesen ohne Umladung zugeführt werden. Auch ie Reichpostverwaltung hat in München einen solchen Ge-äßtransport eingerichtet. Die beim Hauptpostamt an-allenden Pakete werden in Kasten verladen, die in be-onders eingerichteten Straßenbahnwagen der Versandstelle uf dem Hauptbahnhof zugeführt werden. Ob solche Behälter uch schon in Postgepäckwagen Verwendung finden, ist mir icht bekannt; in München ist dies noch nicht der Fall. Da-egen hat nach einer Mitteilung in der Verkehrstechnischen Woche (1921, S. 264) die London-Nordwestbahn in England inen täglichen Dienst von Kastenbehälterwagen für die Beförderung von Gepäckstücken und Stückgütern kleineren Umfangs zwischen London und Belfast (Irland) eingerichtet.

[4]) Siehe Nr. 22, S. 593, 1927 d. Ztg.

Durch diese Behälter, die sich die Eisenbahn-Gesellschaft selbst gebaut hat, soll eine möglichst rasche Umladung der Güter zwischen Bahn und Schiff und Schiff und Hafen in Belfast erzielt werden. Je vier stehen auf einem offenen Güterwagen. Jeder kann etwa 2 t Gut fassen. Ihre Hauptabmessungen sind etwa: 2,10 m lang, 1,4 m breit und 2,15 m hoch, einschließlich der Räder.

In Amerika hat inzwischen die schon seit mehreren Jahren im Versuchsstadium stehende Benutzung von Transportgefäßen in der letzten Zeit anscheinend eine ausgedehntere Verwendung erfahren. Über eine in der Railway Age vom Oktober 1927 beschriebene Einrichtung soll hier Mitteilung gemacht werden.

Für Stückgutbeförderung von Haus zu Haus werden von der Boston und Maine-Bahn auf der Strecke zwischen Boston, Worcester und Springfield seit etwa einem Jahre Freightainer (Stückgutkasten) verwendet und zwar beträgt die Verfrachtung von Stückgut in solchen Kasten auf dieser Linie im Durchschnitt täglich 125 t. Die hier zur Verwendung kommenden Stückgutkasten wurden zum erstenmale von der Perin-Walsh Company in Boston, Mass. gebaut.

Bei Herstellung des Stückgutkastens galt es, einen Kasteninhalt von einem mechanischen Aufbau zu schaffen, der rasch und leicht auf Laderampen oder Güterböden auf einem möglichst kleinen Raum und ebenso leicht zwischen Kraftwagen und Eisenbahn verschoben und mit der geringsten Anstrengung verfahren werden kann.

Die Ausmaße des Stückgutkastens sind: Länge 8 ft (2,44 m), äußere Breite 7 ft (2,13 m), innere Höhe 6 ft (1,23 m). Diese Größe gestattet den Transport einer mittleren Belastung von 3,5 t; doch sind solche Kasten häufig mit 5 oder 6 t beladen, wenn die Ware, wie z. B. Büchsenware oder Gußstücke, schwer ist.

Der Körper des Stückgutkastens ist aus Holz und Eisen hergestellt. Doppelte Schiebetüren sind an beiden gegenüberliegenden Seiten vorgesehen, so daß, wenn zwei Stückgutkasten einer hinter dem anderen sich auf dem Kraftwagen befinden der hintere und, wenn die benachbarten Türen beider Kasten geöffnet werden, auch der vordere Kasten durch den hinteren hindurch ausgeladen werden kann. Die Türen sind auf Kugeln gelagerte Hängeschiebetüren; sind sie zugezogen, so können sie durch ein besonderes flaches Schloß so verschoben werden, daß sie förmlich zusammengepreßt sind; ineinandergreifende Winkeleisen machen sie wetterdicht. Die Schlösser können von innen oder von außen bedient werden.

Das Laufwerk des Stückgutkastens besteht aus vier mit Sperrung versehenen drehbaren Rollen besonderer Bauart, die auf einem Rahmen befestigt sind. Dieser Rahmen ist mit Verschlüssen zum sicheren Befestigen des Stückgutkastens auf Plattformwagen oder auf Lastwagen versehen. Der Stückgutkasten ist starr mit diesem Rahmen verbunden. Die Rollen können entweder verschlossen oder frei bewegt werden oder auch frei schwingen. Das ist notwendig, um dem Stückgutkasten eine sichere Führung zu geben und ihn in eine bestimmte Lage bringen zu können, denn auf einer Laderampe oder einem Ladepodium müssen die beiden Rollen, die entgegengesetzt der Kante angebracht sind, von der aus gezogen oder geschoben wird, gegen Verdrehen gesichert und parallel zu den Seiten des Stückgutkastens festgelegt werden; dagegen müssen sich die beiden Rollen, die an der Kante liegen, von der aus geschoben oder gezogen wird, frei bewegen können. Denn wenn sich alle vier Rollen frei drehen könnten, so würden die Stück-

gutkasten die Neigung besitzen, über die Rampe wegzurollen, wenn sie nicht gesichert sind. Schon beim Entwurf war man sich klar darüber, daß die besten Ergebnisse nicht mit dauernd festen Rollen an dem einen und normalen schwingenden Rollen an dem anderen Ende erreicht werden, weil man in engen Güterhallen oder überfüllten Lagerböden den Stückgutkasten zu verschiedenen Zeiten und von verschiedenen Orten aus oft verfahren muß. Hierzu kommt noch, daß alle Rollen ohne Ausnahme gegen Verdrehen gesichert sein müsen, wenn sich der Stückgutkasten auf einem Kraftwagen, oder einem Plattformwagen befindet, um seine freie Bewegung während des Transportes zu verhindern.

Dieses Ergebnis wird noch besonders vervollständigt, durch patentierte verschließbare Schwingrollen, die nicht nur in der gewünschten Stellung selbsttätig verschlossen werden können, sondern es auch mit Hilfe von Fischer-Rollenlagern und Doppelwanddifferentialrollen ermöglichen, die Stückgutkasten sehr leicht auf den Rampen und Böden selbst mit 5 t Last umherzurollen. Jeder Stückgutkasten ist mit einem besonderen Verschlusse ausgestattet, um ihn auf dem Kraftwagen und dem Plattformwagen sicher festzuhalten; bei Plattformwagen kann der Kasten von jeder Seite aus auf den Wagen gerollt und selbsttätig am Hinabrollen auf der anderen Seite gehindert werden; hierbei müssen die Stückgutkasten stets parallel zur Längsseite des Wagens stehen, so daß sie von jeder Seite aus ent- und beladen werden können.

Im Stückgutversandwerke werden verschiedene Bauarten und Größen von Kraftwagen verwendet, die alle die normale Größe der Stückgutkasten aufnehmen können. Dies wird dadurch ermöglicht, daß man jeden Kraftwagen mit einem normalen Koloß-Übernehmer und einem Einrichtblock ausstattet. Dieser Übernehmer ist mit Rillenschienen normaler Spurweite, die für die Rollen der Stückgutkasten passen, und mit Verschlüssen versehen, die mit den Verschlüssen der Stückgutkasten übereinstimmen; sie können auf jedem Kraftwagen unabhängig von der Breite des Wagens aufmontiert werden.

Die Einrichtblöcke bestehen aus einem Paar Keilen, die auf der Plattform und einem Paar Keilen, die an der Rückseite des Kraftwagens angebracht sind. Wenn ein Wagen gegen diese Keile zurückbewegt wird, so hebt oder senkt sich das Kraftwagengestell selbsttätig, bis das Geleise des Übernehmers genau in der gleichen Höhe mit der Laderampe sich befindet, gleichgültig, ob der Wagen leer oder beladen ist. Auf der Rampe selbst wird kein Geleise verwendet, sondern überhängende Winkelführungen bringen den Stückgutkasten auf Keilbalken in die richtige Lage zum Aufrollen auf den Kraftwagen. Auf Laderampen, wo keine besonderen Keile eingerichtet sind, werden Hemmschuhe in den Pfannen an den Enden der Übernehmergleise hineingeschoben, die selbsttätig für irgendeine Veränderung in der Plattformhöhe des Kraftwagens sorgen.

Der Aufbau des Stückgutkastendienstes ist einfach. Die leeren eisernen Kasten, die bis zu 5 t Ladung aufnehmen können, werden auf einem Plattformkraftwagen nach der Haustüre des Verfrachters gebracht; hier werden sie beladen, wie ein anderer Kraftwagen, oder sie werden von dem Plattformkraftwagen herabgerollt und auf ihren eigenen Laufrollen nach irgendeinem Teile des Verfrachterhauses geschoben, um hier beladen, verschlos[sen] und verbleit zu werden. Nachdem sie wieder auf ei[nen] Kraftwagen gesetzt sind, werden sie beladen nach [der] Güterstation gebracht, wo sie von dem Kraftwagen auf [die] Verladerampe und von dieser auf einen Plattformwag[en], der nach dem Bestimmungsort abgeht, gerollt werden. [In] der Bestimmungsstation wird der beladene Stückgutkas[ten] von dem Plattformwagen herabgerollt und durch einen Pl[att]formkraftwagen unmittelbar nach der Haustüre des Em[p]fängers gebracht, wo er entladen werden kann, ohne v[on] dem Kraftwagen genommen zu werden, oder nach irge[nd] einem Teile des Hauses des Empfängers zur Entladung v[er]rollt wird.

Der Stückgutkastendienst war ursprünglich dazu [be]stimmt, die Frachten zu übernehmen, die jetzt in groß[em] Umfang durch die sogenannten zwischenstädtischen o[der] Langstreckenkraftwagen bedient werden. Die Einführ[ung] des Stückgutkastenbetriebes auf der B & M hatte zur Fol[ge], daß die Einnahmen für die Kraftwagen, die im Stückg[ut]kastendienst verwendet werden, sich erhöht haben. [Seit] der Einführung dieses Dienstes stehen die Kraftwa[gen] 300 Tage im Jahre im Dienste und ihre mittlere Belad[ung] reicht manchmal an die eines gewöhnlichen gedeckten Stü[ck]gutwagens heran.

Wie besonders betont wird, hat sich mit dem Stückg[ut]kastenbetrieb bei der B & M eine große Zahl von Vortei[len] ergeben. Er wird billiger als der gewöhnliche Stückg[ut]dienst gefunden und zwar wegen des Fortfalls der wied[er]holten Behandlung und der Verminderung von Verlust- u[nd] Beschädigungsansprüchen. Er wird auch billiger gefund[en], als die gewöhnliche Straßenbeförderung, weil die Beför[de]rung auf der Eisenbahnschiene für die Tonne nur ein[en] kleinen Teilbetrag von dem kostet, was der Kraftwa[gen] verlangt und weil die Verladung und Ablieferung an [den] beiden Endstationen ebenfalls billiger ist, da der Kra[ft]wagen nicht auf die Ladung und Entladung zu war[ten] braucht.

Der Bahndienst wird ebenfalls durch den Betrieb mit d[en] Stückgutkasten beschleunigt und billiger, weil Sorti[e]r-, wiederholte Behandlungs- und Überführungsverluste w[e]gfallen. Bei einem regelmäßigen Übernachtungstransport [auf] der Eisenbahn können die Stückgutkasten durch den V[er]frachter am Abend beladen und früh am folgenden Mor[gen] an der Haustüre des Empfängers abgeliefert werden. Gro[ße] Sicherheit ist dadurch gewährleistet, daß die Fracht [den] ganzen Weg in verschlossenen, verbleiten und wasserdich[ten] Kasten zurücklegt. Der Stückgutkasten ermöglicht auch [eine] Vereinfachung, unter Umständen sogar den ganzen Fort[fall] der Verpackung.

Als Beispiel für die Ersparnis an Kosten wird angefül[rt], daß eine einzige Stückgutlastentladung Schuhe, die an ei[ner] Industriebahn am Lager verladen und am Detaillager aus[ge]laden wird, eine Ersparnis von etwa 50 hölzernen V[er]packungskisten und von 4 bis 14 Einzelbehandlungen [er]möglicht.

Es ist ohne weiteres einzusehen, daß eine solche V[er]kehrsbedienung verschiedene Vorteile bringen muß. Sie [ist] aber nur möglich und lohnend, wenn für eine ständige Verwendung der Stückgutkasten und der dafür angesetzten Lastkraftwagen ausreichende Frachtmengen anfallen.

Die neue Bezeichnung der Rangierbahnhöfe.

Herr Professor Cauer hat in Nr. 27, Jahrg. 1927 d. Ztg. Frage, wie das als störend empfundene Fremdwort ngierbahnhof" aus dem Sprachgebrauch ausgemerzt und h einen besseren, rein deutschen Ausdruck ersetzt len kann, wieder einmal aufgegriffen. Wie die seit Ein- ung des Wortes „Verschiebebahnhof" verflossene Zeit , war es bisher ein vergebliches Bemühen, den Fremd- ruck ganz zu beseitigen. Der häßliche Rangierbahnhof meist allerdings nur auf die kleineren Güterbahnhöfe ·wandt, bestehen geblieben. Es mag an der Wahl des tzwortes gelegen haben, dessen ihm eigener Doppelsinn erschieben = falsch schieben — auch nicht gerade dazu ·tragen haben wird, ihm Freunde zu verschaffen. Der Herrn Cauer empfohlene Ausdruck „Umstellbahnhof" der Vorschlag von Herrn Dr. Derikartz in Nr. 46, Jahrg. „Umbildebahnhof" mögen beide zweckmäßige Ver- schungen sein, auch wenn sich noch Einwendungen da- n erheben lassen. Z. B. fehlt beiden Worten der Begriff, es sich um Güterwagen handelt. Für den Fachmann lies wohl klar; aber es geht ja darum, den neuen Aus- k ganz allgemein in die deutsche Sprache einzufügen. Einwand, daß in dem alten Wort „Rangierbahnhof" Begriff Güterwagen auch nicht zum Ausdruck kommt, nicht stichhaltig. Das Schlimme bei den Fremdworten ja gerade, daß in diese Begriffe hineingelegt werden, ursprünglich gar nicht darin enthalten sind. Es fragt ob es nicht einen anderen Weg gibt, um das Fremd- ·e aus dem bekämpften Wort zu beseitigen.

Was wird denn an dem Wort besonders störend emp- en? Das ist der Gedanke, daß das Wort von dem fran- ·chen ranger herrührt. Dieser findet seinen Niederschlag er undeutsch klingenden Aussprache. Liegt dem ein gender Grund vor, das Wort an die französische Sprache ingen zu lassen? Der Fall liegt in gewisser Weise ähn- bei der Verdeutschung des Ausdrucks % durch die Be- nung v. H. Hier ist ja nicht der eigentliche zahlen- ge Ausdruck fremdländisch, sondern nur die üble Ge- wohnheit ist zu bekämpfen, diesen auf eine fremdländische Weise auszusprechen. Es steht nichts im Wege, die Bezeichnung % beizubehalten, wenn man sich nur daran gewöhnen möchte, sie deutsch auszusprechen. Ähnlich kann man auch im vorliegenden Falle den „Rangierbahnhof" beibehalten, wenn man ihn nur nicht auf die garstige, französische Weise ausspricht. Wir haben ja das deutsche Wort „Rang", von dem aus der „Rangierbahnhof" unmittelbar abgeleitet gedacht werden kann. Dann liegt kein Grund mehr vor, das Wort mit dem französischen weichen g auszusprechen. Das Wort „Rangieren" mit hartem g bedeutet dann: dem Wagen einen entsprechenden Rang, eine bestimmte Stelle im Zug geben, alle Wagen nach ihrem Range ordnen. Es empfiehlt sich daher, durch deutsche Aussprache das Wort „Rangierbahnhof" seines fremdartigen Klanges zu entkleiden.

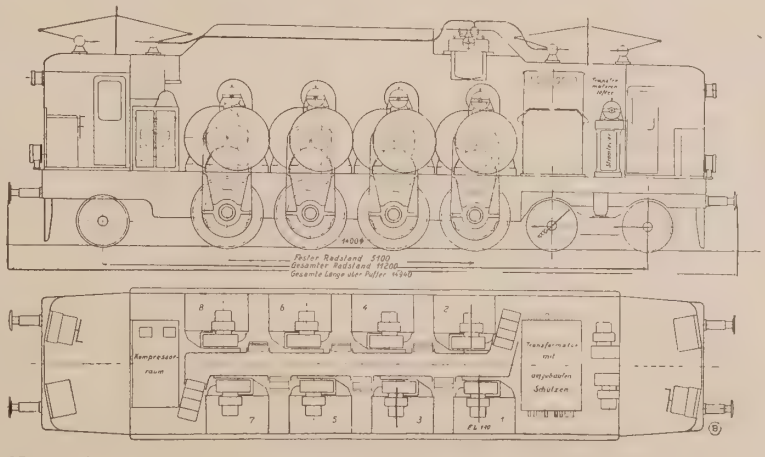
Mir schwebt dunkel vor, als ob bereits vor vielen Jahren ein ähnlicher Vorschlag gemacht worden ist, ohne daß ich in der Lage bin zu sagen, wann, wo und von wem. Wenn dem so ist, so ist der Anregung der Erfolg versagt gewesen. Die bisher fruchtlosen Bemühungen zur restlosen Ausmerzung des „Rangierbahnhofs" haben aber diesen Vorschlag jetzt vielleicht einen fruchtbareren Boden bereitet. Handelt es sich doch nicht nur um die Beseitigung dieses einen Fremdwortes, sondern aller derer, die aus dem Wort „Rangieren" abgeleitet oder mit ihm zusammengesetzt sind, wie Rangierer, Rangieraufgabe, Rangierarbeiter, Rangiertechnik usw. Durch die deutsche Aussprache wird mit einem Schlage allen diesen Worten der fremdsprachige Inhalt genommen. Vielleicht liegt die zweckmäßigste Lösung aller Schwierigkeiten darin, und ich schlage diese vor: für die großen Rangierbahnhöfe zur Unterscheidung von den kleinen eines der vorgeschlagenen Ersatzwörter zu wählen, für die kleinen Bahnhöfe und für alle mit „Rangieren" zusammengesetzten Worte die deutsche Aussprache einzuführen.

Brabandt, Köln.

Eine neue elektrische Versuchslokomotive.

ber den Aufbau einer neuartigen, äußerst leistungs- en Schnellzuglokomotive, die kürzlich zur Ablieferung lie Reichsbahn-Gesellschaft gelangte, berichtet Ober- nieur K. Töfflinger in den „Bergmann- eilungen". Danach soll die Versuchslokoe dazu dienen, Betriebserfahrungen mit neuen, noch nicht genügend erprobten Einzeln zu sammeln. Ganz besonders hinzuweisen uf den völlig neuartigen Antrieb. Um den uten, im Kastenaufbau zur Verfügung stehenRaum restlos für die Fahrmotoren auszunutzen, lten die Bergmann-Elektrizitätswerke A.G. die ebenstehendem Bilde schematisch darellte Anordnung. Die acht Fahrmotoren stehen beiden Seiten der Maschine unmittelbar an der enwand entlang fest auf dem Rahmen. Jede achse trägt ein großes Zahnrad, das in ein recht darüberliegendes Zwischenrad greift. das Zahnrad arbeiten die beiden Motorritzel. Zahnräder und Ritzel sind beiderseitig in n Räderkasten gelagert, der von der Treibe getragen wird. Da die Ritzel alle Bewegen der Achse mitmachen, mußte zwischen n und den Motorwellen eine bewegliche Kupp- eingeschaltet werden. Ähnliche Gelenkkuppen sind im Elektrolokomotivbau nicht neu; sie en jedoch bisher meistens nur zur Verbindung Treibachse mit dem großen Zahnrad. Da die Kupplung unbar an der Motorwelle angeordnet ist, wird sie gut nglich und ist gegen Staub usw. besser geschützt; sie nur geringe Drehmomente zu übertragen. Anderseits re Drehzahl so hoch, daß konstruktive Schwierigkeiten herwinden sind. Neuartig ist auch die Aufhängung des rkastens. Er gewährleistet — immer nach dem angenen Bericht — zwar eine einwandfreie Lagerung aller en, vermehrt aber das unabgefederte Gewicht der Achse.

Wenn auch infolge des kleinen Raddurchmessers und des Fehlens von Treibstangen das unabgefederte Gewicht je Achse hier nicht höher sei, als bei den großen Dampfloko-



Neue Versuchslokomotive mit Einzelachsantrieb durch acht Motoren von je 50 PS-Stundenleistung.

motiven der Reichsbahn, so könne doch erst die Erfahrung lehren, ob die Beanspruchungen des Oberbaues innerhalb zulässiger Grenzen bleiben.

Sollte dies nicht der Fall sein, so wird der Antrieb gegen einen anderen, von den Linke-Hofmann-Werken bereits entworfenen und fertiggestellten ausgewechselt, wobei der Räderkasten fest am Rahmen aufgehängt ist. Die Welle des großen Zahnrades ist durchbohrt, so daß sie die Treibachse mit ausreichendem Spiel umfaßt. Die Ritzel sind also

starr mit den Motorwellen verbunden, dafür ist die bewegliche Kupplung zwischen großem Zahnrad und Treibachse eingebaut. Das unabgefederte Gewicht der Achse ist damit auf ein Mindestmaß eingeschränkt, und die Kupplung macht nur die Drehzahl der Achse, läßt sich also bequem bauen. Sie ist aber nun nur von unten zugänglich; ferner muß eine, wenn auch nur kurze Hohlwelle mit ihren im Durchmesser großen Lagern in Kauf genommen werden.

Die hierbei benutzte, von den Bergmann-Elektrizitäts Werken A. G. entwickelte Gelenkkupplung kann selbstverständlich ohne weiteres durch bewegliche Kupplungen anderer Bauart, z. B. auch durch eine der im Ausland weit verbreiteten Federkupplungen, ersetzt werden. Es besteht also eine Fülle von Entwicklungsmöglichkeiten, ohne daß die Motoranordnung geändert zu werden braucht, die nachfolgend aufgeführte besondere Vorteile bietet: Hohe Schwerpunktlage der Lokomotive, gute Zugänglichkeit der Motoren auch während der Fahrt, beste Raumausnutzung, daher kürzeste Baulänge der ganzen Maschine, kleiner Treibachsdurchmesser und verhältnismäßig einfacher mechani Teil.

Da infolge der großen Motorleistung eine rein m nische Steuerung nicht mehr ausführbar ist, wurde ei chanisch-pneumatisches System gewählt. Hierbei dreh Führer durch ein Handrad vier Nockenwellen, welch Ventile der Druckluftschützen betätigen, wodurch eine gehende Vereinfachung des Schaltbildes erreicht wird die große Zahl von Verriegelungskontakten, die sons Schützensteuerungen notwendig ist, wegfallen.

Obwohl die Gesamtlänge der Lokomotive nur 14, über Puffer und ihr Dienstgewicht nur 121,2 t beträg die Stundenleistung der Maschine nach Reichsbahnnorm nicht weniger als 4000 PS, womit diese Lokomotive z die stärkste Schnellzuglokomotive der Deutschen Reich sein dürfte.

Der elektrische Teil wurde von den Bergmann- trizitäts-Werken A. G., der mechanische von den Hofmann-Werken gebaut. W.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Am 7., 8. und 9. Februar 1928 hielt die Ständige Tarifkommission in Berlin ihre 150. Sitzung ab. Es wurden die nachstehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur Durchführung empfohlen. Bindende Kraft erhalten die Beschlüsse erst, wenn von den maßgebenden Stellen kein Widerspruch erhoben wird. Infolgedessen kann ein Zeitpunkt für die Durchführung der Beschlüsse in den Tarifen nicht angegeben werden, jedoch sollen die Beschlüsse zu den Punkten 9, 10, 13, 14, 23, 35 und 50 beschleunigt durchgeführt werden.

Güterverkehr.

1. Die Gebühr für bare Auslagen mit Ausnahme der Gebühr für verauslagte Zoll- oder Steuerbeträge soll aufgehoben werden. Hiernach wurde beschlossen,
   a) die bisherigen Ausführungsbestimmungen II bis VII zu § 68 (3) EVO. zu streichen und wie folgt zu fassen:
      „II. Die Gebühr wird nur für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge erhoben, sofern nicht der Absender den voraussichtlichen Betrag bei der Versandstation hinterlegt hat, und diese einer deutschen Verwaltung untersteht. Die Gebühr ist im Nebengebührentarif (Teil I Abteilung B) festgesetzt.
      III. Die Gebühren für verauslagte Zoll- oder Steuerbeträge und für Nachnahmen (vgl. § 72, AusfBest. IV) werden getrennt berechnet. Bei Umbehandlung einer Sendung oder bei Änderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Verfügung des Absenders wird die Gebühr für verauslagte Zoll- oder Steuerbeträge nicht nochmals erhoben."
   b) die Ausführungsbestimmungen III zu § 52 EVO. — Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I — zu streichen und wie folgt zu fassen:
      „III. Die Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen, für die Unterbringung von Tieren in überdeckten Räumen, für die Anweisung des Absenders, die Sendung von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen, für Anweisungen des Empfängers, für die Mitwirkung der Eisenbahn bei der zollamtlichen Abfertigung und bei der Untersuchung durch den Grenztierarzt, die Ladegebühren, die Gebühren für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge, für Nachnahmen nach Eingang, für Barvorschüsse und für Ablieferungsnachweise sind im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt."
   c) die Gebühr für die Vorbereitung der Beförderung und das Wiederausladen bei Beförderungshindernissen aufzuheben und demgemäß die Ausführungsbestimmung I zu § 74 EVO. zu streichen.
   d) die Ausführungsbestimmung XVII zu § 48 EVO. zu streichen.
2. Es wurde beschlossen, die Verpackungsvorschriften für Anthrazenrückstände und Naphthalin roh und gereinigt — Ziffer 1 und 22 der Anlage II zum Deutschen bahn-Gütertarif, Teil I Abt. A wie folgt zu f

Nr.	Güter	Vorschriften
1.	Anthrazenrückstände	müssen bei Verladur bahneigene Wagen öl verpackt sein, sofern Boden und Wände de gens durch den Absend eigene Kosten mittels dicht gewebten Unt von den Anthrazen ständen vollständig ge werden. Durch Pressen Schleudern vom Öle b Anthrazenrückstände Form fester Stücke trockenen Pulvers) auch unverpackt und Unterlage verladen w
22.	Naphthalin: a) roh	muß bei Verladung in eigene Wagen öldicht packt sein, sofern nic den und Wände des W durch den Absende eigene Kosten mittels dicht gewebten Unt vom Rohnaphthalin ständig getrennt w Durch Pressen oder S dern vom Öle befreites naphthalin (in Form Stücke oder trockener vers) darf auch unve und ohne Unterlage laden werden.
	b) gereinigt	wird als Stückgut dichten Behältern (F Kübeln, Fässern) ang men; muß als Wagenl bei Beförderung in b ten Wagen in dicht Durchstäuben verhin Säcke verpackt sein.

3. Es wurde beschlossen, die Ziffer 31 der Anlage Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. folgt zu fassen:

31.	Wässerige Lösungen von Wasserstoffsuperoxyd mit höchstens 35 % Wasserstoffsuperoxyd (Lösungen nicht mehr als 35 % und höchstens 60 % Wasserstoffsuperoxyd vgl. Anlage C zur EVO. Abschnitt V, 6)	müssen in starke Gla Tongefäße verpackt se das Wasserstoffsup nicht zersetzen und luftdicht verschlosser oder auf andere Wei Entstehung eines Überdrucks verhinde

Güter	Vorschriften
	B. bei Flaschen bis 300 ccm Inhalt durch Anfüllen nur zu ⅔ des Inhalts) Ballons, Flaschen und Kruken müssen in starke, mit Handgriffen versehene Kisten oder in Körbe, die mit einem Schutzdeckel gut abgedeckt sind, verpackt sein. Außer den vorbezeichneten Gefäßen sind auch die in der Anlage C zur EVO. bei Randziffer 138 unter 6 (b) erwähnten Aluminiumgefäße mit Sicherheitsverschluß und Schutzgestell zulässig. Die Sendungen sind in bedeckten oder in offenen Wagen mit Decke zu befördern.

Es wurde beschlossen, die Ziffer (1) des § 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B wie folgt zu fassen:

„Für Flugzeuge und Teile von solchen, die in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, wird bei Aufgabe als Fracht- und Eilstückgut ein Mindestgewicht von 2000 kg, bei Aufgabe als beschleunigtes Eilstückgut ein solches von 3000 kg für jede Frachtbriefsendung und für jeden verwendeten Wagen berechnet. Ausgenommen von dieser Regelung sind Flugmotoren, die für sich allein aufgeliefert werden. Unverpackte Flugzeuge werden nur bedeckt zur Beförderung angenommen."

Es wurde beschlossen,

a) den § 45 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften zu streichen und wie folgt zu fassen:

„(2) Die Eisenbahn kann verlangen, daß Gegenstände, die einzeln mehr als 500 kg wiegen oder die in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, vom Absender verladen und vom Empfänger ausgeladen werden."

b) in der Überschrift und in der Ziffer 1 des Abschnittes IV des Nebengebührentarifs (Teil I Abt. B) zu streichen: „4".

Gebühr für die Abstellung leerer Privatwagen.

Dem § 54 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B soll folgende neue Ziffer 12 angefügt werden:

„(12) Leere Privatwagen dürfen auf bahneigenen Gleisen nur abgestellt werden, wenn die Eisenbahn auf Antrag des Verfügungsberechtigten der Abstellung zugestimmt hat. Die Zustimmung wird nur auf Widerruf erteilt. Für die Dauer der zugelassenen Abstellung wird die tarifmäßige Abstellgebühr erhoben. Die Abstellgebühr ist, wenn der Anstrag vor Abstellung oder, wenn der Verfügungsberechtigte erst nachträglich von ihr Kenntnis erlangt, unverzüglich, spätestens jedoch binnen 2 × 24 Stunden nach Erlangung der Kenntnis gestellt wird, vom Tage der Abstellung, sonst vom Tage des Eingangs des Antrags an zu berechnen. Bei Abstellungen ohne Zustimmung der Eisenbahn wird der fünffache Betrag der Abstellgebühr erhoben."

Im Zusammenhang hiermit wurde beschlossen, die Ziffern 3 und 4 des Abschnitts VII des Nebengebührentarifs (Teil I Abteilung B) wie folgt zu fassen und folgende neue Ziffer 5 hinzuzufügen:

„3. Wagenstandgeld für jeden Wagen und für je — auch nur angefangene — 24 Stunden:

a) für bahneigene Wagen für die ersten 24 Stunden . . . . . 2,00 RM
für bahneigene Wagen für die zweiten 24 Stunden . . . . . 4.00 „
für bahneigene Wagen jede weiteren 24 Stunden . . . . . 6,00 „

b) für Privatwagen . . . . . 1,00 „

4. Standgeld für Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern befördert werden, also selbst Gegenstand des Frachtvertrages sind (§ 33 ATV.) die Gebühren unter 3a;

5. Abstellgebühr für leere Privatwagen (§ 54 [12] ATV.) für jeden Wagen und für je — auch nur angefangene — 24 Stunden . . . . . 0,20 RM.

Die Ziffer 4 der Erläuterungen zu Abschnitt VII des Nebengebührentarifs zu streichen und der bisherigen Ziffer 5 der Erläuterungen die Ziffer „4" zu geben.

7. In das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) sollen neu aufgenommen werden,
   a) „Bierglasuntersetzer aus Holzschliffpappe",
   b) „Glasgespinst, gezupftes (Glaswolle) und Glasfilsdecken",
   c) „Vorhangstangen, mindestens 3 m lang, aus Messing, vermessingtem oder messingplattiertem Eisen, auch mit den zugleich verladenen Zubehörteilen (Ringe, Klammern, Knöpfe, Träger und Gewindehaken)."

8. Die Beschlußfassung über den Antrag, Papiersäcke in das Verzeichnis II aufzunehmen, wurde zurückgestellt, da zurzeit eine Überprüfung der Grundsätze für die Aufnahme von Gütern in dieses Verzeichnis vorgenommen wird, und zunächst noch das Ergebnis dieser Überprüfung abgewartet werden soll.

9. In das Verzeichnis IV (Verzeichnis der zur Beförderung in Behälterwagen zugelassenen Güter) sollen neu aufgenommen werden:
   „Rohnaphthalin und Anthrazenrückstände",
   „Äthylbenzylanilin",
   „Diäthylanilin",
   „Dimethylanilin".

10. In Ziffer 5 des Warenverzeichnisses der ermäßigten Eilgutklasse „Feld- und Gartenfrüchte, frische" soll neu aufgenommen werden: „Rübstiel (Stielmus)".

11. Der Antrag auf Versetzung von Akkumulatorenkästen aus Glas aus der Klasse B in die Klasse C wurde abgelehnt.

12. Um Mono- und Triammonphosphat von der Abfertigung nach der Tarifklasse D auszuschließen, wurde beschlossen, die Tarifstelle „Ammoniak, phosphorsaures (Diammonphosphat) der Klasse D" in „Diammonphosphat" zu ändern.

13. Der Antrag, die Tarifstellen „Ammoniak, phosphorsaures (Diammonphosphat)" und „Kaliammonsalpeter, phosphorsaures, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt" aus der Klasse D in die Klasse D 1 zu versetzen, wurde abgelehnt. Dagegen wurde beschlossen, die Entscheidung darüber, ob Nitrophoska im Normaltarif detarifiert werden soll, bis zu einer späteren Nachprüfung der gesamten Düngemitteltarifierung anläßlich der Einführung der Klasse D 1 zurückzustellen und der Hauptverwaltung zu empfehlen, mit möglichster Beschleunigung der augenblicklich äußerst schwierigen Lage der Landwirtschaft durch Einführung eines Ausnahmetarifs für Nitrophoska auf der Grundlage von Klasse E—30 % Rechnung zu tragen.

14. Es wurde beschlossen,
   a) in die Klasse D 1 folgende neue Stelle aufzunehmen: „Betonwaren mit Farbüberzug, folgende: Wandplatten."
   b) die Ziffer 1 der Stelle „Betonwaren" der Klasse E wie folgt zu fassen:
      „1. Dachziegel, diese auch mit Farbüberzug, Fliesen, Platten, Steine, sämtlich auch in der Masse ganz oder teilweise gefärbt, unverpackt usw. wie bisher,"
   c) der Stelle „Betonwaren" der Klasse D im Eingang folgende Fassung zu geben: „Betonwaren, soweit nicht in Klasse D 1 und E genannt, usw. wie bisher."
   d) als Erläuterung zur Stelle „Betonwaren" aufzunehmen: „Betonwandplatten mit Farbüberzug, (sogenannte Keramentplatten, auch Kaltglasurplatten genannt) sind Platten aus feinkörnigem Beton, auf deren sichtbarer Oberfläche nach dem Einstampfen ein mehr oder weniger stark glänzender aus Zement und einer Farbmasse bestehender Überzug aufgebracht ist. Die Herstellung geschieht im Gegensatz zu den gebrannten Platten auf kaltem Wege. Bei den in der Masse ganz oder teilweise gefärbten Platten und Steinen aus Beton wird entweder die ganze Betonmasse oder nur die in die Form zu-

letzt eingebrachte Schicht vor dem Einstampfen gefärbt.

e) der Ziffer 5 der Tarifstelle „Steine, sonst nicht genannt“ die Anmerkung anzufügen: „Kunststeine aus Beton sind als Betonwaren anzusehen, siehe diese Tarifstelle.“

15. In die Klasse B soll als neue Tarifstelle aufgenommen werden: „Bleiakkumulatoren, auch zerlegt; Bleiakkumulatorenplatten, Holzkästen mit Bleiauskleidung und Hartgummigefäße für Bleiakkumulatoren.“

16. Chlorkalk soll aus der Klasse C in die Klasse D versetzt werden.

17. Eisen- und Stahltarifierung. Der Antrag, die Ziffer 6 der Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ durch Aufnahme von „Gleisbrücken und Kletterzungen für Feldbahnen“ zu ergänzen, wurde dem Unterausschuß zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung überwiesen.

In die Stelle „röhrenförmige Eisen- und Stahlwaren“ Ziffer 16 Klasse C soll hinter den Worten: „Vorwärmer, Ekonomisers“ aufgenommen werden: „Teilkammern und Rohrgruppen für Dampfkessel.“

In die Stelle „röhrenförmige Eisenwaren“, Ziffer 16 Klasse C der Tarifstelle „Eisen- und Stahl“ soll aufgenommen werden: „Röhren mit eisernen Pfahlschuhen.“

Die Beschlußfassung über den Antrag auf Ersatz des Wortes „Ringen“ in der Stelle „Guß-, Schmiede- und Preßstücke“ in den Klassen C und D und in der Gütereinteilung für die ermäßigte Stückgutklasse durch die Worte „Unterlegringen (Federringe, Unterlegscheiben)“ wurde zunächst zwecks weiterer Prüfung vertagt, desgleichen soll im Unterausschuß zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung der Antrag auf Zulassung von eisernen Gleitfüßen an den Rohren der Ziffer 15 Klasse C und Ziffer 9 der Klasse D der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ nochmals geprüft werden.

18. Der Antrag, in die Klasse C als neue Tarifstelle aufzunehmen: „Faseranstrichstoff, wässeriger Papierbrei mit mindestens 50 % Wassergehalt, mit Zusätzen tierischer oder pflanzlicher Bindemittel“ wurde abgelehnt.

19. Es wurde beschlossen, die Tarifstelle „Flachsstengel“ der Klasse E wie folgt zu fassen: „Flachsstengel, folgende: 1. rohe (Strohflachs), auch geknickt sowie ungeriffelte Flachspflanzen, 2. geröstete,“ und dementsprechend im Verzeichnis III (Verzeichnis der zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter) die Ziffer 11 wie folgt zu ändern: „11. Flachsstengel, wie in Klasse E genannt.“

20. Der Antrag auf Änderung der Tarifstelle „Fleisch“ wurde zwecks weiterer Prüfung dem Unterausschuß zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung überwiesen.

21. Die Tarifstelle: „Gerbstoffe“ der Klasse C soll wie folgt gefaßt werden: „Gerbstoffe, 1. künstliche flüssige, hergestellt aus Sulfosäuren und Formaldehyd oder aus Sulfosäuren mit Glykolsäure oder durch Sulfierung von Anthrazenrückständen; 2. pflanzliche, auch zerkleinert, folgende:“ usw. wie bisher.

Die Ziffer 35 des Verzeichnisses IV soll wie folgt gefaßt werden: „35. Gerbstoffauszüge, Gerbstoffe, künstliche und Gerbstoffstreckmittel, sämtlich flüssig.“

22. Holz und Holzwaren. Es wurde beschlossen, den Ausnahmetarif 1 (Holz) in die neu geschaffene Klasse D 1 (künftig E) des Normaltarifs als folgende neue Tarifstelle zu übernehmen:

„Holz und Holzwaren“

„Holz, auch gedämpft, getränkt, entrindet, und zwar:

1.* beschlagenes, gespaltenes oder gerissenes Holz, soweit nicht besonders genannt.

2.* Stammholz, Holzblöcke und Stangenholz, auch Holzmasten, soweit nicht unter Klasse E (künftig F) fallend.

Anmerkung: Als Tränken gilt nur eine Behandlung mit Chemikalien zu dem Zweck, das Holz gegen Fäulnis, Schwammbildung und Verbrennung widerstandsfähig zu machen.“

Ferner treten hierdurch folgende Änderungen dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B

a) die Ziffer 1 der Klasse D der Stelle „Holz Holzwaren“ wird gestrichen,

b) in Ziffer 21 der Klasse D der Tarifstelle „Holz Holzwaren“ werden die Worte „Stammholz, Blö Stangen und“ sowie „auch Masten“ gestrichen,

c) in Ziffer 21 a des Verzeichnisses III werden Worte „Stammholz und Masten über 14 cm Du messer, 1 m über dem dicken Ende gemes gestrichen,

d) als Absatz b) in Ziffer 21 des Verzeichnisses wird eingefügt:

„b) Holz der Stelle „Holz und Holzwaren“ Klasse D 1 folgendes: Stammholz und Masten 14 cm Durchmesser, 1 m über dem dicken Ende messen“; die Absätze b)—d) derselben Ziffer in c)—e) zu ändern.

Mit Durchführung dieser Tarifmaßnahme treten entsprechenden Änderungen im Reichsbahn-Gütert Heft C II (Ausnahmetarife) ein.

23. Es wurde beschlossen, in die Klasse C der Tarifst „Holz und Holzwaren“ — Ziffer 6 — auch H niere der Holzarten „Abachi“ und „Ozigo“ bis zu 2,5 Stärke aufzunehmen.

24. Der Antrag auf Änderung der Tarifierung von körntem Kalkstein im Falle der Ausfuhr sowie von K steingrus und -splitt wurde mit Rücksicht auf zurzeit in Behandlung stehende Frage der St ausnahmetarifierung vertagt.

25. Es wurde beschlossen, bei der Tarifstelle „Kaltasph Klasse E außer Emulsionen von Erdölpech und Wa auch solche von Öl, Steinkohlen- oder Braunkohlent zuzulassen und an Stelle der jetzigen Tarifstelle „K asphalt“ in die Klasse E folgende neue Tarifstelle zunehmen: Kaltasphalt und Kaltteer.

Als Kaltasphalt und Kaltteer gelten nur Emulsio von Erdölpech, wie in der Tarifstelle „Pech“ Klasse E genannt, oder von Braunkohlenteer oder Steinkohlenteer wie in der Tarifstelle „Teere“ Klasse E genannt, mit Wasser oder höchstens fünfz prozentigen Erdölen wie in der Tarifstelle „Öle“ Klasse E genannt, auch mit Wasser gemischt, sämtl auch unter Zusatz von höchstens 5 % andere St

K. W. Die Ziffer 42 des Verzeichnisses IV (V zeichnis der in Behälterwagen zugelassenen Güt soll dementsprechend wie folgt geändert werd „Kaltasphalt und Kaltteer, wie in Klasse E genan

26. Kupfernitrat (salpetersaures Kupfer) soll aus Klasse A in die Klasse C versetzt werden.

27. Es wurde beschlossen, nasses (frisches) gesalzen Leimleder in die Klasse F der Tarifstelle „Leimled nasses, abgetropftes usw.“ einzubeziehen und die Ta stelle wie folgt zu fassen: „Leimleder, nasses ab tropftes, nicht gekalktes frisches, auch gesalzenes o gekalktes.“

28. Die Anträge auf Versetzung von Ölsaaten in Klasse E bzw. von Ölfrüchten und Ölsaaten Klasse C in die Klassen D oder D 1 wurden zunäc dem Unterausschuß zur Überprüfung der deutsch Gütereinteilung zwecks weiterer Prüfung überwies

29. Der Antrag auf Aufnahme von Papierhülsen in Klasse C wurde dem Unterausschuß zur Überprüfu der deutschen Gütereinteilung überwiesen.

30. Der Antrag auf Änderung der Frachtberechnung Privatwagendecken auf Stückgutsendungen wurde d Unterausschuß zur Überprüfung der deutschen Güt einteilung überwiesen.

31. Der Antrag, Reisbackmehl (gemahlene Reisflock mit den Reisflocken der Klasse C tarifarisch glei zustellen, wurde vertagt.

32. Der Antrag auf Bildung einer besonderen Tarifst für feuerfeste Steine wurde abgelehnt. Dagegen die Ziffer 5 der Tarifstelle „Steine, sonst nicht nannt“ der Klasse E wie folgt gefaßt werden: „5. Ku steine, auch feuerfeste Steine, sämtlich in den un die Ziffern 2 bis 4 fallenden Arten und Formen (anmerkungsweise) ausgenommen Magnesitröhren

sowie in der Form von Ziegeln, sämtlich weder ganz noch teilweise poliert."

Anmerkung: „Ganz oder überwiegend aus Schmirgel, Korund, Zirkon, oder künstlicher, vorwiegend Tonerde enthaltender Schleifmasse oder aus Siliziumkarbid geformte Kunststeine gehören zur Klasse A".

Im Hinblick auf diese Änderung wurde ferner beschlossen,

a) die Anmerkung zur Tarifstelle „Mörtelmischungen" der Klasse E wie folgt zu fassen: „Unter Mörtelmischungen sind trockene, nicht mit einer Flüssigkeit versetzte Mischungen verschiedener Mörtelstoffe zu verstehen";
b) die Tarifstelle „Schamottemörtel" der Klasse E zu streichen;
c) von einer Weiterverfolgung der Anregung der Reichsbahndirektion Mainz auf Gewährung der gleichen Ausfuhrbegünstigung für feuerfeste Mörtel im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, wie sie für Kunststeine zurzeit noch vorgesehen ist (Klasse F), abzusehen und der genannten Direktion anheimzustellen, gegebenenfalls eine Tarifbegünstigung für die Ausfuhr im Wege der Ausnahmetarifierung anzuregen.
d) Die Prüfung der Frage einer Änderung der Ziffer 27 (Steine) des Verzeichnisses zu § 6 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften dem mit der Überprüfung der Steintarifierung betrauten Zentral-Tarifamt München zu überweisen.

Es wurde beschlossen, in den Ziffern 4 und 5 der Tarifstelle „Teere" der Klasse E den Schlußsatz „nicht wasserlöslich oder unter Zusatz von Ton wasserlöslich" zu streichen und an dessen Stelle als neuen Schlußsatz aufzunehmen: „nicht emulgierbar oder unter Zusatz erdiger oder höchstens 5 % anderer Stoffe emulgierbar gemacht, auch emulgiert".

Der Antrag auf Ergänzung der Tarifstelle „Ton" der Klasse F durch die Worte „oder zerkleinert und gesiebt" wurde dem Unterausschuß zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung überwiesen, da noch verschiedene Fragen zu klären sind,

Tarifierung von „Tonwaren". Es wurde beschlossen,

a) in der Tarifstelle „Tonwaren" die Ziffer 3 der Klasse D wie folgt zu fassen: „3. Platten (Fliesen), auch spaltbar oder gespalten, auch gelocht, zur Verkleidung von Wänden, Herden und Öfen, nebst zugehörigen Leisten, Rinnen- und Eckstücken";
b) in die Klasse D 1 (künftig E) neu aufzunehmen: „Tonwaren, folgende: Platten (Fliesen), unglasiert, zur Verkleidung von Böden, nebst zugehörigen Leisten, Rinnen- und Eckstücken";
c) in die Klasse E der Tarifstelle „Tonwaren" neu aufzunehmen: „Filtersteine, (Filter-Kerzen, -Näpfe, -Platten, -Trichter, -Röhren, -Zylinder) aus Steinzeug oder gewöhnlichem Ton."

Die Beschlußfassung über den Antrag auf Versetzung des Unkrautvertilgungsmittels „Via rasa" aus Klasse A und I in die Klasse D und II wurde vorläufig zurückgestellt.

Der Antrag auf Versetzung von dreiprozentigem Wasserstoffsuperoxyd aus der Klasse A in die Klase C wurde abgelehnt.

Von der Weiterverfolgung der Anträge auf Versetzung

a) von Weiden, einjährige, geschälte von Klasse D nach Klasse E und
b) von Weiden, einjährige, ungeschälte und mehrjährige, Weidenstecklingen, Reifholz, Reisholz, Besenreisig, Faschinen von Klasse E nach Klasse F

wurde abgesehen. Es soll zunächst geprüft werden, ob im Wege der Ausnahmetarifierung den Wünschen der Industrie Rechnung getragen werden kann.

Nebengebührentarif. Zum Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B wurden folgende Änderungen bzw. Ergänzungen beschlossen: Die Überschrift des Abschnittes XI sowie der Ziffer 1 sollen wie folgt gefaßt werden:

„XI. Gebühren für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge, für Nachnahmen nach Eingang, für Barvorschüsse und für Ablieferungsnachweise (§ 68, 72 EVO., Ausführungsbestimmung VI zu § 73 EVO., AusfBest. I zu § 76 EVO.).

1. Für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge, für Nachnahmen nach Eingang und für Barvorschüsse:

a) bei einem Betrage bis 100 RM: 1 %, mindestens 0,20 RM.
b) bei höheren Beträgen ½ %, mindestens 1,00 RM.

Der Abschnitt XIII „Gebühr für die Vorbereitung und das Wiederausladen bei Beförderungshindernissen" soll gestrichen werden.

Der Antrag auf Ermäßigung der Zoll-, Abfertigungs- und Vorführungsgebühren — Abschnitt IX des Nebengebührentarifs — wurde abgelehnt.

40. Im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I wurden nachstehende Änderungen bzw. Ergänzungen beschlossen:

a) die zweite Zeile der Überschrift zum Abschnitt III soll wie folgt gefaßt werden: „(Ausführungsbestimmung III zu § 52 EVO.)",
b) Der Abschnitt IV, Gebühr für die Vorbereitung der Beförderung und das Wiederausladen bei Beförderungshindernissen soll gestrichen werden.
c) Der Abschnitt XIV soll folgende Fassung erhalten: „XIV. Gebühren für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge, für Nachnahmen nach Eingang, für Barvorschüsse und für Ablieferungsnachweise. (§§ 52, 68, 72 EOV., Ausführungsbestimmung VI zu § 73 EVO. und I zu § 76 EVO.)

1. Für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge, für Nachnahmen nach Eingang und für Barvorschüsse:

a) bei einem Betrage bis 100 RM: 1 %, mindestens . . . . . 0,20 RM
b) bei höheren Beträgen: ½ %, mindestens 1,00 RM

2. Für Anträge auf Erbringung des Ablieferungsnachweises für die Frachtbriefsendung . . . . . 0,50 RM

Expreßgutverkehr.

41. Krankenfahrstühle und Selbstfahrer sollen in das Verzeichnis der sperrigen Expreßgüter aufgenommen werden.

42. Der Antrag, den Frankaturzwang bei Expreßgut aufzuheben, wurde abgelehnt.

43. Das zu ermäßigten Sätzen abgefertigte Expreßgut wird gegenwärtig mit allen Personenzügen befördert. Der Tarif soll in der Weise geändert werden, daß die Eisenbahnverwaltung auch hier von dem ihr gemäß § 41 (1) EVO. zustehenden Recht des Ausschlusses einzelner Züge Gebrauch machen kann.

44. Zur Verhinderung, daß die nach Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A von der Annahme als Eilstückgut ausgeschlossenen Gegenstände als Expreßgut aufgegeben werden, wurde eine neue entsprechend geänderte Fassung der Ausführungsbestimmung 3 a zu § 40 EVO. beschlossen.

45. Um die Beförderung von Kraftzweirädern, deren Brennstoffbehälter nicht entleert sind, als Reisegepäck durch den Tarif zulassen zu können, soll beim Herrn Reichsverkehrsminister die Aufnahme eines Zusatzes in die Ziffer 4 des § 30 der EVO. beantragt werden, wonach der Tarif Ausnahmen zulassen kann.

46. Zu den Sätzen des ermäßigten Expreßguttarifs werden künftig Butter, Eier, Käse nicht mehr befördert. Bei den übrigen Gütern wird in der Expreßgutkarte die Angabe verlangt, daß es sich um Güter einheimischen Ursprungs handelt, auch wird die Mindestfracht auf 0,40 RM festgesetzt.

47. Das Lagergeld für Expreßgut soll von 0,40 RM auf 0,30 RM herabgesetzt werden.

Personenverkehr.

48. Bei der Aufgabe einsitziger Kraftfahrräder als Reisegepäck soll in Zukunft das auf dem Typenschild der Kraftfahrräder angegebene Eigengewicht der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden.

49. Die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Fürsorge für gefallene Frauen und Mädchen soll nur den Leitern und dem Pflegepersonal der Vereine und Anstalten gewährt werden, die sich dieser Fürsorge in Ausübung freier Liebestätigkeit widmen.

50. Die Inanspruchnahme der Fahrpreisermäßigung für Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen soll entsprechend dem ursprünglich dafür vorgesehenen Zweck der Vergünstigung in der Weise eingeschränkt worden, daß die Vergünstigung nur den Unternehmungen und Vereinigungen gewährt wird, die ausschließlich oder überwiegend auf Wandertätigkeit angewiesen sind. Ausgeschlossen sind künftig Unternehmungen, die sich nur mit Tanz-, Puppen-, Jugend- und Laienspielen und dergleichen befassen oder keine Instrumentalorchester darstellen. Ferner wird eine Mindestzahl von fünf Teilnehmern vorgeschrieben.

51. Fahrpreisermäßigungen aller Art werden bei Beförderung in besonders eingestellten Salon-, Schlaf-, Personen- und Krankenwagen und bei Beförderung von Kranken im Packwagen oder mit Tragbett im Abteil nicht gewährt.

52. Bei Beförderung von Reisegepäck ohne Fahrkarte we den künftig die Frachtberechnungsgrundsätze für E preßgut insofern nicht angewandt, als Gewichte v 11—15 kg auf 20 kg aufgerundet werden. Bei Gege ständen, die im Verzeichnis der sperrigen Expre güter enthalten sind, wird der Sperrigkeitszuschla wie bei Expreßgut berechnet.

53. Die Fahrpreisermäßigung für Unterstützte des M seums von Meisterwerken der Naturwissenschaft u Technik in München soll künftig auch Studierend der Naturwissenschaft und Technik der Universitäte und Hochschulen gewährt werden.

54. Die Gebühr für die Aufbewahrung des Reisegepäck daß nicht unter den Begriff „Handgepäck" fällt, s von 0,40 RM auf 0,30 RM herabgesetzt werden. D Aufbewahrungsgebühr für Kraftfahrräder bleibt u verändert.

55. Das Lagergeld für Reisegepäck, das länger als 24 Stu den nach der Ankunft lagert, soll von 0,40 RM auf 0,30 R herabgesetzt werden. Das Lagergeld für Kraftfah räder bleibt unverändert.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Januar 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Die Jahresabschlüsse und Inventuren in den Wochen nach Weihnachten führen alljährlich bis etwa Mitte Januar zu einem ruhigeren Geschäftsgang. Der Güterverkehr flaut infolgedessen im Januar regelmäßig ab, zumal die Zuckerrübenverarbeitung beendet ist. Der Verkehrsrückgang ist in der Benutzung des Güterwagenparks der Reichsbahn leicht erkennbar. Gegenüber dem Monat Dezember 1927, der durch den Weihnachtsverkehr noch besonders belebt war, liegt im Januar 1928 ein Verkehrsrückgang von etwa 7,6 % vor. Während im Monat Dezember 1927 insgesamt 3 811 313 Wagen gestellt wurden, waren es im Monat Januar 1928 nur 3 540 513 Wagen. Arbeitstäglich wurden im Dezember 1927 146 589 Wagen, dagegen im Januar 1928 nur 136 174 Wagen gestellt. Beim Vergleich mit dem Vorjahre zeigt sich jedoch, daß die fortschreitende Verkehrsentwicklung auch im Januar 1928 angehalten hat. Die Verkehrssteigerung beträgt im Januar 1928 auf den arbeitstäglichen Durchschnitt umgerechnet gegenüber Januar 1927 rund 6 %.

Expreßgut- und Stückgutverkehr waren besonders in der ersten Hälfte des Januar schwach und stiegen erst dann allmählich wieder an. Der Ladungsverkehr stellte keine besonderen Anforderungen an den Wagenpark und konnte durchweg ohne Schwierigkeiten bewältigt werden. Durch Vereisung der Wasserstraßen kamen jedoch erhebliche Frachten auf, so daß der im Januar sonst übliche Verkehrsrückgang nicht sehr in Erscheinung trat. Infolge des niedrigen Rheinwasserstandes mußten die Schiffe nach Karlsruhe und Kehl teilweise geleichtert und die Schiffahrt von Kehl bis Basel ganz eingestellt werden. Durch Stilliegen der Elbschiffahrt bis einschließlich 13. Januar gingen wie im Vormonat viele Transporte auf den Bahnweg über. In den Hamburger Bahnhöfen herrschte daher in der ersten Monatshälfte so starker Frachtenandrang, daß die Betriebslage zeitweise gespannt war. Zur Flüssighaltung des Betriebes wurde Sonntagsarbeit eingerichtet, und es wurden Güterzüge über den Sonntagsplan hinaus gefahren.

Der Kohlenversand war trotz des noch geringen Bedarfs der Baustoffbetriebe und der Schließung der Zuckerfabriken rege. Insbesondere hielt die günstige Entwicklung des Inlandabsatzes aus dem Ruhrkohlengebiet an. Nicht nur die gesamte Kohlenförderung konnte abgesetzt werden, es war auch möglich, die Haldenbestände des Ruhrkohlengebietes um etwa 200 000 t zu vermindern. Die Behinderung der Kanalschiffahrt (der Rhein-Herne-Kanal war bis zum 6. Januar 1928 durch Eisbildung gesperrt) trug zur Belebu des Kohlenverkehrs auf der Reichsbahn bei.

Der Koksverkehr in geschlossenen Zügen von der Ru nach Lothringen hielt sich auf der Höhe des Vormona (108 Zuglasten zu je 1000 t), der nach Luxemburg über Ig stieg um etwa 26 000 t an. Der „WK-Verkehr" nach Itali betrug wie im Vormonat 45 000 t. Es wurden ferner im Fre vertragsverkehr 14 000 t nach Italien abbefördert. Na Rotterdam—Fijenoord wurden in 29 geschlossenen Kohle sonderzügen 22 000 t Kohlen (im Vormonat 36 800 t) ve sandt. Der Rückgang ist auf den offenen Wasserweg i Januar zurückzuführen.

Der Umschlag nach den Rhein-Ruhrhäfen war im Janu 1928 mit 1 615 849 t um 209 758 t höher als im Dezemb 1927. Die Zunahme des Umschlags ist hauptsächlich auf d noch immer anhaltenden Schifferstreik auf dem Dortmun Ems-Kanal und auf die Eisbildung auf dem Rhein-Hern Kanal zurückzuführen.

In Deutsch-Oberschlesien ist ein unbedeutender Rüc gang im Kohlenverkehr festzustellen. Nicht zuletzt dürf hierzu der Umstand beigetragen haben, daß infolge d Wirtschaftsverhandlungen mit Polen mit Preisermäßigung gerechnet wird. Für das Großkraftwerk Klingenberg wurd ab 10. Januar die Großgüterwagenzüge 5950/5951 dreim wöchentlich, ab 19. Januar werktäglich von Oberschlesi nach Rummelsburg gefahren.

In den wichtigsten Kohlengebieten wurden zur Kohle verladung folgende Wagenmengen gestellt:

		Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrhe Braunkohlengeb
		Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wage
Januar	1928	772 117	144 529	262 337	107 490	99 69
Dezember	1927	769 703	148 627	273 887	98 946	104 43
Januar	1927	728 215	142 427	229 562	102 160	93 08

Die Versorgung der Landwirtschaft mit künstliche Düngemitteln hat wieder in größerem Umfange eingeset Der Versand ist gegenüber dem Vormonat um über 60 gestiegen und übertraf sogar den des Januar 1927 um üb 11 %. Die Lieferungen in das Ausland waren beträchtlic Es sind gestellt worden insgesamt 89 442 Wagen, dageg im Dezember 1927 nur 55 120 Wagen und im Januar 19 nur 80 747 Wagen.

Kartoffelflocken- und Stärkefabriken sowie Spiritu brennereien waren im vollen Betriebe. Sie verarbeitete zum Teil tschechische und auch russische Kartoffeln. D Versand von Kartoffeln im Inland gestaltete sich lebha Für Brotgetreide und Mehl wurden nur 57 179 Wagen g stellt, d. s. 7676 Wagen weniger als im Dezember 1927, ab noch 5287 Wagen mehr als im Januar 1927.

nfolge der Beendigung der Zuckerrübenverarbeitung die Beförderung von Zucker erheblich zurück. Den Anrungen entsprechend wurden

n Januar 9 231 Wagen gestellt, dagegen
n Dezember 1927 19 743 Wagen und
n Januar 1927 8 991 Wagen.

Die Bautätigkeit setzte vereinzelt zögernd wieder ein. Beförderung von Baustoffen nahm wieder zu. So wurden . für Zement wieder 20 053 Wagen gestellt, also Wagen mehr als im Dezember 1927 und 2253 Wagen als im Januar 1927.

Die Nachfrage nach frischen Seefischen stieg an; die Zufuhren in den Fischereihäfen waren stärker, sie gen in den bedeutendsten Fischereihäfen Wesermünde Bremerhaven 215 687 Zentner gegenüber 198 748 Zentner Vormonat. Für die Abbeförderung frischer Fische von erhaven, Wesermünde und Cuxhaven wurden 209 bere Fischzüge mit 4919 Wagen (Dezember 1927 218 Züge 4835 Wagen, Januar 1927 153 Züge mit 4303 Wagen) hren.

Für die Bananenabfuhr ab Bremerhaven wurden 9 Züge 415 Wagen (Dezember 1927 13 Züge mit 673 Wagen) llt.

Die Beförderungsdauer über Lüneburg—Warnemünde Kopenhagen wurde durch Bildung einer besonderen pe Warnemünde—Lüneburg und Benutzung von Perzügen zwischen Schwaan (Meckl.) und Warnemünde 24 Stunden verbessert.

Der Personenverkehr war in den ersten Tagen Monats durch die zurückkehrenden Fest- und Ferienden noch lebhaft. Mit Ende der Schulferien flaute der ehr schnell ab und war dann im weiteren Verlauf des ar der Jahreszeit entsprechend schwach. Der Wintertverkehr konnte sich infolge ungenügender Schneelage t wie in den Vorjahren entwickeln; es wurden nur ige Wintersportzüge gefahren. Insgesamt verkehrten im ar 1143 überplanmäßige Züge (Dezember 1927 = 2670, ar 1927 = 973 Züge), davon 8 für die Besatzung im nland.

Am 1. Januar 1928 wurde auf den Strecken Igel—Bitburg Gerolstein—Bleialf mit Abzweigungen nach Waxweiler Neuerburg versuchsweise vereinfachter Nebenbahnbe eingeführt. 14 Stationen wurden in Agenturen umgedelt und 24 Köpfe Personal für andere Zwecke verfügemacht.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes n die folgenden Zahlen:

istete Zugkilometer:	Dezember 1927	November 1927
Personenverkehr	31 488 000	30 008 000
Güterverkehr	20 725 000	20 379 000
Dienstzüge	348 000	430 000
zusammen	52 561 000	50 817 000

enachskilometer:		
Personenverkehr	828 746 000	774 341 000
Güterverkehr	1 594 798 000	1 596 922 000
Dienstzüge	6 200 000	7 433 000
zusammen	2 429 744 000	2 378 696 000

fungen einiger Hauptngierbahnhöfe (im erktäglichen Durchhnitt):	Januar 1928	Dezember 1927
Hamm	6 700 Wagen	6 900 Wagen
Mannheim	5 000 „	5 500 „
Wustermark	4 800 „	4 200 „
ickgestaute Wagen im gleichen Durchschnitt	156 „	2 020 „
rzählige Wagen im gleichen Durchschnitt	104 500 „	49 000 „
adwagen auf Betriebseisen (Monatsende)	8 900 „	8 260 „

II. Tarife. Personen- und Gepäckverkehr. Gültigkeit vom 1. Januar 1928 ist eine Fahrpreisermäung von 50 % in der 3. und 4. Klasse für Blinde bei sen zur Ausübung eines Berufs eingeführt worden. Die günstigung wird sowohl im allgemeinen (Fern-) Verkehr im Bereich des Berliner und Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehrs gewährt. Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr ist seit 1. Januar 1928 ein Übergangsverkehr zu den Berliner städtischen Verkehrsunternehmen (Straßenbahn, Hoch- und Untergrundbahn, Omnibus) und umgekehrt eingerichtet worden. Die Gemeinschaftsfahrkarten und Fahrscheine kosten 30 Rpf und gelten nur in 3. Klasse innerhalb der Stadt- und Ringbahnstrecken und der erweiterten Nahzone der Vorortlinien. Kinderkarten und Zeitkarten werden noch nicht ausgegeben. Der Übergang in die 2. Klasse und die Weiterfahrt über die Grenze der Vorortnahzone hinaus ist gegen Fahrpreisnachzahlung gestattet. Im Rundreiseverkehr zwischen Deutschland und Italien über Österreich und die Schweiz sowie im Personen- und Gepäckverkehr zwischen England, Frankreich und Belgien einerseits und Polen, Litauen, Lettland und Estland anderseits im Durchgang durch Deutschland treten neue Tarife in Kraft.

Güter- und Tierverkehr. Im Januar wurden die Ausnahmetarife A.T. 5 o, 6 o, 6 p, 6 q, 14 e, 173, 174, 175, K 31, K 32 und K 33 des Reichsbahn-Gütertarifs gegen Widerruf und mit zum Teil zeitlicher Befristung neu eingeführt. In den bestehenden Ausnahmetarifen treten wichtigere Änderungen ein. Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert. Die Tarifverhältnisse der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Dresden sind neu geregelt worden. Im Bodenseeverkehr, im deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehr und im Verkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und Rumänien andererseits über Deutschland usw. treten neue Tarife in Kraft.

III. Finanzen. Die im Gange befindlichen Abschlußarbeiten für das abgelaufene Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geben gegenwärtig noch kein genaues Bild über die finanzielle Entwicklung des Monats Dezember 1927. Nach den vorläufigen Feststellungen werden die Einnahmen dieses Monats betragen:

1. Personen- und Gepäckverkehr	108 Mill. RM
2. Güterverkehr	289 „ „
3. Sonstige Einnahmen	66 „ „
zusammen	463 Mill. RM

Die Ausgaben werden die Einnahmen überschreiten. Zur Deckung der Mehrausgabe muß die im Geschäftsjahr 1927 angesammelte „allgemeine Rückstellung“ erneut in Anspruch genommen werden.

Im Dezember 1927 gestaltete sich der Verkehr auf der Reichsbahn der Jahreszeit entsprechend zufriedenstellend und wurde durch das Weihnachtsfest günstig beeinflußt. Die einzelnen Einnahmesummen stellen sich gegenüber dem Vormonat unter anderm deshalb höher, weil die am Jahresschluß noch ausstehenden und fälligen Einnahmen zur Einziehung und Verrechnung gelangen.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen wurde die fällige Monatsrate rechtzeitig an den Generalagenten abgeführt.

Neben den erforderlichen Rückstellungen für die gesetzliche Ausgleichsrücklage und für die Vorzugsdividende wurden im Dezember 1927 für werbende Anlagen rund 96 Millionen RM aufgewendet. Deckung dieses Betrages erfolgte in der gleichen Weise wie in den Vormonaten.

Die Beförderungssteuer wurde am Fälligkeitstage abgeführt.

IV. Personalfragen. Der Personalstand betrug:

im November	656 141 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	56 229 „
zusammen	712 370 Köpfe
im Dezember	658 523 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	40 334 „
zusammen	698 857 Köpfe

Die Verminderung im Dezember gegen den Vormonat ist in der Hauptsache auf Verkehrsrückgang und die Entlassung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung infolge Einschränkung der Bautätigkeit zurückzuführen.

— Vertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Verbande Deutscher Eisenbahn-Fachschulen. Ein solcher Vertrag ist am 1. Januar 1928 in Kraft getreten (vgl. Nr. 6 der „Reichsbahn“). Nach diesem Vertrage wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dem Verbande unter

bestimmten Voraussetzungen weitgehende Unterstützung zuteil werden lassen, so bezüglich der mietweisen Überlassung von bahneigenen Räumen, Übereignung von Lehrmitteln, Gewährung von Freifahrt, Beitrag zu den Kosten, die für auf Antrag der Verwaltung eingerichtete Sonderkurse entstehen, usw. Besonders ist hervorzuheben, daß die Reichsbahn den Bewerbern um Beamtenstellen in den Besoldungsgruppen I—VI (RBO. 1920) die dienstliche Vorprüfung erläßt, wenn die Bewerber ein von der Verwaltung anerkanntes Zeugnis der Fachschulen des Verbandes vorlegen. Demgegenüber hat die Reichsbahn-Gesellschaft ein gewisses im § 2 des Vertrages näher bezeichnetes Aufsichtsrecht. Die übrigen Paragraphen des Vertrags enthalten Bestimmungen, die für die weiteren Kreise weniger von Wichtigkeit sind.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Auf den Strecken dieser Gesellschaft wird vom 1. März d. J. ab der Einheitssatz für die 4. Klasse von 3,3 auf 3,8 Rpf für 1 km erhöht. Durch diese Erhöhung soll ein Teil der für die Angleichung der Besoldungsverhältnisse der Beamten der Gesellschaft an die der Reichsbahnbeamten erforderlichen sehr erheblichen Mittel aufgebracht werden. Die Erhöhung des Einheitssatzes beträgt etwa 15 % und entspricht damit der Erhöhung, die bei Lübeck-Büchen — wie übrigens auch bei den früheren Gr. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen — in der Vorkriegszeit für die Fahrpreise vierter Klasse gegenüber den Sätzen der preußischen Staatsbahnen bestanden hat.

Die Maßnahme der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft wird verständlich, wenn man berücksichtigt, daß sie, im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, den größten Teil ihrer Verkehrseinnahmen aus dem Personenverkehr zieht (55 % gegen 33 % bei der Reichsbahn), dessen finanzielles Ergebnis sich selbstverständlich in dem gleichen Maße verschlechtert, in welchem die Beförderungsverhältnisse der vierten Klasse bei gleichbleibendem Spannungsverhältnis zwischen den Fahrpreisen der dritten und vierten Klasse verbessert werden. Die Verhältnisse im Personenverkehr der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft sind überdies in den letzten Jahren insofern schwieriger geworden, als dem Hamburger Vorortverkehr der Bahn, der früher seine Selbstkosten ungefähr aufbrachte, durch den Wettbewerb anderer Verkehrsmittel, von denen das wichtigste, die sogenannte Walddörferbahn, sich eines jährlichen Betriebszuschusses des Hamburgischen Staates von über 2 Millionen RM erfreut, die wirtschaftliche Grundlage entzogen worden ist. Der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ist in diesem Verkehr in der Hauptsache nur die Beförderung der berufstätigen Bevölkerung auf Monats- und Wochenkarten verblieben, die zu Fahrpreisen geschieht, wie sie selbst die unter so viel günstigeren Bedingungen arbeitende Walddörferbahn ihren Reisenden nicht zur Verfügung stellt. Daß dieser Zustand auf die Dauer nicht bestehen bleiben kann, bedarf keiner Begründung.

— **Fahrpreisermäßigung bei Gesellschaftsreisen.** Von dieser Vergünstigung, die die meisten europäischen und außereuropäischen Eisenbahnverwaltungen gewähren (z. B. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 25 % ab 20 Personen), wird nach bisher vorliegenden Verkehrsmeldungen in diesem Jahre sehr lebhaft Gebrauch gemacht werden. Wie das Mitteleuropäische Reisebüro (MER) mitteilt, sind von ihm innerhalb von 14 Tagen im Februar bereits vier Gesellschaftsreisen in Gang gesetzt worden und zwar nach Sizilien, Ägypten, Neapel und der Riviera. Eine besondere Belebung in der Touristik wird für die Hauptreisezeit (Mai—September) erwartet.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Reichsbahnoberrat Dr. jur. Bürger, Mitglied der Reichsbahndirektion Magdeburg, nach Münster (Westf.) zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Abteilungsleiters bei der dortigen Reichsbahndirektion, die Reichsbahnräte Dr. jur. Wehde, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Erfurt, Blank in Köln als Kassenrat zur Reichsbahndirektion Trier unter gleichzeitiger Bestellung zum Leiter des dortigen Prüfungsamts, Rühling, bisher bei der Hauptverwaltung in Berlin, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Weiden (Opf.), Ehrenberg, Vorst des Reichsbahn-Neubauamts Wesel, zur Reichsbahndirekt Trier, Brzozowski, bisher beim Reichsbahn-Neubau Flensburg 1, zum Reichsbahn-Betriebsamt Essen 1, Ludolf Meiler in München nach Nürnberg als Leiter ei Abteilung beim dortigen Reichsbahn-Ausbesserungswerk.

Überwiesen sind: die Reichsbahnräte Grandpierre vom Reichsbahn-Betriebsamt Essen 1 zur Reichsbahndirektion Essen, Eitel vom Reichsbahn-Betriebs Köln 1 zur Reichsbahndirektion Köln, Elling von Reichsbahndirektion Köln zum Reichsbahn-Betriebs Köln 1 und Dr. Ing. Frohne vom Reichsbahn-Neubau Dresden Altstadt zur Reichsbahndirektion Dresden so der Reichsbahnbaumeister Weyher von der Reichsba direktion Berlin zum Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 2.

Beauftragt ist der Direktor bei der Reichsba Sarrazin in Münster (Westf.) mit der Wahrnehmung Geschäfte des Vizepräsidenten bei der Reichsbahndirekt Münster (Westf.).

Gestorben sind: Reichsbahnoberrat Ernst Bühl Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Kais lautern und Reichsbahnrat Fabarius, Leiter einer teilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Kassel.

Österreich.

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** In den Mona Oktober bis Dezember 1927 wurden rund 11 100 000 für Neuanlagen und rund 4 700 000 S für Triebfahrzeu zusammen also rund 15 800 000 S aufgewendet.

— **Die Kohlenwirtschaft Österreichs im Jahre 1927.** D Gesamtbezug Österreichs an mineralischen Brennstoffen lief sich im Jahre 1927 auf 8 762 693 t gegen 8 191 375 t Vorjahr, hat also um 571 318 t oder um rund 7 % zu nommen. Auf Steinkohle entfielen 4 737 740 t oder rund 54 des Gesamtbezuges, auf Braunkohle 3 451 290 t oder r 39 % und auf Koks 573 663 t oder rund 7 %. Im Vorj betrug der Anteil der Steinkohle 52 %, der Braunkohle 4 und des Koks 6 %.

Der inländischen Erzeugung entstammten 3 161 2 t (im Vorjahr 3 066 775 t), und zwar 169 231 t Steinkohle u 2 992 064 t Braunkohle. Am Gesamtbezug war das Inl mit 36,08 %, in einem etwas geringerem Maß als im Vorj (37,44 %), beteiligt. Die Förderung ist gegen das Vorj um 137 713 t oder 4,4 % gestiegen.

Das Ausland trug zur Versorgung Österrei 5 601 398 t (63,92 % des Gesamtbezuges, im Vorjahr 62,56 und zwar 4 568 509 t Steinkohle, 459 226 t Braunkohle u 573 663 t Koks bei. Die gesamte Brennstoffeinfuhr w gegenüber 1926 eine Steigerung um 476 798 t oder 9,3 auf. Während die Einfuhr von Steinkohle um 426 894 t o 10,3 % und von Koks um 83 953 t oder 17,1 % gestiegen ist bei der Braunkohleneinfuhr ein Rückgang um 34 04 t oder 6,9 % zu verzeichnen.

Als Herkunftsland steht Ost-Oberschlesien mit 2 507 3 t Steinkohle und 46 501 t Koks an erster Stelle; dann folg die tschechoslowakische Republik mit 1 314 119 t Steinko 281 445 t Braunkohle und 242 858 t Koks, Deutschland ausschließlich Saargebiet mit 375 675 t Steinkohle, 64 48 t Braunkohle und 283 977 t Koks und das Dombrowaer Re mit 367 482 t Steinkohle. Die restliche Einfuhr von 117 5 t (3930 t Steinkohle, 113 297 t Braunkohle und 327 t Ko verteilt sich namentlich auf Ungarn (80 930 t Braunkoh Südslawien (32 367 t Braunkohle), England, Holland, Belg und Frankreich. Von den deutschen Einläufen ist beson Ruhrkohle (200 176 t) und Ruhrkoks (215 230 t) hervorheben.

Ungarn.

— **Die finanzielle Lage der ungarischen Eisenbahn.** Der Bericht des Finanzministers über die finanzielle L Ungarns in der Zeit vom 1. bis 31. Dezember 1927 behandelt die Frage der Eisenbahnen wie folgt:

Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Die Leistungen weisen gegenüber den Ergebnissen des Monats Dezember des Vorjahres teilweise eine Zunahme

f. Besonders die Zunahme des Frachtverkehrs hat die inahmen erhöht, dagegen zeigen die Ausgaben eine nahme.

I. Verkehr:

	Dezember 1927	Dezember 1926
Zahl der beförderten Personen .	6 954 000	6 961 000
Güterbeförderung in Millionen Tonnen	201,53	210,93

II. Gebarungsergebnisse:

	in Millionen Pengö 1927	1926
Einnahmen	24 088 000	23 920 822
Ausgaben	25 070 079	26 136 114
Abgang	982 079	2 215 292

onau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft. Wie die Verkehrsausweise dieser Bahn zeigen, hat die hl der Reisenden etwas ab-, die Menge der beförderten ter aber zugenommen. Die Abnahme der Einnahmen det ihre Erklärung darin, daß auch in diesem Monate größeren Ausmaße solche Waren verfrachtet wurden, unter die niedrigsten Tarifsätze fallen.

Niederlande.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** iefen sich im Jahre 1927 auf insgesamt 161 315 137 hlf gen 163 388 866 hfl im Jahre 1926 oder auf das Betriebsometer berechnet 1927: 120,46 gegen 122,92 hfl täglich.

Übrige europäische Länder.

— **Ein neues finnisches Bahnprojekt.** Die finnische enbahnverwaltung hat den Plan eines Bahnbaues von aborg in nordöstlicher Richtung bis an die russische enze über Tuira, Kuusamo nach Paanajärvi ausarbeitet. Die gesamte Linie beträgt 221 km und soll insamt 303 Mill. FMk kosten. Neben Lebensmitteln für die völkerung und verschiedenen landwirtschaftlichen Ausrprodukten wird die Bahn hauptsächlich Holzwaren aus riesigen, bisher unerschlossenen Forsten dieses Getes befördern.

— **Eröffnung der Zintenhofener Brücke über den Perufluß.** Am 13. Februar d. J. hat in Zintenhof (Estland) Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke über den Pernauß in Anwesenheit verschiedener Minister stattgefunden. Brücke ist zugleich für den Eisenbahn- und Straßenkehr eingerichtet und aus Eisenbeton erbaut. Die Bauten überstiegen 13 Mill. FMk.

— **Zur Elektrisierung der polnischen Eisenbahnen.** Der rstand des „Elektrotechnischen Verbandes“ hat an den nischen Verkehrsminister eine Denkschrift eingereicht, welcher er auf die große Bedeutung der Elektrisierung Eisenbahnen für die Gesamtwirtschaft Polens hinweist. wird darin an die Beschlüsse der im Jahre 1919 auf Initive des Handelsministeriums gebildeten interministeriellen Kommission zum Studium der Elektrisierung der nischen Eisenbahnen erinnert, welche im Jahre 1921 an Ministerrat den Antrag gestellt hat, eine Anzahl von enbahnlinien in Polen, insbesondere die Strecke Warhau—Radom, zu elektrisieren. Da die Gründe, die nerzeit vom Verkehrsminister hinsichtlich der Unmöglkeit der Eisenbahnelektrisierung vorgebracht worden d, nicht mehr stichhaltig seien, so spricht der Verband Hoffnung aus, daß die Regierung die früher fallenassenen Pläne bald wieder aufgreifen und die nötigen rarbeiten einleiten wird.

— **Elektrisierung russischer Eisenbahnen.** Nach sowamtliche Angaben werden im laufenden Jahr für Elektrisierung der russischen Eisenbahnen 7,75 Mill. bel verausgabt. Angesichts der unzureichenden Mittel len die Elektrisierungsarbeiten in der Hauptsache auf Nördliche Eisenbahnnetz, die Oranienbaumlinie des rdwestlichen Netzes (auf der die Vorarbeiten bereits ommen haben) und auf die Transkaukasische Linie beschränkt werden. Das Verkehrskommissariat der Sowjetunion beschäftigt sich außerdem mit der Ausarbeitung eines Entwurfes zur Elektrisierung der Linie Moskau—Charkow—Donezbecken zwecks Erweiterung der Ausfuhr von Kohle nach den mittleren Bezirken.

— **Zum Bau der Eisenbahnlinie Swerdlowsk—Kasan.** Der Bau der Eisenbahnlinie Swerdlowsk (Jekaterinenburg)—Kasan, die eine Verbindung zwischen dem Uralgebiet und dem Wolgagebiet herstellen wird, soll noch in diesem Jahre beendet werden. Die Aufnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke wird bereits für den 1. November 1928 geplant.

— **Bau einer modernen Wagenfabrik in Nishnij-Tagil.** Das Staatliche Institut für Industrieprojekte hat den Entwurf für die Errichtung einer neuen modernen Wagenfabrik in Nishnij-Tagil fertiggestellt. Die Zusammensetzung der Wagenteile in der neuen Fabrik soll in eine Reihe enzelner, selbständiger Teilarbeiten zerlegt werden. Dadurch soll erreicht werden, das der Zusammenbau eines Wagens samt dem Anstrich innerhalb 1000 Minuten ausgeführt wird.

— **Revision der russischen Eisenbahntarife.** Die Sowjetregierung hat das Verkehrskommissariat und den Staatlichen Planausschuß der Sowjetunion mit der Revision der gegenwärtig geltenden russischen Eisenbahntarife beauftragt. Die Notwendigkeit einer solchen Revision wird damit begründet, daß das derzeitig geltende Tarifsystem wegen seiner verwickelten Berechnungsart sowie seinem Aufbau nach den Interessen der Volkswirtschaft nicht entspreche.

— **Personenverkehr auf den größten tschechoslowakischen Bahnstationen.** Nach einer amtlichen Statistik wurden im Vorjahr auf den Prager Bahnhöfen 13 269 650 Personen abgefertigt, ferner auf den Bahnhöfen in Reichenberg 1 936 333, Pilsen 2 601 115, Budweis 1 001 009, Brünn 4 412 299, Außig 1 665 051, Mährisch-Ostrau 4 358 560, Olmütz 1 661 497, Troppau 1 233 552 und Preßburg 1 930 383 Personen.

— **Kohlenförderung im Ostrauer Gebiet im Jahre 1927.** Nach einer Statistik der Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Kohlengebietes wurde im Jahre 1927 10 342 000 t Steinkohle gegen 10 563 400 t im Jahre 1926 gefördert. Die Verminderung der Förderung hängt damit zusammen, daß im Vorjahre wegen des englischen Streiks die Förderung ungewöhnlich groß war. Berücksichtigt man den durch Beendigung des Streiks und durch wiederaufgelebten englischen Wettbewerb eingetretenen Ausfall auf den Auslandsmärkten, so ist der Rückgang überraschend gering. Er beträgt kaum 2 %. Die Aufrechterhaltung der Förderungsmenge ist der günstigen Marktlage des Jahres 1927 zu danken, die sich noch deutlicher in der kräftigen Steigerung der Kokserzeugung ausspricht. Die Kokserzeugung stieg nämlich von 1 940 000 t auf 2 399 400 t, worin insbesondere auch der erhöhte Verbrauch der Eisenwerke zum Ausdruck kommt.

— **Neue Stundungsbedingungen für Frachtgebühren in der Tschechoslowakei.** Am 1. März werden neue Bedingungen für die Stundung von Frachtgebühren bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen eingeführt. Danach wird jedoch keine Verteuerung des Kredites eintreten, wohl aber wird die bisherige Sicherstellung auf die Hälfte ermäßigt. und der gesamte Stundungsdienst vereinfacht werden.

— **Der Gesetzentwurf über die Einlösung der Markprioritäten in der Tschechoslowakei angenommen.** Der Verfassungsausschuß des Senates hat am 16. Februar d. J. das Gesetz über die Einziehung der alten Eisenbahnprioritäten in der vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Fassung unverändert genehmigt. Demnach treten die Bestimmungen über die Einlösung der Markprioritäten (20 Kc für 100 Mark Nennwert) unverändert, trotz Einspruch aller beteiligten Interessenten (siehe Nr. 2 S. 52 Jahrg. 1928 d. Ztg.), in Kraft.

Wie bekannt hat der Verein zur Wahrung der Interessen deutscher Eigentümer von Anleihen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie sich in Angelegenheit der unbilligen Einlösung der Markprioritäten an den tschecho-

slowakischen Justizminister gewendet. Die Antwort enthält folgende Stellen: „Die Einwendungen, daß der Entwurf jede hypothekarische Sicherstellung der Inhaber der Staatsbahnprioritäten vom Jahre 1883 aufhebt, daß er die fortlaufende Tilgung nach dem Tilgungsplane außer Kraft setzt, und daß er die Barablösung der Gläubiger mit höchstens 2½ % begrenzt, müssen mit Rücksicht auf den Standpunkt des Finanzministeriums, daß die betreffenden Prioritäten nur eine in Papiermark bestehende Schuld vorstellen, für unbegründet gehalten werden. Es kann nicht übersehen werden, daß 20 tschecho Kronen auch die Inhaber der übrigen Markprioritäten bekommen sollen, an deren Papiersubstanz nicht einmal auf deutscher Seite gezweifelt wird." Auf diese Antwort, welche auf die Rechtslage der Markprioritäten nicht eingeht, hat nun der genannte Verein an den tschechoslowakischen Justizminister ein neues Schreiben gerichtet, in dem die Gründe, mit denen die unbillige Behandlung der Markanleihen in dem vorliegenden Gesetzentwurf gerechtfertigt wird, nicht anerkannt werden und unter eingehender Begründung eine bedeutend höhere Einlösung verlangt wird.

— **Elektrisierung der Eisenbahnlinie über den Suramski-Paß.** Der Staatliche Elektrotrust ist von der russischen Hauptelektroverwaltung mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für die Elektrisierung der Eisenbahnlinie über den Suramski-Paß beauftragt worden. Der Trust hat die Genehmigung erhalten. die technische Unterstützung ausländischer Firmen für die Ausarbeitung des Entwurfes in Anspruch zu nehmen.

— **Flugeisenbahnverkehr in der Schweiz.** Ähnliche Abkommen wie sie in Deutschland zur Förderung eines Flugeisenbahnverkehrs, d. h. eines durchgehenden Verkehrs zwischen Flugzeug und Eisenbahn getroffen worden sind (zu vgl. Jahrgang 1927 S. 963 d. Ztg.), werden nunmehr auch in der Schweiz vorbereitet, und es soll sich eine demnächst tagende kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen mit dieser Frage befassen.

Die entsprechenden Vorschläge haben die beiden schweizerischen Fluggesellschaften Ad Astra in Zürich (der auch der bekannte Flieger Mittelholzer angehört) und die Balair in Basel sowie die Schweizerischen Bundesbahnen gemacht. Es sollen Gütersendungen, die mit Luftfrachtbrief aufgeliefert werden, sowohl im Luftweg wie mit der Eisenbahn befördert werden, ohne daß beim Wechsel der beiden Beförderungsmittel die Mitwirkung eines Spediteurs oder einer anderen Mittelsperson nötig wäre.

Die Trägerin dieser neuen Beförderungsart soll die „Luftverkehrsgesellschaft" sein, die allein aus den Beförderungsverträgen verpflichtet wird. Sie hätte sich zu verpflichten, in den näher zu bezeichnenden Verkehrsbeziehungen (von schweizerischen Eisenbahnstationen nach ausländischen Flughäfen und umgekehrt, ferner von ausländischen zu ausländischen Flughäfen unter Zwischenbenutzung schweizerischer Eisenbahnstrecken) die Güter allgemein zu befördern. Die Strecke der Benutzung von Eisenbahn oder Flugzeug soll im Frachtbrief vom Absender vorgeschrieben werden. Von dieser Vorschrift kann abgewichen und statt mit Flugzeug mit der Eisenbahn befördert werden, wenn dies infolge von Notlandungen, Ausfall von Flügen, Raummangel usw. im Interesse des Absenders selbst liegt. Auf den schweizerischen Eisenbahnstrecken werden die Sendungen als Expreßgut befördert und zwar von und nach den Flughäfen Zürich, Basel und Genf. Man erwartet durch diese Maßnahme eine starke Belebung des Flugverkehrs. Sie ist schon für die Flugsaison 1928 vorgesehen.

— **Die schienengleichen Übergänge in der Schweiz.** In der Schweiz mit ihrem starken Kraftwagenverkehr bilden natürlich wie überall, die schienengleichen Bahnübergänge eine große Gefahr für Eisenbahn und Kraftwagen. Zum Studium dieser Frage wurde im Schoße der schweizerischen Straßenverkehrsliga eine Kommission „Straße und Schiene" gebildet, die in letzter Zeit unter Teilnahme von Vertretern der schweizerischen Eisenbahnbehörden eine Vollversammlung abhielt. Die unbedingte Notwendigkeit, irgend welche Maßnahmen zur Einschränkung der Unfälle, die sich auf schienengleichen Übergängen (in der Schweiz kurz Niveauübergänge genannt) ereignen, zu treffen, wurde allgemein anerkannt. Vor allem soll eine einheitliche Signalisierung aller schienengleichen Übergänge angestrebt werden.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit nicht verfehlen, auf die interessanten Ausführungen hinzuweisen, die in der Nr. 6/1928 der „Reichsbahn" Reichsbahndirektionspräsident v. Völker zur Frage der Gefahren der schienengleichen Übergänge in den Vereinigten Staaten von Amerika gemacht hat. Danach sind in den Vereinigten Staaten im Jahre 1923 8500 Personen auf Eisenbahnkreuzungen getötet worden.

— **Einführung von Familienfahrkarten in der Schweiz.** Einer demnächst stattfindenden Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen soll ein Vorschlag der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vorgelegt werden, auch in der Schweiz, ähnlich wie in Frankreich, bei Reisen größerer Familien (familles nombreuse) gewisse Fahrpreisermäßigungen zu gewähren. Von der dritten Person ab soll nur die Hälfte des Fahrpreises gezahlt werden, soweit es sich um die Beziehungen von Eltern, Kindern, Großeltern, Enkeln und weiblichen Dienstboten handelt. Diese Vergünstigung soll nur gewährt werden, wenn der volle Fahrpreis in der ersten Klasse mindestens vier, in der zweiten mindestens drei und in der dritten mindestens zwei Franken schweizerischer Währung beträgt. Auf ganz kurze Entfernungen würde daher, begreiflicherweise, die Vergünstigung nicht gewährt. Es soll damit der Reiseverkehr von Familienangehörigen belebt werden. Ob nach der Vorbehandlung dieser Frage in der eingangs erwähnten Konferenz werden die Schweizerischen Bundesbahnen weiter ihren Verwaltungsrat damit befassen.

— **Umrechnungszuschlag auf den Italienischen Staatbahnen.** Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. ist der zwanzigprozentige Majorationszuschlag bei Umrechnung der frei den in die italienische Währung in den internationalen Güter- und Personenverkehren mit Italien abgeschafft bzw. herabgesetzt worden und zwar in dem Sinne, daß dieser lästig empfundene Zuschlag in den sogenannten adriatischen direkten Güterverkehren (direkte Gütertarife mit Triest und Fiume) gänzlich aufgehört hat, während bei den anderen direkten Tarifen und bei allen Umbehandlungsverkehren (auch mit Triest und Fiume) der offizielle Währungskurs bis auf höchstens 1 %, wegen allfällig leichter Schwankungen und zur Deckung der Auslagen für die Beschaffung der fremden Währungen, aufgerundet wird.

— **Italiens Handelsbilanz im Januar 1928.** Der Wert der Einfuhrgüter betrug im Januar 1927 1 571 545 201 Lire und der Wert der Ausfuhrgüter 1 021 523 007 Lire, während im Januar 1928 diese Werte 2 048 328 931 bzw. 1 177 701 0 Lire betragen haben. Man verzeichnet daher eine Heraminderung von rund 476,7 Millionen Lire (23 %) bei der Einfuhr und eine solche von rund 156,1 Millionen Lire bei der Ausfuhr. Der Überschuß der Einfuhr ist daher in diesem Monat von 870 627 833 auf 550 022 194 Lire und das Defizit um rund 320,6 Millionen Lire gesunken, was einer Besserung von 36,8 % entspricht.

— **Die französischen Staatsbahnen im Jahre 1926.** Die Jahresberichten der französischen Eisenbahngesellschaften für 1926, die schon um die Mitte des Jahres 1927 erschienen sind*), ist gegen Ende des Jahres der Bericht über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen gefolgt. Die Länge der Staatsbahnen ist im Berichtsjahr unverändert geblieben: 9064 km; in dieser Länge sind die verpachteten Strecken in der Bretagne, nicht aber die Strecke Amiens—Roue, die von der Nordbahn betrieben wird, und der Teil der Pariser Gürtelbahn, den eine besondere Gesellschaft betreibt, inbegriffen. Die Züge der Staatsbahnen haben 69 769 547 km 1 041 683 km mehr als im Vorjahre, zurückgelegt; die Vermehrung setzt sich aus einer Zunahme um rund zwei Millionen Kilometer im Güterzugverkehr und einer Abnahme um eine Million im Personenzugverkehr zusammen. Die verminderten Leistungen im Personenverkehr sind eine Fo

*) S. Nr. 3 d. Ztg. vom 19. Januar 1928, S. 69, auch Nr. 5 vom 10. November 1927, S. 1250 (Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen).

on Sparmaßnahmen. Mit der Vermehrung der Leistungen m Güterzugverkehr ist eine Steigerung des Zuggewichts Hand in Hand gegangen. An den Zugkilometern sind die lektrisch betriebenen Strecken im Pariser Vorortverkehr it 2 131 113 km (1925: 1904 881 km) beteiligt.

Die reine Betriebsrechnung schloß mit 965 618 821 Fr und 1 710 885 756 Fr in Einnahme und Ausabe ab: der Überschuß von 254 733 065 Fr war um 21 367 001 Fr höher als im Vorjahre; die Betriebszahl ist abei von 97,75 auf 87,04 % zurückgegangen. Aus den Einahmen hätte aber der Schuldendienst, der 304 850 285 Fr rforderte, gedeckt werden müssen; dazu kamen noch eistungen auf Grund der Vereinbarungen von 1921 im Berage von 24 786 014 Fr, so daß im ganzen das Jahr 1926 einen ehlbetrag von 74 903 234 Fr aufzuweisen hatte; dieser an ich erhebliche Betrag war immerhin um 194 567 674 Fr iedriger als im Vorjahre. Darüber hinaus hatten die Staatsahnen an die Staatskasse 36 522 557 Fr abzuliefern, so daß hr gesamter Fehlbetrag, der aus der Gemeinschaftskasse ler französischen Eisenbahnen zu decken ist, 111 425 792 Fr etrug.

In den angeführten Zahlen kommen einerseits die Erhöhung der Tarife, die Entwicklung des Verkehrs, der Erolg von Sparmaßnahmen, andrerseits die Teuerungszuagen und die höheren Preise für Bau-, Betriebs- und Werkstoffe zum Ausdruck. Die reine Betriebsrechnung hätte mit inem weit höheren Betrag abschließen können, wenn nicht lie Pariser Vorortstrecken mit Fehlbetrag arbeiteten; er hat 38 Mill. betragen und wird namentlich auf die große Zahl on Fahrgästen zurückgeführt, die Dauerkarten zu ermäßigtem Preis benutzen.

Unter den Einnahmen erscheinen die Verkehrseinnahmen mit 1 912 456 077 Fr; sie verteilen sich mit 506 036 411 Fr auf den Erlös aus dem Verkauf von Fahrkarten, mit 321 634 153 Fr auf die Einnahmen aus dem Gepäck- und Eilfracht- (grande vitesse) verkehr, und 1 084 785 513 Fr entfallen auf den Güterverkehr (petite vitesse). Die Mehreinnahmen gegen das Vorjahr sind mit 385 574 616 Fr auf Tariferhöhungen, von denen sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr betroffen worden sind, zurückzuführen; berücksichtigt man diesen Betrag, so bleibt von den Mehreinnahmen gegen 1925 nur noch ein Posten von 74 660 411 Fr.

Die Zahl der Reisenden ist im Fernverkehr des Jahres 1926 um 3,86 % gegen das Vorjahr zurückgeblieben, hat dagegen im Vorortverkehr um 5,29 % zugenommen. Der Gepäck- und der Eilgutverkehr waren um 6,70 und 2,64 % niedriger als im Vorjahre; am stärksten war aber der Rückgang im Paketverkehr, der 27 % ausmachte, vermutlich verursacht durch die Neuregelung des Verhältnisses zwischen Post und Eisenbahn. Im Güterverkehr wurden 32 020 067 t, 3,6 % mehr als im Vorjahr, befördert.

Die Betriebsausgaben waren im Jahre 1926 um 257 522 148 Fr höher als im Vorjahre; daran sind die persönlichen Ausgaben mit 76 703 679 Fr beteiligt; beschäftigt wurden insgesamt 88 371 Personen, darunter 5775 Zeitarbeiter; sie erheischten einen Aufwand von 952 994 864 Fr. Die Vermehrung der persönlichen Ausgaben war verursacht durch eine Teuerungszulage vom 1. Mai an in Höhe von 12 % der Bezüge, durch eine einmalige Zulage in Höhe von 50 % des Wohnungsgeldes und endlich eine Zulage in Höhe von 11,6 % der Bezüge für die dauernd angestellten.

Der Preis für 1 t Kohle ist von 1925 zu 1926 im Mittel von 105 Fr auf 149 Fr gestiegen; außerdem ist mehr Kohle verbraucht worden, und die Folge war, daß unter den Mehrausgaben diejenigen für Brennstoffe 90 417 600 Fr ausmachten. Die Streckenunterhaltung hat über 37 Mill., die Unterhaltung der Fahrzeuge fast 14 Mill. mehr als im Jahre vorher gekostet. Nachdem die Entschädigungen für verlorene und beschädigte Güter einige Jahre lang zurückgegangen waren, haben sie im Jahre 1926 wieder zugenommen; das ist aber nur zum Teil in einer Zunahme der Verluste und Beschädigungen, in der Hauptsache vielmehr in der Erhöhung der Preise begründet.

An Betriebsprämien, die auf Grund der Abmachungen von 1921 aus der Gemeinschaftskasse der französischen Eisenbahnen zu zahlen sind, erhielt die Staatsbahn 24 786 014 Fr, wovon 10 174 448 Fr ihr selbst, 14 611 566 Fr dem Personal zugute kamen.

An Steuern u. dgl. hatte die Staatsbahn 258 804 283 Fr in Gestalt von Verkehrssteuern, Stempelgebühren ihrer Wertpapiere usw. zu entrichten. Ihre Dienste für andere Zweige der Staatsverwaltung, die sie ohne Entgelt zu leisten hatte, werden mit 95 565 476 Fr angesetzt, so daß dadurch der gesamte Fehlbetrag zwar noch nicht ganz, aber doch nahezu gedeckt ist.

Das Anlagekapital der französischen Staatsbahnen ist im Jahre 1926 um 1 476 938 131 Fr erhöht worden; dieser Betrag ist zu einem kleinen Teil durch Vorschüsse aus der Staatskasse, im wesentlichen durch Ausgabe von Schuldverschreibungen gedeckt worden; unter den Vorschüssen waren aber auch solche, die zur Rückzahlung älterer Vorschüsse dienten, so daß es sich zum großen Teil nur um rechnerische Ausgleiche gehandelt hat. Wirklich aufgewendet worden sind nur 268 257 986 Fr, und zwar zum Umbau von Bahnhöfen, zur Erneuerung von Oberbau, zu Streckenverlegungen, zu Sicherungsanlagen, für Werkstätten, endlich zur Beschaffung von Lokomotiven und Wagen. Unter den Ausgaben zu Lasten des Anlagekapitals steht mit an erster Stelle die Beseitigung des Batignolles-Tunnels und der dadurch ermöglichte Ausbau des Bahnhofs St. Lazare in Paris. Im ganzen belief sich das Anlagekapital der Staatsbahnen Ende Dezember 1926 auf 7 428 732 172 Fr. Bei all den hier aufgeführten Zahlen darf man nicht außer Acht lassen, daß wegen des Standes der französischen Währung ältere und neuere Geldbeträge nicht ohne weiteres mit einander vergleichbar sind.

Der Betriebsmittelpark der französischen Eisenbahnen umfaßte Ende 1926 4321 Lokomotiven und Triebwagen, 3602 Tender, 7830 Personen- und 86 657 Güterwagen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen auf den Philippinen.** Die Eisenbahnen von Luzon, der Hauptinsel der Philippinen, verdanken ihren Ursprung zwar britischem Unternehmungsgeist und Kapital, die sich schon betätigten, als die Inseln noch spanischer Besitz waren, ihre höhere Entwicklung setzte aber erst ein, als die Inselgruppe 1898 an die Vereinigten Staaten abgetreten wurde, die dafür eine Entschädigung von 20 Mill. Dollar zu zahlen hatten. Die Hauptinsel Luzon hat eine Fläche von etwas über 100 000 km²; ihre Eisenbahnen sind jetzt 1060 km lang. 1888 wurde eine englische Gesellschaft zum Bau einer etwa 200 km langen Eisenbahn auf dieser Insel gegründet, der die spanische Regierung die Genehmigung zum Bau erteilte und den Betrieb auf 99 Jahre überließ. 1903 wurden Pläne für weitere Bahnbauten aufgestellt, und die Regierung genehmigte sie ohne zeitliche Beschränkung in bezug auf das Betriebsrecht. Die Aufstände, die auf den spanisch-amerikanischen Krieg gefolgt waren und bei denen die Eisenbahnen schwere Schäden erlitten hatten, führten zu langwierigen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten wegen des Ersatzes dieser Schäden, und 1906 wurde als Abschluß dieser Verhandlungen eine Gesellschaft nach amerikanischem Recht gegründet, die nunmehr an Stelle der englischen Gesellschaft trat und alle deren Rechte und Pflichten übernahm. Die Aktien der neuen Gesellschaft blieben jedoch im wesentlichen in englischen Händen. Das Betriebsrecht wurde der neuen Gesellschaft für alle Strecken, auch für die älteren, auf alle Zeiten übertragen. Vermutlich um den englischen Einfluß in einem Lande, das unter amerikanischer Hoheit steht, zu brechen, erwarb die Regierung 1917 alle Aktien der Eisenbahn und übernahm diese infolgedessen für den Staat. Wir haben also hier den im Gebiet der Vereinigten Staaten ganz vereinzelten Fall einer Staatsbahn; nur in Alaska findet sich ein zweiter solcher Fall, sonst hält man durchaus an dem Gedanken fest, daß der Eisenbahnbau und -Betrieb privatem Unternehmungsgeist zu überlassen ist. Die Form einer Privatgesellschaft ist allerdings auf Luzon aufrecht erhalten worden.

Die Eisenbahnen von Luzon bestehen aus zwei Teilen, einem sich von Manila nach Norden und einem sich nach Süden erstreckenden Ast. Der nördliche Teil, der jetzt in Bauang endigt, ist mit einigen Zweigbahnen 505 km lang; Veränderungen um etwa 60 km sind geplant. Nach Süden erstreckt sich die Eisenbahn bis Legazpi und Tobaco, wobei allerdings auf etwa halbem Wege eine ungefähr 100 km breite Lücke noch zu schließen ist. Bis dies geschieht, wird der Verkehr zu Wasser bedient, wobei auch Eisenbahnfahrzeuge überführt werden. Die südlichen Eisenbahnen sind zusammen 555 km lang. Beide Netze werden getrennt verwaltet, obgleich sie in einer Hand

vereinigt sind. Neuerdings haben sie auch einen Gemeinschaftsbahnhof in Manila. Die Strecken sind in Kapspur angelegt; sie sind im wesentlichen eingleisig; nur von Manila ausgehend haben 11 km nach Norden und 3 km nach Süden ein zweites Gleis. Neben den Eisenbahnen bestehen in Manila noch elektrische Straßenbahnen zur Verbindung mit den Vororten. An der Nordstrecke liegt, in der Nähe von Bauang, Baguio, die Sommerfrische für die Philippinen, auf fast 1500 m Meereshöhe. Es bestand die Absicht, diesen Kurort durch eine Zahnradbahn an die Eisenbahn anzuschließen; bezeichnend für die neuzeitliche Entwicklung des Verkehrswesens ist es, daß man es vorgezogen hat, statt dessen eine Straße zu bauen und auf ihr einen Kraftwagenverkehr einzurichten. Die einzige bereits beschaffte Lokomotive ist für Verschiebezwecke umgebaut worden. Der Schnellzug nach Bauang, der auch den Verkehr nach Baguio vermittelt, legt seine 254 km in 8 Stunden 18 Minuten zurück; zwei Mal in der Woche führt er Schlaf- und Speisewagen. Auf der Südstrecke fährt ein Zug täglich die 255,5 km von Manila bis Aluneros in 7 Stunden 38 Minuten, was für eine Glanzleistung gilt. Zwei Mal in der Woche hat er Anschluß an einen Dampfer, der den Verkehr mit Pasacao vermittelt und dadurch die Fortsetzung der Reise auf dem abgetrennten Teilstück der Südstrecke ermöglicht. Die Fahrt auf der Südstrecke führt durch landschaftlich reizvolle Gegenden; unter anderem liegt an dieser Strecke der Berg Mayon, der sich bis auf 2420 m Höhe erhebt.

Die Betriebsmittel der Eisenbahnen von Luzon stammen zum Teil noch aus der Zeit der englischen Gesellschaft, zum Teil sind sie neuerdings erst angeschafft worden; es soll einen eigenartigen Anblick gewähren, so verschiedene Betriebsmittel neben einander zu sehen. Der Lokomotivpark umfaßt 148 Stück, unter denen sich noch die Lokomotive Nr. 1 befindet; unter den neueren sind die Achsanordnungen 1 E 1 bei aus Amerika und 2 B 1 bei aus England gelieferten Lokomotiven vertreten. Alle Personenzüge fahren mit selbsttätiger Luftsaugebremse, für die auch die meisten Güterwagen eingerichtet sind. Die Personenwagen, 188 an der Zahl, haben nur 1. und 3. Klasse, woran man noch den englischen Einfluß erkennt, während die Ausrüstung der Lokomotiven mit elektrischen Kopflichtern und Läutewerken von den amerikanischen Eisenbahnen übernommen ist. 1796 Wagen dienen dem Güterverkehr; dazu kommen noch 60 Gepäckwagen und ebensoviel Dienstwagen. Die wohlausgestatteten Werkstätten liegen in der Nähe von Manila. Sie sollen demnächst auf elektrischen Antrieb umgestellt werden, der Strom soll durch Dieselmotoren erzeugt werden.

— **Omnibusse statt Eisenbahnen bei Hochwasser.** Durch das Hochwasser in den Vereinigten Staaten Anfang November vorigen Jahres hatte besonders schwer die Boston & Maine-Eisenbahn gelitten, deren Netz sich, von Boston ausgehend, über den Nordosten und Westen des Staates Massachusetts ausdehnt, sich in den Staat New York bis in das Teil des Hudson erstreckt und auch den Verkehr in Vermont und New Hampshire vermittelt. Über 1500 km ihrer Strecken, etwa die Hälfte ihres Netzes, waren vom Hochwasser betroffen, und die Beseitigung der Schäden, die sich auf 101 Stellen verteilen, wird etwa 2,5 Mill. Dollar kosten. Der Eisenbahnverkehr war dadurch natürlich starken Störungen unterworfen, stellenweise kam er ganz zum Erliegen. In dieser Notlage griff die Eisenbahngesellschaft auf ihr Tochterunternehmen, die Boston & Maine Transportation Company zurück, die sonst den Eisenbahnverkehr mit ihren Omnibussen ergänzt, jetzt aber mit ihnen an die Stelle der Eisenbahn treten mußte. Der Omnibus hat gegenüber der Eisenbahn den Vorteil, daß er nicht an eine bestimmte Straße gebunden ist, daß er vielmehr, wenn sein gewöhnlicher Weg gesperrt ist, auf frei gebliebenen Umwegen sein Ziel erreichen kann. Die Lücken des Eisenbahnverkehrs wurden dann, wie es übrigens auch im vergangenen Sommer bei den durch Hochwasser verursachten Schäden an den Eisenbahnen des Erzgebirges geschehen ist, durch Omnibusverbindungen überbrückt. Die Omnibusse waren eine große Hilfe; sie haben in diesem Dienst über 72 000 km zurückgelegt. Nördlich von Manchester im Staate New Hampshire war 60 Stunden lang überhaupt kein anderer regelmäßiger Verkehr als mit Omnibussen möglich, und ein Fußball-Wettkampf wurde nur dadurch möglich gemacht, daß die eine Mannschaft, deren Zug durch Hochwasser aufgehalten wurde, mit Omnibussen an ihr Ziel gebracht wurde. Nach amerikanischer Auffassung von der Wichtigkeit sport licher Ereignisse wäre es geradezu ein Unglück gewese wenn dieser Wettkampf infolge Hochwassers nicht hät zu stande kommen können. Auf der Rückfahrt legte d Mannschaft die ersten 150 km ihrer Reise im Zuge, de zweiten ebenso langen Teil mit Omnibussen zurück. Vo Boston aus wurde in einem Umkreis von etwas über 100 k ein Omnibusverkehr eingerichtet, und in dem Maße, wie d Eisenbahnverkehr wieder aufgenommen wurde, gingen vo jeweiligen Ende der Eisenbahn Omnibusstrecken aus, zu Teil als Verlängerung der Eisenbahn, zum Teil als Que verbindungen. Es wurden außer Personen auch Post un Gepäck befördert. Eine der Omnibusstrecken stellte die Ve bindung mit einem von der Kanadischen Pacific-Eisenbal eingerichteten Omnibusverkehr her. Im ganzen wurden jener Gegend 10 Omnibusverbindungen von zusamme 510 km Länge vorübergehend betrieben. An einigen Stelle diente der Omnibus auch dazu, die Eisenbahn vom Persone verkehr zu entlasten, um die Gleise für den Güterverkel frei zu machen. So hatten sich z. B. im Bezirk von Fitc burg infolge 72 stündiger Unterbrechung des Eisenbahnve kehrs tausende von Güterwagen angesammelt; um die ohne Schwierigkeiten abfördern zu können, wurde der Pe sonenverkehr auf die Straße verlegt. Zehn Omnibusse un zwei Lastwagen ersetzten z. B. einen Schnellzug und b förderten täglich mehrere hundert Reisende. An einer a deren Stelle, wo bisher die höchste Zahl der in 24 Stunde durchlaufenden Güterwagen 1237 gewesen war, mußten bei Hochwasser an einem Tage 1681 Wagen befördert werde und das wurde, wenigstens zum Teil, dadurch möglich g macht, daß der Personenverkehr von den Gleisen auf d Straße verlegt wurde. In der Zeit vom 9. bis 15. November 19 ließ man im Bezirk Fitchburg Personenzüge, die 1730 k hätten fahren müssen, ausfallen und übernahm deren Ve kehr auf die Omnibusse, und am 23. November waren imm noch Züge, die gegen 680 km hätten fahren müssen, au gefallen und durch Omnibusse ersetzt. Die Eisenbahnfah karten galten dabei auch für den Omnibus, der auch leichte Gepäck und die Post mitnahm, während das große G päck mit Lastkraftwagen oder mit den aufrecht erhaltene Güterzügen befördert wurde. Zugmannschaften, deren Züg im Hochwasser liegen geblieben waren, wurden mit Omn bussen abgeholt und an ihren Heimatbahnhof gefahre andrerseits wurden die Arbeitertrupps, die die Instand setzungsarbeiten ausführen sollten, in Kraftwagen an di Arbeitsstelle gebracht, und auch ihre Nahrung wurde ihne auf diesem Wege zugeführt.

Bei der New York, New Haven & Hartford-Eisenbahn, ware die Hochwasserschäden nicht so schwer wie bei der Bosto & Maine-Eisenbahn, aber auch diese bediente sich ihr Tochtergesellschaft, der New England Transportation Com pany, um mit deren Omnibussen ausfallende Züge zu e setzen. Dabei wurde allerdings auch eine Omnibusverbi dung, deren Straße durch das Hochwasser gesperrt wa durch einen Zugverkehr auf einer freigebliebenen Eise bahn ersetzt. An einem Sonntag während des Hochwasse setzte ein starker Verkehr von Schaulustigen ein, und auc dieser wurde mit Omnibussen bewältigt.

Auf der Delaware & Hudson-Eisenbahn war ein Bahnh so weitgehend zerstört, daß die Dauer der Instandsetzung arbeiten auf ein Vierteljahr geschätzt wurde. Die Güte züge wurden daher auf eine Zweigbahn abgelenkt und d Personenverkehr auf die Straße verwiesen.

In Burlington im Staate Vermont richtete eine Gesel schaft, die sonst den städtischen Verkehr bedient, eine Omnibusverkehr für die Umgebung ein; hier waren di Eisenbahnbrücken zerstört worden, die Straßenbrücken ab glücklicher Weise unversehrt geblieben. Auch im Dienst des Roten Kreuzes verkehrten Omnibusse, die Lebensmitte Kleidungsstücke und Arzneien in das Hochwassergebi brachten.

— **Der neue Gemeinschaftsbahnhof Toronto.** Kürzlic ist in Toronto der neue Gemeinschaftsbahnhof der Kan dischen Staatsbahnen und der Kanadischen Pacific-Eise bahn eröffnet worden; nach amerikanischer Art, die ohn Superlative nicht auskommt, wird er als den schönsten un größten Bahnhöfen der Vereinigten Staaten gleich kommen bezeichnet. Schon 1906, als eine Feuersbrunst eine für de Bahnhofsbau geeignete Fläche freilegte, wurde der neu Bahnhof geplant, der Entwurf wurde aber von der z

digen Behörde abgelehnt, weil diese mit dem Bau eine eitigung der schienengleichen Übergänge in Toronto verlen wollte. Die Verhandlungen zwischen den dabei begten Behörden und den Eisenbahnen über die Frage, ob Gleise gehoben und die Straßen unterführt werden en, endigten nach Jahren mit dem Sieg dieses Gekens, und 1913 konnte mit den Bauarbeiten begonnen den. Zu ihrer Ausführung war schon 1906 eine besondere ellschaft, die Toronto Terminals Railway Company, gendet worden. Der Krieg verzögerte die Ausführung des s, so daß das Bahnhofsgebäude erst 1920 bezogen den konnte: sein Ostflügel wird seitdem von der Postverwaltung benutzt, im Westflügel sind Büros der Eisenhen untergebracht, dem Personenverkehr dient der Bahnaber erst seit August vorigen Jahres. Auch jetzt ist er nicht fertig gestellt; von den Gleisanlagen ist nur ein in Betrieb genommen, die Fertigstellung soll aber beeunigt werden. Die Schauseite des Bahnhofs, im lischen Stil gehalten, ist 260 m lang. 22 Säulen aus kstein betonen den Haupteingang. Der Mittelteil ist en Geschoß hoch, die Flügelbauten haben vier Geschosse. h dem Ausbau werden hinter dem Bahnhofsgebäude Bahnsteige an Durchgangsgleisen liegen, unter denen sich etwa 75 m tiefliegende Warteräume u. dgl. erstrecken den. Von der Straße aus gelangt man zunächst in eine halle mit den Fahrkartenschaltern und dann auf einer ape zu dem Bahnsteigtunnel und den Räumen unter den sen. Der Verkehr der ankommenden und der abenden Reisenden ist vollständig von einander getrennt. erkenswert ist, daß die Droschken auf einer das ganze inde umgebenden Fahrbahn in den Bahnhof hineinfahren nen, so daß die Reisenden beim Übergang zwischen Zug Droschke die freie Straße nicht zu betreten brauchen. ondere Räume sind für Einwanderer vorgesehen. Das ergeschoß im Ausmaß von fast 8000 m² dient dem Gek- und Postverkehr.

Der Bahnhofsbau hat bis jetzt 6 Mill. Dollar gekostet, mit ihm zusammenhängenden Gleisumbauten, Hafenerterungen u. dgl. werden gegen 100 Mill. erfordern. Bei eitigung der schienengleichen Straßenkreuzungen sind etwa 5,5 km Länge 13 Straßenunterführungen zu bauen. h der Fertigstellung wird der Bahnhof einen täglichen kehr von 180 Zügen mit 60 000 bis 75 000 Reisenden en, der sich an besonders verkehrsreichen Tagen auf Züge mit 100 000 Reisenden steigert. Man schätzt aber e Leistungsfähigkeit auf 10 000 Reisende in der Stunde, daß er nicht nur den heutigen Bedürfnissen genügt, dern auch für die Zukunft noch jahrelang ausreichen l.

Wasserverkehr.

— **Verbesserung des Hamburger Dienstes nach der stküste Nordamerikas.** Im Laufe dieses Jahres ist mit Einstellung neuer Personen-Motorschiffe mit einer entlichen Erweiterung und Verbesserung des Personenstes von Hamburg nach der Westküste Nordamerikas rechnen. Bisher hat beispielsweise die Hamburg-Amerika ie auf dieser Linie die Motorschiffe „Isis", „Osiris" „Odenwald" beschäftigt, die nur eine kleine Kajütsichtung haben. Diese Schiffe werden im Laufe des res aus diesem Dienst herausgezogen und durch die en Motorschiffe „San Francisco", „Los Angeles", rtland" und „Seattle" ersetzt. Es handelt sich bei diesen bauten um Einheiten zwischen 6500—7300 BRT., die je Kajüte und eine dritte Klasse führen. Diese Schiffe den zusammen mit dem Frachtschiff „Duisburg" (6550 T.) einen dreiwöchentlichen Fahrplan ab Hamburg nach werpen durch den Panamakanal durchführen. Die Kader vier neuen Personenschiffe wird mit Speisesaal, chzimmer, Damenzimmer und Promenadendeck, die nmern sämtlich mit fließendem Wasser eingerichtet t. In der dritten Klasse werden außer dem Speisesaal ndere Aufenthaltsräume, eine Laube und ein besonders ßes Promenadendeck vorgesehen sein. Das Motorschiff isburg" führt nur Kajüte mit Speisesaal und Rauchmer; die Reisedauer Hamburg—Los Angeles wird bei tlichen Schiffen etwa 33 Tage, nach San Francisco a 35 Tage betragen, von Antwerpen aus ist die Überrtszeit um sieben Tage kürzer. Die Kajütpreise werden r Berücksichtigung der neu eingeführten Sommer- und Winterpreise durchschnittlich billiger sein als bisher. Falls ein Reisender, gleichgültig ob in der Kajüte oder dritten Klasse, die Rückreise von Amerika innerhalb eines Jahres nach der Ausreise aus dem europäischen Hafen antritt oder umgekehrt, wird ihm auf den Fahrpreis für die Rundreise eine Ermäßigung von 10 % gewährt, vorausgesetzt, daß die Lösung der Hin- und Rückfahrkarte vor Antritt der Ausreise erfolgt. Die Verbesserung des Dienstes nach der Westküste Nordamerikas besteht vor allem in der Einrichtung einer Überfahrtsmöglichkeit dritter Klasse. Außerdem bedeutet der Überfahrtpreis dritter Klasse von Hamburg nach San Francisco eine ganz erhebliche Verbilligung. — Ferner ist zu bemerken, daß die Einstellung von Personendampfern in den Dienst nach der Westküste Nordamerikas sich auch für die Fracht außerordentlich günstig auswirkt, denn durch die Vereinigung von Reisenden und Fracht ist die Sicherheit für die Innehaltung des Fahrplans eine wesentlich größere, es kommt also die größere Schnelligkeit und die unbedingt pünktliche Abfertigung der Schiffe in den einzelnen Häfen, wie sie der Personendienst verlangt, auch der Frachtbeförderung zugute.

— **Aufschwung des tschechoslowakischen Donauhafens Komorn.** Das Betriebsjahr 1927 hat die allgemein günstigen Umschlagverhältnisse im Hafen von Komorn zur Geltung gebracht. Trotz dreimaliger Einstellung der Güteraufnahme für den Hafen Komorn im Jahre 1927 durch die Eisenbahnverwaltung wurden im ganzen 598 000 t umgeschlagen. Der Umschlag in Komorn hat schon im Oktober 1927 die erste Stelle unter den tschechoslowakischen Binnenhäfen mit 492 000 t erreicht. Diese Leistung kann nur dann richtig eingeschätzt werden, wenn man bedenkt, daß der ausländische Umschlag von 565 000 t in Höhe von 473 099 t mit Handarbeit durchgeführt wurde und die Ausrüstung des Hafens noch mangelhaft ist. Derzeit überwintern im Hafen 122 Schiffe.

Rechtspflege.

— **Rechtsverhältnisse der kündbar angestellten Reichsbahnbeamten.** Im Jahre 1906 trat der Kläger als Bahnunterhaltungsarbeiter in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung. Am 1. April 1919 wurde er zum planmäßigen Schaffner ernannt, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalt der Kündigung mit einmonatiger Frist. Bei dem Übergang der preußischen Staatsbahnen auf das Reich wurde er Reichsbeamter, mit dem Inkrafttreten des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) Reichsbahnbeamter. Durch Schreiben vom 12. September 1925 wurde dem Kläger das Dienstverhältnis gemäß § 25 der Personalverordnung dergestalt gekündigt, daß es mit dem 31. Oktober 1925 aufhöre. Die Kündigung wurde damit begründet, daß die Herabminderung des Personalbestandes der Beklagten sie erforderlich mache. Jedoch erklärte sich die Beklagte bereit, den Kläger vom 1. November 1925 ab im Arbeiterverhältnis weiter zu beschäftigen. In gleicher Weise hat die Beklagte noch einer großen Zahl von anderen Kündigungsbeamten gekündigt und ihnen ebenfalls angeboten, sie im Arbeiterverhältnis weiter zu verwenden.

Der Kläger behauptet in erster Linie, die gegen ihn ausgesprochene Kündigung sei rechtsunwirksam, in zweiter Linie, sie enthalte einen Mißbrauch des der Beklagten etwa zustehenden Kündigungsrechts. Er verlangt mit der Klage: 1. Feststellung, daß seine rechtliche Stellung in seinem Amt als Schaffner durch die Kündigung nicht geändert worden sei, 2. Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 399 RM nebst Zinsen, 3. ihre Verurteilung zur Zahlung der jeweiligen Bezüge eines planmäßigen Schaffners an ihn vom 1. Juni 1926 ab.

Die Vorinstanzen haben die Klage dem Antrage der Beklagten entsprechend abgewiesen. Der Kläger hat Revision eingelegt mit dem Antrage, das angefochtene Urteil aufzuheben und nach seinem Berufungsantrage zu erkennen. Die Beklagte hat um Zurückweisung des Rechtsmittels gebeten.

Den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts entnehmen wir folgendes:

I. Den auf Feststellung gerichteten Klageantrag zu 1 haben die Vorinstanzen aus prozessualen Gründen abgewiesen. Sie haben ausgeführt, daß dieser Antrag entweder

eine im Rechtswege unzulässige Feststellung der Beamteneigenschaft des Klägers begehre oder aber, sofern er eine selbständige Feststellung als Grundlage für die vermögensrechtlichen Ansprüche des Klägers auf Zahlung seines Gehalts bezwecke, mit Rücksicht auf die gleichzeitig für Vergangenheit und Zukunft erhobene Leistungsklage des erforderlichen rechtlichen Interesses an der alsbaldigen Feststellung entbehre. Wenn der Kläger in zweiter Instanz ausgeführt habe, er wolle sich durch die Feststellungsklage eine Grundlage für künftige Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenbezüge schaffen, so sei einmal insoweit das rechtliche Interesse an der alsbaldigen Feststellung nicht ausreichend dargetan; überdies hätte der Kläger den Feststellungsantrag auf die künftigen Pensionsansprüche richten müssen.

Daß für den Feststellungsantrag der Rechtsweg dann unzulässig sein würde, wenn er nicht, wie es indessen nach den Ausführungen des Klägers tatsächlich der Fall ist, vermögensrechtliche Ansprüche des Klägers aus seinem Beamtenverhältnis zum Gegenstand hätte (vgl. RGZ. Bd. 108 S. 117), bestreitet die Revision nicht, ebensowenig, daß der Feststellungsantrag mit Rücksicht auf die Klageanträge zu 2 und 3 (Nr. 3 ist übrigens gleichfalls ein Feststellungsantrag) auf die Gehaltsansprüche des Klägers nicht bezogen werden kann. Die Revision macht aber dem Berufungsurteil gegenüber erneut geltend, daß der Kläger ein selbständiges Interesse an der alsbaldigen Feststellung besitze, ob ihm später einmal Ruhegehalt und seinen Hinterbliebenen Versorgungsansprüche zuständen. Denn die Lebensstellung eines Mannes und Familienvaters werde erheblich dadurch beeinflußt, ob ihm Versorgungsansprüche zuständen oder nicht. Ebenso könne die Abweisung des Feststellungsantrags nicht damit begründet werden, daß der Kläger den Anspruch auf künftige Pensionsansprüche hätte richten müssen. Diese vom Berufungsgericht geforderte anderweite Formulierung des Antrags sei, wenn nicht unmöglich, so doch jedenfalls nicht geboten gewesen. Der Antrag auf Feststellung des Anspruchs des Klägers auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung sei in dem gestellten Antrage mitenthalten gewesen, so daß er unter allen Umständen nur teilweise habe abgewiesen werden dürfen.

Dieser Revisionsangriff ist nicht gerechtfertigt. Die im wesentlichen auf tatsächlichen Erwägungen beruhende Annahme des Vorrichters, dem Kläger fehle, auch soweit die von ihm begehrte Feststellung eine Grundlage für Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenbezüge bilden solle, ein Interesse daran, daß sie alsbald getroffen werde, erscheint nicht als rechtsirrtümlich. Die Verneinung des gesetzlich erforderten Feststellungsinteresses ist um so unbedenklicher, als die Fragen, von deren Beantwortung ein Anspruch des Klägers auf Ruhegehalt und seiner etwaigen späteren Hinterbliebenen auf Versorgung abhängt, schon anläßlich der Klageanträge zu 2 und 3 entschieden werden müssen. Aus der Entscheidung, die über sie ergeht, vermag der Kläger ohne weiteres zu entnehmen, ob ihm Ruhegehaltsansprüche zustehen.

II. Die Rechtsunwirksamkeit der ihm gegenüber ausgesprochenen Kündigung leitet der Kläger zunächst daraus her, daß er nicht Kündigungsbeamter, sondern lebenslänglich angestellter Beamter gewesen sei. Diesen Einwand hat das Kammergericht mit rechtlich bedenkfreier Begründung zurückgewiesen. Allerdings hat das Reich den auf Grund des Staatsvertrages vom 31. März 1920 in seinen Dienst übernommenen Kündigungsbeamten der Ländereisenbahnen, insbesondere dem Kläger gegenüber keinen ausdrücklichen Kündigungsvorbehalt gemacht. Das war aber trotz § 2 RGB. nicht erforderlich. Denn diese Vorschrift verlangt nur, daß bei der Anstellung von Reichsbeamten, die nicht auf Lebenszeit angestellt werden sollen, die Kündigung ausdrücklich vorbehalten werden muß. Als Beamter angestellt worden ist der Kläger aber nicht vom Reiche, sondern von der preußischen Staatsbahnverwaltung. Einen mit dem Kündigungsvorbehalte zu verbindenden Anstellungsakt hat das Reich dem Kläger gegenüber niemals vorgenommen. Vielmehr ist er kraft Gesetzes (Reichsgesetz betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, vom 30. April 1920, RGBl. S. 773, in Verbindung mit § 25 des Staatsvertrages) Reichsbeamter geworden. Die in dem Staatsvertrage vorgesehene Übernahme der Beamten der Ländereisenbahnen durch das Reich bedeutete zwar e Wechsel in der Person des Dienstherrn der Beamten RGZ. Bd. 106 S. 257), bewirkte in ihrer Rechtsstel aber nur die durch diesen Wechsel und den damit bundenen Erwerb der Reichsbeamteneigenschaft gebot Veränderungen. Der Kläger, der in Preußen Kündigt beamter war, blieb dies daher auch, als er Reichsbea wurde, ohne daß es eines nochmaligen Vorbehalts be hätte. Es fehlt an jedem Rechtsgrunde für die Anna daß seine Rechtsstellung in diesem Punkte durch Wechsel auf seiten des dienstberechtigten Gemeinwe berührt worden wäre. Wenn die Revision in der n lichen Verhandlung versucht hat, den gegenteiligen S punkt mit vertragsrechtlichen Erwägungen zu begrün so braucht demgegenüber nur darauf hingewiesen werden, daß das Beamtenverhältnis kein Vertrag hältnis ist. Vertragsbeziehungen zwischen dem Kläger dem Reiche können auch nicht daraus hergeleitet we daß er die — von ihm übrigens nicht benutzte — Mög keit hatte, in den Staatsdienst zurückzutreten (§ 2 Staatsvertrages). Diese Rücktrittsbefugnis der Lä beamten ändert nichts daran, daß sie Reichsbeamte Gesetzes geworden sind. Aus alledem ergibt sich, daß bloß Preußen, sondern ebenso auch das Reich und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft befugt waren, Kläger zu kündigen.

III. Der Kläger bestreitet die Wirksamkeit seiner digung aber auch für den nach dem vorstehend Ges tatsächlich gegebenen Fall, daß er Kündigungsbeamte blieben ist. Er behauptet, daß die Beklagte nicht berec gewesen sei, ihn gleichzeitig mit zahlreichen anderen amten zum Zweck der Überführung in das Arbeit hältnis zu kündigen. Um dies zu begründen, hat der treter des Klägers in der mündlichen Verhandlung dem Revisionsgericht an die Spitze seiner Ausführ den Satz gestellt, daß nach preußischem wie nach Reh recht den auf Kündigung angestellten Beamten aus nur in Person liegenden Gründen gekündigt werden dürfe, rend ihre Kündigung aus Gründen des dienstlichen dürfnisses unzulässig sei, und hat daraus gefolgert, diese Einschränkung der behördlichen Kündigungsbefu auch zugunsten der Reichsbahnbeamten gelte. Diese sicht ist unrichtig. Den rechtlichen Ausgangspunkt fü Anstellung von Beamten auf Kündigung bildet für Preußen § 12 Nr. 2 Abs. 3 der Instruktion zur Geschäftsfüh der Regierungen vom 23. Oktober 1817 (GS. S. 248) vorschreibt, daß diejenigen Unterbediensteten, deren D keine Ausbildung erfordert, sondern größtenteils mechanisch ist, soviel als möglich, auf Kündigung anzust sind, ohne damit übrigens die Anstellung auf Kündi für andere Beamte als die bezeichneten zu unters In § 83 des preußischen Disziplinargesetzes vom 21. 1852 (GS. S. 465) heißt es, daß Beamte, welche auf K gung angestellt sind, ohne ein förmliches Disziplina fahren von der Behörde, welche ihre Anstellung ve hat, entlassen werden können. Die entsprechende rechtliche Vorschrift findet sich in § 32 RGB., der falls bestimmt, daß die Entlassung der auf Kündi angestellten Beamten durch diejenige Behörde er welche die Anstellung verfügt hat. § 2 das. fordert noch, daß die Kündigungsbefugnis ausdrücklich vorbeh sein müsse. Eine Einschränkung der Kündigungsg ist aus keiner dieser Vorschriften zu entnehmen, insbesondere für das preußische Recht nicht daraus folgert werden, daß die angeführte Bestimmung übe zur Ausübung des Kündigungsrechts berufene Be (§ 83 aaO.) in einem Disziplinargesetz enthalten ist. waige Weisungen der Ministerialinstanzen an die na ordneten Behörden, von der Kündigungsbefugnis nur erheblichen Gründen Gebrauch zu machen, besagen daß diese erheblichen Gründe ausschließlich der P des Beamten zu entnehmen sind, daß sie nicht au allgemeinen dienstlichen Verhältnissen liegen könne hat denn der Senat bereits gerade für einen preußisch lichen Fall in der RGZ. Bd. 81 S. 99 abgedruckten scheidung ausgesprochen (S. 106, 107), daß einem Bea das Dienstverhältnis auch wegen Wegfall des Bedürf oder wegen anderweitiger Einrichtung und Gliederung Behörden oder ihres Dienstes gekündigt werden kann der Vorbehalt der Kündigung gerade den Zweck ver den Behörden bei Entscheidung der Frage der fer

wendung oder der Entlassung der unter diesem Vor-
lt angestellten Beamten freie Hand zu lassen. Diese
Verwaltungsübung und Schrifttum übereinstimmenden
e gelten auch für das Reichsgericht.
Völlig willkürlich ist die vom Kläger aufgestellte Be-
tung, das Reichsbeamtenrecht habe eine Massenkündi-
g von Reichsbeamten, d. h. die gleichzeitige Kündigung
r größerer Zahl von Reichsbeamten aus Gründen des
stlichen Bedürfnisses nicht zugelassen. Das Reichs-
ntengesetz macht — ebenso wie das preußische Be-
nrecht — keinen Unterschied zwischen der Kündigung
s einzelnen Beamten und der gleichzeitigen Kündigung
rerer Beamten. Es stellt die Kündigung von Beamten
schließlich in das pflichtmäßige, der Nachprüfung im
ntlichen Rechtswege nicht unterliegende Ermessen der
berufenen Dienststelle und verbietet ihr nicht, aus
nden der Verminderung der staatlichen Ausgaben
chzeitig zahlreiche Kündigungen auszusprechen. Nicht
tig ist auch, daß eine sog. Massenkündigung von Be-
en erst durch die Personal-Abbau-Verordnung vom
Oktober 1923 (RGBl. I S. 999) zugelassen worden sei.
3 § 1 Abs. 2 das. schuf nur die Möglichkeit, Kündi-
gsbeamte zu entlassen oder sie unter Gewährung des
tzlichen Wartegeldes einstweilen in den Ruhestand
versetzen. Das Recht der Verwaltung, ihnen zu kün-
n blieb unberührt. Der Senat hat das bereits in seiner
n Abdruck bestimmten Entscheidung vom 25. Februar
7 (III. 424/26) für die entsprechenden Vorschriften in
§§ 15 Abs. 2 und 16 Abs. 1 der Preußischen Personal-
bau-Verordnung vom 8. Februar 1924 (GS. 73) aus-
ihrt. Das dort Gesagte gilt auch für Art. 3 § 1 Abs. 2
chsPersAbbVo.
Fehl geht unter diesen Umständen die Berufung des
gers auf die im § 30 des Staatsvertrages vom 31. März
vom Reich übernommene Gewährleistung der Rechte
in seinen Dienst übergehenden Beamten der Länder-
nbahnen. Denn, wie dargelegt, war seine Stellung als
ndigungsbeamter im Reiche nach Reichsrecht keine an-
e, als sie es für ihn in Preußen nach preußischem
ht war. Ob, wie in der Revisionsverhandlung ausge-
rt worden ist, die oldenburgischen Landesbeamten nur
in ihrer Person liegenden Gründen gekündigt werden
nen und ob dies auch den in den Reichsdienst über-
mmenen oldenburgischen Eisenbahnbeamten zugute
mmt, kann auf sich beruhen. Denn der Kläger war an-
glich nicht oldenburgischer, sondern preußischer Be-
er. Der Inhalt der für ihn aus § 30 des Staatsvertrages
ßenden Rechte kann sich daher nicht nach oldenbur-
chem, sondern nur nach preußischem Recht bestimmen.
Für die auf Kündigung angestellten Reichsbahnbe-
mten bestehen keine Vorschriften, die zu ihren Gunsten
Abweichung von dem für die Reichsbeamten geltenden
ht die Kündigungsmöglichkeit auf in ihrer Person
ende Gründe beschränken. § 2 des Reichsbahn-Personal-
etzes vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 287) besagt nur,
die Reichsbahnbeamten, insoweit sie nicht unter dem
drücklichen Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündi-
g angestellt werden, als auf Lebenszeit angestellt gelten,
mmt also mit § 2 RBG. fast wörtlich überein. Ebenso
nig steht dem Kläger der § 24 des Reichsbahngesetzes
n 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) zur Seite, der
gendes bestimmt:
„Die Gesellschaft kann Reichsbahnbeamte auf Dienst-
osten von geringerer Bewertung versetzen, wenn das
ienstliche Bedürfnis es erfordert. Der Reichsbahn-
Beamte kann unter Bewilligung von Wartegeld einst-
weilen in den Ruhestand versetzt werden."
Der Kläger meint, daß diese Vorschrift die Befugnis der
klagten zu Maßnahmen gegen ihre Beamten beim Vor-
gen eines dienstlichen Bedürfnisses erschöpfend regele.
24 räume ihr nicht das Recht ein, ihren Kündigungs-
unten aus Gründen des dienstlichen Bedürfnisses ganz
gemein und im Großen zu kündigen. Aus Gründen an-
er Art, insbesondere solchen der Dienstzucht dürfte dem
zelnen auf Kündigung angestellten Beamten gegenüber
erdings von der Kündigungsbefugnis Gebrauch gemacht
den. Eine mit dienstlichen Bedürfnissen gerechtfertigte
ssenkündigung, wie sie hier dem Kläger zugleich mit
dreichen anderen Beamten zugegangen sei, sei aber un-
ssig und rechtsunwirksam. Diese vom Kläger vertre-
e Auslegung des § 24 ReichsbahnG. entbehrt jeder
Grundlage. Die Vorschrift gibt der Beklagten ihren Beamten gegenüber gewisse, über die Vorschriften des Reichsbeamtengesetzes hinausgehende Befugnisse, bietet aber nach ihrem Wortlaut nicht den mindesten Anlaß dafür, daß zugleich die Rechte der Beklagten, insbesondere ihre Rechte gegenüber den auf Kündigung angestellten Beamten, haben eingeschränkt werden sollen. Das würde auch mit dem Zweck der Bestimmung unvereinbar gewesen sein, die nach ihrer Begründung der Beklagten gerade die Möglichkeit hat verschaffen wollen, ihre Verhältnisse auf dem Gebiete des Personals so wirtschaftlich wie nur irgend möglich zu gestalten. Eine Einschränkung ihrer Kündigungsbefugnis würde, wie keiner Ausführung bedarf, die Erreichung dieses Zieles erschwert haben.

Anerkannt ist freilich in der Rechtsprechung des Senats (RGZ. Bd. 81 S. 107; Bd. 82 S. 261), daß einem Beamten, der bereits dienstunfähig geworden ist und daher Ruhegehalt beanspruchen kann, sein Recht auf Ruhegehalt nicht mehr durch eine Kündigung genommen werden kann. Daraus folgt aber nicht, daß einem Beamten, der — wie das jetzt nach § 24 Satz 2 ReichsbahnG. bei allen Reichsbahnbeamten der Fall ist — unter Bewilligung von Wartegeld einstweilen in den Ruhestand versetzt werden kann, nicht gekündigt werden kann oder daß er, falls die Kündigung erfolgt, wenigstens Wartegeld beanspruchen kann. Denn jener Rechtsprechung liegt der Satz zugrunde, daß der Rechtsanspruch des Beamten auf Ruhegehalt ohne weiteres mit dem objektiven Vorliegen der gesetzlichen Erfordernisse entsteht, so daß die Entscheidung der Verwaltungsbehörde, ob dem Beamten Pension zustehe, nur erklärende, nicht rechtsbegründende Bedeutung hat (RGZ. Bd. 81 S. 105). Ein Rechtsanspruch auf Wartegeld steht aber keinem Reichsbahnbeamten zu. Er entsteht erst mit der wiederum von dem Ermessen der zuständigen Dienstbehörde abhängigen Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Nach alledem erweisen sich auch die Angriffe der Revision gegen die Rechtsgültigkeit des in dem Kündigungsschreiben der Beklagten angeführten § 25 der Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als unbegründet. Wenn diese Vorschrift in Nr. 1 auf § 20 Nr. 3 Satz 2 das. verweist und damit zum Ausdruck bringt, daß die Ausübung des Kündigungsrechts in Betracht komme, wenn der Beamtenkörper der Gesellschaft wegen Einschränkung des Aufgabenkreises, Abnahme des Geschäftsumfanges, der Veränderung oder Umbildung von Einrichtungen der Gesellschaft oder wegen sonstiger Vereinfachung vermindert werden müsse, so enthält sie keine unzulässige Verschlechterung der Rechtsstellung der Kündigungsbeamten, sondern steht nach dem Gesagten mit den gesetzlichen Bestimmungen durchaus im Einklang. Diese enthalten keine Beschränkung der Beklagten hinsichtlich der Ausbildung ihrer Kündigungsbefugnis gegenüber den auf Kündigung angestellten Beamten.

IV. Ist die Kündigung des Klägers danach als rechtswirksam anzusehen, so kann er auch nicht damit gehört werden, daß sie auf einer mißbräuchlichen Anwendung des Kündigungsrechts beruhe. Das Kammergericht hat in dieser Beziehung mit Recht auf die in RGZ. Bd. 89 S. 421 abgedruckte Entscheidung des Senats verwiesen. Greifbare Behauptungen, die eine schuldhafte Amtspflichtverletzung von Beamten der Beklagten im Sinne von § 131 RVerf. (§ 1 des Reichshaftungsgesetzes, § 639 BGB.) erkennen ließen, hat der Kläger nicht aufzustellen vermocht. Insbesondere wird die Darlegung eines Verschuldens von Beamten der Beklagten dadurch nicht ersetzt, daß ihr Vorgehen gegen ihre Kündigungsbeamten wegen des damit verfolgten Zwecks als unzulässig bezeichnet wird. Die gleichzeitige Kündigung einer großen Zahl von Kündigungsbeamten hat die Beklagte zwar vorgenommen, um bisher für Beamte bestimmte Posten mit Arbeitern zu besetzen. Ein solches Verfahren wird aber, was die Revision zu Unrecht bestreitet, durch § 25 PersO., auf den sich die Beklagte bei der Kündigung des Klägers berufen hat, gedeckt. Nach dem dort angezogenen § 20 Nr. 3 Satz 2 PersO. kommt die Ausübung des Kündigungsrechts gerade dann in Betracht, wenn der Beamtenkörper wegen irgend welcher Vereinfachungen vermindert werden muß. Die Ersetzung von Beamten durch Arbeiter kann aber sehr wohl eine Vereinfachung des Betriebes bedeuten. Sonach ergibt das Vorbringen des Klägers über seinen angeblichen Mißbrauch ihres Kündigungsrechts durch die Beklagte nicht mehr.

als daß ihre Organe von diesem Recht einen weitergehenden Gebrauch gemacht haben, als der Kläger für zulässig hält. Das genügt aber zur Begründung eines aus der Haftung der Beklagten für ihre Beamten herzuleitenden Anspruchs nicht. In Wirklichkeit bezweckt der Kläger mit der Behauptung eines Mißbrauchs des der Beklagten zustehenden Kündigungsrechts, die Entscheidung des Gerichts an die Stelle der Entscheidung der Beklagten, die allein über die Kündigung des Klägers zu befinden hatte, zu setzen. Das ist nicht zulässig (Urt. des RG. vom 27. Mai 1927 — III. 462/26). Vgl. hierzu auch die auf S. 718, 746, 942 Jahrg. 1927 d. Ztg. abgedruckten Entscheidungen. P.

Bücherschau.

— **Fachheft Österreich** des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens". C. W. Kreidels Verlag, München.

In diesem „Fachheft", das die Hefte 22 und 23 des lfd. Jahrgangs des „Organ" umfaßt, werden hochinteressante Einblicke in das in vieler Hinsicht einzig dastehende österreichische Eisenbahnwesen vermittelt. Die Aufgaben des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB.) schildert in fesselnder Weise Dipl. Ing. Dr. Trnka. Er erinnert daran, daß der heutige Bereich der ÖBB. schon in dem 3¼ Mal so großen Netz der ehemaligen k. k. Österreichischen Staatsbahn im Vergleiche zu den übrigen Streckenteilen zufolge seiner Lage in der Voralpen- und Alpenzone von besonderer Eigenart war. Von den 5857 Betriebskilometern des derzeitigen Streckenbereiches seien nur 19 % wagerecht, 59 % bis 10 °/₀₀, 18 % zwischen 10 und 25 °/₀₀ und 4 % über 25 °/₀₀ geneigt. Sehr ungünstig seien auch die Richtungsverhältnisse, da 39 % der Strecken gekrümmt sind, darunter 10 % der Gesamtbetriebslänge mit Halbmessern zwischen 300 und 400 m, nahezu 4 % mit Halbmessern unter 300 m. Die Umwälzung, die dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie folgte, brachte für die Verwaltung des aus dem großen Organismus der ehemaligen k. k. Staatsbahnen herausgeschnittenen Bundesbahnnetzes neue Probleme, über die sich der Verfasser auch eingehend verbreitet. Die Durchführung geplanter Neubauten sei in Berücksichtigung der unbefriedigenden Finanzlage stark gedrosselt. Da äußerste Sparsamkeit überall geboten sei, sind viele Wünsche der Bevölkerung zurückzustellen. Das sind die Verhältnisse — so schließt der Bericht — welche die Tätigkeit des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen am wesentlichsten beeinflußten und noch weiterhin beeinflussen. Sie mögen bei der Beurteilung der im vorliegenden Fachheft enthaltenen Ausschnitte nicht außer acht gelassen werden.

Über Organisation und Personalwirtschaft im Bau- und Bahnerhaltungsdienste der ÖBB. verbreitet sich an Hand einer beigehefteten Tafel Oberbaurat Ing. Korwik. Aus den die Personalwirtschaft dieses Dienstes kennzeichnenden Schaubildern ist zu ersehen, daß der unruhige und die Grenzen der Wirtschaftlichkeit weit überschreitende Verlauf der Schaulinien der früheren Zeit in den letzten Jahren bereits eine sparsame Gleichmäßigkeit und eine gewisse Gesetzmäßigkeit aufweist. Die Notwendigkeit, die Selbstkosten der verschiedenen Leistungen im Bahnbetrieb rasch und zuverlässig ziffernmäßig darzustellen, hat bei den ÖBB. zu einem Berechnungsverfahren der Selbstkosten geführt, das allgemeines Interesse besitzt und vom Ministerialrat Ing. Bazant bekanntgegeben wird. Dem Betriebsdienst der ÖBB. widmet Ing. Sedlak einige Worte. Mit dem Oberbau dieser Bahnen, den Betriebserfahrungen und den auf diesem Gebiete eingeführten Neuerungen macht Ministerialrat Ing. Hiller bekannt. Bemerkenswerte Aufschlüsse über die Oberbauwerkstätte Wörth, die gleichzeitig ein großes Oberbaulager enthält, gibt Hofrat Ing. Hromatka. Man erfährt, daß diese Werke so reichlich bemessen sind, daß Wörth als Lager für das Gesamtnetz der ÖBB. vollkommen ausreicht.

Das Fachheft geht nun immer mehr ins Einzelne. Zentralinspektor Ing. Beyer berichtet über die Erhaltung der Drehpunkte der Zungenvorrichtungen und Baurat Ing. Stiasny über die im Jahre 1925 durchgeführte Oberbauerneuerung im Arlbergtunnel. Diese Abhandlungen sind für den Oberbaufachmann von großem Werte.

Das Fachheft wendet sich hierauf den Betriebsmi... zu. Das Wort hierzu ergreift Oberbaurat Ing. Leh... Er behandelt an Hand von Tafeln das Thema: „Lokom... Neubau und Lokomotiv-Umbau bei den ÖBB. in den Ja... 1926 und 1927". Anschließend berichtet Ministerialrat ... Engels über Neuerungen im Waggon- und Trieb... zeugbau. Zu unterstreichen sind seine einleitenden W... „Während sich das Eisenbahnwesen bis zum Weltkrieg... einer ziemlichen Stetigkeit unter konservativem ... halten an fast unverrückbaren Erkenntnissen weiter ... wickelte, erfordert die Nachkriegszeit eine teilweise ... stellung auf jene Ideen, die durch den Krieg und wäh... des Krieges besonders in den Vereinigten Staaten ... Amerika ihre Förderung fanden." Auf die Verein... lichung im Wagenbau hinweisend, stellt der Verfasser ... daß eine der wichtigsten Grundlagen für die Verei... lichung die Arbeiten der internationalen Verbände un... sonders des Vereins Deutscher Eisenba... verwaltungen bilden, weil in seinem Gebiet d... jahrzehnte lange Arbeit bereits eine weitgehende Gl... artigkeit, besonders im Wagenbau angestrebt und err... wurde, so daß es nun möglich ist, Vereinheitlichung... weitestgehenden Maße über die Grenzen einzelner ... verwaltungen hinaus vorzunehmen. Die Entwicklung ... vollspurigen Wagenparkes der ÖBB. seit dem Krieg... schildert Hofrat Ing. Kühnelt.

Anschließend sind die Bauwerke behandelt. Über ... Nachprüfung von Brückentragwerken schreibt Minist... rat Ing. Roth. Aus derselben Feder stammt der ... reiche Beitrag: „Die Auswechslung des eisernen Überb... der Schönauer Eisenbahnbrücke in Steyr". Der Bau ... 523,5 m langen Hochstraßtunnels der Eisenbahnlinie F... berg—Pinkafeld hat in Oberbaurat Ing. Schmidt einen ... richterstatter gefunden. Dieser Tunnel liegt im Zuge ... 15,6 km langen Lokalbahn von Friedberg in Steyer... nach Pinkafeld im Burgenlande. Diese Linie wurde, ... dem auf Grund des Friedensschlusses von St. Germain ... Burgenland an Österreich angegliedert worden war, in... griff genommen, und am 15. November 1925 dem Ver... übergeben. Es folgen Abhandlungen über die Bedeu... der Wildbachverbauung für die Eisenbahnen von ... sterialrat Ing. Dr. O. Härtel und über Lehnensiche... (Berglehnen, Felslehnen) von Ministerialrat Ing. Le... Als „Wildbach" bezeichnet Härtel ein meist verhältnis... kurzes, steiles, in der Trockenzeit oft wasserloses Ger... das jedoch bei heftigen Niederschlägen eine rasch ... tretende starke Wasserführung aufweist. Die sich in ... rinne sammelnden Wasser führen bereits von den Hä... dem Bache Schutt und Gerölle zu, die Ufer und die ... werden angegriffen und in Bewegung gesetzt.

„Eine Felssprengung im Gehäuse" (Nördliche ... alpen) überschreibt Oberbaurat Ing. Pokorny s... schriftstellerischen Beitrag. Mit einigen Neuerungen ... dem Gebiete des Signalwesens macht Oberinspektor ... Rumpf bekannt. Er beschreibt das elektrische M... stellwerk für Bahnhöfe mit geringem Verschiebedien... Warnsignalanlagen bei schrankenlosen Wegübergäng... Schienenhöhe und schließlich die Schutz- und Spars... tungen bei Blockanlagen.

Groß angelegt ist der Abschnitt des Fachheftes, w... der Elektrisierung der österreichisc... Eisenbahnen gewidmet ist. Einführend erhält ... tionschef Ing. Dittes das Wort. Er ist der Überzeu... daß die einmal begonnene Elektrisierung des Bahnn... der ÖBB. nicht mehr zum Stillstand kommen, vielmeh... in rascherem oder langsamerem Zeitmaße — die El... sierung der Hauptlinien der ÖBB. fortschreiten wird, ... zunächst an die Strecken Salzburg—Linz—Wien und ... —Gloggnitz—Semmering—Graz gedacht werden ... Mit den Kraft- und Unterwerken der ÖBB. beschäft... sich eingehend, unter Beigabe vieler Abbildungen ... zweier Tafeln Ministerialrat Ing. Dr. techn. Hruse... und Ministerialrat Ing. Schnürer. Nach sehr int... santen Erläuterungen über das südlich von Innsbruc... legene große Ruetzwerk werden auch Mitteilunge... macht über das mit diesem Kraftwerk durch eine 12 ... lange Übertragungsleitung elektrisch gekuppelte, ... Westhange des Arlbergs bei Danöfen errichtete Spul... seewerk, das ein Nutzgefälle von max. 810 m be... Neben diesen beiden im Betriebe befindlichen Wasserk... werken entstehen zurzeit zwei weitere bahneigene W...

werke, nämlich das Stubachwerk und das Mallwerk; auch hierüber erfährt man einiges. An dieser sei nur vermerkt, daß das Stubachwerk die rund hohe oberste Gefällstufe der Stubach zwischen dem rnmooßboden und dem Einzingerboden ausnützt. Der au der beiden anschließenden Gefällstufen von 480 180 m bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten. Stubach ist einer der südlichen Zubringer der Sal- Das Mallnitzwerk nützt die zwischen Lassach und vellach liegende 320 m hohe Gefällstufe der aus den n Tauern und zwar aus einem Niederschlaggebiete 112 qkm kommenden und im Mallnitzbach abfließenden isser aus. Im Verein mit dem der Tiroler Wasserkraft- e A.-G. gehörenden Achenseewerk, das auf d eines abgeschlossenen Vertrags einen Teil der Kraft Bahnbetriebzwecke decken wird, und dem erwähnten chwerk bildet das Mallnitzwerk eine Kraftwerkgruppe, die auch noch in einem ungünstigsten Jahre eine ung von rund 10 000 kW entsprechend einer Jahres- t von rund 90 Mill. kW-Stunden erzielt werden kann. Zusammenwirken der drei Kraftwerke wird dem itz- und dem Achenseewerk die Deckung der Grund- tung und dem Stubachwerk ein insbesondere in den ermonaten zu leistender, bis 34 Mill. kW-Stunden be- nder Anteil an der Jahresarbeit zukommen. Anschlie- wird der Leser auch mit dem Aufbau und Betrieb der den Bahnbetrieb in Frage kommendem Unterwerke nutgemacht.

eachtenswert ist auch der mit den Leitungsanlagen hspannungs-, Übertragungs-, Fahrdraht-, Hilfs-, se-, Umgehungs-, Verstärkungsleistungen usw.) sich ssende Beitrag aus der Feder des Ministerialrats Ing. thlen. Als Berichterstatter über die elektrischen fahrzeuge und Zugförderungsanlagen zeichnet Minialrat Ing. Lorenz. Über Betriebsergebnisse und Beserfahrungen auf den elektrisierten Linien der ÖBB. ibt Hofrat Ing. Eichberg. Er ist der Überzeugung, die bisherigen Ergebnisse der elektrischen Zugförde- und die bisher gesammelten Erfahrungen zu der eren Erwartung berechtigen, daß die Elektrisierung ÖBB. einen vollen technischen und betrieblichen Erfolg gen wird.

in mit der Elektrisierung der Bahnen eng zusammen- endes Problem, nämlich der Schaffung von — dem iligen Landschaftsbilde sich anpassenden — Dienst- ngebäuden in der Nähe der Kraft- und Unterwerke, trowerkstätten usw. behandelt Ministerialrat Ing. läfrig. Eine kurze Abhandlung über die Personen- chwebebahnen und deren Entwicklung in Österreich, ißt von Ing. Simmert, bildet den Abschluß der in Fachheft zusammengefaßten Aufsatzfolge.

Man erkennt aus dem in vorstehendem gegebenen kurzen blick, daß das „Fachheft Österreich" mit glücklicher d die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens be- t. Ein überwiegend aus den leitenden Kreisen der rreichischen Bundesbahnen sich zusammensetzender von Mitarbeitern meldet sich hier zum Worte. Durch aufschlußreichen Abhandlungen zieht sich der be- kende Gedanke: Es geht trotz allen nationalen Un- ks und trotz schwerer finanzieller und politischer Be- kung allmählich auch in Österreich im Verkehrsleben ler vorwärts. Möge sich der im „Geleitwort" vom eraldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Jo- Maschat ausgesprochene Wunsch erfüllen, daß das österreichischen Eisenbahnwesen gewidmete Doppel- des „Organs" dazu beitragen möchte, die Zahl der te zu vermehren, die das landschaftlich so hervorragend ne Österreich besuchen.

Das Schwesterblatt der Zeitung des Vereins Deutscher nbahnverwaltungen hat sich mit der Herausgabe dieses t weniger als 95 Seiten und neun Tafeln umfassenden ff gegliederten Fachheftes, dem weiteste Verbreitung wünschen ist, sicherlich ein Verdienst erworben. W M.

— **Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung.** Herausgeben vom Institut für Konjunkturforschung. Sonderheft 5 „Der Güterverkehr und seine Veränderungen in der Nachkriegszeit". Berlin 1928. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61, Preis des Sonderheftes 7,50 RM.

Das Sonderheft 5 der Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung, das von Oberregierungsrat Dr. Werner Teubert herausgegeben ist, bezweckt an Hand der Statistik aus der bisherigen Entwicklung des Verkehrswesens und der übrigen Zweige der Volkswirtschaft Anhaltspunkte für die Beantwortung der Frage zu gewinnen, ob für die Folge im Güterverkehr ein beträchtliches Ansteigen des Anfalls an Verkehrsmengen zu erwarten steht oder ob nicht vielmehr mit einer Verlangsamung im Aufkommen der Gütermengen zu rechnen ist. Nach Darlegung über Umfang und Entwicklung des Eisenbahnnetzes und des Güterverkehrs in einer Reihe von Ländern wird der Zusammenhang zwischen Produktion, Außenhandel und Eisenbahnverkehr im Ausland, sodann besonders in Deutschland besprochen. Ferner wird den Ursachen nachgegangen, die zu Veränderungen in Umfang und Zusammensetzung des Güterverkehrs in Deutschland führen können und geführt haben. Es wird ferner untersucht, wieweit die Veränderung der Absatz- und Bezugsgebiete der deutschen Volkswirtschaft im In- und Auslande sowie die Umstellung in der Zusammensetzung der ein- und ausgeführten Güter auf den Verkehrsumfang einwirkt. Schließlich wird der Wettbewerb im Verkehrswesen einer näheren Betrachtung unterzogen und geprüft, wieweit hierdurch der Verkehr der Eisenbahnen beeinflußt wird. Die Untersuchung erstreckt sich außer auf Deutschland auf Großbritannien, Frankreich, Italien, Belgien, Schweden, Dänemark, die Schweiz, die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan und umfaßt die Zeit ab 1890 bis zu den neuesten Jahresergebnissen unter Fortlassung der Jahre 1914—1920, da über diese Jahre nur ein ungenügendes statistisches Material vorliegt. Der Verfasser kommt zu folgenden interessanten Ergebnissen:

1. Die Fortschritte im Eisenbahnwesen, die noch um die Jahrhundertwende in allen Ländern sehr beträchtlich waren, hatten sich in den Ländern mit stark verbreitetem Eisenbahnverkehr bereits in den letzten Jahren vor dem Kriege sehr verlangsamt; die Entwicklung in der Nachkriegszeit läßt vermuten, daß in diesen Ländern mit einem Neubau von Eisenbahnen in größerem Umfang kaum noch zu rechnen ist.

2. Der Eisenbahngüterverkehr, der vor dem Kriege in Deutschland und anderen Ländern einen stärkeren Aufschwung nahm, als es der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der Bevölkerungszunahme entsprach, verlangsamte in verkehrsreichen Ländern bereits vor dem Kriege seinen Zuwachs von Jahr zu Jahr; er ging in der Nachkriegszeit in Deutschland und England sogar zurück und stieg auch in den Vereinigten Staaten kaum noch in dem Maße wie die Bevölkerungszahlen.

3. Der Güterverkehr in außerdeutschen Ländern, der zu Anfang des Jahrhunderts stärker stieg als die Gütergewinnung, hielt schon in den letzten Vorkriegsjahren in seiner Entwicklung nur noch mit dieser Schritt, und es liegen Anzeichen vor, daß die Produktion stärker fortschreiten wird als der Güterverkehr; auch ist in den wichtigeren außerdeutschen Ländern kaum zu erwarten, daß die Gütergewinnung im Binnenland sich stärker entwickeln wird als der Außenhandel.

4. In Deutschland erfuhr in der Vorkriegszeit die Außenhandelsmenge, deren Durchschnittswert sich verringerte, den gleichen Aufschwung wie der Gesamtgüterverkehr; in der Nachkriegszeit ging der Außenhandel weit stärker zurück als der Güterverkehr, behielt aber immerhin noch solche Bedeutung, daß die dahingehende Entwicklung, im Außenhandel mehr höherwertige Waren umzusetzen, auch auf die gesamte Verkehrszunahme hemmend wirken muß.

5. Der Güterverkehr in Deutschland stieg mengenmäßig in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege etwa in demselben Maße an wie Gütergewinnung und -verbrauch; in dem Zeitraum von 1913 auf 1925 nahm bei den mengenmäßig wichtigsten Güterarten, die etwa ¾ des Gesamtverkehrs ausmachten, die Produktion einschließlich Ausfuhr mengenmäßig nur um 1 % ab, der Verkehr zu Bahn und zu Wasser aber um 14 %.

6. Der starke Rückgang des Güterverkehrs zu Bahn und zu Wasser im heutigen Reichsgebiet von 1913 auf 1925 ist zu einem Teil die Folge der Fortschritte der Technik, besonders in der Brennstoffwirtschaft, der Umstellung im Güterverbrauch und der zunehmenden Zusammenballung von Industrie und Bevölkerung; zum anderen Teil ist der

Verkehrsrückgang auf die Veränderung der Absatz- und Bezugsgebiete und vor allem auf die Einschränkung des Güterverkehrs mit dem Ausland zurückzuführen.

7. Von 1925 auf 1927 steigt der Verkehr nach den bisher vorliegenden Zahlen um etwa 14 %. Der Aufbau der deutschen Wirtschaft und die damit verbundenen außerordentlichen Investitionen haben neben der günstigen Konjunktur diese Steigerung des Verkehrsanfalls hervorgerufen. Andererseits ist die deutsche Wirtschaft noch nicht auf dem Punkt der Entwicklung angelangt, der für die jetzige Wirtschaftsstruktur und ihre Produktionskapazität als normal anzusehen ist. Diese Angleichung wirkt gegenüber dem Wegfall des Bedarfs für außerordentliche Investitionen und einem etwaigen Konjunkturrückgang steigernd. Nehmen wir an, daß diese beiden einander entgegengesetzt wirkenden Tendenzen sich miteinander ausgleichen, so würde man den normalen jährlichen Verkehrsanfall Deutschlands für die Eisenbahn zurzeit mit 430 bis 450 Mill. t berechnen können.

8. Die Entwicklungsrichtung, die auf eine weitere Einschränkung des Güterverkehrs hinausläuft, dürfte die Steigerung der Güterbewegung, die durch weitere Ausdehnung der Industrie, intensivere Landwirtschaft und Erhöhung der Ausfuhr zu erwarten wäre, mindestens ausgleichen. Die nächsten Jahre dürften daher für den Verkehr sowohl auf Eisenbahn wie auf Wasserstraßen nur eine Steigerung bringen, die etwa der Bevölkerungsentwicklung entspricht, so daß z. B. der Verkehr im Jahre 1932, wenn man von den Einflüssen der Konjunkturschwankungen absieht, höchstens um etwa 5 % höher sein würde als im Jahre 1927.

9. Eine stärkere Verkehrszunahme wäre für die Hauptverkehrsmittel zu erwarten, wenn technische Fortschritte zu einer Verbilligung des Betriebs und damit zu niedrigen Frachten führen sollten: eine Senkung der Frachten, zu der auch der zunehmende Wettbewerb der Verkehrsmittel beitragen kann, würde die Anknüpfung neuer Verkehrsbeziehungen ermöglichen.

Es handelt sich hier um eine äußerst wertvolle Arbeit, die den Zusammenhang zwischen Volkswirtschaft und Eisenbahngüterverkehr, die Veränderungen und Umwälzungen des Wirtschaftslebens und deren Ursachen usw. an der Hand eines reichen statistischen Materials darlegt, das in einer Reihe von Übersichten und Schaubildern dem Leser sich darbietet. Das Werk hat nicht nur Wert für den Volkswirt und Statistiker, sondern auch die Industrie, Landwirtschaft, Handel und Verkehr werden aus dieser bedeutsamen Arbeit Nutzen ziehen können. Insbesondere wird auch der Eisenbahnverkehrsmann in diesem Buche reiche Anregungen finden. Die Anschaffung des Werkes kann jedem, der im Wirtschaftsleben steht, empfohlen werden. W.

— **Carlswerk-Rundschau.** Herausgegeben von der Felten & Guilleaume Carlwerk A. G., Köln-Mülheim.

Vor uns liegt Heft 2 dieser vornehm ausgestatteten Werbeschrift vom November 1927, aus deren Inhalt die Abhandlung über die dreikantlitzigen Seile der Hubbrücke über den Koningshaven bei Rotterdam bemerkenswert ist. Es handelt sich um eine Eisenbahnbrücke, deren mittlerer Teil bisher als Drehbrücke ausgebildet war. Beim Aufdrehen der Brücke entstanden zwei Durchfahrtöffnungen, die aber für größere Schiffe nicht breit genug waren. Um aber beide Öffnungen zu einer einzigen zusammenzufassen, mußte die Drehbrücke durch eine andere Bauart ersetzt werden. Man entschied sich für eine Hubbrücke mit so großer Hubhöhe, daß auch Seeschiffe mit hohem Gestänge die Durchfahrt benutzen können. Soll ein Schiff mit höheren Aufbauten die Brücke durchfahren will, muß die ganze Bahn der Hubbrücke bis zu der erforderlichen Höhe gehoben werden. Diese Aufgabe führte zur Anordnung von Gegengewichten, die der fast 600 000 kg wiegenden Brückenlast das Gleichgewicht halten. Die Gegengewichte bestehen aus Betonklötzen und werden von über Scheiben laufenden Drahtseilen getragen, an deren anderen Ende die Brückenbahn hängt. Die Seile sind dreikantlitziger Konstruktion und haben einen Durchmesser von 40 mm. Sie sind aus Patent-Gußstahldraht von 160 kg/qmm hergestellt. Ihre Bruchfestigkeit beträgt rund 90 000 kg bei Betriebsbelastung 12 000 kg für jedes Seil. Zum Heben der Brückenbahn, zum Senken der gehobenen Bahn sowie zur Sicherung ihrer wagerechten Lage bei der Bewegung sind weitere dreikantlitzige Seile von 26 mm Durchmesser vorgesehen. Die auf eine näher beschriebene Weise gerecken Seile sind inzwischen von der Carlswerk A. G. montiert und die ganze Hubbrücke ist fertiggestellt und in Betrieb genommen worden. Nach der Quelle steht eine Reihe weiterer Bauten gleicher Art vor der Ausführung.

Eine weitere Abhandlung verbreitet sich über Aufspannversuche mit Stahl-Aluminiumseilen. Sehr interessant ist auch die mit vielen Abbildungen versehene Veröffentlichung über die kürzlich erfolgte Verlegung des deutsch-schwedischen Pupin-Seekabels. Dieses Fernsprechkabel ist ebenso wie die beiden anderen — gleichfalls die pommersche und schwedische Küste verbindenden, in den Jahren 1919 und 1920 verlegten Fernsprechkabel — vom Carlswerk hergestellt worden. Außerdem besteht noch seit 1898 eine Telegraphenverbindung durch ein gleichfalls vom Carlswerk geliefertes Guttapercha-Kabel zwischen Neumucran (Rügen) und Trälleborg. Ein fünftes im Jahre 1865 von Arkona (Rügen) nach Trälleborg verlegtes Telegraphenkabel wurde nach 62jähriger starker Inanspruchnahme vor einigen Monaten aufgegeben, weil es nicht mehr instandgehalten werden konnte.

Recht lehrreich sind auch die kritischen Bemerkungen zu einigen neuartigen Kabelkonstruktionen und die Darlegungen über neue Erfahrungen mit Instandsetzungen und über der Lebensdauer von Fernsprech-Seekabeln und schließlich der Aufsatz über die künstliche Alterung von Kautschuk.

Man ersieht aus den vorstehenden Stichproben, daß der Inhalt der „Carlswerk-Rundschau" auch dem Verkehrsmann so manches lehrreiche zu bieten vermag; das Studium dieser Werbeschrift kann daher nur empfohlen werden. W.

— **Merkbuch für Werkstudenten und Reichsbahnanwärter im Lokomotivfahrdienst.** Herausgegeben vom Verkehrszentralamt der Deutschen Studentenschaft, Sitz Darmstadt, Technische Hochschule. Bearbeitet auf Grund amtlicher Unterlagen von dipl. cand. Hermann Maey und stud. mach. Eduard Koeppe. 1927. Preis 2 RM. für das durch dierende Vorzugspreis von 1,75 RM.

Das Buch dient in erster Linie den zur Ausbildung im Lokomotivdienst tätigen Studierenden. Es behandelt in reiche wichtige förmliche und technische Fragen des Lokomotivfahrdienstes und kann den Studierenden als Wegweiser bestens empfohlen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltu

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Rottenbach—Katzhütte gelegene Haltepunkt Zirkel ist vom 15. Februar 1928 ab für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eingerichtet.

Reichsdirektionsbezirk Stuttgart. Vom 1. März 1928 an werden die Abfertigungsbefugnisse der Güterabfertigung Stuttgart Nord dahin erweitert, daß im Versand von den Privatgleisanschlüssen nach näherer Vereinbarung Stückgutsendungen allgemein dann abgefertigt werden können, wenn von einem Anschließer gleichzeitig mindestens 1500 kg Eilstückgut oder 20 Frachtstückgut aufgegeben werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hanno Der Bahnhof Rohrsen b. Hameln erhält ab 1. April die Bezeichnung „Hameln-Rohrsen".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltungs erlassen worden:

Nr. III 24 vom 17. Februar 1928 an sämtliche Ve verwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft: Fu änderung.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 16. Februar d. Js. starb im 51. Lebensjahre an den Folgen eines lagenleidens der

Reichsbahnrat

Herr Oskar Weber

eiter der Lokomotivabteilung I des Reichsbahnausbesserungswerkes Leinausen.

Fast 25 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der Eisenbahnverwaltung estanden. Seit dem 1. Oktober 1906 ist er in dem jetzigen Reichsbahnausesserungswerk Leinhausen bis zu seinem Ableben tätig gewesen. Durch roße Sachkenntnis, restloses Wirken und strenge Pflichterfüllung hat er sich usgezeichnet und besonders auch in seiner letzten bedeutungsvollen Stellung ervorragendes geleistet.

Sein Andenken wird bei uns in Ehren gehalten werden.

Altona, den 17. Februar 1928. (204)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Geschäftsführenden Direktion für das Werkstättenwesen.

Güterverkehr und (Tierverkehr).

tsch-tschechoslowakischer Güterehr (Kohlenverkehr von oberniederschlesischen Gewinnungsstätten).

t Gültigkeit vom 15. Januar 1928 auf Widerruf sind sämtliche üttfrachtsätze II zu ermäßigen. ei Abt. A (Seite 22 bis 196) um 0 Heller bei den Stationen Bosce, Sebetov—Vanovice und Velke tovice. II. Bei Abt. B (Seite 204 205) um je 80 Heller bei der Sta. Boskovice. (189)

resden, am 15. Februar 1928.
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

it Gültigkeit vom 20. Februar wird in den Ausnahmetarif 22 Schwefelsäure die Station Weißig roßenhain als Versandstation ein-gen. (190)

erlin, den 14. Februar 1928.
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

chfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4 rkehr Deutsche Seehäfen—Österı bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt).

it Gültigkeit vom 20. Februar wird die Ziffer 6 des Abittes B I durch besondere Bemungen betr. Frachtberechnung vorübergehend eingestellter Doschiffahrt ergänzt. Näheres durch hsbahntarifanzeiger. (195)

ltona, den 14. Februar 1928.
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

er frühere Ausnahmetarif 92 für nnatrium wird unter teilweiser erung mit Gültigkeit vom 23. Fer 1928 wieder neu eingeführt.

erlin, den 18. Februar 1928. (211)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 werden die Entfernungen für die Station Beutersitz zum Teil ermäßigt. (187)

Berlin, den 14. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 wird in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen als Versandstation der Gruppe I die Station Tegel einbezogen. (191)

Berlin, den 14. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 wird in den Ausnahmetarif 1 f für Schnittholz usw. eine Anzahl sächsischer Stationen als Empfangsstationen mit Frachtsätzen einbezogen.

Berlin, den 15. Februar 1928 (192)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 Einführung eines Mindestmengentarifs für überseeisch eingeführten Eisen- und Stahlschrot der Klasse E nach West-Deutschland. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (197)

Altona, den 14. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einige Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (193)

Berlin, den 14. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1928 ist die Station Stolberg (Rheinland) Hbf. im Ausnahmetarif 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) als Versandstation nachzutragen. (209)

Berlin, den 18. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 31.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1928 wird „Zink, gereinigt" in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs K 31 (Rohkupfer usw.) aufgenommen.

Berlin, den 17. Februar 1928. (208)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 wird der Ausnahmetarif 1 i für Buchenholz an Holzverkohlungsanstalten auf die Versandstation Bokkenem unter gleichzeitiger Einführung eine Frachtzuschlages im Heft C I b ausgedehnt. (194)

Berlin den 15. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai 1928 wird zum Tarifheft 1 der Nachtrag II und zum Tarifheft 2 der Nachtrag III ausgegeben. Vom Tarifheft 3 erscheint ein Neudruck. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger. (213)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einige Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (214)

Berlin, den 17. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird ein Mindestmengentarif für Eisen und Stahl (Tarif Nr. 21) eingeführt; ferner wird der Mindestmengentarif für Zyannatrium (Tarif Nr. 90) erneuert. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (215)

Dresden, am 18. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 tritt der Nachtrag I in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (216)

München, den 17. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Betriebsreglement für die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Jahre 1876. Einführung eines Nachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 gelangt zum obengenannten Betriebsreglement ein Nachtrag III, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, zur Einführung. Das Betriebsreglement ist unter Einbeziehung der Nachträge I—III neu aufgelegt. (202)

Wien, am 13. Februar 1928.

Erste
Donau - Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandstarif für die Beförderung von lebenden Tieren.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird der vorbezeichnete Verbandstarif neu herausgegeben. Mit diesem Datum tritt der vom 1. September 1926 gültige Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I und Teil II nebst Nachtrag 1 außer Kraft. Der neue Tarif enhält in der Hauptsache Ermäßigungen der Frachtsätze.

Köln, den 16. Februar 1928. (206)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen. (203)

1. Auf Seite 81 in der laufenden Nr. 14 (Ludwigsdorf) ist bei der Station Náchod der Schnittfrachtsatz II von „165 +“ in „140 +“ zu ändern.

2. Auf Seite 156 ist in der laufenden Nr. 23 (Zaborze) bei der Station Hronov infolge Ermäßigung des Schnittfrachtsatzes II v. „337“ auf „163“ nachzutragen: „8 Mst/StS $\frac{560)}{163)}$ +“.

Dresden, den 16. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn - Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Die Gültigkeitsdauer des mit Ablauf des 29. Februar 1928 außer Kraft gesetzten Tarifs samt Nachtrag I, des Anhangs hierzu und aller im Rahmen des Tarifheftes verlautbarten Kundmachungen wird bis 31. März 1928 verlängert. (205)

München, den 16. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral - Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird der mit Ablauf des Monats Dezember 1927 außer Kraft getretene Ausnahmetarif 146 (Baracken usw. zur Ausfuhr) unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs für den Zeitraum eines Jahres wieder in Geltung gesetzt. (188)

Berlin, den 14. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (212)

München, den 16. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral - Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1 Verkehr Polen—Tschechoslowakei—Deutsche Seehäfen.

Die Frist für den Ausschluß der für Holland und Belgien bestimmten Sendungen ist bis einschließlich 30. April 1928 verlängert worden. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. (196)

Altona, den 14. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6 f) Tfv. 409.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 werden die Anwendungsbedingungen durch Aufnahme einer Bestimmung über eine Frachtrückvergütung für Bunkerkohlen ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (201)

Oppeln, den 16. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1928 treten bei folgenden Bahnen Änderungen ein:

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer-Eisenbahn,
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn,
Lokalbahn Gotteszell-Viechtach,
Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn,
Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn,
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn,
Teutoburger Wald-Eisenbahn,
Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Außerdem treten bei der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn mit Gültigkeit vom 1. März 1928 und bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 Änderungen ein. Näheres enthält der am 23. Februar 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (210)

Berlin, den 17. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1928: Aufnahme von Stationen in AT. 31 und 41. Ausdehnung der AT. 30, 31 und 32 auf Eilgut. Berichtigungen bei AT. 35 und 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (207)

Altona, den 17. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Bayern (rhein. Netz)—Sachsen; Westd Sächsischer Güterverkehr; W güterverkehr Sachsen—Pfalz; selgüterverkehr Sachsen — Wechselgüterverkehr Sachsen— temberg; Verkehr Gera-Meus Wuitzer Eisenbahn—Reichsbahn tion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 15. Mär — soweit Entfernungserhöhun Frage kommen mit Gültigkei 23. April 1928 — werden die f Versand von Mauersteinen (Z sowie Deckensteinen der Kl von der Station Gera-Leumni Gera-Meuselwitz—Wuitzer Eis gültigen besonderen Anstoßenti gen von dieser Station bis Übergangspunkten Gera Sü Wuitz-Mumsdorf geändert.

Näheres ist aus den Be machungen für die einzelnen verkehre im Tarif- und Ve anzeiger für den Güter- und verkehr TVA. I) zu ersehen geben die beteiligten Abferti stellen Auskunft.

Dresden, am 16. Februar 192

Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Dresd

Durchfuhrausnahmetarif D 24 derlande—Österreich) und Dur ausnahmetarif D 26 (Niederl Tschechoslowakei).

Mit sofortiger Gültigkeit ist teilung III des Durchfuhraus tarifs D 24 „Getreide“ zu st und in Abteilung IV neu nehmen.

In Abschnitt „II. Frachtbere und Frachterhebung“ des Dur ausnahmetarifs D 26 ist unter (zweiter Absatz) die Bezei „der Abteilungen III—VII“ dern in „der Abteilungen II

Köln, den 15. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Köl

Tfv. 408. Reichsbahn-Gütertari nahmetarif 6e für Steinkohle nach Stationen des Nord- und küstengebiets vom 1. Novembe

Mit Gültigkeit vom 20. F 1928 erscheint zum Ausnahmet der Nachtrag 1. Dieser Nachtr hält neue Bestimmungen über wendungsbedingungen des Tar Anwendungsbedingungen sind ergänzt worden, daß für Bu kohlen eine Frachtermäßigu 2,40 RM/t im Verkehr nach de seehäfen und im Verkehr na Ostseehäfen eine solche von 1 je Tonne gewährt wird. setzung ist jedoch in beiden daß die geforderte monatlich destmenge von 455 000 Tonne Einrechnung der Bunkerkoh reicht oder für die fehlenden eine Entschädigung von 2,37 Tonne gezahlt wird.

Der Nachtrag kann zum Pre 0,10 RM durch die Güterabferti bezogen werden.

Essen, den 15. Februar 192

Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Esse

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 9 Berlin, den 1. März 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Expreßgut.

Die Stückgutverladung im „Container Service" der amerikanischen Eisenbahnen.

Eisenbahnbetriebslehre.

Der elektrische Oberleitungswagen in England.

Die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Hornsignale bei Einfahrt von Zügen. — Nachnahmen im Expreßgutverkehr. — Fährverkehr über den Fehmarnsund. — Vortrag „Schienenbahnen und Kraftwagen" in der Berliner Verwaltungsakademie. — Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats. — Kölner Frühjahrsmesse. — Verein der Tarifeure. — Auskunftsstelle des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amts auf der Leipziger Frühjahrmesse 1928. — Baurat Pavel Dr. Ing. e. h.

Österreich: Elektrisierung der Bundesbahnen. — Österreichs Außenhandel im Januar. — Markprioritäten der I. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Ungarn: Elektrisierung der Ungarischen Staatsbahnen. — Aufwertungsfrage bei den Eisenbahnen Ungarns.

Übrige europäische Länder: Dänische Stellungnahme zur Frage der Holz- und Eisenschwellen. — Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1927. — Zur Eröffnung der Strecke Orajöggi—Ikla (Estland). — Steigerung der Einnahmen der lettländischen Eisenbahn. — Bahnbauten in Polen. — Der polnische Eisenbahnrat zur Frage der Rundreisekarten. — Eröffnung des Eisenbahnmuseums in Warschau. — Polnisch-russischer Güterverkehr. — Lokomotiv- und Wagenbau in Sowjetrußland. — Güterverkehr auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen im Jahre 1927. — Tschechoslowak. Kohlenförderung im Jahre 1927. — Motorwagenverkehr Karlsbad—Joachimsthal. — Einführung eines ungarisch-adriatisch. Gütertarifs. — Neue Ausgabe d. österreichisch-adriatischen Gütertarifs. — Beförderung von Südfrüchten. — Ausschmückung d. italienischen Bahnhöfe. — Italiens Güterverkehr im Dezember 1927. — Betriebsergebnisse der Italienischen Staatsbahnen. — Italiens Güteraustausch mit dem Ausland. — Internationale Schlafwagengesellschaft. — Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs bei der englischen Großen Westbahn. — Engl. Güterwagen.

Fremde Erdteile: Lokomotiv- und Wagen-Ausschreibungen der Türkischen Staatseisenbahnen. — Eisenbahnen in Irak. — Eine niedrige Betriebszahl. — Einige amerikanische Güterzuglokomotiven des Jahres 1927. — Der Zusammenbruch einer amerik. Eisenbahngesellschaft. — Heizung stillstehender Eisenbahnwagen. — Beförderung von Kohlen in bedeckten Güterwagen. — Die Eisenbahnen im Mississippi-Hochwasser 1927. — Der Vorortverkehr der Illinois Central Eisenbahn in Chicago. — Buenos Aires—La Paz (— Mollendo — Antofagasta). — Eine neue Eisenbahn in Mexiko. — Kraftwagen und Eisenbahn in Tasmanien.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Expreßgut.

Von Reichsbahnoberrat Dr. jur. **R. Joseph**, Frankfurt a. M.

Das in der Vorkriegszeit bei den einzelnen Länderbahnen nicht gleichmäßig gepflegte und deshalb auch nicht gleichmäßig entwickelte Expreßgut hat in der jüngsten Geschichte der zur Reichsbahn verschmolzenen Länderbahnen einen derartigen Umfang angenommen, daß die abfertigungs-, beförderungs- und betriebsdienstliche Abwicklung dieses Verkehrs zum Problem wurde, dessen Lösung noch aussteht. Das Maß der jüngsten Entwicklung zeigt der Vergleich der Verkehrszahlen der Jahre 1924 und 1925. Es wurden befördert:

	t	Einnahmen a) im Ganzen	b) für 1 t	c) für 1 tkm
1924	336 818	23 635 210 RM	65,05 RM	48,32 Pfg.
1925	660 436	47 194 772 „	71,46 „	61,08 „
1926	659 792	45 843 990 „	69.48 „	59,83 „

Daß in 1926 die Zahlen nicht weiter nach oben zeigen, kennzeichnet die in den beiden ersten Dritteln dieses Jahres herrschte Wirtschaftslage. Wenn bei merklichem Absinken der Tonnenzahlen im Güterverkehr (z. B. bei Frachtstückgut von 13,3 Mill. t 1925 auf 12,2 Mill. t in 1926) sich der Expreßgutverkehr ungefähr auf der Höhe des Vorjahres halten konnte, so bedeutet das relativ eine weitere Vorwärtsentwicklung dieser Beförderungsart.

Es verlohnt sich bei der Behandlung des sicher nicht einfachen Problems der geschichtlichen Entwicklung des Expreßgutverkehrs kurz zu gedenken, wenn auch nicht angenommen werden kann, daß aus den Erfahrungen seiner Vergangenheit etwas gefunden werden kann, was uns der Lösung des Problems näherzubringen vermöchte.

Den Grund zur Entwicklung des Expreßgutes legte ein Erlaß des preußischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 8. September 1871 an die Kgl. Eisenbahndirektion in Hannover, wo es heißt:

„Nach dem Antrage in dem Berichte vom 24. vor. Mts. will ich für den Lokal- und Verbandsverkehr sämtlicher Staats- und unter Staatsverwaltung stehender Eisenbahnen genehmigen, daß bei Anwendung der §§ 24 bis 32 des Bundes-Betriebsreglements A Reisegepäck und Güter

auch ohne Lösung von Fahrbillets zur Gepäckfracht auf Gepäckschein expediert werden dürfen, und zwar unter Heranziehung des wirklichen Gewichts zur Frachtberechnung und unter Ansatz der Fracht für 50 Pfund bei Sendungen geringeren Gewichts."

Den übrigen Eisenbahndirektionen war Abschrift dieses Erlasses zugegangen. Die Eisenbahndirektion Cassel z. B. hatte denn auch schon am 22. September 1871 eine Bekanntmachung herausgebracht, die auch in die „Hess. Morgenzeitung" als Annonce ging und jenen Erlaß durchführte. Schon wenige Tage darauf schien den Minister seine Freigebigkeit an den Verkehr zu gereuen. Mit Erlaß vom 10. Oktober 1871 hat er gleichfalls auf einen Bericht der Direktion Hannover nichts dagegen zu erinnern gefunden,

„wenn mit den Courier- und Schnellzügen nur Reisegepäck ohne Billetlösung zur Gepäckfracht auf Gepäckschein expediert wird, die Beförderung von Gütern dagegen für diese Züge zur Vermeidung einer Überlastung derselben bis auf Weiteres ausgeschlossen bleibt".

Demgemäß wurde auch von den preußischen Direktionen verfahren.

Die mit der gleichen Frage befaßte Konferenz des Norddeutschen, Preußisch-Braunschweigischen, Rheinisch-Thüringischen, Sächsisch-Rheinischen und Sächsisch-Westfälischen Eisenbahnverbandes ließ zwar auch einmütig Reisegepäck ohne Lösung von Fahrbillets zur Beförderung gegen Gepäckfracht zu, widersprach aber dem Antrag, auch Güter zur Beförderung in dieser Weise zuzulassen. Berlin und Stettin wehrten sich dagegen, „weil die Verwaltung der Berliner Verbindungsbahn Personen- resp. Eilgutverkehr zwischen den in Berlin mündenden Bahnen nicht vermittelt". (Konferenz vom 4. Januar 1872.)

So kam es, daß derselbe preußische Minister in einem Erlaß vom 22. September 1876 verfügen mußte, daß, wenn die oben erwähnte Einrichtung außer anderen Gründen auch deshalb vom Publikum selten benutzt werde, weil kaufmännisch verpackte Güter als Passagiergepäck meist nicht angenommen würden, kein Grund vorliege, dergleichen Güter, sofern sie sich überhaupt zur Beförderung in Personenzügen eignen, von der Abfertigung auf Gepäckschein auszuschließen. Er empfahl deshalb, in der Zulassung solcher Güter dem Publikum soweit als tunlich entgegenzukommen.

Erst mit Erlaß vom 16. September 1884 genehmigte der preußische Minister die Beförderung von Gepäckstücken aller Art ohne Billetlösung in Courier- und Schnellzügen und dies auch nur versuchsweise.

Die Einführungsverfügung der kgl. Eisenbahndirektion Berlin vom 23. November 1884 hierzu lautet:

„Vom 1. Dezember d. J. werden im Lokalverkehr sowie im Verkehr mit den übrigen preußischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen für diejenigen Relationen, für welche eine direkte Gepäckabfertigung besteht, Gepäckstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Tiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, in gewöhnlichen Personenzügen sowohl, als auch in den Kurier- und den Schnellzügen auch ohne Lösung von Fahrbillets zur tarifmäßigen Gepäckfracht auf Gepäckschein befördert.

Sendungen unter 20 kg werden für 20 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird mit 10 kg steigend so berechnet, daß je angefangene 10 kg für voll gelten. Der Minimalsatz beträgt 1 M für jede Gepäcksendung."

Auch hier ist noch nicht von „Expreßgut" die Rede. Im Jahre 1885 konnte das gleiche Verfahren im Tarifverbande angenommen werden.

1889 wurde die Fracht bei Beförderung in Personenzügen auf 50 Pf Mindestfracht herabgesetzt, ein Beweis dafür, daß im preußischen Staatsbahnbereich die Expr gutbeförderung noch immer keinen Aufschwung nehm wollte. Das erhellt auch daraus, daß der preußische nister 1884 den Versuch untersagte, durch Einführung ei Expreßgutbeförderung auf der Grundlage des Postpak portos oder eines ähnlichen billigen Tarifs einen Teil Kleinverkehrs, welcher in einer den Verkehrsbedürfnis genügenden Weise durch die Reichspostverwaltung v mittelt werde, für die Staatseisenbahnverwaltung zu winnen. Trotzdem hat die kgl. Eisenbahndirektion H nover 1890 beim preußischen Minister den Antrag gest den Expreßgutverkehr mehr als bisher zu fördern, wo sie Veranlassung nahm, auf den Umfang und die Bedeut dieses Verkehrs bei den süddeutschen Bahnen hinzuwei mit dem Hinzufügen, daß einmal der Post eine Konkurr kaum entstehen könne und der Verkehr auf den s deutschen Bahnen für den Betrieb keinerlei Unzuträgli keiten gehabt habe, namentlich auch aus der Benutz der Schnellzüge irgend welche Störungen nicht erwachsen sei.

So konnte das Eisenbahn-Betriebsamt Berlin unter d 27. August 1890 an seine vorgesetzte Direktion Frankf a. M. berichten, daß „von der zugelassenen Vergünstigu im diesseitigen Bezirk im Allgemeinen nur sehr schw Gebrauch gemacht" werde. Seit der Frachtherabsetzu von 1 M auf 50 Pf seien nur einige kleine Sendungen Calbe und Beelitz vorgekommen.

Die unterschiedliche Entwicklung des Expreßgutes Nord- und Süddeutschland gab schließlich der Hand kammer in Frankfurt a. M. Veranlassung, in einem Beri vom 30. April 1890 an den preußischen Minister hier hinzuweisen. Sie sang das hohe Lied dieser Beförderun art und betonte dabei, daß die ungünstige Entwickl nördlich des Mains auf die viel zu hohen Tarife bei preußischen Staatsbahn zurückzuführen sei, z. T. begrün in der Sorge, der Reichspost Konkurrenz zu machen. Rü sicht auf die Reichspost habe aber eine preußische Sta behörde nicht mehr zu nehmen als die süddeutschen Sta bahnen. Die Reichspost werde dem Vorgehen nach Art d süddeutschen Bahnen sympatisch gegenüber stehen, da Ergebnisse des Paketverkehrs viel ungünstiger seien die der übrigen Postdienstzweige.

Die Geschichte lehrt, daß tatsächlich die Entwickl des Expreßgutverkehrs in Süddeutschland ein anderen Verlauf als nördlich des Mains nommen hat. Man läßt den Badischen Bahnen nur G rechtigkeit widerfahren, wenn man anerkennt, daß i ihnen die Wiege des Expreßgutverkehrs im heutigen Sü steht. Hier hat er am 1. April 1874 das Licht der Welt blickt. „Es ist ein Verfahren", schrieb damals schon di Zeitschrift, Jahrgang 1875, S. 835, „welches den steigerten Anforderungen unserer Zeiten an eine möglic beschleunigte Übermittlung von Sendungen in tunlic vollständiger Weise und jedenfalls in erhöhtem Maße genügen bestimmt ist, als dies bislang durch die Eilg und Kurier-Eilgutbeförderung geschehen konnte und gleich wohl geeignet sein dürfte, eine erfolgreiche K kurrenz mit der Paketbeförderung der Post aufzunehme

Hier bietet sich ein Ausschnitt aus der Geschichte d Entstehung des Reiches, der die verschiedene Einstellu der Länder nördlich und südlich des Mains zu den neu Reichseinrichtungen im Kleinen widerspiegelt.

Auch in Baden wuchs der Expreßgutverkehr auf du Nährboden des Gepäckverkehrs. Auflieferung, Abfertigu Frachtberechnung und Beförderungsweise war im All meinen wie bei Gepäck. Die Zulassung aller Arten v

onenzügen begünstigte die Entwicklung dieses Ver-s, den die preußischen Staatsbahnen drosselten. Das isen folgende Zahlen (vgl. „Z. d. V. D. E." Jahrgang S. 147):

hr	Anzahl der Sendungen	Gewicht kg	Fracht M
875	8 008	180 900	4 845
876	46 175	875 100	20 331
880	168 173	2 882 200	67 826
884	431 164	5 726 380	168 333
885	493 420	6 285 300	197 095

Die Main-Neckar-Eisenbahn entschloß sich ebenfalls im e 1876 zur Einführung des Expreßgutverkehrs nach schem Muster. Im gleichen Jahre schloß sich auch die ische Ludwigseisenbahn an (20. Mai 1876). Sie ver-te jedoch schon eine Begleitadresse des Absenders und schon einen komplizierten Tarif, der außerdem für riges Gut 50 % Frachterhöhung normierte.

Diese Sachlage ermöglichte es Baden, schon bald mit Nachbarbahnen einen Expreßgut-Wechselverkehr ins n zu rufen, so (vgl. „Z. d. V. D. E." Jahrgang S. 585):

Dez. 1876 für den Verkehr der Station Mannheim mit der Main-Neckarbahn,

Aug. 1877 für den Verkehr der übrigen badischen Stationen mit der Main-Neckar-Bahn,

Okt. 1877 für den Verkehr mit den pfälzischen Bahnen, die der badischen Bahn in der Einführung des Expreßgutes rasch gefolgt waren,

Mai 1878 für den Verkehr mit den bayerischen Staatsbahnen über Württemberg und Würzburg,

n den Grenzen des direkten Gepäckverkehrs.

Die Württembergischen Staatsbahnen entschlossen sich 1882 zur Einführung des Expreßgutverkehrs, der wie egepäck ohne Beigabe eines Begleitpapiers durch den ender unter Erhebung der Fracht nach dem Tarif für egepäck abgefertigt wurde.

hnen folgte im Jahre 1883 die Reichseisenbahn in El-Lothringen (Z. d. V. D. E. 1883 S. 997), die auch als-den Wechselverkehr mit den Nachbarbahnen aufnahm. er den Expreßgut-Wechselverkehren hat der badisch-ssische eine hervorragende Rolle gespielt. Der Obst-htum Badens und das Gemüseland Elsaß tauschten im ge des Expreßgutes ihre Früchte aus, für die gerade e Beförderungsart wie geschaffen schien. Der Verlust ıß-Lothringens hat Baden nahezu 50 % seines Expreß-verkehrs gekostet. Es ist aber anzunehmen, daß in ab-barer Zeit sich ein Wechselverkehr mit der französischen ıßbahn einrichten läßt.

Die außerordentliche Entwicklung des Expreßgutver-rs in Süddeutschland brachte dann schließlich den Ab-nitt „Expreßgut" in der EVO. zu Wege. Aber trotzdem lte es bei der preußischen Staatsbahn noch immer keine süddeutschen Entwicklung angepaßte geben. Erst mit Entstehung der preußisch-hessischen Eisenbahngemein-aft begann sich aus der Mitgift der in die Gemeinschaft rnommenen verstaatlichten hessischen Ludwigs- und n-Neckar-Eisenbahn auch im Bereich der preußischen atsbahn der Expreßgutverkehr einzubürgern.

Der Stand des damaligen Expreßgutverkehrs um 1890 ibt die folgende vergleichende Tabelle, die einem Be-t der Direktion Hannover aus 1890 entnommen ist.

A Gesamtverkehr im Bereich der damals elf preußischen Bahnen im Juli 1889 und 1890:

Stückzahl		Gewicht in kg		Einnahmen in M	
a) 1889	b) 1890	a) 1889	b) 1890	a) 1889	b) 1890
8 955	18 787	249 387	467 218	9 255	13 757

B. Badische Bahnen im Jahre 1889:

701 391	9 077 890	269 356

C. Main-Neckar-Bahn im Jahre 1889:

78 856	841 775	25 426

D. Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen im Jahre 1888/1889:

100 260	2 319 780	52 493

E. Württembergische Staatsbahn im Jahre 1889:

110 000	1 824 315	48 282

F. Hessische Ludwigs-Bahn im Jahre 1889:

217 349	313 685	78 152

Als die EVO. mit ihrem Abschnitt Expreßgut eine gewisse Stabilität herbeigeführt hatte, war der Wetteifer der Länderbahnen in diesem Beförderungszweig zu einem gewissen Abschluß gekommen. Der Expreßgutverkehr wuchs, blieb aber doch in durchaus gemessenen Grenzen. Der gewaltige Aufschwung um die Jahrhundertwende ließ die Bedeutung des Expreßgutes gegenüber den sonstigen Verkehrsziffern in den Hintergrund treten. Man brauchte dieses Verkehrs wegen, der doch immerhin Sorgen und Arbeit machte, nicht besonders zu werben. Es kam der Weltkrieg, der dem Expreßgutverkehr fast jede Bedeutung nahm.

Etwa 1920 begann sich das Bild zu ändern. Aus allen Kreisen des Wirtschafts- und privaten Lebens wurde die Beförderungsart des Expreßgutes in immer steigendem Maße in Anspruch genommen. Das brauchte indes zu Bedenken keine Veranlassung zu geben, solange die in der Inflationszeit für den gerade durch sie angeregten Personenverkehr reichlich zur Verfügung stehenden Personenzugszahlen den Bedarf an Packwagenraum zu decken vermochten. Als mit Beginn eines neuen Währungssystems die Personenverkehrsziffern zurückgingen und gleichzeitig im Personenzugdienst ein neuer, schwerer und leistungsfähiger Lokomotivtyp Einzug hielt, mußte aus Gründen wirtschaftlicher Betriebsführung die Zahl der Personenzüge unter erheblicher Erhöhung ihrer Achsenzahl herabgesetzt werden. So kam es, daß ein um etwa 400 Millionen Reisende stärkerer Personenverkehr mit einer gegenüber 1914 geringeren Zahl von Personenzügen bewältigt werden mußte. Das mußte für einen gegenüber 1914 um ein Vielfaches gesteigerten Expreßgutverkehr unweigerlich zu Beförderungsschwierigkeiten führen, zumal die Einschränkung der Personenzugkilometer ihre Hauptwirkung im Gebiet der schnellfahrenden Züge hatte (Anfang 1925 etwa 50 %; 1927 noch etwa 23 % — vgl. die Reichsbahn 1927 S. 877) und gerade diese in der Hauptsache der Expreßgutbeförderung dienten (mittlere Versandweite 1925 = 117 km, 1926 = 116,13 km lt. Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahngesellschaft 1926 S. 240).

Es mag bei dieser Betrachtung nicht uninteressant sein, den Gründen nachzugehen, die möglicherweise zu der unerwarteten Steigerung des Expreßgutverkehrs Anlaß gegeben haben. Man muß dabei schon in die beiden letzten Jahre des Weltbrandes zurückgehen, um ein richtiges Verständnis für die Entwicklung der Verhältnisse zu bekommen. Als die Mängel in der Ernährungswirtschaft unseres Volkes einer Katastrophe entgegeneilten und, sie

zu meistern, gesetzliche und polizeiliche Beschränkungen des einst freien Nahrungsmittelmarktes immer störender in die Bedarfsdeckung eingriffen, ging jeder — wie und wo er konnte — zur Selbsthilfe über. Wo eine Nahrungsmittelquelle noch floß, wurde sie unter Umgehung des regulären, behördlich kontrollierten Handels vom Konsumenten selbst ausgeschöpft. Der Massenbezug des Handels, der über den billigeren Weg des Fracht- und Eilgutes — sei es als Wagenladungs- oder Stückgut — lief, wurde eingeschränkt. Der Bezug in kleinen Mengen auf dem schnellsten Wege, den Konsument wie Zwischenhandel eifrig pflegten, trat an seine Stelle. Weite Kreise wurden ihrer aus der Not geborenen Findigkeit auf den Weg der Expreßgutbeförderung aufmerksam, der ihren Bedürfnissen am besten entsprach, um so mehr als die dem Expreßgutverkehr mangelnde Deklarationspflicht die Umgehung der Nahrungsmittelvorschriften begünstigte. Die Frachtkostenfrage spielte im Falle der Not keine Rolle. Leichte Verderblichkeit des oft weiter bezogenen Gutes begünstigte die Inanspruchnahme dieser Beförderungsart.

Während in der ersten Nachkriegszeit noch die gleichen Gründe die deutsche Bevölkerung auf den Weg des Expreßgutes wiesen, lief ihm zugleich ein neuer Verkehr zu: der vom Wahnwitz der Inflation gezeugte Ausverkauf ins Ausland, der sich vornehmlich in den Grenzgebieten bemerkbar machte.

Mit der Besserung der Nahrungsmittelverhältnisse ließ zwar der Expreßgutversand in Nahrungsmitteln zögernd nach. An seiner Stelle trat aber bald ein neuer Expreßgutverkehr, der ebenfalls in unserer wirtschaftlichen Lage seine Ursache hatte. Ein gewaltiger Bedarf an Waren aller Art schrie in dem an Entbehrungen der Kriegszeit leidenden deutschen Volk nach Befriedigung. Warenlager waren nicht mehr vorhanden, es seien denn solche aus Ersatzstoffen, die die daran übersättigte Bevölkerung ablehnte. Bei Beginn der neuen Währungszeit war das Kapital zu einem unscheinbaren, fast sagenhaften Etwas zusammengeschmolzen. Der Geldmarkt mußte knapp gehalten werden, um die Gefahr einer neuen Inflation in ihrer Urzelle zu bannen. Kredite konnten nur zu sehr hohen Zinsen hereingenommen werden. So beschränkte sich Handel und Verbrauch zunächst auf das Notwendigste. Zeit war Geld in des Wortes echtester Bedeutung.

Den auf dieser schwachen Grundlage gewachsenen wirtschaftlichen Bedürfnissen vermochte die Form des Expreßgutes ausgezeichnete Dienste zu leisten. Die Frachtkosten waren immer noch billig im Verhältnis zu den hohen Zinssätzen. Die rasche Beförderung sicherte dem Verkäufer schnellen Eingang des Kaufgeldes und damit günstigen Umsatz ohne Inanspruchnahme längerer Kredite. Wäre damals die Belastung des Gutes mit Nachnahme möglich gewesen, dann hätte dieser Verkehr noch weit größere Ausmaße angenommen.

Sind inzwischen auch alle jene den Expreßgutverkehr fördernden Gründe gottlob entfallen, so bleibt die große Frage unbeantwortet, warum nicht demgemäß der Expreßgutverkehr eine rückläufige Bewegung angetreten hat, sondern dauernd eine aufwärts weisende Kurve zeigt. Man hat schon geglaubt, jene für den Beginn der Entwicklung gegebene Begründung als verfehlt ablehnen zu sollen, weil der Wegfall der die Begründung stützenden Ursachen eine adäquate Rückwärtsentwicklung des Expreßgutverkehrs nicht erzeugte. Daß muß allerdings bei ganz oberflächlicher Betrachtung befremden. Man darf aber andererseits nicht übersehen, daß einmal die Reichsbahn in richtiger Erkenntnis der ihr aus dem Expreßgutverkehr erwachsenden kehrswirtschaftlichen und finanziellen Vorteile sich äul sorgsam dieses Verkehrs annahm, und pflichtgemäß di neuen Verkehrsbedürfnis unter Aufgebot aller verfügb Mittel zu entsprechen suchte. Das mußte der Kreis Verkehrsinteressenten merken. Es zog ihn wie mit widerstehlicher Macht zu dieser Beförderung, die ih gute Dienste in schwerer Zeit geleistet hatte und neue Kunden. Ein Stück der noch viel zu gering e schätzten und durchforschten Verkehrspsychologie' Wenn etwas Mode geworden ist, ist es beliebt. Auch Wirtschaft hat ihre Mode und die jetzt herrschende wenig.. Der Verkehr, ihr lebensursächlicher Teil, ist d Mode nicht minder unterworfen.

Wirtschaftliche Bedürfnisse, pflegliche Behand seitens der Eisenbahn und die hierauf gegründete Be heit bei der Verkehrswelt sind die Komponenten des preßgutverkehrs, dessen Steigerung naturnotwendig Abwanderung von anderer Beförderungsart und -gel heit gezeitigt hat. In erster Linie wurde die Post da betroffen. Wenn keine sonstigen greifbaren Beweise zur Verfügung stünden, müßte der seit 1. Oktober gültige Postpakettarif als allerdings durchschlagende weis genügen.

Was die Abwanderung von der Post anl so muß zunächst festgehalten werden:

1. die Post hat einen Zonentarif, der bis 30. September drei Zonen (bis 75, bis 375 und über 375 km) k jetzt auf fünf Zonen erweitert ist (bis 75, bis 15 375, bis 750 km und schließlich über 750 km);
2. Postpakete können nur bis zum Gewicht von angenommen werden (das mittlere Versandge von Expreßgut lag nach Ermittlungen aus dem kehr von 1925 bei 30 kg);
3. in der Postgebühr ist der Aufwand für die Zust am Bestimmungsort bereits enthalten;
4. schließlich besteht bei der Post Luftkilometrie während bei der Eisenbahn nach gefahrenen kilometern bezahlt wird, d. i. eine Entfernung, d gefähr dem wirklich gefahrenen Weg entsp während die Luftentfernung regelmäßig kürze Das fällt bei Sendungen nach weit entfernt legenen Zielen besonders ins Gewicht.

Unter Beachtung dieser Verschiedenheiten zwische Expreßgut- und der Posttarifierung nach dem bis 30. tember 1927 gültigen Expreßgut- und nach dem bis gleichen Zeitpunkt gültigen Postpakettarif ergab folgendes:

a) Bei Gewichtsmengen von 5 kg ist der Expreßgu auf eine Entfernung von 75 km gleich dem der auf eine Entfernung von 75 bis 270 km billige erst von dieser Entfernung ab teurer.

b) Bei Gewichtsmengen von 10 kg ist der Expreßg nur von 280 bis 375 km unerheblich höher a Postpakettarif, sonst aber bei allen anderen Entf gen niedriger.

c) Bei Gewichtsmengen von 20 kg ist der Expreß tarif nicht unwesentlich billiger als der Posttari

d) Bei Gewichten von 6—8 kg und 11—15 kg i Expreßguttarif infolge der beim Expreßgut üb Aufrundung auf volle 10 kg teurer als der Postp tarif auf den Entfernungen, auf denen Expreßg derer Gewichte im Allgemeinen unter den Po bleibt.

der Vergleich des vom 1. Oktober 1927 ab gültigen reßguttarifs mit dem am gleichen Tage wirksam gelenen Postpakettarif hat das folgende Ergebnis:

bis 150 km ist Expreßgut billiger als der Posttarif, z. T. erheblich und besonders bei Gewichten von 11 bis 20 kg;

in der dritten Posttarifzone (151—375 km) nähert sich der Expreßguttarif der Postpaketgebühr; bei 6 u. 7 kg sowie auf Entfernungen von 300—375 km bei 8, 9, 11 und 12 kg wird der Posttarif bereits überboten, während im Übrigen die Expreßgutfracht nicht unbedeutend — vornehmlich bei Entfernungen bis 300 km — unter der Postpaketgebühr liegt;

bei Entfernungen von 400 km ab ist Expreßgut nur noch von 9 kg ab, von 500 km ab erst von 15 kg ab billiger als das Postpaket, während es im Übrigen eine der Postpaketgebühr entsprechende Fracht kostet, auf Entfernungen von 750 km ab sogar die Postpaketgebühr hinter sich läßt, wenn auch nicht in dem Umfang, in dem die Expreßgutfracht bei Nahentfernungen unter dem Posttarif bleibt.

sei der Vollständigkeit halber eingefügt, daß der ab 1. Oktober 1927 gültige Expreßguttarif die ihm bisfehlende 15 kg-Gewichtsstufe als Wettbewerbsmittel nüber der Post und zwar dem berechtigten Drängen Verkehrswelt folgend erhalten hat.

oweit es sich um Abwanderung von der Post handelt, cht die Zunahme des Expreßgutverkehrs nicht sorgen- zu stimmen. Der Postpaketverkehr ist kein Teil des opols der Post. Sie hat ihn mit Hilfe des Postgesetzes 28. Oktober 1871 und des Gesetzes betr. die Abände- des § 4 jenes Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 lukrativen Zusatzverkehr entwickelt. Denn sie war t jener Vorschriften (Artikel 2 des letzteren Ge- s) befugt, in den Postwagen mitzubefördern „ferner tige Poststücke bis zum Einzelgewicht von 10 kg“ (heute g). Dabei war einschränkend bestimmt, daß die Mitderung solcher Päckereien, die nicht zu den Brief- und ungspaketen gehören, bei Zügen deren Fahrzeit beson- kurz bemessen ist, beschränkt oder ausgeschlossen soll, „wenn dies von der Eisenbahnaufsichtsbehörde Wahrung der pünktlichen und sicheren Beförderung betreffenden Züge für notwendig erachtet wird und re zur Mitnahme der Päckereien geeignete Züge auf betreffenden Strecke eingerichtet sind“. Wenn die hsbahn in erheblichem Umfang die schnellfahrenden für dringende Pakete und zum Teil auch für gewöhnPakete freigegeben hat, so hat sie in bewußter Erntnis der Wettbewerbsgefahr der Post ein großes Entnkommen zu ihrem eigenen Schaden erwiesen, auf ein rechtlicher Anspruch nicht immer anerkannt len kann. Nach der großen Entwicklung des Postetverkehrs darf sogar offen gesagt werden, daß die mit diesem Verkehr in die Domäne der monopolen enenbeförderung eingebrochen ist. Daß hierbei die bei Post zulässige, im Expreßgutverkehr zurzeit noch ausilossene Nachnahmebelastung des Gutes zugunsten des paketverkehrs wirken mußte, ist leicht einleuchtend. Gut mit und ohne Nachnahme gleichzeitig aufzugeben sieht, versendet begreiflicherweise bei dem Beförderungsunternehmen, bei dem die Aufgabe beider Arten von möglich ist. Das ist bequemer und vom Standpunkt Personalwirtschaft vorteilhafter. Wenn deshalb in der erdings von den Eisenbahnen sorgsam gepflegten Beellung des Expreßgutverkehrs und in der am 1. März 1928 bevorstehenden Einführung der Nachnahme auch im Expreßgutverkehr eine Konkurrenzierung der Post vermutet werden sollte, so wird der Reichsbahn bitter Unrecht getan. Den Paketverkehr der sogenannten Miniaturstücke begehrt die Reichsbahn für sich nicht. Die immer mit nicht abgeschlossenen Türen fahrenden Packwagen verbieten die Übernahme einer Verantwortung für allzu kleine Stücke. Sie finden in den Postpackwagen mit sicherem Verschluß und ihrer mannigfaltigen Inneneinrichtung denkbar beste Verwahrung. Aber für solches Kleingut war auch anfangs nur das Postpaket bestimmt. Bei der Konkurrenz, die der Eisenbahn — und das sei neidlos hier vermerkt — im Kraftwagen und im Flugzeug neben der Post noch im Gutverkehr erstanden sind, ist es der Reichsbahn mit ihren Verpflichtungen verschiedenster Art nicht zu verargen, sondern erscheint als eine ihr aus dem § 2 des Reichsbahngesetzes erwachsene Aufgabe, sich den Verkehr zurückzugewinnen, den sie zu verlieren nicht verpflichtet war.

Sorgen schuf die Erkenntis, daß auch im eigenen Betriebe der Eisenbahnen selbst eine Abwanderung vom Fracht-, Eil- und beschleunigten Eilstückgut zum Expreßgut stattgefunden hatte. Ursache waren:

a) die nur psychologisch erklärliche spontane Zuneigung der gesamten Verkehrswelt zur Expreßgutbeförderung;
b) die Verschlechterung der Beförderung der Güter durch die gleichen Umstände, die auch im Personenverkehr die bereits bemängelten Verhältnisse geschaffen haben (schwere Lokomotiven, lange Züge, dadurch ungünstig beeinflußte Verkehrsdichte);
c) schließlich ein erst spät erkannter Mangel im Tarifsystem;
d) die Möglichkeit — man möchte sagen — zu jeder Zeit Expreßgut bei den für die Annahme zuständigen Gepäckabfertigungen oder besonders eingerichteten Expreßgutabfertigungen aufliefern zu können. Das spielt gerade bei den Versandorten eine besondere Rolle, in denen die Güter- und Eilgutabfertigungen abseits liegen.

Der nach der Stabilisierung der Währung neu geschaffene Expreßguttarif ist auf dem Tarif für Frachtstückgut aufgebaut. Eilstückgut tarifiert 100 %, beschleunigtes Eilstückgut 150 % und Expreßgut 160 % über Frachtstückgut. Sämtliche Beförderungsarten außer Expreßgut kennen für sogenanntes sperriges Gut einen Sperrigkeitszuschlag, der in einer Erhöhung des wirklichen Gewichts um 50 % und entsprechender Erhöhung der Mindestgewichtssätze Ausdruck findet (bei Fracht- und Eilstückgut 30 kg, bei beschleunigtem Eilstückgut 40 kg). Bei der Entwicklung, wie sie oben dargestellt wurde, konnte es nicht ausbleiben, daß der zum Rechnen erzogene Versender bei dem Versand von sperrigem Gut zu der Expreßgutbeförderung überging, um so mehr als es sich um Gut handelte, das auch bei der Post nach ihrem damals gültigen Tarif mit einem 100prozentigen (sperriges, dringliches Gut sogar mit einem 600prozentigen) Sperrigkeitszuschlag belegt war (jetziger Posttarif: sperriges Gut doppelte Gebühr, wenn dringend 1 RM Zuschlag nebst Eilbestellgebühren von 0,60 und 1,20 RM). Einmal lag hierin eine Selbstkonkurrenzierung mit finanziellen Nachteilen, die vom Tarifgeber niemals beabsichtigt gewesen sein konnte. Sie bewirkte zu zwecklos billigem Tarif eine wesentlich wertvollere Beförderung, sperrte im Packwagen den nicht willkürlich vermehrbaren Raum für Gut, das der schnellen Beförderung zu teuerem Tarif bedurfte und störte das Streben nach Beschleunigung der Personenzüge zum Nach-

teil der gesamten Verkehrswelt, zum mindesten ihre fahrplanmäßige Abfertigung.

Weiter barg die Abwanderung sperrigen Gutes in den Expreßgutverkehr die Gefahr des Massenanfalls solchen Gutes, einen Zustand, der dem Zweck und Sinn der Expreßgutbeförderung nach Maßgabe der für sie geschaffenen Bestimmungen der EVO. widerspricht. Und schließlich schafft solcher Gutausfall in der Verladung, Entladung und namentlich in der Umladung des im selben Packwagen beförderten Gepäcks und Expreßgutes unüberschbare Beförderungsschwierigkeiten, die sich letzten Endes zum Nachteil der Beförderung des Gepäcks und — sagen wir einmal — des echten Expreßgutes auswirken muß, d. h. das Gebiet der Expreßgutbeförderung der Verödung preisgibt.

Letzteres wäre aus zwei Gründen vom Übel. Einmal entspricht, wie die Erfahrung — der beste Lehrmeister — lehrt, die Expreßgutbeförderung einem wirklichen Verkehrsbedürfnis, dem ein Unternehmen mit Monopolcharakter wie die Reichsbahn Rechnung zu tragen unweigerlich verpflichtet ist. Die Verkehrswelt würde mit Recht Sturm gegen mangelnde Pflege des Expreßgutverkehrs laufen. Die Reichsbahn selbst aber hat alle Veranlassung, dem Expreßgut ein besonderes Augenmerk zu leihen. Ihre Einnahmen betrugen im Jahre 1924 = 24 Millionen, im Jahre 1925 und 1926 je rund 47 Millionen, im Jahre 1927 werden sie darüber liegen. Diese Beträge entlasten das Abrechnungskonto der um den Nachweis ihrer Rentabilität ringenden Personenzüge aller Art.

Die Einnahmezahlen lassen mit aller Deutlichkeit erkennen, daß der Expreßgutverkehr noch nicht im Abschwellen begriffen ist, daß er im Gegenteil noch immer wächst. Das beweist auch wieder der Expreßgutverkehr des erst verflossenen Jahres, der mit seinem Weihnachtsverkehr alle Erwartungen übertroffen und die vorsorglich vorbereiteten Maßnahmen in Anspruch genommen hat. Aus den oben bereits erwähnten Gründen, schließlich auch als Folge der gesteigerten Konkurrenz in der Geschäftswelt, die die Schnelligkeit in der Bedienung der Kunden beflügelt, wird mit einer weiteren Zunahme des Expreßgutverkehrs gerechnet werden dürfen, namentlich wenn erst einmal die Nachnahme hier eingeführt sein wird. In der Inanspruchnahme dieser Beförderungsart spiegelt sich das Tempo des modernen Lebens der Wirtschaft, das ja für die Wahl der Beförderungsart mitbestimmend sein wird. Daß sich dieses Tempo nicht verlangsamt, bedarf im Zeichen der Eroberung der Luft keiner Erörterung.

Ist dem so, so war es Pflicht der Reichsbahn, sich nach Mitteln umzusehen, die einerseits die Entwicklung des Expreßgutverkehrs nicht hemmten, andererseits aber auch die Beförderungsschwierigkeiten ausräumten. Letztere sind beförderungsdienstlicher und betrieblicher Art. Beförderungstechnische Schwierigkeiten haben sich gezeigt:

A. in der Abfertigung.

B. in der Verladung im weiteren Sinne.

Zu A.

a) In den großen Verkehrszentren wird das Expreßgut in der Regel in den Abendstunden bei den Abfertigungen aufgeliefert. Hier staut sich natürlich an den nur für einen Durchschnittsverkehr eingerichteten Annahmetischen das Annahmegeschäft, bedingt durch die amtliche Verwiegung, Behandlung der Abfertigungspapiere und des Abgangsbuches. Das bewirkt oft Verspätung der Annahme, so daß in zahlreichen Fällen gerade der für die Beförderung des Gutes günstigste und betrieblich wie beförderungsdienstlich vo hafteste Zug nicht erreicht wird.

b) Der Gutanfall ist mengenmäßig wie zeitlich oft a ordentlich schwankend. Er ist Sonntags unbeden steigt am Montag langsam an, erreicht meist Fre seine Spitze, um am Samstag jäh abzufallen. Seine liche Spitze erreicht er meist in den Stunden vo bis 20 Uhr. Dazwischen mischt sich ein von v Zufälligkeiten bedingter Zweck- und Saisonverk in dem der Weihnachtsverkehr die Spitze der Sp darstellt. Maß und Ziel dieses Verkehrs abzuschä ist oft zweckloses Beginnen. Tritt dieser laun Gesell plötzlich an die Schranke, so vervielfachen die zu a) erwähnten Schwierigkeiten.

c) Sie wachsen weiter, wenn sich die Abfertigung rigen und unhandlichen Gutes dazwischen mengt. beginnt schon die abfertigungstechnische Schwieri beim Verwiegen. Sie setzt sich fort beim Trau des Gutes von der Abfertigungsstelle zum Zuge hier in der Stapelung dem Ladepersonal Rätsel zugeben.

d) Die unerwartete Zunahme des Expreßgutverkehrs für seine Bewältigung ausreichende Räumlichk wohl nirgends vorgefunden, auch nicht vorfinden nen. Sein schwankender Charakter läßt auch nur schwer übersehen, wie weit man sich auf ein males Bedürfnis einrichten soll. Raumerweiteru konnten deshalb nur mit großer Vorsicht und in schränktem Rahmen vorgenommen werden. Den muß aus Gründen gesunder Wirtschaft darauf geh werden, daß dem Raumbedarf eines vielleicht z ligen, nie wiederkehrenden Gutanfalls oder eines jährlich dreimal wiederholenden Spitzenverkehrs mals voll Rechnung getragen werden kann.

e) Das Raummaß beeinflußt zugleich den Umfang Personalverwendung. Räumlich beengte und sac beschränkte Verhältnisse ziehen ihr natürliche Gre Verlangsamung in der Behandlung der Expre karte und der Einträge in das Abgangsbuch sin Folge. Man half sich in der Praxis — entgegen Vorschrift — indem man den Eintrag in das let aus dem bei der Abfertigung verbleibenden Stamm Expreßgutkarte auf eine spätere Zeit verschob.

Zu B. Unter Verladen ist hier das Ein-, Aus- und laden zu verstehen. Die Schwierigkeiten, die hier entst sind bereits zum Teil in den bishergen Ausführunge würdigt. Um sie vollkommen zu erkennen, muß ma den Packwageninhalt zurückgehen. Der Packwagen in erster Linie — verkehrlich, nicht betrieblich gesch der Gepäckbeförderung, d. h. der Beförderung dessen der im Zuge fahrende Reisende mit sich führen will diesem Gepäck trifft im Packwagen der Personenzug sammen:

1. Expreßgut;
2. Milch in Milchkannen;
3. Eisenbahndienstgut;
4. Gut, das wie Eisenbahndienstgut befördert wird, an die Raum sperrenden Siestasitzkissen besonde dacht sei, die mit der Kündigung des Vertrages Segen des Verkehrs aus den Packwagen verschwi
5. wenn auch zuletzt, so mit ganz besonderer Beto erwähnt, das beschleunigte Eilstückgut.

Die Erfahrung lehrt, daß die Milchbeförderung un Expreßgutbeförderung wegen ihrer zeitlich verschied Bedürfnisse im Packwagen — von Ausnahmen abge

inander nur wenig stören. In den für die Expreßgut-rderung vornehmlich in Frage kommenden schnell-enden Zügen ist das Gut der Ziffern 3—5 der Feind Expreßgutes. Bei Gut der Ziffer 3 wird man mit ent-chenden dienstlichen Anordnungen Herr der Lage len. Hier hilft für die Zukunft nur der eine rigorose stbefehl, daß Dienstgut in schnellfahrenden Zügen nur esonderen Ausnahmefällen befördert werden darf.

Hinsichtlich des Gutes zu 4 bleibt nur übrig, von zen-r Stelle aus anzuordnen, daß bei Abschluß von Ver-en, in denen die Beförderung von Gut als Dienstgut standen wird, nur in besonderen Ausnahmefällen die rderung in schnellfahrenden Zügen und mit besonderer ehmigung der Direktion erfolgen darf.

chwieriger gestaltet sich die Lage zu Ziffer 5. Die hsbahn befördert heute bereits in erheblichem Umfang, entlich auf verkehrsschwachen Strecken Fracht- und Eilstückgut in den Packwagen gewöhnlicher Personenzüge. Dazu zwingt sie die Not der auf Sparsamkeit eingestellten Zeit. Dagegen sind auch Bedenken nicht zu erheben. Das Verkehrsbedürfnis wird gestillt, der Packwagen ist ausgenutzt, kostspielige Sonderleistungen werden erspart, Kraftwagenwettbewerb wird hintangehalten. Im Packwagen der schnellfahrenden Züge treffen dagegen beschleunigtes Eilstückgut und Expreßgut, d. h. höher und niedriger tarifiertes Gut, das höher tarifierte ohne den Vorzug der Nachnahmebelastung*), das niedriger tarifierte dagegen mit diesem Vorzug ausgestattet, zusammen. Beide Beförderungsarten sind schon in dieser Beziehung tarifarisch verschieden dotiert, sie sind es aber auch in einem weit wichtigeren Punkte.

*) Ab 1. März 1928 mit Einführung der Nachnahme im Expreßgutverkehr ändert sich die Tariflage in diesem Punkte.

(Schluß folgt.)

ie Stückgutverladung im „Container Service" der amerikanischen Eisenbahnen.

Von Hans **Engel**, Generalvertretung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in New York.

er Wettbewerb des Lastkraftwagens im Stückgutge-ft bereitet den amerikanischen Eisenbahnen großes fzerbrechen. Eine besondere Bedeutung wird der Frage emessen, ob der Kraftwagen bis zu einer gewissen Ent-ung wirtschaftlicher ist. Eine allgemein gültige Lösung kaum gefunden werden, da örtliche Verhältnisse hier-berücksichtigt werden müssen.

Vor kurzem sind Ziffern für eine Entfernung von etwa Miles (160 km) bekanntgegeben, die die hiesigen Eisen-en mit Recht beunruhigt haben und allgemeines Inter-beanspruchen. Hiernach waren die Stationskosten an en Enden nicht weniger als 500 % höher, als die Be-erungskosten, d. h. die Selbstkosten überstiegen die hteinnahme um etwa 20 %. Diese Ziffern mögen außer-öhnlich ungünstig sein und können nicht verallgemeinert len, denn sonst müßten die Eisenbahnen auf das Stück-eschäft auf kurze Entfernungen überhaupt verzichten. haben jedoch Anlaß zu einer Prüfung gegeben, die Sta-skosten, die bis jetzt das Stückgutgeschäft auf kurze cken verlustbringend gestaltet haben, zu verbilligen. erdem wird eine weitere Lösung in Zusammenarbeit mit Lastkraftwagen gesucht und durch den „container ice" erhofft.

Das Wort „container" ist sinngemäß mit „Großgüter-ten" zu übersetzen. Die containers sind tatsächlich große ten aus Eisen und Holz, die verschlossen und versiegelt den können. Eine Umbehandlung der darin verpackten kgüter auf den Güterbahnhöfen oder den Zwischen-ionen findet nicht statt. Die Großgüterkasten werden Lager des Versenders oder zum Lager des Empfängers Kraftwagen der Verkehrtreibenden oder der Bahnspedi-e gefahren. Auf den Güterwagen gestellt, bilden sie mit em den sogenannten Kastenwaggon.

Größe, Art, Ladefähigkeit und Konstruktionsmaterial er Kasten sind sehr verschieden. Die Breite ist gewöhn-nicht größer als 8 engl. Fuß. Sie wird durch die Be-mungen des Staatsgesetzes über Maße der Lastkraft-ren und deren Ladungen, wie ferner durch die Innen-Be der Eisenbahnwaggons, auf die diese Kasten geladen den, bedingt. Die Wagen sind im allgemeinen 36 engl. 3 lang, so daß die Längen der Kasten sich wie folgt da-h anpassen:

1 Wagen 36 engl. Fuß lang kann aufnehmen:

entweder	2	Kasten	je	18	engl.	Fuß	lang
oder	3	„	„	12	„	„	„
„	4	„	„	9	„	„	„
„	5	„	„	7	„	„	„
„	6	„	„	6	„	„	„
„	7	„	„	5	„	„	„
„	9	„	„	4	„	„	„

Die Höhe der Kasten beträgt fast stets 6 engl. Fuß. Für die praktische Auswertung der Kasten sollten diese nicht weniger als 4 engl. Fuß lang sein, denn sonst können sie nicht genug gewöhnliches Kaufmannsgut aufnehmen. Die Kasten werden fast immer schon in den Lagern des Versenders vollgepackt, verschlossen und versiegelt. Sie werden dann auf die Lastkraftwagen geladen und zum Bahnhof überführt.

Auf den Bestimmungsstationen werden sie verschlossen und versiegelt entladen und in die Räume der Empfänger abgeliefert. Es gibt hier verschiedene Methoden, nach welchen diese Kasten von den Eisenbahnen behandelt werden:

1. Abhebungsmethode durch Kräne oder sonstige derartige Hebevorrichtungen,
2. Abrollungsmethode,
3. Laderampenmethode.

Die New York Central Railroad Company gilt als Vorkämpferin in der Anwendung dieser Großgüterkasten und hat mit deren Benutzung gleich nach Kriegsende begonnen. Ihre Kasten haben ein Kubikmaß von ungefähr 438 engl cbf und nehmen ein Gewicht von etwa 7000 engl. Pf. auf, während die Kasten selbst etwas mehr als 300 engl. Pf. je Stück wiegen. Boden, Rahmen und Deckel der Kasten sind aus Stahl, die Seitenwände aus Kiefernholz. Sechs Kasten gehen gewöhnlich auf einen Wagen, ihre Lage wird durch das eigene Gewicht und das Gewicht des Inhaltes festgehalten. Diese Wagen sind für die Aufnahme der Kasten natürlich besonders gut gebaut. Bislang sind nur einige Güterstationen obiger Eisenbahngesellschaft mit Kränen für die Abnahme von den oder das Absetzen auf die Lastkraftwagen ausgerüstet. Für die Benutzung dieser Kräne erhebt die New York Central keine Gebühr.

Die Boston & Maine Railroad benutzt Kasten der „roll-off“ Type (Abrollungssystem). Diese Kasten sind ganz aus Stahl, 3 engl. Fuß lang, 7 Fuß breit und 6 Fuß hoch, fassen durchschnittlich je 3½ t, doch können Güter von größerem spezifischem Gewicht bis zu 6 t hineingeladen werden. Die Kasten werden durch doppelte Schiebetüren auf Kugellagern verschlossen und sind mit besonders konstruierten Laufrollen versehen, um von der Laderampe auf die Autos, oder umgekehrt, gerollt werden zu können, auch sind Vorrichtungen vorgesehen, um die Kasten auf den Wagen und Autos festzuankern. Die Autos haben Vorrichtungen, um ihre Plattformen je nach der Höhe der Rampen der betreffenden Eisenbahnen, Versender oder Empfänger höher oder niedriger zu stellen.

Für die dritte, die Laderampenmethode, die nicht allzu oft angewendet wird, sind besondere Vorrichtungen getroffen.

Die Benutzung der Großgüterkasten hat entschieden gewisse Vorteile für die Versender, Empfänger und die Eisenbahnen. Die Kasten können als Verpackung von den Versendern benutzt werden. Sie ersparen die Anschaffung von Kisten oder Lattenkisten, die Ausgaben für Signieren usw. und vermindern das Verladegewicht. Durch das Verpacken der Güter in diese festen Kasten brauchen die Stückgutsendungen auf Zwischenstationen nicht umbehandelt zu werden, wodurch eine schnellere Beförderung ermöglicht wird. Der Schutz, welchen diese festgebauten, verschlossenen und versiegelten Kasten gewähren, vermindert das Risiko des Verlustes oder der Beschädigung der Waren. Ferner trägt die Vereinigung einiger größerer und einzelner kleinerer Frachtstücke in einem oder mehreren Großgüterkasten dazu bei, die Fahrspesen zum oder vom Bahnhof zu verbilligen und der Eisenbahntarif, welcher für die Beförderung von großen Kastenwagen vorgesehen ist, stellt den Gesamttransport über den „container service“ billiger, als im Stückgutgeschäft oder im Lastkraftwagenverkehr.

Der Großgüterkastenwaggon ermöglicht den Eisenbahnen einen schnelleren und billigeren vereinigten Auto- und Bahndienst, welcher unzweifelhaft gegen unabhängige Lastkraftwagenverkehre besonders auf mittleren oder längeren Strecken konkurrieren kann. Die Großgüterkasten tragen dazu bei, das Ladegewicht der Güterwagen im Stückgutgeschäft auszunützen. Dadurch arbeiten die Güterwagen wirtschaftlicher als bisher. Die Reklamationen wegen Verlust oder Beschädigung gehen mehr und mehr zurück. Beraubungen sind durch Benutzung der Großgüterkasten fast gänzlich ausgeschlossen.

Die Benutzung der Kasten verringert die Kontrollarbeit und die manuelle Arbeit im Ladedienst, was eine bedeutende Erleichterung nicht nur auf den Abgangsstationen und Empfangsstationen, sondern ganz besonders auf den Umladestationen bedeutet. Die direkte Überführung der Kasten auf Autos oder von Autos auf Wagen auf den Stationen verhindert die Verstopfung der Stationen durch Fuhrwerke, da weit weniger Fahrzeuge benötigt werden, um die Kasten an- oder abzufahren. Der Großgüterkastenverkehr würde natürlich auch dazu beitragen, daß auf den Stationen selbst eine bessere Raumausnutzung betrieben werden kann, denn die Stationen haben nicht mehr nötig, jede kleine und kleinste Kiste hinzustellen und ersparen dadurch außerdem die hierzu nötigen Hilfsmittel. Die Behandlungskosten auf den Stationen sind geringer, denn ein Großgüterkasten ist billiger zu bearbeiten als so viele kleine Kolli, vorausgesetzt natürlich, daß mechanische Vorrichtungen getroffen werden die großen Kasten zu bewegen. Heutzutage ist der Arl lohn zu teuer, um für die Bewegung von kleineren Zeit zu verlieren, und die moderne Industrie ist bestens auf eingerichtet, mechanische Hilfsmittel für die Bewe größerer Stücke zu liefern.

Die Frachten für die Eisenbahngroßgüterkasten u scheiden sich von den allgemeinen Frachten dadurch, sie nicht nach Gewicht und Warengattungen, sondern der Kilometerzahl der zu durchlaufenden Strecke erh werden, mit einem Mindestgewicht je Kasten und Skala für dieses Mindestgewicht überschreitenden Br gewichte. Dadurch werden alle Schwierigkeiten bese welche sich aus tarifarischen Vorschriften ergeben kön Es kommt beispielsweise nicht in Betracht, für die sammenladung verschiedener Güterarten die Fracht dem höchsttarifierenden Artikel für das Gesamtgewicl erheben. Ein typischer Tarif der New York Central Rail für die Beförderung von Frachtgütern in Großgüterk auf ihrem Spezial-„container“-Wagen zwischen New und beispielsweise Utica, Syracusa, Rochester und Bu hat die Grundrate von 4—½ Cent per amerik. Meil jeden „container“ mit einem Gewicht von 3000 engl oder weniger, mit einem Zuschlag von ¼ Cent für angefangene Meile und jede weiteren angefangenen engl. Pf. Die Beförderungsgebühren sind demnach:

10,62 Dollar per container (3000 Pf.) zwischen New und Utica, 236 engl. Meilen,

19,71 Dollar per container (3000 Pf.) zwischen New und Buffalo, 438 engl. Meilen.

Ein „container“ darf nicht mehr als 7000 Pf. Fracht enthalten.

Die Eisenbahngesellschaften haben für die Benutzung Großgüterkasten ihre besonderen Bestimmungen und Kasten darf benutzt werden, der diesen Bestimmungen entspricht.

Einheitliche Frachtbriefe sind vorgeschrieben, sie mi mit der Klausel versehen werden: „Vom Absender s gewogen, gezählt und verladen“. Jeder Frachtbrief mul Anzahl der Kasten und das Gewicht des Inhalts zeigen. vom Absender vollgültig unterschriebenes Verzeichnis genauer Inhaltsangabe und dem Rohgewicht der Waren beigefügt werden.

Waren von höherem Werte werden nur zu beson Tarifsätzen zur Beförderung angenommen; die Wertan wird verlangt. Artikel, deren Größe, Eigenschaften ode schaffenheit die Beförderung im „container service“ schw oder gar gefährlich gestalten, werden zur Beförderung angenommen, ebenso Kolli, deren Ausmaße es nicht erla daß die Türen der Großgüterkasten gut verschlossen w können. Eine Liste dieser verbotenen Artikel enthält folgende Warengattungen: Flüssige Säuren, lebende T gemahlene Knochen, Düngemittel, Fische, Blumen, Fr schenkel, frisches oder grünes Gemüse und Früchte, V nasse Häute oder Felle, Tierhufe oder Hörner, Eis. Eise Kalk, frische Milch oder Sahne, Erze, Hefe usw. Güte durch Frost beschädigt werden können, werden in der vom 15. Oktober bis 15. April einschließlich von der förderung in „container service“ ausgeschlossen, flüssige Wichse, flüssige Tinte (aber nicht Druckerfar Pflanzen, Bäume, Mineralwasser usw,

Auf gewissen Strecken der New York Central Railroad
d ein besonderer Dienst für die Beförderung von Ziegel-
nen in Großgüterkasten mit Fallböden aufrechterhalten.
se Kasten ersparen das Zählen der Steine, da sie für eine
ondere Anzahl von Steinen gebaut sind; das Fallenlassen
Steine aus den Kasten am Bestimmungsort erspart das
laden durch Handarbeit.

Wenn ein Absender nicht selbst in der Lage ist, diese
ßgüterkasten aufzufüllen, benutzt er die Dienste eines
diteurs, der aus der Zusammenladung dieser Kasten
Spezialität macht.

Schließlich sei noch eine Zusammenstellung von Frachtsätzen angefügt:

Frachtsätze zwischen New York und	Entfernungen Meilen	Rate je Kasten von 3000 Pf. Brutto je Meile Cent	Extragebühr je Meile für jede 500 engl. Pf. oder Bruchteil Cent	Minimalgebühr je Kasten Dollar
Utica NY	236	4 — 1/2	1/4	10,62
Syracuse NY	289	4 — 1/2	1/4	13,01
Kent St Station, Rochester NY .	370	4 — 1/2	1/4	16,65
Carroll St Station, Buffalo NY	438	4 — 1/2	1/4	19.71

Eisenbahnbetriebslehre*)

Die Eisenbahnbetriebslehre von Dr. Ing.
inrich liegt nunmehr in dritter Auflage vor.
dies für Studierende und Lehrer des Eisenbahnwesens
ichwichtige Handbuch in erster Auflage erschien, wurde
n Inhalt im Jahrgang 1925 Heft 38 dieser Zeitung in Rück-
t auf die ihm gebührenden Bedeutung für den Eisenbahn-
rieb eingehend besprochen. Dabei wurde auf den Vorzug
Buches hingewiesen, der darin besteht, daß der Verfasser
ie Ausführungen durch reiche mitten aus den Gefahren
Eisenbahnbetriebes in betriebsschwierigen Zeiten ge-
öpfte Erfahrungen unterstützen und begründen konnte.
ser Vorzug des auf dem Gebiete des praktischen Betriebs-
nstes einzig in seiner Art dastehenden Lehrbuches kann
ht hoch genug eingeschätzt werden. Während die zweite
flage im wesentlichen einen Abdruck der ersten Auflage
stellt, enthält die dritte Auflage vielfache Ergänzungen,
das zu gunsten der ersten Auflage gesagte, in noch
herem Grade hervortreten lassen. Der Umfang des Lehr-
hes hat von 386 Seiten mit 14 Textabbildungen und 8 An-
en auf 532 Seiten mit 18 Abbildungen und 13 Anlagen
enommen. Schon bei flüchtiger Durchsicht tritt der reiche
alt vor Augen. Ein Blick in das der dritten Auflage neu
gefügte 28 Seiten umfassende Sachverzeichnis be-
tigt es. Seine Aufnahme in das Lehrbuch entspricht
em dringendem Bedürfnis. Über manche Stichworte
den sich Angaben an verschiedenen Stellen. Aus der
n Text vorangestellten Übersicht des nach 21 Abschnitten
l 283 Paragraphen geordneten Inhalts kann dies nicht
ehen werden. Das Sachverzeichnis erteilt aber ohne
iteres über den ganzen Inhalt erschöpfende Auskunft.

Während die einleitenden Abschnitte 1 bis 3 über
halt, Grenzen und Ziele der Eisenbahnbetriebswissenschaft
derungen nicht erfahren haben, sind im Abschnitt 4,
Grundbegriffe des Fahrdienstes, die Bestim-
ngen über die Verwendung des Fernsprechers er-
zt und durch einen Vorschlag für die als wichtig zu be-
chnenden und in das Fernsprechbuch einzutragenden Ge-
äche erweitert worden.

Abschnitt 5, Zugbildung nach Sicherheitsrücksichten, hat Zusätze im Umfange von 17 Druckseiten erhalten. Sie betreffen in erster Linie die neuen Vorschriften über die Bremsberechnung nach dem Zuggewicht anstatt nach Wagenachsen auf Grund der am 15. Mai 1926 erfolgten Änderung der Betriebsordnung. Die für die Bremsbedienung nunmehr maßgebenden umfangreichen Bestimmungen sind nach theoretischen und praktischen Gesichtspunkten in übersichtlicher leicht verständlicher Weise besprochen und durch zahlenmäßige Beispiele erläutert. Damit wird ein klares Gesamtbild dieses für die Sicherheit des Betriebes so überaus wichtigen Gebietes gegeben und gleichzeitig eine für die Belehrung des Personals in den Unterrichtsstunden geeignete Grundlage geschaffen. Die neuen Vorschriften für die Behandlung der Schwerwagen sind an dieser Stelle ebenfalls berücksichtigt.

Auch Abschnitt 6, Zugbildung nach Verkehrsrücksichten, hat eine zeitgemäße Umarbeitung und Erweiterung erfahren. Beim Personenverkehr sind die für die Einstellung der Postwagen in die Züge maßgebenden Gesichtspunkte neu hinzugefügt, während beim Güterverkehr die Grundbegriffe für die Güterzugbeförderung und die Leitsätze für die Güterzugbildung eingehende Behandlung erfahren haben. Im Abschnitt 7, Zugbildung nach Bespannungsrücksichten, sind die in Bayern und Sachsen in den Jahren 1926 und 1927 eingeführten neuen Verfahren zur Bemessung der Zugkraft berücksichtigt worden.

Abschnitt 9, Fahrplanwesen, hat ebenfalls eine Umarbeitung und Ergänzung erfahren. In der Anlage 4 ist eine Tafel für die bei länger dauernden Bauarbeiten notwendig werdenden Fahrzeitenzuschläge hinzugefügt. Die neuen Begriffe „planmäßige Fahrzeit, absolute und relativ gekürzte Fahrzeit“ werden erläutert. Dabei wird vorgeschlagen für die beiden letzten Begriffe deutsche Worte wie kürzeste oder allerkürzeste und gekürzte oder kürzeste Fahrzeit einzuführen. Weiter folgen dann Vorschläge über die Anlegung von Fahrplankarteien für Personen- und Güterzüge sowie in erweitertem Umfange Ausführungen über die Wirtschaftlichkeit des Güterzugfahrplans mit besonderer Berücksichtigung des Nahgüterzugbetriebes. Im Abschnitt 10, Bespannung, sind die Aufgaben des Zugbegleitpersonals den Bestimmungen für die durchgehende Bremse der Güterzüge, den neuen Vorschriften über die Dauer der Arbeitszeit, des Vorbereitungs- und Abschlußdienstes sowie den für die Aufstellung der Dienstpläne

*) Eisenbahnbetriebslehre, ein Handbuch für
dierende und Lehrer des Eisenbahnwesens, unter Mit-
rkung von Reichsbahnrat Manker, bearbeitet von Dr. Ing.
inrich, Präsident der Reichsbahndirektion Halle (Saale).
t 18 Textabbildungen und 13 Anlagen. Dritte erweiterte
flage. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen
hrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichs-
hn. 532 Seiten. Preis geb. 15 RM, Angehörige der Reichs-
hn erhalten Vorzugspreis.

neuerdings getroffenen Anordnungen angepaßt. Im Abschnitt 12, Der Zug auf dem Bahnhof, ist durch Angabe von Hilfsmitteln für Gleisfreimeldungen sowie für die Benachrichtigung der den Zug erwartenden Reisenden über die Stellung der Kurswagen und Wagenklassen im Zuge und der folgende Abschnitt 13, Der Zug auf der Strecke, durch Vorschläge zur besseren Überwachung der Schrankenwärter sowie durch Aufnahme der Bestimmungen zur Sicherung der am Gleise tätigen Arbeiter ergänzt worden. Abschnitt 14, Unregelmäßigkeiten, der schon in der ersten Auflage besonders eingehend behandelt war, hat eine Erweiterung um 20 Druckseiten erfahren. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Ursachen und Mittel zur Bekämpfung der Unregelmäßigkeiten, um die Zugdeckung auf freier Strecke, um die Maßnahmen zur Verhinderung des Überfahrens der Haltesignale, um die Störungen an Weichen und Signalanlagen sowie um die telegraphischen Meldungen in solchen Fällen. Ein besonderes Merkblatt zur wirksamen Bekämpfung der Zugverspätungen ist als Anlage 9 neu aufgenommen.

Im Abschnitt 16, Betriebsunfälle, sind die ersten Maßnahmen bei Unfällen, die Einrichtung, Bemannung und Fahrt der Hilfszüge zur Unfallstelle eingehender als bisher behandelt. Dasselbe gilt von den Aufgaben der Ämter. Das gesamte Meldewesen sowie die den Dienststellen, Ämtern und Direktionen bei Untersuchung der Unfälle und Aufstellung der Statistik zufallenden Aufgaben werden auf Grund der Unfallmeldevorschriften vom 1. Oktober 1927 und der sonstigen im Reichsbahngebiet neu zur Einführung gelangten Bestimmungen ausführlich besprochen. Im Abschnitt 17, Kleinwagenfahrten, ist der neuerdings erfolgten vermehrten Beschaffung von schweren Gleiskraftwagen durch Aufnahme der hierdurch notwendig gewordenen Sicherheitsvorschriften Rechnung getragen.

Abschnitt 20, Betriebsleitung, bringt erweiterte Angaben über die Zugleitungen. Den der Überwachung des Personalbedarfs dienenden Ausführungen wird durch ein neues Merkblatt in Anlage 11 Nachdruck verliehen. — Wesentliche Änderungen und Zusätze befinden sich am Schlusse dieses Absatzes, wo die in den letzten Jahren erfolgreich betriebenen Bestrebungen zur Förderung der Betriebskostenermittlung und zur Erzielung wirtschaftlicher Betriebsführung gebührende Berücksichtigung gefunden haben. Die betriebswirtschaftliche Wertung der Strecken, die Wirtschaftsstatistik der Verschiebebahnhöfe sowie das Dibawerk werden besprochen. Eine Anlage über die Vor- und Nachteile des elektrischen Betriebes dem Dampfbetrieb gegenüber ist hinzugefügt.

Ein großer Vorzug des Lehrbuches liegt auch in der eindringlichen Sprache, mit der die Abstellung von Mängeln und die Notwendigkeit gewissenhafter Ausüb des Dienstes gefordert werden. Auf Grund lehrreicher fahrungen wird an zahlreichen Stellen nachdrücklich auf Gefahren hingewiesen, die durch Unterlassungen oder d Verstöße gegen die Vorschriften hervorgerufen we können. Bei Anführung der Umstände, die geeignet Gefahren herbeizuführen, muß auf sorgfältige Ausdrucksw ganz besonders geachtet werden, damit aus dem Wort nicht über das beabsichtigte Maß hinaus eine Entschuldig von Fehlern und Verstößen gefolgert werden kann. Geleg lich eines weiteren Neudrucks wird eine Prüfung zw mäßig sein, ob dieser Forderung überall entsprochen ist ob nicht in einzelnen Fällen eine Änderung des Wortla aber ohne die Wirkung damit abzuschwächen angezeigt möchte. Zur näheren Begründung folgen hier einige spiele. Im § 85 wird gesagt: Weichenumstellungen u Fahrzeugen seien bei nichtverriegelter Fahrstraße l möglich. Durch Streichung des Wortes leicht würde de keineswegs beabsichtigten Schlußfolgerung, solche stellungen seien unter den geschilderten Umständen schuldbar, vorgebeugt werden. Ähnliches gilt für § Ziffer 6, wo Weichenumstellungen unter dem Zuge hastigem Arbeiten für möglich erklärt, aber eben nicht entschuldigt werden sollen sowie für die Bemerk im § 163/1, die Innehaltung des Raumabstandes sei d das telegraphische Zugmeldeverfahren nicht immer gew leistet oder für § 121, dessen Anmerkung zu Ziffer 6 Anschein erwecken könnte, als beständen noch heute g Unklarheiten über die Vornahme der Bremsprobe. A sollte der Wortlaut des Schlußsatzes im § 161 nicht Anschein erwecken, als beschäftige die Verwaltung u verlässige Wärter im Schrankendienst. Bei Besprechung Fahrplanangelegenheiten und der Mittel zur Bekämpfung Unregelmäßigkeiten befinden sich ebenfalls einige Ste für die eine Nachprüfung des Wortlautes in Betracht kom würde.

Diese auf unerhebliche Änderungen hinzielenden merkungen vermögen natürlich dem Werte des Lehrbu keinen Abbruch zu tun. In klarer verständlicher Weise anerkennenswerter Vollständigkeit bringt das Buch grundlegenden Bestimmungen, nach denen der Betrieb den deutschen Eisenbahnen geleitet und ausgeführt Die schnelle Reihenfolge der drei Auflagen zeigt am be in wie hohem Grade ein Bedürfnis für das Buch vorliegt. nicht nur den Anfänger auf den vielseitigen Betriebsd vorzubreiten sondern auch den im Dienst tätigen Bea weiterzubilden und damit die gesamte Entwicklung Eisenbahnbetriebsdienstes in erfreulicher Weise zu för berufen ist. Breusi

Bücherschau.

— **Internationaler Reisezeiger (System Zartmann) für München.** Der Fremdenverkehrsverband München und bayerische Alpen hat nach dem bekannten Fahrplansystem Zartmann einen Reisezeiger für München herausgegeben, in dem neben dem eigentlichen Fernverkehr auch noch zahlreiche innerbayerische Städte berücksichtigt sind. Das kleine Faltblatt (11 × 22 cm, Gesamtgröße der Drucksache 44 × 22 cm) enthält etwa 500 Städte mit einem Verkehrsgebiet, das bis Stockholm, London, Paris, Lissabon, Madrid, Palermo, Athen, Konstantinopel, Odessa und Petersburg reicht. Bei jedem dieser nach der Buchstabenfolge geordneten Plätze sind die verschiedenen Ankunftszeiten nach den besten Verbindungen angegeben; eine fettgedruckte Zahl verweist auf die in der Mitte des Blattes stehende Übers aus der mühelos zu jeder Verbindung die zugehörige fahrtzeit, Zuggattung, Zuglauf, Reiseweg, Umsteigezeit abzulesen ist. Die günstige Beurteilung, die die frül Zartmann'schen Reisezeiger für andere Fremdenplätze in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen und Verk unternehmungen sowie in den Fachzeitschriften gefu haben, ist auch bei der Münchener Ausgabe berechtigt steht außer Frage, daß die Zartmann'schen Reisezeige Auskunfterteilung wesentlich erleichtern und auch eine nehmlichkeit für das reisende Publikum bedeuten. diesem Grunde wäre u. a. auch eine Ergänzung der W schriften von Kurorten und sonstigen Fremdenplätzen solche Reisezeiger sicher von großem Nutzen. K

Der elektrische Oberleitungswagen in England.

Der elektrische Oberleitungswagen ist in Deutschland ht unbekannt; Versuche mit ihm gehen bis auf die Vorriegszeit zurück. Ein ausgedehntes Verwendungsgebiet nnte er sich in Deutschland nicht erobern. Im Gegensatz zu hat der Oberleitungswagen in England neuerdings arke Verbreitung gefunden. Die Wagen — englisch rolley Omnibus oder kurzweg Trolley Bus — laufen reits seit längerer Zeit mit großem Erfolg in einer Reihe glischer Städte[1]); weitere haben ihre Einführung in Anriff genommen[2]). Auch im Ausnd haben diese englischen Oberchenverkehrsmittel Wurzel gefaßt; wir finden sie in Shanghai, nkong, Penang und Bloemfontain.

Diese aufsteigende Entwicklung s Oberleitungsbetriebes in Engnd gibt zu denken und rechtfertigt e Frage: Ist der Oberleitungsgen trotz der bisherigen bescheidein Erfolge in Deutschland in seiner uzeitlichen Ausführungsform nicht ch geeignet, unter bestimmten oraussetzungen die übrigen Oberichenverkehrsmittel — Straßenhn und Kraftomnibus — zu erinzen oder zu ersetzen?

Die nachfolgenden Ausführungen er englische Anlagen sollen mit ir Klärung dieser aus wirtschaftchen Gründen nicht unwichtigen rage beitragen.

Der Oberleitungswagen (siehe bbildungen 1 und 2) gleicht in einem Äußeren wie in seiner neren Ausstattung einem moderen Kraftomnibus. Zum Antrieb erwendet er jedoch an Stelle des erbrennungsmotors einen Elektromotor, der seine Energie urch eine doppeldrähtige Oberleitung (Abbildung 3) zugeführt erhält. Das Fahrzeug wird als Eindecker für 25 s 30 Fahrgäste und als Doppeldecker für etwa fünfzig ersonen ausgeführt.

Über die Gründe, welche die Einführung dieses Oberächenverkehrsmittels veranlaßten und über die damit gemachten Erfahrungen berichten bekannte englische Verkehrsfachleute[3]) in durchweg günstigem Sinn. Von den mehr oder weniger ausführlichen Mitteilungen dürften in erster Linie die über die Versuche in Birmingham sowie der letzte Jahresbericht über das Verkehrsunternehmen der Gemeinde Wolverhampton von Interesse sein, denen nachstehend gefolgt ist.

Den Anstoß zur Einführung der Oberleitungswagen in Birmingham gab die schwierige wirtschaftliche Lage, in

Abb. 1.

der sich die dortige Straßenbahn in der Nachkriegszeit befand. Die starke Abnutzung eines großen Teils des Oberbaues stellte die Gesellschaft im Jahre 1921 vor die Frage umfangreicher Gleiserneuerungen. Diese erforderten bedeutende Geldmittel, da sich die Löhne und Materialpreise gegen die der Vorkriegszeit nahezu verdoppelt hatten. Erneuerungen der Gleise konnten daher nur für Strecken in Frage kommen, die hohe Verkehrsziffern aufwiesen; Linien mit schwächerem Verkehr mußten entweder stillgelegt oder durch ein anderes Oberflächenverkehrsmittel ersetzt werden. Hinsichtlich des Fassungsvermögens, der Bequemlichkeit der Beförderung und der Betriebskosten verdiente der Oberleitungswagen vor dem Kraftomnibus den Vorzug; es wurde daher zunächst beschlossen, eine Linie mit Oberleitungswagen einzurichten. Ein Vergleich der Kosten der Wiederinstandsetzung der Straßenbahnlinie und der Einrichtung des Oberleitungsbetriebes ergab das folgende Bild:

Die Wiederinstandsetzung der Straßenbahnlinie hätte gekostet	1 800 000 RM[4])
Die Kosten der Einrichtung des Oberleitungsbetriebes waren wie folgt veranschlagt:	
12 Doppeldeckwagen	720 000 RM
Änderung der Oberleitung . .	60 000 „
Beseitigung der Straßenbahngleise u. Wiederherstellung der Straßen	300 000 „
	1 080 000 RM

Abb. 2.

[1]) Birmingham, Ipswich, Wolverhampton, Bradfort, Keighley, York, Darlington, West Hartepool, Grimsby, Southend-on-Sea, Wigan, Nottingham, Rotherham, Mexborough, Tees-side, Asthon-under Tyne.

[2]) Maidstone, Hastings, Doncaster.

[3]) Alfred Baker, Generaldirektor der Gemeindestraßenbahn von Birmingham: „Birmingham's Experiment with Trolley Omnibusses".

Wilkinson, Straßenbahndirektor in Bradfort: Auskünfte an den Vertreter der Zeitschrift „Motor Transport".

Silvers, Generaldirektor der Straßenbahnverwaltung in Wolverhampton: Bericht an den Stadtrat.

C. Jackson, Generaldirektor der Straßenbahnverwaltung in Keighley: Vortrag vor dem Ingenieurverein in Keighley.

[4]) Das englische Pfund ist durchweg zu 20 RM berechnet.

Davon ab: Wert von 12 Straßenbahnwagen, die für andere Linien frei wurden . .	360 000 RM	
Bleiben		720 000 RM

Die Wirtschaftlichkeit stellte sich wie folgt:

Bei der Straßenbahn waren die Einnahmen nach der Erfahrung früherer Jahre geschätzt auf	566 000 „	
Die Aufwendungen zu 80 % der Betriebseinnahmen betrugen	452 800 „	
So daß übrig blieben . . .	113 200 RM	
Die Zinsen und Tilgung der für die Wiederinstandsetzung erforderlichen Anleihe hätten betragen	180 000 „	
Es hätte sich somit ein Verlust ergeben von		66 800 RM
Für Oberleitungswagen waren die Einnahmen wie bei der Straßenbahn angenommen zu	566 000 „	
Die Aufwendungen wie bei der Straßenbahn zu 80 % der Einnahmen stellten sich auf 452 800 RM		
Davon gingen ab beim Oberleitungsbetrieb an Ersparnis an Streckenunterhaltungskosten 9 Pf je km oder insgesamt . . . . . 31 240 RM	421 560 „	
Es blieben übrig	144 440 RM	
Die Zinsen und Tilgungsrücklage der Anleihe betrugen	82 000 „	
so daß ein Überschuß verblieb von		62 440 RM

Für den Oberleitungsbetrieb wurde also eine Kapitalersparnis von rund 1 800 000—720 000 = 1 080 000 RM und ein jährlicher Gewinn von etwa 62 440 RM vorausgesagt. Dem stand beim Straßenbahnbetrieb ein Verlust von 66 800 RM gegenüber. Der Ertragsunterschied betrug daher 66 800 + 62 440 RM = 129 240 RM zugunsten des Oberleitungsbetriebes. Die Oberleitungsstrecke wurde am 27. November 1922 in Betrieb genommen. Die Kosten für den Ausbau der Schienen und die Wiederinstandsetzung der Straßen stellten sich in Wirklichkeit noch um 100 000 RM niedriger als veranschlagt war. Neuerdings rechnet man im Durchschnitt bei der Umänderung von Straßenbahnen etwa 12 000 bis 14 000 RM für das Kilometer Oberleitung.

Die im Oberleitungsbetriebe von Birmingham verwandten Fahrzeuge sind Doppeldeckwagen, die unten 26, oben 25 Sitzplätze, zusammen 51 Sitze bieten. Die Wagen haben eine Länge von rund 7,5 m, eine Breite von 2,3 m, eine Höhe von 5 m und wiegen leer rund 6,5 t, voll besetzt 9,2 t.

Das neue Verkehrsmittel erfreute sich von Anfang an großer Beliebtheit. Der Verkehr überschritt den der früheren Straßenbahn bei weitem, so daß die Wagenzahl erhöht werden mußte. Auch die Wirtschaftlichkeit stellte sich so günstig, daß die Linie sehr bald verlängert wurde. Nach Baker betrugen die Betriebskosten im Jahre 1922 für das Wkm bei der Straßenbahn 76,8 Pf, im Oberleitungsbetriebe 65,7 Pf, beim Kraftomnibus 79,9 Pf.

Der Direktor der Wagenbauwerke von Ransomes Sims & Jefferies Ltd. in Ipswich, Mr. Ayton hat dem Unterzeichneten in liebenswürdiger Weise Angaben über Verkehr und Ertrag der Straßenbahn-, Oberleitungs- und Kraftomnibusbetriebe des städtischen Verkehrsunternehmens von Wolverhampton zur Verfügung gestell die in den Tabellen 1 bis 5 zusammengestellt sind. S erscheinen für eine Gegenüberstellung deshalb besonde wertvoll, weil die Ausdehnung der drei Oberflächenve kehrsmittel sehr zweckmäßig entwickelt ist, die Straße bahn sich in bester Verfassung befindet und der Obe leitungs- und Kraftomnibusbetrieb über modernste Fah zeuge verfügt. Die Angaben stammen aus dem a 31. März 1927 abgeschlossenen Geschäftsjahr. Tabelle enthält Mitteilungen über Betriebsleistungen und Verkeh Tabelle 2 die Ausgabeposten, aus denen sich die durcl schnittlichen Betriebskosten auf das Wkm ergeben; i Tabelle 3 sind die Unterhaltungs- und Ausbesserung kosten, in Tabelle 4 die Verkehrskosten, in Tabelle 5 d allgemeinen Unkosten zusammengestellt.

Tabelle 1.

Betriebsleistungen und Verkehr.

	Straßenbahn	Oberleitungs-Wagen	Kraft-Omnibus
Wagenkilometer (Wkm)	1 399 586	1 176 132	2 401 664
Beförderte Fahrgäste	15 969 405	4 619 896	6 746 172
Zahl der Fahrzeuge	29	33	47
Durchschnittszahl der täglich im Betrieb befindlichen Fahrzeuge	25	21	39
Energieverbrauch für den Wkm	1,016 kw	0,781 kw	—
Kosten der Antriebsenergie für den Wkm	12,35 Pf.	9,45 Pf.	13,68 P
Im Tagesdurchschnitt geleistete Wkm	158	158	172
Reisegeschwindigkeit in der Stunde	12,018 km	14,499 km	12,943 k
Durchschnittl. Betriebskosten für das Wkm einschl. Strom- und Benzolkosten	69,2 Pf.	59,3 Pf.	63,4 P
Durchschnittsfahrpreis auf den Fahrgast	8,86 Pf.	7,37 Pf.	11,59 P
Durchschnittseinnahme auf das Wkm	99,7 Pf.	76,6 Pf.	82,6 P
Bevölkerungszahl im Verkehrsgebiet	—	337 751	—
Jährliche Fahrtenzahl auf den Kopf der Bevölkerung	47,2	13,7	20,0

Abb. 3.

Tabelle 2.

Zusammensetzung der Betriebskosten in Tabelle 1.

Gegenstand	Auf das Wagenkilometer Straßenbahn Pf	%	Oberleitungs-Wagen Pf	%	Kraft-Omnibus Pf	%
m bzw. Benzol . .	12,35	17,8	9,47	15,9	13,68	21,6
erhaltung und Ausbesserungen	14,11	20,4	8,58	14,4	10,65	16,8
ieb u. Verwaltung	30,94	44,8	30,41	51,4	33,23	52,4
emeine Unkosten	11,85	17,0	10,84	18,3	5,80	9,2
Zusammen	69,25	100,0	59,30	100,0	63,36	100,0

Tabelle 3.

Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten.

Gegenstand	Kosten für das Wagenkilometer von Straßenbahn Pf	Oberleitungs-Wagen Pf	Kraft-Omnibus Pf
-bau	5,98	—	—
tr. Streckenausstung	1,79	1,80	—
en mit Ausrüstung . .	5,26	5,62	9,63
lichkeiten mit fester srüstung	0,35	0,89	0,75
kzeuge- und Werkittenausrüstung	0,31	0,07	0,07
stige Fahrzeuge . . .	0,42	0,197	0,202
Zusammen	14,11	8,58	10,65

Tabelle 4.

Verkehrskosten.

Gegenstand	Kosten für das Wagenkilometer von Straßenbahn Pf	Oberleitungs-Wagen Pf	Kraft-Omnibus Pf
emeine Verwaltung .	0,83	0,48	0,47
rplan-, Verkehr- und assenangestellte	0,43	0,50	0,49
ne der Fahrer und haffner	23,15	20,50	22,10
igen und Schmieren r Fahrzeuge	3,05	3,25	4,51
igen, Salz- und Sandreuen für die Gleise	0,74	—	—
zung, Beleuchtung, einigung der Depots	0,70	0,59	0,49
rkartenüberwachung .	1,55	1,58	1,53
formen und Aussistung des Personals	0,27	0,32	0,31
kehrsausrüstung auf n Strecken	0,01	0,04	0,02
rerlaubnis und Fahrugsteuer	0,21	3,15	2,58
nibusmiete	—	—	0,59
ilen-Unterhaltungsbeiträge	—	—	0,14
Zusammen	30,94	30,41	33,23

Tabelle 5.

Allgemeine Unkosten.

Gegenstand	Auf das Wagenkilometer Straßenbahn	Oberleitungs-Wagen	Kraft-Omnibus
nern	5,79	5,58	0,36
fallversicherung . . .	0,79	1,45	1,57
gestellten- und Haftflichtversicherung . . .	0,21	0,17	0,18
hälter der Oberbeamten nd Beamten	1,34	1,54	1,49
ten und Pachten . . .	1,59	0,26	0,32
cksachen, Schreibnaterial	0,50	0,50	0,51
Übertrag	10,22	9,50	4,43

Gegenstand	Auf das Wagenkilometer Straßenbahn	Oberleitungs-Wagen	Kraft-Omnibus
Übertrag	10,22	9,50	4,43
Unterhaltung der Diensträume	0,08	0,05	0,05
Beiträge zur Ruhegehaltskasse	0,16	0,17	0,16
Kranken- u. Arbeitslosenunterstützungen pp . . .	0,65	0,71	0,71
Telephone pp	0,09	0,11	0,10
Rechtsbeistand und Parlamentskosten	0,02	0,01	0,02
Verschiedenes	0,27	0,28	0,31
Unkosten betr. Anleihefonds	0,36	0,01	0,02
Zusammen	11,85	10,84	5,80

In Tabelle 6 sind die Betriebskosten in Birmingham im Jahre 1922 und in Wolverhampton im Jahre 1927 miteinander verglichen.

Tabelle 6.

	Auf das Wagenkilometer von Straßenbahn Pf	%	Oberleitungs-Wagen Pf	%	Kraft-Omnibus Pf	%
Birmingham, 1922 (erstes Betriebsjahr) .	76,8	100	65,7	86,0	79,9	103,5
Wolverhampton, 1927 (nach mehrjährigem Betrieb)	69,2	100	59,3	85,6	63,36	91,5

Hiernach betrugen die wagenkilometrischen Betriebskosten bei der Oberleitungsanlage in Birmingham 86 %, in Wolverhampton 85,6 % derjenigen der Straßenbahn.

Auf die Einfachheit der Bauart des Oberleitungswagens ist schon hingewiesen. Der Elektromotor besitzt bekanntlich nur einen umlaufenden Teil, den Anker. Bei der Kraftübertragung tritt als beweglicher Teil, wie aus Abb. 4 ersichtlich, nur eine Übertragungswelle mit einer Universalkupplung hinzu, die die Schnecke der Hinterradachse antreibt. Ferner ist die Schalteinrichtung des Oberleitungswagens im Vergleich zu der Gangschaltung des Kraftomnibus sehr einfach. Die Stromzufuhr wird lediglich mit einem Fußschalter geregelt. Für die Stromumkehrung zum Zwecke des Rückwärtsfahrens dient ein Schalter neben dem Führersitz. Zur Bereifung werden fast durchweg Ballonreifen verwandt.

Die große Einfachheit der Bauart bietet eine Reihe betrieblicher Vorteile, die nach den englischen Quellen namentlich gegenüber dem Kraftomnibus ins Gewicht fallen.

Vor allem sind die Ausbesserungskosten (siehe auch Tabelle 5) gering. Die Einfachheit der Bauweise ermöglicht die einzelnen Teile sehr widerstandsfähig zu halten, so daß Ausbesserungen selten vorkommen und nur ein Überholen in bestimmten Zeitabständen notwendig wird. Spezialhandwerker wie für die Kraftomnibusse sind nicht erforderlich. Werden Oberleitungsanlagen und Straßenbahnen nebeneinander betrieben, so können die Ausbesserungen und das Überholen in den Werkstätten der Straßenbahn mit vorgenommen werden.

Auch die Lebensdauer der Oberleitungswagen ist größer als die der Kraftomnibusse. Nimmt man nach den bisherigen Erfahrungen die Lebensdauer der Kraftomnibusse zu sieben Jahren an, so kann man die der Oberleitungswagen auf mindestens zehn Jahre veranschlagen.

Hinsichtlich der Kosten der Antriebsenergie stellt sich der Oberleitungswagen (s. auch Tabelle 1) wesentlich günstiger als der Kraftomnibus. Der Grund hierfür ist in erster Linie darin zu suchen, daß die Stromkosten für den Oberleitungswagen niedriger sind als die Betriebsstoffkosten des Kraftomnibusses von gleichem Beförderungsvermögen. Dazu kommt, daß der Elektromotor bei den kurzen Haltezeiten des Oberleitungswagens vollkommen abgeschaltet wird, also keine Energie verbraucht, während die Verbrennungsmotoren beim Halten der Kraftomnibusse angestellt bleiben und außerdem im Winter angewärmt werden müssen.

Auch der Reifenverbrauch der Oberleitungswagen wird als geringer angegeben als der der Kraftomnibusse. Der Elektromotor zieht weich und gleichmäßig an, während bei der Stufenschaltung des Verbrennungsmotors Stöße auftreten. Auch das bei gleichem Fassungsvermögen leichtere Gewicht der Oberleitungswagen ist für den Reifenverbrauch von günstigem Einfluß.

Die Schmierung ist einfach und billig. Ölschmierung ist nur für das Schneckengetriebe vorgesehen, das in einem mit Öl gefüllten Gehäuse läuft, welches nach je etwa 1600 km Weglänge nachgefüllt werden muß. Alle übrigen umlaufenden Teile werden mit Fett geschmiert.

Ein weiterer wesentlicher Vorzug des Oberleitungswagens ist seine hohe mittlere Fahrgeschwindigkeit. Der Elektromotor kann für kurze Zeit bis zum dreifachen überlastet werden, ermöglicht daher eine hohe Anfahrbeschleunigung, so daß die Höchstgeschwindigkeit der Wagen schnell erreicht wird. Das ist besonders wertvoll, wo Strecken mit zahlreichen, dicht aufeinander folgenden Haltestellen schnell durchfahren werden sollen.

Trotz der Abhängigkeit vom Fahrdraht kann der Oberleitungswagen nach jeder Seite 4½ bis 5 m ausweichen, ein Vorteil, der namentlich für enge, verkehrsreiche Straßen wertvoll in Erscheinung tritt. Auch die Annehmlichkeit, daß die Fahrgäste unmittelbar neben dem Bürgersteig abgesetzt und aufgenommen werden können, darf beim Vergleich mit der Straßenbahn nicht außer Acht gelassen werden.

Wiederholt wird in den englischen Berichten auf die starke Werbekraft des Oberleitungswagens hingewiesen, die nach den dortigen Ansichten vornehmlich darin ihre Ursache hat, daß der Oberleitungswagen im Vergleich mit dem Kraftomnibus noch größere Bequemlichkeit und erhöhte Sicherheit für die Fahrgäste bietet. Er fährt völlig geräuschlos und sehr gleichmäßig an; die Belästigung durch Benzingeruch oder Auspuffgase scheiden aus; die Feuersgefahr ist eine geringere.

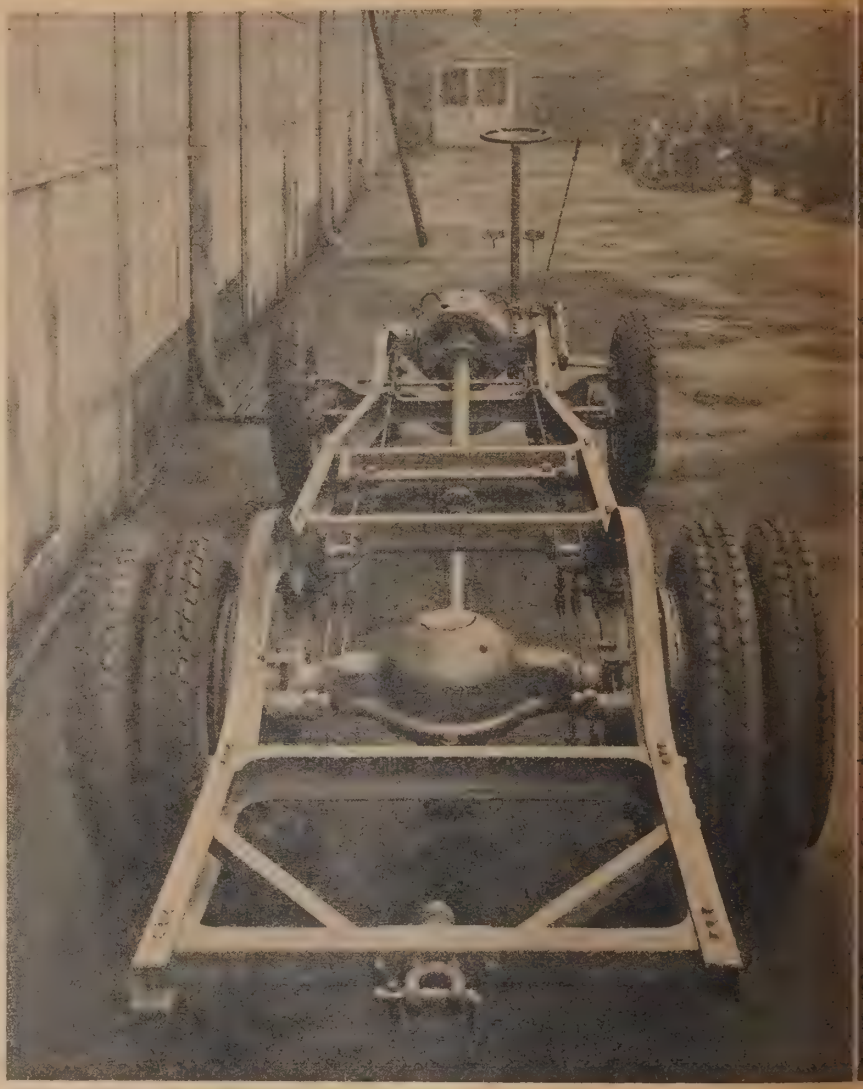


Abb. 4.

Von der Ransomes-Sims Jefferies Ltd. Ipswich wird als neuestes Modell ein sechsrädriger Wagen herausgebracht, dessen Chassis Abb. 5 zeigt. Das Fahrzeug ist mit einem sogenannten Zweiankermotor (zwei Anker auf einer Wel ausgerüstet, dessen Leistung etwa 65 PS beträgt. Hervo gehoben wird die Bauart des Drehgestells, das eine Re (patentierter) Verbesserungen aufweist.

Die bisher von den englischen Verkehrsgesellschafte mit den Oberleitungswagen gemachten Erfahrungen las sich nach den englischen Sachverständigen, wie folgt z sammenfassen:

Abb. 5.

Der Oberleitungswagen ist ein angenehmes, bequemes l schnelles Oberflächenverkehrsmittel, dessen leichter if und hohe Fahrbeschleunigung besonders hervor- oben werden. Auch die Wirtschaftlichkeit im Betrieb durchaus günstig.

Seine Verwendungsmöglichkeit ist jedoch beschränkt, da den Betrieb ein Kraftwerk vorhanden sein muß und das rzeug an den Fahrdraht gebunden ist.

Seine Verwendung ist zu empfehlen für Verkehrslinien, später als Straßenbahnen betrieben werden sollen; ner als Ersatz für Straßenbahnlinien mit geringem Ver- r, namentlich, wenn infolge starker Abnutzung des rbaues ein Neubau notwendig wird; endlich an Stelle Straßenbahnen, die durch enge verkehrsreiche Straßen ren, da der Oberleitungswagen sich besser in den Ver- r einfügt und weniger leicht Verkehrsstörungen her- führt.

Weniger geeignet erscheint der Oberleitungswagen in Schnellbahngebieten, in denen späterer Ausbau von Straßenbahnen nicht in Frage kommt. In solchen Fällen verdient der Kraftomnibus als Zubringer wie für den Ausgleich der Spitzenbelastungen den Vorzug. Das gleiche gilt für Fälle, in denen es sich um ringartige Verbindungen zwischen Vororten und zwischen Endpunkten von Straßenbahnlinien handelt, die als Straßenbahnen nicht ausgebaut werden sollen.

Für die Einführung des Oberleitungswagens waren in der Mehrzahl der Fälle Wirtschaftsfragen ausschlaggebend. Unsere traurige Wirtschaftslage, die aller Voraussicht nach noch lange bestehen dürfte, zwingt uns in Deutschland in besonderem Maße zur Sparsamkeit. Die in England gemachten günstigen Erfahrungen dürften daher mancher deutschen Stadtverwaltung Anlaß geben, sich mit der Frage des Oberleitungswagens erneut und ernstlich zu beschäftigen.

Dr. Gretsch.

Die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen.

Dieses Thema behandelte in interessanten Ausführungen Chef des schweizerischen Eisenbahndepartements Bun- rat (Minister) Dr. Haab am 6. Februar in Basel auf Ein- ung der volkswirtschaftlichen — statistischen Gesellschaft. Zunächst besprach er die Gründe, aus denen die schwei- ischen Tarife und Taxen von Anfang an höher waren l auch weiter sein müssen als die meisten ausländischen. gab hierzu einen geschichtlichen Überblick über die Ent- hung der Schweizerischen Bahnen, die, unter Kantonals- eit entstanden, zunächst stark kantonalen und regionalen eressen gedient hätten, wobei Konkurrenten und gegen- tiger Tarifkampf eine gewisse störende Rolle gespielt ten. Diese damit belastete Erbschaft hätten die Bundes- nen antreten müssen. Die Geländegestaltung des Landes ang ferner zu kostspieligen Kunstbauten. Die Beschaffung Kohle sei in diesem Lande ohne Kohle teuerer gewesen anderswo, worin ja auch neben anderen Vorteilen die rechtigung zur Einführung des elektrischen Betriebes e. Die höhere Lebenshaltung der Schweiz zwinge gegen- r dem Ausland zu viel besserer Entlohnung des Personals. großen französischen Bahngesellschaften bezahlen bei- elsweise ihrem Personal in Paris mit der höchsten Orts- age einen Minimallohn von etwa (umgerechnet) 1918 weizerische Franken. Der entsprechende Ansatz sei in Schweiz 3180 Fr oder mehr als 60 % höher. Der für die hn gewinnbringende Güterverkehr sei in der Schweiz um mehrfaches geringer als in manchen angrenzenden ndern. Der Grund läge teilweise auch darin, daß die weizerischen Hauptindustrien, wie Stickerei, Seide, ren, Bijouteriefabriken, auch das Hotelwesen, keine weren Transporte verursache. Auch sei in den um- enden Ländern die Eisenbahnschuld infolge der Inflation nahe gänzlich verschwunden oder auf einen Bruchteil abgesunken. Die Zinslast der Schweizerischen Bundes- nen sei z. B. wesentlich höher als die Dawesleistungen Deutschen Reichsbahn, im Verhältnis der Größe der derseitigen Netze.

Das auf der Passivseite der schweizerischen Bundesbahn- hnung entstandene Kriegsdefizit sei auf Lasten zurück- ühren, die den Bundesbahnen außerordentlicherweise auf- egt worden seien und die mit dem Eisenbahnbetrieb nichts tun hätten. (Bekanntlich wird, mit Recht, die Anschauung treten, daß der Bund die Bundesbahnen von dieser Be- tung befreien oder sie mildern solle.)

Zur Frage ob Staats- oder Privatbahn (die h in der schweizerischen Tagespresse in letzterer Zeit handelt wurde) bekannte sich der Redner zu der Auf- sung, daß eine Rückführung der Bundesbahnen in den ivatbetrieb ohne gewaltige Erschütterung und ungeheuere anzielle Opfer nicht möglich sei. Der Erfolg würde den satz nicht lohnen und man dürfe nicht vergessen, daß h in den sozialen Ansprüchen seit der Verstaatlichung gewaltiger Wandel vollzogen habe. Es sei auch aus- schlossen, daß ein Unternehmen, das in ausgedehntem aße den Staatskredit in Anspruch nimmt und dessen hulden diejenigen des Bundes selbst übersteigen, mit ab- uter Autonomie ausgerüstet und dem staatlichen Mit- stimmungsrecht entrückt werde. Es sei aber die erste Pflicht der Bundesbehörden, gemäß Art. 1 des Organisationsgesetzes (Bundesgesetz vom 1. Februar 1923) die Bundesbahnen unter Wahrung der Interessen der nationalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu verwalten und zu betreiben.

Der Wille nach Einsparungen in Personal- und Sachausgaben dürfe nicht erlahmen. Die Personenanzahl habe sich seit 1920 um mehr als 6800 Mann verringern lassen. Ein weiterer Abbau werde sich nach der Meinung der Generaldirektion auch in den nächsten Jahren erzielen lassen, trotz des neuen Arbeitszeitgesetzes und der teilweisen Überschreitung der vorkrieglichen Fahrleistungen.

Der Vortragende behandelte dann eine Anregung der gesetzgebenden Körperschaften, worin der Bundesrat (das Gesamtministerium) nach Verabschiedung des neuen schweizerischen Besoldungsgesetzes ersucht wurde, für so lange, als es ihm im Interesse der Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen erforderlich erscheint, aber höchstens auf die Dauer von 10 Jahren, die für die Verwaltung nötigen Erleichterungen der zeitlichen Arbeitsbedingungen anzuordnen. Der Bundesrat, der dieser Aufforderung nachzukommen habe, werde das nicht im Sinne einer schematischen allgemeinen Ausdehnung der Arbeitszeit tun, sondern nur, soweit bei einzelnen Kategorien und an einzelnen Orten die Veranlassung dazu vorliege. Die Volkswirtschaft habe Anspruch darauf und die Automobilkonkurrenz gebiete es, daß die hohen Gütertarife möglichst bald herabgesetzt würden. Zu den wirksamsten Maßnahmen, um die Eisenbahn als Verkehrsmittel und als Arbeitgeberin lebensfähig zu erhalten, gehöre die Verbilligung des Betriebes. Das Personal besorge daher auch seine eigenen Geschäfte, wenn es die Verwaltung in diesem Wettbewerbskampf unterstütze. Die Gerechtigkeit verlange, anzuerkennen, daß das auch heute schon der Fall sei.

Übergehend auf die Schuldenlast der Bundesbahnen stellte der Redner fest, daß sich diese seit Kriegsbeginn um 1,2 Milliarden Franken erhöht habe. Davon entfallen 540 Millionen auf die Elektrisierung und 660 Millionen auf andere Bauten und Anschaffungen, ferner das vorerwähnte sogenannte Kriegsdefizit, Emissionskosten usw.. Die Generaldirektion habe auf Veranlassung der Eisenbahnkommission des Nationalrates (der II. Kammer) ausgerechnet, daß von letzterer Summe Ausgaben im Betrage von etwa 450 Millionen Franken den Bundesbahnen lediglich dadurch verursacht worden seien, daß ihnen im Interesse der Aufrechterhaltung der Wirtschaft Lasten auferlegt worden sind; die einem privaten Eisenbahnunternehmen ohne Entschädigung niemals hätten zugemutet werden können. Ob der Bund die Staatsbahn dafür wenigstens teilweise schadlos halte, lasse sich zurzeit noch nicht übersehen. Redner äußerte sich sodann über die wirtschaftlichen und sonstigen Vorteile, die die weitgehende Elektrisierung der Bundesbahnen mit sich gebracht hätten.

Nach einem kurzen Überblick über die Lage der Pensions- und Hilfskasse kam der Redner auf die Frage der Tarifgestaltung zu sprechen. Auf dem Gebiete des Personenverkehrs käme eine wesentliche Tarifherabsetzung in der nächsten Zeit nicht in Frage. Dagegen seien die Vorarbeiten für eine neue Gestaltung des Güter-

tarifs beinahe abgeschlossen. Es würden dabei Verschiebungen in der Warenklassifikation und eine neue Modifikation des derzeitigen Staffeltarifs vorgesehen. Die Durchführung dieses wesentlichen allgemeinen Abbaues sei von der Lösung der Rückvergütungsfrage (Kriegsdefizit) und von den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen abhängig.

Zum Schluß erwähnte der Redner noch das für 19 günstige Ergebnis der Bundesbahnen. (Siehe S. 105 Nr. 4/1928 dieser Zeitung).

An den mit großem Beifall aufgenommenen interessant Vortrag schloß sich eine kurze Besprechung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Hornsignale bei Einfahrt von Zügen.** Da der Kölner Bahnhof in seiner Halbbogenform besonders für einfahrende Züge unübersichtlich ist, hat die Reichsbahn nunmehr die Neuerung getroffen, daß alle einfahrenden Züge von Beamten, die mit neuen, langen und breiten Signalhörnern ausgerüstet sind, durch Signalhornzeichen angekündigt werden. In unterschiedlicher Folge klingt seit einigen Tagen in den lebhaften Verkehr ein eigenartiges dumpfweiches Hornsignal, das aber trotzdem allen Lärm übertönt. Durch dieses Signal sind also die Reisenden auf den Bahnsteigen gewarnt, sich weit genug von den Schienen entfernt zu halten, damit sie nicht durch plötzlich geöffnete Wagentüren zu Schaden kommen.

— **Nachnahmen im Expreßgutverkehr.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft läßt vom 1. März Nachnahmen im Expreßgutverkehr zu. Hiernach können künftig die Expreßsendungen mit Nachnahmen in Höhe von 5 bis 1000 RM belastet werden. Die Nachnahmegebühr beträgt bei einem Betrage bis 100 RM 1 %, mindestens 0,50 RM, bei höheren Beträgen ½ %, mindestens 1 RM. Der Nachnahmebetrag wird nach erfolgter Einziehung dem Absender von der Bestimmungsstation mit der Post zugesandt. Zu diesem Zwecke werden für die Nachnahmesendungen besondere Expreßgutkarten mit anhängender Postanweisung oder Zahlkarte eingeführt.

— **Fährverkehr über den Fehmarnsund.** Die Kreis Oldenburger Eisenbahn A. G. stellte kürzlich für den Fährverkehr über den Fehmarnsund nach der Insel Fehmarn ein neues Fährschiff in Dienst, da das im Jahre 1902 erbaute kleinere alte Fährschiff den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügte. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des neuen Fährschiffes wurden die alten beweglichen Fährbrücken beseitigt und durch moderne elektrisch angetriebene Hubbrücken ersetzt. Das neue Fährschiff „Fehmarn" besitzt folgende Abmessungen: Länge 41 m, Hauptspantbreite 8,20 m, Seitenhöhe 2,80 m, Tiefgang rund 2 m. Das Schiff wurde nach der I. Klasse und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd von der Werft Nobiskrug in Rendsburg gebaut. Die Dreifach-Expansionsmaschine leistet 250 PS. Der Antrieb der Maschine erfolgt durch zwei Flammrohrkessel von je 55 qm Heizfläche. Von der Seeberufsgenossenschaft wurden für das Fährschiff 570 Passagiere zugelassen. Die elektrisch betätigten Hubbrücken haben je eine Länge von 20 m und sind mit vollwandigen Hauptträgern ausgeführt. Beim Auf- und Absetzen von Eisenbahnwagen auf das Fährschiff wird dieses mit der Brücke durch horizontal bewegliche Verschlußbolzen gekuppelt. Durch die in Betrieb genommenen neuen Fähranlagen hat die Verkehrsverbindung des Festlandes mit der Insel Fehmarn eine wesentliche Verbesserung erfahren.

— **Vortrag „Schienenbahnen und Kraftwagen" in der Berliner Verwaltungsakademie.** Am 22. Februar sprach Dr. Teubner, der Beauftragte der Reichsbahn in der Geschäftsstelle für den Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr, in der hiesigen Universität im Rahmen der von der Berliner Verwaltungsakademie veranstalteten Vortragsreihe über „Schienenbahnen und Kraftwagen". Der Vortragende gab die Literatur über das Thema bekannt und behandelte eingehend die Stellung, welche die Schienenbahnen im Auslande zu dem Kraftwagenproblem einnehmen. Auf die deutschen Verhältnisse übergehend brachte Redner interessantes Zahlenmaterial über die Bedeutung des Kra wagens in der allgemeinen Wirtschaft. Er schilderte d inneren Zusammenhänge des gesamten Fragenkomplexes u suchte in einem geschichtlichen Überblick darzutun, daß ei Verständigung und Zusammenarbeit aller am öffen lichen Kraftwagenverkehr Beteiligten erreicht werd müsse. Die Zusammenarbeit sei nützlich für beide Verkehr mittel und vorteilhaft für die Allgemeinheit; der Verke müsse dem Kraftwagen überlassen werden, der von dies besser und wirtschaftlicher bedient werden könne als v der Schienenbahn, Grundsätze, die auch auf dem Weltmot kongreß 1927 in London allgemeine Anerkennung fand Unter dem Gesichtspunkt, daß die öffentliche Ve kehrsbedienung eine Aufgabe des öffentliche Dienstes sei, komme es jetzt darauf an, Ordnung in zurzeit wenig befriedigenden Verhältnisse hineinzubring Dazu sei notwendig, daß Reich und Reichsbahn die Sa in die Hand nehmen. Auch die Spediteure müßten mit und die Reichpost dürfe nicht bei Seite stehen. Bereits s dem Jahre 1922 habe sich die Reichsbahn eingehend mit d Problem befaßt. Die damaligen Untersuchungen hätt durch eine erneute sorgfältige Überprüfung ihre volle B stätigung gefunden. Auf den von jeher als erstrebenswe erkannten Grundlagen soll jetzt ein größerer Versuch Westen Deutschlands die Richtigkeit des Untersuchung ergebnisses erweisen. Wie sich die Reichsbahn den neu Verhältnissen angepaßt habe und wie darüber hinaus Eisenbahnkraftwagen Helfer, Unterstützer und Ergänzer Schienenbahn sein kann, wurde durch eine Filmvorführ in interessanter Weise dargestellt.

Wir sind in der Lage, den sehr interessanten und le reichen Vortrag in der nächsten Nummer unserer Zeitu veröffentlichen zu können.

— **Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats.** Der Vorsitzende des Ausschusses, Staatssekre Gutbrod, hat auf den 9. März eine Sitzung anberaumt, deren Tagesordnung die Stellungnahme zu dem Entwu einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung sowie Mitteilung über die Gütertarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch stehen.

— **Kölner Frühjahrsmesse.** Die diesjährige Köln Frühjahrsmesse (12. bis 15. Februar allgemeine und 12. 17. Februar technische Messe) lag im Rücksicht auf im Mai in denselben Hallen zu eröffnende internation Presseausstellung außerordentlich früh und vor al übrigen deutschen Messen. In der technischen Abteilu der Messe hat sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellsch — wie bereits in Nr. 6, S. 160 berichtet — beteiligt.

Interessant ist zu erfahren, daß auch fremdländis Eisenbahnen auf der Messe verkehrswerbend vertre waren.

Belgien: Die Brüsseler Messe hat mit der Köl Messe eine Vereinbarung getroffen, daß sich die beid Messen gegenseitig einen gleich großen Stand kostenlos Verfügung stellen. Die Brüsseler Messe zeigte auf ihr Kölner Stande in der Mitte eine Werbung für Händler u Käufer, zur Brüsseler Messe zu kommen. Rechts da hatten die belgischen Städte eine Verkehrswerbung e faltet und links die belgischen Eisenbahnen. Die Eis bahnen werben nicht nur für den Personenreiseverk in Belgien, sondern auch für den Güterverkehr über l gische Hafenplätze. Auf dem Stande gab ein Angestel der Brüsseler Messe auch auf Eisenbahngebiet, z. B. ü Gütertarife, Auskunft. Frankreich: Der Stand war der französischen Abteilung der Messe untergebracht. waren verkehrswerbende Plakate aller französischen Ei

igesellschaften angebracht, außerdem lagen Werbe-iften zum Mitnehmen in großer Zahl aus. Zwei Beamte Französischen Nordbahn (einer mit deutschen Sprach-missen) erteilten alle gewünschten Auskünfte. Öster-h: In der geschlossenen österreichischen Messeabteilung auch ein Eisenbahnwerbestand untergebracht. Die reichischen Bahnen warben um Verkehr durch Plakate Werbeschriften.

- **Verein der Tarifeure.** Unter dieser Firma ist in in ein Fachverein für das Tarif- und Verkehrswesen ündet worden. Der Verein bezweckt den Zusammen-ß besonders der am Tarifwesen interessierten Per-n, denen durch Vorträge, Diskussionsabende, Besichti-g von Verkehrseinrichtungen usw. Gelegenheit zur Er-rung und Vertiefung ihres Fachwissens gegeben len soll. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu en an den Schriftführer Walter Zippert, NW 40, Tho-usstr. 19 (Moabit 9832).

— **Auskunftsstelle des Deutschen Ausstellungs- und Messe- auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1928.** Ähnlich wie in vergangenen Jahren, wird auch in diesem Jahre auf dem ide der Technischen Messe im Kopfbau der Halle 9, links, mmen mit dem Reichsverband der Deutschen Industrie Auskunftsstelle für allgemeine und Zollauskünfte errichtet en, in der Interessenten über die Messen des In- und ndes über Zollbestimmungen, Bezugsquellen u. a. kosten-uskunft erhalten können. Es wird für die Mitglieder des sverbandes der Deutschen Industrie sowie des Deutschen tellungs- und Messe-Amtes ein Treffbuch angelegt werden.

- **Baurat Pavel Dr. Ing. e. h.** Dem Direktor der Berliner lbahngesellschaft, Baurat E. Pavel, ist in Anerkennung r Verdienste um die technische Ausgestaltung und Ent-lung der Einrichtungen und Betriebsmittel der Berliner - und Untergrundbahn die Würde eines Doktor-In-eurs e. h. von der Technischen Hochschule in Breslau ehen worden.

Baurat Pavel ist seit über 25 Jahren Direktor der Hoch-igesellschaft und hat von Anfang an und auch heute die Leitung des Betriebes der Hoch- und Untergrund-

Österreich.

- **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Das Professoren-gium der Technischen Hochschule in Wien hat die essoren Ing. Robert Findeis, Dr. Ing. Leopold Örley, Honorardozenten, Sekt.Chef i. R. Ing. Johann Rihosek Dr. Ing. Engelbert Wist für das Sachverständigen-gium namhaft gemacht, das in der Streitfrage über die trisierung der Bundesbahnen auf Grund der vom Mi-rrat beschlossenen Fragen ein Gutachten abgeben soll. Ministerrat nahm diese Vorschläge an und beschloß rseits, den Präsidenten der Nationalbank, Minister a. D. Richard Reisch, Sektionschef a. D. Ing. Eduard Scheichl, Rat a. D. Ing. Karl Schäffer und Oberbaurat Ing. Moriz el in das Sachverständigenkollegium zu entsenden.

- **Österreichs Außenhandel im Januar.** Die Einfuhr freien Verkehr und Veredelungverkehr) erreichte im tar einen Wert von 244,8 Millionen Schilling, die Aus- ein Wert von 146,3 Millionen Schilling, das Bilanz-ivum betrug sonach 98,5 Millionen Schilling. Im Ver-he zu den letztvorangegangenen Monaten war der enhandelsumsatz wesentlich geringer, da der Monat Ja- alljährlich ein merkliches Abflauen des Verkehrs mit bringt. Im Vergleiche zum Januar 1927 zeigen aber uhr und Ausfuhr eine merkliche Zunahme und auch Passivum war um rund 50 % größer.

- **Markprioritäten der I. Donau-Dampfschiffahrtsgesell-ft.** Wie bekannt, hat diese Dampfschiffahrtsgesellschaft längerer Zeit mit dem Kurator der vierprozentigen kprioritäten vom Jahre 1886 einen Vergleich ab-hlossen, wonach die seinerzeit vorgenommene Ver-ng dieser Papiere als gegenstandslos erklärt wurde. tliche noch nicht eingelöste Stücke werden in Schuld-chreibungen umgewandelt, welche für je 400 Mark auf sterreichische Schilling lauten. Die Besitzer verzichten dagegen endgültig auf jeden weiteren oder zukünftigen ge-setzlichen Anspruch. Die Verzinsung der Stücke zu 50 Schilling beginnt rückwirkend vom 1. Januar 1926 ab mit 4 %. Die Schuldverschreibungsbesitzer verzichten auf eine nachträgliche Zinsenzahlung von der Verlosung bis 31. Dezember 1925. — Die Minderheit hat seinerzeit gegen diesen von der Mehrheit angenommenen Vergleich Re-kurs ergriffen, der nunmehr vom Obersten Gerichtshof in Wien abgewiesen wurde. Somit ist der Vergleich rechts-kräftig geworden.

Ungarn.

— **Elektrisierung der Ungarischen Staatsbahnen.** Diese Frage steht folgendermaßen: Die Regierung nahm im vorigen Jahre das gemeinsame Angebot der beiden Firmen: The Power and Traction Co. (London) und der Firma Ganz & Co. Danubius (Budapest) an, welches sich auf den Bau eines Dampfkraftwerkes mit einer Leistungsfähigkeit von rund 90 000 PS in Bánhida (Transdanubien) und auf die Her-stellung der notwendigen Fernleitungen und Unterstationen sowie auf die Elektrisierung der Linie Budapest—Hegyes-halom—(Wien) bezieht.

Die durch die Regierung gegründete Ungarische Transda-nubische Elektrisierungs-A.-G. betraut mit der Ausführung der Arbeit die Firma Ganz &Co. als Hauptunternehmer, welche sich zu diesem Zwecke wieder mit den englischen Firmen English Electric Co. und Babcock & Wilcox vereinigte. Das nötige Kapital verschafft sich die Transdanubische A. G. durch eine Anleihe von dem englischen Geldmarkte. — Der Bau des elektrischen Werkes in Bánhida beginnt in diesem Frühling, so daß die Hauptstadt Budapest voraussichtlich schon im Winter 1929/30 mit Strom versehen werden kann. Die Arbeiten der Elektrisierung der Linie Hegyeshalom können dagegen erst Ende 1928 begonnen werden, weil die Staatsbahnen erst dann in der Lage sein werden über das zu wählende System zu entscheiden. Auf dem Linienabschnitt Budapest—Alag wird nämlich schon seit Jahren eine neue Lokomotivbauart praktisch erprobt, welche die Verwendung eines Stromes von 50 Perioden-Wechsel erlaubt und somit ermöglicht, daß die Bahn ihren Strombedarf durch jede normale Stromquelle des Landes decken kann. Diese Ver-suchslokomotive wurde durch die Firma Ganz & Co. auf Grund der Erfahrungen umgebaut.

Die Versuche mit dieser Lokomotive beginnen in diesem Frühling und sind auf ein halbes Jahr vorgesehen. Wenn die auszuführenden mannigfachen Versuche die Lebensfähig-keit des neuen Systems rechtfertigen, wird die Elektrisierung der Linie Hegyeshalom nach diesem bewerkstelligt werden

— **Aufwertungsfrage bei den Eisenbahnen Ungarns.** Der Krieg und die darauf folgenden Zeiten verursachten eine große Entwertung des ungarischen Geldes, und so steht nun schon seit Jahren die Frage im Vordergrunde, was mit den Schulden, die noch vor der Stabilisierung des Geldes gemacht wurden, geschehen soll. Nach langwierigen Ver-handlungen im Abgeordnetenhause über den Aufwertungs-Gesetzentwurf, erreicht nun die Befreiung der Staatsbahnen von den Verpflichtungen der Aufwertung bald Gesetzeskraft. Der betreffende Abschnitt des Gesetzentwurfs bestimmt, daß Geldschulden, welche die Staatsbahnen oder andere Bahnen des Gemeinverkehrs in Transportangelegenheiten machten, von der Aufwertung ausgeschlossen sind, wenn diese Geldschulden noch aus den Zeiten vor dem 1. Januar 1922 (das ist vor der Stabilisierung des un-garischen Geldes) stammen.

Die Notwendigkeit dieses höchst bedeutungsvollen Ent-schlusses wird den Bestrebungen gegenüber, welche die Staatsbahnen von den Verpflichtungen der Aufwertung nicht befreien wollen, mit folgenden Beweisen begründet.

Nach dem Zusammenbruche erließ die damalige Ká-rolyische Regierung auf Grund der Ausnahme-Kriegsgesetze eine Verordnung, wodurch sämtliche, auf den Stationen weilenden oder auf dem Transport begriffenen Güter zu gunsten der Gemeinschaft für Zwecke des Kriegswesens und des Materialverwertungsamtes in Beschlag genommen wurden. Zwar bekamen die Staatsbahnen damals über diese Waren Bestätigungen, ihr Wert aber wurde entweder über-haupt nicht oder erst nach Jahren in einem Papiergelde be-zahlt, welches sozusagen überhaupt keinen Wert besaß. Dann folgte noch die fremde Besetzung und das Vordringen der

feindlichen Truppen, wodurch viele der beschlagnahmten Waren sowie ein Teil der betreffenden Urkunden verschleppt wurden, so daß die Staatsbahnen überhaupt nicht über die nötigen Beweise verfügten. Andernteils ist es allgemein bekannt, daß gerade die Staastbahnen nach dem Zusammenbruche vom Pöbel gestürmt, ausgeraubt und geplündert wurden. Sie für diese Schäden zur Verantwortung zu ziehen, besonders diese Schäden aufzuwerten, wäre unbillig. Außerdem sei zu beachten, daß hier von einem staatlichen Betriebe die Rede ist.

Die Staatsbahnen wurden erst seit 1. Januar 1925 nach kaufmännischen Grundsätzen neugeregelt. Vor dieser Zeit, also als diese Schäden verursacht wurden, trafen diese eigentlich den Staat. Wenn nun dem Staate gegenüber Ausnahmemaßregeln am Platze sind, so sind sie den Staatsbahnen gegenüber auch möglich.

Auch sämtliche Privatbahnen kämpfen mit ähnlichen Schwierigkeiten, und es wäre nicht billig in dieser Beziehung ihnen gegenüber anders zu verfahren. Doch auch von dem abgesehen muß die Rechtslage der Bahnen in Betracht gezogen werden: diese sind nicht Privatunternehmen, sondern sind laut den Urkunden ihres Vertrages zur Beförderung der Güter und Personen verpflichtet, ob sie nun mit oder ohne Fehlbetrag arbeiten. Diese Umstände begründen, daß die erwähnten Verordnungen auch auf die Privatbahnen ausgedehnt wurden.

Es sei noch erwähnt, daß die Verordnungen dieses Gesetzes jene Geldschulden, deren Ausgleich auf Grund des internationalen (Berner) Übereinkommens bestimmt wird, nicht betrifft.

Übrige europäische Länder.

— **Dänische Stellungnahme zur Frage der Holz- und Eisenschwellen.** In Ingenioeren 1928 Nr. 6 behandelt Bahningenieur Erik Petersen in sachlicher und auch vom deutschen Standpunkte bemerkenswerter Weise die Frage „Eisenschwelle oder Holzschwelle". Er weist mit Recht darauf hin, daß die Frage nicht rein technisch zu beurteilen sei und auch nicht rein technisch entschieden werde, sondern daß auch volkswirtschaftliche Verhältnisse eine Rolle spielen. Ein Land mit großer Eisenindustrie werde immer mehr Neigung haben, auch Eisenschwellen einzuführen als ein Land ohne solche. Es sei in dieser Hinsicht bezeichnend, daß auch Frankreich, das durch den Frieden von Versailles infolge Übernahme der Lothringer Hüttenwerke eine bedeutend verstärkte Eisenindustrie erhielt, seine Aufmerksamkeit nunmehr auch stark der Eisenschwelle zuwendet. Andere Länder verlocke hinwiederum der hohe Schrotpreis der Eisenschwelle, sich der letzteren zuzuwenden. Hierauf sei es zurückzuführen, daß die Schweiz nach Deutschland das Land sei, in dem die Eisenschwellen die größte Verbreitung besitzen. Die Dänischen Staatsbahnen haben zurzeit ausschließlich Holzquerschwellen. Sie müssen so gut wie den ganzen Schwellenbedarf vom Ausland einführen. Nur ein ganz kleiner Teil (etwa 4 %) des Schwellenbedarfs kann durch Buchenschwellen aus dänischen Wäldern gedeckt werden. Hauptsächlich handelt es sich bei den Dänischen Staatsbahnen sowohl für den Bau wie für die Unterhaltung um pommersche Föhrenschwellen. Nur auf der Staatsbahn Tommerup-Assens wurden anfänglich Eisenschwellen verlegt (Betriebseröffnung 1884). Aber die Eisenschwellen ließen sich namentlich auf Grund der schlechten Bettung nicht halten und wurden längst durch Holzschwellen ersetzt. Was die Lebenszeit der Holzschwellen auf Dänischen Staatsbahnen betrifft, so beträgt die jährliche Schwellenauswechselung in letzter Zeit etwa 4 % des ganzen Schwellenbestandes. Es ergibt sich also ein durchschnittliches Lebensalter von 25 Jahren. Es ist das in Ansehung der vorhandenen veralteten Oberbauformen (kleine Unterlagplatten und Nagelbefestigung) als recht ansehnlich einzuschätzen. Die Fortschritte, die auf dem Gebiete der Eisenschwellen neuerdings gemacht werden, wie Gewichtsmehrung, Kupferzusatz, besondere Bettungsbehandlung u. a. seien teuer erkauft; sie seien geeignet, das Preisverhältnis zuungunsten der Eisenschwelle zu verschieben.

Indessen stellt sich auch für Dänemark der Holzschwellenmarkt nach dem Kriege von Jahr zu Jahr ungünstiger. Wenn die Preissteigerung fortdauert, so kann auch für Dänemark der Zeitpunkt eintreten, wo sich Holz- und Eisenschwellen wirtschaftlich das Gleichgewicht halten, und dann kann auch für Dänemark die Verwend von Eisenschwellen ernstlich in Frage kommen.

— **Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1927.** Im J 1927 hatte die Schwedische Staatsbahn Einnahmen in H von 195,2 Mill. Kr (191,3 Mill. i. V.), Ausgaben in Höhe 159,1 Mill. Kr (i. V. 158,4) zu verzeichnen. Der Übers betrug demgemäß 36,1 Mill. Kr (32,9 i. V.). Das Anl kapital belief sich Ende 1927 auf 1101 Mill. Kr (1087 i. V.), von denen 903 Mill. Kr auf staatliche Anleihen 198 Mill. auf Staatsmittel aus anderen Staatseinah (Steuern) und in früheren Jahren verwandte Übersch aus dem Verkehr entfallen. Für die Verzinsung di Kapitals wären für 1927 etwa 42,3 Mill. Kr (i. V. 41,5 Kr) erforderlich gewesen. Da der Bruttoüberschuß im gangenen Jahre 36,1 Mill. Kr beträgt, fehlen für eine vö Verzinsung des Anlagekapitals 6,2 Mill. Kr (i. V. 8,6 Mill. Die Anzahl der beförderten Reisenden stieg von 27,9 auf 28,3 Mill., die Einnahmen aus dem Personenverkehr 61,9 auf 63,4 Mill. Kr. Die beförderte Gütermenge hielt auf der Höhe des Vorjahres, 10,1 Mill. t gegen 10,0 Mi Die Einnahmen aus dem Güterverkehr erfuhren sogar e Rückgang von 99,5 Mill. Kr auf 98,7 Mill. Kr.

— **Zur Eröffnung der Strecke Orajöggi—Ikla (Estl** Auf der verlängerten Linie der Bahn Pernau—Oraj bis Ikla (Vorstadt von Haynasch) soll am 15. Mai der r mäßige Personenverkehr aufgenommen werden.

— **Steigerung der Einnahmen der lettländischen E bahn.** Die Einnahmen der lettländischen Eisenbahnen von 37,58 Mill. Lat im Jahre 1926 auf 39,85 Mill. La Jahre 1927 angewachsen. Die Einnahmen aus dem Perso verkehr betrugen 1927 14,2 Mill. Lat. Sie sind um 1 % ringer, als die Einnahmen des Vorjahres. Dagegen h die Einnahmen aus dem Güterverkehr eine Steige um 10 % und die Einnahmen aus der Gepäckbeförde eine solche um 4 % aufzuweisen.

— **Bahnbauten in Polen.** Auf Grund einer Verord des polnischen Staatspräsidenten wird das Verkehrs sterium zum Bau einer vollspurigen Eisenbahn von H über Zdunska-Wola nach Hohensalza (Inowraclaw mächtigt. Die Strecke hat eine Länge von 255 km. Die kosten werden teils durch Aufnahme von Krediten, aus Einbahnüberschüssen der polnischen Staatsbahnen stritten.

— **Der polnische Eisenbahnrat zur Frage der F reisekarten.** In der letzten Sitzung des polnischen E bahnrates kam u. a. die Frage der Einführung von F reisekarten für das Gebiet der polnischen Republik Sprache. Die Mehrzahl der Ratsmitglieder sprach sich w der großen Bequemlichkeit, die sich dem reisenden Publ durch die Schaffung derartiger Fahrscheine bietet, dahin demnächst probeweise mit der Ausgabe solcher Rund karten zu beginnen.

— **Eröffnung des Eisenbahnmuseums in Warschau.** 18. Februar d. J. wurde durch den polnischen Verk minister Romocki das Eisenbahnmuseum, das in einz Wartesälen des Warschauer Hauptbahnhofs herger worden ist, feierlich eröffnet.

— **Polnisch-russischer Güterverkehr.** Am 15. März tritt das polnisch-russische Abkommen über den dir Güterverkehr in Kraft. Bis auf weiteres ist der g seitige Verkehr ohne Umladung auf 15 Wagen t in jeder Richtung zugelassen. Später soll der Verkeh 30 Wagen gebracht werden.

In Form einer Verordnung des polnischen Verk ministers sind in diesen Tagen die Frachtbestimmunge den direkten deutsch - polnisch - sowjet sischen Güterverkehr veröffentlicht worden.

— **Lokomotiv- und Wagenbau in Sowjetrußland.** Oberste Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion hat einen für den Bau von Lokomotiven und Eisenbahnwagen f nächsten Jahre ausgearbeitet. Auf dem Gebiete des motivbaus wird in erster Linie die grundlegende Er rung der Werke in Lugansk und Sormowo geplant.

uktionsfähigkeit der Werke soll auf je 700 Lokomotiven jährlich gebracht werden. In zweiter Linie soll der Erweiterung der Lokomotivfabriken in Kolomna, kow, Brjansk und anderen Städten begonnen werden. dieser Werke soll 625 Lokomotiven jährlich liefern. ben ist der Bau eines neuen großen Lokomotivwerkes ant. Für den Bau schwerer Güterwagen sind die prowski-Fabrik, die Fabrik „Profintern" und die gete, bereits in Nr. 8 S. 213 d. Ztg. erwähnte Fabrik in ni-Tagilj (Uralgebiet) bestimmt. Die Fabrik „Profin- hat bereits mit den grundlegenden Erneuerungsiten begonnen und soll jährlich 5000 Güterwagen bauen. Der Bedarf der Sowjetunion an schweren rwagen beträgt 21 600 jährlich. Die Gesamtproduktion Landes kann jedoch in den nächsten Jahren auf nur 0 Wagen gebracht werden.

— **Güterverkehr auf den Tschechoslowakischen Staatsen im Jahre 1927.** Im abgelaufenen Jahre wurden insmt 6 127 814 Wagen, d. s. um 539 612 Wagen mehr als ahre 1926 befördert. Davon entfielen 5 435 482 auf den ndverkehr, d. s. um 469 660 Wagen mehr, und 692 332 en auf den Auslandsverkehr, d. s. um 69 952 mehr als Jahre 1926. Mit Kohle wurden für das Ausland 267 046 en beladen, d. s. um 11 439 weniger als im Jahre 1926 olge des englischen Streiks). Im Inlandverkehr wurden 339 Wagen mit Kohle beladen, d. s. 8826 Wagen mehr im Jahre 1926.

— **Tschechoslowakische Kohlenförderung im Jahre 1927.** Steinkohlenförderung betrug im Berichtsjahr insgesamt 39 977 t (1926: 14 507 596), demnach gegen 1926 um 381 t oder um etwa 1 % mehr. Dieses Ansteigen ist t sehr groß, demgegenüber ist der Rückgang der Aus- bedeutend, so daß der Kohlenabsatz auf die gute Beftigung der inländischen Industrie zurückzuführen ist. Braunkohle ergab die Förderung im Jahre 1927 27 796 t gegen 18 799 278 t im Jahre 1926, demnach um 8 518 t oder etwa 6 % mehr. Das Ansteigen der Aus- ist teils auf den deutschen Kohlenstreik zurückihren, teils auf die vermehrte Nachfrage aus Deutschl infolge der guten Beschäftigung der Industrie.

— **Motorwagenverkehr Karlsbad—Joachimsthal.** Auf der cke Karlsbad-Marienbad waren bekanntlich bereits im jahre Motorwagenzüge eingeführt worden, die sich techh sehr gut bewährten und sich eines derartigen Zuches der Reisenden erfreuten, daß in diesem Jahre Verstärkung um drei Motorzüge eintreten wird. Außerwerden auf der Linie Karlsbad—Joachimsthal acht orwagenzüge verkehren, so daß für den gegenseitigen sonenverkehr zwischen den beiden Weltbädern genügend rgt sein wird. Diese Maßnahmen werden auch deshalb offen, um dem Kraftwagenwettbewerb wirksam zu egnen.

— **Einführung eines ungarisch-adriatischen Gütertarifs.** 1. März tritt der neue Gütertarif für den Verkehr zwischen st und Fiume einerseits und Ungarn andererseits in ft. Das ist der dritte der sogenannten adriatischen ertarife. Ein vierter, der polnisch-adriatische, befindet in vorgeschrittenem Ausbau und dürfte gegen Ende il erscheinen.

Mit dem Inkrafttreten des ungarisch-adriatischen Tarifs lieren alle im Verfügungswege bisher eingeführten Erigungen im Umbehandlungsverkehr ihre Gültigkeit.

Die Frachtsätze sind in italienischer Lirawährung ausrückt. Sie werden bis auf weiteres mit einem 25 protigen Abschlag angewendet, da zur Zeit der Erstellung Tarifs die Lira um ungefähr 25 % tiefer gestanden hat.

Der Tarif besteht aus einem einzigen Band in italienischer l ungarischer Sprache. Die tarifarischen Bestimmungen l die Gütereinteilung sind überdies auch in serbo-kroscher Sprache übersetzt.

Der Tarif ist nur auf ausdrückliches Verlangen der Partei dem Frachtbrief anwendbar, und gilt nur für Sendungen oder nach Triest-Fiume Ort oder von und nach Triestme seewärts, also nicht für Transporte die vorher in est-Fiume mittels Bahn angelangt sind. Der Tarif führt die wichtigsten und gangbarsten Waren auf.

Ein Anhang zum Tarif enthält auch die Frachtsätze für Eilgutsendungen.

Der Güterverkehr zwischen Ungarn einerseits und Triest und Fiume andererseits war vor dem Kriege sehr bedeutend. Es ist daher selbstverständlich, daß sich sowohl Italien als auch Ungarn sofort nach dem Trianonvertrag bemühten, ihre Handelsbeziehungen wieder anzuknüpfen. Das größte Hindernis war längere Zeit die unsichere Lage, in welcher sich Fiume bekanntlich bis zum Jahre 1924 befand, in dem es Italien einverleibt wurde. Ein guter Schritt nach vorwärts wurde mit dem Übereinkommen zwischen Italien und Ungarn (27. März 1924) gemacht, in dem die beiden Staaten sich verpflichteten, unter anderem auch einen direkten Gütertarif zwischen den italienischen Adriahäfen und Ungarn mit bedeutenden gegenseitigen Ermäßigungen zu schaffen.

Aber auch das Einvernehmen mit Südslawien war unbedingt notwendig, da alle Transporte durch dieses Land durchziehen müssen. So wurde im selben Jahre ein vorläufiges Übereinkommen abgeschlossen, wonach auch die S. H. S.-Bahnen sich verpflichteten, Ermäßigungen bis zu 30 % zu gewähren. Dies Übereinkommen wurde am 24. Juli 1926 definitiv. Da jedoch der direkte Tarif noch nicht fertiggestellt war, wurden vorläufig und vorübergehend auf allen drei beteiligten Bahnen Ermäßigungen von 15 bis 40 % im Umbehandlungsverkehr eingeführt, die nur bis zur Inkrafttretung des direkten Tarifs (1. März 1928) in Anwendung bleiben.

— **Neue Ausgabe des österreichisch-adriatischen Gütertarifs.** Mit dem 1. Januar ist dieser Gütertarif mit vielen Änderungen und Ergänzungen neu ausgegeben worden. Der Tarif besteht aus einem einzigen 467 seitigen Band, mit 83 Ausnahmetarifen (früher 69). Viele bisher im Verfügungswege gültigen Frachtsätze werden nunmehr in den Anhang zum Tarif einverleibt.

Neu ist die Tarifwährung, die nun in österreichischen Schilling (früher in Lire) ausgedrückt ist. Auch wurde endlich die lästige italienische Manipulations- und Stationsgebühr, (diritto fisso) die früher besonders in Triest und Fiume zur Einhebung gelangte, in die Preise einverleibt, so daß die vielen berechtigten Parteiklagen aufgehört haben dürften.

— **Beförderung von Südfrüchten.** Im Dezember 1927 haben die Transporte von Südfrüchten 3450 Wagen für Sizilien und 657 Wagen für Calabrien beansprucht, gegenüber 3032 bzw. 646 Wagen im Dezember 1926.

— **Ausschmückung der italienischen Bahnhöfe.** In Fortsetzung eines einheitlichen Plans wurde im Jahre 1927 ein Wettbewerb zur Ausschmückung der Bahnhöfe in den Bezirken der Eisenbahndirektionen (Compartimenti) von Rom, Florenz und Ancona ausgeschrieben. Der Erfolg war sehr befriedigend. Unter 559 eingeladenen Stationen haben 357 am Wettbewerb teilgenommen. Die höchsten Preise (eine goldene Medaille und 500 Lire) haben 25 Stationen, darunter Atri, Anzio, Roseto Degli Abruzzi und Siena erhalten. Aber auch die im Jahre 1926 prämiierten Stationen Süditaliens und der Inseln wurden nochmals besucht und konnte man feststellen, daß ihre Verschönerungen in den meisten Fällen tadellos erhalten geblieben sind.

— **Italiens Güterverkehr im Dezember 1927.** Infolge des andauernden schlechten Wetters, das die Arbeit überall verhinderte oder erschwerte und infolge der starken Abnahme der Einfuhr aus dem Auslande (— 44,6 %) hat der Güterverkehr eine erhebliche Abschwächung erlitten. Es wurden insgesamt 4 566 684 t auf 500 783 Wagen verladen gegenüber 5 274 354 t und 545 791 Wagen im Dezember 1926. Man verzeichnet daher eine Abnahme von 13,42 bzw. 8,25 %.

— **Betriebsergebnisse der Italienischen Staatsbahnen vom 1. Juli bis 31. Oktober**

	1927	1926	Mindereinnahme	
Personenverkehr .	612 070 950	655 722 490	43 651 541	Lire
Gepäck u. Hunde .	23 186 033	26 945 084	3 759 051	„
Eilgüter	147 826 989	153 964 017	6 137 028	„
Frachtgüter . .	821 474 008	925 839 365	104 365 357	„
		Zusammen	157 912 977	Lire

— **Italiens Güteraustausch mit dem Ausland.**

	Einfuhr	
im Dezember 1927	521 329 t	— 44,63 %
„ „ 1926	941 543 t	
	Ausfuhr	
im Dezember 1927	242 775 t	+ 17,92 %
„ „ 1926	205 879 t	

— **Internationale Schlafwagengesellschaft.** Der BBZtg. entnehmen wir, daß die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Mitteilung zugehen ließ, daß sie sich nicht in der Lage sehe, den am 1. April d. J. ablaufenden Vertrag mit der Gesellschaft zu erneuern. Nach diesem Vertrag hatte die Internationale Schlafwagengesellschaft unter anderem das Monopolrecht für die Ausnutzung der Platzkarten und Schlafwagen auf der chinesischen Bahn inne. Schon im vergangenen Jahre hat die Verwaltung der Bahn der Internationalen Schlafwagengesellschaft wiederholt zu verstehen gegeben, daß der abgeschlossene Vertrag nicht den Interessen der Chinesischen Ostbahn entspreche. Die Gesellschaft berief sich auf die Erfahrungen, die sie auf diesem Gebiet habe und die der Ostbahn fehlen. Die Verwaltung der Ostbahn ist nunmehr der Ansicht, daß die zweijährige Beobachtung der auf ihrem Gebiet ausgeübten Praxis sie in die Lage versetzt, selbst den Schlafwagenverkehr zu betreiben. In der letzten Konferenz der Vertreter der Ostbahn und der Internationalen Schlafwagengesellschaft wurde keine Einigung erzielt, worauf die Bahn sich auch formell weigerte, den Vertrag mit der Gesellschaft zu verlängern.

— **Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs bei der englischen Großen Westbahn.** Im Jahre 1927 hat die Leitung der Großen Westbahn die Genehmigung zur Anschaffung von 75 Omnibussen zu 32 Sitzplätzen, einem Sechsradwagen, 48 5 t-Lastwagen, 142 Lieferwagen von 1 bis 1,5 t Tragfähigkeit und von 22 Anhängern erteilt. Dazu kamen noch 17 Zugmaschinen und zwei Vorrichtungen zum Verladen von Rüben, die zusammen mit sechs der schweren Lastwagen im Einvernehmen mit Rüben bauenden Landwirten beschafft worden sind, nachdem diese zugesagt haben, daß sie ihre Rüben in Zukunft der Eisenbahn auch zur Beförderung auf der Landstraße übergeben werden. In Birkenhead ist ein Unterstellraum für Kraftwagen mit gegen 600 m² Fläche geschaffen und mit allen Einrichtungen zur Instandhaltung der Wagen ausgestattet worden. An 15 Orten sind Tankstellen eingerichtet worden.

Der Omnibusverkehr hat sich von dem Rückschlag, den die mißlichen Verhältnisse des Jahres 1926 zur Folge hatten, wieder erholt, und das Jahr 1927 hat eine Anzahl neue Verbindungen gebracht. Stellenweise ist durch sie der Eisenbahn Verkehr zugeführt worden, an anderen Stellen haben sie die Eisenbahngleise im Personenverkehr entlastet, so daß diese in ausgiebigerem Maße für den Güterverkehr ausgenutzt werden konnten. Eine Neuerung sind Reisen, die mit Eisenbahnzug und Kraftwagen ausgeführt werden; sie haben unter den Ausflüglern erheblichen Anklang gefunden.

Im Rollverkehr der Eisenbahngesellschaft sind die Tarife so festgesetzt worden, daß die Gebühr für 1 t Gut je nach dessen Art 2 Sh 6 P bis 4 Sh 2 P beträgt. Die Eisenbahngesellschaft bemüht sich namentlich auch um den Milchverkehr und hat an mehreren Stellen Vorkehrungen getroffen, um die Milch auch am Sonntag mit bahneigenen Kraftwagen an die Eisenbahn heranzuholen. In Badminton werden täglich über 3000 l Milch aus einem Umkreis von 8 km eingesammelt, wofür eine Gebühr von ½ P für 1 Gallon (4,54 l), also nicht ganz 1 Pfennig für 1 l, erhoben wird. Auf fünf Bahnhöfen, wo das Zu- und Abrollen der Güter einem Unternehmer übertragen war, hat die Eisenbahn nunmehr diesen Betrieb selbst in die Hand genommen.

— **Englische Güterwagen.** Die London & Nordostbahn, deren Netz rd. 10 200 km lang ist, besitzt einen Güterwagenpark von 271 434 Einheiten, ohne die Sonderwagen für die Beförderung von Vieh und die Wagen zur Anfuhr der Lokomotivkohle für ihren eigenen Bedarf. Die bahneigenen Wagen haben im Jahre 1927 13 430 282 Fahrten gemacht, so daß also jeder Wagen im Durchschnitt ungefähr 49 Fahrten gemacht hat und in 6,3 Tagen einmal umgeschlagen worden ist. In einer besonders verkehrsstarken Woche sind 280 811 Wagen beladen worden; der Umlauf wurde dabei gegenüber dem Durchschnitt so beschleunigt, die Wagen schon nach 5,8 Tagen zu neuer Beladung bestanden. Wenn diese Zahl als Durchschnitt für das ganze erreicht werden könnte, würde dies einer Verstärkung des Wa parks um 21 000 Einheiten gleichkommen. Das wäre gl bedeutend mit einer Ersparnis von 2,5 Mill. Pfd. Sterl. für Anschaffung und von 250 000 £ für die Unterhaltung und neuerung des Wagenparks sowie für die Verzinsung des in ih angelegten Kapitals.

Fremde Erdteile.

— **Lokomotiv- und Wagen-Ausschreibungen der T kischen Staatseisenbahnen.** Die in Nr. 40 S. 1109 Jahrg. d. Ztg. gemeldete Lokomotivausschreibung fand unter T nahme der deutschen Lokomotivfabriken am 1. Februar statt. Es handelte sich hier um acht G 8² Lokomotiven, für die von der Firma Julius Berger zu bauenden Strec bestimmt waren. Sämtliche deutsche Teilnehmer gaben ei und denselben Preis ab. Er war um 25 % teuerer derjenige, welcher unlängst für dieselbe Lokomotivgatt von den belgischen Firmen angeboten war. Der Preis w nicht angenommen. Die Lokomotivfabriken Deutschl wurden daraufhin zu einer mündlichen Submission au fordert, die am 16. Februar stattfand. Die Wettbewe teilnehmer blieben indes bei ihrem einheitlichen Preis, die Eisenbahnverwaltung nahm von einer Bestell Abstand.

Ähnlich war der Verlauf des ersten Teils der schreibung von 18 Personen- und Gepäckwagen und Güterwagen, die auch für die obengenannten Strecken stimmt sind. Am 15. Februar 1928 gaben die deuts Wagenfabriken ihre Preise ab. Die Angebote wurden i abgelehnt und eine mündliche Submission auf den 7. M 1928 festgelegt.

— **Eisenbahnen in Irak.** Irak, das alte Mesopotamien, s heute politisch im Vordergrund des Interesses, und es sch deshalb berechtigt, einiges über sein Verkehrswesen zu berichte Deutschland hat durch den Bau der Bagdad-Eisenbahn besond Anteil an der Entwicklung jener Gegend gehabt, leider ist aber Ziel, das im Namen jener Eisenbahn zum Ausdruck gebr wird, auch heute noch nicht erreicht. Das Eisenbahnnetz Irak besteht aus 300 km in Vollspur und 1005 km in Sch spur. Die Vollspurstrecke, ein Teilstück der Bagdad-B führt von Bagdad nach Norden über Samarra bis Schergat Tigris entlang. Die ersten 120 km bis Samarra sind noch deutscher Seite gebaut worden; die Verlängerung bis Sche ist ein Werk englischer Eisenbahntruppen und daher kriegsm angelegt. Die Gegend, durch die die Eisenbahn führt, ist fruchtbar. Der Verkehr ist schwach. Die Stadt Mossul, nach sich ein lebhafter Verkehr entwickeln könnte, liegt noch 100 km vom Nordende der Eisenbahn entfernt.

Die Schmalspurbahn führt von Basra im Mündungsg des Schat-el-Arab, des vereinigten Euphrat und Tigris, Euphrat aufwärts, um sich bei Hilleh nach dem Tigris zu we und damit Bagdad von Süden her zu erreichen. Über Ba hinaus ist die Eisenbahn noch in der Richtung auf die persi Grenze bis Kerkuk verlängert. In der Nähe von Bagdad bindet eine Fähre die durch den Tigris getrennten Linien Eisenbahn.

Die meisten Lokomotiven und Wagen sind im Kriege von indischen Eisenbahnen nach Irak abgegeben worden und w schon damals in schlechtem Zustande. Sie nehmen infolgede die Werkstätten stark in Anspruch, obgleich diese viel zu sind. Bei ihrer Anlage im Jahre 1920 war man nämlich d ausgegangen, daß täglich vier Zugpaare verkehren sol während heute nur 1½ Zug in jeder Richtung fährt. Der Ver leidet unter dem Wettbewerb der Flußschiffahrt, der Kraftw und des Kameltransports. Der Hauptverkehr der Strecke Kerkuk besteht in Durchgangsgut nach Persien, aber auch Ölfelder jener Gegend sind durch die Eisenbahn mit Gerät Art zu versorgen. Neuerdings wird vorgeschlagen, nicht Schlußstück Schergat—Mossul der Bagdad-Bahn zu schlie sondern im Gegenteil, die Gleise bis Schergat wieder abzubre und den so gewonnenen Oberbau für eine Eisenbahn Mossul kuk zu verwenden. Dadurch wäre der Weg für einen Zugan Persien von Westen, von Europa über Kleinasien gewi Bei der dadurch verursachten Neuordnung des Eisenbahnwe von Irak wird auch erwogen, die Eisenbahnen, die jetzt St bahnen sind, einer Gesellschaft zu übertragen, die auch

valtung des jetzt von der Eisenbahn betriebenen Hafens a zu übernehmen hätte.

Eine niedrige Betriebszahl. In bezug auf das günstige ältnis ihrer Betriebsausgaben zu den Einnahmen dürfte Bengalische Nordwestbahn von keiner anderen Eisenbahn Welt übertroffen werden. In dem am 30. September 1927 Ende gegangenen Betriebsjahr haben die Ausgaben nur 5% der Einnahmen ausgemacht. Schon im Vorjahre betrug Betriebszahl nur 39,36%, aber steigende Einnahmen mit arnissen bei den Ausgaben haben es möglich gemacht, sogar demgegenüber im letzten Jahr noch eine Verbesserung cht worden ist. Dabei genießt die Eisenbahn keinerlei liche Unterstützung, nur Grund und Boden ist ihr unentlich überwiesen worden. Die Aktionäre haben vor 10 Jahren Gewinnanteil von 10% bezogen; im Jahre 1925/26 ist er 16% angewachsen, und im letzten Betriebsjahr konnten Gewinnanteil auf die Aktien angewiesen werden. Dabei die Fahrpreise dieser Eisenbahn außerordentlich niedrig; ird behauptet, sie seien die niedrigsten der Welt. Das eigene der Bengalischen Nordwestbahn ist 2040 km lang. Dazu ibt sie noch 1300 km einer Staatsbahn. Beide Netze haben rspur.

Einige amerikanische Güterzuglokomotiven des Jahres 1927. schwere Verkehr der amerikanischen Eisenbahnen, durchnd auf weite Entfernungen, stellt hohe Anforderungen an Betriebsmittel, namentlich auch an die Güterzuglokomotiven. Bauart ist auch im Jahre 1927 weiter vervollkommnet len, und zwar derart, daß die Leistung des Kessels und damit ganzen Lokomotive erhöht und die einzelne Einheit so und schwer gebaut worden ist, wie es die obere Grenze der lassenen Achslast nur irgendmöglich macht. Lokomotiven den Güterzugdienst mit weniger als vier gekuppelten Achsen len kaum noch gebaut, höchstens für Eisenbahnen unterdneter Bedeutung; auf vielen Eisenbahnen, die den auf e Entfernungen durchgehenden Verkehr beherrschen, ist Lokomotive mit fünf angetriebenen Achsen die Regelbauart rden. Als Beispiele neuzeitlichen Lokomotivbaues seien vier Lokomotiven der bekannten Baldwin-Werke, erbaut Jahre 1927, andeutungsweise beschrieben. Die Mikadomotive — Achsanordnung 1-D-1 — für die Monongahelabahn gilt trotz ihres Gewichts von 144,7 t nach amerikaen Begriffen nicht für besonders schwer. Ihre Zylinderessungen sind 660 zu 762 mm. Ihre Triebräder haben einen hmesser von 1626 mm. Die Zugkraft beträgt 29,8 t. Die motive hat mechanische Feuerung und einen Zusatzmotor, bei vorübergehendem erhöhten Kraftbedarf die Achse unter Führerstand antreibt. Der Tender ruht wie bei all den hier hriebenen Lokomotiven auf zwei dreiachsigen Drehgestellen. Die zweite Lokomotive, für die Atchison, Topeka & Santa Fébahn gebaut, unterscheidet sich in der Achsenanordnung derjenigen der Monongahela-Eisenbahn dadurch, daß sie der einen Achse unter dem Führerstand deren zwei hat, urch die Möglichkeit geboten ist, die Feuerbüchse zu vern, ohne daß die Belastung des Gleises dadurch zu groß le. Die Lokomotive wiegt 180 t und leistet an Zugkraft dem Zusatzmotor 37,6 t. Die Zylinder haben 686 mm Durchser und 813 mm Hub; die Triebräder sind 1600 mm groß. Lokomotive hat sich besonders bei langen Fahrten vor m schweren Zug auf Strecken mit mäßigen Neigungen ährt.

Für die Kansas, Oklahoma & Gulf-Eisenbahn haben die lwin-Werke eine Lokomotive mit der Achsanordnung 1-E-1 usgebracht, die 149,5 t wiegt und an Zugkraft 26,8 t leistet. Zylinderabmessungen sind 686 mm zu 762 mm. Ihre Triebr haben einen Durchmesser von 1600 mm. Auch bei dieser motive wird, wie bei der an erster Stelle erwähnten, die erung mechanisch beschickt. Die Lokomotive ist für Strecken Krümmungen bis herunter zu 175 m und mit Steigungen 1,5% (1 : 66) bestimmt und tut unter diesen Verhältnissen Dienste.

Die 1-E-Lokomotive für die Western Maryland-Eisenbahn für eine der leistungsfähigsten Lokomotive mit fünf angeenen Achsen, die bisher gebaut worden sind. Sie wiegt t. Ihre Zylinder haben 762 mm Durchmesser und 813 mm b. Der Triebraddurchmesser beträgt 1549 mm. Damit erut sie eine Zugkraft von 41 t. Die Eisenbahngesellschaft tzt 20 solcher Lokomotiven. Auch sie haben mechanische erung. Ihr Rost ist 9,7 m² groß. Damit kann die Lokomotive st vor schweren Zügen bei starken Steigungen ausreichenden Dampf entwickeln. Der Tender ist ungewöhnlich groß; er faßt 83 m³ Wasser und 30 t Kohle.

Zur Erzielung von 1 t Zugkraft ist bei drei von den vier Lokomotiven ein Gewicht von 4,8 bis 4,9 t nötig; nur die an dritter Stelle gebaute ist in dieser Beziehung schwerer gebaut, bei ihr entfällt auf 5,6 t Lokomotivgewicht 1 t Zugkraft.

— **Der Zusammenbruch einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft.** Die Geschichte der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten ist reich an Berichten über Vorgänge, die man milde als unlautere Machenschaften bezeichnen kann. In neuerer Zeit war anzunehmen, daß dergleichen Vorkommnisse ausgeschlossen wären, ein Ereignis hat aber gezeigt, daß das nicht der Fall ist. Die Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahngesellschaft ist zusammengebrochen, und zwar ist dieser Zusammenbruch nicht etwa die Folge einer Verkettung unglücklicher Umstände, sondern nach einem Bericht in Engineering News liegt ein Verschulden der „Direktoren", also der Mitglieder des Aufsichtsrats, und der Banken vor, mit denen die Eisenbahngesellschaft arbeitete. Beide haben mehr in ihrem eigenen Interesse als in dem der Eisenbahngesellschaft gewirkt, und die Leitung hat außerdem den Fehler begangen, den Preis der Aktien dadurch in die Höhe zu treiben, daß Dividenden ausgeschüttet wurden, die über das hinausgingen, was der Überschuß der Betriebsrechnung bei verständiger Finanzwirtschaft zuließ. — Schon im März 1925 wurde ein Zwangsverwalter für die St. Paul-Eisenbahn eingesetzt. Der Zusammenbruch, einer der größten in der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte, erregte Aufsehen, man witterte Unrat, und das Bundesverkehrsamt setzte einen Ausschuß zur Untersuchung der einschlägigen Verhältnisse ein. Zugleich wurde ein Plan zur Gesundung der Gesellschaft aufgestellt, der nunmehr die Billigung des Bundesverkehrsamts gefunden hat. Dieses hat auch den Bericht des von ihm berufenen Ausschusses veröffentlicht, der wenig erfreuliche Tatsachen berichtet.

Die Chicago, Milwaukee & St. Paul Eisenbahn wurde seiner Zeit bis an die Küste des Stillen Ozeans verlängert, nicht weil ein Bedürfnis für diese Verbindung vorlag, sondern um dem Wettbewerb anderer Bahnen zu begegnen. Gebaut wurde diese Verlängerung zu einer Zeit, als die Eisenbahnen sich allgemein ausbreiteten und ausdehnten, als also Baustoffe und Löhne hoch standen. Der Voranschlag wurde infolgedessen überschritten, und mit den hohen Aufwendungen, die damals gemacht werden mußten, begann der Niedergang. Auch durch Landerwerb zu Spekulationszwecken wurden hohe Ausgaben verursacht. Es folgte aber eine Zeit, in der das Wirtschaftsleben darniederlag, die erhofften Gewinne blieben aus; trotzdem wurden hohe Dividenden ausgeschüttet, aber dies war nur möglich, indem man Anleihen aufnahm und an der Unterhaltung so sparte, daß die Anlagen verkommen mußten. Neu eintretenden leitenden Beamten fehlte es auch an der nötigen Erfahrung in wirtschaftlichen und Bankangelegenheiten; das Bankhaus, mit dem die Eisenbahngesellschaft arbeitete, wurde entweder nicht um Rat gefragt, wenn es sich um Geldgeschäfte handelte oder versagte dabei. Um die Gesellschaft wieder hochzubringen, sollte ihr Wirkungskreis durch den Ankauf von zwei Nachbarbahnen erweitert werden, aber die Bahnen wurden zu hoch bezahlt, und das Geschäft war ein verfehltes.

Einige der Direktoren hatten kein anderes Recht, im Verwaltungsrat zu sitzen, als dasjenige, das ihnen ihr Aktienbesitz verlieh, und sie kümmerten sich nicht weiter um die Geschäfte der Eisenbahn. Einer von ihnen tat dies allerdings in ausgiebigem Maße, aber nicht zum Vorteil der Gesellschaft. Als elektrische Zugförderung eingeführt werden sollte, kaufte er der Eisenbahngesellschaft ihren Anteil an wertvollen Wasserkräften ab, baute diese mit Hilfe einer zu diesem Zwecke gegründeten Gesellschaft aus, schloß dann mit der Eisenbahn einen Vertrag ab, durch den diese sich verpflichtete, 99 Jahre lang ihren Kraftbedarf aus diesem Werk zu decken, und verkaufte ihr schließlich seinen Anteil an dem Kraftwerk für fünf Millionen Dollar. Seine Aufwendungen blieben aber dabei noch unter einer Million zurück, so daß er ein Riesengeschäft gemacht hat. — Nach dem Kriege war der Zusammenbruch der Eisenbahn nicht mehr aufzuhalten. Es wurde, wie schon erwähnt, ein Zwangsverwalter eingesetzt, und die Banken arbeiteten einen Plan zur Gesundung der Eisenbahn aus. Diesen hat das Bundesverkehrsamt widerwillig genehmigt, nicht weil es ihn billigte, sondern weil seine Durchführung die einzige Möglichkeit zu bieten scheint, aus der Zwangsverwaltung herauszukommen. Jedenfalls liegt hier ein höchst trüber Abschnitt aus der amerikanischen Eisenbahn- und Wirtschaftsgeschichte vor.

— **Heizung stillstehender Eisenbahnwagen.** Auf einem amerikanischen Bahnhof muß täglich ein, zuweilen müssen auch mehrere Pullmanwagen etwa einundeinhalbe Stunden auf einen Anschluß warten. Damit im Winter die Reisenden während dieser Zeit nicht frieren, wurde bisher eine Lokomotive an den Wagen gesetzt, durch die er geheizt wird, neuerdings hat man aber dazu eine ortsfeste Anlage geschaffen. Sie besteht aus einem gasgeheizten Dampfkessel, der in einem Keller aufgestellt ist und von dem ein Rohr zu einer Zapfstelle neben dem Aufstellgleis für den Wagen führt. Der Wagenwärter braucht hier bloß den Anschluß herzustellen und einen Gashahn umzulegen, worauf sich alles weitere selbsttätig abspielt. Das Wasser strömt aus der städtischen Wasserleitung selbsttätig in den Kessel. Durch den Dampfdruck wird der Zutritt des Gases geregelt. Wenn der Wasserstand im Kessel unter das zulässige Maß sinken sollte, wird das Gas selbsttätig abgesperrt; dasselbe geschieht, wenn etwa die Zündflamme verlöscht. Erst wenn diese Flamme wieder angezündet ist, treten die anderen Vorrichtungen am Kessel wieder in Tätigkeit. Es sind also weitgehende Vorsichtsmaßnahmen getroffen, um die Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten. Der Kessel erzeugt Dampf von etwa 1 Atmosphäre Druck. Der Betrieb ist erheblich billiger, als es früher die Heizung der Wagen durch eine Lokomotive war.

— **Beförderung von Kohlen in bedeckten Güterwagen.** Bei der Delaware, Lackawanna & Westbahn wird zwar die Hauptmenge Kohle aus dem Verkehrsgebiet, das sie bedient, in offenen Güterwagen abgefahren, es werden aber auch bedeckte Güterwagen zu diesem Zweck verwendet. Dies geschieht in zunehmendem Maße bei Sendungen, die auf weite Entfernungen gehen, um Beraubungen unterwegs zu verhüten. Zum Beladen der bedeckten Güterwagen mit Kohle dient eine besondere Vorrichtung. Die Wagen werden auf eine in das Ladegleis eingebaute Wiege gefahren, auf der sie hin und her geschaukelt werden können. Der Schüttrumpf der Füllvorrichtung wird durch die Tür in den Wagen eingeführt, und durch die schaukelnde Bewegung der Wiege, für die elektrischer Antrieb vorgesehen ist, wird die Kohle gleichmäßig über das ganze Innere des Wagens verteilt. Das Laden dauert so nur wenige Minuten. Ungefähr 125 Wagen werden täglich auf diese Art beladen. Ein Strich im Innern der Wagen, die für diese Art des Beladens bestimmt sind, zeigt an, wie hoch die Kohle geschüttet werden darf, ohne die Ladefähigkeit des Wagens zu überschreiten. — Mit einem Wagenpark von 12 000 Wagen für den Kohlenverkehr werden bei der Lackawanna-Eisenba n täglich 1000 mit Kohlen beladene Wagen abgefahren; bei den großen Entfernungen, die dabei zurückzulegen sind, ist der schnelle Umschlag eine recht beachtenswerte Leistung.

— **Die Eisenbahnen im Mississippi-Hochwasser 1927.** Das Hochwasser des Mississippi im Frühjahr des Jahres 1927 erreichte eine Höhe, wie sie vorher noch nicht beobachtet worden war, und daher war der Schaden, den es anrichtete, ganz ungeheuer. Flächen von über 46 000 km² wurden überschwemmt, 600 000 Bewohner dieser Gegend wurden davon betroffen; der Schaden, der dadurch entstand, wird auf 300 Mill. Dollar geschätzt. Die Eisenbahnen im Überschwemmungsgebiet haben eine Länge von etwa 7200 km. Etwa 5000 km davon wurden so beschädigt, daß der Betrieb auf ihnen zehn Tage bis vier Monate ruhen mußte. Am schlimmsten hat das Hochwasser im Mündungsgebiet des Mississippi gehaust; dieses ist etwa 1000 km lang und im Mittel 80 km breit und wird in allen Richtungen von Eisenbahnen durchquert. Der den Eisenbahngesellschaften entstandene Schaden wird mit zehn Millionen Dollar beziffert. Zu den Kosten für die Beseitigung der Hochwasserschäden treten noch erhöhte Aufwendungen für Unterhaltungsarbeiten nach Wiederaufnahme des Betriebes, ferner die Kosten für Hilfs- und Bauzüge, für die Umleitung des Verkehrs auf unversehrt gebliebene Strecken, und endlich werden die Eisenbahnen schweren Schaden dadurch erlitten haben, daß ihnen Frachten zur Abförderung der Ernte aus dem Hochwassergebiet entgangen sind, doch werden diesem Verlust auch Mehreinnahmen aus der Anförderung von Bau- und Werkstoffen für den Wiederaufbau gegenüberstehen.

Von den Eisenbahnen, die durch das Hochwasser zur Einstellung ihres Betriebes gezwungen wurden, lag der größte Teil auf dem Westufer des Flusses, da die Dämme auf dem Westufer mit wenigen Ausnahmen Stand gehalten hatten. An einer Stelle des Ostufers war aber, um die Dämme im übrigen zu entlasten, der Damm künstlich durchbrochen worden, und die Folge davon war die Überflutung von 500 km Gleis der Illinois Central-Eisenbahn und von 65 km Gleis einer kleineren Eisenbahngesellschaft. Auf dem Westufer wurden infolge von Dam brüchen gegen 2500 km Gleis überschwemmt und gegen 2000 l beschädigt.

Daß zur Beseitigung dieser Schäden ein Heer von Arbeit und ein umfangreicher Gerätepark notwendig waren, ist kl Es wurden in Tätigkeit gesetzt 12 Pfahlrammen, drei fahrb Krane, 12 bis 15 Lokomotiven und über 1000 Wagen, dazu n hunderte von Kraftwagen, Motorbooten, Hand- und Kleinwag Die Zahl der bei der Beseitigung der Hochwasserschäden schäftigten Arbeiter stieg zeitweilig über 5000. Für die Arbei wurden hunderte von Gummimänteln und Gummistiefeln liefert. Es wurden über zwei Millionen Sandsäcke zum Stop der Bruchstellen in den Dämmen, etwa 67 000 lfd. m Ram pfähle, über 40 000 lfd. m Hölzer in verschiedenen Stärken Brückenbauten und dergl., 160 000 m³ Schotter und ge 150 000 m³ Verfüllmassen bei den Wiederherstellungsarbei verbraucht.

Der Bevölkerung der vom Hochwasser betroffenen Gebi wurde auch viel erste Hilfe geleistet. Die Eisenbahnen wa dazu in der Lage, weil sie nicht nur alsbald, nachdem die Z störungen vor sich gegangen waren, zur Stelle waren, sond weil sie auch schon vorher alles bereit gestellt hatten, um gegebenen Augenblick eingreifen zu können.

Als am Morgen des 21. April um 7 Uhr 30 Minuten nördl von Greenville der Damm brach, war die Leitung der Eisenbal deren Strecke von der darauf folgenden Überflutung betrof war, bereits um 7 Uhr 35 Minuten von dieser Katastrophe unt richtet, und binnen zwei Stunden waren 25 Hilfszüge an Unglücksstelle oder auf dem Wege dorthin. Leere Personenzi wurden in das bedrohte Gebiet geschickt, die Güterzuglokon tiven wurden vor Züge, die schnell aus zu diesem Zweck ber gehaltenen Personenwagen zusammengestellt wurden, vor spannt, und es wurde ein Pendelverkehr eingerichtet, bis Bewohner aus dem Hochwassergebiet abgefahren waren. diese Art wurden viele Menschenleben gerettet, und die Bevöl rung weiß der Eisenbahn, die die erste zur Stelle war, D für ihre tatkräftige Hilfe.

Die Dienste, die die Eisenbahnen als Retter in der Not dem Hochwasser geleistet haben, werden sie ungefähr 3 Millio Dollar gekostet haben. Die Illinois Central-Eisenbahn f allein 311 Rettungszüge und beförderte mit ihnen unentgeltl 46 381 Flüchtlinge. Sie stellte auch 1674 Wagen als Notw nungen, die zum Teil zwei Monate benutzt wurden. 802 Wag ladungen mit Haushaltungsgegenständen und 759 Wagen V wurden aus dem Hochwassergebiet abgefahren. Alle di Leistungen wurden ohne Entgelt ausgeführt. In 1294 Wa wurden den Flüchtigen und Bedrohten Lebensmittel, Kleidur stücke und dergl. zugeführt. Weitere hunderte von Wa dienten zur Anförderung von Booten, Flugzeugen, Zelt Sämereien und dergl.

Der Hilfsdienst der Eisenbahnen war nicht zu Ende, als das Hochwasser verlaufen hatte, sie haben vielmehr auch b Wiederaufbau tatkräftig mitgewirkt. Auch dabei haben Baustoffe, Nahrungsmittel, Kleidungsstücke usw. unentgelt angefördert und den Geschädigten außerdem Unterstützun in bar zugewendet. Die landwirtschaftlichen Sachverständi der Eisenbahnen haben der Bevölkerung ihren Rat zur V fügung gestellt und sie bei ihren Arbeiten zur Instandsetz ihrer Felder und Pflanzungen unterstützt. Die Bahnärzte ha da mitgewirkt, wo als Folgen des Hochwasser Massenerkrankun zu befürchten waren. Dabei ist allenthalben mit den örtlich ständigen Verwaltungsstellen zusammen gearbeitet worden.

— **Der Vorortverkehr der Illinois Central Eisenbahn in Chic** Genau 70 Jahre, nachdem die ersten Dampfzüge für den Vor verkehr von Chicago in Verkehr gesetzt worden sind, haben derselben Strecke zwischen den Haltestellen Randolph St und Hyde Park am 21. Juli 1926 die ersten elektrisch gezoge Züge den Vorortverkehr bedient. Aus vier Zugpaaren im Ja 1856 hatte sich im Laufe der Zeit ein Vorortverkehr mit Zügen täglich entwickelt, der im Jahre 1925, dem letzten vo Jahr mit Dampfbetrieb, zur Beförderung von 24 Millio Fahrgästen diente; er erforderte die Inanspruchnahme 285 Wagen und 60 Lokomotiven. Natürlich war er im L der Zeit auch über die zuerst befahrene Strecke hinaus au dehnt worden. Schon im Jahre 1909 begannen die Erörterun wegen Umstellung dieses Betriebs auf Elektrizität, und Ortsgesetz vom Jahre 1919 schrieb vor, daß bis späte Februar 1927 elektrische Zugförderung durchgeführt sein mü Reichlich ein halbes Jahr vor diesem Zeitpunkt verkehrten drei ersten elektrischen Züge; in der nächsten Woche war

bereits auf 80 angewachsen, und in weiteren fünf Wochen sie auf 350 gestiegen, wodurch die Dampflokomotive ausaltet war. Anfangs war wegen des Nebeneinander von pf- und elektrischen Betrieb der alte Fahrplan beibehalten en; im August 1926 wurde der erste auf der elektrischen örderung aufgebaute Fahrplan eingeführt, der aber wegen gels an Betriebsmitteln noch sechs Dampfzüge enthielt. 1927 verkehrten täglich 470 der Allgemeinheit dienende dazu noch 14 Leerzüge und 72 Züge der Chicago, South e & South Bend-Eisenbahn über die Vorortgleise der Illinois ral-Eisenbahn.

er neue Fahrplan brachte eine Verkürzung der Fahrzeiten 1 bis 28 % mit sich. Neben der höheren Fahrgeschwindigträgt zu diesem Ergebnis namentlich die größere Anfahrleunigung bei. Sie wird zu 1½ Meilen in der Stunde .67 m sec) angegeben; die Geschwindigkeit von 28 Meilen m) in der Stunde wird in 20 Sekunden erreicht, sie kann auf gerader wagrechter Strecke noch auf 80 km gesteigert en, was 2 Minuten in Anspruch nimmt. Die Regelgeschwinit im Beharrungszustand ist etwa 100 km. Auch die Bremsgerung ist sehr groß, sie beträgt 1¾ Meilen in der Stunde .78 m sec).

urch die Einführung elektrischer Zugförderung ist namentdie Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs Randolph Street ge des Wegfalls der Lokomotivbewegungen beim Wenden Züge wesentlich erhöht worden. Überdies ist durch Verbesseen an den Gleisanlagen, Beseitigung schienengleicher enübergänge, Erhöhung der Bahnsteige, Vervollkommnung Signalanlagen usw. dafür gesorgt worden, daß sich der Verschneller abspielt, wodurch die Aufnahmefähigkeit der ke erhöht worden ist. Dazu trägt auch die Ausbildung der mit ihren aus Trieb- und Beiwagen bestehenden Einheiten Es sind beim Einsteigen keine Stufen zu ersteigen; die en haben Schiebetüren; sie sind straff gekuppelt; die Beunigung geht selbsttätig vor sich; gebremst wird Druckluftrisch. Die reichliche Verwendung von Leichtmetall hat Wagengewicht verringert, und die Folge sind niedrige Zugrungskosten. Der Triebwagen wiegt 70,65 t, der Beiwagen 7 t.

er Betriebsstrom wird von der Commonwealth Edisonllschaft bezogen. Von den 57,3 Millionen Kilowattstunden ersten, am 31. August 1927 zu Ende gegangenen Betriebswurden 92,7 % für die Beförderung der Züge, einschließder Heizung, 6,1 % für Beleuchtung und 1,2 % für den An der Signale verbraucht. Der Strom wird von sieben Unteren aus den Bahnanlagen zugeführt. Infolge dieser Anung müssen alle Umformeranlagen und Schutzvorrichtungen en Speiseleitungen der Eisenbahn von der Elektrizitätslschaft unterhalten werden, es haben sich aber daraus keine vierigkeiten ergeben.

ie Einführung elektrischen Betriebes hat eine wesentliche gerung der Zahl der beförderten Personen zur Folge gehabt; entlich hat auch der Verkehr in den Stunden außerhalb Zeiten des Hochverkehrs zugenommen. Das Jahr 1926 hat noch einen Betriebsfehlbetrag ergeben, im Jahre 1927 ist ein Überschuß erzielt worden.

Buenos Aires—La Paz (—Mollendo—Antofagasta). Die ernung zwischen Buenos Aires und La Paz beträgt etwas 3000 km. Eine Eisenbahn verbindet die beiden Haupte von Argentinien und Bolivien schon seit einiger Zeit, die Zugverbindung zwischen ihnen ließ bis vor kurzem recht zu wünschen übrig. Ein wirklich von Ende zu Ende hgehender Zugverkehr ist nicht möglich, weil die argenche Strecke bei Tucuman in Breitspur (1,677 m) angelegt nd dort die Fortsetzung in Meterspur anschließt. Auf den vischen Staatsbahnen war der Fahrplan so eingerichtet, man in La Quiaca an der Grenze von Argentinien und vien und nochmals in Tupiza übernachten mußte, und in ha, am Ende der Staatsbahnstrecke, gab es nochmaligen enwechsel wegen des Übergangs auf die Schmalspur der oßenden Strecke. Neuerdings ist der Fahrplan wesentlich essert worden, und die Fahrt kann in erheblich kürzerer ausgeführt werden, wodurch die Benutzung der Bahnverung sehr gefördert worden ist. Die Eisenbahnzüge zwischen nos Aires und Rosario galten schon bisher für die am schnellfahrenden Argentiniens, und außer auf einem Teil der cke in Bolivien verkehrten auch schon bisher Züge, an n Ausstattung nichts auszusetzen war. Wenn die Mängel der die Ausnahme bildenden Teilstrecke beseitigt sind, ist so eine glänzende von Meer zu Meer durchgehende Eisenbahnverbindung geschaffen, denn in Uyuni findet der Reisende Anschluß nach Antofagasta und dem Norden von Chile, in Viacha oder La Paz nach Guaqui am Titicaca-See, den man zu Schiff überqueren, in naher Zukunft auch mit der Eisenbahn umgehen kann, um in Puno die Reise auf der Peruanischen Südbahn nach dem 700 km entfernten Mollendo an der Küste fortzusetzen. Die ganze Fahrt ist höchst reizvoll. Sie führt erst durch die fruchtbare Ebene von Argentinien, worauf der Getreidebau in der Gegend von Tucuman durch den Anbau von Zuckerrohr abgelöst wird. In Bolivien erklimmt die Eisenbahn Höhen, wie sie nur bei Durchquerung der Anden vorkommen; es werden Höhen von über 3000 m erreicht. Die Luft ist in diesen Gegenden so dünn, daß die Reisenden mit Sauerstoff gelabt werden müssen.

— **Eine neue Eisenbahn in Mexiko.** Zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko ist durch Eröffnung durchgehenden Betriebes auf der Mexikanischen Süd-Pacific-Eisenbahn eine neue Verbindung geschaffen worden. Von Nogales an der Grenze der beiden Staaten führte bisher schon eine 427 km lange Eisenbahn nach dem Hafen Guaymás an der mexikanischen Westküste. Von dort bis Tepic, eine Entfernung von 1080 km, wurde in den Jahren 1905 bis 1912 eine Eisenbahn mit der Stadt Mexiko als Ziel gebaut, und von der anderen Seite kam ihr eine Eisenbahn bis La Quemada entgegen, die in Guadalajara aus der Mexikanischen Staatsbahn abzweigt. Es blieb noch eine Lücke von 166 km zwischen Tepic und La Quemada zu schließen, aber hier eine Eisenbahn zu bauen, bot erhebliche Schwierigkeiten. Die Eisenbahn mußte die Hochebene erklimmen, auf der auch die Hauptstadt des Landes liegt, und es wurden mehrere vergebliche Versuche gemacht, ehe es gelang, eine geeignete Linienführung zu finden. Die politischen Unruhen in Mexiko verzögerten die Ausführung der Pläne, und erst 1923 konnte der Bau begonnen werden, der dann 1927 beendet wurde. Welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden waren, geht schon aus der Angabe hervor, daß in den 166 km 31 Tunnel von zusammen etwas über 7600 m Länge und 32 eiserne Brücken von 6 m bis 262 m Länge zu bauen waren; zwischen diesen liegen sehr steile Neigungen. Die Entfernung zwischen der Stadt Mexiko und der Grenze der Vereinigten Staaten beträgt jetzt auf der Eisenbahn rund 2400 km.

— **Kraftwagen und Eisenbahn in Tasmanien.** Auf der Insel Tasmanien herrscht ein lebhafter Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn. Die Größe der Insel erlaubt es, daß man alle Reisen noch mit Kraftwagen machen kann, so daß der Wettbewerb für die Eisenbahnen viel fühlbarer ist als in Ländern, wo der Kraftwagen nur für nahe und mittlere Entfernungen in Frage kommt, für weite Reisen seine Benutzung aber die Ausnahme bildet. Der Kraftwagen hat dabei den großen Vorteil, daß er seine Fahrgäste zu Hause oder im Hotel abholt und ebenso am Ziel absetzt. Um diesen Wettbewerb wirkungsvoll zu bekämpfen, hat die Eisenbahnverwaltung die Einrichtung getroffen, daß die Eisenbahnreisenden bei der Ankunft in Hobart, der Hauptstadt der Insel, ohne besondere Gebühr vom Bahnhof in ihre Wohnung oder ihr Hotel gefahren und ebenso vor der Abreise dort abgeholt werden. Auf der Eisenbahnfahrt nach Hobart werden den Reisenden Gutscheine ausgehändigt, die sie dem Fahrer des Kraftwagens als Bezahlung weitergeben. Wer von der Einrichtung bei der Abreise Gebrauch machen will, muß seine Fahrkarte in einem amtlichen Reisebüro lösen und erhält dabei die Gutscheine ausgehändigt. Den Besitzern der Kraftwagen wird für jeden Gutschein, den sie abliefern, ein Schilling von der Eisenbahnverwaltung vergütet.

Um den Wettbewerb des Kraftwagens noch weiter zu bekämpfen, ist die Insel in Bezirke eingeteilt, und Kraftwagen, die der Eisenbahn Abbruch tun könnten, müssen für jeden Bezirk eine besondere Zulassungsbescheinigung erwerben. Ferner dürfen Kraftwagen nicht mehr als acht Personen aufnehmen, wenn sie nicht eine besondere Genehmigung des Polizeipräsidenten besitzen. Diese Maßnahme richtet sich besonders gegen Omnibusse, die vom australischen Festlande eingeführt sind. Die Genehmigung wird meist versagt, und diesen Omnibussen wird daher der Betrieb geradezu unmöglich gemacht. Wenn für den Verkehr von Kraftwagen wirklich ein Bedürfnis besteht, wird man freilich derart harte, gegen ihm gerichtete Maßnahmen auf die Dauer nicht aufrecht erhalten können; die öffentliche Meinung wird vielmehr ihre Beseitigung verlangen und schließlich auch durchsetzen.

Rechtspflege.

— **Die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung für ungefährdeten Zugang zu den Warteräumen.** Als der Kläger am 7. Januar 1925 durch die Vorhalle eines mittleren Bahnhofes ging, zog er sich infolge eines Fehltrittes einen Knöchelbruch sowie eine Zerreißung der Fußsehnen zu. Der genannte Bahnhof befand sich damals im Umbau, einige Tage vor dem Unfalle war der Dielenbelag der Vorhalle entfernt worden, so daß die darunter befindliche Ziegelflachschicht als Fußboden diente.

Der Kläger will nun in ein tiefes, nur oberflächlich durch darüber geschütteten Schutt verdecktes Loch getreten sein und macht die Eisenbahnverwaltung für den ihm dadurch erwachsenen Schaden verantwortlich, indem er Vergütung der gemachten Aufwendungen und des ihm als Arzt entgangenen Gewinns, Schmerzensgeld, Befreiung von der Schuldverbindlichkeit dem behandelnden Fachkollegen gegenüber und endlich Feststellung der Verpflichtung zum Ersatze allen weiteren Schadens verlangt, der aus dem Unfalle entstanden ist und noch entsteht.

Nachdem der Kläger vom Landgericht mit seiner Klage abgewiesen worden war, entsprach die zweite Instanz im wesentlichen seinem Klageantrage und deren Entscheidung bestätigte das Reichsgericht.

Aus den Entscheidungsgründen entnehmen wir Folgendes:

Der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts, daß, wer, wie im vorliegenden Falle die Beklagte, ein Gebäude dem öffentlichen Verkehr eröffnet, damit auch verpflichtet sei, für die Sicherheit des Verkehrs an diesem Orte zu sorgen, entspricht der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, vgl. insbesondere RGZ. Bd. 54 S. 53 (56) Bd. 106 S. 340 (342). Das Berufungsgericht hat angenommen, daß die Beklagte die ihr hiernach obliegende Sorgfaltspflicht verletzt habe. Nach der von ihm getroffenen Feststellung ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß sich in dem durch die Entfernung des Dielenbelags bloßgelegten Ziegelbelag in der Bahnhofshalle eine recht beträchtliche Vertiefung befunden hat und daß der Kläger in dieses etwa ziegelsteingroße Loch getreten ist. Der Unfall hätte, so führt das Berufungsgericht aus, vermieden werden können, wenn der Umbau des Bahnhofs nicht durch das Versehen irgend eines ihrer verfassungsmäßigen Vertreter oder durch einen von ihr zu vertretenden Mangel der Organisation zu einem die Allgemeinheit gefährdenden Zustand geführt hätte. Die Entstehung des Loches in dem Fußboden könne auf andere Weise nicht erklärt werden. Nach dem eigenen Vortrage der Beklagten sei der Belag bereits etwa einen Monat vor dem Unfall entfernt worden, so daß die Ziegelflachschicht als Fußbodenbelag gedient habe. Dieses sei kein einwandfreier Fußboden gewesen. Wenn sich die Erneuerung des Fliesenbelags dadurch verzögert habe, daß die neuen Fliesen erst hätten angeschafft werden müssen, so sei es Sache der Beklagten gewesen, entweder den alten Belag vorläufig noch auf dem Fußboden zu belassen oder aber sonstige einstweilige Maßnahmen zu treffen, die geeignet gewesen wären, den Unfall zu verhindern. Dies hätte dadurch geschehen können, daß die Beklagte nach Entfernung des alten Belages Laufstege aus Holzbrettern anlegte. Wollte sie etwas derartiges nicht veranlassen, so hätte sie jedenfalls eine dauernde und genaue Kontrolle der Sicherheit der Ziegelschicht vornehmen lassen müssen, die ja niemals dazu bestimmt gewesen sei, den Verkehr unmittelbar zu tragen. Wäre eine solche Kontrolle erfolgt, so hätte ein derartiges Loch nicht entstehen können. Die Beklagte könne sich nicht damit entschuldigen, daß alles dies Sache des Bauunternehmers gewesen sei. Der Umbau ihres Bahnhofs sei vielmehr ihre eigene Angelegenheit gewesen, für die sie die Verantwortung nicht abwälzen könne. Ob der Unfall des Klägers der erste und alleinige gewesen sei, der sich während des Umbaues zugetragen habe, sei gleichgültig. Hafte hiernach die Beklagte nach § 823 BGB. für die ihren verfassungsmäßig berufenen Vertretern zur Last fallende Verletzung der Sorgfaltspflicht, so komme es darauf an, daß die Beklagte sich zur Entlastung der Haftung aus § 831 BGB. darauf berufen habe, daß sie bei der Auswahl der zur Verrichtung des Umbaues bestellten Personen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, nicht mehr an.

Die Revision erachtet diese Ausführungen insofern f... fehlsam, als nicht ersichtlich sei, welche verfassun... mäßigen Vertreter der Beklagten in Frage kommen sollt... Nach dem Urteil des Landgerichts kämen außer dem B... unternehmer selbst nur der zuständige bautechnische ... amte des Bahnhofs, ein Eisenbahnbauinspektor, oder ... Stationsvorsteher in Frage. Beide seien aber für den v... liegenden Fall nicht verfassungsmäßige Vertreter ... Beklagten. Ebensowenig sei ersichtlich, worin ein von ... Beklagten zu vertretender Mangel der Organisation ... standen haben solle, warum es nicht genüge, wenn ... Eisenbahnbauinspektor und ein Stationsvorstand vorhan... seien, die im allgemeinen dafür Sorge zu tragen hätt... daß der Bahnhof bautechnisch in gutem Zustande sei.

Der Revisionsangriff ist nicht begründet. Die der ... klagten obliegende allgemeine Beaufsichtigungspflicht ... verschieden von der dem Unternehmer nach § 831 BG... obliegenden Pflicht zur Leistung und Beaufsichtigung ei... zu einer bestimmten Verrichtung bestellten Person. ... Beklagten als der Betriebsunternehmerin, die das Ba... hofsgebäude für den öffentlichen Verkehr bestimmt ha... lag die Verpflichtung ob, dafür zu sorgen, daß die ... den öffentlichen Verkehr bestimmten Räume sich in ein... Gefahren für das Publikum ausschließenden Zustand ... fanden. Sie selbst hatte durch ihre verfassungsmä... berufenen Vertreter dafür zu sorgen, daß diese Verpfli... tung erfüllt wurde, und sie würde nicht die im Verk... erforderliche Sorgfalt beobachtet haben, wenn sie jede K... trolle darüber unterlassen hätte, ob die ihr oblieg... Pflicht durch diejenigen Personen, denen sie die Erf... lung überlassen hatte, für deren Erfüllung sie aber ni... schlechthin haftete, auch wirklich erfüllt wurde (R... Bd. 53 S. 53 (57) S. 276 (281). Daß eine solche Verletz... der der Beklagten obliegenden Beaufsichtigungspfli... durch die verfassungsmäßig berufenen Vertreter stat... funden hat, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirr... angenommen. Der in der Bahnhofshalle infolge des U... baues bestehende Zustand, daß sich der Verkehr des Pu... kums unmittelbar auf der lediglich als Unterlage für ... Dielen- oder Fliesenbelag bestimmten Ziegelflachschi... abwickelte, war, wie das Berufungsgericht mit Recht ... nimmt, ein ordnungswidriger und die Allgemeinheit ... fährdender. Der Zustand hatte nach den Feststellun... des Berufungsurteils zur Zeit des Unfalles bereits e... einen Monat bestanden, ohne daß irgend welche Maßreg... sei es durch das Legen von Laufstegen, sei es durch ... regelmäßige genaue Kontrolle der Ziegelsteinschicht, ... troffen worden wären, um das Vorkommen von Unfäl... zu verhüten. Dieser langandauernde ordnungswidrige Z... stand findet, wie das Berufungsgericht mit Recht an... nommen hat, seine Erklärung nur darin, daß die Bekla... der ihr obliegenden allgemeinen Aufsichtspflicht nicht ... ausreichendem Maße nachgekommen ist. Die Beklagte hä... wenn das für den neuen Fliesenbelag erforderliche Mate... nicht sofort zur Stelle war, überhaupt nicht dulden dürf... daß der bisherige Belag beseitigt wurde, oder aber, ... hätte durch anderweitige Maßnahmen dafür sorgen müs... daß irgend eine Gefahr aus dem ordnungswidrigen Z... stande für das Publikum nicht entstand. Sie durfte währe... der langen Dauer dieses Zustandes die Vorsorge für ein... gefahrlosen Verkehr des Publikums nicht den örtlich ... der Ausführung des Umbaues betrauten Personen üb... lassen, sondern mußte selbst durch ihre verfassungsmä... berufenen Vertreter in Erfüllung der ihr obliegenden ... gemeinen Aufsichtspflicht weitere geeignete Maßregeln z... Schutze des Publikums treffen. Aus der Tatsache, daß ... ordnungswidrige Zustand solange bestanden hat, folg... das Berufungsgericht in einwandfreier Weise, daß es ... Beklagte an der Erfüllung dieser allgemeinen Aufsich... pflicht durch ihre verfassungsmäßig berufenen Vertr... habe fehlen lassen. Mit Unrecht rügt die Revision, daß ... angefochtene Urteil nicht erkennen lasse, welche v... fassungsmäßigen Vertreter der Beklagten hier in Fr... kommen sollten. Grundsätzlich muß allerdings derjen... welcher sich zur Begründung seines Anspruchs auf ... §§ 823, 31, 89 BGB. stützt, auch dartun, welche verfassu... mäßig berufenen Vertreter ein Verschulden trifft. Er... sich jedoch, wie im vorliegenden Falle, aus den Umstän... ohne weiteres, daß bei ordnungsmäßiger Erfüllung ... allgemeinen Aufsichtspflicht, z. B. durch Vornahme ... Besichtigungsfahrten, der ordnungswidrige Zustand ...

ssungsmäßig berufenen Vertretern nicht hätte ver-n bleiben können, so kann von der Benennung des reters und dem besonderen Nachweis eines Verschul-dieses Vertreters abgesehen werden; vielmehr ist es Sache des Unternehmers, den Nachweis zu führen, er durch die verfassungsmäßig berufenen Vertreter r Aufsichtspflicht nachgekommen sei (vgl. WarnRspr. S. 96 Nr. 35, 1927 Nr. 242, 1919 Nr. 89, JW. 1907 S. 316, Bd. 89 S. 136). Die weitere Folgerung des Berufungs-hts, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn die igte ihrer Aufsichtspflicht durch die verfassungsmäßig fenen Vertreter nachgekommen wäre, ist rechtlich nicht anstanden. Hiernach hat das Berufungsgericht ohne tsirrtum die Haftung der Beklagten für die Folgen Unfalles auf Grund der §§ 823, 31, 89, 847 BGB. fest-ellt und es kommt eine Erörterung der Haftung aus dem htspunkte des § 831 BGB. nicht mehr in Frage. So-die Ausführungen des Berufungsurteils sich darauf hen, daß ein eigenes Verschulden des Klägers nach BGB. nicht in Frage kommt, sind auch diese frei von tsirrtum (Urt. des RG. vom 15. Dezember 1927 VI. 115/27). H.

- **Den dienstlichen Anordnungen der Bahnpolizei-ten ist schlechthin Folge zu leisten** (§§ 77, 82 Eisen-bau- und Betriebsordnung vom 8. November 1904). Die klagte bestieg am 12. April 1927, um den Markt in endorf oder Schlachtensee zu besuchen, in Lichterfelde t ein Abteil 3. Klasse eines nach Wannsee fahrenden nbahnzuges, wobei sie, wie sie gewohnt war, einen dkoffer im Umfange von 65 × 35 × 35 cm und im Ge-hte von 35 bis 40 Pfund sowie einen kleineren Karton einen ebenfalls einen Karton enthaltenden Rucksack as Abteil mitnahm. Der Aufsichtsbeamte, von welchem Angeklagte schon bei früheren Gelegenheiten darauf hin-iesen worden war, daß so umfangreiches Gepäck nur las Abteil „für Reisende mit Traglasten" mitgenommen len dürfe, untersagte ihr am genannten Tage, in das Reisende mit Traglasten nicht bestimmte Abteil 3. Klasse dem Gepäck einzusteigen, was die Angeklagte trotz-tat.

Sie ist von der Anklage der Übertretung der §§ 77, 82 nbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 Bl. S. 387) freigesprochen worden. Das Amtsgericht nnt ausdrücklich an, daß die Angeklagte entgegen dem 7 a. a. O. den dienstlichen Anordnungen des Eisenbahn-zeibeamten W. nicht Folge geleistet habe, und stützt trotzdem erfolgte Freisprechung der Angeklagten auf Erwägung, daß ein durch die Mitnahme des Gepäcks las Abteil 3. Klasse gegen § 28 Nr. 1, 2 des deutschen nbahn-Personen- und Gepäcktarifs begangener Verstoß t nachweisbar sei.

Der von der Staatsanwaltschaft gegen das Urteil des tsgerichts eingelegten Revision war der Erfolg nicht zu sagen.

Allein maßgebend ist die, vom Amtsgericht selbst be-e, Frage, ob die Angeklagte einer dienstlichen Anord-g eines Bahnpolizeibeamten im Sinne des § 77 Eisen-nbau- und Betriebsordnung keine Folge geleistet habe. nstliche Anordnungen im Sinne jener Vorschrift sind solche rdnungen, die zur Aufrechterhaltung der Ordnung erhalb des Bahngebiets oder im Bahnverkehr getroffen l und die Frage, ob die Anordnung eines Bahnpolizeibe-ten unter dem Gesichtspunkte der Aufrechterhaltung der dnung innerhalb des Bahngebiets oder im Bahnverkehr anlaßt sei, muß danach entschieden werden, was der Be-te mit seiner Anordnung bezweckt hat (Urteile des KG. n 14. April 1913, Aktz. 1, S. 293/13 und 6. Dezember 1926, tz. 3. S. 307/26, RGSt. Bd. 44, S. 377, Stenglein, Strafrecht-ne Nebengesetze Anm. 2 zu § 77 a. a. O. Bd. 1, S. 112). Im gebenen Falle ging die Auffassung des Bahnpolizeibeamten enbar dahin, daß die Mitnahme des Gepäcks in das Ab-3. Klasse nicht zulässig und, wegen der zu besorgenden hinderung der anderen Reisenden, mit der Ordnung im hnverkehr nicht verträglich gewesen sei. Er bezweckte her, wenn er der Angeklagten die Mitnahme des Gepäcks das Abteil 3. Klasse verbot, die Aufrechterhaltung der dnung im Bahnverkehr und die Angeklagte mußte dieser m Polizeibeamten im Rahmen seiner gesetzlichen Befug-se erlassenen dienstlichen Anordnung Folge leisten oder machte, wenn sie es nicht tat, sich strafbar. Unwesentlich für die Verbindlichkeit dieser Anordnung ist, ob sie im Einzelfalle zweckmäßig oder nach anderweiten Verwaltungsvorschriften das Verhalten der Angeklagten erlaubt war. Auch hierüber hatte, unbeschadet der Möglichkeit der Beschwerde bei der vorgesetzten Dienststelle, nach pflichtmäßigem Ermessen der Bahnpolizeibeamte zu befinden mit der Wirkung, daß seiner Anordnung zunächst Folge zu leisten war, andernfalls, nämlich wenn erst auf Grund späterer Prüfung über die Verbindlichkeit solcher Anordnungen zu entscheiden wäre, deren Nachhaltigkeit in einer dem Zwecke des § 77 a. a. O. nicht entsprechenden Weise beeinträchtigt werden würde (Urt. des KG. vom 5. Dezember 1927 — 3. S. 379/27). P.

Bücherschau.

— **Die Schalltechnik.** Unter diesem Titel erscheint seit dem 1. Januar d. J. eine Werbeschrift der auf dem Gebiete der Isolierungen gegen Schall und Erschütterungen tätigen Firma Emil Zorn A. G., Berlin. Die Schriftleitung hebt hervor, daß Fachgelehrte ihre Mitarbeit an dieser in ihrer Art ersten und einzigen Werkzeitung zugesagt haben, um den Lesern in Theorie und Praxis die Mittel zu zeigen, mit denen vor allem auf dem Gebiete des Bauwesens das Auftreten, die Übertragung und das Eindringen von Schall und Erschütterungen vermieden werden kann und wie Räume bauakustisch richtig herzustellen sind. Wie sich Theorie, Experiment und praktische Erfahrungen in Schutzmaßnahmen auswirken, wird die Firma Zorn an praktischen Ausführungen zeigen.

Aus dem aufschlußreichen Inhalt der vorliegenden ersten Nummer der Werkzeitung seien die Ausführungen des Schriftleiters Dr. Ing. R. Berger, Berlin, über „die Schalldurchlässigkeit von Wänden gegen Luftschall" und die Darlegungen von Dr. Dipl. Ing. Günther Lindenau, Berlin-Steglitz, über „Schalldämpfung" hervorgehoben. Letzterer möchte empfehlen, dem Begriff Schalldämpfung folgende vier grundsätzlich verschiedene Bedeutungen zu geben: 1. Beschränkung des beim Betrieb von Maschinen, Apparaten und Fahrzeugen entstehenden Geräusches auf ein Mindestmaß durch geeignete Konstruktion. 2. Einregelung der Nachschalldauer in einem Raum auf das seiner Bestimmung entsprechende Maß durch zweckmäßige Wahl der Stoffe zur Raumauskleidung und deren Verteilung. 3. Unterbrechung von Luftschallfortleitung.

Wie die somit entstehenden Aufgaben bestens zu lösen sind, wird von dem Genannten ausführlich behandelt. In diesem Zusammenhange finden sich über die Geräuschentwicklung und deren Vermeidung beim Bau von Untergrundbahnen folgende Sätze: „London bevorzugt für die Tunnel eisenausgekleidete Röhren mit Kreisquerschnitt zur Aufnahme je eines Gleises, Deutschland dagegen beton- oder eisenbetonarmierte Fahrstrecken mit rechteckigem Querschnitt zur Aufnahme von zwei Gleisen. Bei den Röhrenbahnen entsteht daher in den Fahrröhren ein unerträglicher Lärm, die eiserne Auskleidung reflektiert den Schall fast ungemindert und auf Grund der geometrischen Form des Tunnelquerschnittes sehr stark auf ein bestimmtes Zentrum, das Wageninnere, konzentriert. Stoff und Form wirken hier zusammen ungünstig. Vermieden werden diese Schäden bis zu einem erheblichen Grade durch die rechteckige Querschnittsform wie sie in Berlin und Hamburg Anwendung findet. Die raue Oberfläche des Betons absorbiert einen größeren Anteil der beim Fahren entstehenden Schallenergie als das Eisen, die rechteckige Form mit dezentral gelagertem Gleis schließt Schallkonzentrationen im Wageninnern aus. Hier wirken also Stoff und Form der Raumumfassung vereint „schalldämpfend". Als schallweiche, schallmindernde Stoffe verwendet man heute — nach der Quelle — je nach Aufgabe „Korfund", „Korsil", „Antivibrit", „Antiphon", „Asphaltkorsil", „Absorbit" usw.

Das Problem der Schall- und Erschütterungsdämpfung beim Neubau des Gesundheitsamtes Hamburg behandelt der Hamburger Architekt Hermann Höger. Aus dieser Abhandlung ersieht man u. a., daß er selbst die schwierige Aufgabe zur Schaffung einer schallsicheren Durchfahrt der doppelgleisigen Hoch und Untergrundbahn durch das Gesundheitsamt „dank einem schalldämpfenden Material, dem schon erwähnten „Antivibrit" zur Zufriedenheit aller Beteiligten restlos gelöst hat.

Aus dem weiteren Inhalt der Werkzeitung seien aufgeführt, die Abhandlungen über die Geräuschübertragung im Druckereigewerbe und die sachgemäße Aufstellung einer Monotype-Maschine. Interessant ist auch der Aufsatz: „Ein Dieselmotor auf Schwingungsdämpfern und schließlich die vor allem den Großstädter angehende Mitteilung über „Wirksame Maßnahmen gegen die Hellhörigkeit von Gebäuden".

Nebenbeibemerkt spricht man in der Zeitschrift nicht mehr von „Akustik"; man wendet hierfür das Wort „Hörsamkeit" an. Die Schalltechnik ist jung; erst seit etwa zwei Jahrzehnten erfahren die einschlägigen Fragen eine eingehende wissenschaftliche Behandlung. Wenn die Zeitschrift „Die Schalltechnik" so wie in der vorliegenden ersten Nummer auch weiterhin rein wissenschaftlichen und aufklärenden Zwecken dient, so füllt sie zweifellos eine fühlbare Lücke in der Fachliteratur aufs beste aus. Die Zeitung erscheint vorläufig alle zwei Monate und wird ernsthaften Interessenten durch den Verlag Emil Zorn A. G., Berlin S. 14, kostenlos zugänglich gemacht W. M.

— **„Erdkunde"** von Schulrat Hauptmann, Wanzleben. Heft 5, „Allgemeinwissen für Eisenbahner", Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin. Preis 3 RM.

Der in den Kreisen der Eisenbahner durch seine Abhandlungen bekannte Verfasser gibt in dem vorliegenden Buch auf 98 Seiten in kurzer, knapper Form einen Abriß über Erdkunde (nicht Eisenbahn-Verkehrsgeographie), der alles enthält, was in der Vorprüfung verlangt wird. Er behandelt Gebirge, Flüsse, Städte, wirtschaftliche Verh nisse usw. in den einzelnen Ländern; besonders eingeh behandelt ist Deutschland. Es folgen sodann die übri europäischen Staaten und die vier anderen Erdteile. 7. Abschnitt sind die Weltmeere besprochen. Der 8. schnitt enthält Aufgaben zur Wiederholung. In Verbindu mit dem Studium an der Hand des Atlasses wird das B wertvolle Dienste dem Prüfling leisten. Zur Auffrischu der Kenntnisse wird es auch dem bereits Geprüften dien sein können. W

— **Gothaisches Jahrbuch für Diplomatie, Verwaltu und Wirtschaft.** 165. Jahrgang. 1928. Gotha: Justus Perth Preis 20 RM.

Der neue Jahrgang des Gothaischen Jahrbuches, früher als „Diplomatisches Jahrbuch" des Gothaischen L lenders II. Teil erschien, gibt auf seinen 1000 eng bedruck Seiten eine Übersicht über die politische und wirtschaftli Organisation aller Staaten der Erde. Die Angaben bei jed Lande zeichnen sich durch Zuverlässigkeit aus und e sprechen dem neuesten Stande. Sie beziehen sich auf Sta geschichte, Verfassung, Verwaltung, Behörden jeder Etat, Handel, Heer und Flotte, Bevölkerung, Religion, Pre Währung usw. Karten und ein vorzügliches Nachschla verzeichnis vervollständigen das Ganze. Das Buch biete seiner Reichhaltigkeit ein Nachschlagewerk ersten Ran und wird allen Behörden und ihren Beamten gute Dien leisten. Die Anschaffung kann daher empfohlen werden. W

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltun

Vom Jahrgang 1927 unserer Zeitung kaufen wir die Nr. 2 und 3 einzeln sowie alle Nrn. 1—52 zusammen zu einem angemessenen Preise zurück. Angebote an den Verlag erbeten.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ.).

Mitteilung der Reichsbahndirektion München vom 21. Februar 1928 G/VWÜ.:

Wegen Hochwassers waren gesperrt:

Die Stationen Passau Lände und Passau Winterhafen vom 16. Februar bis 20. Februar. Station Regensburg Donaulände vom 17. Februar bis 21. Februar. Strecke Sibratshofen—Isny ist vom 16. Februar an wegen Hochwassers gesperrt.

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 18. Februar 1928 WDZ. 570/1:

Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen wa unfahrbar:

Infolge Dammrutschung die Strecke Gstatterboden Admont vom 15. bis 17. Februar, die Strecke Pyr warth—Dobermannsdorf ab 15. Februar.

Infolge Dammrutschung die Strecke Arbing—Per vom 16. bis 17. Februar.

Infolge Erdrutschung die Strecke Kennelbac Dorn Sulzberg (Bregenzerwaldbahn) vom 13. bis 17. bruar.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung s erlassen worden:

Nr. I 37 vom 25. Februar 1928 an sämtliche Vereinsv waltungen, betr. Neubearbeitung der TV.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 22. Februar d. Js. verschied nach längerem Leiden im 58. Lebensjahre in Breslau, wo er Genesung suchte,

Reichsbahnrat

Herr Ernst Ritter.

32 Jahre ist der Entschlafene mit Erfolg im Eisenbahndienst tätig gewesen, seit 1. Oktober 1913 als Vorstand des Betriebsamts in Gleiwitz. Wir verlieren in ihm einen tüchtigen Mitarbeiter, der liebenswürdiges und kameradschaftliches Wesen mit gewissenhafter Pflichterfüllung zu verbinden wußte. Schmerzlich beklagen wir daher seinen allzufrühen Heimgang und werden ihm stets eine treue Erinnerung und ein ehrendes Andenken bewahren.

Oppeln, den 22. Februar 1928. (241)

Der Präsident

und die Beamten des oberen Dienstes der Reichsbahndirektion Oppeln.

2. Güterverkehr und (Tier verkehr).

Tfv. 9 Heft B: Entfernungen für Binnen- und Wechselverkehr der früh Preußisch-Hessischen usw. Staats- Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1 werden zwischen der Station Hami L. B. und einigen Stationen des rektionsbezirks Königsberg (Pr.) dir Tarifentfernungen eingeführt. Nä Angaben enthält die Nummer 20 Tarif- und Verkehrsanzeigers für Güter- und Tierverkehr der Deutsc Reichsbahn usw. (T V A I). (

Berlin, den 23. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

chsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 1. März 1928 wird snahmetarif 14 auf den Versand höl an im Deutschen Reich ge- chemische Fabriken ausgedehnt. s im Tarif- und Verkehrsanzeiger.
nover, den 22. Februar 1928. (231)
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion Hannover.

---

sch-Niederländischer Eisenbahnverband.

ndsgütertarif Teil II, Heft 1.
ültigkeit vom 31. März 1928 wird snahmetarif H D 1 für Reis auf- l. (232)
, den 21. Februar 1928.
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

---

ichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Gültigkeit vom 1. März 1928 einige Änderungen und Ergän- ein. Näheres enthält der am ruar 1928 erscheinende Tarif- und rsanzeiger. (233)
n, den 21. Februar 1928.
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

hsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Gültigkeit vom 1. Mai 1928 wer- Abschnitt „II. Zuschlags- und frachten" die Unterabschnitte 35, 41, 75, 80, 89, 90 und 101 rt. (251)
res enthält die am 1. März 1928 nende Nummer des Tarif- rs.
n, den 25. Februar 1928.
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion Berlin.

---

hsbahn-Gütertarif, Heft C II Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 1. März 1928 e Farge-Vegesacker Eisenbahn usnahmetarif 10 c für Brenn- i. (252)
n, den 25. Februar 1928.
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion Berlin.

---

hsbahn-Gütertarif, Heft C II Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 1. März 1928 in den Ausnahmetarif 11 für nittel einige Stationen als Ver- tionen zu Ziffer 3 B usw. ein- n. (250)
n, den 25. Februar 1928.
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion Berlin.

---

chsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 1. März 1928: me der Station Rüthen in den . Änderung im A.T. 35. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (244)
a, den 24. Februar 1928.
sche Reichsbahn-Gesellschaft.
eichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr Deutsche Seehäfen—Deutsch-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 werden die neuen Abteilungen 23 und 24 eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (242)

Altona, den 23. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif Teil II Heft 2.

Ab 1. März 1928 tritt ein Ausnahmetarif für überseeisch über Bremen und Hamburg eingeführte Bananen zur Durchfuhr durch Deutschland nach Kopenhagen in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (243)

Altona, den 24. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen die Stationen Riesenburg, Saalfeld und Skaisgirren als Empfangsstationen und die Station Köln-Deutz als Versandstation der Gruppe I einbezogen.

Berlin, den 21. Februar 1928. (227)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S 1 Tfv. 512.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 wird in den Abschnitt II b unter Ziffer 2 die Westfälische Landes-Eisenbahn als Empfangsbahn einbezogen.

Berlin, den 21. Februar 1928. (228)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).

Mit sofortiger Gültigkeit wird bei „Hattstedt" das Dienstbeschränkungszeichen „OK" nachgetragen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Februar 1928. (229)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 28 (Verkehr Niederlande—Schweiz/Italien).

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Beförderung von lebenden Schweinen von den Niederlanden nach der Schweiz und Italien der vorgenannte Durchfuhrausnahmetarif herausgegeben. Der Tarif sieht eine Ermäßigung der deutschen Fracht um 10% vor und wird sofort im Abfertigungswege angewandt. Eine weitere Ermäßigung um 5% wird bei Erreichung einer im Tarif vorgeschriebenen monatlichen Mindestmenge nachträglich im Rückvergütungsweg gewährt.

Der Tarif ist zum Preise von 0,20 RM durch die Stationskasse Köln Hbf. zu beziehen. (230)

Köln, den 23. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einige Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (235)

Berlin, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 7.

Bk 2 (40/27).

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs wird bis zum 28. Februar 1929 verlängert. (249)

München, den 24. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 werden im Abschnitt C, I, Seite 50, des Heftes A Gebühren für das Löschen durch Selbstentzündung in Brand geratener Sendungen festgesetzt. (248)

Berlin, den 23. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib Tfv. 4a. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 werden die Stationen Braunschweig-Lehndorf, Braunschweig Nord und Braunschweig West unter gleichzeitiger Einführung von Zuschlagssätzen im Heft C Ib als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 14a für Braunkohlenbenzin einbezogen. (247)

Berlin, den 22. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 und D 23 (Verkehr Tschechoslowakei—Niederlande).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Ziffern 7 unter „I. Anwendungsbedingungen" der vorgenannten Tarife geändert. Näheres durch Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Dresden, den 25. Februar 1928. (246)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel-, nord- und ostdeutschen Stationen), Heft 10.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 sind auf der Seite 26 des Nachtrags I bei der Stationsverbindung Jezeří—Torgau der Übergang 20 Bo/Po und die Schnittfrachtsätze $\frac{38}{63}$ zu ändern in „21 Mo $\frac{36}{59}$".

Dresden, den 25. Februar 1928. (245)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. März wird im Verkehr von bestimmten, im Tarif genannten deutschen Stationen nach den Niederlanden für Kalk der Klasse E der Ausnahmetarif 101 H eingeführt. Der Tarif gilt bis auf Widerruf und sieht eine Ermäßigung von 20—25% der deutschen Normalfrachten nachträglich im Rückvergütungsweg vor, wenn der Versender den Nachweis erbringt, daß er innerhalb 12 Monaten eine Mindestmenge von 30 000—40 000 t zur Auflieferung gebracht hat. Nähere Einzelheiten sind aus dem Tarif selbst zu ersehen, der zum Preise von 0,20 RM. bei der Stationskasse Köln Hbf. zu beziehen ist. (240)

Köln, den 23. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 wird die Station Schöna-Herrnskretschen als Versandstation in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) einbezogen.

Berlin, den 21. Februar 1928. (239)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preuß.-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird das Teilheft B II 3 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge neu herausgegeben. Preis 2,90 RM. (237)

Berlin, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c Tfv. 4b.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 und 1. Mai 1928 werden bei den Stationen Speyer bzw. Oderberg die Bestimmungen geändert. Näheres ist aus dem am 27. d. Mts. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (234)

Berlin, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bezw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Durch Wiederaufnahme der Donauschiffahrt wird mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 die durch Tarif- und Verkehrsanzeigerverfügung lfd. Nr. 20841 vom 26. Dezember 1927 bekanntgegebene Bestimmung, wonach die Frachtsätze für Passau-Donauumschlagstelle Übergang auch für Passau Hbf. Übergang gelten, außer Kraft gesetzt.

Altona, den 21. Februar 1928. (225)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 27.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs K 27 erweitert. (219)

Stuttgart, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926, Teil III.

Im Abschnitt IV, Schnittafel C (Schnittfrachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1201—1720) des Tarifs ist auf Seite 290—375 des Haupttarifs, auf Seite 120 bis 179 des Nachtrags I und auf Seite 73 des Nachtrags II im Kopf des Spaltenbaues der Vortrag 1301—1351 abzuändern auf 1301—1352. (220)

München, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Durchfuhrausnahmetarif D 22 (Verkehr Niederlande—Schweiz).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 werden für den Übergang Laarwald Grenze die Frachtsätze der Hauptklasse der Abteilung XI durch nachfolgende ersetzt:

Basel Bad. Bf. 145 Rpf., Waldshut 149 Rpf., Schaffhausen 148 Rpf., Konstanz 149 Rpf. und Lindau-Reutin 152 Rpf. (222)

Köln, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 tritt die Königsberg-Cranzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 17 für Kleie nach Ostpreußen als Empfangsbahn bei.

Berlin, den 21. Februar 1928. (223)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928: Aufnahme von Stationen in die A.T. 8a, 58, 59, 99, 122, 143. Aufnahme von Kali-Superphosphat in das Warenverzeichnis des A. T. 41. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (224)

Altona, den 21. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S.D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bezw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1928 wird die Fußnote bei den B-Frachtsätzen der Abteilung V ergänzt. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. Februar 1928. (218)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib Tf

Mit Gültigkeit vom 1. März erhält der Abschnitt lfd. Nr. 30 Gr Ebeleben—Keulaer-Eisenbahn ein Fassung.

Berlin, den 20. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. März 192 Siegburg als Empfangsstation i Geltungsbereich des A. T. 7a einb Näheres durch den Tarif- und Ve anzeiger (T.V.A. I).

Elberfeld, den 20. Februar 192

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Elberfel

---

3. Personen-, Gepäck- Expreßgutverkehr.

Tarif für die Beförderung von Pe Reisegepäck und Expreßgut im I Stadt-Ring-Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 19 der Anhang zu vorgenanntem Ta folgt abgeändert: Im Abschnitt kehr nach und von deutschen Sta ist statt des bisherigen Textes zu „Es finden die Bestimmung Deutschen Eisenbahn-Persone Gepäcktarifs Teil I, Anlagen II III, Anwendung."

Der Abschnitt III ist zu streich

Berlin, den 18. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Berli

---

4. Vermischte Bekann machungen.

Verpachtung von Reichsbahnbau

Das stillgelegte ehemalige Reic Ausbesserungswerk in Hoyersw als Ganzes, nötigenfalls aber a teilt, zu verpachten. Es hand dabei um Werkstättengelände i von etwa 60000 qm. Auf die finden sich die dazugehörende anlagen und eine größere Anza siver, in gutem baulichen Zustan tener Gebäude, darunter das el Werkstättenamtsgebäude, mehre schafts- und Werkräume, wie werkstatt, Tischlerei, Dreherei, S Räderwerkstatt, Kohlenbansen schiedene Nebenbaulichkeiten. schinen und maschinellen Anla größtenteils ausgebaut. Die eignen sich besonders für di bringung eines größeren Werk größerer wirtschaftlichen Unter gen, können aber auch sehr v zu Lagerzwecken ausgenutzt Bezüglich der Pacht würde g liches Entgegenkommen gezeigt Interessenten hätten sich weger tigung der Anlage oder wegen Auskünfte am besten an das Rei Betriebsamt in Hoyerswerda od Reichsbahndirektion Halle (S wenden.

Halle (Saale), den 22. Februa

Deutsche Reichsbahn-Gesell
Reichsbahndirektion Halle (

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wu

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

10 Berlin, den 8. März 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

enenbahn und Kraftwagen.

eutung und Tragweite der im Internationalen Übereinkommen über n Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr enthaltenen Vorschriften polizeilicher Art.

reßgut.

smittel im Güterabfertigungsenste.

Jahre Eisenbahn Petersdorf—hreiberhau.

hrichten.

eutschland: Lohnforderungen d. Eisenbahngewerkschaften. — Tätigkeit des Fahndungs- und Streifdienstes der Reichsbahn. — Merkblatt zur Vermeidung von Gefahren beim Umgang mit Kohlenstaub. — Schnelltriebwagen auf den elektrisch betriebenen Strecken Mitteldeutschlands. — Tarifermäßigung für Frachtstückgüter. — Bahnhof Gelsenkirchen-Bismarck. — Erweiterungsbau des Dienstgebäudes der Reichsbahndirektion Berlin. — Trajektverkehr auf dem Bodensee. — Staatswissenschaftliche Fortbildungskurse in Stettin. — — Reiseverkehr durch die Festspiele. — Vom Haus der Technik in Essen. — Übertritt des Geheimrats Kunz in den Ruhestand. — Personalnachrichten.

Österreich: Eisenbahndienstliche Vorträge bei den Bundesbahnen.

Ungarn: Fahrbegünstigungen ausländ. Staatsbürger bei dem Besuche ungarischer Bäder. — Fremdenverkehr. — Personalnachrichten der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Herabsetzung der Personentarife auf d. Litauischen Staatsbahnen. — Moskauer Untergrundbahn. — Deutsche Ausrüstung für die Elektrisierung der Sowjetbahnen. — Neuausgabe der Transportvorschriften der Polnischen Staatsbahnen. — Eröffnung einer neuen polnischen Eisenbahnlinie. — Ausbau des Rangierbahnhofs in Tarnowitz. — Polnisch-ungarischer Verbandstarif. — Verkehrswerbung zwischen der Tschechoslowakei und Polen. — Dispatchingsystem auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Eine Gürtelbahn für Madrid. — Verschmelzung der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Cookschen Reiseunternehmen. — Die Eisenbahnen des Irischen Freistaats.

Internationaler Verkehr.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Schienenbahn und Kraftwagen.[1])

Von Dr. jur. **Teubner**, Berlin.

ch möchte Ihnen zunächst eine kurze Übersicht über die ndene Literatur geben, ehe ich auf das Thema selbst ehe. Veranlaßt werde ich hierzu durch die häufigen uns gelangenden Anfragen in dieser Hinsicht. Denn Frage nach dem Verhältnis und den Beziehungen des ftwagens zur Schienenbahn ist ein außerordentlich be- es Thema geworden, das den Doktoranden von den rern der Volkswirtschaft auf unseren Hochschulen für Doktorarbeit sehr häufig gestellt wird.

Die Literatur, die sehr sorgfältig von uns gesammelt l, ist nämlich gar nicht mehr so gering. Sie ist aber t bekannt, weil sie sich meist in den Fachzeitschriften streut findet. Denn man mag irgendeine Frage des ntlichen Verkehrslebens anschneiden, welche man will, wird dabei heute an dem Kraftwagen nicht mehr vorgehen können.

An Einzelschriften sind zu nennen:

1. Winzeler „Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien mit besonderer Berücksichtigung bernischer Verhältnisse".
2. Dr. Merkert „Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen".
3. Thoms „Der Kraftfahrzeuglinienverkehr".
4. Liliendahl „Der Automobiltransport".

Als Fachzeitschriften kommen besonders in Betracht: Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die Verkehrstechnische Woche, ferner die Reichsbahn, die Verkehrstechnik und das Archiv für Eisenbahnwesen, sowie die zahlreichen Fachzeitschriften des Verkehrsgewerbes, des Kraftfahrwesens, der Volkswirtschaft und des Straßenbaus.

Eine Fundgrube für unser Thema ist weiter die englische Zeitschrift „Modern Transport" und die amerikanische Zeitschrift „Railway Age".

[1]) Vortrag, gehalten in der Berliner Verwaltungsakademie am 22. Februar d. J.

Zu erwähnen ist endlich das Sonderheft des VDI. „Güterumschlag" 1926, das Jahrbuch für Eisenbahnwesen Jahrgang 1925/1926 sowie das unlängst erschienene Buch von Dr. Adolf Sarter „Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen", das sehr beachtenswerte Hinweise über den Wettbewerb des Kraftwagens zur Schienenbahn enthält.

Weniger zahlreich sind noch die gesetzlichen Vorschriften. Außer einigen Verordnungen und Bekanntmachungen mehr technischer Natur sind hier zu nennen das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 in der Fassung vom 21. Juli 1923 und das Kraftfahrzeugsteuergesetz.

Als wichtigstes Gesetz für unser Thema kommt in Betracht das Kraftfahrliniengesetz vom 26. August 1925 und die Preußische Ausführungsanweisung zu der früher geltenden Reichsverordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24. Januar 1919.

Daß die gesetzlichen Vorschriften noch weniger zahlreich sind, ist eigentlich kein Wunder. Denn in der Tat ist der außerordentliche Aufschwung des Kraftfahrwesens, wenigstens in Deutschland, erst nach dem Kriege zu verzeichen. Zwar arbeitet die Gesetzesmaschine in der heutigen Zeit schnell und recht ergiebig, aber gerade auf diesem Gebiete hat man bislang eine ziemliche Zurückhaltung geübt, aus dem einfachen Grunde, weil man vor Neuland steht und weil die Verhältnisse in vieler Beziehung noch vollständig ungeklärt sind. So sind bisher noch nicht einmal die schnlichst erwarteten Ausführungsbestimmungen des Reiches zu dem Kraftfahrliniengesetz ergangen, von denen man erhofft, daß die vielen Unklarheiten und Unebenheiten dieses Initiativgesetzes behoben werden, soweit dies überhaupt durch Ausführungsbestimmungen geschehen kann.

Bevor ich auf mein eigentliches Thema eingehe, bitte ich, mir noch eine Bemerkung zu gestatten. Ich fürchte nämlich, daß ich einen Teil meiner Zuhörer mit meinen Ausführungen etwas enttäuschen werde. Denn allen denen, die sich mit dem vorliegenden Fragenkomplex bereits näher befaßt haben, werde ich kaum Neues sagen können. Das ganze Problem ist so häufig und so gründlich untersucht worden, daß neue Gesichtspunkte kaum noch gefunden werden können. Ich muß also bitten, in dieser Beziehung die Erwartungen etwas zurückzustellen und sich damit zu begnügen, daß ich Ihnen einen geschichtlichen Überblick über den gesamten Fragenkomplex gebe und die Zusammenhänge offen lege, soweit ich sie zu erkennen vermag.

Was ist nun der Kraftwagen und was will er? Der Kraftwagen ist ein motorisches, nicht an die Schienenbahn gebundenes Fahrzeug von ziemlicher Geschwindigkeit, das nicht ganz geringe Mengen bewegen kann. Schon aus dieser einfachen Definition ergibt sich, daß das Kraftfahrzeug mit den anderen vorhanden Transportmitteln in einen gewissen Gegensatz kommen mußte, vor allem mit der Schienenbahn, dem umfassendsten und vollkommensten Transportmittel, über welches die Wirtschaft neben dem Wasserwege bisher verfügte.

Es werden jetzt bald 100 Jahre, daß die Schienenbahn entstand. Es ist ein Siegeszug sondergleichen, den die Eisenbahn zurücklegte. Denn ihr im wesentlichen ist es zu danken, daß das Wirtschaftsleben den gewaltigen Aufschwung nahm und die Höhe erreichen konnte, auf der es heute steht. Selbstverständlich hat sich aber auch das damals neue Verkehrsmittel, die Schienenbahn, nicht ohne Kampf durchgesetzt.

Die treibenden Kräfte in dem Kampfe waren natürlich diejenigen, die durch das neue Verkehrsmittel eine Schädigung ihrer Belange befürchteten, vor allem die Frachtfuhrleute, die brotlos zu werden vermeinten und die Postsonenposten, die bis dahin von den Reisenden benutzt werden mußten, soweit nicht Privatfuhrwerk zur Verfügung stand.

Trotz aller dieser Gegner hat sich aber die Schienenbahn durchgesetzt und ist ein Wirtschaftsinstrument allerersten Ranges geworden, weil sie eben besseres leistete als die bisherigen Transportmittel zu vollbringen in der Lage waren. Besonders wichtig und interessant ist hierbei, daß die Befürchtungen, die man hegte, sich nicht erfüllten, daß vielmehr mit der Eisenbahn eine Blüte der Wirtschaft begann, wie man sie bisher noch nicht kannte. Werner Sombart[2]) sagt hierüber, daß durch das Aufkommen der Eisenbahn die anderen Verkehrsmittel nicht zum Erliegen gekommen, sondern erst recht zur vollen Blüte gelangt seien und jedenfalls keines von ihnen vorher auch nur annähernd die Bedeutung besessen hat wie in dem Zeitalter der Eisenbahn. Dies gilt insbesondere auch von der Post.

Einen ganz ähnlichen Vorgang — vielleicht nur vielgestaltiger und nicht so einseitig — sehen wir sich heute abspielen. Die Wirtschaftsmächte, die bisher den Verkehr beherrschten, wollen das Vordringen der neuen Kraft nicht widerstandslos über sich ergehen lassen. Sie suchen sich ihre Stellung zu erhalten und scheuen sich zu erkennen, daß mit dem Hervortreten neuer Möglichkeiten für Personen- und Güterverkehr nur der Reichtum der Möglichkeiten erweitert wird, der sich auch befruchtend auf ihr eigenes Unternehmen auswirken kann, wenn das richtige Verhältnis zu dem neuen Verkehrsmittel gefunden wird.

Damit kommen wir mitten in unser Thema hinein in die Kernfrage des Problems: nämlich, wie sich die Schienenbahn zu dem neuen Verkehrsmittel, dem Kraftwagen, einstellen soll. — Allerdings wird man die Frage nicht allein von dem Standpunkt des reinen Eisenbahners aus beantworten dürfen, sondern man wird das Blickfeld weiter nehmen und den gesamten Fragenkomplex betrachten müssen von dem Standpunkt des allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrspolitikers aus.

Es sind hier zwei Tatsachen, die in dem Verhältnis zwischen Schienenbahn und Kraftwagen besonders hervortreten. Einmal die Tatsache, daß der Kraftwagen gewisse verkehrstechnische Vorzüge vor der Schienenbahn besitzt und sodann die Tatsache, daß die Frage nicht allein die deutschen Schienenbahnen berührt, sondern ein Weltproblem geworden ist, mit dem sich nicht nur die deutschen Bahnen sondern die Bahnen der ganzen Welt eingehend beschäftigen.

Die Vorzüge des Kraftwagens vor der Schienenbahn sind allgemein bekannt. Kurz zusammengefaßt sind es diese:

Der Kraftwagen führt in das Herz der Ortschaften hinein, während die Eisenbahn zumeist am Umkreis der Städte ihre Bahnhofs- und Güteranlagen hat. Der Kraftwagen ist in vielen Beziehungen billiger als die Eisenbahn. Er ist freier und beweglicher, er ist nicht an die Schiene und an einen festen Fahrplan gebunden. Er fährt zum Teil von Haus zu Haus und spart dadurch Zeit und Kosten und vermeidet die Gefährdungen des Umschlags der Güter. Er stellt geringere Anforderungen an die

[2]) Die Deutsche Volkswissenschaft im 19. Jahrhundert Seite 247.

kung des Gutes und hat eine einfachere Abfertigung die Eisenbahn. Er fährt durchgehend auf der Landse, die für die Reisenden neue Schönheiten erschließt, besser zur Geltung kommen als bei der Fahrt in der nbahn. Man kann auch die Güter im Kraftwagen ch sachverständige Leute besser begleiten lassen als der Eisenbahn, wo der Auflieferer im allgemeinen das mit der Übergabe an die Eisenbahn vollständig aus der nd gibt. Die Transporteinheit auf der Eisenbahn ist der , während im Kraftverkehr der einzelne Wagen die heit bildet. Die schnelle Beförderung von verhältnisig nur kleineren Gütermengen kommt bei der gegentigen Wirtschaftslage, der verringerten Kaufkraft und Mangel an Kapital weiten Kreisen entgegen.

Infolge dieser Vorzüge, die von der Schienenbahn nicht rall wettgemacht werden können, ist der Kraftwagen t ganz unerheblich in das Verkehrsgebiet der Schienenen eingedrungen und hat die Beförderung von Pern und Gütern übernommen, die bisher auf der Schiene hren wurden. Dadurch haben sich natürlich die Einmen der Schienenbahnen verringert, was selbstverständ. diese mit ernster Sorge erfüllt.

Ehe wir in dieser Beziehung auf die Verhältnisse in tschland näher eingehen, wird es vielleicht angebracht , einen kurzen Überblick über die Zustände im slande zu geben.

An erster Stelle im Kraftfahrwesen steht Norderika. Die in den Vereinigten Staaten von Nordrika bestehenden Verhältnisse, der Reichtum des Lan. seine Ausdehnung, der ganz andere Lebensstand, die eren Anschauungen und Wirtschaftsmethoden, die mit opäischen Maßstäben überhaupt nicht vergleichbare Entklung der Kraftfahrzeugindustrie, alles dies gibt Nordrika ohne Zweifel eine Sonderstellung. Die amerikachen Bahnen sind Privatbahnen. Je nach ihrer Geschäftse haben sie sich dem Kraftwagen teils zugewandt, teils halten sie sich ihm gegenüber noch abwartend. Wichtig daß die Bahnen, die den Kraftwagenverkehr übernmen haben, diesen fast gar nicht im Eigenbetriebe ausren. Entweder haben sie besondere Kraftverkehrsgesellaften gegründet oder sie haben bestehende Kraftverrsgesellschaften sich angegliedert, durch die sie den enbahnkraftwagenverkehr betreiben lassen.

Nach den neuesten Mitteilungen[3]), die ich darüber erten habe, verwenden 46 Eisenbahnen in Nordamerika schließlich der Eisenbahnen, die mit der Columbia rminals Company in St. Louis und der Cincinnati Motor rminals Company zusammenarbeiten, Kraftwagen und dlepper. Die Zahl der von diesen Bahnen für die Güterförderung benutzten Kraftwagen ist mehr als 3400. Die senbahnen betreiben entweder selbst oder durch Verge 2459 Lastkraftwagen, 213 größere und 753 kleine dlepper. Diese Wagen werden für die Güterbeförderung gemein durch 40 Bahnen und im Streckendienst durch Bahnen benutzt. Rolldienst ist bei drei Bahnen eingehtet (Stoor-door delivery). Mehr als 250 Städte und eckenabschnitte werden durch Eisenbahnkraftwagen ilway motor trucks) bedient. Die meisten Eisenbahnen ssen den Betrieb vertraglich ausführen. Die Zahl der öheren Eisenbahnen, die Verträge mit Kraftverkehrsellschaften haben, beträgt vierzig. Zwei von diesen beiben auch bahneigene Wagen. Sechs Eisenbahnen beiben Kraftwagen durch Tochtergesellschaften.

[3]) Railway Age Nr. 9 vom 27. August 1927 Seite 405.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in der Personenbeförderung[4]). Omnibusverkehr betreiben 52 Eisenbahnen, von denen 44 einen regelmäßigen Verkehr nach festem Fahrplan über Land haben. Hier und da dienen die Omnibusse zum Ersatz von Personenzügen, an anderen Stellen zu deren Ergänzung, indem sie Lücken im Fahrplan ausfüllen. An vier Stellen laufen die Omnibusse im Stadtverkehr an ankommende und abgehende Züge, sechs Gesellschaften befördern mit ihnen ihre eigenen Angestellten. Die größte Zahl von Omnibussen und zwar 190 besitzt die New York, New Haven & Hartford Eisenbahn, sie läßt sie auf 41 Strecken von zusammen fast 1800 km Länge laufen. Die Große Nordbahn besitzt 165 Omnibusse mit einem Streckennetz von rund 5000 km.

Sehr stark entwickelt in Amerika ist das sogenannte Behältersystem. Es besteht in New York die National Automobile Chamber of Commerce[5]), die sich mit allen Fragen des Kraftwagenverkehrs befaßt. Im allgemeinen wird man sagen können, daß in Nordamerika der Gedanke friedlicher Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zusehends an Anhängern gewinnt.

Auch in den anderen außereuropäischen Ländern hat der Kraftwagen Eingang gefunden, ohne daß man jedoch auf ein bestimmtes System der Eisenbahn gegenüber abgekommen ist. In Südamerika, in Australien, in Asien, in Afrika, überall finden wir den Kraftwagen und nicht nur in privater Hand sondern auch im öffentlichen Dienste. Man hat die Sahara mit Kraftwagen durchquert und führt einen regelmäßigen Personendienst von Bagdad durch die Wüste nach Damaskus mit Kraftwagen[6]) aus. Besonders auch in Südafrika ist ein umfangreiches Netz planmäßiger Kraftwagenlinien vorhanden[7]), das zurzeit etwa die Hälfte des Netzes der südafrikanischen Staatsbahnen beträgt, die rund 18 000 km Schienenbahnen in Betrieb haben.

Näher liegen uns natürlich die Verhältnisse in Europa. Hier sehen wir, wie die Eisenbahnen in den verschiedensten Ländern allenthalben Versuche anstellen, um die richtige Einstellung zum Kraftwagen zu finden. Beachtung verdienen in dieser Beziehung vor allem die Bestrebungen in der Schweiz und in Holland und neuerdings auch in vielen anderen europäischen Ländern.

In der Schweiz sowohl als auch in Holland war man ursprünglich vollständig auf den Kampf gegen den Kraftwagen eingestellt. Und das scheint mir ganz natürlich zu sein, wenn man erwägt, daß in beiden Ländern die verhältnismäßig kurzen Beförderungsstrecken einen Wettbewerb des Kraftwagens auf alle Entfernungen des Landes zulassen. Man hat aber bald eingesehen, daß man auf diesem Wege nicht weiterkommt.

In der Schweiz hat man deshalb am 1. Januar 1927 die Schweizerische Expreß A.-G. (Sesa) gegründet[8]), deren Stammkapital sich zu ⅝ in den Händen der Schweizerischen Bundesbahnen befindet mit dem Ziele, den Personen- und Güterverkehr zu verbessern. Zu diesem Zwecke soll die Gesellschaft alle Arten von Geschäften betreiben können, die mit dem Transport von Personen und Gütern in irgend einem Zusammenhange stehen. Man will auf diese Weise die bestehenden Transportgesellschaften in die Hand

[4]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1927 Nr. 44 Seite 1220.
[5]) New York City 366. Madison Avenue.
[6]) Berliner Illustrirte Zeitung vom 6. Oktober 1927.
[7]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1927 Nr. 15 Seite 418.
[8]) Denkschrift der Schweizerischen Bundesbahnen an den Verwaltungsrat vom 21. Juli 1926.

bekommen und nach Möglichkeit den Verkehr für die Schiene wieder zurückgewinnen, indem man auf den einzelnen Fall abgestellte Tarifermäßigungen gewährt. Das Verfahren beruht im wesentlichen auf der Übernahme der Kraftwagensätze auf den Bahnweg zugunsten eines Vertragspartners. Meines Erachtens ein nicht ganz ungefährliches Beginnen, weil die Gefahr besteht, daß das ganze bestehende Tarifgebäude ins Wanken gerät. Das Unternehmen stellt sich im großen und ganzen nicht als ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem Kraftwagen dar, gerichtet auf freundschaftliche Zusammenarbeit mit diesem, sondern immer noch mehr als ein Kampfinstrument gegen den Kraftwagen in den Händen der Schweizerischen Bundesbahnen. Das Unternehmen befriedigt die beteiligten Kreise bisher nicht vollkommen und hat die stärksten Anfeindungen in der Schweiz selbst gefunden.

Auch in Holland haben die Niederländischen Staatsbahnen und die holländische Eisenbahngesellschaft eine eigene Gesellschaft für den Kraftwagenverkehr, die „Algemeene Transport Onderneming" (ATO.) Anfang 1927 in Utrecht gegründet, zur Ausführung von Transportgeschäften und anderer Unternehmungen, die den Personen- und Güterverkehr betreffen. Der Zweck der Gesellschaft ist, den Kraftwagenverkehr in engster Verbindung mit der Schienenbahn auszugestalten, Zubringerlinien zu schaffen und den Zustreif- und Abfuhrdienst der Güter zu übernehmen. Der praktischen Auswirkung der Aktiengesellschaft hatten sich anfangs Hemmungen entgegengestellt, nach den Mitteilungen des Direktors der Gesellschaft[9]) ist aber für das Jahr 1928 eine umfangreiche Tätigkeit in dem dargelegten Sinne zu erwarten.

In Frankreich ist man einen anderen Weg gegangen. Die französischen Bahnen haben von vornherein sich selbst Kraftwagen beschafft und führen den Kraftwagenverkehr im Eigenbetriebe aus. Hervorzuheben ist in dieser Beziehung die P. L. M.-Bahn, die im Jahre 1926 156 Personenverkehre mit einer Streckenlänge von 18 700 Kilometer bediente. Daneben hat sie kleinere Lastkraftwagen eingestellt, die das Gepäck der im Personenomnibus fahrenden Reisenden befördern. Auch unterhält sie 118 Expreß- und 116 sonstige Güterlinien, die sich über 300 Ortschaften erstrecken, die abseits der Bahn liegen[10]). Ebenso beschäftigt die Orleansbahn im Zustreifdienst eine größere Anzahl von kleineren Triebwagen, denen leichte Rollwagen angehängt werden.

In England sind die Verhältnisse besonders geartet. Die englischen Bahnen haben von jeher den Bestättereidienst fast vollständig in eigener Hand gehabt und zu diesem Zweck stets einen großen Pferdefuhrpark unterhalten, der nunmehr, soweit es zweckmäßig und wirtschaftlich erscheint, motorisiert wird. Durch die Umstellung des Fahrparks auf den Kraftwagen wird naturgemäß im Zustreifdienst ein größerer Aktionsradius erreicht und es besteht die Möglichkeit, im inneren Dienst die Eisenbahn von unwirtschaftlichen Transportleistungen zu befreien, indem Gütermengen, die nicht eine Wagenladung ausmachen, nicht auf der Schiene sondern mit Kraftwagen in größeren Städten von einem Bahnhof zum anderen gebracht werden. — Die Einrichtung von öffentlichen Linienverkehren ist den englischen Bahnen bisher nicht gestattet worden. Zwar werden von der Großen Westbahn im engsten Anschluß an den Schienentransport einige Linien für Personen und für Güter betrieben, grundsätzlich wird den englischen Bahnen die Erweiterung ihrer Konze auf den Landtransport versagt. Dieser Verkehr liegt ständig in der Hand privater Unternehmer, die ihren K wagenbetrieb im stärksten Wettbewerb zu den Eisenb ausüben. Aus diesem Grunde sind die Eisenbahng schaften kürzlich erneut beim Parlament vorstellig worden, ihnen die Ermächtigung zum Betriebe von K wagenlinien zu erteilen. Es besteht jetzt in diese ziehung in England eine weitgehende Übereinstim daß eine enge Verschmelzung beider Verkehrsmitte Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Verkehrsverl rung nötig ist[11]).

In dem irischen Freistaat[12]) hat sich dies ausgewirkt, daß ein Mitglied des dortigen Parlamen Frage aufwarf, ob nicht die Zeit gekommen sei, die der Kraftverkehrsgesellschaften zu untersuchen und zustellen, inwieweit, unter welchen Verhältnissen und welcher Kontrolle ein Monopol für die Entwicklun Kraftwagenverkehrs als einer öffentlichen Einrichtun vereinigten Eisenbahngesellschaften verliehen w könne. Nach der letzten Nachricht[13]) soll jetzt ein beson Gesetz ergangen sein, das den irischen Eisenbahne Berechtigung gibt, Kraftwagenlinien zu betreiben.

In Belgien ist man dem Kraftwagen gege wiederum mehr auf den Kampf eingestellt. Die Nat gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen sucht besc mit tarifarischen Maßnahmen dem Wettbewerb des K wagens zu begegnen. Das belgische Bahnnetz ist im hältnis zur Größe des Landes außerordentlich dic ist ohne weiteres anzunehmen, daß in Belgien kaum Verkehrsbeziehungen vorhanden sind, die nicht vom bewerb des Kraftwagens bedroht werden. Für den g Bereich der Belgischen Bahnen ist deshalb ein Abonner Ausnahmetarif eingeführt, der eine Ermäßigung der Fracht von 20—30 % vorsieht. Die Ermäßigung wir währt, wenn der Versender oder der Empfänger sich pflichtet, jeden Werktag zwischen zwei bestimmter tionen eine Sendung zur höchsten Klasse zu verfra Die Verpflichtung gilt für drei Monate und erneuer stillschweigend um die gleiche Zeit. Es ist mir nic kannt geworden, ob die Belgier mit dieser Maßnahme Zweck erreicht haben.

Auch in den skandinavischen Länder Dänemark, Schweden und Norwegen hat man bishe Kraftwagen gegenüber im allgemeinen eine Kampfst eingenommen. In allen drei Ländern wird schwer üb Wettbewerb geklagt. Maßnahmen auf tarifarischer fertigungs- und beförderungsdienstlichem Gebiete br keine wesentliche Besserung.

In Dänemark im besonderen hat ein aus Vert der Regierung, der Staats- und Privatbahnen, der St bahnen, der Städte und Kraftverkehrsgesellschafte stehender Ausschuß, der auch die Frage der Zusam arbeit zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen zu b hatte, den Entwurf eines Gesetzes ausgearbeitet, nac chem der Minister der öffentlichen Arbeiten nac hörung eines ihm für Kraftverkehrsfragen beigeor Ausschusses bestimmen kann, ob eine Konzession mit sicht auf die Eisenbahn überhaupt nicht oder nur unt wissen Bedingungen erteilt wird, wonach also ein

[9]) auf dem Weltmotor-Kongreß in London,
[10]) Mitteilung des französischen Vertreters auf dem Weltmotor-Kongreß in London.
[11]) Modern Transport vom 5. März 1927 Nr. 416.
[12]) Modern Transport vom 28. Januar 1928 Nr. 462
[13]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverw gen 1928 Nr. 7 Seite 192.

lich nicht vertretbarer Wettbewerb des Kraftwagens bunden werden kann.

Schweden[14]) ist man im wesentlichen aus dem im der Erwägungen noch nicht herausgekommen. Eine ai 1927 in Stockholm unter der Leitung des Verkehrsters tagende Konferenz, die auch das Zusammen von Eisenbahnen und Kraftwagen zur Vermeidung unnützen Wettbewerbs erörterte, führte zu keinem mis. Hervorzuheben ist, daß die in Schweden räumsehr ausgedehnten Privatbahnen in viel größerem als die Staatsbahn unter dem Wettbewerb des Kraftis leiden und sich der Gegnerschaft des Kraftwagens arifkampfe kaum zu erwehren vermögen. — Nach neuesten Nachrichten[15]) soll die Schwedische Staatsmit einigen privaten Kraftwagenunternehmungen Verabgeschlossen haben, um die durchgehende Abfertivon Gütern aller Art von der Eisenbahn auf die wagenlinie und umgekehrt sicherzustellen.

Norwegen[16]) hat die Staatsbahn die Genehmigung Einrichtung eines Kraftwagenverkehrs auf der Strecke nger—Sandnes und im Lokalverkehr von Drontheim Arbeitsminister erbeten und erhalten. Im übrigen auch dort das Verhältnis zwischen Eisenbahn und wagen und ihr gegenseitiger Wirkungsbereich durch im Gesetzeswege eingesetzten Ausschuß näher unterwerden.

e fortschreitende Verwendung des Kraftwagens hat in Estland[17]) einen fühlbaren Rückgang des Verauf den dortigen Eisenbahnen herbeigeführt. Trotz achsenden Wettbewerbs sind die Fahrpreise fast allch erhöht worden. Die Fahrzeiten sind derart unig, daß der Kraftwagen den Wettbewerb mit der bahn ohne Schwierigkeiten aufnehmen kann. Die von Reval nach Pernau dauert auf der Eisen16, im Kraftwagen 4 Stunden.

der Tschechoslowakei ist man von der ursprünglich ichtigten Gründung eines staatlichen Kraftwagennehmens, das den Wirkungskreis von Post und Eisenumfassen sollte, wieder abgekommen, nachdem sich ost dazu bereit erklärt hatte, von dem jährlichen Über der Linien an die Eisenbahn einen bestimmten Beabzuführen, der zur Deckung der Ausfälle im Eisenverkehr dienen sollte. Sodann ist man dazu überngen, ein Gesetz über einen staatlichen Straßenfonds arbeiten, um den unbefriedigenden Zustand der en zu bessern und die Steuerfrage für Kraftfahrzeuge egeln. Nach den letzten Mitteilungen des tschechoakischen Eisenbahnministeriums ist kürzlich einer wirtlichen Korporation die Konzession zur Einrichtung vier Kraftwagenlinien in Südböhmen erteilt worden.

In Ungarn versuchten die Staatsbahnen zunächst, sich immer stärker bemerkbar machenden Wettbewerb neuen Verkehrsmittels durch Verbesserung des Zugehrs und durch entsprechende Ausgestaltung der Tarife kämpfen. Im Frühjahr 1927 gründete man dann „Die verkehrsunternehmung Ungarischer Eisenbahnen A.-G.", er die Staatsbahn zur Hälfte beteiligt ist. Die Gesellschaft[18]) hatte im Herbst 1927 sechs Eisenbahnkraftwagenlinien im Betriebe, die parallel zur Schiene liefen, und acht Linien, die eine transversale Verbindung von Eisenbahnstrecken darstellen. Es bestehen Betriebsstellen in Kalocsa und Baja. Als Zweck der Gesellschaft ist in der Satzung angegeben: Einrichtung von Eisenbahnkraftwagenverkehren für den Personen- und Güterdienst, Erstellung von Güternebenstellen und des Zufuhrdienstes von Haus zu Haus sowie Organisierung des Gütersammeldienstes. Für das Jahr 1928 ist eine Steigerung auf 50—60 Linien vorgesehen. Man erwartet trotz des vornehmlich landwirtschaftlichen Charakters des Landes und der nicht günstigen Straßenverhältnisse eine gute Entwicklung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs. Neben der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen bestehen auch geschäftliche Verbindungen mit geeigneten Spediteuren, die die Anfuhr der Güter übernehmen.

In Österreich hat man bislang den Kraftwagen hauptsächlich mit tarifarischen sowie mit abfertigungs- und beförderungsdienstlichen Maßnahmen zu bekämpfen gesucht. So führten die Bundesbahnen allgemein gültige Rabattarife ein, es wurden unter der Voraussetzung der Auflieferung bestimmter Mindestmengen ermäßigte Sätze für 2,5 und 10 t zur Verfügung gestellt. Ebenso wurden die Sätze für Bier und Wein stark heruntergesetzt und Sammelverkehre zusammen mit den Spediteuren eingerichtet. Angeblich haben die Maßnahmen einen gewissen Erfolg[19]) gezeitigt; ob sie dauernden Erfolg haben werden, muß die Zukunft lehren. Man darf hierbei nicht vergessen, daß in Österreich die Straßenverhältnisse nicht günstig sind und daß nur eine geringe Industrie vorhanden ist. Von Bedeutung sind in Österreich die von der Postverwaltung eingerichteten Kraftposten für den Personenverkehr. Neuerdings ist der Entwurf eines Kraftfahrliniengesetzes ausgearbeitet, das nach seinen Motiven den Zweck verfolgt, eine einheitliche, zielbewußte und großzügige Verkehrspolitik vorzubereiten. Das Gesetz ist im wesentlichen dem deutschen Kraftfahrliniengesetz nachgebildet.

Von Interesse ist, daß auch Rußland sich jetzt rührt. Unter der Überschrift „Automobilisierung der Sowjet-Union brachte die „Prawda" unlängst einige Aufsätze, die in einem fünfjährigen Arbeitsplan eine Motorisierung von Rußland vorsahen[20]). Wer aber die trostlosen Straßenverhältnisse in Rußland kennt, wird der Nachricht nicht viel Vertrauen entgegenbringen.

Damit möchte ich meine Übersicht über das Ausland schließen, die aber ganz und gar nicht vollständig ist. Denn ich habe nur das wichtigste herausgreifen können. Man sieht aber jedenfalls, daß es sich bei unserem Thema in der Tat um ein Weltproblem handelt. Überall finden wir mehr oder weniger tastende Versuche der Schienenbahnen, sich mit dem Kraftwagen in irgend einer Weise auseinanderzusetzen, um mit dem neuen Verkehrsmittel in ein vernünftiges Verhältnis zu kommen. Besonders eindrucksvoll wurde dies den Teilnehmern des Weltmotorkongresses vor Augen geführt, der im November des vergangenen Jahres in London tagte und Vertreter aus der ganzen Welt, aus Indien, Japan, Australien, Afrika und Amerika zu einer bedeutsamen Veranstaltung zusammenführte, um nicht

) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltun-
1927 Nr. 13 Seite 359.
) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltun-
1928 Nr. 4 Seite 103.
) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltun-
1927 Nr. 41 Seite 1135.
) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltun-
1927 Nr. 41 Seite 1135.

[18]) Mitteilung des ungarischen Vertreters auf dem Weltmotor-Kongreß in London.

[19]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1927 Nr. 16 Seite 434 ff.

[20]) Verkehrstechnische Woche 1927 Nr. 44 Seite 546.

zum wenigsten auch dem Problem, das uns hier beschäftigt, näherzukommen.

Wie liegen nun die Verhältnisse in Deutschland? Welche Bedeutung hat der Kraftwagen in Deutschland erlangt?

Ich möchte Ihnen hier zunächst einige Zahlen geben, die der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie im Jahre 1927 in dieser Beziehung zusammengestellt hat. Danach betrug im Jahre 1925 in Deutschland der Gesamtwert der Erzeugung an Motorfahrzeugen einschließlich der ausgeführten Reparaturen 771 371 000 RM und der Gesamtwert des Absatzes an Kraftfahrzeugen in demselben Jahre betrug in Deutschland 625 529 000 Reichsmark. Die Deutsche Kraftfahrzeugindustrie beschäftigte 1925 86 642 Personen und zahlte an Löhnen und Gehältern 178 180 000 RM. Der Wert der verarbeiteten Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate betrug 383 676 000 RM. Das sind ganz beachtliche Zahlen, sie stellen einen Wirtschaftsfaktor dar, der nicht ohne weiteres vernachlässigt werden kann.

Nach der Reichsstatistik war der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland ohne Saargebiet:

am 1. Juli 1925	425 700
am 1. Juli 1926	571 893 d. s. 34 % mehr als im Vorjahre
am 1. Juli 1927	723 935 d. s. 27 % mehr als im Vorjahre

Es ist also eine beträchtliche Vermehrung in den letzten Jahren eingetreten.

Interessant sind noch die Zahlen der Reichsstatistik, wie sich die Kraftfahrzeuge in Deutschland verteilen, wenn man die Zahl der Fahrzeuge auf die Einwohnerzahl bezieht. Danach hatte das Land Sachsen die meisten Fahrzeuge in Deutschland. Es entfielen 1927 in Sachsen auf ein Fahrzeug 65 Einwohner. Berlin steht an zweiter Stelle mit 66 Einwohnern auf ein Fahrzeug. Am ungünstigsten steht Ostpreußen da mit 176 Einwohnern auf ein Fahrzeug.

In den 45 deutschen Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern nimmt Stuttgart die erste Stelle ein mit 42 Einwohnern auf ein Fahrzeug. Berlin steht hier mit 66 Einwohnern auf ein Fahrzeug an 21. Stelle. Am ungünstigsten von den Städten steht Gelsenkirchen mit 173 Einwohnern auf ein Fahrzeug da.

Allerdings muß berücksichtigt werden, daß die Reichsstatistik zu dem Fahrzeugbestand nicht nur die Personenwagen, Kraftomnibusse und Lastkraftwagen rechnet, sondern auch die motorischen Feuerlöschwagen, Zugmaschinen, Straßenreinigungsmaschinen und Kraftfahrräder darunter umfaßt.

Nimmt man die Personenkraftwagen, Kraftomnibusse und Lastkraftwagen allein, die uns hier besonders interessieren, so entfielen 1926 im Deutschen Reiche auf einen Kraftwagen 211 Einwohner und 1927 auf einen Kraftwagen 171 Einwohner. Im Weltbestande ist Deutschland damit von der 16. Stelle an die 15. Stelle getreten. Der Weltdurchschnitt für 1927 ergibt 67 Einwohner auf einen Kraftwagen gegenüber fünf Einwohner auf einen Kraftwagen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die Zunahme des gesamten Weltkraftwagenbestandes betrug von 1926 auf 1927 rund ⅛, die Zunahme des deutschen Bestandes dagegen rund ¼.

Doch genug der Zahlen. Ich wollte damit dartun, daß in dem Kraftwagen eine gewaltige Wirtschaftsmacht vorhanden ist, und daß in Deutschland eine viel schnellere Zunahme der Kraftfahrzeuge zu erkennen ist als in den übrigen Ländern. Dies ist auch in keiner Weise verwunderlich, wenn man erwägt, daß Deutschland durch den großen Krieg jahrelang von der Welt abgeschnitten war und allmählich mit der Erstarkung seiner Wirtschaft den Ri stand aufholen muß.

Betrachten wir die Verkehrslage, die durch den Kr wagen in Deutschland geschaffen ist, so ist zunächst zustellen, daß der gesamte Verkehr, der im Kraftwa gefahren wird und zukünftig gefahren werden kann, Verhältnis zu den Verkehrsmengen, die bei der Reichsb aufkommen, nicht allzu groß ist und auch in Zukunft hältnismäßig gering bleiben wird. Dabei muß man ber sichtigen, daß ein Teil des für den Kraftwagen in Fr kommenden Verkehrs überhaupt niemals auf der Sch befördert ist, noch für die Schienenbeförderung in Betr kommt. Es ist natürlich völlig abwegig, wenn gesagt w das Zeitalter der Eisenbahn sei vorüber. Die Schienenb wird immer in der Allgemeinwirtschaft ihre mächtv Stellung behalten. Professor Pirath[21]) in Stuttgart dr dies so aus, daß es sich heute um eine Individualisierung Verkehrsarbeit handele, die sich auf dem aufbaue, wa Eisenbahnen bisher vorwiegend allein geleistet hätten.

Man wird sich am besten von dem gegenseitigen Men verhältnis einen Begriff machen können, wenn man Verkehrsaufkommen der Reichsbahn sich bildlich als e Kreis darstellt. Dann wird der Kraftwagenverkehr in nur einen ganz geringen Ausschnitt dieses Kreises machen. Bestimmte Zahlen lassen sich schwer angeben. zwei Jahren ist der Wettbewerbsanteil des Lastkraftwa im Güterverkehr mit etwa 2,5 % der Beförderungslei der Eisenbahn errechnet worden[22]). Über den Wettbew anteil im Personenverkehr liegen noch keine Ermittlu vor. Man wird hier vielleicht zu einem etwas höheren Pro satz kommen, wenn man berücksichtigt, daß gerade in letzten Zeit ein stärkeres Vordringen des Kraftwagens im sonenverkehr zu beobachten ist. Wir sehen in ständig ste dem Maße nicht nur den Ausflugs- und Wochenendverkeh nehmen, sondern auch den Vorortverkehr anwachsen durch die Umstellung auf den Kraftwagen zum Nac der Schienenbahn einen immer größeren Aktionsradius winnt[23]).

Rein mengenmäßig betrachtet scheinen mir der Re bahn größere Verluste zu drohen durch die neuere auftretenden Bestrebungen der Fernkraftübertragung durch die Versuche, die Kohle zu verflüssigen und in Röhren über die weitesten Strecken zu leiten. Denn werden Massentransporte der Eisenbahn entzogen u wird dadurch der Besitzstand der Eisenbahn in viel kerem Maße als durch den Kraftwagenverkehr beein tigt, während andererseits durch die auf der Schiene bleibenden Transporte der Kraftwagenerzeugung und teilung der Reichsbahn nicht unerhebliche Frac nahmen[24]) noch zufließen.

Eine andere Frage ist es, wie der der Eisenbahn den Kraftwagen verloren gehende Verkehr geldlich bewerten ist. Hier wird man sagen können, daß s bei den Personen als auch bei den Gütern ein fü Eisenbahn wertvoller Verkehr verloren geht. Der ist das zahlungskräftigste Publikum, das den Kraftw benutzt und es kommen im Güterverkehr hauptsächlich

[21]) „Die Umschau" Jahrgang 1927 Heft 40 Seite 8

[22]) Bericht des Reichsbahnoberrats Fuchs in Mü vom 1. März 1926 „Kraftwagenwettbewerb und Eisen verkehrsordnung".

[23]) Vgl. „Personenverkehr und Kraftwagen" Verl technische Woche 1927 Heft 38.

[24]) 1925 von Reichsbahnoberrat Stöver in Oldenbu rund 24 Millionen jährlich berechnet.

t- und die wertvollsten Güterarten in Betracht. Man ist
e hier im wesentlichen auf Schätzungen angewiesen.
ihre 1925 hat Reichsbahndirektor Dr. Scheu die Ein-
ß die die Reichsbahn durch Abwanderung auf den
awagen erleidet, auf 10 Millionen RM jährlich geschätzt.
2e hat der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-
s tschaft den Verlust mit rund 100 Millionen RM jähr-
h eziffert. Im Jahre 1927 hat eine eingehende Unter-
e ng in einem Ausschusse stattgefunden, der nach sehr
r; ältig vorgenommenen Ermittlungen zu einem Ausfall
n nindestens 250 Millionen RM jährlich gekommen ist.
ies sind ganz beachtliche Werte und es fragt sich,
e Reichsbahn das ruhig mit ansehen kann. Sie kann
vom rein finanziellen Standpunkte der Reichsbahn
s - solange ruhig mit ansehen, als der Verkehrszuwachs
lem Jahre so groß ist, daß dadurch die Verkehrs-
w nderung auf den Kraftwagen aufgewogen wird.
es scheint mir jedoch keine befriedigende Lösung zu
i sie geht sogar an dem Kernpunkt des Problems vorbei.
n sie berücksichtigt nicht den in dem neuen Verkehrs-
t liegenden allgemeinen Verkehrsfortschritt, der von
r Reichsbahn nicht vernachlässigt werden darf. Der
r wagen ist für unsere Wirtschaft ein unentbehrliches
e ehrsmittel geworden, ohne welches sie sicherlich nicht
m Maße gesundet wäre, wie es heute bereits der Fall
t. Er dient in gleicher Weise wie die Eisenbahn selbst
türlich nur in erheblich bescheidenerem Umfange —
r Belebung der deutschen Wirtschaft. Er hat gewisse
e hrstechnische Vorzüge vor der Schienenbahn, die
n dieser nicht wettgemacht werden können. Alles dies
u die Reichsbahn bei ihren Erwägungen, wie sie sich
r Kraftwagen gegenüber einstellen will, sorgfältig mit
icksicht ziehen.
azu kommt, daß die technische Entwicklung des Kraft-
a ns noch ganz und gar nicht zum Abschluß gekommen
t. Das Entwicklungstempo des Kraftwagenverkehrs ist
v viel schneller und intensiver. Man betrachte sich
n Kraftwagen jetzt und wie er vor 30 Jahren bei seiner
r dung aussah und eine Lokomotive von heute und
e vor 100 Jahren. Die Schienenbahn hat also zu ihrer
n icklung bis zu ihrem jetzigen Zustande rund hundert
e gebraucht, der Kraftwagen dagegen nur etwa dreißig
a e.
s kommt ferner hinzu, daß bei unseren Berechnungen
ie berücksichtigt worden ist die Tatsache, daß die Aus-
n der Reichsbahn für Löhne und Gehälter in einer
r nden Steigerung begriffen sind, daß die Reparations-
s -einschließlich Beförderungssteuer jetzt 950 Millionen RM
l ich beträgt, daß sich voraussichtlich auch die Aufwen-
n en der Reichsbahn für Verzinsung steigern werden.
u für ihren Oberbau und ihr rollendes Material wird
ie Reichsbahn zukünftig mehr aufwenden müssen, als dies
n letzten Jahren geschehen ist. Es kommen also allge-
e Mehrausgaben für die Reichsbahn hinzu, die sich
e ihrer Bilanzierung dem Verkehrsverlust gegenüber,
e sie durch den Kraftwagen erleidet, zu ihrem Nachteil
u irken werden.
Nach alledem wird es sich für die Reichsbahnverwaltung
i empfehlen, die Hände in den Schoß zu legen und dem
K ftwagen gegenüber zu resignieren, es sei denn, daß
man sich auf den Standpunkt stellen wollte, daß mit der Schienenbahn der höchste Grad der Vollkommenheit im Personen- und Güterverkehr erreicht ist. Wir wissen alle, daß dies nicht der Fall ist und wir wissen auch, daß dies nicht der Fall sein kann. Denn die technische Entwicklung aller menschlichen Einrichtungen schreitet unaufhaltsam vorwärts. Sie kann wohl durch Maßnahmen irgend welcher Art zeitweise und vorübergehend aufgehalten und gehemmt werden. Letzten Endes wird sich aber jeder Fortschritt durchsetzen, sei er technischer oder wirtschaftlicher Natur.

Eine derartige Kampfstellung der Reichsbahn würde sich nach meiner Meinung auch kaum mit dem Ansehen und der Würde der Reichsbahn als größtem Verkehrsunternehmen der Welt in Übereinklang bringen lassen. Denn ein solches Unternehmen kann und darf sich dem Fortschritt in der Verkehrsentwicklung nicht versagen. Aus allen diesen Gründen sind mithin alle Maßnahmen abzulehnen, die eine Unterdrückung oder Hemmung des neuen Verkehrsmittels zum Ziele haben, sei es, daß eine Drosselung des Kraftwagenverkehrs durch eine allzu große Steuerbelastung oder durch anderweite gesetzliche Vorschriften versucht wird, wie dies teilweise in anderen Ländern nach der oben gegebenen Übersicht geschieht.

Dagegen ist es durchaus berechtigt und vernünftig, wenn die Reichsbahn als Abwehrmaßnahme gegen den Kraftwagen mit allen Mitteln ihre eigenen Einrichtungen und Anlagen zu verbessern und zu vervollkommnen sucht. In dieser Hinsicht soll man ruhig das freie Spiel der Kräfte sich auswirken lassen, denn hier handelt es sich um einen gesunden Wettbewerb. Die Schienenbahn soll zeigen, was sie mit ihrem Apparat leisten kann, aber auch dem Kraftwagen muß die Möglichkeit gegeben werden, sich frei zu betätigen und sich ungehemmt zu entwickeln.

Nun wird allerdings von vielen behauptet, daß in dieser Beziehung zunächst eine Gleichstellung beider Verkehrsmittel herbeigeführt werden müsse. Der Kraftwagen stehe besonders insofern günstiger als die Schienenbahn da, als diese ihre Fahrbahn selbst unterhalten müsse, während dem Kraftwagen die Fahrbahn aus öffentlichen Mitteln vorgehalten würde. Ich glaube, diese Behauptung schießt über das Ziel hinaus, wie folgende Erwägung zeigt. Durch die Kraftfahrsteuer sind im Jahre 1926 rund 105 Millionen aufgebracht worden. Bekanntlich ist die Steuer inzwischen nicht unbeträchtlich erhöht, man schätzt das Aufkommen 1927 auf 160 Millionen. Eine weitere Erhöhung tritt am 1. April 1928 ein, so daß zukünftig mit einem jährlichen Aufkommen von etwa 200 Millionen gerechnet werden kann. — Nach den vorgenommenen Zählungen wird die Straße zurzeit etwa zur Hälfte vom Kraftwagen und zur anderen Hälfte von Fuhrwerken benutzt und es steht nach den angestellten Versuchen durchaus dahin, ob die Straße nicht stärker durch die eisenbereiften Fuhrwerke als durch gut bereifte Kraftwagen in Anspruch genommen wird. — Für die Straßenunterhaltung sind jährlich etwa 400 Millionen erforderlich. Sind diese Angaben richtig, dann bezahlt hiernach zweifellos der Kraftwagen gemäß der von ihm verursachten Abnutzung auch seine Fahrbahn. Dagegen braucht er nicht wie die Eisenbahn für die Fahrbahn eine Amortisationsquote in Rechnung zu stellen.

(Schluß folgt.)

– Besuch der Kriegsgräber in Frankreich und Belgien. Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER) veranstaltet in diesem Jahre neben Einzelreisen Reisen in kleineren Gruppen zum Besuch der Kriegsgräber. Die Reisen nehmen ihren Anfang in Köln oder Frankfurt (Main). Nähere Unterrichtung ist in einem Prospekt enthalten, der in allen Vertretungen des Merbüros erhältlich ist.

Bedeutung und Tragweite der im Internationalen Übereinkommen über den Eis bahn-Personen- und Gepäckverkehr enthaltenen Vorschriften polizeilicher Art.

Von Geheimrat Schmid, Bern.

Die beiden, am 1. Oktober 1928 in Kraft tretenden neuen internationalen Eisenbahnübereinkommen (IÜG. und IÜP.) enthalten auch Vorschriften polizeilicher Art. Während aber das sonst viel inhaltsreichere IÜG. solche Vorschriften in positiver Form eigentlich nur in Artikel 3, allenfalls auch 4 gibt, sind diese im IÜP. zahlreicher und an verschiedenen Stellen gegeben.

Der Grund ist wohl folgender: Das Gut, das mit einem internationalen Frachtbrief über einen Weg geleitet wird, der dem IÜG. unterstellt ist, trägt seine Rechtsbeziehungen, wie sie im IÜG. niedergelegt sind, nur in sich. Es kann nicht in Konflikte rechtlicher Art mit Gütern kommen, die mit ihm „reisen" und auf deren Rechtsverhältnisse andere Bestimmungen anzuwenden sind. Selbst wenn sich zwei Güter, von denen das eine nach internen Vorschriften, das andere nach denen des IÜG. befördert wird, unterwegs gegenseitig schädigen, so entsteht daraus kein Konflikt zwischen ihnen oder besser den Rechtssubjekten, die das Verfügungsrecht an ihnen haben. Die Eisenbahn wird den Versender des internationalen Gutes, wenn von diesem eine Schädigung ausging, allenfalls nach Art. 12 § 4 IÜG. in Anspruch nehmen, von der Eisenbahn wird der Absender oder Empfänger des Gutes, das nach internen Bestimmungen befördert und dabei beschädigt wurde, Ersatz verlangen.

Anders liegen die Verhältnisse beim internationalen Personenbeförderungsvertrag. Nach seiner Art sind hier unterwegs Rechtsbeziehungen und damit Rechtskonflikte zwischen den Reisenden untereinander als den Parteien verschiedenartiger Beförderungsverträge möglich. Diese „Unterwegsrechte" der Reisenden müssen daher gegenseitig abgegrenzt werden, was eben durch Vorschriften polizeilicher Art, wie sie für den Güterverkehr nicht nötig sind, geschieht. Diese Frage erhob sich natürlich nicht nur für das IÜP., sondern war auch schon für die internen Vorschriften, die für die Beförderung von Personen galten, zu regeln.

Es werden also für diejenigen Reisenden, die auf Grund internationaler Fahrausweise über einen Beförderungsweg befördert werden, der das Gebiet zweier Vertragsstaaten des IÜP. berührt und der dem IÜP. listenmäßig (Art. 58 IÜP.) unterstellt ist, gemäß Art. 1 IÜP. § 1 („Dieses Übereinkommen findet Anwendung . . .") die polizeilichen Bestimmungen des IÜP. Anwendung finden, was aber nicht ausschließt, daß für einen Reisenden des gleichen Wagenabteils, für den diese Voraussetzungen nicht vorliegen, andere polizeiliche Vorschriften gelten; oder konkret ausgedrückt für einen von Paris nach Belgrad reisenden Kaufmann können andere Pflichten gelten, er kann aber auch andere Rechte haben als sein von Zagreb nach Semun fahrender Mitreisender.

Derartige Bestimmungen polizeilicher Art (prescriptions de police oder d' ordre public*) sind im IÜP. die nachstehenden:

Art. 13. Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur dingungsweise zugelassene Personen.

Art. 14. Von der Mitnahme in die Personenwagen geschlossene Gegenstände.

Art. 15. Mitnahme von Handgepäck und Tieren in Personenwagen.

Das IÜP. hat davon abgesehen, Vorschriften zu g über Frauen- und Nichtraucherabteile, Fensteröffnen Beheizung, weil solche zu viel Konfliktstoff in sich be Aber auch schon bei den erwähnten Bestimmungen kö sich Differenzen mit den für die interne Reisen ausführe Personen geltenden ergeben. Man bedenke nur, daß das außer für Rußland und die Türkei für das ganze päische Festland gelten wird. Es kann natürlich nich den Rechtsgrundsatz zurückgegriffen werden, daß i nationale Verträge den Vorrang vor internen Be mungen hätten. Um einen solchen formellen Kon kann es sich nicht handeln. Die verschiedenen Vorschr gelten formell unanfechtbar für verschiedene Pers jede kann sich mit Recht auf sie zu ihrem Schutz ber

Man könnte auch einwenden, daß doch schon bisher sonen auf durchgehende internationale Fahrkarten auf Grund internationaler direkter Tarife und Bef rungsbestimmungen abgefertigt wurden, ohne daß Schwierigkeiten ergeben hätten. Das ist allerdings ric Diese besonderen Bestimmungen der internationalen sonentarife haben es aber im allgemeinen vermi polizeiliche Bestimmungen, die in dem betreffenden dire Verkehr hätten gelten können, zu geben und, unter schränkung auf rein transportrechtliche Vertrag schriften, im übrigen auf die betreffenden, in den Bin verkehren maßgebenden Bestimmungen verwiesen.

Es wäre natürlich auch für das IÜP. möglich gewesen gleiche zu tun und nur den eigentlichen Beförderungsve international zu regeln. Das IÜP. ging aber eben w und wollte auch Vorschriften mehr öffentlich rechtl Charakters geben.

Um nun die Möglichkeiten von Konflikten von Ar an zu beseitigen, dürfte vielleicht das einfachste sein, die sämtlichen dem IÜP. beigetretenen gierungen die Vorschriften des IÜP., polizeilichen Charakters sind, in ihre ternen Vorschriften übernehmen. Das keine allzugroße Aufgabe. Einerseits sind es nicht viele, andererseits ist zu berücksichtigen, daß sie ob aus der gemeinsamen Beratung hervorgegangen sind, wohl keinem Staat etwas allzu fremdes und allzu raschendes bringen werden. Sie sind doch sozusagen communis opinio der europäischen Regierungen. L aber dann die internen und die internationalen Bestim gen hier völlig gleich, so können sich keine Konflikte ergeben und, was vor allem die praktische Seite der ist, der Zug- und Abfertigungsbeamte, an den zun doch die Entscheidung des Falles herangetragen wird, nach einheitlichen Vorschriften entscheiden, ohne die lität des Reisenden, ob internationaler oder lokaler, be sichtigen zu müssen.

*) Im französ. Kommentar zum IÜP. (und IÜG.) von Brunet, Durand und de Fourcauld Paris 1927 sind diese beiden Bezeichnungen für die fraglichen Vorschriften gebraucht.

Expreßgut.

Von Reichsbahnoberrat Dr. jur. **K. Joseph**, Frankfurt a. M.

(Schluß.)

Expreßgut ist gemäß § 40 der EVO. ein Gegenstand, der zur Beförderung im Packwagen eignet. Nach richtiger Auslegung dieser Vorschrift muß Expreßgut folgende Eigenschaften besitzen:

es muß handlich sein, d. h. sich von einer beschränkten Zahl von Arbeitskräften bewegen lassen;

es muß sich im Packwagen und zwar unter Berücksichtigung der sonst mit ihm da verladenen Güter stapeln und während der Fahrt auch umstapeln lassen;

seine Ein-, Aus- und Umladung muß unter Berücksichtigung der technischen Anlagen in den vom Personenzugfahrplan vorgeschriebenen Aufenthaltszeiten möglich sein.

Die Abfertigungsvorschriften haben dem Personal eine Handhabe gegeben, welche Arten von Gütern demnach zur Förderung als Expreßgut nicht in Frage kommen (vgl. AV. Teil I § 31).

Das beschleunigte Eilstückgut kennt für seine Annahme zur Beförderung eine solche Beschränkung nicht. Für es gelten die Vorschriften, wie sie für die Annahme von Eilstückgut allgemein bestehen.

Die grundlegende Bestimmung findet sich in der Ausführungsvorschrift III zu § 67 (1) EVO. Zur Beförderung werden nur solche Güter angenommen, die nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit hierzu geeignet sind. Nun wird Eilgut — von Ausnahmen abgesehen — in den Wagen der Güterzüge und auf Eilgut- oder Güterabfertigungen verladen. Was hierin liegt im Verhältnis zur Verladung von Expreßgut, braucht dem Verkehrsfachmann nicht besonders erläutert zu werden. Das wird noch klarer, wenn man — fast im Widerspruch zu jener grundsätzlichen Ausführungsvorschrift — mit § 27 des DEGT. Teil I Abteilung B erwägt, daß auch Gegenstände, die wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, trotzdem als Stückgut aufgegeben werden dürfen, mit der Maßgabe, daß alsdann für beschleunigtes Eilgut die Fracht für mindestens 3000 kg erhoben wird. Bei dieser Sachlage muß die den Begriff des beschleunigten Eilgutes erläuternde Klammer-Vorschrift des § 67 (1) der EVO. „beschleunigtes Eilgut-Komma-Schnellgut" als Rüstzeug einer vergangenen Verkehrszeit anmuten, das einem Verkehrsmuseum überlebter Begriffe überwiesen werden sollte. Der neue Entwurf einer EVO. (§ 67) hat auch bereits diese verwirrende Begriffserläuterung gemerzt.

Oben wurde bereits ausgeführt, daß beschleunigtes Eilstückgut niedriger tarifiert als Expreßgut. Das ist wohl im ganzen richtig, stimmt aber insofern nicht, als Mindestfracht und Mindestgewicht beim beschleunigten Eilstückgut seine Beförderung oft teurer werden lassen, als es die Beförderung des gleichen Stückes als Expreßgut bedingt. Da der Verlader genau kalkuliert, wird er nie die für ihn vorteilhafteste Beförderungsart verfehlen. Bei entsprechend hohen Gewichten und größeren Entfernungen wird er deshalb das billigere beschleunigte Eilstückgut bevorzugen. Aber gerade bei der Beförderung der hohen Gewichte und sperrigen Stücke im Packwagen ruhen die Mängel, die die Expreßgutbeförderung ungünstig beeinflussen. Wenn, wie es in der Praxis leider nicht allzu selten geschieht, Stücke bis zu je 1 Zentnern in die Packwagen verladen werden, so muß darunter die Beförderung des Expreßgutes leiden, dem ähnliche Gewichte selbst zu den höheren Tarifsätzen nach dem Tarif — mit Recht — versagt bleiben. Hierin liegt ein ungeheures Tarifunrecht zum Nachteil des pflegewerten Expreßgutes.

Die betrieblichen Schwierigkeiten sind die Folgeerscheinungen aller jener Mängel, die unter A. und B. dargestellt wurden. Sie zeigen sich als Zugverspätungen und im Gefolge davon als Aufenthaltsverlängerungen auf vielen Stationen im folgenden Jahresfahrplan. Dies natürlich zum Nachteil der Bestrebungen, im Interesse des Reiseverkehrs die Züge zu beschleunigen, den Wettbewerb zum Kraftwagen und Flugzeug abzuschwächen und dem Tempo der modernen Wirtschaft zu genügen. Es konnte deshalb nicht Wunder nehmen, wenn aus den Kreisen der Betriebsfachleute der Ruf nach einer Drosselung oder gar Beseitigung des Expreßgutes aus den Personenzügen laut wurde. Wenn auch solche Forderungen als zu weitgehend erscheinen mußten, weil ja in der Einnahmen bringenden Expreßgutbeförderung eine günstigere Gestaltung des Betriebskoeffizienten des Personenzugverkehrs begründet lag, so konnte man doch nicht tatenlos den Dingen ihren Lauf lassen, sondern mußte und muß sie zu meistern suchen.

Das Allheilmittel wäre die Rückkehr zu den kurzen Zügen der Vorkriegszeit gewesen, die auch heute wieder von den verantwortlichen Leitern des Fahrplanwesens (vgl. Baumgarten „Aufgaben und Ziele des Personenfahrplans" in „Die Reichsbahn" Nr. 49 und 50) erwogen wird. Zweifellos wäre damit der größte Teil aller Mängel im Expreßgutverkehr beseitigt. Aber man darf nicht verlangen, daß wegen des Expreßgutverkehrs jene aus Gründen sparsamen Haushaltes erzwungenen Maßnahmen allzu schnell über Bord geworfen werden.

So blieb nur übrig, den Versuch zu machen,

a) auf tarifarischem,

b) auf abfertigungstechnischem und

c) auf beförderungstechnischem Gebiet

nach Mitteln zu suchen, die einmal den Expreßgutverkehr im Rahmen einer natürlichen Entwicklung förderten und dazu die erkannten Mängel bestmöglichst einengten.

Um der Schwierigkeiten Herr zu werden, die das vom Fracht- und Eilstückgut abgewanderte sperrige Gut verursachte, wurde zunächst — mit Wirkung vom 1. Juni 1927 — auch für Expreßgut ein Sperrigkeitsverzeichnis geschaffen, das zwar in mancher Hinsicht dem des Gütertarifs entlehnt war, aber auch zum Teil wesentlich von ihm abwich, weil es galt, den Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, die in der Eigenart des Expreßgutes vermöge seiner Verladung und Verladeweise im Packwagen gelegen sind. Für solches Gut ist die Fracht um 100 % erhöht. Einmal war beabsichtigt, damit das sperrige Gut, dessen Abwanderung auf andere Beförderungsmittel aus zu Tage liegenden Gründen nicht in Betracht kam, wieder auf den reinen Güterverkehr zurückwandern zu lassen und einem sich zeigenden Massenversand vorzubeugen, andererseits eine dem Leistungsaufwand angepaßte Vergütung in einem erhöhten Tarif zu bekommen, wenn der Verkehrsinteressent an der Beförderung als Expreßgut so ausgesprochenes Interesse hatte. Man kann heute sagen, daß der Maßnahme der Erfolg nicht versagt geblieben ist. Nicht einmal die von

Pessimisten allzu voreilig verkündete Drosselung der Einnahmen im Expreßgutverkehr ist zur Tatsache geworden. Im Gegenteil, das zurückgewanderte unechte Expreßgut hat der natürlichen Entwicklung echten Expreßguts den Weg freigegeben. Der Sperrigkeitstarif im Expreßguttarif hat viele Feinde. Er kompliziert, statt zu vereinfachen, wo Primitivität herrschen sollte. Aber ihn gebar die Not der Verhältnisse. Möglich, daß er sich dereinst als überflüssig erweist.

Den oben dargelegten Schwierigkeiten auf dem Gebiete der Abfertigung entsprach es, auch hier nach einer Besserung der Verhältnisse Umschau zu halten. Soweit Raummangel die Quelle war, konnte und mußte in vielen Fällen mit bautechnischen Mitteln geholfen werden.

Im Tarif hemmten die die Staffeln begrenzenden Kilometerzahlen die erwünschte Eile in der Abfertigung. Man schuf deshalb einen neuen Tarif, der die krummen Zahlen eliminierte und die Staffeln von 35 auf 22 herabsetzte. Beides waren aber nur kleine Behelfe.

Wirkliche Hilfe konnte nur eine wesentliche Vereinfachung des eigentlichen Abfertigungsverfahrens bringen. Man erwog auf primitive Verhältnisse zurückzukommen, die früher den Expreßgutverkehr auszeichneten und dem Abfertigungsverfahren beim Gepäck glichen. Man studierte das englische Verfahren der Abfertigung der Parcels, die sich mit dem deutschen Expreßgut vergleichen lassen. Aber dort wie da war nichts für den deutschen Expreßgutverkehr zu gewinnen. So mußte das frühere Durchpauseverfahren, das sogenannte Gepäckscheinverfahren, schon deshalb außer Betracht bleiben, weil es die Selbstabfertigung der Versender unmöglich gemacht hätte. Gerade dies zu erhalten, ja noch weiter in den Kreisen der großen und mittleren Versender zu entwickeln, entspricht dem Bedürfnis der Reichsbahn wie der Versender zum Vorteil der beschleunigten Schalterabfertigung. Das Markenverfahren mit seinen zahlreichen Mängeln (andauernde Unregelmäßigkeiten bei leichtem Verlust der Marken, Schwierigkeiten der Verwahrung, hohe Beschaffungskosten) war ebensowenig empfehlenswert.

So blieb nur übrig zu versuchen, das geltende Abfertigungsverfahren von zwecklosem Balast zu befreien und sich auf das unbedingt Notwendige zu beschränken. Das Expreßgutabfertigungsverfahren ist in den letzten Jahren vornehmlich durch folgende Maßnahmen umständlicher geworden:

a) durch Einführung eines Stammes zur Expreßgutkarte;

b) durch Erweiterung der Expreßgutkarte infolge Angabe von Verpackung, Inhalt und bezahltem Gewicht;

c) durch Pflichtmuster für Beklebe- und Anhängezettel.

Es fragte sich, ob in den im Interesse des Kontroll- und Ermittlungsdienstes eingeführten Ergänzungen im Zusammenhang mit den übrigen bestehenden Verhältnissen nicht Vereinfachungen möglich wären:

1. unter Beibehaltung des gegenwärtigen Kontroll- und Abrechnungsverfahrens oder

2. mit gleichzeitiger Abänderung desselben.

Die Praxis der Handhabung jener Vorschriften bei den Abfertigungsstellen gab einen brauchbaren Fingerzeig. Sie hatten, wie schon erwähnt, im Interesse raschester Schalterabfertigung einen Teil der beim Annahmegeschäft fälligen Arbeiten auf Zeiten verlegt, zu denen Ruhe am Schalter herrschte. Das hatte dazu geführt, solche schriftlichen Arbeiten vom eigentlichen Annahmegeschäft zu trennen.

Man überlegte aber auch, daß an dem Gelingen der E preßgutbeförderung der Versender ein ebenso großes Int esse habe wie die Reichsbahn. Das lange Verweilen der A geber am Schalter konnte unmöglich den Bedürfnissen d Versender entsprechen. Denn Zeit ist Geld. So schien gerechtfertigt, den Versender an der Vorbereitung des A fertigungsgeschäftes soweit zu beteiligen, als die beid seitigen Interessen an schnellster Behandlung bei der G annahme es gestatteten, ohne daß in dokumentarischer H ziehung die für die Haftung ohnehin schwierige Rechtsla der Reichsbahn wesentlich beeinträchtigt wird. Ein z Studium dieser Frage eingesetzter Ausschuß, dessen Leitu in der Hand der Reichsbahndirektion Frankfurt a. Main l hat Vorschläge ausgearbeitet, die in Kürze mit der E führung der Nachnahme im Expreßgutverkehr zur Dur führung kommen werden*).

Hier kann nicht auf Einzelheiten eingegangen werd Es muß genügen das Wesentliche kurz herauszuheben. D von den Abfertigungsstellen geführte Abgangsbuch w künftig nur noch 5 Spalten statt bisher 11 enthalten. W fallen werden:

Spalte 2 Nummer des Zuges,
„ 3 Bestimmungsstation,
„ 4 Beförderungsweg,
„ 5 Inhalt,
„ 9 Gebühr für Interessenangabe,
„ 7 und 8 Reichsbahnbinnen-Wechselverkehr sind einer Spalte „Fracht" zusammengefa

Das war nur möglich, wenn man mit dem bisherigen Grun satz brach, die Abrechnung der Verkehrskontrollen nach d Abgangsbüchern vornehmen zu lassen. Auch hier hatte Praxis in Abweichung von den Vorschriften den gangbar Weg gezeigt, nach den Expreßgutkarten abrechnen zu lass Trotzdem war es möglich, auch die Expreßgutkarte und ih Stamm wesentlich zu vereinfachen, allerdings unter glei zeitiger Belastung des Versenders mit einer geringen sch lichen Mehrarbeit. Manches Überflüssige wurde dabei der Expreßgutkarte und ihrem Stamm ausgemerzt.

Daß die Selbstabfertigung der Versender wesentlich Beschleunigung der Abfertigung beitragen kann, ist ber erwähnt. Es ist erfreulich zu beobachten, wie die Erkennt dafür auch in den Kreisen der Versender wächst. Immer muß hier noch mehr als bisher für das Verfahren der Sell abfertigung geworben werden.

Dem Fachmann waren schon immer die bei den Gepä abfertigungen im Gebrauch befindlichen Hebelwaagen Dorn im Auge. Die Technik hat jetzt eine Reihe vollau matischer Waagen geschaffen, die zurzeit noch als Vers bei Güter- und Gepäckabfertigungen Verwendung fin Sie haben alle den Vorteil, daß sie das Wiegegeschäft g erheblich beschleunigen. In Abfertigungen mit größerem preßgutversand müssen sie deshalb die Hebelwaage zwar raschestens verdrängen. Hier darf es kein „aber" Hüter des Haushalts geben. Hier ist nicht die Beschaff der Waagen, sondern die Sorge um die Erhaltung und E faltung des Expreßgutverkehrs die alleinige Geldfrage.

Wenn es weiter gelingen sollte, die Tätigkeit der Eintr in die Expreßgutkarte durch eine Registrierkasse zu erset mit der Maßgabe, daß ein Zweitdruck zugleich das Abgan buch darstellen und ein dritter Durchschlag gar die Quitt

*) Am 1. März 1928 eingeführt.

den Versender abgeben könnte, würde an Vereinfachung in Abfertigungsgeschäft außerordentlich viel gewonnen sein. Z zeit macht die Reichsbahndirektion Stuttgart Versuche n einer solchen Registrierkasse, die immerhin vorläufig eben, daß der Zeitaufwand für die Ausfüllung des Abg sbuchs

ach dem bisherigen Verfahren für die Sendung ca. 1,367

ach dem künftigen

a) bei Verwendung der Hebelwaage . . . . . ca. 1,133

b) bei Verwendung der vollautomatischen Waage . . . . . ca. 1,057

c) mit der Zählkasse . . . . . ca. 0,870

Minuten beträgt. Sicher im Großbetrieb ein beachtlicher Erfg der allerdings noch unvollkommenen Maschine, die h noch bei anderen großen Expreßgutabfertigungen B. Frankfurt [Main]) erprobt werden soll.

Der Schwerpunkt der ganzen nicht einfach liegenden ge liegt indes auf beförderungstechnischem biet. Geht man von den Ausführungen am Beginn ser Abhandlung aus, so liegt die Erlösung von allem el in einer von der Belebung des Personenverkehrs ausenden Vermehrung der Zugzahlen. In dem Maße, in dem h die Zahl der Züge mehrt, dehnt sich der Packwagenm. Das gilt namentlich von den schnellfahrenden Zügen. r neue Fahrplan, der wesentlich opulenter ausgestattet als seine Vorgänger, wird in mancher Hinsicht und in ncher Verkehrsverbindung schon heute eine erhebliche tlastung bringen, wenn sich auch gerade der zu den itzenverkehrszeiten — Weihnachten und Ostern — einschränkte Winterfahrplan störend geltend macht, der aus ünden der Wirtschaftlichkeit die dem Personenverkehr enenden Züge und mit Rücksicht auf den in den Wintermaten (Oktober bis Ende April) im ganzen wesentlich hwächeren Reiseverkehr die Zahl der schnellfahrenden ige, die den Erfolg des Expreßgutverkehrs tragen, verindert.

Unbeeinflußt hiervon muß alle mit der Bewältigung des xpreßgutverkehrs betrauten Stellen und Bediensteten das streben beseelen, mit geringstmöglichem Aufand größtmöglichste Expreßgutverkehrsistung zu erzielen. Vornehmster Grundsatz muß bei sein, den Personenverkehr nicht zu hemmen, d. h. den hrplanmäßigen Verlauf der Personenzüge aller Art nicht stören, um nicht den Weg zur weiteren Beschleunigung r Personenzüge zu versperren. Das setzt zunächst im Beich der für die Bewältigung dieses Verkehrs zuständigen irektionen engste Zusammenarbeit zwischen dem Personenfahrplan-, Betriebs- und Personenverkehrsdezernenten oraus. All ihr Bemühen muß aber versagen, wenn es nicht elingt, aus den Packwagen der schnellfahrenden Personenzüge das herauszubringen, was der Beförderung von epäck und Expreßgut abträglich ist. Es nutzt nur das tarre Verbot, daß in die Packwagen solcher Züge

1. weder Dienstgut noch als solches geltendes Gut noch
2. beschleunigtes Eilgut verladen werden darf, wenn man sich nicht entschließen kann, nach Einführung der Nachnahme im Expreßgutverkehr die alsdann überflüssige Beförderungsart des beschleunigten Eilgutes zugleich im Interesse einer erwünschten Vereinfachung der Stückgutbeförderung - - zu beseitigen.

Erst wenn diese schweren und unhandlichen Stücke aus den Packwagen ausgemerzt sein werden, werden die Gepäck- und Expreßgutabfertigungsstellen in der Lage sein, besser als bisher zu disponieren. Denn das ist außer Frage, daß geschickte Disposition der Außendienststellen, die sich von jedem Schematismus fernhält, den Grundstein im Bau der Expreßgutbeförderung bildet. Ausgezeichnete Fahrplankenntnisse über einen engen Horizont hinaus, gepaart mit verkehrsgeographischem Wissen, ist die Basis wirtschaftlicher Disposition. Ladepläne, wie sie in neuerer Zeit nach Art des Güterverkehrs aufgestellt werden, können nur Richtlinien sein, deren peinliche Durchführung mehr schaden anrichten, als Nutzen bringen kann. Gänzlich verfehlt ist das Bestreben verschiedener Stellen, angefallenes Gut um jeden Preis mit dem ersten besten Zug vorwärts zu jagen. Unterwegs will auch noch Gut zugeladen werden. Es hat deshalb grundsätzlich folgendes zu gelten:

1. schnellfahrende Züge sind für nähere Entfernungen nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn die Beschleunigung für den Empfänger noch einen Nutzen verspricht. Es ist wirtschaftlich falsch, mit schnellfahrenden Zügen Gut nach solchen Stationen zu führen, das so spät in der Nacht am Ziel ankommt, daß seine Zuführung oder Abholung doch nicht mehr in Frage kommt, wenn ein späterer gewöhnlicher Personenzug zur Verfügung steht, der das Gut so zeitig am anderen Morgen am Ziel anbringt, daß es auch nicht oder kaum später als mit jenem schnellfahrenden Zug in den Besitz des Empfängers gelangt.
2. Expreßgut ist bei verschiedenen zur Verfügung stehenden Zügen dem beizuladen, der die wenigsten Umladungen auf dem Weg zur Bestimmungsstation bedingt.
3. Auf nahe Entfernungen ist der Versand von Expreßgut in schnellfahrenden Zügen — von besonderen Ausnahmen abgesehen — verboten. Wenn Gut dadurch auch einmal 2 Stunden später am Ziel ankommt, ist das nicht weiter bedenklich; die Konkurrentin Post ist auch nicht schneller.

Diese Grundsätze sollen indes dann nicht gelten, wenn der Umfang des Verkehrs die Anwendung solcher Notvorschriften nicht erheischt. Das wird lokal oft ganz verschieden sein. Nur Klein- und Feinarbeit im praktischen Dienst kann die Vielheit der Fragen lösen.

Den Erfolg verspricht Geschick der Leitung und gut geschultes Ladepersonal. Hier hapert es nicht selten. Wie oft müssen gerade in Spitzenverkehrszeiten in die großen Expreßgutabfertigungen Reserven von den Güterböden geholt werden, deren mangelnde Erfahrung sich mit dem Widerwillen paart, den sie als Gedingearbeiter der Güterböden gegen die nur mit Tagelohn gelöhnte, aber unvergleichlich anstrengendere Arbeit im Expreßgutgeschäft der großen Abfertigungen haben. Leider gestattet Verschiedenartigkeit von Zeit und Umfang des Gutanfalls, namentlich des Umladeguts keinen Ausblick, hier etwa mit einem besonderen Gedingeverfahren zu helfen.

Um nur ein Bild der Aufgaben einer großen Gepäckabfertigung zu geben, seien folgende Zahlen der Gepäckabfertigung Frankfurt (Main)-Hauptpersonenbahnhof für den allerdings besonders belasteten Monat Dezember 1927 hier aus dem Geheimschrank des Verkehrs ausgekramt:

Expreßgut						Beschleunigtes Eilgut						Gepäck				
Versand		Empfang		Durchgang		Versand		Empfang		Durchgang		Versand		Empfang		Durchga
Stück	t	Stück	t	Stück	t	Stück	t	Stück	t	Stück	t	Stück	t	Stück	t	Stück
115 869	1658	86 350	1564	267 457	3939	3820	159	3503	105	23 487	915	11 406	252	8620	323	20 525
oder im Tagesdurchschnitt des Dezember 1927 rund																
	18		18		127		5		3		30		8		10	

Das ergibt eine Tages-Tonnenleistung von 219 (ohne die Tonnenleistung für Gepäck im Durchgang und ohne Milch) der Gepäckabfertigung Frankfurt (Main) Hauptpersonenbahnhof, wobei zu beachten bleibt, daß „Durchgang" nur „Umladung im Durchgang" darstellt. Die Zahlen kennzeichnen die Bedeutung dieses Verkehrsknotens im Durchgang.

Der Milchverkehr derselben Abfertigung betrug in dem gleichen Zeitraum im Versand, Empfang und in der Umladung:

a) im Monat Dezember 1927:
1) Stück = 46 740 = 2) 1 178 t,

b) täglich:
1) Stück = 1 500 = 2) 38 t.

Das ergibt eine schätzungsweise Leistung von täglich 270 bis 275 t von Empfang, Versand und Umladung dieser Abfertigungsstelle.

Besondere Schulung muß auch das Fahrladepersonal besitzen, wenn Verschleppungen der Güter vermieden werden sollen. Wichtig ist, daß das Fahrladepersonal auf der Ausgangsstation des Zuges vom Beginn der Verladung an anwesend ist, um die Stapelung des Gutes zu leiten, damit auf den einzelnen Stationen auf der richtigen Seite ausgeladen werden kann. Gerade dieser Forderung muß mehr als bisher entsprochen werden. Hier liegen oft die Gründe der fahrplanwidrig langen Aufenthalte auf den Unterwegsstationen. Richtig war, die Packwagen der Personen- und Schnellzüge mit einem Stationsverzeichnis auszurüsten. Das wird indes seinen Zweck verfehlen, wenn ungeschultes Personal das Fahrladegeschäft zu besorgen hat.

Nicht selten und namentlich zu den Spitzenverkehrszeiten reichen die Packwagen bei weitem nicht aus. Man hat sich deshalb zu besonderen Expreßgutwagen entschlossen, die nach einem bestimmten Verzeichnis planmäßig oder als Bedarfswagen verkehren. Sie sind entweder Kurswagen, aus denen unterwegs aus- und in die eingeladen wird, oder sie sind Ortswagen, bei denen unterwegs vielleicht lediglich zugeladen werden kann.

Das Verzeichnis der Expreßgutwagen besteht zurzeit aus 4 Teilen:

a) Vorbemerkungen,
b) Verzeichnis der nicht oder nur beschränkt freigegebenen Züge,
c) Zugbenutzungsvorschriften,
d) Verzeichnis der Expreßgutwagen.

Klar und übersichtlich sind hier die für die Expreßgutbeförderung in Frage kommenden Bestimmungen zusammengefaßt.

Expreßgutwagen, die nicht Ortswagen sind, werden regelmäßig von einem Ladeschaffner begleitet. Vielfach sind es nicht streckenkundige Leute. Es genügt deshalb nicht, sie nur beim Beladen des Wagens anwesend sein zu lassen. Es erscheint notwendig, sie rechtzeitig in der Abfertigung über ihre Aufgabe für den Wagenlauf zu unterrichte Nützlich kann es sein, solchem Personal in Form ein Bildskizze den Lauf des Wagens mit den Umladestellen u Anschlußlinien einzuprägen.

Die Bedarfswagen hatten in einem Maße zugenomm daß ihre Beförderung mit den planmäßigen Zügen oft nic mehr möglich war. Man hat deshalb für den Weihnach verkehr 1927 in verschiedenen Verbindungen den Versu mit besonderen Expreßgutzügen gemacht, so in der Ve bindung Berlin—Köln, Berlin—München, Dresden—Köln u Stuttgart Rheinland über Mainz. Ohne Zweifel haben sie d Schnellzügen die erwünschte Entlastung gebracht. Sie wurd aus Packwagen gebildet und mit Schnellzugsgeschwindigk gefahren. Der tariflichen Vorschrift, daß Expreßgut wie G päck befördert werden soll, ist Genüge geschehen, der B förderungszweck wurde erreicht. Ob diese Lösung ein wirtschaftlichen Erfolg bedeutet, steht heute noch nicht fe Wäre es nicht der Fall, so würde der Verzicht auf die Fo setzung des Versuches nach anderen Gesichtspunkten ei der Entwicklung des Expreßgutverkehrs abträgliche ve frühte Maßnahme sein.

Die Möglichkeit der Entwicklung des Expreßgutverkeh in der eben behandelten Richtung hat auch bereits voraus schauend seinen Niederschlag in dem Entwurf d neuen EVO. gefunden. Damit wird eine Grundlage f die Entwicklung eines Schnellverkehrs für Güter gele deren Ausmaß sich noch nicht übersehen läßt. Schnelligke und Konkurrenz sind die Zeichen, unter denen sich die Wi schaft vorwärts bewegt: die Reichsbahn trifft die Pflicl ihr darin zu helfen.

Trotzdem muß vor Einem — wenigstens zurzeit noch gewarnt werden, vor den Auswüchsen, die sich und dort im Expreßgutverkehr zu zeigen beginnen. Alle E wicklung braucht Zeit. Es heißt der Zeit vorauseilen, we heute schon mit dem Gedanken gespielt wird, für den E preßgutverkehr mit dem Ergebnis zu werben, daß zugunst des Expreßgutverkehrs Gut vom Eil- und Frachtstückg abwandert. Das ist weder der Sinn der Expreßgutbeförd rung noch entspricht es den Verkehrsinteressen der Reich bahn. Was alles an technischen Neuerungen verlangt werd müßte, um einem auf solche Weise entfesselten Verke gerecht zu werden, sei nur nebenbei angedeutet. Zurzeit i der Expreßgutverkehr Kleingutverkehr und muß es bleibe Das hindert nicht seine Entwicklung sorgsam im Auge z behalten. Für ihn werben sollte lediglich der Erfolg sein glänzenden Bedienung.

Das gilt doppelt, wenn in Kürze die Nachnahme i Expreßgutverkehr eingeführt sein wird. Es war nicht leich sich für die Einführung zu entschließen, wo der nachnahm freie Expreßgutverkehr schon Beförderungsschwierigkeite verschiedener Art verursacht. Es sei hier daran erinner daß noch in der Ständigen Tarifkommission vom Febru

einmütig die Nachnahme für Expreßgut abgelehnt
de (vgl. Niederschrift der TK. vom 9./10. Februar 1911).
Sie konnte auch jetzt nur empfohlen werden, wenn es
hzeitig gelang, das Abfertigungsverfahren im Ganzen
u vereinfachen, daß eine neue erhebliche Belastung den
ertigungsstellen erspart blieb. Hand in Hand damit
ßte deshalb die oben angedeutete Reform des Ab-
igungsverfahrens durchgeführt, zugleich aber für das
hnahmeverfahren der einfachste Weg gesucht werden.
ı glaubt ihn gefunden zu haben, indem man sich ent-
oß. abweichend von dem im Güterverkehr üblichen Ver-
en, die Nachnahme durch die Bestimmungsstation aus-
len zu lassen. Das geschieht unter Zuhilfenahme der Post.
Versender verwendet eine Expreßgutkarte mit ange-
ener Postanweisung oder Zahlkarte, die er auszufüllen
freizumachen hat. Auf der Bestimmungsstation liefert
Eisenbahnbeamte das Gut dem Empfänger aus, erhebt
Nachnahmebetrag , trennt die Postanweisung oder Zahl-
te von der Expreßgutkarte und zahlt den Betrag auf
Post ein. Während sonst im Expreßgutverkehr fünf
ck auf eine Expreßgutkarte aufgeliefert werden können,
f im Nachnahmeverfahren nur je ein Stück auf eine Ex-
ßgutkarte aufgegeben werden. Zum ermäßigtem Expreß-
tarif befördertes oder leicht verderbliches Gut kann mit
hnahme nicht belastet werden, wobei als letzteres solches
gelten hat, das nach Beförderungsweg, Beförderungs-
ıer und Jahreszeit besonders raschem Verderb ausgesetzt
Hieraus spricht der richtige Grundsatz milder Hand-
ung der Vorschrift, um sie vielleicht später fallen zu
sen, wenn das Nachnahmeverfahren seine Feuerprobe
Ganzen bestanden haben wird.

Ist einmal dieses Verfahren eingeführt, auf das die Ver-
ırswelt brennend wartet, dann kann infolge Abwanderung
ı der Post mit einer erheblichen Zunahme des Expreß-
tverkehrs gerechnet werden. Die Gründe sind bereits
en erwähnt. Die Post braucht sich um die Abwanderung
ht zu grämen. Sie verliert, was nicht ihr, sondern der
hiene gehört, und sie gewinnt die Einnahmen aus der
chnahmezahlung, die ihr nicht mißgönnt werden sollen.

Der Expreßgutverkehr hat indes an den Grenzen der
ichsbahn nicht halt gemacht. Schon frühzeitig hat er sich
Wechselverkehr mit den Privatbahnen
ıd Kleinbahnen gezeigt und hier schon erhebliche
deutung gewonnen. Im süddeutschen wie norddeutschen
ivatbahnverband haben gerade Expreßgutfragen in letzter
it eine große Rolle gespielt. Auch hier wird das verein-
hte Abfertigungsverfahren mit dem Nachnahmeverfahren
ıgeführt und eine Belebung des Expreßgutverkehrs zeitigen.

Aber weit wichtiger ist, daß auch über die Grenzen des
utschen Reiches hinaus der Expreßgutgedanke getragen
rden konnte. Obwohl bei vielen Auslandsbahnen unbe-
mt, haben sich eine Reihe dieser Bahnen entschlossen,
m deutschen Vorgehen zu folgen und sich in einen inter-
tionalen Expreßgutverkehr einzuschalten. Zurzeit bestehen
lgende internationalen Expreßguttarife:

1. Deutschland-Österreich.
2. „ -Schweiz.
3. „ -Italien über Brenner und Schweiz.
4. „ -Tschechoslowakei.
5. „ -Polen,
6. „ -Nordische Länder,
7. Nordisch-Mitteleuropäisch-Orientalischer Expreßguttarif.
8. Demnächst wird ein solcher auch im Deutsch-Serbisch-Kroatisch-Slowenischen Verkehr über Österreich und Ungarn eingeführt.

Alle diese Expreßguttarife sind bei internationalen Personentarif-Konferenzen verhandelt und beschlossen worden. Sie erscheinen als Teil der Personen- und Gepäcktarife, zumal sie ebenso wie in Deutschland davon ausgehen, daß das Expreßgut wie Gepäck in den Packwagen der Personenzüge befördert wird. Der Frachtberechnung liegen die Tarife für die Personenbeförderung zu Grunde. Obwohl so die Expreßgutbeförderung als ein Glied der Personenbeförderung nach außen deutlich in die Erscheinung tritt, ist die Rechtsfrage aufgeworfen worden, ob nach den Bestimmungen des zurzeit noch (bis 1. Oktober 1928) geltenden IÜ. jene internationalen Expreßguttarife rechtlichen Bestand hätten und nicht etwa nach Art. 2—5 des IÜ. nichtig seien.

Man kann nicht sagen, daß die Streitfrage nach der einen oder anderen Seite entschieden sei. Es ist lediglich still um diese Frage geworden. Die internationalen Expreßguttarife haben sich nicht etwa unter dem Druck dieser Rechtsfrage in das Dunkel der Vergessenheit zurückgezogen, sondern beginnen sich zu entwickeln und überall neue Wurzeln zu schlagen. Im Zeichen des Wettbewerbs der Eisenbahnen aller Länder zu neuen Verkehrsmitteln wie Kraftwagen und Flugzeug eine natürliche Entwicklung der Verkehrswirtschaft!

Auch im rein deutschen Expreßgutverkehr ist wiederholt das Expreßgut als ein Teil des Güterverkehrs angesprochen worden. Sehr zu Unrecht! — Gewiß ist richtig, daß Expreßgut Gut im Rechtssinne, eine Sache ist. Es ist es auch zweifellos vom Standpunkt der Wirtschaft. Das ist aber gar nicht das Entscheidende. Denn Gepäck ist nicht weniger Gut im Rechts- wie im Wirtschaftssinn. Und niemand hat noch den Versuch gemacht zu behaupten, die Gepäckbeförderung sei ein Teil des Güterverkehrs. Die Entscheidung der Frage liegt ausschließlich auf der beförderungstechnischen Seite. Die Einreihung des Gutes in die Beförderungsart bringt nur die allein richtige Lösung. Wollte man einwenden, die Beförderung in Personenzügen sei nicht das Kriterium, so ist das richtig und falsch. Gewiß werden in den Packwagen der Personenzüge auch andere Güter als Gepäck und Expreßgut befördert. Das geschieht aber im Sinne einer Aushilfe im Güterverkehr. Die Beförderung jener Güter in Personenzügen ist nichts originäres, es ist nicht das Wesen und der Inhalt ihres Beförderungszwecks. Ganz anders steht es um den tarifrechtlichen Inhalt des Expreßgutverkehrs und seiner tarifgeschichtlichen Entwicklung, deren Wert im Gebiete der Auslegung noch immer anerkannt wird.

Es ist besonders auffallend, daß gerade im internationalen Verkehr die Zweifelsfrage auftauchen konnte. Denn gerade das internationale Recht hat sich bislang immer wesentlich anpassungsfähiger an wirtschaftliche und verkehrswirtschaftliche Entwicklungen gezeigt. Das alte IÜ. wußte von einem internationalen Expreßgutverkehr noch nichts. Auch die Verfasser des neuen IÜP. und IÜG. kannten die neue Beförderungsart noch nicht. Es ist eben eine Neuerscheinung verkehrswirtschaftlicher Entwicklung, die neue Bahnen einschlägt, andere Wege sucht, wirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Es ist — auch vom Standpunkt rechtlicher Würdigung und Wertung — verfehlt, hier

rubrizieren zu wollen, was sich nicht rubrizieren läßt. Mit Fug und Recht hat noch immer die Wirtschaft ihren machtvollen Protest erhoben, wenn die nationale wie internationale Rechtswissenschaft nicht den Mut aufbrachte, neuen wirtschaftlichen Erscheinungsformen die ihr angepaßte Beurteilung zu Teil werden zu lassen. Schluß deshalb mit diesen der Wirtschaft undienlichen Auseinandersetzungen. — Augenblicklich ist der Expreßgutverkehr ein Teil des Personenverkehrs. Warten wir ab, wohin er sich entwickelt! Vielleicht ist die Zeit nicht fern, daß seine Entwicklung Regelung fordert, wie der übrige Eisenbahnverkehr s IÜP. und IÜG. gefunden hat.

Für den deutschen Expreßgutverkehr mit seiner fühlung in den Personenverkehr steht pyramidengleich daß er nur in engster Zusammenarbeit mit diesem ged kann. Er ist nervös und launisch zugleich. Er will tarifa abfertigungs- und beförderungstechnisch nur von Hand geleitet werden, wenn er seine Bedienung verl

Hilfsmittel im Güterabfertigungsdienste.

Von Reichsbahnamtmann **Heinrich**, Güterstation Hof Hbf.

Die Bestrebungen, die Kosten für den Güterabfertigungs- und -beförderungsdienst möglichst niedrig zu gestalten, müssen alle unterstützen. Jeder muß auch mithelfen, immer noch mehr zu erreichen und dazu beitragen das große Ziel zu erreichen.

Hier gilt das Wort Rudolf Baumbach's:

„Kann ich nicht Dombaumeister sein,
Behau ich als Steinmetz meinen Stein.
Fehlt mir auch dazu Geschick und Verstand,
Trag ich Mörtel herbei und Sand."

Der gesteigerte Güterverkehr und die Vermehrung der Geschäftsaufgaben, die noch dazu ständig schwieriger werden — man denke nur an das Tarifwesen — und deshalb immer größere Anforderungen an den Abfertigungsbeamten stellen, einerseits und die äußerst knappe Bemessung des Personalstandes bei den Abfertigungsstellen anderseits machen es notwendig, daß jedes Hilfsmittel angewandt wird, welches geeignet ist, dem Güterdienstbeamten die Erledigung seiner Aufgaben zu erleichtern.

Solche Hilfsmittel der verschiedensten Art stehen zur Verfügung. Hier sei nicht die Rede von den Schreib- und Rechenmaschinen und Rechentafeln, wie sie auch in anderen Betrieben schon längst in Gebrauch sind, sondern von Hilfsmitteln, die besonders und nur für Güterabfertigungen in Betracht kommen.

Wenn man die Verkehrsbeziehungen der Güterdienststellen näher untersucht, so findet man, daß sie im großen Ganzen immer die gleichen bleiben: Der Versand bewegt sich im Allgemeinen stets nach den nämlichen Stationen und der Empfang kommt von den gleichen Stationen, wie auch die Art des Gutes und sonach die Tarifsätze fast stets die gleichen sind. Es ist daher üblich, die kilometrischen Entfernungen und Frachtsätze nach und von solchen ständig wiederkehrenden Stationen in eigene „Handtarife" zusammenzufassen, um das Suchen in den meist unhandlichen und umfangreichen Haupttarifen sich zu ersparen und die Abfertigung zu beschleunigen und zu erleichtern.

Ich habe bei der mir unterstellten Güterabfertigung in dieser Beziehung Hilfsmittel anfertigen lassen, die sich als sehr zweckmäßig erwiesen, anderen Güterdienststellen daher empfohlen werden können. Da in Hof Hbf. der Güterversand und der Güterempfang räumlich vollständig getrennt sind, erklärt es sich, warum die Hilfsmittel für die Versandabteilung anders eingerichtet sind, als die der Empfangsabteilung.

I. Versand.

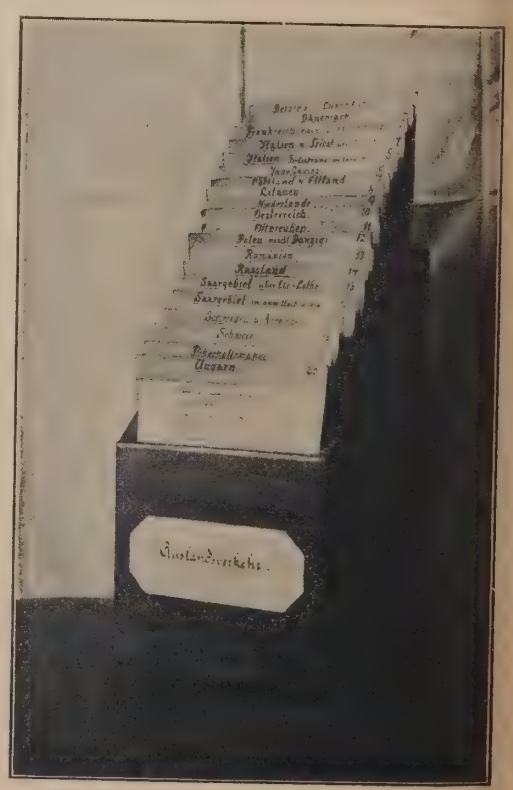
Als Hilfsmittel am Frachtbriefannahmeschalter wurden geschaffen

1. ein drehbarer Frachtsatzzeigeständer für den innerdeutschen Verkehr und
2. eine Kartothek für den Auslandsverkehr.

Der Frachtsatzzeigeständer besteht aus vier Holztafeln in der Größe von 38 : 55 cm, welche in Ösen gehalten um eine eiserne Säule drehbar angeordnet sind; letztere erhält durch einen Holzsockel festen Stand. Nach den Ausmaßen der Holztafeln ist autographisch ein Formblatt hergestellt, in welches die Stationsnamen, die Entfernungen und die Frachtsätze für die Stückgutklasse I und II eingeschrieben sind. Die Eintragung des Eilgutsatzes kann entfallen, weil dieser durch Verdoppelung des Satze Stückgutklasse I leicht gefunden werden kann. Neben Frachtsätzen I und II kann nach Bedarf noch Platz f halten werden für die Sätze besonders häufig vorkomm Ausnahmetarife (z. B. Nottarif). In dem Formblatt sin Stationsnamen nur in der Buchstabenfolge, ohne sonstige scheidung vorgetragen. Es ist mit Reißnägeln auf der fläche befestigt. Diese Art der Befestigung ist deswegen Aufkleben vorzuziehen, weil das Blatt leichter abgenon werden kann, wenn es infolge Abnutzung neu geschr werden muß, oder wenn Änderungen vorzunehmen sin jeder Holzflügel doppelseitig benutzbar ist, enthält Ständer im ganzen bei rund 300 Stationen auf jeder insgesamt gegen 2400 Stationen.

Für den Auslandsverkehr eignet sich die Kartothekform besser, denn dieses Hilfsmittel soll dem Abfertigungsbeamten in erster Linie sagen, was alles bei Annahme Abfertigung eines Auslandsfrachtbriefes beachtet werden Es ist erst in zweiter Linie Frachtsatzzeiger. Zweckn ist deshalb, jeden Auslandsverkehr besonders zu behan

Die Einrichtung der Kartothek ist aus der Abbildu erkennen. Die Ausmaße sind: Breite 25 cm, Tiefe 24



Höhe 24 bis 46 cm. Die beschriebenen Blätter sind auf P aufgezogen, damit sie in dem Rahmen stehend untergeb werden können und sich leicht entnehmen lassen. Ka größe 22 × 34 cm; zwischen jedem Karton befindet sich

nne Holzscheidewand. Hier das Muster eines Auslands-rkehrs:

Litauen. Nr. 8

Die Aufgabe erfolgt mit deutschem Frachtbrief mit voll-ndiger Adresse des Empfängers bis
Insterburg (Pr.)
Königsberg (Pr.) Hbf. (nur für Eilgut) oder
Königsberg (Pr.) Ost (nur für Frachtgut),
nach Lage der endgültigen Bestimmungsstation.
fertigung wie nach Ostpreußen.
Die Weiterabfertigung hat der Absender durch nachträg-ie Verfügung zu beantragen. (Keine Gebühr erheben!)
Der nachträglichen Verfügung ist beizugeben:
1 internationaler Frachtbrief,
1 grüner Ausfuhranmeldeschein,
2 französische Deklarationen,
1 Einfuhrbewilligung (evtl. bei Umbehandlungsstation [Zollamt] hinterlegt).
schleunigtes Eilgut ausgeschlossen.
Die Weiterabfertigung kann nur nach solchen litauischen tionen erfolgen, die als Tarifstation im deutsch-litauischen terverkehr enthalten sind.
il- und Ganzfrankaturen sowie Überweisungen zugelassen.
chnahmen nur in RM. Interessedeklaration ausgeschlossen.

Ostpreußische Umbehandlungsstationen:

	Station	Stückgut I	Stückgut II	Ladevorschrift Frachtgut	Ladevorschrift Eilgut
)	Insterburg (Pr.)	966	764	Cottbus — Allenstein	Chemnitz — Cottbus — Königsberg (Pr.)
)	Königsberg (Pr.) Hbf.	1916*)	—	—	Chemnitz — Cottbus
)	Königsberg (Pr.) Ost	958	758	Cottbus — Königsberg Ost	—

*) Eilgut

die Frachtkarten ist die Versandstation nicht einzuschreiben, sondern einzustempeln!

Wer die Auslandstarife kennt und weiß, wie schwierig und zeitraubend es ist, sich in ihnen zurechtzufinden, wird zugeben müssen, daß durch eine solche Kartothek die Abfertigung außerordentlich beschleunigt und erleichtert wird, nicht zu reden davon, daß die richtige Abfertigung überhaupt sichergestellt ist.

II. Empfang.

Für die Empfangsabteilung wurde als Form des Frachtsatzzeigers nicht die eines Ständers, sondern die der Kartothek gewählt, weil die Behandlung der Frachtbriefe in der Empfangsabteilung etwas anders vor sich geht als in der Versandabteilung. Während in letzterer bei der Annahme die Frachtbriefe ohne Rücksicht auf Empfangs-Kontrollbezirke und Privatbahnen behandelt werden, werden sie in ersterer vor der Nachprüfung der Frachtberechnung nach Kontrollbezirken und Privatbahnen und hier wieder in Buchstabenfolge gelegt, um sie sogleich nach erfolgter Nachprüfung für die Eintragung in die einzelnen Empfangsbücher geordnet zu haben. Deshalb sind die Frachtsatztafeln nach den Kontrollbezirken der Versandstationen und den Privatbahnen getrennt angelegt. Außerdem sind eigene Frachtsatztafeln für den Wagenladungsverkehr vorhanden. Jeder Beamte holt sich die Tafeln derjenigen Kontrollbezirke und Bahnen, aus denen er eingegangene Frachtbriefe zu bearbeiten hat.

Die äußere Aufmachung dieser Kartothek unterscheidet sich in nichts von der für den Auslandsverkehr im Versand.

Welche Art des Frachtsatzzeigers für die einzelne Abfertigungsstelle am geeignetsten ist, ergibt sich aus den örtlichen Verhältnissen.

Damit glaube ich, wenigstens „Mörtel und Sand" herbeigetragen zu haben zu dem großen Bau, an dem wir alle schaffen.

---

25 Jahre Eisenbahn Petersdorf—Schreiberhau.

I.

Vor kurzem waren 25 Jahre vergangen seit der Eröffnung r Eisenbahn Petersdorf (Riesengebirge)—Oberschreiberhau, nicht nur wegen der Schwierigkeit ihrer Erbauung, ndern auch wegen der Bedeutung für die Erschließung des nzen Riesengebirges mit ein paar Worten gewürdigt rden möchte.

Bis zum Jahre 1848 gab es nur einen romantischen malen Fußpfad bis zum Kochelfall, der dann rechter Hand nach Dorf Schreiberhau weiterführte. Dann kam die aussee im Zackental bis zur Landesgrenze. Bald nachdem Jahre 1891 die Strecke Hirschberg—Petersdorf dem Beebe übergeben worden war, setzten von deutscher wie von erreichischer Seite Bestrebungen für die Fortsetzung der ecke bis Reichenberg (Böhmen) ein, um nicht nur der derschlesischen Kohle, sondern auch dem hoch entckelten, stark bevölkerten böhmischen Industriegebiet nnwald — Gablonz ein neues Absatzgebiet zu schaffen d eine weitere Erschließung des Riesengebirges für den emdenverkehr zu erreichen. Für die Preußische Staatsbahn r eine Verzinsung der auf 9,4 Millionen Friedensmark erhneten Baukosten allerdings kaum zu erhoffen. Schließh wurde aber doch am 16. Mai 1900 beim Bahnhof Petersrf mit den Erdarbeiten begonnen.

Trotz der großen technischen Schwierigkeiten jeder Art ritten die Bauarbeiten so rasch vorwärts, daß schon zwei hre später, am 25. Juni 1902, der Betrieb bis Oberschreiberu aufgenommen werden konnte. Die Reststrecke bis Grün- (Landesgrenze) wurde schon am 1. Oktober 1902 eröffnet. Für die Anlage der Bahn mußten 548 preußische Morgen dem sehr hohen Betrage von 580 000 Mark erworben rden, für den Morgen sind also über 1000 Friedensmark zahlt worden. 1,2 Millionen cbm Erd- und Felsmassen waren zu bewegen, zum Teil aus Einschnitten bis zu 23 m Tiefe und in Dämmen bis zu 20 m Höhe einzubauen. Die nur 35,1 km lange Strecke hat infolge ihrer schwierigen Lage im Gebirge nicht weniger als 30 Wegeüber- und Unterführungen, 58 Brücken und Durchlässe, je eine Brücke über den Zacken und den Weißbach und einem Viadukt über die Iser aufzuweisen. Vor dem Bahnhofe Niederschreiberhau liegt der 130 m lange Moltkefelstunnel und zwischen Strickerhäuser und Polaun der 230 m lange Isertunnel. Die Bahn erreicht bei einer Steigung von überwiegend 1 : 40 mit mehreren Schleifen nach 10 km den ersten Bahnhof Niederschreiberhau, der bereits 595 m über dem Meere liegt und damit 207 m über dem Bahnhof Petersdorf. Wegen der großen räumlichen Ausdehnung von Schreiberhau — das sich mit einem Gebiet von über 4000 ha mit dem der Reichshauptstadt messen kann —, wurden nicht weniger als fünf Bahnhöfe angelegt. Mit den 880 m hoch liegenden Bahnhof Jakobstal erreicht die Bahn die Paßhöhe des Schreiberhauer Kammes. Sie hat mithin auf einer Länge von nur 23 km einen Höhenunterschied von 500 m zu überwinden. Mit dem immer noch 697 m hoch liegenden Bahnhof Polaun — früher Grüntal — schließt sie an die Zahnradbahn nach Tannwald (Böhmen) an. Die Elektrisierung der Gesamtstrecke, ein Teil der elektrischen Strecke Breslau—Hirschberg—Görlitz, die schon 1911 begonnen wurde, erlitt leider durch den Weltkrieg eine derartige Verzögerung, daß der elektrische Betrieb erst am 15. August 1923 aufgenommen werden konnte.

II.

Einige Zahlen werden den starken Aufschwung der ganzen Gegend veranschaulichen: Während im Jahre 1901 in der damaligen Endstation Petersdorf 198 000 Personen ankamen und abfuhren, betrug schon im folgenden Jahre die

Zahl der Reisenden 253 000. Im Jahre 1913 war der Personenverkehr auf das fünffache angewachsen und betrug 1927 weit über 500 000. Die ursprünglich vorgesehenen 100 Reiseverbindungen sind heute auf 600 gestiegen, und es gibt direkte Personentarife nach der Tschechoslowakei, Österreich, und den Ostseebädern. Von mehr als 50 Stationen aus gibt es Sonntagskarten gegen nur zwei am Eröffnungstage. Im Jahre 1927 sind 17 Feriensonderzüge und 20 Sportzüge gefahren worden, die meisten davon aus Berlin, Stettin, Sachsen und sogar dem Rheinlande.

Ähnlich beim Güterverkehr. Schon 1903 betrug der Güterumschlag 24 000 t, 1926 : 60 000 t. Neben den Gegenständen des täglichen Bedarfs werden Bau- und Brennstoffe bezogen und die ausgedehnten Wälder sowie die seit Eröffnung der Bahn im erfreulichen Aufschwung befindl Industrie liefern den hauptsächlichsten Versand.

Statt der vier gemischten Zugpaare des Jahres 1902 nötigt der Personenverkehr heute acht reine Personenz Seit Februar 1923 hat nun der elektrische Betrieb endg die Dampflokomotive abgelöst und auch die Bewältig einer erheblich größeren Nutzlast ermöglicht.

Vergleich der Höhenpläne der elektrischen Wechselstrom-Gebirgsbahnen.

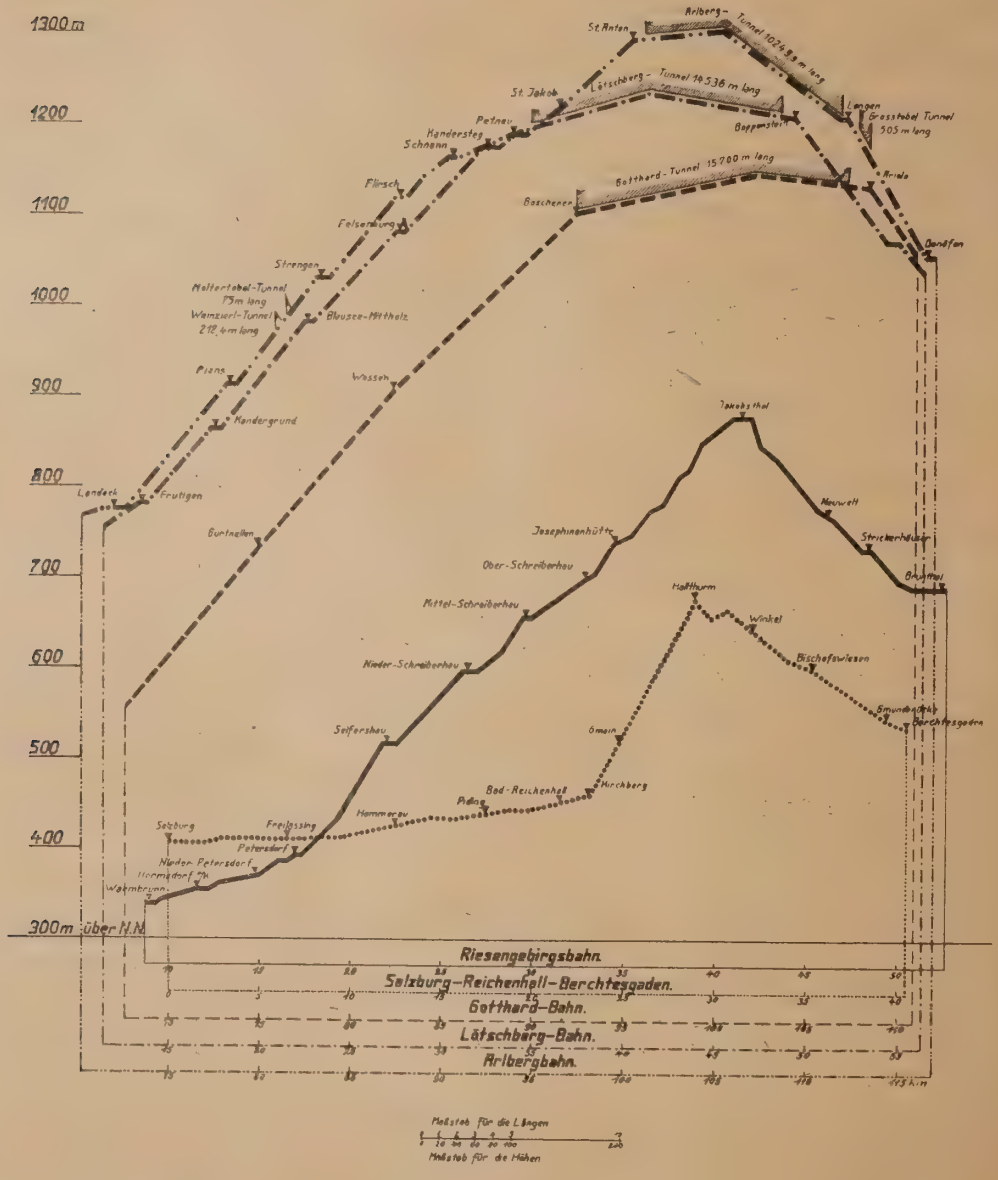


Abb. 1.

III.

Noch ein paar Worte über den Eindruck, den die h auf dieser Bahn dem Reisenden verschafft:

Von Petersdorf aus geht es zunächst im rechten W k am kleinen Zacken aufwärts. Bald öffnet sich ein Rück ic über das ganze Hirschberger Tal. Zwischen hohen Ta e

starrenden Felsen geht es den Iserkamm hinauf, 1 m
ung auf 40, rauschende Bäche kreuzen den Bahndamm.
Blick schweift hinüber nach der schroffen Burg des
ast und den Städten und Dörfern des grünen Zacken-
Bobertales. Aus Parkwipfeln grüßen mit breiter Front
gräfliche Schloß und das Kurhaus Warmbrunn. Weiter

Kochelhäuser. Den Hintergrund bildet eine blaue Wand
hoch in den Himmel hinein und weithin nach beiden Seiten
ragend der Kamm des Riesengebirges, dessen Name gerade
hier überzeugend veranschaulicht wird. Groß und befreiend
wirkt dieses Bild, in das die Matten, Hütten, Gebüsche und
Bäche des Vordergrundes viel Lieblichkeit mischen. Satt-

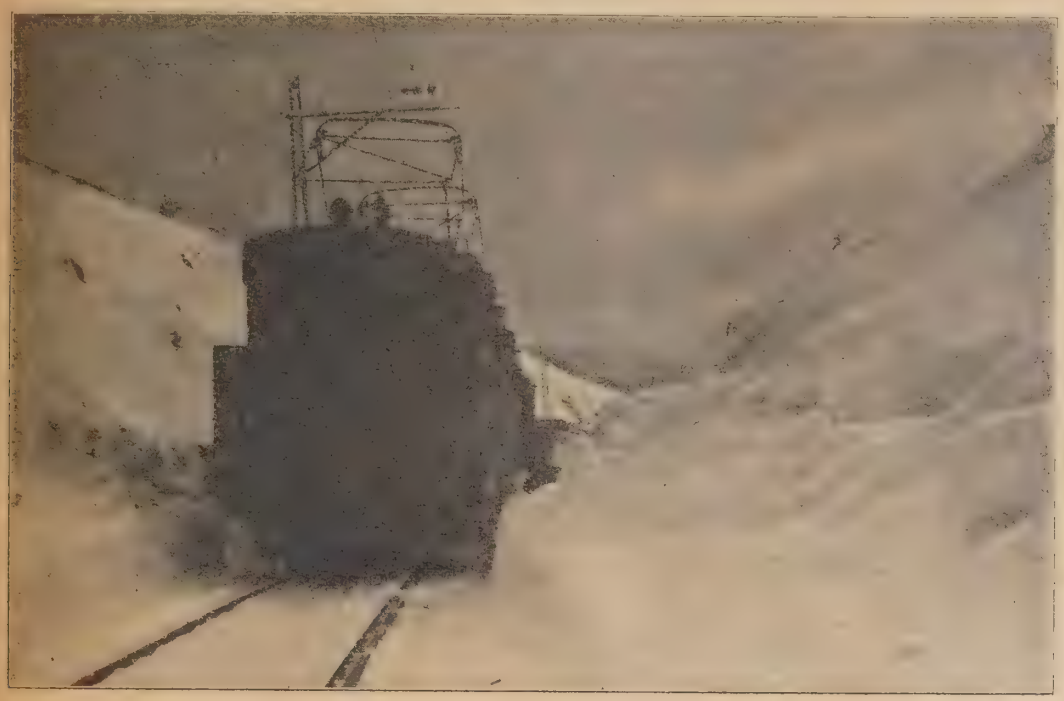


Abb. 2. Strecke bei Bahnhof Jakobsthal im Winter.

er Ferne hebt Hirschberg seine Türme und reihen sich
ieblichen Hügel von Stonsdorf, Erdmannsdorf, Fischbach
Jannowitz, ganz hinten als Abschluß zwei himmelblaue
wurfshügel, die Falkenberge. Auf der Weiterfahrt nach
Mitteldorfe blickt man hinunter in die Tannenschlucht
Zacken und jenseits hinüber zum waldigen Eulenstein
der katholischen Kirche, die Siebenhäuser und die

grün schwellende Wiesen und tiefdunkler Fichtenforst
wechseln ab und rechter Hand zieht sich der Iserkamm em-
por. Und dann wieder schraubt der Zug sich langsam hin-
auf in den Hochgebirgswald. Geröllmassen überdecken den
Hang. Fichte und Buche klemmen, dürftige Nahrung suchend,
die Wurzeln zwischen mächtige Felsblöcke, gurgelnd und
brodelnd schießen unzählige Bäche über das blank ge-

Abb. 3. Bahnhof Jakobsthal im Winter.

scheuerte Gestein zu Tal. Hinter Josephinenhütte nimmt dann der Wald die Eisenbahn auf, der tiefe schweigende Wald, der sie nicht mehr verläßt, bis er plötzlich den Blick freigibt auf die freundliche Kolonie Strickerhäuser.

Und nun gar im Winter! Welche ungeahnten Herrlichkeiten bietet diese Bahn dem entzückten Auge! Wie hat Eisenbahn in deutschen Landen zu bieten vermag. weder liegt die Sonne leuchtend auf dem Kamm und sp sich in tausend und abertausend glitzernden Krist während die Bäume im Walde still und schweigend das unter der Schwere ihrer weißen Last, oder der Schnee heult und jagt die Wolkenfetzen über die Berge hin. I

Eingang zum Moltkefelstunnel.

Tunnel durch den Moltkefelsen.

Abb. 4.

Rübezahl dann sein Reich verwandelt, selbst wenn der Großstädter zu Hause kaum eine Schneeflocke zu sehen bekommen hat. Wahrlich, eine Winterfahrt auf der Strecke Petersdorf—Schreiberhau gehört zu dem Schönsten, was die ist das Gebirge schön und immer ist die Fahrt auf Bahn genuß- und abwechslungsreich.

Dr. Kieckhoefer-Bres

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Lohnforderungen der Eisenbahngewerkschaften.** Die Tarifgewerkschaften der Reichsbahnarbeiter haben bekanntlich die Lohnbestimmungen des Tarifvertrags zum 31. März d. J. gekündigt. Sie haben in den letzten Tagen ihre Forderungen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mündlich gestellt. Sie fordern Erhöhung des Stundenlohnes um 10 Rpf und dazu noch höhere Entlohnung der Betriebs- und Verkehrsarbeiter (durchgehende Löhnung), ferner Erhöhung der Überzeitzuschläge und eine besondere Lohnerhöhung für die östlichen Gebiete. Ein Teil der Gewerkschaften forderte außerdem Dienstalterszulagen und Dienstprämien. Die erhobenen Forderungen bedeuten eine Steigerung der jährlichen Lohnausgaben um über 250 Millionen Reichsmark. Diese Forderungen konnten von der Hauptverwaltung nicht als geeignete Grundlage für Verhandlungen angenommen werden, da sie mit der Finanzlage der Reichsbahn nicht in Einklang gebracht und auch nach der allgemeinen Lohnlage sachlich nicht als berechtigt anerkannt werden können. Bei dieser Sachlage hält es die Reichsbahn für richtig, daß zur Vermeidung von Unruhe durch langwierige aussichtslose Verhandlungen die Meinungsverschiedenheit schleunigst durch die zur Austragung solcher Lohnstreitigkeiten berufenen Stellen entschieden wird. Die Reichsbahn wird sich deshalb sofort mit dem Reichsarbeitsminister wegen Einleitung eines Schlichtungsverfahrens in Verbindung setzen.

— **Tätigkeit des Fahndungs- und Streifdienste Reichsbahn.** Im Dezember 1927 waren nach der „Reichs (Heft 9) 113 Fahndungsbeamte, 807 Beamte und 915 A im Streifdienst tätig, im örtlichen Wächterdienst sind sonders gefährdeten Stellen, hauptsächlich in den stätten, noch 378 Kräfte tätig; 569 ausgebildete Dienst unterstützen den Sicherheitsdienst in seiner Tätigkei

Es wurden insgesamt 3637 Diebstähle festgestellt denen 473 auf Gepäck und Expreßgut, 645 auf Eilstü 2383 auf Frachtgut und 136 auf Wagenladungen ent 854 Diebstähle wurden nachweisbar verhütet; 455 durch den Sicherheitsdienst der Reichsbahn und 67 andere Personen festgenommen.

Durch den Sicherheitsdienst wurden festgestellt: Bahnpolizeiübertretungen, 4283 Nachlösungen von karten, 819 Nachabfertigungen von Gepäck und 4244 s Unregelmäßigkeiten im Verkehrsdienst. Diebesgut für über 100 000 RM zurückgewonnen.

— **Merkblatt zur Vermeidung von Gefahren bei gang mit Kohlenstaub.** Auf Anregung der Deu Reichsbahn-Gesellschaft ist ein in der „Reichsbahn". S. 216 veröffentlichtes Merkblatt zur Vermeidung v fahren beim Umgang mit Kohlenstaub durch den K staub-Ausschuß des Reichskohlenrats aufgestellt w Bei der Ausarbeitung haben Vertreter der beteiligten R und Landesbehörden, der Industrie und der Reichsba sammengewirkt. Ein weiteres Merkblatt für die Anla Kohlenstaubfeuerungen ist in Vorbereitung.

Schnelltriebwagen auf den elektrisch betriebenen ken Mitteldeutschlands. Die Deutsche Reichsbahn-Ge-haft hat am 20. Februar d. J. einige neuartige elek-ie Fahrzeuge, sogenannte Schnelltriebwagen, dem Ver- übergeben. Die Fahrzeuge sind dazu bestimmt, er-che Verkehrsverbesserungen auf den elektrisch be-nen Strecken Mitteldeutschlands herbeizuführen.

ie Triebwagen sind vierachsige Wagen mit zwei achsigen Drehgestellen. In ihrer äußeren Er-nung sind sie den D-Zugwagen sehr ähnlich. gesamten elektrischen Triebeinrichtungen sind unter Wagenkasten oder in den Drehgestellen an-lnet, so daß der gesamte Raum des Wagenkastens mit ahme der an den beiden Stirnseiten befindlichen erstände zur Unterbringung von Reisenden und Ge- zur Verfügung steht.

ie Stromart ist einfacher Wechselstrom mit 15 000 Volt drahtspannung und 16⅔ Hertz.

der Triebwagen ist mit zwei Fahrmotoren von je PS Dauerleistung ausgerüstet. Je ein Fahrmotor treibt Zahnradvorlage die eine Achse eines jeden Dreh-lles an, in derselben Weise wie dies bei Straßenbahn-wagen üblich ist. Die Fahrkurbel des Fahrschalters it einem sogenannten Totmannsknopf versehen, welcher dem Führer ständig niedergedrückt werden muß. Loslassen des Knopfes wird der Fahrstrom selbsttätig brochen. Es ist vorgesehen, diesen Totmannsknopf noch auf die Bremse einwirken zu lassen. Die Wagen en elektrisch beleuchtet und elektrisch geheizt. Für ufterneuerung im Wagen sorgen eine große Zahl von ern, die im Wagendach angebracht sind und durch e erreichbare Handgriffe betätigt werden können.

ie Höchstgeschwindigkeit der Triebwagen beträgt km in der Stunde. Es sind dies die ersten Triebwagen den öffentlichen Verkehr, die eine so hohe Geschwindig-entwickeln. Die große Länge des Wagens (22,9 m Puffer) und der große Drehgestellradstand gewähr-en dabei einen ruhigen Lauf der Wagen bis zu den sten Geschwindigkeiten. Die Strecke Leipzig—l e kann daher einschließlich eines Zwischenhalts in enditz in wenig mehr als einer halben nde zurückgelegt werden. Die Fahrzeit zwischen pzig und Magdeburg über Bitterfeld wird mit Zwischenhalten etwa zwei Stunden betragen. eder Triebwagen enthält 16 Plätze II. Klasse und este Plätze III. Klasse, welche zu beiden Seiten eines mittigen Mittelganges angeordnet sind, sowie einen rt mit Waschgelegenheit. In den beiden Vorräumen en Wagenenden stehen noch zehn Klappsitze zur Ver-ung, so daß insgesamt je Triebwagen 76 Plätze vor-den sind. Bei großem Andrang können die Vorderräume der Mittelgang noch als Stehplätze dienen. Die in der richtung vorn gelegenen Vorräume sollen je nach Be-nis zur Mitnahme von aufgegebenem Reisegepäck be- t werden. Die Reichsbahn hat großen Wert auf mög-t gute und gefällige Innenausstattung der Wagen ge-um den Reisenden den Aufenthalt in den Wagen so nehm wie möglich zu machen. Der Außenanstrich der gen ist in helleren Farbentönen gehalten. Die Wagen ien daher auch in dieser Hinsicht von den übrigen lbahnwagen vorteilhaft ab.

Die neuen Triebwagen sollen nicht dazu dienen, bereits handene Fahrgelegenheiten zu ersetzen. Sie sollen viel-r dazu benutzt werden, die noch bestehenden Fahrplan-en auszufüllen, und dadurch den Nachbarortverkehr schen Leipzig und Halle und Leipzig und Magdeburg ie den dazwischenliegenden Städten durch Darbietung iger Verkehrsverbindungen mehr als bisher zu pflegen. der Hauptsache sollen mit den Triebwagen Schnell-ten ausgeführt werden, die nur die II. und III. Klasse ren. Ein Schnellzugzuschlag wird für diese Fahrten nicht oben. Daneben werden aber auch in beschränktem Um-Personenzugfahrten unter Mitführung der vierten genklasse in Anhängerwagen mit Halt auf allen Zwischen-onen eingelegt werden, so daß auch für den Verkehr Ort zu Ort Verkehrsverbesserungen eintreten werden.

— **Tarifermäßigung für Frachtstückgüter.** Mit Gültig- vom 5. März 1928 wird für Frachtstückgüter aller Art, genommen sperrige Güter, im Verkehr zwischen Altona— burg und Stationen des Direktionsbezirks Berlin der Ausnahmetarif K 34 eingeführt. Der Tarif gewährt bei Auflieferung von mindestens 2000 kg Stückgut mit einem Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Sätze der ermäßigten Stückgutklasse. In Verbindung mit dieser Maßnahme ist auch die Beförderung der Frachtstückgüter in den genannten Verkehrsbedingungen wesentlich verbessert worden.

— **Bahnhof Gelsenkirchen-Bismarck.** Am 26. Februar d. J. wurde der neue Bahnhof Gelsenkirchen-Bismarck, neben dem Hauptbahnhof der wichtigste Knotenpunkt des Gelsenkirchener Verkehrs, seiner Bestimmung übergeben. Damit hat der bisherige barackenähnliche Bahnhof, der sich als zu klein erwies, ausgedient. Der neue Bahnhof ist so angelegt, daß die durchgehenden Streckengleise von Dorsten und von Essen zusammengelegt sind und daß die Strecken von Bottrop-Hugo und von Gelsenkirchen unmittelbar neben diesen einmünden. Die Gesamtarbeiten an dieser Stelle umfassen außer der Ausführung der Hochbauten die Schüttung von rund 800 000 cbm Bodenmassen, Herstellung von 24 000 cbm Beton und Eisenbeton für die Futtermauern, ferner das Verlegen von 36 000 m Gleisen und von 173 Weichen. Die Zechen Bismarck und Consolidation, dann verschiedene Werke der chemischen, Glas- und Hüttenindustrie befördern ihre Produkte fast ganz oder zum größten Teil über den Bahnhof Bismarck.

— **Erweiterungsbau des Dienstgebäudes der Reichsbahndirektion Berlin.** Die Reichsbahndirektion Berlin hat auf ihrem Grundstück Schöneberger Ufer 1—4 einen Neubau zur Erweiterung ihrer Geschäftsräume in Angriff genommen, der in der Hauptsache der Zusammenfassung des gesamten Fernmeldewesens der in Berlin ansässigen Reichsbahnbehörden dienen soll und daneben noch einige neue Büroräume aufnehmen wird.

In diesem Neubau sollen die Ferntelegraphie der Reichsbahn, die sich gegenwärtig im Reichsbahn-Zentralamt und dem Schlesischen Bahnhof befindet, die Fernsprechämter der Reichsbahndirektion Berlin, der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, des Reichsbahn-Zentralamtes, des Potsdamer, Anhalter und einiger anderer Bahnhöfe, die Uhrenzentrale aus dem Schlesischen Bahnhof und die Eisenbahn-Funkerei aus dem Reichsbahn-Zentralamt einheitlich zusammengefaßt werden. Die einzelnen Fernsprechämter werden hier zu einem Knotenamt zusammengelegt und gleichzeitig auf Selbstanschlußbetrieb umgestellt. Dieses neue Amt wird ungefähr 5000—6000 Anschlüsse erhalten. Nach und nach sollen dann auch die anderen in Berlin befindlichen Ämter der Reichsbahn auf Selbstanschlußbetrieb umgestellt und zu weiteren Knotenämtern zusammengefaßt werden.

Da Sendung und Empfang funkentelegraphischer Nachrichten innerhalb der Stadt nicht immer einwandfrei sind, ist für die Eisenbahn-Funkerei eine Sende- und Empfangsstation außerhalb des Weichbildes Berlin in Aussicht genommen. Die Empfangsstation soll im Westen und die Sendestation im Osten Berlins untergebracht werden, während die Bedienung dieser Stationen in der Zentrale im künftigen Neubau der Direktion geschieht.

Durch diese straffe Zusammenfassung ihres Nachrichtenapparates, dessen ein so umfangreicher und komplizierter Betrieb wie die Deutsche Reichsbahn bedarf, sollen Vereinfachungen und Ersparnisse unter gleichzeitiger Modernisierung des Nachrichtenbetriebes erzielt werden.

— **Trajektverkehr auf dem Bodensee.** Seit einiger Zeit macht sich ein lebhafter Güterverkehr auf dem Bodensee bemerkbar. Es sind meist Gemüse- und Südfruchtsendungen aus Italien nach Deutschland. Welche Steigerung der Trajektverkehr in der letzten Zeit erlebt hat, geht aus der Zahl der beförderten Eisenbahnwagen hervor: Es sind im Januar aus der Schweiz auf der Strecke Romanshorn—Lindau 2314 Wagen gegen 1481 im gleichen Monat des Vorjahres über den See gefahren worden und auf der Strecke Romanshorn—Friedrichshafen 1623 Wagen gegen 1156 im gleichen Monat 1927. Die Gesamtzahl der im Januar trajektierten Eisenbahnwagen belief sich auf 3957. Es waren also rund 1300 mehr als im Januar 1927.

— **Staatswissenschaftliche Fortbildungskurse in Stettin.** Der Arbeitsausschuß für diese Fortbildungskurse wird in

der Zeit vom 12. März bis 28. März 1928 einen neuen Kursus veranstalten, an dem alle Reichsbahnbeamten von Gruppe 1 bis 6 teilnehmen können. Auskunft erteilt Obersteuerinspektor Lewinsky, Landesfinanzamt Stettin, Hakenterrasse 2.

— **Reiseverkehr durch die Festspiele.** Das Mitteleuropäische Reisebüro teilt mit, daß insbesondere aus Anfragen seiner Büros von New York und Chicago sich ein großes Interesse für die diesjährigen Bayreuther Festspiele bemerkbar macht. Die nach Europa reisenden Amerikaner erhalten auch hierdurch wieder die Anregung, Deutschland in ihren Reiseplänen zu berücksichtigen. Auch liegen schon jetzt Anfragen in Bezug auf die 1930 stattfindenden Oberammergauer Festspiele vor.

— **Vom Haus der Technik in Essen.** Nach den guten Erfahrungen, die mit den wissenschaftlichen Fortbildungsvorträgen für höhere Techniker im Hause der Technik in Essen im vergangenen Winter gemacht worden sind, werden auch im Frühjahr eine Anzahl Vortragsreihen aus den verschiedensten wissenschaftlichen Gebieten der Technik stattfinden, zum Herbst sollen dann wieder längere Vortragsreihen, die sich auf den ganzen Winter erstrecken, veranstaltet werden. Das Vortragsprogramm für das Sommerhalbjahr wird in einigen Wochen erscheinen und steht allen Interessenten, technischen wie wirtschaftlichen Verbänden und Behörden sowie Instituten alsdann zur Verfügung. Die Vorträge werden in der zweiten Hälfte des Monats April beginnen.

— **Übertritt des Geheimrats Kunz in den Ruhestand.** Nach über 40jähriger Dienstzeit trat zum 1. März d. J. der Geheime Rechnungsrat Kunz, der seit über 34 Jahren, früher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dann im Reichsverkehrsministerium und zuletzt in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft tätig war, in den Ruhestand. Kunz steht im 66. Lebensjahr und war zuletzt in der Personalabteilung der Hauptverwaltung tätig. Er war Spezialist für den Personalhaushalt. Aus Anlaß des Ausscheidens fand eine Abschiedsfeier im Kreise seiner Abteilung statt, bei der der stellvertretende Generaldirektor Dr. Weirauch ihm herzliche Worte des Dankes widmete.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Kleist, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Guben, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Cüstrin, Schindler, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Breslau, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Schwiebus, Paulsen, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Cüstrin, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Guben, Flamm, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Waldenburg, zur Reichsbahndirektion Kassel, von Bock und Polach, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Schwiebus, zum Reichsbahn-Betriebsamt Breslau 1, Paul Lindemann, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Oberhausen, als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen, Walter Bottcher, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Meiningen, als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Dresden und Dr. jur. Thost, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Konstanz, zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) sowie der Reichsbahnbaumeister Leicher, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Hbf., nach Kassel als Leiter einer Abteilung beim dortigen Reichsbahn-Ausbesserungswerk.

Übertragen ist dem Reichsbahnoberrat Rudolf Kallenbach, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Dresden, die Stellung des Vorstandes des Reichsbahn-Abnahmeamts Dresden.

Bestellt sind die Reichsbahnräte Zorn, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Niederschöneweide zum Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Charlottenburg und Gustav Wagner, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Breslau 1, zum Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Breslau 1.

In den Ruhestand getreten ist Reichsbahnoberamtmann Kunz bei der Hauptverwaltung in Berlin.

Gestorben sind die Reichsbahnräte Ernst Ritter, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Gleiwitz, Heldt, Abnahmebeamter beim Reichsbahn-Abnahmeamt Berlin, 2 und Oskar Weber, Leiter einer Abteilung beim Reichsb Ausbesserungswerk Leinhausen.

Österreich.

— **Eisenbahndienstliche Vorträge bei den Bundesbah** Um einem weiteren Kreise von Bediensteten einen unmi baren Einblick in die Gegenwartsaufgaben des ös reichischen Eisenbahnwesens zu bieten, haben auf Ve lassung des Generaldirektors der Österreichischen Bu bahnen, Dr. Maschat, in Wien fünf Dienstvortragsk stattgefunden. Die Vorträge wurden von den diese Ge bearbeitenden Abteilungsvorständen und Referenten d Generaldirektion vor einem Hörerkreise von Vorständen u Kontrollören des Bahnhofs-, Bahnerhaltungs- und Zugfü rungsdienstes gehalten. Im Rahmen dieser Dienstvorg hielt auch auf Einladung des Generaldirektors der Ö reichischen Bundesbahnen Reichsbahnoberrat Bach le Reichsbahndirektion Elberfeld einen sehr interessanten u beifälligst aufgenommenen Vortrag über maschinellen E bau mit zahlreichen Lichtbildern und zwei Filmen. Die neraldirektion beabsichtigt diese oder ähnliche Vort reihen auch auf sonstige Bedienstetengruppen auszudeh

Ungarn.

— **Fahrbegünstigungen ausländischer Staatsbürger dem Besuche ungarischer Bäder.** Sämtliche Ausländer li mit ausländischem Passe in Ungarn reisen und mit e von der Direktion eines ungarischen Badeortes oder o dem „Verein Budapest Bäderstadt" ausgestelltem Zeugn beweisen, daß sie die Heilkräfte eines ungarischen Ba ortes wenigstens 14 Tage lang regelmäßig gebrauchten halten bei ihrer Rückreise bis zu der Landesgrenze u Fahrpreisermäßigung von 50 %. — Die Ermäßigung (B Karte) wird bei den Stationskassen gegen Vorweisung die fremde Staatsbürgerschaft beweisenden Passes und weisung des erwähnten Zeugnisses verabfolgt. Diese B Karte ist nur in Verbindung mit dem fremden Passe und Bäderbenutzung beweisenden Zeugnisse gültig.

Zur Hebung des Fremdenverkehrs dient auch die ordnung, nach der auf der Linie Budapest—Hegyeshal Hin- und Rückfahrscheine mit 20prozentiger Ermäßigu verausgabt werden. Diese Hin- und Rückfahrscheine drei Tage gültig. (Der Tag der Hinreise wird in d Geltungsdauer nicht eingerechnet.) Die Rückfahrsch sind nur bei Vorweisung eines die ausländische Staat gehörigkeit bezeugenden Reisepasses gültig.

— **Fremdenverkehr.** Im Jahre 1927 verkehrten in Bu pest 260 000 fremde Hotelgäste (13 200 mehr als im Vorja die 651 000 Nächte dort verbrachten. Während die Gä aus dem Auslande zunahmen, hat sich die Zahl der Gä aus dem Inlande verringert (um 4300). Aus dem Inla trafen nähmlich im Jahre 1927 166 000, im Jahre 1926 a als 170 000 Gäste ein. Aus Wien stiegen 18 500 Gäste in Hotels ab. Die Steigerung beträgt in diesem Falle 2500, Deutschland 12 000 (+ 2000), die Steigerung des Frem verkehrs aus der Schweiz betrug 1500, aus Rumänien aus Frankreich, England und Italien je 500 Gäste. der Fremdenverkehr aus den Vereinigten Staaten weist Steigerung auf. Im Jahre 1926 trafen nämlich 5071 Fre aus den Vereinigten Staaten in Budapest ein, im Jahre 2 aber 6500, demnach um 1500 mehr.

— **Personalnachrichten der Kgl. Ungarischen Sta bahnen.** Zum Leiter der Betriebsabteilung der Direkt wurde Oberinspektor E. Herde, zum Leiter der Versu Konstruktions- und Fahrzeugbeschaffungsabteilung Ob spektor E. Zechmeister ernannt. — Dem Kgl. u garischen Oberregierungsrat K. Neugebauer wurde seinem Rücktritt in den Ruhestand als Anerkennung Reichsverwesers eine besondere Medaille und dem Ei bahn- und Schiffahrtoberinspektor K. v. Láner aus A seines Scheidens aus dem Staatsdienste für sein langjähri und eifriges Wirken der Titel eines Ministerialrates verlie Herr v. Láner wurde vor kurzem zum stellvertretend Direktor der Maschinen- und Werkstätten-Hauptsektion Staatsbahnverwaltung ernannt.

brige europäische Länder.

— **Herabsetzung der Personentarife auf den Litauischen atsbahnen.** Auf der letzten Sitzung des litauischen Mi-erkabinetts wurde die vom Verkehrsministerium vor-chlagene Ermäßigung der Personentarife angenommen. Tarife werden für alle Klassen um 4 cents je Kilometer abgesetzt. Die Gründe, die zur Revision geführt haben, l angeblich in dem starken Wettbewerb durch den Auto-verkehr zu suchen.

— **Moskauer Untergrundbahn.** Die Frage des Baus einer tergrundbahn in Moskau ist im Zusammenhang mit dem genden Stadtverkehr eine der dringendsten Fragen ge-den. Der Plan selbst ist nicht mehr neu, doch mußte ne Verwirklichung immer wieder wegen Geldmangel ückgestellt werden. Da die Gefahr ernstlicher Verkehrs-kungen in Moskau immer akuter wird, so befaßt man n nunmehr eingehend mit dem Bauplan und der Finan-ungsfrage. Nach Berechnungen des russischen In-ieurs Rosanow werden für den Bau der ersten Linie Mill. Rubel benötigt, die sich günstigenfalls auf drei re verteilen ließen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß mit Ausführung des Untergrundbahnbaus in Moskau tsche Firmen beauftragt werden.

— **Deutsche Ausrüstung für die Elektrisierung der ojetbahnen.** In diesen Tagen haben zwei russische In-ieure der Elektrisierungsabteilung der Zentralen Eisen-nverwaltung die im Auftrage des Verkehrskommissariats der Firma „Brown, Boveri & Co., A.-G." bestellte Aus-tung für zwei Transformatorenstationen in Deutschland enommen. Die beiden Stationen sind für die Elektri-ung der Vorortstrecke Moskau—Mytisch-hi der Nordbahnlinie bestimmt. Der Auftrag auf die ktrische Ausrüstung der Wagen für die ge-nte Strecke ist der englischen Firma „Vickers" über-en worden.

— **Neuausgabe der Transportvorschriften der Polnischen atsbahnen.** Im polnischen Gesetzblatt sind die Vor-riften über den Transport auf den Polnischen Staats-nen und die Ausführungsbestimmungen in neuer Fassung chienen, die am 1. März 1928 in Kraft getreten sind.

Eröffnung einer neuen polnischen Eisenbahnlinie. Am Februar d. J. ist die Teilstrecke Ustron—Polana Eisenbahnlinie Goleszow (Golleschau)— Wisla (Weich-)—Glembice für den Personen- und Gepäckverkehr er-net worden. Durch die Inbetriebnahme dieser Linie wird schönste Teil der schlesischen Beskiden dem Reise-rkehr erschlossen.

— **Ausbau des Rangierbahnhofs in Tarnowitz.** In Ost-rschlesien weilt gegenwärtig eine Kommission des pol-chen Verkehrsministeriums, die die Eisenbahnverhält-se in Ostoberschlesien studiert. Die Inspektionsreise ht im Zusammenhang mit den Ausbauplänen des Güter-nhofes Tarnowitz. Der Tarnowitzer Rangierbahnhof soll Steigerung der Durchlaßfähigkeit, insbesondere für hlentransporte, erheblich ausgebaut werden. Nach dem sbau werde Tarnowitz eine der größten Eisenbahn-tionen Polens werden. Die veranschlagten Baukosten be-fern sich auf rund 15 Millionen Zloty.

— **Polnisch-ungarischer Verbandstarif.** Vom 1. März J. ab ist ein polnisch-ungarischer Verbandstarif in Kraft reten. Er regelt den Güterverkehr zwischen Polen und garn und den Durchgang durch Deutschland und die chechoslowakei.

— **Verkekrswerbung zwischen der Tschechoslowakei l Polen.** Die polnische Regierung hat zum Zwecke der bung des Touristenverkehrs zwischen Polen und der chechoslowakei besondere Maßnahmen getroffen. Das rschauer Eisenbahnministerium hat einen Plan einer sseren Eisenbahnverbindung zwischen beiden Staaten für nächste Saison ausgearbeitet. Polen liegt hauptsächlich ran, den Besuch des polnischen Teiles der Tatra durch chechoslowakische Touristen zu erhöhen, und deshalb rde nach der Unterzeichnung des Abkommens über den Touristenverkehr bzw. die Grenzüberschreitung zwischen beiden Staaten die Regelung einer geeigneten Eisenbahnverbindung in Angriff genommen. Vorläufig werden von 17. Mai bis 26. August 1928 Personen- und Touristenzüge zwischen der tschechoslowakischen Grenzstation Petrowitz und der polnischen Station Zakopany verkehren und zwar vorerst nur versuchsweise an Sonn- und Feiertagen.

— **Dispatchingsystem auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Seit längerer Zeit wird auf einigen Linien der Staatsbahnen das sogenannte Dispatchingsystem für die Abwicklung des Zugverkehrs angewendet. Es besteht darin, daß von einer bestimmten Zentralstelle aus durch sogenannte Selektorfernsprecher der Zugverkehr geregelt und eine ständige Fernsprechverbindung mit einem bestimmten Verkehrsabschnitt hergestellt wird, die es ermöglicht, die Aufenthaltszeiten der Güterzüge in den Stationen wesentlich zu kürzen und somit die Güterbewegung erheblich zu beschleunigen. Das Dispatchingverfahren wurde vorerst versuchsweise auf der zweigleisigen Strecke Prag—Kolin eingeführt, dann weiter nach Pardubitz, Böhmisch-Trübau und Brünn ausgedehnt. Nunmehr besteht dieses Verfahren seit kurzem auch auf der eingleisigen Strecke Brünn—Lundenburg.

Der Sitz des Dispatsching ist in Prag, Böhmisch-Trübau, Brünn und Preßburg. Die bisher gewonnenen Erfahrungen lehren, daß dieses System nicht nur auf der zweigleisigen Strecke Prag—Brünn, sondern sich auch auf der eingleisigen Linie Brünn—Lundenburg einwandfrei bewährt und Ersparnisse erzielt werden. Der weitere Ausbau bis Preßburg ist beabsichtigt; es wird dann die ganze bedeutende Verkehrsader Prag—Preßburg nach diesem System geleitet sein.

— **Eine Gürtelbahn für Madrid.** Der spanischen Regierung liegt ein Entwurf für eine Ringbahn vor, die die in Madrid einmündenden Eisenbahnen miteinander verbinden und so einen Durchgangsverkehr zwischen dem Norden und dem Süden des Landes ohne Berührung der im Innern der Hauptstadt gelegenen Bahnanlagen ermöglichen soll. Zwischen einigen der in Madrid endigenden Strecken besteht zwar bereits eine Verbindung, aber der neue Entwurf geht viel weiter und umfaßt auch die Schaffung eines Hauptbahnhofs sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr. Die neue Ringbahn wird etwa 62 km lang werden; dazu kommen noch 31 km Gleise zur Herstellung der Verbindung mit den bestehenden Hauptbahnen. Kreuzungen der verschiedenen Wege in gleicher Höhe sollen vollständig vermieden werden; die neue Ringbahn wird unter allen Eisenbahnen und Straßen unterführt werden.

— **Verschmelzung der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Cookschen Reiseunternehmen.** Die Internationale Schlafwagengesellschaft hat Aktien der bekannten Cookschen Unternehmungen, zu denen neben den Reisebüros auch eine Bank gehört, erworben und daraufhin für den Vorsitzenden ihres Aufsichtsrats, der denselben Posten auch bei der Pullman-Gesellschaft einnimmt, die Stelle eines zweiten Vorsitzenden bei den Cookschen Gesellschaften erlangt; auch weitere Mitglieder sitzen im Aufsichtsrat hüben und drüben. Obgleich die Geschäfte dieser Unternehmen der Form nach getrennt weiter geführt werden, so ist doch tatsächlich hier der Zusammenschluß einer Anzahl von Gesellschaften vollzogen, die für den internationalen Verkehr von großer Wichtigkeit sind. — Das Reisebüro von Cook ist das ältere der beiden Unternehmen; es ist bereits 1841 gegründet worden. Über die Schlafwagengesellschaft und ihre Entwicklung ist aus Anlaß ihres fünfzigjährigen Bestehens in Nr. 39 dieser Zeitung vom Jahre 1927 berichtet worden; sie ist im Jahre 1926 in der glücklichen Lage gewesen, eine Dividende von 60 % auszuschütten. Ihr Aktienkapital beträgt 230 Mill. Fr.

— **Die Eisenbahnen des Irischen Freistaats.** Ebenso wie die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales zu vier Gruppen zusammengefaßt worden sind, haben sich die Eisenbahnen des Irischen Freistaats am 1. Januar 1925 zu einer Gruppe zusammengeschlossen. Die auf diese Art geschaffene Great Southern Railways of Ireland umfaßt mit einer Netzlänge von 3315 km alle Eisenbahnen, die ausschließlich im Freistaate liegen; dazu betreibt die Gesellschaft noch Eisenbahnen von etwa 207 km, von denen drei

Bergwerksbahnen Staatseigentum sind; ihre Eingliederung in das Gesellschaftsnetz wird jedoch erwogen. Die irische Regelspur ist bekanntlich 1,60 m. In dieser Spur sind auch die Große Nordbahn, die Northern Counties-Eisenbahn und die Dundalk-Greenore-Eisenbahn angelegt, die, zusammen rund 1020 km lang, teilweise im Freistaat, teilweise in Nordirland liegen. Auch zwei Schmalspurbahnen in der ungewöhnlichen Spurweite von 914 mm (3 engl. Fuß) mit zusammen rund 280 km Länge, überschreiten die Grenze der beiden Staaten. Die Strecken zweier anderer Gesellschaften, die in beiden Staaten liegen, werden von jenen mit betrieben. Im ganzen entfallen von den Eisenbahnen, deren Netze zum Teil in Nordirland liegen, rund 780 km auf den Freistaat.

Erst jetzt werden die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Freistaats für 1926 veröffentlicht. Sie haben in diesem Jahr 6 020 491 Sterl. Betriebseinnahmen zu verzeichnen gehabt, wovon allein 4,2 Mill. auf die Südbahn entfielen. Gegen das Vorjahr liegt ein Rückgang vor, der bei der Südbahn 1,93 %, bei den übrigen Eisenbahnen 9,64 % ausmacht. Der Personenverkehr hat bei der Südbahn 4,28 % weniger eingebracht, die Zahl der beförderten Fahrgäste war aber nur um 0,47 % geringer; die Zahl der Reisenden, die Fahrkarten zu ermäßigten Preisen benutzten, hat überall erheblich zugenommen. Der Paketverkehr ist gewachsen, der Verkehr mit Kohle hat dagegen unter dem Ausstand in England zu leiden gehabt. Der Güterverkehr, soweit andere Fracht als Kohle in Frage kommt, hat bei der Südbahn 29 297 Sterl. mehr, bei den anderen Eisenbahnen 45 301 Sterl. weniger als im Vorjahr eingebracht. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 5 399 476 Sterl., wovon 3,8 Mill. auf die Südbahn entfielen. Sie hat gegen das Vorjahr 3,84 %, die anderen Eisenbahnen haben 8,13 % an Ausgaben gespart. Nur im Lokomotivbetrieb sind die Ausgaben gewachsen, eine Folge steigender Kohlenpreise. Der Überschuß betrug im ganzen 621 015 Sterl. Der Anteil der Südbahn, 459 108 Sterl., war um 67 254 Sterl. höher, der der anderen Eisenbahnen mit 161 907 Sterl. um 47 087 Sterl. niedriger als im Vorjahre. Neben ihrer Hauptaufgabe widmen sich die irischen Eisenbahnen ebenso wie die englischen dem Betrieb von Fremdenhöfen; dabei haben sie gut abgeschnitten, die Überschüsse aus diesem Zweig ihrer Tätigkeit haben zugenommen. Um ihre Dividenden zahlen zu können, mußten die Eisenbahngesellschaften eine Ausgleichrücklage angreifen; die Beträge, um die dies geschah, waren bei der Südbahn erheblich niedriger als im Vorjahr: 300 000 Sterl. gegen 376 000 Sterl. und sind bei den anderen Eisenbahnen mit 87 700 Sterl. ungefähr gleich geblieben. Auf Grund von Abmachungen mit der Belegschaft sind die Löhne abgebaut worden.

Internationaler Verkehr.

— **Inkrafttreten der neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und den Eisenbahnfrachtverkehr.** Wie im Jahrgang 1927 auf Seite 1191 d. Ztg. berichtet worden war, wurde auf einer am 18. Oktober 1927 in Bern zusammengetretenen Konferenz der diplomatischen Vertreter der Regierungen beschlossen, die beiden internationalen Übereinkommen am 1. Oktober 1928 in Kraft treten zu lassen. Die damals abgefaßten Protokolle blieben bis 1. Januar 1928 zur Unterzeichnung durch die Regierungen derjenigen Staaten, die sie am 18. Oktober 1927 noch nicht unterzeichnen konnten, offen.

Bis 1. Januar 1928 haben sie nun die nachstehenden Regierungen unterzeichnet: Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Freie Stadt Danzig, Spanien, Finnland, Frankreich, Ungarn, Italien, Lettland, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz und die Tschechoslowakei, ferner die Regierungskommission des Saargebietes.

Es ist also sicher, daß zwischen den genannten Staaten die beiden Übereinkommen am 1. Oktober 1928 in Kraft treten werden.

Es fehlen noch Estland, Litauen, Griechenland, Portugal und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen. Aber es ist die Möglichkeit vorgesehen, daß auch diese Staaten noch zum 1. Oktober in den genannten Kreis eintreten.

Für solche Staaten, die ihre Ratifikationsurkunden erst nach dem 1. Januar 1928 hinterlegen, werden die beiden Übereinkommen nach einer Frist von drei Monaten (selbstverständlich aber nicht vor dem 1. Oktober 1928) in Kraft treten, gerechnet von dem Tage an, an dem die schweizerische Regierung den anderen Staaten von dieser Hinterlegung der Ratifikationsurkunden Mitteilung gemacht hat.

Damit ist die obenerwähnte Möglichkeit gegeben.

— **Wechsel in der Leitung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport in Bern.** Der neue Direktor dieses Amtes (zu vgl. Jahrgang 1927 S. 1333 d. Ztg.) Emil Lohner, hat die Dienstgeschäfte am 1. März übernommen.

Wasserverkehr.

— **Fährenverbindung Schweden—baltische Länder.** Die alte, nie zur Ruhe kommende Frage der verbesserten Seefahrtverbindungen zwischen Schweden und den baltischen Ländern scheint endlich vor einer sachgemäßen Lösung zu stehen. Die Pläne eines Fährenverkehrs über die Ostsee haben nunmehr feste Form angenommen und ihre Verwirklichung kann für die nächste Zeit erwartet werden. Das Direktorium der Eisenbahngesellschaft Stockholm-Nynäshamn hat die Sache in die Hand genommen und bereitet die Bildung einer Reederei A. G. vor, die unter schwedischer Führung den Fährenverkehr betreiben soll. Staatszuschuß ist nachgesucht und man beabsichtigt, die erste Fähre auf einer schwedischen Werft zu bauen. Die Linien, die jetzt vorbereitet werden, sind Nynäshamn—Reval mit zwei Doppelfahrten und Nynäshamn—Libau mit einer Doppelfahrt in der Woche. Zunächst soll nur eine Fähre eingesetzt werden, die auf Grund der verhältnismäßig kurzen Aufenthalte, die in den Häfen erforderlich sind, diese Fahrten gut bewältigen kann. Je nach dem Verkehrsbedürfnis werden neue Fähren eingelegt werden. Man hofft sogar künftig auch eine Linie nach Danzig oder Pillau zustande zu bringen. Die Kosten der Fährenverbindung sollen möglichst niedrig gehalten werden. Abgesehen von den Kosten bedeutet es aber einen großen Vorteil, die Güter in durchgehenden Eisenbahnwagen zu verfrachten, weil dabei lange Aufenthalte in den Häfen vermieden werden und die Gefahr des Warenverderbs gering ist. Es hat dies besondere Bedeutung für den Durchgangsverkehr von Rußland bei empfindlichen Lebensmitteln wie Butter, Eier, Fleisch in westlicher, frischen Heringen in entgegengesetzter Richtung, ebenso bei der Beförderung von Schlacht- und Zuchtvieh. Durchgehende Verfrachtung von Lebensmitteln in Kühlwagen — mit schneller und leicht durchzuführender Umladung von russischer auf schwedische Spur in Nynäshamn — wird für den Übergangsverkehr der großen russischen und baltischen Ausfuhrartikel Butter und Eier nach England von Bedeutung. Als schwedische Ausfuhrwaren kommen Maschinen, landwirtschaftliche Geräte, Eisenbahnmaterial, Eisen- und Stahlwaren und Zuchttiere in Betracht. Für alle diese Waren bringt der Fährenverkehr so große Vorteile, daß ein wesentlicher Aufschwung der schwedischen Ausfuhr nach Osten sowohl in die baltischen Länder wie nach Rußland erwartet werden kann.

Die Linien sollen in erster Linie Frachten aufnehmen, aber mit Rücksicht auf den Mangel an Verkehrsverbindung über die Ostsee soll auch für den Verkehr von Reisenden in einer Anzahl bis zu 70 Personen gesorgt werden. Die Strecke Nynäshamn—Reval ist 228 Seemeilen lang und kann mit 12 Knoten Fahrt in 19 Stunden zurückgelegt werden. Nynäshamn—Libau ist 178 Seemeilen lang und erfordert 15 Stunden. Die Fährenstation in Nynäshamn kostet 250 000 Kr. Eine Fähre mit etwa 2300 t Wasserverdrängung ist auf 800 000 Kr. berechnet. Die Größtbeförderungsleistung der Linien ist 90 000 t im Jahr. Die schwedische Ausfuhr nach Rußland, Estland, Lettland und Litauen beträgt jetzt ungefähr 100 000 t, und die Einfuhr ist etwa eben so groß.

Die Fährenform, die für die Ostseelinien in Aussicht genommen ist, ist besonders auf wirtschaftlichen Betrieb zugeschnitten. Die Länge ist 83 m, die Breite 13,5 m, der Tiefgang 4 m und die Wasserverdrängung bei Vollbelastung 2300 t. Die Fähre soll mit einer Dampfmaschine von 1100 PS bei 12 Knoten Fahrt betrieben werden. Das Hauptdeck hat 2 Gleise mit Platz für 15 große Güterwagen. Daneben können noch 10 Wagen mittels Aufzügen in das untere Verdeck hinabgelassen werden. Im ganzen finden also 25 Wagen Platz, während die bedeutend größeren deutsch-schwedischen Fähren nur 18 Güterwagen im ganzen aufnehmen. Dr. S.

Luftverkehr.

Luftverkehr in den Vereinigten Staaten. In bezug auf den rkehr ist Nordamerika, das sonst in technischen Erschaften gern an der Spitze marschiert, etwas zurückben. Das Flugzeug dient dort hauptsächlich dem Postr, aber der regelmäßige Personenverkehr ist noch sehr ch entwickelt, dagegen scheinen Sonderflüge zur Beförde von Fluggästen eine größere Rolle zu spielen als bei uns. erschließt sich aber durchaus nicht der Bedeutung dieses Verkehrsmittels, das für Amerika mit seinen großen Entgen und seinem eiligen Zeitmaß im Geschäftsleben beren Wert hat; neuerdings ist man bemüht, den Luftverkehr zubauen, wie es der Stand der Technik auf diesem Gebiet licht. 25 Luftpoststrecken sind im Betrieb oder zur Verg ausgeschrieben. Wenn auf ihnen allen voller Verkehr ht, können 62 Millionen Menschen, etwa die halbe Beung der Vereinigten Staaten, durch Luftpost erreicht n. Die 25 Luftstrecken haben zusammen eine Länge von 9 000 km, an ihnen liegen 79 Landeplätze. Im vergangenen er betrug das Gewicht der beförderten Postsendungen einer Mitteilung des Handelsamts fast 70 t, 3,3 t mehr als ptember. Bis zum 1. November 1927 waren seit 1918, r erste Postflug ausgeführt wurde, rund 4100 t Postgüter die Luft befördert worden. Hiervon ist nur etwas über lso $^1/_{4}{}^0/_{00}$, verloren gegangen, so daß man wohl Bedenken, egen der Sicherheit des Luftpostverkehrs gehegt werden en, zurückstellen kann. Man kann also wohl mit Recht eutigen Luftpostverkehr der Vereinigten Staaten als die llage für eine Weiterentwicklung ansehen, die dem Flugzeug m neben den älteren Beförderungsmitteln zukommende ng auch in Amerika verschaffen wird.

Allgemeines.

Die Wirtschaftslage im Februar. Nach dem Bericht reußischen Industrie- und Handelskammer änderte sich Wirtschaftslage im Februar nur unwesentlich gegenüber Vormonat. Es waren nach dem Bericht der Kammer einige Anzeichen dafür vorhanden, daß die Konjunktur Höhepunkt überschritten hat; doch sind diese wenigen nstigen Momente nicht so stark, daß mit einem alsgen erheblichen Rückgang der Konjunktur zu rechnen es sei denn, daß außergewöhnliche Ereignisse, wie ngreiche Lohnbewegungen oder Streiks, eintreten. Der che Außenhandel zeigte im Januar einen Überschuß von Mill. Mark im reinen Warenverkehr gegenüber 304 Mill. im Dezember. Die Arbeitslosenziffer ging nur wenig ck.

Rechtspflege.

Zuständigkeit des Landgerichts für die Verfolgung ögensrechtlicher Ansprüche der Reichsbahnbeamten Abs. 2 Nr. 1GVG.). — Anwendung der Reichspersonalverordnung auf frühere Ländereisenbahnbeamte. — n der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Der 12. August 1861 geborene Kläger war planmäßiger und iderruflicher Beamter im Dienste der Bayerischen sbahn. Als diese auf Grund des Staatsvertrages vom März 1920 RGBl. S. 774) auf das Reich überging, wurde ls Reichsbeamter in den Reichsdienst übernommen. Er eidete dort zuletzt die Stelle eines Eisenbahnoberektors in der Besoldungsgruppe IX. Nach Erlaß der onal-Abbau-Verordnung vom 27. Oktober 1923 (RGBl. I 99) wurde er in den einstweiligen Ruhestand versetzt. dem 1. April 1924 wird ihm nur noch das gesetzliche rtegeld bezahlt.

er Kläger hält seine Versetzung in den einstweiligen estand für rechtsunwirksam. Er bestreitet die Rechtsigkeit der Personal-Abbau-Verordnung und der zu r Änderung ergangenen Verordnung vom 28. Januar (RGBl. I S. 39). Ferner macht er geltend, daß seine setzung in den einstweiligen Ruhestand gegen § 30 des nsvertrages vom 31. März 1920 verstoße. Nach dieser schrift habe er die ihm als bayerischen Staatsbeamten henden Rechte behalten; nach bayerischem Beamtenl habe er aber nicht in den einstweiligen Ruhestand setzt werden dürfen. Endlich behauptet er, seine Verung in den einstweiligen Ruhestand sei lediglich wegen es das 60. Jahr übersteigenden Lebensalters ohne Abwägung des Wertes seiner dienstlichen Leistungen, also unter Verletzung des Art. 3 § 2 PersAbbVo., und ohne daß ihm vorher Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden sei, also unter Verletzung des § 5 Abs. 1 das, erfolgt. Sei seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand aber rechtlich unzulässig gewesen, so enthalte sie eine gegen ihn begangene schuldhafte Amtspflichtverletzung der beteiligten Beamten, für die ihm jetzt die Beklagte hafte. Diese Verpflichtung der Beklagten bildet den Gegenstand der Klage.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt, da die Versetzung des Klägers in den einstweiligen Ruhestand in Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen vorgenommen worden sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht ihr, von den geforderten Zinsen abgesehen, stattgegeben. Die Beklagte hat Revision eingelegt mit dem Antrage, das angefochtene Urteil aufzuheben und nach ihren Berufungsanträgen zu erkennen. Der Kläger hat um Zurückweisung des Rechtsmittels gebeten.

Den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts entnehmen wir Folgendes:

I. Der Beschwerdegegenstand beläuft sich auf weniger als 4000 RM. Trotzdem ist die Revision nach § 547 Nr. 2 ZPO. zulässig. Denn für den eingeklagten Anspruch, den Anspruch eines Reichsbahnbeamten gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ist in sinngemäßer Anwendung des § 71 Abs. 2 Nr. 1 GVO. die ausschließliche landgerichtliche Zuständigkeit als gegeben anzusehen. Allerdings bestimmen sich die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten nicht nach dem Reichsbeamtengesetz, sondern nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (§§ 19 flg.), dem Reichsbahn-Personalgesetz vom gleichen Tage und der auf Grund des ersteren erlassenen Personalordnung. Aber die dort gegebenen Vorschriften lehnen sich grundsätzlich an die für Reichsbeamte geltenden Vorschriften an und weichen von diesen nur insoweit ab, als das bei Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Gesellschaft erforderlich erschien (vgl. § 22 Abs. 3 ReichsbahnG.). Auf die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Reichsbeamtenverhältnis sind nach ausdrücklicher Vorschrift (§ 8 Reichsbahn-PersonalG.) die Bestimmungen der §§ 149 flg. BGB. sinngemäß anzuwenden. Das Bedürfnis einer einheitlichen Rechtsprechung, dem die fragliche besondere Zuständigkeitsnorm ihre Entstehung verdankt, besteht für die im Dienste der Reichseisenbahnen beschäftigten Beamten bei ihrer großen Zahl in besonders hohem Maße. Dem durch das Reichsbahngesetz bewirkten Übergange der Dienstgewalt über sie vom Reich auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihre Verwandlung von unmittelbaren Reichsbeamten in mittelbare (RDSt. Bd. 60 S. 139) kann daher für die zu entscheidende Frage keine Bedeutung beigemessen werden. Es muß vielmehr trotzdem angenommen werden, daß die bis dahin gegebene Anwendbarkeit des § 71 Abs. 2 Nr. 1 GVG. auf die bei den Reichseisenbahnen tätigen Beamten durch das Reichsbahngesetz nicht hat angeschlossen werden sollen, daß also die Landgerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes auch für die Ansprüche ausschließlich zuständig sind, die auf Grund der für die Reichsbahnbeamten geltenden Vorschriften gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erhoben werden. Im gleichen Sinne hat der Senat bereits entschieden hinsichtlich der Ansprüche, die gegen das Unternehmen „Deutsche Reichspost" von einem Beamten geltend gemacht wurden (RGZ. Bd. 111 S. 341).

II. Das Oberlandesgericht hat angenommen, daß die Personal-Abbau-Verordnung und die Verordnung vom 28. Januar 1924, letztere insbesondere insoweit, als sie den § 3 des Art. der ersteren abändert, rechtsgültig seien. Es hat ferner die Berufung des Klägers auf § 30 des Staatsvertrages vom 31. März 1920 zurückgewiesen, da es ihm nur kraft des Reichsgesetzes vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773) zur Seite stehe, die durch dieses Gesetz erworbenen Beamtenrechte aber durch die auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 13. Oktober 1923 (RGBl. I S. 943) ergangene Personal-Abbau-Verordnung hätten eingeschränkt werden dürfen. Allen diesen Ausführungen des angefochtenen Erkenntnisses ist lediglich beizutreten. Sie hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 9. April 1927 (III 280/26 [vgl. V. Ztg. 1927 S. 746]) als richtig anerkannt,

bei dem es sich gleichfalls um die Klage eines auf Grund der Personal-Abbau-Verordnung in den einstweiligen Ruhestand versetzten, ehemals bayerischen Bahnbeamten gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gehandelt hat.

Das Berufungsgericht hat dann die vom Kläger behauptete Verletzung von § 2 des Art. 3 PersAbbVo. aus tatsächlichen, in dieser Instanz nicht nachprüfbaren Gründen verneint und ist schließlich lediglich deshalb zu einem der Beklagten ungünstigen Ergebnis gelangt, weil die Versetzung des Klägers in den einstweiligen Ruhestand unter Nichtbeachtung des § 5 Abs. 1 das. erfolgt sei, wo bestimmt ist, daß vor der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand den Beamten Gelegenheit zur Äußerung zu geben sei. Die Versetzung des Klägers in den einstweiligen Ruhestand sei ausgesprochen worden durch den Telegrammbrief der Reichsbahndirektion München vom 26. Februar 1924, vor dessen Mitteilung an ihn der Kläger nicht gehört worden sei. Seine Zurruhesetzung sei wegen dieses Verstoßes gegen eine wesentliche Formvorschrift rechtsunwirksam.

Auf die rechtlichen Bedenken, die sich gegen die Ausführungen des Berufungsrichters ergeben, braucht nicht weiter eingegangen werden, da das Ergebnis, zu dem er gelangt ist, schon deshalb unhaltbar ist, weil er eine wesentliche, durchaus unbestrittene Tatsache überhaupt nicht in den Kreis seiner Erwägungen gezogen hat. Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, selbst hat durch Urkunde vom 21. März 1924, die dem Kläger am 28. oder 29. März 1924 zugegangen ist, seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand ausgesprochen. Die Rechtswirksamkeit dieser Zurruhesetzung des Klägers kann nicht auf Grund von Art. 3 § 5 Abs. 1 PerAbbVo. in Frage gezogen werden. Der erwähnte Telegrammbrief der Reichsbahndirektion München vom 26. Februar 1924 hat, ganz unabhängig davon, was seine Bedeutung sonst gewesen sein mag, doch jedenfalls zugleich dem Kläger Gelegenheit gegeben, sich zu seinem Abbau zu äußern. Er hat von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht, indem er darunter den Vermerk setzte: Kenntnis genommen unter dem Vorbehalte der Rechte nach dem Staatsvertrage betr. Übernahme der Bayer. Staatsbahn auf das Reich.

Ihm einen besonderen Bescheid auf diese Erklärung zu erteilen, war die Eisenbahnverwaltung gesetzlich nicht verpflichtet. Daß sein Einwand nicht berücksichtigt war, ersah er aus der Urkunde vom 21. März 1924. Die in ihr enthaltene Versetzung des Klägers in den einstweiligen Ruhestand ist also ohne Rechtsverstoß erfolgt. Wirksam geworden ist sie zum mindesten mit Ablauf des Monats April 1924 (§ 27 Satz 2 RBG. in der Fassung von Art. 1 III PersAbbVo.). Für die Zeit vom 1. Mai 1924 an fehlt also schon hiernach dem Anspruch des Klägers einerlei, ob man ihn als Gehaltsanspruch oder als Schadenersatzanspruch ansieht, die Grundlage.

Es kommt daher nur noch in Frage, ob der Kläger für April 1924 Gehalt fordern kann. Nach dem angeführten § 27 Satz 2 RBG. hängt das davon ab, ob dem Kläger bereits im Februar 1924 die Entscheidung über seine einstweilige Versetzung in den Ruhestand bekanntgemacht worden ist. Diese Bekanntmachung sieht die Beklagte in dem mehrerwähnten Telegrammbrief der Reichsbahndirektion München indessen zu Unrecht. Abzulehnen ist die von ihr im Prozesse vertretene vom Berufungsgericht gebilligte Ansicht, daß dieser Telegrammbrief bereits die Versetzung des Klägers in den einstweiligen Ruhestand enthalten habe. Wenn es dort heißt: „Die beteiligten Beamten sind . . . zu verständigen, daß sie ab 1. April 1924 unter Beurlaubung vom 1. März 1924 an in einstweiligen Ruhestand versetzt werden", so konnte das vom Kläger, dem zum Zwecke der Verständigung der Telegrammbrief selbst vorgelegt worden ist, nur als eine Mitteilung des Inhalts verstanden werden, daß er vom 1. April 1924 ab in den Ruhestand versetzt werden werde, also nur als die Ankündigung einer künftigen Maßnahme, wie sie dann durch den Erlaß des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, vom 21. März 1924 verwirklicht worden ist. Die einem Beamten gemachte Bekanntgabe, daß seine Versetzung in den Ruhestand in Zukunft erfolgen werde, ist aber nicht die Bekanntgabe der Entscheidung, die nach § 27 Satz 2 RBG. für das Aufhören der Gehaltszahlung und den Beginn der Zahlung des Wartegeldes maßgebend ist. Die Entscheidung selbst, die Anordnung der einstweiligen Versetzung in den Ruhestand, ist eine Tatsache, an die das Gesetz ihre mögensrechtliche Wirksamkeit knüpft. Für den Monat dem sie dem Beamten mitgeteilt wird, und für den genden Monat steht ihm noch Gehalt zu. Diese Frist k nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes nicht dadurch kürzt werden, daß die Behörde dem Beamten ihre Abs eröffnet, zu einem bestimmten Zeitpunkt seine Zurr setzung zu verfügen. Mehr als eine solche Ankündig einer zukünftigen Maßregel ist aber in dem Telegra brief vom 26. Februar 1924 seinem Wortlaut nach nicht halten. Seine Bedeutung erschöpft sich darin, daß d ihn dem Kläger gemäß Art. 3 § 5 Abs. 1 PersAbb Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden ist. Der haltsanspruch des Klägers für den Monat April 1924 unberührt gelassen.

Für diesen Monat hat das Oberlandesgericht der Kl demnach mit Recht stattgegeben, während im übrigen vom Landgericht ausgesprochene Abweisung zu billi ist. Der Klageantrag stellt sich als Feststellungsantrag für den bei Klageerhebung das erforderliche Feststellu interesse gegeben war. Wartegeld hat der Kläger streitig vom 1. April 1924 ab erhalten. So kann auch den Monat April 1924 nur dem Hilfsantrage, mit dem Unterschied zwischen Wartegeld und Gehalt gefor wird, entsprochen werden. Eine knappere und deutlich Fassung als die vom Kläger gewählte erschien zweckm (Urt. des RG. vom 27. Mai 1927 — III. 358/26). Vgl. hi auch die auf S. 718, 746, 942 Jahrg. 1927 d. Ztg. al druckten Entscheidungen.

— **Wird durch die Organisationstätigkeit eines Be bediensteten, der mit der Zusammenstellung und Ins dierung der Arbeitszüge der Bauunternehmerin befaßt v eine Lohnerhöhung der Bauarbeiter, somit Mehrkosten Unternehmerin herbeigeführt, so sind diese nicht „als der Bahn veranlaßte" (und daher von dieser zu bezahlen Mehrkosten anzusehen.** Bei Vergebung eines Baues Österreichischen Bundesbahnen im Burgenlande hatte Bauunternehmerin einen Voranschlag eingereicht, der Kostenvoranschlag mit Gewährleistung anzusehen v Dieso Gewährleistung hatte sich jedoch nicht auf sol Mehrkosten zu erstrecken, die von der bestellenden B v e r a n l a ß t wurden. Nach Vollendung der Bauarbe stellte die Baufirma über die Offertpreise hinaus im Kl wege Nachtragsforderungen unter anderem mit folgen Begründung:

Zwecks Erstellung der Offertpreise hätte sie, da Burgenlande kein Kollektivvertrag für Bauarbeiten stand, durch Anfrage bei den dortigen Baugewerbet benden und beim Gemeindeamte Zursdorf festgestellt, sich die dort geltenden „ortsüblichen Löhne" um 50—6 für die Stunde bewegten. Bei der Streckenleitung Bundesbahnen in Bruck hätte die Klägerin ferner erhol daß diese für Arbeiten gleicher Art, die sie in eige Regie durchführte, 58 g Stundenlohn bezahlt habe. äußerster Vorsicht habe die Klägerin bei ihrer Offertpr berechnung sogar mit etwas höheren Löhnen, mit 65 g einfache und mit 75 g für qualifizierte Hilfsarbeiter rechnet.

Anfänglich seien die Arbeiter mit diesen Löhnen dur aus zufrieden gewesen und seien die Arbeiten normal fo geschritten. Schon nach ungefähr vier Wochen aber habe sich eine gewisse Unzufriedenheit der Arbeiterschaft geltend gemacht, die sich zunächst darin äußerte, daß Arbeidisziplin und Intensität stark nachließen und die Leistung um ungefähr 30 % hinter der Normalleistung zurückblieb. Ursache sei gewesen, daß die fast ausschließlich landw schaftlichen, nicht organisierten Arbeiter von Vertrau leuten der Eisenbahner in Zurndorf veranlaßt wurden, Baugewerkschaft in Wien beizutreten, wobei ihnen diesen Fall die Erzielung höherer Löhne zugesich worden sei. Die unmittelbare Folge sei eine passive sistenz bei der Arbeitsleistung gewesen, die sofort setzte, um den zu stellenden Lohnforderungen Nachdru zu verleihen. Als die Klägerin diesem Übelstande du Heranziehung fremder Arbeiter begegnen wollte, sei dies vom Zurndorfer Vertrauensmanne der Eisenbahn Gewerkschaft vereitelt worden. Im angeblichen Auftra des burgenländischen Landtagspräsidenten sei ihr erkl worden, daß sie sich derartiges nicht einfallen lassen mö da man dies mit „allen Mitteln" verhindern werde.

weder der Hinweis auf das gesetzlich gewährleistete
ht der Freizügigkeit der Arbeiterschaft innerhalb der
ublik genützt, noch auch, daß die von der Klägerin in
sicht genommenen Arbeiter größtenteils ebenfalls
genländer und überdies geschulte Bauarbeiter waren.
Klägerin hätte sogar abwarten müssen, bis ein großer
der Einheimischen von der Druscharbeit frei ge-
den war und hätte ungefähr drei Wochen mit einem zu
ngen Arbeiterstande ihr Auskommen finden müssen.
Nachdem die Klägerin derart schon seit Wochen durch
derleistungen geschädigt worden war, seien Anfangs
ober von den Arbeitern unter Streikandrohung Lohn-
derungen von nicht weniger als 44 % gestellt worden.
Mittel, der Aufwiegelung der Arbeiterschaft von dritter
e wirksam entgegenzutreten, habe der Klägerin nicht
Gebote gestanden. Unter den geschilderten Umständen
es noch als Erfolg erschienen, daß sie bei den Lohn-
handlungen diese Forderung auf eine 13,6prozentige
gerung aller Löhne herabmindern konnte. Die einge-
ene Beeinflussung der Arbeiter habe sich aber auch
terhin durch eine auffallend geringe Arbeitsintensität
end gemacht.
Soweit es sich nun um Arbeiten nach dem 8. Oktober
handle, so könne der Klägerin ihre Herstellung zu
Vertragspreisen nicht zugemutet werden.
Die Organisation der Arbeiter, ihre Aufforderungen zu
nforderungen und Streikdrohungen, sei vom Fahrdienst-
er in Zurndorf X. vorgenommen worden. All dies und
ere unzulässige Einmengungen in den Baubetrieb habe
auch im Dienste, während seiner Dienststunden, in den
richsräumen der Bahn und mit Benützung des Dienst-
phons betrieben. Dabei sei festzuhalten, daß den Bun-
bahnen eine Mitwirkung an der Erfüllung durch Bei-
lung von Oberbaumaterialien und Schotter in Zurndorf
ie durch Zusammenstellung und Instradierung der
eitszüge oblag und daß sie hierzu auch den Genannten
wendet haben. Er sei Erfüllungsgehilfe speziell auch
ihrer vertragsmäßigen Mitwirkung am Bau gewesen.
Die Klage der Firma wurde vom Handelsgerichte
en mit Urteil vom 3. November 1927 G. Z. g II/20/27
rückgewiesen, das Urteil erwuchs in
chtskraft. Die Begründung desselben erregt in
ernehmer- und Gewerkschaftskreisen großes Interesse
sei deshalb auszugsweise mitgeteilt:
Es fragt sich, ob angeblich vom Fahrdienstleiter X.
ursachte Mehrkosten als von den beklagten Bahnen ver-
ßt zu gelten haben. X. ist Angestellter und nicht Organ
Beklagten. Die von der Klägerin in Anspruch ge-
mene Haftung der beklagten Bahnen für dessen Hand-
gen ist daher unter dem Gesichtspunkte der Bestim-
gen über die Haftung für fremdes Verschulden (§§ 1313
1315 abGB.) zu beurteilen.
Der Schlußbrief bestimmt:
„Der für die Gleisbettung gemäß Post 16a der Lei-
gsbeschreibung erforderliche Schlägelschotter wird
en von den Bundesbahnen loko waggonverladen Zurn-
oder Nikelsdorf kostenlos beigestellt werden und haben
Ihre diesbezügliche Anforderung rechtzeitig der Bau-
ung bekanntzugeben."
nbestritten ist, das X. als Fahrdienstleiter der Station
ndorf die Zusammenstellung und Instradierung der
eitszüge der Klägerin zu besorgen hatte. Lediglich
weit und nicht auch hinsichtlich aller übrigen dienst-
en Verrichtungen hat X. Erfüllungshandlungen für die
lagten vorgenommen und kann daher nur mit dieser
schränkung als Erfüllungsgehilfe der Beklagten be-
hnet werden. Sie hätte daher der Klägerin gegenüber
einen mit den genannten Obliegenheiten zusammen-
genden (§ 1294 abGB.) von X. schuldhaft verursachten
aden aufzukommen.
Dieser Zusammenhang wäre jedoch nur dann gegeben,
n X. durch die Übertragung der Erfüllungshandlungen
ens der Beklagten an ihn in die Lage versetzt worden
e, die beanstandeten Handlungen vorzunehmen. Davon
n aber keine Rede sein. Denn X. hätte, auch ohne mit
bezeichneten Obliegenheiten betraut zu sein, die
eiter der Klägerin organisieren, sie zu Lohnforderungen
Streikdrohungen auffordern und andere Einmengungen
den Baubetrieb während des Dienstes, in den Amts-
men unter Benutzung des Diensttelephons begehen
nen. Sagt doch die Klägerin selbst lediglich, er habe
dies „auch", nicht aber nur im Dienste getan. Diese an
geblichen Handlungen X. stehen somit in keiner Beziehung
zu seiner Stellung als Erfüllungsgehilfe der Beklagten.
Sie haben daher der Klägerin für einen durch diese Hand-
lungen angeblich verursachten Schaden zunächst unter dem
Gesichtspunkte des § 1313 a abGB. nicht aufzukommen.
Hätte aber X. diese Handlungen außerhalb seiner Er-
füllungshandlungen gelegentlich anderer Dienstesverrich-
tungen vorgenommen, so könnten die Beklagten hierfür
lediglich unter den Voraussetzungen des § 1315 abGB. haft-
bar gemacht werden. Diese waren übrigens nicht gegeben.
Da aber ein Parteivorbringen in dieser Richtung gar nicht
vorliegt, so kann eine entsprechende Erörterung unterbleiben.
Unter einem anderen Gesichtspunkte, als dem der
§§ 1313 a und 1315 abGB. haben aber die Beklagten der
Klägerin gegenüber das angebliche Verhalten X. nicht zu
vertreten. Es bestand für sie lediglich die Möglichkeit, ihm
die erwähnte Betätigung während der Dienstzeit zu unter-
sagen. Ein Zuwiderhandeln gegen dieses Verbot hätte für
X. wohl disziplinare Folgen gehabt, es könnte aber hieraus
die Klägerin keine unmittelbaren Rechte gegen die Be-
klagten ableiten. Für die Beklagten hätte sich jedoch keine
Handhabe geboten, X. seine angebliche Tätigkeit auch
außerhalb des Dienstes mit Rücksicht auf seine Stellung
als Erfüllungsgehilfe gegenüber der Klägerin zu verbieten,
nur so hätte ja der angebliche Schaden der Klägerin mög-
licherweise wirksam abgewendet werden können. Jeder
derartige Versuch der Beklagten, X. von seiner Organi-
sationstätigkeit, somit einer gewerkschaftlichen Betätigung
fernzuhalten, hätte sogar gegen die Bestimmungen des
Artikels 12 des Staatsgrundgesetzes vom 2. Juli 1867
(RGBl. Nr. 142) über die allgemeinen Rechte der Staats-
bürger verstoßen. Dr. Cap.

— **Eisenbahntransportgefährdung. Werfen von Steinen auf einen in der Fahrt befindlichen Eisenbahnzug als Betriebsgefährdung** (§ 315 StGB.). Daß das Werfen von Steinen auf einen in der Fahrt befindlichen Eisenbahnzug eine Gefährdungshandlung im Sinne der §§ 315, 316 StGB., das Bereiten von Hindernissen auf der Fahrbahn, darstellen kann, ist von der Strafkammer ohne Rechtsirrtum ange-nommen worden und soll auch von der Revision anschei-nend nicht in Abrede gestellt werden. Zur Erfüllung des äußeren Tatbestandes fordert das Gesetz aber weiter, daß im ursächlichen Zusammenhang mit jener Handlung der Transport in Gefahr gesetzt worden ist. Dieses Erfordernis vermißt die Revision bei dem festgestellten Sachverhalt jedoch zu Unrecht. Allerdings ist nicht jede mit der Gefahr einer Verletzung von Personen verbundene Beschädigung eines Transportmittels ein Ingefahrsetzen des Transports, sondern nur eine solche, die zugleich eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebs in sich schließt. So hat das Reichs-gericht die auf § 315 StGB. gestützte Verurteilung eines Angeklagten, der Steine gegen einen in Fahrt befindlichen Eisenbahnzug geworfen und hierdurch Fensterscheiben in einem von Reisenden besetzten Wagen zertrümmert hatte, mißbilligt, weil die Begründung des Urteils, daß nämlich das Werfen mit Steinen leicht die Verletzung und damit die Gefährdung der im Zuge sitzenden Personen zur Folge haben könne, den Eintritt einer Betriebsgefährdung nicht erkennen lasse. Diese Rechtsgrundsätze hat die Straf-kammer aber auch nicht verkannt. Durch die Steinwürfe des Angeklagten ist, anders als in dem eben behandelten Falle, unmittelbar die körperliche Unversehrtheit des Loko-motivpersonals der beiden D-Züge gefährdet worden. Daß die Verletzung des Lokomotivpersonals eines fahrenden Zu-ges durch einen Steinwurf wegen der dadurch herbei-geführten Störung der ordnungsmäßigen Bedienung des Zuges und der naheliegenden Möglichkeit einer Betriebs-behinderung zum Schaden des Transports den äußeren Tat-bestand der Transportgefährdung erfüllt, ist anerkannt. Es kann der Revision aber auch nicht zugegeben werden, daß die Tat des Angeklagten deshalb rechtlich anders beurteilt werden müsse, weil es zu einer Verletzung des Lokomotiv-personals nicht gekommen ist. Unter Ingefahrsetzen, Ge-fährdung, ist ein Zustand zu verstehen, in dem nach den ob-waltenden konkreten Umständen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich gelten kann, die Möglichkeit eines solchen naheliegt. Ob dies der Fall ist, ist im wesentlichen Tatfrage. Die Strafkammer begründet ihre Annahme einer durch den Angeklagten verursachten Betriebsgefährdung

mit folgenden Ausführungen: es habe, da die beiden Steinwürfe gerade gegen die Schornsteine der in schnellster Fahrt unter der Brücke hindurchfahrenden D-Züge gerichtet gewesen seien und beide auch die Lokomotivführer getroffen hätten, die sehr nahe Möglichkeit bestanden, daß die Fenster der Führerstände zertrümmert würden, was auch bei dem D-Zuge Nr. 1 geschehen sei, daß ferner das Lokomotivpersonal durch Glassplitter so erheblich verletzt würde, daß es seinen Dienst nicht ordnungsmäßig versehen konnte, und daß dann die Sicherheit des Transportes völlig in Frage gestellt gewesen sei, um so mehr als in nächster Nähe der Brücke sich Signale befinden, deren Überfahren unabschbare Folgen hätte haben können. Damit ist die naheliegende Möglichkeit einer durch die Steinwürfe des Angeklagten verursachten Gefahr für den Eisenbahnbetrieb rechtsirrtumsfrei nachgewiesen. Sie konnte schon darin gefunden werden, daß die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals durch das Wahrnehmen der Steinwürfe von der notwendigen ununterbrochenen Erfüllung seiner Dienstpflichten abgelenkt werden mußte. Die Behauptung der Revision, bei Lage der Sache hätte das Lokomotivpersonal gar nicht verletzt werden können, setzt sich mit den für das Revisionsgericht bindenden tatsächlichen Feststellungen der Strafkammer in Widerspruch und ist deshalb unbeachtlich (RG Strafs. 8. 7. 1927; I. W. 1927 S. 2701/2). Vgl. hierzu auch die auf S. 915/6 d. Ztg. abgedruckte Entscheidung über die zivilrechtliche Haftung der Eisenbahn bei Steinwürfen auf Züge. Dr. E.

Bücherschau.

— **Porters and Publicity. Fine Printing and Design.** Text by John Harrison. 1927. „Commercial Art" Annual. Berlin Deutsche Bauzeitung G. m. b. H. London The Studio Ltd. 44 Leicester Sq. 161 Seiten. Preis 14 RM.

Das Jahrbuch beabsichtigt, regelmäßig jedes Jahr die besten Arbeiten zu zeigen, die auf dem Gebiet des Reklameplakats für die Zwecke des Kaufmanns, des Exporteurs und aller derer geschaffen sind, die mit der Verteilung der Güter befaßt und auf die Öffentlichkeit angewiesen sind. Dabei beschränkt es sich nicht auf England, sondern berücksichtigt auch die übrigen europäischen Länder und Amerika, um dem Exporteur die Bedürfnisse anderer Länder nahezubringen. In der Hauptsache besteht das hervorragend ausgestattete Buch aus vorzüglich, z. B. farbig wiedergegebenen Werbeplakaten (S. 13—154). Den Bildtafeln sind zwölf Seiten Text vorausgeschickt, der in der Form einer Übersicht die Tendenzen klarlegen will, die sich in den einzelnen Ländern bemerkbar machen, und der zugleich die bedeutendsten Künstler auf dem Gebiete des Werbeplakats klassifizieren will.

Wenn das Buch den Lesern dieser Zeitung angelegentlich empfohlen wird, so hat das seinen Grund darin, daß es eine Reihe von Werbeplakaten englischer, schweizer, österreichischer und japanischer Eisenbahnen zum Abdruck bringt, die ausgezeichnet geeignet sind, die Ausführungen in dem Sarterschen Werke „Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen" zu ergänzen. Aber auch soweit die wiedergegebenen Plakate andere Gebiete zum Gegenstand h z. B. verschiedene Industrien, den Handel mit Genußm Bekleidungs- und Toilettegegenständen u. a. m., sind so hohem Maße lehrreich, daß sie anregend und för auf alle diejenigen wirken werden, die sich mit der I bahnverkehrswerbung zu befassen haben.

Der einführende Text gibt eine gute Übersicht übe Stand der Reklamekunst in den hauptsächlich in Bet kommenden Ländern. Hier sei nur soviel aus ih wähnt, daß er den deutschen Werbekünstlern voll nngtuung widerfahren läßt, indem er feststellt, da deutsche Kunst sich in der letzten Zeit in erstaunl Weise von fremden Einflüssen freigemacht hat un zweifelhaft gesund und ausdrucksvoll den Charakte deutschen Volkes wiedergibt.

— **Schaltbilder im Wärmekraftbetrieb.** Von Dr. W. Stender, VDI.-Verlag, G. m. b. H., Berlin N Preis brosch. 1,80 RM, für VDI.-Mitglieder 1,60 RM.

Mit zunehmender Verfeinerung des Wärmekraftbetri ist auch das Bedürfnis gewachsen, die Bewegung Wärmeträger in knapper, aber sinnfälliger Form z stellen und dadurch für Entwurf, für Berechnung, für gleiche und Diskussionen eine geeignete Grundlag schaffen.

Die vorliegende Schrift bringt, angeregt durch Ze aus den Handskizzen des bekannten schwedischen Inge Dr. Ruths hierfür Vorschläge, unter Benutzung, Abänd und logischer Fortentwicklung der bereits beim VDI leisteten Arbeiten für die Normung der Zeichen auf d Gebiete. Die Darstellung erscheint klar und nemotech zweckmäßig. Die Begründung der einzelnen Zeichen i gänzt durch einige Beispiele — nach veralteter Darst — und Gegenbeispiele — in der neuen Zeichenspra aus denen die praktischen Vorzüge der letzteren weiteres hervorgehen.

Wie die Zeichnung allgemein als die internati Sprache der Ingenieure angesehen wird, so ist das Wä schaltbild — ähnlich wie das elektrische Schaltbil unentbehrlich, um das Wesentliche des wärmetechni Zusammenhanges ohne umfangreiche Beschreibung Augen zu führen; dies gewinnt an Bedeutung, nachdem mehrstufige Ausnutzung des Dampfes, durch die wärmung des Kesselspeisewassers mittels Anzapfd durch die engen Beziehungen von Dampf und Feuer betrieb (Luftvorwärmer, Regelverfahren u. a. m.) die tionellen Abhängigkeiten nicht mehr leicht zu über sind.

Auch für das Eisenbahnwesen, z. B. für die Darste des wärmetechnischen Zusammenhanges in Turbolok tiven mit Turbo-Triebtender, aber auch für die ortsf Anlagen, für deren Darstellung die Deutsche Reichsb bereits ausführlichere Schaltbilder nach einheitlichem M eingeführt hat, dürften die neueren kürzeren Darstell eine wertvolle Ergänzung bedeuten.

Dem Vorschlage ist daher rasche Verbreitung und gemeine Einführung zu wünschen. Dr. Landsb

Zur Beachtung! In der heutigen Nummer unseres Blattes liegt ein Güterfahrplan der **Ersten Donau-Dampfschiffahrts-G schaft** bei, der Fahrpläne für den beschleunigten Frachtgutverkehr sowie Motorbootverkehr, Eilgut- und Expreß pro 1928 enthält und den wir der Beachtung unserer Leser bestens empfehlen. Wir bemerken noch, daß Fahrplan hinsichtlich Anzahl der Abfahrten von Regensburg und Wien, ferner im Verkehr nach der unteren D neuerlich bedeutende Verbesserungen aufweist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltu

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen.

Direktion der Ungarischen Linien der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vorm. Südbahnges.) in Budapest.

Auf Grund des Erlasses des Königlich Ungarischen Handelsministeriums Zl. 68070/1928 — VIII vom 17. Februar 1928 gilt ab 1. März 1928 an Stelle der in Nr. 24 dieser Zeitung von 1927 (S. 667) bekanntgegebenen Zuschläge nur noch ein Lieferfristzuschlag von zwei Tagen für Frachtgut (mit Ausnahme von lebenden Tieren).

Der Zuschlag wird sowohl im Binnenverkehr als auch im internationalen Verkehr nebst den reglementarischen und tarifmäßigen Fristen angewendet.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Übergangskilometerzeiger für Güter- und Tierverkehr, Abteilung D (Niederland ein Nachtrag I herausgegeben worden. Er ist den waltungen mit Schreiben Nr. IV 40 vom 29. Februar 9 übersandt.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit

Strecken.

Mitteilung der Reichsbahndirektion Münc vom 28. Februar 1928 G/VW. Die am 16. Februar 1928 v

assers gesperrte Strecke Sibratshofen—Isny am 27. Februar 1928 wieder in Betrieb genommen.

teilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 23. Februar 1928 70/2:

Strecke Pyrawarth—Dobermannsdorf am 18. Februar wieder fahrbar.

idschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind n worden:

Nr. I 36 vom 28. Februar 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Neuausgabe eines Nachtrags zum Achsdruckverzeichnis.

Nr. I 40 vom 27. Februar 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen auf Zulassung neuer Verladearten für die Eisenbahnschienen.

Nr. IV 40 vom 29. Februar 1928 an die Verwaltungen, die Übergangskilometerzeiger Abteilung D bezogen haben, betreffend Nachtrag I zu dem Übergangskilometerzeiger für den Güter- und Tierverkehr, Abteilung D, Niederlande.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 20. Februar d. Js. starb plötzlich infolge eines Herzschlages der

Reichsbahnrat

Herr Ludwig Heldt

53. Lebensjahre.

Der Verstorbene wurde nach mehrjähriger Tätigkeit bei der Heeresverwaltung im Juni 1920 zur Eisenbahnverwaltung übernommen und war seit er Zeit im Abnahmedienst der Reichsbahn tätig.

Große Gewissenhaftigkeit im Dienst und lautere Gesinnung zeichneten besonders aus, so daß er sich bei allen, die mit ihm in Berührung kamen, größten Wertschätzung erfreuen durfte.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Berlin, im Februar 1928. (253)

amens der oberen Beamten des Reichsbahn-Zentralamts
Der Vizepräsident
Wendler.

2. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Tv. 60. Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

t Gültigkeit ab 5. März 1928 ist der Tarif wie folgt zu ändern bezw. zu er-

	RBD	Anstoßpunkte 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Kilometer											
Blindgallen	Kbg.						662						
Garnsee (Westpr.)	..						397						
Gollubien (Ostpr.)	..						668						
Keppurdeggen	..						676						
Meschkrupchen	..						652						
Pablindssen	..						672						
Szittkehmen	..						679						
Wiesenau	Ost						37						
Wurlitz	—	609	513	478	418	391	356	356	368	378	375	346	341

ünchen, den 1. März 1928 (263)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 16. März 1928 ngerung und Änderungen des 172. Näheres durch Reichsbahnnzeiger. (266)

ona, den 29. Februar 1928.
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 34.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1928 tritt der Ausnahmetarif K 34 für Frachtstückgüter aller Art, ausgenommen sperrige Güter in Kraft.

Berlin, den 28. Februar 1928. (261)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1928 werden die Grenzstation Perl und der Grenzübergangspunkt Perl Grenze als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 147 (Fette und Öle usw. zur Ausfuhr) aufgenommen. (260)

Berlin, den 27. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Die mit dem 1. April 1928 in Kraft tretenden neuen Ausnahmetarife 2 für Kies usw., 2f für Hochofenschlacken u. 5a für rohe Steine nach Ostpreußen werden unter Einführung von Zuschlagsfrachten im Heft C Ib, die in die Neuausgabe dieses Heftes zum 1. April 1928 aufgenommen werden, auf eine Anzahl von deutschen Privatbahnen ausgedehnt. (262)

Berlin, den 29. Februar 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1928 wird die Station Herzberg (Elster) Stadt Zu 69 als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2d für Haus- und Straßenkehricht einbezogen. (265)

Berlin, den 1. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 wird der Artikeltarif Nr. 131 (Quarzit) ergänzt und geändert. (268)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 1. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 12. März 1928 wird Holzschliff in die Abteilung XXXVI aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (277)

Altona, den 5. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 werden die Stationen Dittersbach und Rothenbach (Schles.) als Empfangsstationen (nicht gültig für Sendungen des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau) in den Ausnahmetarif 22 für Schwefelsäure einbezogen. (254)

Berlin, den 25. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 5. März 1928 wird in einer neuen Abteilung (LVIII) ein Mindestmengentarif für Zinkblech in der Richtung nach den deutschen Seehäfen eingeführt. Jährliche Mindestmenge 5000 t; Höhe der Sicherheit 15 000 RM. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (255)

Altona, den 28. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 wird der Geltungsbereich der Tarife Nr. 1 (Güter aller Art), 6 (Malz) und 109 (Stärke) durch Aufnahme weiterer tschechoslowakischer Versand- und Empfangsstationen erweitert. u. Empfangsstationen erweitert. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, am 2 .März 1928. (256)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1928 wird in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 18 als Versandstation der Gruppe I die Station Dortmund-Lindenhorst einbezogen. (272)

Berlin, den 3. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Am 15. März 1928 tritt Ausnahmetarif 23 für Gasöle von Polen nach Dänemark in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (258)

Altona, den 25. Februar 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 12. März 1928 werden die Frachtsätze der Abteilung 7 (Jute, rohe) geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 5. März 1928. (276)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 422. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 t für Steinkohlenkoks von rheinisch-westfälischen Stationen nach luxemburgischen Hochofenstationen.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 3. Februar 1928 tritt mit Wirkung vom 9. März 1928 für den Koksverkehr nach luxemburgischen Hochofenstationen ein neuer Tarif in Kraft. Änderungen gegenüber dem früheren Tarif sind nur im Abschnitt V „Stationsfrachtsätze" enthalten. Die Frachtsätze sind ohne Ausnahme ermäßigt worden. Durch die Güterabfertigungen kann der Tarif von 0,20 RM bezogen werden. (274)

Essen, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz. Teil III v. 16. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 ist im Nachtrag II S. 58 bei Ummendorf der Tarif 679 mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

Tarifklasse	Chiasso tr.				Fino tr.			
679	—	315	205	196	—	287	189	180
—	—	—	188[1])	179[1])	—	—	175[1])	166[1])
Zuschlag	—	4	3	3	—	4	3	3

München, den 1. März 1928. (264)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral - Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2, Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.

Der bereits angekündigte neue Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 ist nunmehr zum Preise von 50 Reichspfennigen durch die Güterkasse Hamburg Hgbf. Han zu beziehen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (270)

Altona, den 2. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1928 wird der Ausnahmetarif 5g für rohe Bruchsteine auf den Versand von den Stationen Schelklingen und Kohlstetten ausgedehnt. (271)

Berlin, den 3. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands - Gütertarif Teil II.

Ab 15. März 1928 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 3 durch Aufnahme von Kali-Superphosphat ergänzt und ab 1. April 1928 Ludwigshafen Giuliniwerk in der Schnittafel A gestrichen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (269)

Altona, den 1. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Eis[b] verband. Verbandsgütertarif [e] Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit [r] dem ab 1. März 1928 neu eing[e] Ausnahmetarif 101 H für Ka[r] den Niederlanden der Grenzübg Weener Grenze mit einl[.] Außerdem ist die im Tarif au[f] mene Versandstation Künsel[-] Künsebeck zu ändern.

Köln, den 3. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[a]
Reichsbahndirektion Köl

Deutsch-nordischer Verbands[-] tarif Teil I Abt. B.

Ab 1. März 1928 wird die [F] Fracht für Drahtziegel und [-] Platten und Fliesen aus St[.] mäßigt und ab 1. April 1928 [f] brannten Ton (Schamotte) [e]

Näheres durch Reichsbahn[-] zeiger.

Altona, den 28. Februar 19[2]

Deutsche Reichsbahn-Gesells[a]
Reichsbahndirektion Alto
namens der Verbandsverwalt[-]

Bayerisch - württembergischer [V] verkehr.

Ab 1. Mai 1928 wird das T heft B (Entfernungsanzeige herausgegeben. Hierdurch w Heft B vom 1. Oktober 19[2] gehoben und ersetzt. In de fernungszeiger sind die bay[e] Lokal- u. Privatbahnstationen i mittelbarer Entfernungsbildun Anstoß an die Knotenstation genommen worden. Damit ent 1. Mai 1928 im Wechselgüterv Bayern (rechtsrh. Netz)—W berg die Anwendung des baye Lokalbahn-Schnittarifs. Neben geringfügigen Entfernungse gen treten durch Wegfall v fernungszuschlägen zahlreich fernungskürzungen ein. Der T kann ab Mitte April vom Reg Materialdepot der Reichsbahn tion München bezogen werde Verkaufspreis des Tarifhefte später bekanntgegeben.

München, den 28. Februar 19[2]

Deutsche Reichsbahn-Gesells[c]
Zentral - Tarifamt bei der Gr[u] verwaltung Bayern.

---

3. Vermischte Bekanntmachungen.

Herausgabe eines Nachtrages [z] „Zusammenstellung der Ber[a] gegenstände der Ständigen Ta[r] mission".

Am 1. April d. J. erschei Nachtrag zu der „Zusammenst der Beratungsgegenstände der [i] gen Tarifkommission", der d ratungsgegenstände bis einsch 149. Sitzung enthält.

Der Nachtrag kann zum Pre[is] 1,30 RM durch die Reichsbah kunftei für den Güterverkehr, SW 11, Askanischer Platz 5, März bezogen werden.

Berlin, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[c]
Reichsbahndirektion Berli

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

11 Berlin, den 15. März 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Preisbildung bei der Eisenbahn l der Binnenschiffahrt.

nenbahn und Kraftwagen.

Kostbarkeitsfrage im Entwurf er Deutschen Eisenbahn - Verirsordnung.

neue Deutsche Reich.

rischer Zugbetrieb von Görlitz Breslau.

planjahr 1928/1929.

richten.

utschland: Anlage C zur isenbahn - Verkehrsordnung. — eldpreise für nützliche Erfinngen auf dem Gebiete des Eisenahnwesens. — Fachausschuß für taubtechnik. — Verwaltungsakademie Berlin.

Ungarn: Die Ausfuhr- und Durchfuhrtarife der Königl. Ungarisch. Staatsbahnen. Personalnachricht.

Übrige europäische Länder: Die wirtschaftlichen Ergebnisse des elektrischen Betriebes Schwedischer Staatsbahnen. — Die Frage der Elektrisierung der finnischen Bahnen. — Beschleunigung der Kommerzialisierung der Polnisch. Staatsbahnen. — Frachtherabsetzung für polnische Bunkerkohle nach Stettin. — Herausgabe eines neuen Entfernungszeigers der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Das Werkstättenwesen der Rumänischen Staatsbahnen. — Erhöhung der belgischen Gütertarife. — Einführung elektrischen Betriebes bei den spanischen Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Zum Bau der Turkestan — Sibirien - Eisenbahnlinie. — Ein zweites Gleis für die Chinesische Ostbahn. — Zur Kündigung des Vertrages der Chinesischen Ostbahn mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft. — Blumengärtnerei einer amerikanischen Eisenbahn.

Luftverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Preisbildung bei der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt.

Von Dr. **Kurt Giese**, Hamburg.

Demnächst erscheint im Verlage von Julius Springer, Berlin, ein größeres Werk von Dr. Kurt Giese (Hamburg) über „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik", das folgende Abhandlungen enthalten wird: Die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. — Der Staffeltarif, Berechtigung und Aufbau; — Die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege — Eisenbahn und Binnenschiffahrt; zur Frage der Preisbildung. Wir sind in der Lage, schon heute aus der Abhandlung über „Eisenbahn und Binnenschiffahrt" einen Abschnitt zu bringen, der sich mit der Frage befaßt, welches Preissystem, das der Eisenbahn oder das der Binnenschiffahrt, als das überlegenere anzusehen ist.

dem Streite über die Gestaltung des Preisverhältnisses isenbahn zur Binnenschiffahrt spielt eine wesentliche die Behauptung, daß die Binnenschiffahrt durch ihr ssystem der Eisenbahn überlegen sei. Auf diese genheit vor allem wird die Forderung begründet, daß isenbahn die Binnenschiffahrt durch Tarifmaßnahmen stützen müsse.

ie verhält es sich nun mit dieser Behauptung?

e Preisbildung bei der Eisenbahn wird bekanntlich Tarifwesen beherrscht, d. h. die Preise werden von Eisenbahnunternehmer für alle vorkommenden Leistungen einseitig im voraus in einem besonderen Verzeichnis für eine gewisse Dauer festgesetzt, so daß dem Beansprucher nur die Möglichkeit bleibt, sich den festgesetzten Preisen zu unterwerfen oder von der Beförderung überhaupt abzusehen. Dagegen vollzieht sich die Preisbildung im Binnenschiffahrtsverkehr im freien Spiel der Kräfte durch Einzelabrede, d. h. in der Weise, daß für jede einzelne Leistung der Preis nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles, und zwar auf Grund von Angebot und Nachfrage zwischen Unternehmer und Beansprucher vereinbart wird.

Die Ursache für diesen Unterschied liegt darin, daß die Eisenbahn eine Monopolstellung besitzt, der Binnenschiffahrt aber eine solche fehlt.

Bei der Eisenbahn handelt es sich hierbei zunächst einmal um natürliches Monopol: Denn die Eisenbahn setzt eine völlige Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung voraus und schließt daher die gleichzeitige Benutzung des Verkehrswegs durch mehrere Unternehmer aus. Diese natürliche Monopolstellung ist in Deutschland noch durch ein

gesetzliches Betriebs- und Baumonopol verstärkt, das der Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund der §§ 10 und 37 des Reichsbahngesetzes zusteht. Wenn wir von dem nicht sehr wesentlichen Wettbewerb durch fremde Bahnwege absehen, so ist die Reichsbahn nur dem Wettbewerb durch andere Verkehrsmittel —Binnenschiffahrt, Kraftwagen, Luftverkehr — ausgesetzt, der aber ihre Monopolstellung nicht aufhebt.

Ganz anders liegt es bei der Binnenschiffahrt: Bei ihr besteht kein natürliches Monopol: denn bei ihr fehlt der Zwang zur Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung, der bei der Eisenbahn die Benutzung des Weges auf einen einzigen Unternehmer beschränkt. Die Binnenwasserstraße gestattet vielmehr die Benutzung durch eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmern. Und auch zu einem auf vertraglicher Grundlage beruhenden Monopol ist es hier trotz vielfacher Versuche nicht gekommen. Der Grund dafür liegt einmal in der großen Anzahl der im Wettbewerb stehenden Unternehmungen, die ihre Hauptursache in der allgemeinen Zugänglichkeit dieses Gewerbes und dem geringen, für den Betrieb notwendigen Kapitalbedarf findet; weiter in der starken Beteiligung des persönlichen Unternehmertums, das erfahrungsgemäß weit weniger als unpersönliche Unternehmungen sich zum Zusammenschluß bereit findet; und schließlich in der erheblichen Beteiligung von Kleinschiffern. Soweit es dennoch, meist nur vorübergehend, in der Binnenschiffahrt zu Zusammenschlüssen gekommen ist, haben diese doch niemals zu einer monopolitischen Beherrschung des Marktes geführt, die eine autoritative Festsetzung der Preise und damit ein Tarifwesen ermöglicht hätte.

So wird also die Binnenschiffahrt ausschließlich von dem Preissystem des freien Marktes beherrscht.

Gerade in dieser Art der Preisbildung sehen aber die Vertreter der Binnenschiffahrtsinteressen ein der Preisbildung der Eisenbahn überlegenes Verfahren und eine volkswirtschaftlich höchst erwünschte Erscheinung, die ein volkswirtschaftlich äußerst wertvolles, ja unentbehrliches Gegengewicht gegenüber der monopolistischen Preispolitik der Reichsbahn darstelle. In einem Aufsatz von Dr. Arnecke (Köln), in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" von 1926 (Heft 3), haben diese Gedanken wohl den denkbar schärfsten Ausdruck gefunden, so daß wir nichts Besseres tun können, um die maßgebenden Gedankengänge zu kennzeichnen, als die wichtigsten darauf bezüglichen Ausführungen dieses Aufsatzes hier wiederzugeben:

„Die Frachtpreise der Binnenschiffahrt werden markt- und börsenmäßig durch das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage bestimmt, bewegen sich also bei genügendem Schiffsraum — und der ist meistens vorhanden — in nur mäßiger Höhe über den Selbstkosten. Ihre technischen Voraussetzungen begünstigen eben den Klein- und Mittelbetrieb. Die Eisenbahn dagegen, auf technischer Grundlage, die dem Großbetriebe, ja, in letzter Konsequenz dem Monopolbetriebe zustrebt, geht von einem festen, in Hinsicht auf die Selbstkosten höchst vorsichtig bemessenen Normaltarif aus, der keinerlei selbsregelnden Einflüssen eines freien Marktes unterliegt, in gewissen Grenzen von Angebot und Nachfrage unabhängig ist. Der Binnenschiffahrt gegenüber setzt also die Volkswirtschaft — dies ist die Wahrheit — mit ihren Anforderungen und Bedürfnissen niedriger Transportkosten sich von selber durch, der Eisenbahn gegenüber nur mittelbar durch Vorstellungen und, wenn diese erfolglos bleiben, durch Verkehrsrückgang, welcher deren Betrieb teilweise oder als Ganzes unlohnend macht. Wenn sie hierauf dann mit Tarifermäßigung antwortet, so ist das, mit jener selbsttätigen, feinfühligen Regulierung des Schiffsfrachtenmarktes verglichen, ein plumpes, grobschlächtiges Verfahren, das von den Selbstkosten der Beförderungsleistung nur so weit Kenntnis nimmt, als es tastend sich über diese bleiben bemüht.

.....

Nicht so sehr hierauf soll abgehoben werden, wie den grundlegenden Unterschied, daß sich die Fr erstellung der Eisenbahn als bewußter, irrtümlich ungerecht beeinflußbarer Willkürak die der Binnenschiffahrt als ein der Willkür zogenes Ergebnis aus dem Widerst vieler, die Frachterstellung bezwecker Einzelwillen darstellt. In letzterem setzt die Vk wirtschaft ihren Willen selbsttätig durch, wogegen technische Riese Eisenbahn ihr geradezu den Krie erklären vermag.

.....

Die ehrliche deutsche Wasserstraße sozusagen die Reichsbahn bei der Hn nehmen, um sie auf dem Pfade der Gem nützigkeit und Rechtlichkeit zu erhalte

.....

Im Lichte des Eisenbahnfrachtwesens gewürdigt, er die moderne, leistungsfähige Wasserstraße in ihrem kehrsbereiche eine Art von allgemeinem, stark mäßigtem Ausnahmetarif „zur Förder der deutschen Volkswirtschaft"(!), der Eisenbahn nicht mehr nur egoistisch als Widerpart, so über den Wettbewerbsstandpunkt hinaus als Aktiva ihre, bestimmungsgemäß der Volkswirtschaft dien Tarifgebarung einbeziehen muß, damit einerseits ihr in sich ein wirksames Gegengewicht ge die Gewinnwirtschaft mit allen Gefahren falschen, volkswirtschaftlich abträglichen Frachterste erwachse, andererseits die Volkswirtschaft der Vo dieses ihr so dringend benötigten allgemeinen Quasi nahmetarifs(!) in höchstmöglichem Grade teilhaftig w Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — auch sie is Teil der deutschen Volkswirtschaft — namens deutschen Volkswirtschaft zu diesem altruistischen, le Endes aber auch ihrer eigenen Erhaltung dien Opfer zu veranlassen, darin besteht die große, schwi Aufgabe unserer Verkehrspolitik."

So ein ausgesprochener Vertreter der Interessen Binnenschiffahrt!

Ist nun aber dieser Standpunkt richtig, der in dem wesen der Eisenbahn ein der Preisbildung der Binnens fahrt weit unterlegenes Preissystem, „ein plumpes, schlächtiges Verfahren", „einen irrtümlich wie ungerec einflußbaren Willkürakt", in der Preisbildung der Bi schiffahrt aber „eine selbsttätige, feinfühlige Regulie des Schiffsfrachtenmarktes", eine „Art von allgem stark ermäßigten Ausnahmetarif zur Förderung der deut Volkswirtschaft", und daher ein wertvolles und beson Pflege wertes Gegengewicht gegen die monopolistische bildung der Eisenbahn sieht?

Die Beantwortung dieser Frage erfordert eine Untersuchung über die Merkmale, durch die sich Tarifwesen der Eisenbahn von der freien Preisbildung Binnenschiffahrt unterscheidet.

Der grundlegende Unterschied zwischen dem Preissy der Eisenbahn und dem der Binnenschiffahrt beruht da daß beim Eisenbahntarifwesen der Preis für alle vo menden Leistungen auf Grund einer mehr oder weg monopolistischen Beherrschung des Marktes einse festgesetzt wird, während beim Preiswesen der Binnensch fahrt der Preis sich auf freiem Markte auf Grund von Angebot und Nachfrage im Wege gegenseitigen handelns bildet.

Hiernach besteht also beim Eisenbahntarifwesen in Tat an sich die Möglichkeit einer „willkürlichen Ei flussung" der Preise. Und das ist der Punkt, in der

rik an dem Eisenbahntarifwesen, scheinbar nicht ohne nd, einsetzt. Denn unzweifelhaft besteht hier eine ge-se Gefahr für die Volkswirtschaft; wenn nämlich diese sfestsetzung ohne ausreichende volkswirtschaftliche Rück-t oder genügendes volkswirtschaftliches Verständnis r gar unter Verletzung der Grundsätze von Recht und igkeit erfolgt.

Gegen diese Gefahr aber ist die Möglichkeit von Ga-ieen gegeben, die sich außerordentlich fein durchbilden en. Sie können bestehen in gesetzlichen Auflagen, in ıtlicher Kontrolle und in Mitarbeit der Allgemeinheit, esondere von Vertretern und Kennern des Wirtschafts-ns. In allen drei Richtungen ist in Deutschland aus-hende Gewähr dafür geschaffen, daß die Grundsätze von ht und Billigkeit und die volkswirtschaftlichen Bedürf-e nicht zu kurz kommen. Eine Anzahl Gesetzesbestim-ıgen sichern die gleichmäßige Anwendung, die Öffent-keit und Stetigkeit der Tarife (Verkehrsordnung, § 6); Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft der Tarifbildung (§ 2 des Reichsbahngesetzes) und die ücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der deutschen ıder (Gesetz, betr. den Staatsvertrag über den Übergang Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920, 2). Nach dem neuen Reichsbahngesetz, § 33, bedürfen erdem Änderungen der Tarife der Genehmigung der chsregierung, und diese kann sogar Ermäßigungen der ife verlangen, „die sie im Interesse der deutschen Volks-tschaft für notwendig erachtet". Und auch die deutschen ıder genießen einen gewissen Einfluß auf die Tarifge-tung, eben nach jenem oben angeführten § 22 des Staats-trages, dessen Verpflichtung die Reichsbahn-Gesellschaft ch § 43 des Reichsbahngesetzes mit übernommen hat. l es ist auch eine gewisse Gewähr gegeben, daß die chsbahn-Gesellschaft auch Wünsche der Länder nicht e hinlänglichen Grund ablehnt. Denn die Länder sind, nso wie das Reich, in der Lage, Streitigkeiten über die wendung und Auslegung der ihnen gegenüber bestehenden ifverpflichtungen, allerdings durch Vermittlung des chs, vor das beim Reichsgericht gebildete Schiedsgericht bringen.

Anderseits ist aber auch die Mitarbeit der Allgemeinheit, besondere der Interessentenkreise, und zwar selbst der mit Eisenbahn in Wettbewerb stehenden Binnenschiffahrt, ch zahlreiche Organe gesichert: durch den Reichseisen-ınrat, die Landeseisenbahnräte und den Ausschuß der kehrsinteressenten; nicht weniger aber durch die bei der chsbahn bestehende Übung, vor jeder wichtigeren Tarif-ßnahme die berufenen Körperschaften und Sachverstän-enkreise zu hören.

Tatsächlich ist durch diese Garantieen die Gefahr einer illkürlichen", mit den Grundsätzen von Recht und Billig-t und den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft gemein nicht im Einklang stehenden Tarifpolitik völlig geschaltet.

Im übrigen sind die mit der einseitigen Preisfestsetzung bundenen Gefahren doch nur die unvermeidliche Kehr-te der großen Vorteile, die das Eisenbahntarifwesen genüber der freien Preisbildung der Binnenschiffahrt bietet.

Diese Vorteile liegen einmal darin, daß das Tarifwesen Möglichkeit gewährt, die Preisbildung in einem einheitlichen System nach großen allgemeinen Gesichtspunkten zu ordnen und sie zielbewußt in den Dienst der eressen der Volkswirtschaft zu stellen. Das Tarifwesen nn sich so bewußt einstellen: im allgemeinen, auf die Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter und die Ermäßigung der Güterpreise; im besonderen aber auf die Förderung der Erzeugung durch Begünstigung der Beförderung wichtiger Rohstoffe von den Gewinnungs- nach den Verarbeitungs- und Verbrauchsstätten; auf die Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremden Wettbewerb bedrohten Inlandsbezirken; auf die Förderung der Ausfuhr ausländischer Erzeugnisse und die Einfuhr der für die inländische Erzeugung wichtigen Rohstoffe und für die Ernährung wichtigen Nahrungsmittel; auf die Förderung der deutschen Seehäfen, des deutschen Überseehandels und der deutschen überseeischen Schiffahrt sowie endlich auf die Behebung eines Notstandes in einzelnen Landesteilen.

Die Mittel, die sich für diese Zwecke innerhalb des Tarifwesens darbieten, und denen das Preissystem der Binnenschiffahrt nichts ähnliches an die Seite zu stellen hat, bestehen: in der Festsetzung von verschiedenen Einheitssätzen und in der Klassifikation der Güter, durch die der Belastungsfähigkeit der Güter und den Bedürfnissen der Volkswirtschaft Rechnung getragen werden kann; weiter in der Erstellung von Ausnahmetarifen, durch die für einzelne Güter oder Verkehrsbeziehungen günstigere Einheitssätze oder Beförderungsbedingungen gewährt werden; sowie endlich in der Festsetzung der Entfernungsgrundlagen, nach denen die Preise für die verschiedenen Entfernungen nach der Tragfähigkeit der Güter und den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen verschieden hoch festgesetzt werden.

Jeder Kenner des Eisenbahntarifwesens weiß, bis zu welcher außerordentlich feinen Durchbildung dieses Systems geführt werden kann und tatsächlich in Deutschland entwickelt worden ist. Und insofern muß sicherlich genau das Umgekehrte von dem gelten, was in den oben wiedergegebenen Ausführungen von Dr. Arnecke über die Preissysteme beider Verkehrsmittel gesagt worden ist: Nicht das Preiswesen der Binnenschiffahrt, sondern das Eisenbahntarifwesen bietet die Möglichkeit einer „feinfühligen Regulierung des Frachtmarktes", die Möglichkeit genauer Abstimmung auf die Bedürfnisse der allgemeinen Volkswirtschaft, während — gemessen an dem Eisenbahntarifwesen — umgekehrt die Art der Preisbildung bei der Binnenschiffahrt wenigstens insofern als ein „plumpes" Verfahren bezeichnet werden kann, als bei ihm die Möglichkeit irgendwelcher Abstimmung auf die Bedürfnisse der Volkswirtschaft — z. B. eine Begünstigung inländischer gegenüber ausländischen Interessen, etwa durch Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremden Wettbewerb bedrohten Inlandsbezirken, durch eine Förderung der Ausfuhr inländischer Erzeugnisse oder der Einfuhr volkswirtschaftlich wichtiger Rohstoffe und Nahrungsmittel über die deutschen Häfen — gar nicht in Frage kommen kann; übrigens auch gar nicht im Sinne der Geschäftsführung der Binnenschiffahrt liegen würde, die, da sie ausschließlich in den Händen rein privatwirtschaftlicher Unternehmungen ist, nur den einen Grundsatz kennt, den Preis in jedem Einzelfall so hoch zu halten, als ihn die Ware irgendwie tragen kann.

Die volkswirtschaftliche Überlegenheit des Tarifwesens der Eisenbahn über das Preissystem der Binnenschiffahrt ist aber in dem Gesagten noch nicht erschöpft; sie tritt auch noch in einer Anzahl anderer Umstände in Erscheinung:

Zunächst einmal bietet nur das Tarifwesen der Eisenbahn die Möglichkeit einer gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrstreibenden, während mit der freien Preisbildung der Binnenschiffahrt ihrer Natur nach eine gleich-

mäßige Behandlung aller Verkehrstreibenden unvereinbar ist. Das ist vor allem wichtig für die kleineren Verlader. Denn nur selten wird es diesen bei der Binnenschiffahrt möglich sein, gleich günstige Bedingungen und Frachsätze zu erzielen, wie sie der große Verfrachter, gestützt auf das größere Ladungsangebot, über das er verfügt, erreichen kann. Es ist nichts Seltenes, daß die Binnenschiffahrt, um sich für die den großen Verfrachtern eingeräumten Zugeständnisse schadlos zu halten, den kleineren Verfrachter um so stärker heranzieht.

Dazu kommt weiter der Vorzug der Stetigkeit, der mit dem Tarifwesen der Eisenbahn seiner Natur nach verknüpft ist, während das Preissystem der Binnenschiffahrt, ebenso naturgegeben, dieses Vorzugs entbehrt. Die eigentümliche Natur der Binnenschiffahrt bringt es mit sich, daß die Frachtsätze hier in ganz besonderem Maße Schwankungen unterworfen sind. Angebot und Nachfrage bestimmen in jedem einzelnen Falle den Preis. Und das Angebot hängt nicht nur von der Zahl und Tragfähigkeit der Fahrzeuge ab, sondern — eine der Binnenschiffahrt eigentümliche Erscheinung — auch vom Wasserstand: wenn die Schiffe infolge des Wasserstandes nicht mehr mit voller Ladung, sondern nur noch mit mehr oder weniger beschränkter Teilladung fahren können, so hat dies eine Verminderung des zur Verfügung stehenden Kahnraums, also eine Verminderung des Angebots zur Folge und damit, soweit nicht sonstige Umstände in anderer Richtung wirken, eine Erhöhung der Frachten. Und die Nachfrage hängt nicht nur von dem Güterandrang im allgemeinen ab, der, wie auch bei der Eisenbahn, stark beeinflußt wird durch Jahreszeiten und durch die allgemeine wirtschaftliche Lage, sondern auch — wiederum eine besondere Eigentümlichkeit der Binnenschifffahrt! — von den Verkehrsrichtungen: Berg- und Talfahrt weisen gerade bei den größten deutschen Strömen, bei Rhein und Elbe, sehr starke Unterschiede in der Verkehrsstärke auf, was zur Folge hat, daß die Frachten im allgemeinen in der einen Richtung — beim Rhein z. B. in der Bergfahrt — wesentlich höher sind als in der anderen Richtung. Alles das zusammen bedingt besonders starke Schwankungen, also eine außerordentliche Unstetigkeit der Frachtsätze der Binnenschiffahrt.

Zweifellos aber liegt in dieser Erscheinung ein volkswirtschaftlich sehr unerwünschtes Element der Preisbildung. Die Volkswirtschaft hat ein starkes Interesse daran, daß die Preise der Verkehrsmittel möglichste Stetigkeit aufweisen, da dauernde Schwankungen der Preise die geschäftliche Vorausberechnung, vor allem auch den Abschluß von Verträgen auf längere Zeit im Voraus und für längere Dauer und die Abgabe von Frankoofferten erschweren, und die ruhige und stetige Entwicklung des Wirtschaftslebens beeinträchtigen.

Diese Nachteile werden nur wenig dadurch abgemildert, daß die Binnenschiffahrt auch die Einrichtung von langfristigen Verfrachtungsverträgen kennt: diese Einrichtung beschränkt sich im wesentlichen auf die Großschiffahrt und kommt auch nur für die großen Verfrachter in Frage.

Schließlich bietet auch nur das Tarifwesen die Möglichkeit der Öffentlichkeit der Preise. Erst diese aber gestattet dem Verfrachter, sich auf die Preise im voraus einzurichten, die äußersten Verkaufspreise zuverlässig im voraus zu berechnen und die eigenen Frachtkosten mit denen der Mitbewerber zu vergleichen.

Alles das führt dazu, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus das auf monopolistischer Grundlage beruhende Tarifwesen der Eisenbahn als dem Preissystem der Binnenschiffahrt überlegen anzusehen.

Wer die Geschichte des Eisenbahnwesens, insbeson des deutschen Eisenbahnwesens kennt, wird auch in di geschichtlichen Entwicklung eine Bestätig dieses Ergebnisses finden. Was nämlich zur Verstaatlich der Eisenbahnen in Deutschland geführt hat, ist hauptsächlich die Absicht gewesen, die Nachteile privatwirtschaftlicher Preisgestaltung — die ungleichmäßige Behandl der Verkehrsbeteiligten, die mangelnde Stetigkeit der Pr bildung, die teilweise Durchbrechung des Grundsatzes Öffentlichkeit der Preise usw., — über die damals in Öffentlichkeit auf das lebhafteste Klage geführt wurde, beseitigen und das Tarifwesen grundsätzlich in den Di der Volkswirtschaft zu stellen. Auch das „gemisch System, bei dem sich ein Teil der Bahnen im Besitz Staates, ein anderer im Besitz von Erwerbsgesellscha befand, und bei denen daher ein Nebeneinander von gem wirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Preisgestalt bestand, — ein in vieler Hinsicht dem verwandter Zust wie er heute in dem von Binnenschiffahrt und Eisenb umstrittenen Verkehr durch das Nebeneinander des volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten geordneten T wesens der Eisenbahn und der rein privatwirtschaftlic Preisbildung der Binnenschiffahrt besteht — hatte den dieses System geknüpften Erwartungen einer günstigen einflussung der Volkswirtschaft nicht entsprochen. gegenseitige günstige Einwirkung der beiden verschiede Preissysteme, die man von diesem Verfahren genau ebe erwartet hatte, wie man sie sich heute vielfach von Nebeneinander der gemeinwirtschaftlichen Tarifgestalt der Eisenbahnen und der privatwirtschaftlichen Preisbild der Binnenschiffahrt verspricht, war nirgends eingetre Und es sind im wesentlichen diese Gründe gewesen, denen man überall in Deutschland das Nebeneinander Privatbahnen und Staatsbahnen beseitigt und zu einer rein monopolistischer Grundlage beruhenden einheitlich gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik übergegangen ist. W also die Kritik begründet wäre, die an der monopolistise Preisbildung der Eisenbahn geübt wird, und aus der her man ein Gegengewicht gegen diese Preisbildung und die möglichste Förderung der Binnenschiffahrt mit ihrer rein privatwirtschaftlichen Preisgestaltung wünscht, so würde das deuten, daß der Weg, den das deutsche Eisenbahnwe gegangen ist, — vom Privatbahnsystem mit dem Wettbew der Bahnen gegeneinander zur monopolistischen Zusamm fassung sämtlicher Eisenbahnen in der Hand des Staates — ein falscher gewesen sei. Und doch hat bisher mei Wissens niemand die Aufhebung dieser monopolistise Ordnung im deutschen Eisenbahnwesen gefordert.

Noch nützlicher als dieser historische Rückblick aber es, einmal einen Blick über das Gebiet der Eisenbah und Binnenschiffahrt hinaus auf andere Verkehrsgebiete werfen. Hier bietet die Seeschiffahrt die Möglichkeit höchst bemerkenswerter Vergleiche.

Auf dem Weltmeere besteht nämlich ein ganz ähnlic Nebeneinander zweier Preissysteme, wie auf dem Festla zwischen Eisenbahnen und Binnenschiffahrt. Bekannt teilen sich in den überseeischen Verkehr die Linie schiffahrt, also die Schiffahrt, die ohne Rücksicht auf Ladungsangebot bestimmte Häfen regelmäßig bedient, die freie Fahrt, die sogenannte Trampschiffahrt, also

ffahrt, die ohne festen Reiseplan sich ihre Fracht jeweils sucht, wo sie sie unter den günstigsten Bedingungen zu en hofft.

Nun wird aber die Preisbildung der Linienschiffahrt in Hauptsache, vor allem im ausgehenden Verkehr ward trade), d. h. in der von Europa ausgehenden Fahrt, auch in einem Teil des einkommenden Verkehrs neward trade), d. h. in der von Übersee einkommenden rt, vom Tarifwesen beherrscht; denn hier hat die wicklung im Wege der Verbandsbildung zu einer mono-tischen Organisation geführt, die den Inhaber, nämlich in dem Verbande zusammengeschlossenen Linienreede-n, in die Lage versetzt hat, die Beförderungspreise, so- das Monopol reicht, einheitlich festzusetzen. Dagegen die freie Schiffahrt von der freien Preisbildung h Einzelabrede beherrscht, weil sich innerhalb der freien ffahrt mit Rücksicht auf die große Anzahl der beteiligten ewerber ein Monopol nicht hat entwickeln können. Da das Monopol der Linienschiffahrt sich nicht auf den ntlichen Massengüterverkehr erstreckt, so ergibt sich auf Weltmeere ein ganz ähnliches Verhältnis zwischen nschiffahrt und freier Fahrt, wie auf dem Lande chen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Dieses Verhältnis sich, von Einzelheiten abgesehen, im wesentlichen ndermaßen umschreiben: Um den Verkehr der Massen-r, z. B. von Baumwolle, Wolle, Reis, Getreide, Salpeter dergleichen mehr, stehen Linienfahrt und freie Fahrt ebhaftem Wettbewerb miteinander; dagegen fällt der ehr der übrigen Güter im wesentlichen der Linienschiff-t auf Grund ihrer Monopolstellung zu, und die Preise n sich hier auf Grund eines Tarifsystems.

s ist nun für unsere Untersuchung von außerordent-m Interesse, daß sich auch hier, im überseeischen Ver-, die Frage ergeben hat, ob denn nun diese mono-tische Organisation des Frachtenmarktes innerhalb der nschiffahrt und die dadurch ermöglichte Einrichtung s Tarifwesens einen volkswirtschaftlichen Vorteil be-et gegenüber der freien Preisbildung, wie sie bei der n Fahrt besteht und wie sie vor dem Aufkommen der nschiffahrt das gesamte Preiswesen der überseeischen ffahrt beherrschte. Der Verfasser selbst hat diese Frage einem Buche „Das Seefrachttarifwesen“ (S. 294) einer rsuchung unterzogen und sie bejaht. Aber sie ist nie- gründlicher untersucht worden und konnte kaum gründ-r untersucht werden, als durch eine im Jahre 1906 in land durch königlichen Erlaß eingesetzte Kommission — Royal Commission on Shipping Rings —, die in etwa zweijähriger gründlichster Arbeit durch Vernehmung von Kaufleuten, durch Einholung von Berichten des auswärtigen Amts, der India and Colonial offices und der Gouvernement Departements und sogar durch enquetemäßige Erhebungen in den südafrikanischen Kolonien, wo besondere Beschwerden über die Tarifpolitik der Schiffahrtsverbände vorlagen, sich die Unterlagen für die Beurteilung dieser Frage verschafft hat.

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist nun, daß das Tarifwesen, das der Bericht bezeichnenderweise „system of uniform rates“ nennt, der freien Preisbildung überlegen sei, und der Übergang von der freien Preisbildung zum Tarifwesen, wie er durch den monopolistischen Zusammenschluß der Linienreedereien ermöglicht worden ist, zu begrüßen sei. Und höchst bemerkenswert ist nun, daß hier für das Tarifwesen etwa die gleichen Vorzüge in Anspruch genommen werden, wie auch wir sie in dem Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt festgestellt haben. Auch dieser englische Bericht (Vol. I, S. 38 ff.) sieht einen großen Vorteil des Tarifwesens darin, daß bei ihm an Stelle einer systemlosen Vereinbarung der Sätze, die oft mit Härten verbunden sei, eine fein gegliederte Abstufung der Sätze trete, bei der es möglich sei, die entstehenden Selbstkosten nach dem Werte der Güter wirtschaftlich richtig zu verteilen. Auch dieser Bericht sieht einen wesentlichen Vorteil des Tarifwesens in der Beständigkeit der Frachten, durch die ein bis dahin schwankender Posten in der Berechnung der Güterpreise festgelegt werde und dem Kaufmann die Möglichkeit gegeben werde, langfristige Verträge abzuschließen. Er erblickt einen weiteren großen Vorteil des Tarifwesens in der gleichmäßigen Behandlung, die es allen Verkehrstreibenden zuteil werden läßt, dem „kleinen Mann“, dem „small man“ ebenso wie dem „großen Kaufmann“, dem „merchand large“. Und der Bericht kommt dann schließlich dazu, daß der Übergang zum Tarifsystem eine Steigerung der Ausfuhr und eine Verringerung der Warenpreise und damit auch erhebliche Vorteile für den Handel zur Folge gehabt habe; vor allem sei der Unterschied, der früher in den Frachten zwischen dem großen und dem kleinen Verlader bestanden habe, nicht den Käufern der Ware zugute gekommen, sondern in die Taschen der großen Verlader geflossen.

So deckt sich also das Ergebnis der Untersuchung dieser englischen Kommission ganz mit dem unserer obigen Untersuchung.

Schienenbahn und Kraftwagen.

Von Dr. jur. **Teubner**, Berlin.

(Schluß.)

och zurück zu unserem Thema. Was alles gerade in letzten Jahren auf dem Gebiete der Vervollnmnung des Schienenverkehrs geleistet ist, lient die höchste Anerkennung. Die Güter len jetzt von der Reichsbahn teilweise in Zeiten ge-en, die vor dem Kriege nicht annähernd erreicht wur- Es laufen zurzeit sogar besondere Expreßgüterzüge 90 km Geschwindigkeit. Hervorragend ist die Werbe-gkeit ausgebildet. Es geschieht alles, um die Benutzung Eisenbahn den Verkehrtreibenden so bequem und so nehm als möglich zu machen. Die neuesten Schreib-chinen, Rechenmaschinen, Registrierkassen, Karteien, Stempelmaschinen usw. sind eingeführt, das sogenannte Hollerith-Lochkartensystem wird in immer weiterem Umfange für den Eisenbahndienst nutzbar gemacht. Elektrokarren, Seil- und Rohrposten sind in größtem Ausmaß in Gebrauch.

Und nicht nur im Abfertigungs- und Beförderungsdienst finden wir Vereinfachungen und Verbesserungen, sondern in erhöhtem Maße auch im Betriebsdienste. Ganz außerordentlich ist der Fortschritt in der Durchführung von geschlossenen Zügen und bei der Zusammenfassung in Zuggruppen, bewundernswert die rastlose Arbeit auf dem Gebiete betriebswissenschaftlicher Forschung, die eindrucks-

voll in den Veröffentlichungen der Fachpresse in die Erscheinung tritt. — Ich will nicht sagen, daß alle diese Tätigkeit durch den Wettbewerb des Kraftwagens veranlaßt ist; sicher ist aber, daß das Aufkommen des Kraftwagens und das dauernde Anwachsen des Kraftwagenverkehrs mit zu dieser Entwicklung beigetragen hat. Insofern kann also der Kraftwagen ein gewisses Verdienst hierbei auch für sich in Anspruch nehmen.

Wichtiger erscheint mir indes die Frage, ob diese umfassende Tätigkeit der Reichsbahn von Erfolg begleitet gewesen ist in der Richtung, daß der Abwanderung des Verkehrs auf den Kraftwagen dadurch wesentlich Einhalt geschehen ist. Mit pupillarischer Sicherheit oder mit genauen Zahlen wird man diese Frage überhaupt nicht beantworten können. Fest steht aber jedenfalls die Tatsache, daß der Kraftwagenverkehr noch stetig zunimmt, und daß sich auch weiter im großen und ganzen eine nicht unerhebliche Abwanderung bemerkbar macht.

Nun haben wir gesehen, daß in den anderen Ländern der Kraftwagen sehr stark durch Tarifmaßnahmen bekämpft wird. Auch in Deutschland ist man zum Teil dazu übergegangen — es bestehen bei uns zurzeit 29 sogenannte K-Tarife — und es ist keine Frage, daß es durch die Herabsetzung der Tarife in dem einen oder dem anderen Falle gelungen ist, bereits auf den Kraftwagen abgewanderten Verkehr für die Schiene zurückzugewinnen oder der weiteren Abwanderung Abbruch zu tun.

Andererseits wissen wir aber ganz genau, daß die Ermäßigung der Tarife auch kein Allheilmittel gegen den Kraftwagen ist. Denn erfahrungsgemäß ist im Güteraustausch die Billigkeit der Transportkosten nicht immer und nicht allein ausschlaggebend. Es treten vielfach noch andere verkehrs- und wirtschaftspolitische Erwägungen hinzu, die im einzelnen Falle die Wahl des Beförderungsmittels beeinflussen und bestimmen. Dazu kommt, daß die Detarifierung, sei sie allgemeiner Art oder auf den besonderen Fall abgestellt, ein nicht ganz ungefährliches Mittel ist, das in vielen Beziehungen unerwünschte Folgen nach sich zieht und das selbstverständlich — wenigstens theoretisch — seine Grenze in den Selbstkosten findet. In der Praxis wird dies auch nicht immer der Fall sein. Denn es ist durchaus denkbar, daß ich an einer Stelle unter den Selbstkosten fahre, wenn ich an anderer Stelle oder auf andere Weise den Verlust wieder hereinhole.

Allgemeine Ermäßigungen, wie sie z. B. die belgischen Bahnen und die Österreichischen Bundesbahnen eingeführt haben, kommen für Deutschland jedenfalls nicht in Frage, weil sich der Wettbewerb des Kraftwagens im Reichsgebiet nicht überall in dem gleichen Maße fühlbar macht. Eine allgemeine Senkung der Tarife würde deshalb, wenn sie überhaupt tragbar wäre, unnötige Ausfälle für die Reichsbahn bewirken. Und wohin würde es schließlich führen, wenn die Kraftwagenbeförderung sich weiter verbilligte. Dann müßte die Reichsbahn wieder nachfolgen, es wäre also eine Schraube ohne Ende.

Gerade weil noch nicht übersehen werden kann, bis zu welchem Maße die Verbilligung der Kraftwagenbeförderung fortschreiten wird, scheint mir eine gewisse Zurückhaltung auf tarifarischem Gebiete notwendig. Es kann sich immer nur um Tarifmaßnahmen handeln, die einen Ausnahmecharakter tragen, die sich also auf bestimmte örtliche Verkehrsbeziehungen oder auf bestimmte Güterarten beziehen. Aber auch da wird Zurückhaltung geboten sein, um nicht Unklarheit in das Tarifschema zu bringen und das Abfertigungs- und Kontrollgeschäft in unerwünschter Weise zu erschweren. Und selbstverständlich muß stets Gewähr dafür gegeben sein, daß durch die Maßnahme das gesteckte Ziel auch wirklich erreicht wird, also der Verkehr der Schiene erhalten bleibt oder für die Schienen zurückgewonnen wird. Denn man darf niemals vergessen, daß mit der Tarifermäßigung Frachtausfälle für die Eisenbahn verbunden sind, die in Rechnung gestellt werden müssen und die in einem Falle größer sein können als der Wert des abgewanderten Verkehrs.

Ich komme nun zu dem außerordentlich schwierigen und umstrittenen Selbstkostenproblem. Schon seit Jahren hat sich die Reichsbahn bemüht, die ihr entstehenden Selbstkosten rechnerisch genau zu erfassen und festzustellen. Und ebenso sind die Kraftfahrunternehmer eifrig dabei, möglichst genaue Selbstkostenberechnungen für ihren Betrieb aufzumachen. Vollständig befriedigende Lösungen sind aber bisher noch nicht gefunden worden. Wohl kann man mit einiger Sicherheit für einen bestimmten Fall die Selbstkosten beider Verkehrsmittel annähernd errechnen, ein allgemeines Schema, sozusagen eine Faustformel, die allgemein anwendbar ist, hat man indes bisher nicht gefunden. Man muß dabei auch berücksichtigen, daß zwar der Vergleich der Selbstkosten beider Verkehrsmittel für die Frage bedeutsam ist, ob ein Verkehr von der Schiene auf den Kraftwagen umgelegt werden soll, daß aber die Selbstkosten für die Wahl des Verkehrsmittels durch den Verkehrtreibenden, also für die Wettbewerbsfrage von geringerer Bedeutung sind. Denn der Verkehrtreibende wird sich, wenn er das billigste Verkehrsmittel benutzen will, immer ausrechnen, was ihm der gesamte Transport kostet. Bei der Eisenbahn treten so — abgesehen vom Anschlußverkehr — stets die An- und Abfuhrkosten zu den Tarifen hinzu. Natürlich sind beim Kraftwagen — abgesehen vom Haus zu Hausverkehr — auch gewisse Behandlungen des Gutes notwendig, die Geld kosten. Aber auffallenderweise sind die zu den Tarifen hinzutretenden Kosten bei dem Kraftwagen zumeist billiger als bei der Eisenbahn, weil beim Kraftwagentransport die Manipulationen, die notwendig sind, um das Gut auf das Beförderungsmittel zu bringen, in vielen Fällen einfacher und geringer an der Zahl sind als beim Eisenbahntransport. So fällt häufig beim Kraftwagen die Bewegung des Gutes vom Speditionshof zur Eisenbahnstation fort, mit anderen Worten, das Kraftwagengut braucht zumeist weniger oft in die Hand genommen zu werden. — Dazu kommt, daß die Eisenbahnfrachten im allgemeinen festliegen und um nach den Tarifklassen in ihrer Höhe verschieden sind, während die Autofracht eine Marktware ist, die je nach der Konjunktur und nach den besonderen Umständen behandelt wird.

Durch alle diese Umstände ist in der Tat heute bei der Kraftwagen auf ziemlich weite Entfernungen wettbewerbsfähig zur Schienenbahn geworden. Welche Entfernungen das sind und welche Gutsklassen dadurch betroffen werden, wird in der Literatur sehr verschieden angegeben. Es ist ja auch einleuchtend, daß dies in dem einzelnen Falle ganz und gar von den besonderen Verhältnissen abhängig ist, nämlich: welche Fahrzeuge benutzt werden, welche Gütermengen und welche Verkehrsleistung in Frage kommt, ob Rückfracht vorhanden ist, wie die Wege beschaffen sind usw. — Nach sehr sorgfältig angestellten Untersuchungen in dem bereits erwähnten Ausschuß glaubte man annehmen zu können, daß bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge im Stückgutverkehr der Kraftwagen etwa bis 200 km en

enenbahn überlegen sein kann, bei Gütern der se A und B etwa bis zu 100 km und in der Klasse C fähr bis zu 50 km. In der Praxis sehen wir aller- s den Kraftwagen weit über diese Grenzen hinaus- n.

Was tut nun der Kaufmann bei einer sol- n Sachlage? Die Reichsbahn-Gesellschaft soll ja § 2 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn kaufmännischen Grundsätzen geführt werden. — Der mann wird seinem Konkurrenten gegenüber zunächst chen, die Qualität seiner Ware zu verbessern. Dies lie Reichsbahn getan, indem sie ihre Verkehrsleistung Möglichkeit vervollkommnet und die Personen und r möglichst bequem und möglichst schnell ihrem Ziele hrt. Sodann wird der Kaufmann versuchen, den Preis r Ware zu verbilligen. Das sind die Tarifermäßigungen. n dies aber alles nichts nutzt, dann wird der Kauf- zu dem Konkurrenten gehen und versuchen, sich mit in irgend einer Weise zu einigen, indem er das Ge- t des Widersachers übernimmt oder sich mit diesem aglich zusammenschließt. Mit anderen Worten, die sbahn hat zwei Wege des Zusammengehens mit dem twagen. Entweder schafft sie sich selbst Kraftwagen nd führt den Kraftwagenverkehr im Eigenbetriebe oder sie schließt mit den Kraftwagenunternehmern rechende Verträge.

Was den ersten Weg anlangt, so haben wir oben ge- n, daß besonders die französische P. L. M.-Bahn und Südaustralischen Staatsbahnen[25]) mit Erfolg zum enbetriebe übergegangen sind. Auch in Deutsch- hat eine größere Zahl von Klein- und Straßenbahnen n Weg beschritten. Für die Reichsbahn möchte en Weg jedoch nicht empfehlen, obwohl es bei Reichsbahn ein ganz Teil Anhänger dieses Gedankens — Für den Eigenbetrieb der Reichsbahn spricht ja ellos, daß sie in diesem Falle vollkommen Herr im en Hause wäre und in größerem Umfange ihre ten Anlagen wie Diensträume, Güterböden und Werk- n sowie auch ihr eigenes Personal unter Berück- gung der abgebauten Beamten ausnutzen könnte. Da- n spricht, daß die Reichsbahn auf dem Gebiete des tfahrwesens noch nicht über ausreichende Erfahrungen gt, die sie sich nur unter Aufwendung unproduktiver n erwerben könnte. Ferner wird es kaum als Auf- der Reichsbahn angesehen werden können, neben dem ten umfangreichen Schienenbetriebe noch Verwaltung Betrieb eines großen Kraftfahrunternehmens selbst zu nehmen, welches einen neuen großen Beamtenapparat len sich daraus ergebenden Folgen bedingen würde, abgesehen davon, daß die Einrichtung eines eigenen twagenparks und der dazu gehörigen Anlagen nicht trächtliche Mittel erfordern würde. Weiter ist zu be- sichtigen, daß auch die Rechtslage dafür nicht günstig nd daß ein solches Unternehmen unter allen Um- len so frei und beweglich wie möglich gestaltet werden Es darf auch nicht unbeachtet bleiben, daß die Länder Konzessionen für die Kraftfahrlinien erteilen und daß sammen mit den Provinzen und Gemeinden die Eigen- r und Unterhalter der Straßen sind, auf denen der twagenverkehr sich abwickelt, sowie daß vieles, was n Eigenbetrieb spricht, sich auch ohne diesen in an- Weise erreichen läßt. Endlich kommt in Betracht,

daß die Reichsbahn als eigener Kraftwagenunternehmer in viel größerem Maße als jeder andere Unternehmer der Gefahr ausgesetzt sein würde, für die zerfahrenen Straßen und sonstigen angeblich durch den Kraftwagen verursachten Schäden in Anspruch genommen zu werden.

Lehnt man hiernach den Eigenbetrieb der Reichsbahn ab, so bleibt nur der Weg der Verständigung auf Grund von Vereinbarungen. Mit welchen Kraftwagenunternehmern aber soll sich die Reichsbahn zusammenschließen und vertraglich verbinden?

Wir haben in Deutschland zunächst die Reichspost, die in größtem Umfange Kraftwagenverkehr betreibt und über ein ausgedehntes Kraftwagenliniennetz im wesentlichen für den Personenverkehr verfügt.

Wir haben eine Anzahl größerer sogenannter öffentlicher Kraftverkehrsgesellschaften, deren Kapital in der Hauptsache durch die öffentliche Hand aufgebracht ist.

Daneben haben wir namentlich im Westen zahlreiche kleinere Kraftverkehrsgesellschaften, die durch die Kreise oder Kommunen vielfach in Verbindung mit Straßen- und Kleinbahnen oder von diesen selbst eingerichtet sind.

Dann kommen die rein privaten Unternehmungen, die hauptsächlich Personenlinien betreiben und die sich zu den verschiedensten Verbänden zusammengeschlossen haben. Es gibt in dieser Beziehung:

den Verband der Kraftomnibus und Rundfahrtunternehmungen Deutschlands E. V. in Heidelberg, ferner den Verband Süddeutscher Omnibuslinien E. V. in Stuttgart.

Dann gibt es:

den Verein der Kraftwagenbesitzer von Deutschland E. V. in Kassel,

den Verein der Kraftwagenbesitzer von Deutschland E. V. in Hamburg,

den Reichsverband für Nutzfahrzeuge E. V. in Berlin, und den Deutschen Schutzverband für Kraft und Verkehr E. V. in Berlin.

Im Güterverkehr sind weiter zu nennen die vielen Spediteure und Fuhrunternehmer, die den Güterverkehr über Land betreiben.

Endlich kommen in Betracht die zahllosen Werke, Geschäftshäuser und Firmen, die Kraftwagen im Eigenbetriebe beschäftigen. Interessant ist, daß nach der Statistik noch ungefähr 80 % aller Kraftfahrzeuge in Deutschland sich in privater Hand befinden.

Man sieht, daß hier ein ziemlich buntscheckiges Bild vorliegt und daß es für die Reichsbahn nicht so ganz leicht ist, sich den richtigen Partner auszuwählen. Dazu kommt, daß viele der kleineren Unternehmer gar nicht in der Lage und fähig sind, richtig zu kalkulieren. Sie fahren zu Sätzen, die einer ernstlichen Prüfung nicht standhalten und über kurz oder lang ihr Unternehmen zum Erliegen bringen müssen, nämlich sobald die erste größere Reparatur an dem Fahrzeug vorgenommen werden muß. Dadurch gehen bedaeuerlicherweise zum Nachteil der allgemeinen Wirtschaft bedeutende Werte verloren. Leider liegt dies zum Teil auch an dem System, durch welches ungeeigneten Leuten der Erwerb von Kraftwagen übermäßig günstig dargestellt und so erleichtert wird, daß sie der Versuchung nicht widerstehen können, ein Unternehmen aufzumachen, dem sie letzten Endes nicht gewachsen sind. Es muß dies einmal offen ausgesprochen werden und ich bin überzeugt, daß ich damit die volle Zustimmung unserer Kraftfahrzeugindustrie finden werde, wie mir dies bereits auch wiederholt mündlich von einzelnen Herren versichert

---

) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwal- n 1927 Heft Nr. 49 S. 1364.

ist. Die Folge aller dieser Umstände ist aber jedenfalls, daß Unordnung und Unsicherheit zum Schaden des gesamten Kraftfahrwesens in das Geschäft hineingetragen wird.

Die Angelegenheit hat aber noch eine andere sehr ernste Seite. Die Planlosigkeit, mit der vielfach heute noch der Kraftwagenverkehr über Land betrieben wird, ist im höchsten Maße der Straßenunterhaltung abträglich. Wenn man sieht, wie in derselben Verkehrsbeziehung von vier, fünf und mehr Unternehmern in nicht immer ausgenutzten Fahrzeugen Güter über Land gefahren werden, die bei Einrichtung einer planmäßigen Linie durch einen Lastzug bewegt werden könnten, so liegt hierin eine Verkehrsverschwendung, die die Eigentümer und Unterhalter der Straßen und damit auch die Allgemeinheit auf das schwerste schädigt. Wir haben allen Anlaß darauf hinzuwirken, daß unser Straßennetz nach Möglichkeit geschont und nicht mehr als nötig in Anspruch genommen wird.

Ich habe in meinem Vortrage in Köln[26]) bereits darauf hingewiesen und darf mich vielleicht hier auf meine dortigen Ausführungen beziehen, daß die öffentliche Verkehrsbedienung eine Aufgabe des öffentlichen Dienstes ist und nicht eine Angelegenheit privater Unternehmer. Es kommt nach meiner Meinung aus allen diesen Gründen wesentlich darauf an, Ordnung in die Verhältnisse hineinzubringen. Dazu gehört eine starke Hand. Es wäre deshalb zu begrüßen, wenn die Angelegenheit von der Reichsbahn zusammen mit dem Reich in die Hand genommen würde.

Zum ersten Male entstand im Frühjahr 1922 bewußt der Gedanke, daß Eisenbahn und Kraftwagen sich verständigen und zusammenarbeiten sollten. Man darf sich nicht wundern, daß dies nicht schon früher geschah. Nach Beendigung des großen Krieges mußte die Eisenbahn zunächst ihren infolge des Krieges schwer darniederliegenden und abgewirtschafteten eigenen Apparat wieder aufbauen. Auch vermochte man noch nicht zu übersehen, welche Bedeutung der Kraftwagen in unserem Wirtschafts- und Verkehrsleben erlangen würde. Die Erwägungen führten zu dem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 14. September 1922.

Der Erlaß ging von dem Gedanken aus, den Kraftwagen den Zwecken der Eisenbahn dienstbar zu machen und der Eisenbahn bei dem Ausbau und der Fortbildung der auf diesem Gebiete tätigen Verkehrsunternehmungen einen mitbestimmenden Einfluß zu sichern. Hierbei käme in Frage, diese Unternehmungen gegebenenfalls unter Beteiligung der Reichsbahn zu einer einheitlichen Organisation, etwa in Form einer gemeinwirtschaftlichen Unternehmung zusammenzuschließen. Oberster Grundsatz müsse bleiben, daß Eisenbahn und Kraftwagen bei der Bedienung des öffentlichen Verkehrs zusammenarbeiten.

Es wurde ein Ausschuß bestellt, der unter Hinzuziehung von Sachverständigen aus den Kreisen der Kraftverkehrsunternehmungen, der Fahrzeugindustrie, des Speditionsgewerbes und aus Bankkreisen prüfen sollte, wie das Zusammenarbeiten der Eisenbahn mit den Kraftverkehrsunternehmungen gewährleistet werden könne, wie die Aufgaben des Kraftwagens bei der Bedienung des öffentlichen Verkehrs abzugrenzen seien, in welcher Form endlich ein Zusammenschluß der Kraftverkehrsunternehmungen unter Beteiligung der Reichsbahnverwaltung zweckmäßig und möglich wäre.

Der Ausschuß legte nach eingehenden Ver[handlungen] sein Gutachten am 15. Dezember 192[2] und empfahl den organisatorischen Zusammenschlu[ß] Eisenbahn mit den in einem Verbande zu vereinig[enden] öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften zu einer sich [über] das ganze Reich erstreckenden Spitzengesellsc[haft] in der Form einer gemischtwirtschaftlichen Unterneh[mung] zu dem Zwecke, den Eisenbahn- und Kraftwagenve[rkehr] zum Nutzen der Allgemeinheit ineinander einzugli[edern] und einander anzupassen. Hierbei sollte der Betrieb [nicht] etwa bei der Spitzengesellschaft zentralisiert werden. [Sie] mehr sollte diese nur Verwaltungsgesellschaft, Hol[ding]gesellschaft sein, sie sollte im wesentlichen ausglei[chend] und organisatorisch wirken. Der Betrieb sollte selbst [durch] von den Reichsbahndirektionen und Kraftverkehrsg[esell]schaften gemacht werden, die durch besondere Be[triebs]verträge miteinander im einzelnen Falle in Verbindu[ng] bringen seien.

Auf Grund dieses Gutachtens wurde von [der] Reichsbahn, am 29. März/9. April 1924 de[m] kannte Gesellschaftsvertrag mit den öffentl[ichen] Kraftverkehrsgesellschaften geschlossen, die zu d[iesem] Zwecke die Kraftverkehr Deutschland G.[m.b.H.] gründeten, um der Reichsbahn die verlangte juris[tische] Person als Vertragsgegner darzubieten.

Das Gemeinschaftsverhältnis stellt sich juristisch [dar] eine einfache bürgerliche Gesellschaft der Reichsbahn [und] der Kraftverkehr Deutschland dar. Nicht erre[icht] wurde also die vorgeschlagene gemeinsame Spitz[en]gesellschaft in der Form einer gemischtwirtsch[aft]lichen Unternehmung. Es war ein Kompromiß und di[e] schaffene Organisation blieb auch mit den Fehlern [des] Kompromisses behaftet.

Das Gemeinschaftsverhältnis mußte natürlich [ein] Verwaltungsorgan haben. Als solches wurde die [Ge]schäftsstelle für den Deutschen Eisenbahnkraftwa[gen]verkehr" in Berlin eingerichtet, in die sowohl die Rei[chs]bahn-Gesellschaft als auch die Kraftverkehr Deutsch[land] G. m. b. H. je einen Beauftragten als Geschäftsführer [ent]sandten. Ich möchte annehmen, daß im großen und g[anzen] der Gesellschaftsvertrag bekannt ist, so daß ich es [mir] versagen kann, näheres[27]) darüber hier mitzuteilen.

Die Vertragsteile wollten also im Interesse ihrer [Er]gänzung, gemeinsam, zu beider Wohl und zum Nutzen [der] Allgemeinheit Hand in Hand arbeiten. Zur Sicher[ung] ihrer gegenseitigen Belange wurde ausbedungen, daß [ein] ungesunder Wettbewerb gegen die Eisenbahn in dem S[inne] daß ohne wirtschaftliches Bedürfnis bei den [Ver]sendern und Empfängern der Eisenbahn Tran[sport] durch fahrplanmäßig fahrende Kraftfahrlinien entz[ogen] werden, ausgeschlossen sein sollte. Man kam überein, [daß] ohne die Zustimmung der Reichsbahn keine Linie dieser [Art] eingerichtet werden sollte, andererseits sollte die Reichsb[ahn] mit keinem anderen Unternehmen zum Zwecke der Ein[rich]tung von Kraftfahrlinien in Verbindung treten.

Wichtig ist, worauf ich bei dieser Gelegenheit hinw[eisen] möchte, daß die Zusammenarbeit in der Hauptsache [auf] den öffentlichen Kraftwagenverkehr, [der] wesentlich auf den Liniendienst gerichtet war. Man h[at] dabei, daß es gelingen werde, die aus der neuen Art [der] Verkehrsbedienung sich ergebenden Folgen und unverm[eid]lichen Reibungen in allen Fällen durch freundschaftl[iche]

[26]) Abgedruckt in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1927 Heft Nr. 33 Seite 897.

[27]) Näheres darüber siehe Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924 Heft 16 Seite 281.

ändigung aus dem Wege zu räumen. Es muß fest-
lt werden, daß dies in vollem Umfange, zu allseitiger
digung nicht gelungen ist, wenn auch nicht verkannt
n darf, daß trotz der vorhandenen und entstehenden
erigkeiten eine fortschrittliche Entwicklung der Zu-
enarbeit unverkennbar ist.

enn man den Gründen nachgeht, aus welchen das ge-
e Ziel nicht vollkommen erreicht wurde, so findet
bei näherer Betrachtung eine Reihe von Umständen,
i ihrer Gesamtheit wohl geeignet waren, eine hem-
Wirkung auf das Gemeinschaftsverhältnis aus-
n.

erster Linie ist hier zu nennen die Ungunst der
haftlichen Verhältnisse. Ich erinnere an das Jahr
in welchem nicht nur die Reichsbahn sondern alle
hrsunternehmungen schwer unter der außergewöhn-
n Schwäche des Verkehrs litten. Der Mangel an Ver-
betätigung mußte naturgemäß der geplanten Zu-
enarbeit und der ganzen Entwicklung des Eisenbahn-
wagenverkehrs abträglich sein.

izu kam die sprunghafte, in keiner Weise voraus-
ende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels sowie
Tatsache, daß die eingerichteten Eisenbahnkraft-
nlinien anfangs nicht so ertragreich waren wie
erwartet hatte. Einige Linien erforderten sogar
üsse, die für die Kraftverkehrsgesellschaften un-
zlich und für die Reichsbahn unbequem waren. Man
ß in dieser Beziehung, daß es stets längere Zeit
n mußte, bis sich eine Linie eingefahren hat, zumal
rtschaftlich ungünstigen Zeiten. Man pflegte auch eine
Linie für sich allein als einzelnen Betriebsvorgang
trachten, anstatt sie im Zusammenhange mit den dazu
rigen Wirtschaftsvorgängen zu bewerten.

elleicht waren auch die Erwartungen auf beiden
von vornherein zu hoch gespannt. Die Kraftverkehrs-
lschaften hatten gehofft, daß ihnen sofort ein reiches
tsfeld eröffnet, die Reichsbahndirektionen, daß als-
ler ihnen lästige Wettbewerb aufhören würde. Beides
e sich nicht erfüllen: ersteres, weil erst ganz lang-
und allmählich die Grundlagen und Voraussetzungen
den Eisenbahnkraftwagenverkehr entwickelt werden
en, letzteres, weil der lästige Wettbewerb weniger
den Kraftverkehrsgesellschaften als von anderen Un-
hmern ausging. Gerade diese Erkenntnis, daß in viel
erem Maße als die Kraftverkehrsgesellschaften andere
nehmer der Eisenbahn Wettbewerb bereiteten, brach
bei der Reichsbahn erst nach und nach im Laufe
Zeit Bahn.

erner kam in Betracht, daß die Kraftverkehrsgesell-
ten in ihrer überwiegenden Mehrheit Nachkriegs-
lungen waren, die wie andere Unternehmungen durch
nflation und nachfolgende Umstellung der Währung zu
n hatten, und daß auch in einigen Fällen an der Spitze
esellschaften Persönlichkeiten standen, die den schwie-
t Verhältnissen nicht immer und nicht überall ge-
sen waren.

eiter muß man sich darüber klar sein, daß von
ng an das ganze Unternehmen mit zu geringen Mitteln
nommen worden war. Wenn man sich ein Mitbestim-
srecht im Wirtschaftsleben erwerben will, dann muß
dafür auch geldliche Werte einsetzen. Geld bedeutet
er Wirtschaft Macht, und ohne Geld ist diese nicht
rringen. Geld war aber damals in der schweren Zeit
vorhanden.

Endlich ist hier noch ein Umstand hervorzuheben, der in seinen Folgen eine sehr unerwünschte Auswirkung hatte. Auf Seiten der Reichsbahn war nämlich trotz des bestehenden Vertragsverhältnisses eine einheitliche Einstellung dem gesamten Kraftwagenproblem gegenüber noch nicht erreicht worden. Vereinzelt erblickte man in den Gesellschaften nicht immer den Bundesgenossen, den diese nach dem Vertrage sein sollten. Man hoffte, den Verkehr auf der Schiene halten zu können. Diese Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht. Vielmehr griff der sogenannte wilde Kraftwagenverkehr immer weiter um sich, indem die Wirtschaft sich entweder eigene Kraftwagen beschaffte oder kleine Unternehmer heranzog. So kam es, daß ein großer Teil des Güterverkehrs über Land sich in planloser Weise verzettelte, wie ich es oben geschildert habe, anstatt daß er von den Kraftverkehrsgesellschaften für die Reichsbahn aufgefangen wurde. Der Schiene ging der Verkehr verloren.

Alle diese Gedanken wurden von der Geschäftsstelle im Sommer 1926 zusammengetragen und beiden Vertragsteilen, der Reichsbahn-Gesellschaft und der Kraftverkehr Deutschland in einem ausführlichen Schriftsatz vorgelegt. Man hat sich den Darlegungen nicht versagt. Die Reichsbahn gelangte zu dem Entschluß[28]), das gesamte Kraftwagenproblem von Grund aus noch einmal in einem besonderen Ausschuß zu prüfen. Die sehr umfassenden und sorgsamen Beratungen, die unter Hinzuziehung der Geschäftsstelle und unter Anhörung von Sachverständigen aus dem Verkehrsgewerbe und der Kraftwagenunternehmungen im Winter 1926/1927 stattfanden, führten zu dem gleichen Ergebnis wie die bisherigen Untersuchungen. Der Ausschuß[29]) empfahl eine aktive Betätigung der Reichsbahn auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens in dem Sinne, daß als endgültiges Ziel eine über das ganze Reich sich erstreckende und dem Einfluß der Reichsbahn unterliegende Unternehmung geschaffen würde.

Es kehrt also hier das Grundprinzip wieder, das schon im Jahre 1923 als Ziel hingestellt worden war, nämlich die Schaffung einer einheitlichen Organisation für das ganze Reich. Von Interesse ist übrigens auch, und bei dieser Gelegenheit zu erwähnen, daß bereits in der Kriegszeit, im Jahre 1916, aus den damaligen Verhältnissen heraus, der leider inzwischen verstorbene bekannte Geheimrat Klingenberg, der Vorsitzende des Vereins Deutscher Ingenieure, die Gründung einer „Reichskraftwagengesellschaft" — allerdings ohne unmittelbare Verbindung mit der Eisenbahn — als selbständiges Unternehmen vorgeschlagen hatte.

Die Entschließung[30]) der Reichsbahngesellschaft auf Grund des überreichten Gutachtens ging dahin, daß ein Versuch in größerem Umfange angestellt werden soll, wonach von der Reichsbahn zusammen mit dem Reiche die Kapitalmehrheit bei zwei geeigneten Kraftverkehrsgesellschaften erworben wird, um sich im öffentlichen Kraftfahrdienste aktiver als bisher zu betätigen. Wir sehen also endlich erreicht, daß in einem größeren Gebiete — wenn auch zunächst nur versuchsweise — auf den Grundlagen, die von jeher als erstrebenswert bezeichnet wurden, mit Aufwendung nicht ganz geringer Mittel, unter dem bestimmenden Einfluß der Reichsbahn und des Reiches sowie im Einvernehmen mit der

[28]) Verfügung vom 25. November 1926 — 11 Nr. 3764 —.
[29]) Bericht des Präsidenten der RBD. Mainz vom 17. Mai 1927 — Pr. Kraft 164/27 —.
[30]) Verfügung vom 9. November 1927 — 11 Nr. 3775 —.

Kraftverkehr Deutschland und unter Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes, die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen etabliert werden wird. Von dem Ausfall des Versuches wird es natürlich abhängen, zu welchen weiteren Entschließungen im Kraftwagenverkehr die Reichsbahn gelangen wird.

Ich habe Ihnen die historische Entwicklung der Zusammenarbeit in Deutschland so ausführlich geschildert, um Ihnen darzutun, welch langer Weg bis dahin zurückgelegt werden mußte. Es lohnt sich schon, die alten Akten einmal durchzublättern. Denn man findet dabei, daß die vielen schwierigen Fragen, die uns noch heute beschäftigen, zum großen Teil bereits in den damaligen Beratungen verankert sind. Aus der Darlegung ergibt sich aber auch weiter, daß der sogenannte Deutschlandvertrag doch nicht so schlecht sein kann, wie er zuweilen gemacht wird. Der Deutschlandvertrag konnte nur eine Etappe sein, wie auch deutlich aus dem § 13 des Vertrages folgt und ist auch stets nur als eine solche von uns angesehen worden[31]). Über der Kritik, der berechtigten und unberechtigten, vergißt man oft allzu leicht, was tatsächlich an positiver Arbeit geleistet ist.

Die Zusammenarbeit, die vernünftige Verständigung zwischen Schienenbahn und Kraftwagen nahm auch bei den Verhandlungen auf dem mehrfach erwähnten Weltmotorkongreß in London einen breiten Raum ein. Von den fünf dort erörterten Referaten behandelte das eine die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen Motor- und Eisenbahntransport. Hier hatten die deutschen Vertreter die Genugtuung, daß ein von ihnen aufgestellter Satz, nämlich, daß diese Zusammenarbeit sowohl für die beiden Verkehrsmittel nützlich sei, als auch im Interesse der Öffentlichkeit liege, zum allgemeinen Beschluß erhoben wurde. — Selbstverständlich ist es auch, wie wiederholt in London von den verschiedensten Seiten betont wurde, daß bei der Zusammenarbeit der wirtschaftliche Effekt entscheidend sein sollte. Das heißt nur der Verkehr soll von der Schiene auf den Kraftwagen umgelegt werden, der von diesem in der Tat besser und wirtschaftlicher als von der Eisenbahn bedient werden kann. Beide Grundsätze gelten natürlich sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Schwierig ist es nur, die wirtschaftliche Grenze der beiden Verkehrsmittel zu finden. Alle Berechnungen über die Selbstkosten und alle Ermittlungen über die den Verkehrsinteressenten beim Transport im Kraftwagen und auf der Eisenbahn entstehenden Kosten haben bisher zu einer einwandfreien Lösung noch nicht geführt. Es sind zwar in dieser Beziehung bereits wertvolle Vorarbeiten durch einen gemeinsamen Ausschuß geleistet und es sind bestimmte Richtlinien[32]) aufgestellt worden für die Einrichtung von Eisenbahnkraftwagenverkehren mit einer Anweisung zur Berechnung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes zum Vergleich mit den Selbstkosten des Kraftwagens. Aber trotzdem gehen häufig im einzelnen Falle die Meinungen noch immer sehr stark aufeinander, weil noch keine vollständige Klarheit und Übereinstimmung darüber besteht, welche Elemente bei den vergleichenden Berechnungen eingesetzt und berücksichtigt werden müssen.

Vielleicht wird das Selbstkostenproblem aber übe etwas überschätzt. Denn was nutzen die schönsten sierenden Berechnungen, auf die tatsächlich eine unge Arbeitstätigkeit verwendet wird, wenn die Praxis do ganz anderes Bild ergibt. Ich möchte meinen, daß Frage in dem Versuchsgebiet sehr an Bedeutung ve wird und daß die gegensätzlich Auffassungen dort mehr so scharf hervortreten werden. Denn die Reich hat bei den beiden in Betracht kommenden Gesells gerade wegen ihrer starken geldlichen Beteiligung e haftes Interesse daran, daß das Unternehmen rentie daß das investierte Reichsbahngeld auch verzinst wir Kraftwagen ist nun einmal da und läßt sich nicht mehr a Welt schaffen. Die Schienenbahnen werden sich daran nen müssen, daß der Verkehr, der sich für die Kraftw beförderung eignet, in den Beziehungen, die vo Kraftwagen vorteilhafter für den Interessenten werden, auf den Kraftwagen abwandert.

Die eben erwähnten Richtlinien für die Einrichtu Eisenbahnkraftwagenverkehren, die übrigens zurzeit arbeitet werden, sind bereits von dem Reichsbahndi Sommerlatte in seinem im vorigen Jahre in der Verwal akademie gehaltenen Vortrage[33]) „Güterverkehr und schaft" hinsichtlich des Güterverkehrs mitgeteilt w Hinsichtliche des Personenverkehrs gilt folg

„Beim Personenverkehr kommt der Einsatz des bahnkraftwagens dort in Frage, wo durch sein wendung wesentliche Verkehrserleichterungen un kehrsverbesserungen erzielt werden, die au Schienenbahn nicht geschaffen werden können. Dies i weiteres im Zubringerverkehr gegeben, kann abe ebenso vorliegen, wenn der Eisenbahnkraftwage oder streckenweise neben der Schiene herfährt.

Verkehrsverbesserungen und Verkehrserleich gen werden unter anderem geschaffen durch:

Aufschließung neuer Verkehrsgebiete,
Vermehrung der Beförderungsgelegenheiten,
Erweiterung des Orts- und Nahverkehrs,
Verkürzung der Zu- und Abgangswege sowie meidung des Umsteigens,
Verringerung der Fahrzeiten,
Verbindung mehrerer Bahnhöfe im Durchga verkehr,
Einrichtung durchgehender Abfertigung von P sonen und Gepäck,
Veranstaltung von Ausflugsfahrten."

Reichsbahndirektor Sommerlatte hat in seinem V trage[33]) auch die einzelnen Arten des Eisenbahnkraftw verkehrs bekanntgegeben. Mann kann diesen Dien auch ganz kurz je nach seiner Betätigung einteilen Zubringerverkehr, den Übereck- oder Querverkehr Parallelverkehr, den Notverkehr und den reinen Sch ersatz. Dazu kommt dann noch das vielfach vo Wirtschaft gewünschte Vermietgeschäft für Übe transporte. Damit scheint mir aber die Zusammen noch keineswegs erschöpft zu sein. Man wird denken müssen, alle auf dem Verkehrsgebiete de kunft liegenden Aufgaben, durch welche der Ei bahn neue Einnahmequellen erschlossen werden kö in die gemeinsame Betätigung einzubeziehen. So auch der Bau von Garagen und die Einrichtung Tankstellen in unmittelbarer Verbindung mit den

[31]) Vgl. darüber Kölner Vertrag, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1927 Heft 33 S. 899.

[32]) Die Reichsbahn 1927 Heft Nr. 9 Seite 113—118.

[33]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnv tungen 1927 Heft 50 Seite 1406/7.

Aufgabe der Gemeinschaft werden, ferner müssen die offe der Eisenbahn — selbstverständlich soweit sie billiger auf dem Schienenwege herangebracht werden n — möglichst von den Kraftverkehrsgesellschaften ren werden[34]).

bleibt noch das Verhältnis der Spediteure und eichspost zu dem Eisenbahnkraftwagenverkehr u der zukünftigen Organisation zu erörtern.

s zunächst die Stellung der Spediteure zu dem Kraft- überhaupt betrifft, so ist diese niemals einheitlich en. Das Verhältnis hängt davon ab, ob ein Spediteur ich Spediteurgeschäfte betreibt oder ob er auch führertätigkeit ausübt, ob er eigene Kraftwagen be- oder ob er sich die Fahrzeuge ermietet. Von be- ter Seite des Speditionsgewerbes ist wiederholt in letzter rklärt worden, daß die ursprüngliche Kampfstellung die Kraftverkehrsgesellschaften aufgegeben wer- oll. Ja es ist sogar aus dem durchaus richtigen Ge- n heraus, daß Ordnung in die zurzeit bestehenden erfreulichen Verhältnisse, wie ich sie oben geschil- abe, gebracht werden muß und daß dazu eine starke notwendig ist, der Wunsch ausgesprochen worden, ich die Reichsbahn maßgebend an dem Unternehmen igen möchte. Dieser Wunsch geht ja voraussichtlich Erfüllung entgegen und es ist zu hoffen, daß damit der vorhandenen Unzuträglichkeiten verschwinden n.

habe wiederholt hervorgehoben, daß es sich bei der nehmung nur um den öffentlichen Dienst lt, daß also der private Unternehmer ganz und gar in seiner Betätigung gestört werden soll. Ich darf fügen, daß insbesondere das eigentliche Tätigkeitsfeld Transportgewerbes, nämlich der Ortsverkehr, völlig ührt bleiben soll. Auch der freien Betätigung des nen auf der Landstraße wird kein Hindernis in den gelegt werden. Es kann in dieser Beziehung ruhig Zukunft überlassen bleiben, ob und inwieweit solche lbetriebe ihren Begründern auf die Dauer wirtschaft- rscheinen.

dererseits besteht darüber kein Zweifel, daß die Spe- ure als die geborenen Verkehrswerber nicht aus- halten werden dürfen. Mit ihnen zusammen, mit wertvollen Hilfe und Unterstützung, wie es ja auch schon in einzelnen Fällen geschieht, soll der Eisen- raftwagenverkehr in der Zukunft ganz allgemein bildet und durchgeführt werden. Denn nur dann kann elingen, das Unternehmen so auszugestalten, daß es r Tat ein Wirtschaftsinstrument von größter Bedeu- für die Allgemeinheit wird und daß wir zu einer nsenkung nicht nur der wirtschaftlichen Erzeugung rn auch der Verteilung gelangen, deren dringende Notwendigkeit unlängst auch von dem Hauptausschuß des deutschen Industrie- und Handelstages betont wurde.

Über die Beziehungen der Reichspost zum Kraftwagenverkehr habe ich mich bereits in Köln eingehend geäußert und dahin ausgesprochen, daß es aus staatsrechtlichen, verkehrspolitischen und betriebstechnischen Gründen erwünscht wäre, wenn die Reichspost unter Wahrung ihrer berechtigten Belange in die einheitliche Organisation des öffentlichen Kraftfahrwesens einbezogen werden könnte. Dies scheint mir um so natürlicher zu sein als zukünftig die Eisenbahnkraftwagenlinien letzten Endes in dem gleichen Maße Reichsveranstaltungen sind wie die Kraftfahrlinien der Reichspost selbst. Auf einigen Eisenbahnkraftwagenlinien findet ja auch bereits eine durchaus praktische, alle Teile befriedigende Zusammenarbeit statt.

Aus den in der letzten Zeit erschienenen Veröffentlichungen in der Presse könnte man folgern, daß die Post bisher bei ihrem Linienbetriebe keine Seide gesponnen habe. Ob dies tatsächlich zutrifft, weiß ich nicht. Die wiederholt angekündigten amtlichen Darlegungen der Reichspost in dieser Beziehung sind noch nicht bekanntgegeben. Wenn aber jetzt von der Post behauptet wird, daß ihr die guten Linien von anderen Unternehmern weggenommen würden, und daß im Gesetzeswege eine Änderung dieses Zustandes herbeigeführt werden müsse, so scheint mir diese Auffassung abwegig zu sein. Denn niemand hat die Post aufgefordert, Überlandlinien für den Personenverkehr einzurichten und zu betreiben. Diese Aufgabe hat sie sich vielmehr selbst gestellt. Sie kann sich also nicht darüber beklagen, wenn sie sich hierbei in ihren Erwartungen getäuscht sieht.

Bei dieser Gelegenheit sei mir noch die Bemerkung gestattet, daß vor dem Auftreten des Kraftwagens zwischen Post und Eisenbahn keine Meinungsverschiedenheiten über die Verkehrsteilung bestanden. Wenn eine über den örtlichen Verkehr hinausgehende Verkehrsbedienung erforderlich war, wurde eine dem Eisenbahnnetz anzugliedernde Schienenbahn gebaut. Daran hat sich nur insoweit etwas geändert, als infolge der den Bau einer neuen Bahn unmöglich machenden schlechten Finanzlage und des Aufkommens des Kraftwagens an die Stelle einer neuen Eisenbahnstrecke der Kraftwagen als Helfer der Eisenbahn treten muß. Verkehrsträger bleibt nach meiner Auffassung die Eisenbahn unzweifelhaft in der Fortsetzung ihrer früher unbestrittenen Aufgaben.

Wie sich aber auch immer die Verhältnisse gestalten werden, ich bin überzeugt, daß man schließlich doch zu einer zweckdienlichen Einigung mit der Post gelangen wird, wenn dies durch die Allgemeinwirtschaft bedingt wird. Damit komme ich zu dem Schlusse meiner Ausführungen. Letzten Endes wird und muß das Gemeinwohl wie bei allen Fragen der Wirtschaft so auch bei dem Kraftwagenproblem ausschlaggebend sein. Aufgabe der verantwortlichen Leiter unseres Verkehrswesens muß es sein, rechtzeitig die richtige Entwicklung zu erkennen und zu fördern.

[34]) Vgl. Verfügung vom 7. April 1926. 88 D 4558 — vom 3. Juli 1926 — 85 D 8009 —.

Bücherschau.

Konforme Abbildungen von E. Wicke, Studienrat Helmholtz-Realgymnasium in Berlin-Schöneberg. (Mathisch-physikalische Bibliothek, herausgegeben von Lietzmann und A. Witting, Bd. 73.) Mit 38 Abbildungen im Text. Leipzig und Berlin 1927. Verlag von B. G. Teubner. 59 S. Preis kart. 1,20 RM.

Eine flott und leicht verständlich geschriebene Einführung in die wichtige Lehre von den konformen Abbildungen, wobei an Vorkenntnissen nur die im Schulunterricht gelehrte Kenntnis der Differential- und Integralrechnung gefordert wird. Sch.

Die Kostbarkeitsfrage im Entwurf einer Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung

Von Landgerichtsdirektor Dr. O. Loening, Berlin.

Eine der umstrittendsten Fragen des Eisenbahnfrachtrechtes ist der Begriff „Kostbarkeit" und die Regelung der Haftung der Eisenbahn wegen Verlust und Beschädigung von Gegenständen, die unter diesen Begriff fallen. Unendliche Streitigkeiten hat es über diese Frage in der Kriegs- und Nachkriegszeit in der Rechtsprechung gegeben, in der Theorie hat sich fast eine eigene Literatur gebildet, die zahlreiche dickleibige Bände füllen würde. Aber auch schon in der Vorkriegszeit hatten die Meinungsverschiedenheiten eine ziemliche Rolle gespielt. Ich erinnere nur daran, welchen verschiedenen Standpunkt die Gerichte zunächst in der Frage einnahmen, ob Filme unter den Begriff der Kostbarkeit fielen. Der Grund für alle diese Streitfragen liegt hauptsächlich darin, daß der Begriff „Kostbarkeit" der Natur der Sache entsprechend sich nur ganz allgemein definieren läßt, so daß es immer auf den Einzelfall ankommen und der Beurteilung der Gerichte im Einzelfall unterliegen wird, ob ein bestimmter Gegenstand unter diesen Begriff einzureihen ist. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts sind Kostbarkeiten alle Gegenstände, die nach Gewicht und Umfang im Vergleich zu sonstigen Gütern in gleichem Gewicht und Umfang besonders wertvoll sind; ob der Gegenstand aus diesem oder jenem Stoff hergestellt ist, ob es sich um einen Luxusgegenstand oder ein besonderes seltenes Gut handelt, soll nach dem Reichsgericht gleichgültig sein. Schon im Jahre 1911 (RGZ. Bd. 75, S. 190) hat das Reichsgericht ausgesprochen, daß auch Bedarfsgüter, namentlich Gebrauchs- und Verbrauchsgüter im Gegensatz zu der namentlich von Senckpiehl vertretenen Ansicht unter den Begriff der Kostbarkeit fallen können. Indessen auch diese Ansicht hat sich, was zwar weniger für das deutsche als für das internationale Recht von Wichtigkeit ist, nicht allgemein durchgesetzt. Namentlich ausländische Gerichte haben diesen Begriff nicht angenommen. Aber das nicht allein. Auch die Frage, ob bei der Beurteilung der Eigenschaften eines Gegenstandes dieser als Ganzes zu betrachten ist, oder ob die Voraussetzungen des Kostbarkeitsbegriffes auch bei einzelnen Teilen des Gegenstandes gegeben sein können, herrschte und herrrscht noch heute Streit. Das Reichsgericht hat, wie Rundnagel (Haftung 3. und 4. Aufl., S. 168, Note 27) mit Recht hervorhebt, ohne erkennbaren Grund hier den Standpunkt vertreten, daß nur das Frachtgut als Ganzes in Betracht komme (RGZ. Bd. 100, S. 110 usw.). Schließlich soll noch angeführt werden, daß sogar von mancher Seite die gesamte Regelung, wie sie die EVO. von 1908 über die Haftung der Eisenbahn hinsichtlich der Kostbarkeiten getroffen hat, als rechtsungültig angefochten wird. Die EVO. reiht in § 54 die Kostbarkeiten unter die bedingungsweise zugelassenen Güter ein, sie legte ferner der Eisenbahn das Recht zu, für den Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfall die Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag zu beschränken, und sah in § 96 die Verwirkung sämtlicher Ersatzansprüche vor, falls Kostbarkeiten unter unrichtiger Bezeichnung aufgegeben oder die etwa erlassenen Sicherheitsmaßnahmen unterlassen waren. Es soll hier nicht untersucht werden, ob diese Regelung mit den Vorschriften des HGB. vereinbar ist oder nicht. Daran kann kaum ein Zweifel bestehen, daß die gesamte Regelung der Kostbarkeitsfrage in der EVO. von 1908 sehr unbefriedigend ist. Es wurde daher von vielen Seiten, namentlich auch von Seiten der Verkehrtreibenden, verlangt, daß jedenfalls der Kostbarkeitsbegriff in irgendeiner Weise gesetzlich festgelegt werde. Vorgeschlagen wurde, ihn durch eine feste Wertgrenze zu ersetzen, von der an die Eisenbahn allgemein nur beschränkt haften sollte.

Bei den Verhandlungen, die zu dem neuen internati Eisenbahnfrachtübereinkommen vom 23. Oktober 1924 (geführt haben, hat die Kostbarkeitsfrage eine der bedeuter Rollen gespielt. Das IÜG. hat schließlich mit dem Kostbar begriff vollkommen reinen Tisch gemacht. Es hat ihn über über Bord geworfen, dafür aber allgemein eine Haftungs der Eisenbahn eingeführt und zwar dahin, daß für alle die Haftung der Eisenbahn auf 50 Goldfrank für das Kilog Rohgewicht beschränkt wird, daß es aber dem Absender nommen ist, durch Angabe des Interesses an der Lieferung höhere Haftung der Eisenbahn zu erreichen. Noch der fr sische Entwurf zum IÜG. wollte an sich den Kostbarkeitsb beibehalten und zwar sollten nach ihm alle Gegenstände, Kilogrammwert 50 Goldfranken übersteigt, als Kostbarl angesehen werden; Kostbarkeiten sollten als solche im F brief angegeben werden müssen und schließlich sollte die A des Interesses an der Lieferung vorgeschrieben werden. Von solchen Regelung ist aber aus zwei Gründen abgesehen. E stieß diese Begriffsbestimmung der Kostbarkeiten für die L auf Schwierigkeiten, in denen der Wert des Geldes und der der Waren wesentlichen Schwankungen unterliegen, von dem und Preis in anderen Ländern stark abweichen und bei w nicht die Festigkeit aufweisen, die in anderen Ländern her Dann aber, und das war anscheinend das ausschlaggebend Bezeichnung der Kostbarkeit als solche im Frachtbrief un notwendige Interessenangabe wurde als eine Gefahr fü Eisenbahnen angesehen (vgl. darüber O. Loening, S. 699). Man entschloß sich daher für die oben angef Regelung.

Hinsichtlich der Kostbarkeitsfrage fanden die Vorsch des IÜG. wohl allseitige Billigung, sie wurden als wesen Verbesserungen bezeichnet und die Hoffnung ausgespro daß sie auch in den innerdeutschen Verkehr übernor würden. — Die allgemeine Haftungsbeschränkung der Eise für alle Güter wurde dagegen zunächst nicht allseitig beg erst als man merkte, daß die Haftungssumme auch be Haftungsbeschränkung derartig hoch war, daß sie in der I einer fast unbeschränkten Haftung gleichkommt, schwa auch die hiergegen erhobenen Bedenken.

Der jetzt vorgelegte Entwurf einer neuen EVO. hat Standpunkt des IÜG. nicht angenommen. Die Begründung dazu: die Festsetzung eines allgemeinen Entschädigungsh betrages sei nicht übernommen, weil sie im wesentliche Rücksicht auf die schwankenden Währungsverhältnisse Nachkriegszeit eingeführt worden sei; nachdem sich nur die Währungen der europäischen Staaten im wesentliche festigt hätten, bestehe für eine derartige Haftungsbeschrä der Eisenbahn wohl kein Bedürfnis mehr. Daher müßten fernerhin Kostbarkeiten zu den bedingungsweise zur Beförd zugelassenen Gegenständen gehören. Insofern ist der Be dung beizustimmen, daß eine Beseitigung des Kostbar begriffes ebenso wie im IÜG. zu einer allgemeinen Haft beschränkung auf einen Höchstbetrag führt. Der Entwurf daher zwei Möglichkeiten: entweder den Kostbarkeitsb sei es wie bisher oder in irgendeiner anderen Form, beizubeh und dann von einer Begrenzung der Haftung der Eisen abzusehen, oder den Standpunkt des IÜG. zu übernel Den Lösungsversuch, der auch bei den Beratungen des aufgetaucht ist, einen Zwang zur Angabe der Kostbarke Frachtbrief und zur Interessendeklaration einzuführen, halt weil zu bedenklich, nicht für gangbar. Dagegen stehe ich nicl

om IÜG. eingeschlagenen Weg für praktisch und gerecht
lären. Es ist m. E. ein durchaus gesunder Gedanke, daß
sender hochwertiger Güter, also auch von Kostbarkeiten,
die Haftungsbeschränkung auf einen Höchstbetrag ge-
wird, das Interesse an der Lieferung anzugeben, wenn er
or Schaden bewahren will. Wenn ich auch in der Inter-
ngabe keine Versicherung sehe, so kommt im Effekt die
ge des Interesses doch auf eine Versicherung hinaus. Daß
chwertigen Gütern, namentlich wenn sie als solche er-
ar sind, die Gefahrenquellen größer sind, als bei anderen
n, liegt auf der Hand. Es ist aber durchaus berechtigt,
der Absender in solchem Fall, in dem die Eisenbahn ein
es Risiko übernimmt, auch seinerseits eine größere Leistung
chen hat, wenn er von der Eisenbahn das Einstehen für
größere Risiko verlangt. Ob er allerdings ein solches Ein-
verlangen will, ist seine Sache, ein rechtlicher Zwang
ier nicht ausgeübt werden. Ich halte es daher für ange-
, wenn die Eisenbahn bei hochwertigen Gütern auch in
ben Weise haftet, wie bei anderen Gütern, vorausgesetzt,
ei diesen anderen Gütern die Haftung auf einen Höchst-
beschränkt ist und dieser Höchstbetrag nicht zu gering
tzt wird. Ist, wie im IÜG., der Höchstbetrag derartig
lt, daß normalerweise der ganze Verlustschaden am Gut
den Höchstbetrag gedeckt wird, so kommt im Endergebnis
olche Regelung darauf hinaus, daß im allgemeinen die
ahn für Verlust genau so haftet wie bisher, daß dagegen
chwertigen Gütern eine Haftungsbeschränkung auf den
tbetrag eintritt. Der Vorteil ist dabei, daß die leidige
arkeitsfrage ganz geschwunden ist und daß weiter der
der den etwaigen höheren Schaden bei hochwertigen
n durch die Interessenangabe decken kann. Es ist das
ühr derselbe Standpunkt, den das Deutsche Eisenbahn-
recht vor dem Berner Übereinkommen von 1890 einge-
nen hatte. Denn bis dahin haftete die Eisenbahn bei Ver-
uch nicht über den sogenannten Normalsatz hinaus. Der
lige Normalsatz war 60 Mark auf je 50 kg (vgl. Betriebs-
§ 68). Die Schwierigkeiten, die sich damals vielfach ergaben,
ie häufigen Klagen der Verkehrtreibenden basierten weniger
iesem Grundprinzip als auf dem allzuniedrigen Normal-

ne derartige Regelung in der neuen EVO. würde aber eine
eung des HGB. zur Voraussetzung haben. Denn der den
ng der Haftung der Eisenbahn für Verlust oder Beschädi-
aussprechende § 457 HGB. gehört gemäß § 471 HGB. zu
nigen Vorschriften, die weder durch die Eisenbahnverkehrs-
ung noch durch Verträge hinsichtlich der Verpflichtungen
Eisenbahn abgeändert werden können. Der Entwurf hat es
lich vermieden, irgendeine Änderung zu treffen, die gleich-
eine Änderung des Handelsgesetzbuches zur Folge gehabt
. An allen Stellen, wo eine solche Änderung des HGB.
in Frage gezogen werden müssen, stellt die Begründung
ich diese Tatsache fest, gibt aber keine Erklärung dafür,
m man sich vor der Änderung des HGB. gescheut hat.
der gegenwärtigen Lage im Reichstag, der knapp vor seiner
isung steht, würde eine Änderung des HGB. in kurzer Zeit
zu erreichen sein. Das würde zur Folge haben, daß der
3 der neuen EVO. noch auf lange hinausgezögert würde,
als ein zu teurer Kaufpreis für eine erzielte Verbesserung
eint. Allerdings wäre dieser Gesichtspunkt vermieden,
man den Entwurf schon vor Jahresfrist oder noch früher
elegt hätte. Zeit dazu wäre gewesen, da das IÜG. von
stammt. Würde also dieser Grund zwar augenblicklich
urchschlagend angesehen werden müssen, so muß indessen
uert werden, daß man sich selbst in diese Zwangslage ver-
hat. Aber bei der Scheu vor der Änderung des HGB.
hat wohl auch noch ein anderer Gesichtspunkt mitgesprochen.
Es ist immer mißlich, bei einem so umfassenden Gesetzbuch, wie
es das HGB. ist, eine kleine Teilrevision vorzunehmen. Und dieser
meines Erachtens durchaus berechtigte Grund wird wohl aller-
seits Billigung finden müssen. So bedauerlich es auch an sich ist,
daß der Entwurf die allgemeine Haftungsbeschränkung auf
einen Höchstbetrag in das deutsche Recht nicht übernommen hat,
im gegenwärtigen Augenblick kommt jedenfalls eine Änderung
des HGB. nicht mehr in Betracht.

Das hat aber auch weiterhin zur Folge, daß der Entwurf
nicht daran denken konnte, etwa den Begriff der Kostbarkeit
durch einen genauer bestimmten Begriff der hochwertigen
Güter zu ersetzen. Auf diesen Standpunkt hat sich allerdings
der österreichische Entwurf einer EVO., der sonst im wesentlichen
mit dem deutschen Entwurf gleichlautend ist, gestellt, indem er
alle Gegenstände, deren Wert 150 Schilling für 1 kg Rohgewicht
übersteigt, als Kostbarkeiten bezeichnet. Der deutsche Entwurf
konnte bei der Rechtsprechung des Reichsgerichtes diesen Weg
leider nicht gehen. Bereits im Jahre 1919 hatte die Ausführungs-
bestimmung II zu § 54 EVO. den Begriff der Kostbarkeit durch
die Festsetzung einer Wertgrenze festgelegt. Indessen hat das
Urteil vom 8. Januar 1921 des Reichsgerichtes (RGZ. Bd. 101,
S. 84 fg.) ausdrücklich ausgesprochen, daß diese Bestimmung des
Begriffes Kostbarkeit gegen die Auslegung verstößt, die dem
Begriffe nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts für das
gesamte handelsrechtliche Frachtgeschäft zukommt, da er aus-
schließlich das Verhältnis des Wertes zum Gewicht berücksichtigt
und das Verhältnis des Wertes zum Umfang außer Betracht läßt.
Es sei daher ein Widerspruch mit zwingenden Vorschriften des
Handelsgesetzbuches gegeben, woraus ohne weiteres die Nichtig-
keit der Ausführungsbestimmung folge. So angebracht es auch
erscheint, den schwankenden Begriff der Kostbarkeit, sei es
durch eine Wertgrenze oder auf andere Weise festzulegen, so
daß Meinungsverschiedenheiten und eine Rechtsunsicherheit
nicht mehr entstehen können, zur Zeit kann ohne Abänderung
des HGB. in dieser Beziehung durch die EVO. ein Wandel leider
nicht geschaffen werden. Da nach dem oben Gesagten aber eine
Abänderung des HGB. jetzt nicht in Betracht kommt, so kann
nur die Hoffnung ausgesprochen werden, daß bei einer Revision
des HGB. dieser Punkt Berücksichtigung finden möge.

So hat denn der Entwurf notgedrungener Weise die Kost-
barkeitsfrage nicht lösen können. Im wesentlichen ist es daher
bei den bisherigen Bestimmungen geblieben. Nur in einer Hin-
sicht ist eine sehr begrüßenswerte Neuerung getroffen. Die Be-
stimmung in § 96 EVO. über die Verwirkung der Ersatzansprüche
ist beseitigt worden. Während bisher jede Haftung der Eisenbahn
auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen war, wenn Kost-
barkeiten unter unrichtiger Bezeichnung aufgegeben oder die
für sie vorgesehenen Sicherheitsmaßregeln vom Absender unter-
lassen waren, ist nach dem Entwurf auch unter diesen Voraus-
setzungen die Haftung der Eisenbahn grundsätzlich gegeben.
Aber doch nur grundsätzlich. Denn in § 83, Abs. 1 lit. e des
Entwurfes sind diese Gefahrenursachen unter die eingereiht,
die die bevorrechtigte Haftungsbeschränkung der Eisenbahn
nach sich ziehen. Die Rechtslage ist demnach jetzt folgende:
unter den genannten Voraussetzungen haftet die Eisenbahn
nicht, wenn der Schaden den Umständen nach aus diesen Gefahr-
ursachen entstehen konnte und außerdem wird vermutet, daß
der Schaden dann aus ihnen entstanden ist. Der Berechtigte
kann demgegenüber nur geltend machen, daß entweder der
Schaden aus diesen Ursachen im gegebenen Fall nicht entstehen
konnte oder daß der Schaden durch ein Verschulden der Bahn
entstanden ist. (§ 83, Abs. 2 u. 3 des Entwurfes.) Diese Regelung
ist eine wesentliche Verbesserung der Rechtsstellung der Verkehr-
treibenden und daher sehr zu begrüßen. Im übrigen ist aber der
bisherige Rechtszustand beibehalten worden.

„Das neue Deutsche Reich."*)

Der Titel eines Buches soll ein Monogramm des Inhalts sein. Dieses von Schopenhauer aufgestellte Erfordernis erfüllt sich in dem vorliegenden sehr beachtlichen Buche. Was der Titel verspricht, hält das kleine Werk in vollem Umfange, und es entsteht vor unserem Auge ein klares Bild des jetzigen Deutschen Reichsgebäudes mit seinen teilweise sehr komplizierten Konstruktionen und vielfach verbesserungsbedürftigen Bestandteilen und Einrichtungen. Verfassungs- und Verwaltungsreform stehen zurzeit in Deutschland auf der Tagesordnung, und der Kampf ist auf der ganzen Linie entbrannt. Meist wird er, wie der Verfasser darlegt, mit Schlagworten geführt, wie Unitarismus, Zentralismus, Föderalismus, Partikularismus, Regionalismus, Dezentralisation, Rationalisierung usw. — er hätte auch noch den Dualismus hinzufügen können —, und nun kommt es ihm darauf an, die Kenntnis des tatsächlichen Materials zu diesen Fragen zu verbreiten und damit die suggestive Kraft der Schlagworte zu vermindern. „Mit Worten läßt sich trefflich streiten, mit Worten ein System bereiten", oder um ein vom Verfasser angezogenes schärferes Wort Goethes anzuführen: „Allgemeine Begriffe und großer Dünkel sind immer auf dem Wege, entsetzliches Unglück anzurichten". Die politischen und staatsrechtlichen Auswirkungen des Umsturzes werden von Dr. Schulze mit großer Sachkunde vorzüglich dargestellt, und die übermächtigte Schicksalsfügung, die dies alles über Deutschland gebracht hat, findet ihren Ausdruck in den an die Spitze gestellten prachtvollen Versen Goethes:

> Wie an dem Tage, der dich der Welt verliehen,
> die Sonne stand zum Gruße der Planeten,
> bist alsobald und fort und fort gediehen
> nach dem Gesetz, wonach du angetreten.
> So mußt du sein, dir kannst du nicht entfliehen,
> so sagten schon Sybillen, so Propheten;
> und keine Zeit und keine Macht zerstückelt
> geprägte Form, die lebend sich entwickelt.

Goethe hat sein Lebtag mit dem Problem gerungen, ob der Mensch ganz willensfrei sei, und ehrfurchtsvoll sich fügend äußert er an anderer Stelle, daß wir alle „nach ewigen, ehernen, großen Gesetzen unseres Daseins Kreise vollenden müßten". Dieser Glaube an ein unabwendbares Schicksal läßt uns das große Geschehen in Deutschland in versöhnlicherem Lichte erscheinen. Das vorliegende Werk steht in seiner Bedeutung nicht außer Verhältnis zu der Wucht jener Goetheschen Verse.

Der Berichterstatter hat es bei dem zur Verfügung stehenden beschränkten Raume nicht leicht, einen auch nur einigermaßen genügenden Überblick über die Schulzeschen Darlegungen zu geben, da das äußerlich kleine Werk so außerordentlich inhalts- und gehaltsreich ist und in gedrängtester Form einen gewaltig großen Stoff verarbeitet. Unwillkürlich erinnert man sich jenes Rechtskandidaten, der das Bürgerliche Gesetzbuch studierte und sich vornahm, jedes wichtige Wort zu unterstreichen, und schließlich ausnahmslos alle Worte unterstrichen hatte, weil eben jedes Wort wichtig war. Vorliegendenfalls müssen also einige Andeutungen über die Absichten und Ausführungen des Verfassers genügen. Er steht auf hoher Warte u rückt bei seinen Darlegungen nicht etwa die sächsi Verhältnisse in den Vordergrund, sondern behält stet großen Gesichtspunkt im Auge, daß es um ganz Dei land geht. Die vier Abschnitte führen die Überschri die deutschen Länder die Zuständigkeiten, die politi Organe und der Finanzausgleich. Das ganze Buc durchzogen von Betrachtungen über den Gege zwischen unitarischer und föderalistischer Einstel Schon im kaiserlichen Deutschland ist die Entwick zum Einheitsstaate, namentlich auf dem Wege übe Vereinheitlichung des Rechts, gewaltig vorwärts getr worden. Die Entwicklungstendenz ging nach und auf immer größere Vereinheitlichung und setzte sich dem politischen Umsturz in weitem Umfange durch. M politisch betrachtet, so führt der Verfasser aus, ist Reich schon heute ein Einheitsstaat; der Gege zwischen unitarischer und föderalistischer Einstellung für die große Politik jegliche Bedeutung verloren. Innern aber herrscht noch großer Widerstreit de teressen, und von Verfassungsfriede kann hier nich Rede sein. Vorkämpfer für die föderalistische fassung ist Bayern. Geradezu zum Schlagwort ist Vorwurf der „fortschreitenden Aushöhlung der E staatlichkeit der Länder" geworden, über den die Bayer Staatsregierung im Mai 1926 eine Denkschrift hat gehen lassen. Dr. Schulze bricht gleichfalls eine L zur Erhaltung dieser Eigenstaatlichkeit in angemess Grenzen. Er vertritt den Standpunkt, daß der Nachtei gegenwärtigen Verhältnisse nicht darin bestehe, da überhaupt Länder gebe, sondern daß sie von so schiedener Größe seien, besonders daß neben dem gr Preußen viele Zwerggebilde und Enklaven vorha seien. Jedenfalls ist zunächst einmal als praktisches gebnis festzustellen, „daß sich die inneren Gre Deutschlands, obwohl sie durch den Wegfall der Dyna ihre historische Rechtfertigung verloren haben, und reiche Versuche, auch an maßgebender Stelle, unternon worden sind, sie zu verbessern, abgesehen von der einigung der Thüringischen Länder sowie die Angl rung von Pyrmont an Preußen und von Coburg an Bay nirgends verändert haben". Die Gründe dafür, daß „Rationalisierug" der Grenzen schwer zu erreichen hat der Verfasser überzeugend dargelegt. Die Re bahn-Gesellschaft ist an dieser Frage stark interes da ihre Erwägungen über eine etwaige Neuorganis naturgemäß von der Gestaltung der Landesgrenzen beeinflußt werden. In gleicher Weise werden die teressen der Reichsbahn-Gesellschaft durch den „Regio mus" berührt, dessen Hauptforderungen eine Eintei des Reichs nach Wirtschaftsgebieten ist; auch gegen solche Gestaltung wendet sich Dr. Schulze mit g Gründen (Seite 74). Ernste Worte findet der Verf gegenüber den Auswüchsen des Parlamentarismus und unzulänglichen Regelung des Wahlrechtes. Es gib der Tat zu denken, daß nach dem Stande von 1925 n 493 Reichstagsabgeordneten 1648 Landtagsabgeordnete waren; außer dem Reichstag bestehen noch 18 Lan parlamente. Gegenwärtig amtieren neben 11 Re minister, 57 Landesminister, davon je 8 in Preußen Bayern und — welche Hypertrophie — 7 in Sachsen. der Staatsumwälzung hat das Reich das vierzehnte Kabi Sachsen das zehnte. Es kann kein Zweifel darüber

*) Von Geheimer Rat Dr. Alfred Schulze, Ministerialdirektor und Leiter der Sächsischen Staatskanzlei. Verlag von Wolfgang Jeß in Dresden. 257 Seiten in Kleinoktav. Preis 6 RM.

en, daß namentlich die Finanzverwaltung unter einem hen System leiden muß. Als besonders bezeichnend : in dieser Beziehung eine einzige Tatsache hervor- ohen werden: Aus dem ganz neuerdings vom Präsi- en des Sächsischen Staatsrechnungshofes erstatteten achten über Sparmaßnahmen geht hervor, daß beim sischen Landtag die Ausgaben von 1914 bis 1927 von 000 auf 984 000 RM gestiegen sind und die Aufwands- chädigungen heute gegenüber 1914 einen Mehrbetrag 130 000 RM erfordern; es tritt hier also eine große illigungsfreudigkeit in eigener Sache zutage. Dr. Schulze kennt diese Übelstände nicht, er verwendet sich aber für die Erhaltung der Eigenstaatlichkeit der Länder. er dies näher begründet, lohnt sich nachzulesen. Die onderabilien, die hier mitspielen, „wirken sich haupt- lich in der Richtung aus, daß die Landesminister die lichkeit haben, auf dem Boden der Gleichberechtigung der Reichsregierung über die Bedürfnisse, Ansprüche Interessen ihrer Länder zu verhandeln". Wenn übrigens Schulze auf Seite 102 behauptet, daß die zentrale Ver- ung der Reichsbahn-Gesellschaft in der Tarifpolitik Wirtschaftsbedürfnisse einzelner Länder nicht aus- hend berücksichtige und auch sonst nicht in bisher ohnter Weise lokalen Wünschen oder regionalen Be- nissen Rechnung trage, so hat er nicht einmal den Ver- unternommen, hierfür einen Beweis zu erbringen.

Leider gestattet der eng begrenzte Raum nicht, auf den Inhalt des vorliegenden Werkes noch näher einzugehen. Ein Franzose hat einmal gesagt, daß in Literatur alles erlaubt sei, außer dem langweiligen und dem frivolen. Der von Dr. Schulze behandelte an und für sich nüchterne Stoff könnte die Gefahr mit sich bringen, daß formaljuristische bürokratische Gesichtspunkte überwögen oder wenigstens sich störend einschöben. Das hat Dr. Schulze in glücklichster Weise vermieden. Die Darstellung ist nichts weniger als langweilig, sie ist von Anfang bis zu Ende höchst fesselnd und interessant, und wenn auch in vielen Beziehungen Meinungsverschiedenheiten möglich sind, so wird man doch sagen müssen, daß jeder, der sich mit den Fragen unserer politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zukunft zu beschäftigen hat, das Buch mit großem Vorteil lesen wird. Schade ist es, daß dem Werke weder ein Inhaltsverzeichnis vorausgeschickt, noch ein alphabetisches Sachregister beigefügt ist. Gerade deshalb, weil das Buch einen so reichen Inhalt hat, hätte sich die Anlegung eines solchen Sachregisters besonders gelohnt, und die Benutzbarkeit des Werkes wäre dadurch außerordentlich erhöht worden. Hoffentlich wird diesem Mangel später abgeholfen, aus seiner zweiten Auflage könnte damit zugleich eine wesentlich verbesserte Auflage werden.

Geh.-Rat Dr. Otto.

Elektrischer Zugbetrieb von Görlitz bis Breslau.

Am 28. Januar 1928 wurde die Strecke Breslau—Königs- für den elektrischen Betrieb eröffnet. Damit erstreckt das Netz der elektrisch betriebenen Reichsbahnen in esien von Görlitz bis zur Provinzialhauptstadt Breslau. Eröffnungsfahrt hatte die Reichsbahndirektion Breslau ireter der Behörden, der Industrie und der Presse ein- den. Als Vertreter des Reichsverkehrsministers war hienen: Ministerialrat, Geheimer Baurat Besser; von der ptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft en der stellvertretende Generaldirektor, Direktor der i. Dr. Weirauch, die Reichsbahndirektoren Wechmann, ngarten und Feuerlein gekommen. Die Breslauer Teil- ner führte am Morgen des 28. Januar ein Dampfsonder- von Breslau Freiburger Bahnhof nach Königszelt. Im ich geschmückten Wartesaal des Bahnhofs Königszelt üßte der Präsident der Reichsbahndirektion Bres- Dr. Born die Erschienenen, wobei er folgendes aus- te:

„Der Anlaß, der uns hier zusammenführt, mag vielleicht erlich nicht so wichtig erscheinen, daß deswegen eine ndere festliche und feierliche Eröffnung geboten wäre. näherem Zusehen ist aber die Einführung des elek- chen Betriebes bis zur Provinzialhauptstadt Breslau n als Abschluß einer gewissen langjährigen Entwick- von Bedeutung. Nachdem 1910 die Strecke Dessau— erfeld in elektrischen Vollbahnbetrieb genommen wor- war, ist bereits 1911 mit der Elektrisierung der schle- hen Gebirgsbahnen und anderer mitteldeutscher Strecken mmen worden. Aber erst nach dem Kriege konnte mit den vollendeten Arbeiten in Schlesien fortgefahren werden. tschafts- und Kapitalnot ließen nach 1921, dem Jahre Vollendung der Strecke Lauban—Königszelt, die nur n Torso darstellte, den Bau ins Stocken geraten. 1923 de noch Görlitz—Lauban gebaut und dann schien die e der Reichsbahn, ihre neue Form und die ihr auf- gten Lasten weiteres zu verbieten. Nun ist, 1926 be- nen, in etwa einem Jahre die Reststrecke von Königs- bis Breslau fertiggestellt und legt Zeugnis davon ab, die Reichsbahnverwaltung nicht, wie die Schlesier ben, für den Osten wenig übrig hat, sondern ihn teil- n läßt an der dauernden Weiterentwicklung und Ver- kommnung ihrer Einrichtungen. Die modernste Art Eisenbahnbetriebes kommt hier in Niederschlesien auf eine Entfernung von über 300 km jetzt zur Anwendung. Das schlesische Netz steht an Umfang und Bedeutung an zweiter Stelle in Deutschland, wo 2½ % oder 1200 km des gesamten Reichsbahnnetzes elektrisch betrieben werden.

Ich muß mir versagen, auf die allgemeine Bedeutung des elektrischen Betriebes für die Eisenbahn hier einzugehen und die Bedeutung der schlesischen Gebirgsbahn hier im einzelnen zu schildern. Mit der Einführung auf der Reststrecke bis Breslau ist zwar ein gewisser Abschluß erreicht, aber als Ende des Ausbaues ist sie nicht anzusehen. Die Pläne gehen weiter, und unter der Voraussetzung, daß die Wirtschaft Deutschlands sich weiter hebt, kann man damit rechnen, daß in nicht allzu ferner Zeit der erstrebte Betrieb im Kreise durchgeführt wird und wir den Verkehr auf der Linie Görlitz—Hirschberg—Breslau—Görlitz nur mit elektrischen Lokomotiven bedienen werden."

Im Anschluß daran gab Reichsbahnoberrat Usbeck einen Überblick über die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes in Schlesien. Er trug folgendes vor:

„Die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes auf der Strecke Breslau—Königszelt bedeutet einen Markstein in der Entwicklung der elektrisch betriebenen Reichsbahnen in Schlesien. Als im Jahre 1911 die Einführung elektrischen Betriebes auf den schlesischen Gebirgsbahnen beschlossen wurde, beschränkte man den elektrischen Betrieb auf die Teilstrecke Lauban—Königszelt der Strecke Breslau—Görlitz—Berlin und deren südliche Anschlußlinien. Diese Teilstrecke wies zwar die ungünstigsten Streckenverhältnisse, starke Steigungen und Krümmungen auf, aber die Wahl der Endpunkte war keine glückliche, weil weder Lauban noch Königszelt bis dahin Lokomotivwechsel-Bahnhöfe waren, so daß nach Aufnahme des elektrischen Betriebes auf beiden Stationen Lokomotivwechsel mit den dadurch bedingten Aufenthalten und anderen betrieblichen Nachteilen eingeführt werden mußte. Der Wunsch nach Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die dafür geeigneten Bahnhöfe Görlitz einerseits und Breslau andererseits tauchte daher bald auf. Die Strecke Lauban—Görlitz konnte im Jahre 1923 in den elektrischen Betrieb einbezogen werden. Damit war der Lokomotivwechsel in Lauban beseitigt. Es verblieb aber noch der unwirtschaftliche Lokomotivwechsel in Königszelt. Jetzt

Abb. 1.

ist es endlich möglich geworden, auch die Strecke Breslau—Königszelt in den elektrischen Betrieb einzubeziehen, so daß nunmehr ein betrieblich zusammenhängendes Netz elektrisch betrieben werden wird.

Als die ehemalige Preußische Staatseisenbahnverwaltung auf Grund der Versuchsergebnisse mit elektrischem Zugbetrieb auf der Strecke Dessau—Bitterfeld im Jahre 1910 den Beschluß faßte, diesen Versuchsbetrieb auf die ganze Strecke Magdeburg—Bitterfeld—Leipzig, die sich als eine Flachlandstrecke kennzeichnet, und auf eine Gebirgsbahn, unsere schlesische Gebirgsbahn, auszudehnen, da konnte sie das auf Grund der führenden Stellung, die damals die deutsche elektrotechnische Industrie in der Welt einnahm, wagen. Abgesehen von einigen Bergbahnen in den italienischen und Schweizer Alpen, sind die genannten deutschen Bahnstrecken die ersten in Europa gewesen, auf denen elektrischer Vollbahnbetrieb eingerichtet wurde. Die Entwicklung stand aber unter einem ungünstigen Stern. Der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen hat, wie auf vielen anderen Gebieten, so auch auf diesem Gebiet die Entwicklung auf das schwerste beeinträchtigt. Andere Länder wie z. B. die Schweiz, haben unter dem Zwange der Kohlennot mit großer Energie während des Krieges die Einrichtung elektrischen Betriebes auf ihren Eisenbahnen aufgenommen. So kam es, daß Deutschland die Führerstelle, die es vor dem Kriege auf dem Gebiet des elektrischen Eisenbahnwesens einnahm, verlor. Nur mit Mühe wurde während des Krieges ein kümmerlicher Teilbetrieb auf der Zweigstrecke Niedersalzbrunn—Halbstadt der schlesischen Gebirgsbahn aufrecht erhalten. Im Winter 1916/17 konnte zwar die Strecke Königszelt—Dittersbach in den elektrischen Betrieb einbezogen werden, aber das war nur möglich mit Hilfe von Ersatzbaustoffen, z. B. eisernem Fahrdraht, wodurch mancherlei Schäden im Betrieb eintraten. Die Material- und Personalschwierigkeiten blieben auch nach dem Kriege noch bestehen. So kam es, daß es mehrere Jahre nach dem Kriege, bis 1923, bedurfte, um den elektrischen Betrieb auf den schlesischen Gebirgsbahnen in vollem Umfange durchzuführen. Nachdem die anfänglichen Mängel, die jeder technischen Entwicklung haften und die durch die vorerwähnten Material- und Personalschwierigkeiten noch besonders verschärft auftraten, behoben waren, hat der elektrische Betrieb seine volle Eignung im schweren Zugbetrieb glänzend bewiesen, und heute können wir mit Freude feststellen, daß Deutschland auch auf diesem Gebiet den Vorsprung, den andere Länder infolge des Krieges gewonnen hatten, voll eingeholt hat. Was hat die deutsche elektrotechnische Industrie im Zusammenarbeiten mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft leisten kann den Vergleich mit ausländischen Erzeugnissen in vollem Umfange aushalten.

Die Bedeutung der schlesischen Gebirgsbahnen für den Personenverkehr ist allgemein bekannt. Sie bildet die Hauptzufahrstraße sowohl von Breslau wie von Berlin ins Riesengebirge. Aber auch für den Güterverkehr ist sie von großer Bedeutung, weil sie die wichtigste Beförderungslinie für die Erzeugnisse des Waldenburger Kohlengebiets bildet. Die Strecke hat von Breslau über Königszelt bis Freiburg den Charakter einer Flachlandbahn. Bei Freiburg tritt sie in das Gebirge ein und windet sich in zahlreichen Krümmungen mit scharfen Steigungen von 20 ‰ hinauf bis zu dem höchsten Punkt bei Fellhammer (547 m). Von dort fällt sie mit mehrfachen Unterbrechungen im allgemeinen mit Gefälle von 10 ‰ bis zum Endpunkt in Görlitz. Eine besondere Stellung nimmt die Strecke Hirschberg—Oberschreiberhau—Polaun ein, die zu den landschaftlich schönsten Bahnlinien Deutschlands gehört. Sie wird von Petersdorf bis zur Paßhöhe von Jakobsthal auf einer Streckenlänge von 21 km eine Steigung von 600 m aufweisen, daß sie sich zwar nicht in Bezug auf die Höhe ü. M., aber in Bezug auf die Steigungsverhältnisse den berühmten Alpenbahnen durchaus zur Seite stellen kann.

Es ist eine Eigenart des elektrischen Betriebes, daß die zur Fortbewegung der Züge erforderliche Energie in einem

ftwerk erzeugt und durch die über den Gleisen ge-nnten Fahrleitungen den elektrischen Lokomotiven zu-ührt wird. Diese können aus diesem Fahrdraht fast un-renzte Energiemengen entnehmen. Sie können daher ßere Leistungen entwickeln, als die in ihren Raumab-ssungen beschränkten Dampflokomotiven, die sich ihre rgie selbst erzeugen müssen. Die elektrischen Fahr-ge können daher vor allen Dingen Steigungen mit ßerer Geschwindigkeit befahren als die Dampflokomo-n. Hiervon ist auf den schlesischen Gebirgsbahnen in ßem Umfange Gebrauch gemacht worden. Bei den nellzügen konnte die Fahrzeit um 43 Minuten, bei den sonenzügen um 67 Minuten und bei den Güterzügen, B. auf dem Streckenabschnitt Dittersbach—Schlau-. um fast 3 Stunden gekürzt werden. Die Ein-ichung der Strecke Breslau—Königszelt in den elek-chen Betrieb wird weitere Abkürzungen der Fahrzeiten gen, teils durch Wegfall des Lokomotivwechsels in igszelt, teils durch größere Fahrgeschwindigkeit. Die tsche Reichsbahn ist bestrebt, sobald es möglich ist, Reisezeit von Breslau nach dem Riesengebirge unter er Ausnutzung der Eigenheiten des elektrischen Be-bes noch weiter abzukürzen.

Die zentrale Erzeugung der Energie ermöglicht es, sserkräfte oder minderwertige, für die Lokomotiv-rung nicht geeignete Brennstoffe zu benutzen. Aus-hende Wasserkräfte haben wir in Schlesien leider nicht Verfügung, weil das Niederschlagsgebiet zu klein ist, ir aber umso reichere Kohlenschätze. In dem Reichs-n-Kraftwerk Mittelsteine, das die schlesischen Gebirgs-nen mit Strom versorgt, werden die Rückstände, die der Förderung und Absiebung der auf der Johann-tistagrube der Neuroder Kohlen- und Tonwerke ge-nenen Kohlen verbleiben, verfeuert. Was das wirt-ftlich für die Reichsbahn ausmacht, kann man daraus hen, daß die Kohlen weniger als die Hälfte des Preises ten, der für Lokomotivkohlen gezahlt werden muß.

Das Reichsbahn-Kraftwerk Mittelsteine ist in den Jahren 1 bis 1914 von den Siemens-Schuckertwerken und der gemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft gebaut worden. Es im Jahre 1926 von der Deutschen Reichsbahn-Gesell-ft angekauft worden. Es besitzt eine eingebaute stung von 24 000 kW für elektrischen Bahnbetrieb. Der Kraftwerk erzeugte Einphasenwechselstrom wird mit 00 Volt Spannung den Unterwerken Niedersalzbrunn-schberg und Lauban durch eine 124 km lange Fern-ung zugeführt. Die Ausdehnung des elektrischen Betriebes nach Breslau macht die Erbauung eines neuen Unterwerkes bei Breslau notwendig, das durch eine 80 000 Volt-Fernleitung mit dem Unterwerk Niedersalzbrunn verbunden werden muß. Diese Fernleitung ist vorläufig nur bis Mettkau, etwa 33 km von Niedersalzbrunn, gebaut worden und wird vorläufig als Speiseleitung für die Fahrleitung der Strecke Breslau—Königszelt mit 15 000 Volt betrieben. Es steht aber zu hoffen, daß in diesem Jahre noch das Unterwerk gebaut und die Fernleitung von Mettkau bis Breslau vervollständigt werden kann.

Das Unterwerk in Breslau wird dann so gelegen sein, daß es auch in der Lage ist, zur Speisung weiterer Strecken zu dienen, deren Ausrüstung für elektrischen Betrieb von der Reichsbahn in Aussicht genommen ist. Es ist das in erster Linie die Strecke Breslau—Liegnitz—Görlitz. Leider macht es die durch die Reparation belastete Finanzlage der Reichsbahn zunächst noch nicht möglich, die Mittel für die Ausrüstung dieser Strecke zu beschaffen. Der elektrische Betrieb dieser Strecke wird insofern von ganz besonders wirtschaftlicher Bedeutung für die Reichsbahn sein, als sie die am stärksten belastete Strecke in Schlesien ist und die Vorteile des elektrischen Betriebes auf dieser Strecke ganz besonders in Erscheinung treten werden. Hoffen wir, daß es in absehbarer Zeit möglich sein wird, den Plan, auch auf dieser Strecke den elektrischen Betrieb einzuführen, in die Tat umzusetzen."

Anschließend daran bestiegen die Festteilnehmer den Sonderzug zur Eröffnungfahrt, den nunmehr eine elektrische Lokomotive zog. In rascher Fahrt wurde der Freiburger Bahnhof in Breslau erreicht, wo bei der Einfahrt die elektrische Lokomotive ein weißes Band zerriß. Der erste elektrisch beförderte Personenzug war in Breslau eingelaufen. Präsident Dr. Born feierte diesen Augenblick mit folgenden Worten:

„Die erste Personenzugfahrt auf der Königszelt—Breslauer Strecke mit elektrischer Lokomotive ist beendet. Sie haben sich selbst von der Güte der Einrichtung überzeugen können. Ich möchte nur kurz noch auf die Bedeutung für die Stadt Breslau hinweisen. Die Wünsche der Breslauer Bevölkerung auf bessere, d. h. schnellere Verbindung mit dem Riesengebirge werden jetzt, wenn auch nicht in vollem Umfange, so doch im wesentlichen erfüllt werden können. Die Gestaltung des Fahrplans der Personenzüge wird eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit bis Hirschberg in schnellfahrenden Zügen und damit auch nach Oberschreiberhau möglich machen.

Abb. 2. Reichsbahn-Kraftwerk Mittelsteine.

Weiter möchte ich nicht verfehlen, allen denen zu danken, die sich um die Durchführung der Arbeiten bei der Elektrisierung der Strecke verdient gemacht haben. Ich nenne zuerst Herrn Reichsbahnoberrat Usbeck von der Reichsbahndirektion und Herrn Reichsbahnoberrat Reinicke vom Neubauamt Breslau 2. Weiter danke ich den ausführenden Firmen, die die Fahrleitungsanlagen, die Speiseleitung und das Unterwerk Niedersalzbrunn ausgeführt haben, der Firma Brown, Boveri & Cie, der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, den Siemens-Schuckert-Werken, der Elektro-Baugesellschaft in Breslau und dem Sachsenwerk in Niedersedlitz. Weiter auch den Lieferanten der Streckenausrüstung der Donnersmarckhütte, der Firma Jucho, Dortmund, der Firma Dyckerhoff & Widmann in Cossebaude in Sachsen und der Firma Trelenberg in Breslau. Mein Dank gilt zuletzt aber ganz besonders allen an dem Bau beteiligten Beamten, Angestellten und Arbeitern, die auf ihre Leistung mit Recht stolz sein können, die sie bei Frost und Hitze, bei Sturm, Regen und Schnee gerade in letzter Zeit ausgeführt haben.

übergeben, auf der für den elektrischen Betrieb über Wi... rungseinflüsse, Unebenheiten des Geländes und dergleic... mehr Versuche gemacht worden sind als sonst in Preu... Wir freuen uns alle, daß dieser Versuch gelungen ist."

Im Anschluß daran nahm Geheimer Bau... Besser als Vertreter des Reichsverkehrsministers ... Wort:

„Im Auftrage des Herrn Reichsverkehrsministers h... ich die Ehre, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ... den heutigen Tag die herzlichsten Glückwünsche zu ü... bringen. Es ist ein Tag der Erfüllung. Das Werk, ... heute vollendet worden ist, hat in seinen Anfängen so ... Widerstände gehabt, daß sie fast unüberwindlich schie... Um so freudiger ist die Anerkennung, daß es gelun... ist, aus dem Beginn ein abgerundetes Werk zu schaf... Hier in Schlesien stehen wir auf dem Boden, der für ... Entwicklung des elektrischen Bahnbetriebes Pionierar... geleistet hat. Hier sind Erfahrungen gesammelt wor... die für Erfolge auf anderen Strecken maßgebend wa... Es ist um so erfreulicher, daß wir nun die Periode ...

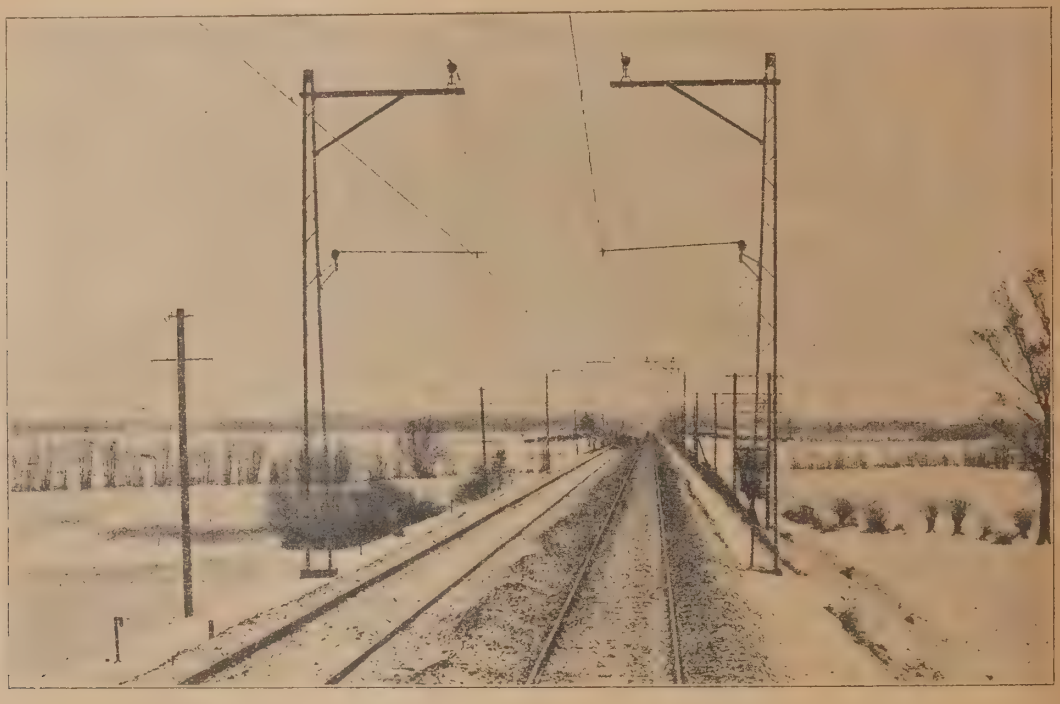


Abb. 3. Neue Fahrleitung auf der Strecke Breslau—Königszelt.

Und nun bitte ich Sie, Herr Direktor Dr. Weirauch, die Inbetriebnahme der Strecke mit elektrischen Lokomotiven genehmigen und anordnen zu wollen."

Direktor Dr. Weirauch erklärte darauf den elektrischen Betrieb für eröffnet.

Im Anschluß daran beglückwünschte als Vertreter der Stadt Breslau Bürgermeister Herschel die Reichsbahn zu der Aufnahme des elektrischen Betriebes und kennzeichnete die Bedeutung dieses Augenblickes für die Stadt Breslau.

Die Feier fand ihren Abschluß mit einem Frühstück der Teilnehmer im Festsaal des Breslauer Hauptbahnhofs. Im Verlauf dieses Beisammenseins überbrachte Direktor Dr. Weirauch die Glückwünsche der Hauptverwaltung zu diesem Tage und führte u. a. aus:

„Wir freuen uns immer, wenn wir, wie am heutigen Tage, an einem Endpunkt stehen, daß wir sagen können, hier sieht doch jedermann, daß bei der Reichsbahn etwas geschaffen wird, und wir freuen uns ganz besonders, daß die Direktion Breslau heute ihre Arbeit als erreicht zeigen kann. Wir freuen uns immer, zeigen zu können, daß wir für den Osten des Reiches soviel tun als wir vermögen. Die Direktion Breslau hat hiermit eine Strecke dem Betriebe

Entwicklungen, die eine Periode des Tastens und ein V... such im Bau und Betrieb war, zum Abschluß gebr... haben. Jetzt handelt es sich darum, die Früchte zu er... von einer jahrelangen mühevollen Schöpferarbeit. Es ... der aufrichtigste Wunsch des Herrn Reichsverke... ministers, daß es der Reichsbahndirektion Breslau ... gönnt sein möge, diese Früchte zu ernten und daß sie ... schlesischen Lande und der ganzen deutschen Wirtsc... zum Segen gereichen. Aber die Entwicklung steht ... still und die Herren, die mit den Arbeiten am engsten ... faßt sind, werden es am meisten empfinden, was es bedeu... wenn weitausschauende Zukunftsprojekte infolge ha... Nöte der Zeit haben zurückgestellt werden müssen. ... hoffe, daß die Zeiten kommen werden, wo sie doch n... erfüllt werden können. Es sind aber auch auf anderen ... bieten inzwischen Neuerungen gekommen und neue Id... entstanden. Die einen versuchen dieselben wirtschaftlic... Erfolge, die die Elektrisierung ihnen bietet, auf ande... Wege zu erreichen. Auch hier begrüße ich es, daß es ... lungen ist, ein abschließendes Werk zu schaffen, und ... bin überzeugt, daß die Herren im edlen Wettstreit bem... sein werden, die Vorteile, die der elektrische Betrieb bie... in vollem Umfange zur Geltung zu bringen. Ich bitte ... zu gestatten, daß ich im Namen des Herrn Reichsverke...

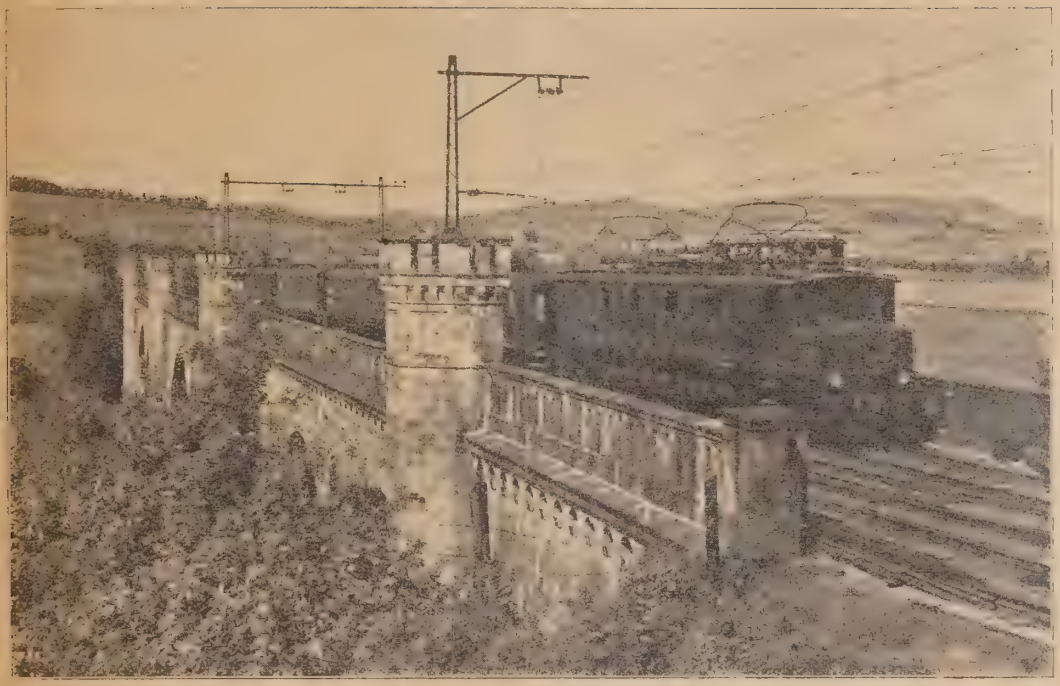


Abb. 4. Boberviadukt bei Hirschberg.

nisters der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, insbesondere der Reichsbahndirektion Breslau und allen beteiligten ren den Dank und den Glückwunch zum heutigen Tage sspreche."

Aus Anlaß des 28. Januars 1928 hat die Reichsbahndirektion eine kleine Schrift herausgegeben, die in Wort und Bild die Entwicklung der schlesischen Reichsbahnen zeigt.

Fahrplanjahr 1928/1929.

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai d. Js. treten nach der eichsbahn" eine Reihe von Verbesserungen, Beschleunigungen r. im Zugverkehr ein. Wir teilen die wichtigsten in hfolgend benannten Verkehren mit:

I. Verkehr Deutschland mit dem Auslande.

1. Vom 15. Mai bis 6. Oktober 1928 wird ein neues Zugpaar schen Eger und Lindau über Nürnberg, Augsburg gefahren, mit Anschluß von Prag (ab 8^{10}) um 13^{23} in Eger abfährt l um 21^{00} in Lindau ankommt, in umgekehrter Richtung um München verläßt und um 17^{24} Uhr Eger erreicht. Die neuen e haben in Markredwitz Verbindung mit den Sommerzügen 22 23 bezw. 122/123 zwischen Berlin, Dresden und München ie in Nürnberg mit den Zügen D 80/79 Berlin—München. nit ergibt sich eine neue Verbindung zwischen Eger (Prag) l Lindau, München.

2. Der Eilzug 72 (München) Lindau—Basel, der in Lindau Anschluß von D 59 von Innsbruck aufnimmt, erreicht Basel 16^{25} und gewinnt dadurch Übergang auf D 1 nach Frankt M. Sein Gegenzug E 73 Basel—Lindau verläßt Basel um nach Aufnahme des Anschlusses von D 2 von Frankfurt/M. l erreicht in Lindau Zug D 60 nach Innsbruck.

3. Zwischen Nürnberg und Paris wird im Sommerfahrplanchnitt eine neue Verbindung geschaffen, indem D 117 Stutt- t - Nürnberg—Neuenmarkt-Wirsberg, in Stuttgart (ab 17^{51}) Anschluß des D 31 Paris—München aufnimmt, während sein genzug D 118 um 12^{00} in Stuttgart ankommt und Übergang D 44 (Stuttgart ab 12^{13}) nach Paris findet.

4. Durch die Verlängerung der französischen Züge 441 sowie bis und ab Karlsruhe entstehen vom 1. Juli bis 10. September te Verbindungen Paris—Stuttgart und Paris—Nürnberg, 441 Paris ab 8^{30}, Karlsruhe an 17^{44}, D 17 Karlsruhe ab 17^{50}, ttgart an 19^{26}, D 237 Nürnberg an 23^{01} sowie D 238 Nürnberg 5^{45}, D 18 Stuttgart ab 9^{10}, Zug 34 Karlsruhe ab 11^{12}, Paris 20^{30}.

5. Eilzug 172 Frankfurt/M.—Worms—Pirmasens wird früher egt und erhält in Worms Anschluß an D 88 Wiesbaden—Worms—Straßburg, E 172 Frankfurt/M. ab 7^{02}, Worms an 8^{05}, Pirmasens an 11^{02}, D 88 Wiesbaden ab 7^{10}, Worms an 8^{10}, Straßburg an 11^{53}.

6. Zur Herstellung einer neuen Verbindung von Paris nach Wiesbaden erhält D-Zug 47/147 Paris—Frankfurt/M. in Ludwigshafen (an 11^{48}, ab 11^{55}) Übergang zum frühergelegten Zug D 87 (Straßburg ab 7^{47}, Ludwigshafen an 11^{40}, ab 12^{08}, Wiesbaden an 13^{43}) mit Kurswagen Paris—Wiesbaden. D 47/147 bezw. D 148/48 vermitteln in Landau durch ihre Anschlüsse an D 120 Köln—Ulm—(München) und D 119 (München)—Ulm - Köln Verbindungen zwischen Metz, Saarbrücken und Bayern. D 147 Metz ab 5^{42}, Saarbrücken an 7^{04}, MEZ ab 8^{25} WESZ, Landau an 10^{47}, D 120 Landau ab 11^{14}, D 59 München an 17^{55}, D 60/119 München ab 12^{00}, Landau an 18^{52}, D 54 Landau ab 19^{03}, Saarbrücken an 21^{18} MEZ, D 148 Saarbrücken ab 22^{22} WESZ, Metz an 23^{46}.

7. Während der Sommerfahrplanperiode vom 15. Mai bis 6. Oktober 1928 werden die Züge FD 6/5 Berlin—Heidelberg bis Basel verlängert. FD 6 verkehrt Berlin Anh. Bf. ab 8^{07}, Frankfurt/M. $15^{29/44}$, Basel SBB an 21^{12}, FD 5 Basel SBB ab 9^{15}, Frankfurt/M. $14^{24/41}$, Berlin Anh. Bf. an 22^{08}.

8. Die Züge D 67 Nürnberg (ab 7^{04})—Frankfurt/M. und D 68 Frankfurt/M.—Nürnberg (an 22^{48}) werden während des ganzen Jahres über Köln Hbf. bis und ab Krefeld (an 16^{24}, ab 13^{04}) und in der Zeit vom 1. Juli bis 10. September 1928 bis und ab Amsterdam C. S. (an 20^{45}, ab 9^{02} ASZ) durchgeführt.

9. Ein neues FD-Zugpaar mit Wagen nach dem System Pullman verkehrt zwischen Holland und der Schweiz in der Nordrichtung Hoek van Holland ab 6^{00} ASZ, Amsterdam ab $7^{\ 5}$, Köln Hbf. ab 11^{35}, Basel SBB an 18^{49}, in der Südrichtung Basel SBB ab 9^{25}, Köln Hbf. ab 17^{02}, Amsterdam an 21^{40} ASZ, Hoek van Holland an 22^{26}. In der Zeit vom 1. Juli bis 10. September werden die Züge bis und ab Luzern (an 20^{23}, ab 7^{50}) durchgeführt. Die Züge erhalten Anschlüsse nach und von Frankfurt/M.

Die bisherigen Züge FD 164/163 werden D-Züge mit 1. bis 3. Wagenklasse. Zug D 164 erreicht künftig in Karlsruhe Anschluß an D 17 nach Stuttgart nicht mehr. Die Verbindung von

Holland und Rheinland nach Stuttgart bleibt über Mannheim mit D 276 erhalten: D 164 Mannheim an 16^{35}, D 276 Mannheim ab 16^{45}, Karlsruhe an 17^{41}, D 17 Karlsruhe ab 17^{50}, Stuttgart an 19^{26}.

10. In der Zeit vom 1. Juli bis 10. September werden die Züge D 180/179 von Berlin über Magdeburg nach Frankfurt/M. nach und von Basel durchgeführt: D 180 Berlin Pof. ab 22^{25}, Frankfurt/M. an 8^{10}, ab 8^{32}, Basel SBB an 14^{23} sowie D 179 Basel SBB ab 15^{00}, Frankfurt/M. an 20^{50}, ab 21^{15}, Berlin Pof. an 7^{00}. Zug 180 hat Anschluß nach Luzern, Mailand und Zürich, D 179 von Mailand, Luzern.

11. Während des Sommerfahrplanabschnittes vom 15. Mai bis 6. Oktober wird ein neues Schnellzugpaar D 90/89 zwischen M.-Gladbach und Antwerpen gefahren, das mit Eilzügen Fortsetzung nach der Ruhr und Wupper findet und zwar D 90 M.-Gladbach ab 9^{00}, Antwerpen ab 12^{35} WESZ, D 89 Antwerpen ab 18^{50} WESZ, M.-Gladbach an 22^{30}.

12. Zur Verbesserung der Verbindung zwischen England—Holland einerseits und dem Harz und Sachsen andererseits erhalten die Züge D 171/172 Holland—Hannover ganzjährige Fortsetzung nach Leipzig, D 171 verkehrt Hannover ab 18^{03}, Leipzig an 23^{05}, D 172 Leipzig ab 8^{08}, Hannover an 12^{45}.

Im Anschluß an diese Schnellzüge verkehren neue Eilzüge E 133/134 zwischen Löhne und Hildesheim mit Anschluß in Hameln an D 32 nach Köln und von D 31 von Köln und zwar E 133 Löhne ab 16^{45}, Hildesheim an 18^{38}, E 134 Hildesheim ab 12^{13}, Löhne an 13^{49}.

13. Die Züge 189/190 Köln—Leipzig erhalten in Weimar Anschlußzüge D 163/164 nach und von Eger und zwar D 189 Köln ab 22^{31}, D 163 Weimar ab 7^{21}, Eger an 12^{00}, D 164 Eger ab 19^{20}, Weimar an 0^{10}, D 190 Köln Hbf. an 9^{14}.

14. Zur Verringerung des Stillagers während der Sommerzeit wird D 165 Paris—Köln zwischen Aachen und Köln frühergelegt: D 165 Paris ab 8^{20}, Lüttich an 13^{40}, ab 13^{55}, Aachen an 15^{33}, ab 16^{00}, Köln Hbf. an 17^{03} (Anschluß an E 79 nach Barmen, D 251 nach Dortmund.

15. Ein neues Schnellzugpaar, D 175/176, mit 1.—2. Klasse verkehrt mit Anschlüssen von London vom 15. Juli bis 15. September zwischen Ostende und Köln: D 175 London ab 10^{00}, Ostende ab 16^{10}, Brüssel ab 17^{50}, Aachen ab 21^{05}, Köln Hbf. an 21^{58}, D 176 Köln Hbf. ab 9^{10}, Aachen an 10^{06}, Brüssel an 13^{13}, Ostende an 14^{50}, London an 21^{00}. D 175 hat in Aachen Anschluß an D 137 nach Elberfeld, Berlin, in Köln an D 99 nach Altona, D 5 und D 15 sowie D 7 nach Berlin, D 189 nach Leipzig, D 176 nimmt auf Anschluß in Köln Hbf. von D 16 und D 8 von Berlin, D 370 von Barmen, D 270 von Dortmund.

16. Durch Einführung neuer Schlafwagenläufe treten Verbesserungen im Verkehr nach dem Balkan ein und zwar werden gefahren:

a) An 4 Tagen der Woche Schlafwagen 1./2. Klasse zwischen Berlin und Konstantinopel mit D 41/42 über Breslau—Oderberg—Budapest—Belgrad—Nisch zum Anschluß an den Simplon-Orient-Expreß, Berlin Fri. ab 23^{21}, Konstantinopel an 17^{15} OEZ am 4. Tage, Konstantinopel ab 13^{15} OEZ, Berlin Fri. an 7^{25} am 3. Tage.

b) An 3 Tagen der Woche Schlafwagen 1./2. Klasse zwischen Berlin und Athen über Dresden—Prag—Budapest—Belgrad—Nisch zum Anschluß an den Simplon-Orient-Expreß Berlin Anh. Bf. ab 22^{50}, Athen an 20^{56} OEZ am 4. Tage, Athen ab 10^{05} OEZ, Berlin Anh. Bf. an 7^{10} am 3. Tage.

c) An 3 Tagen der Woche neuer Schlafwagenlauf zwischen Ostende und Konstantinopel und zwar 1. Klasse zwischen Ostende und Budapest, 1./2. Klasse zwischen Budapest und Konstantinopel über Köln—Frankfurt/M.—Nürnberg—Wien—Budapest—Belgrad mit dem Ostende-Wien-Expreß bis Wels, ab Wels mit Orient-Expreß, ab Budapest mit neuem Zug, ab Nisch mit Simplon-Orient-Expreß London ab 14^{45} WEZ, Köln ab 2^{55} MEZ, Konstantinopel an 17^{15} OEZ am 4. Tage, Konstantinopel ab 13^{15} OEZ, Köln ab 4^{26} MEZ, London an 16^{30} WEZ am 4. Tage.

II. Verkehr mit den Nord- und Ostseebädern.

1. In der Zeit vom 1. August bis 11. September 1928 werden zu den Schnellzügen D 81/181 bezw. 182/82 Frankfurt/M.—Norddeich Flügelzüge D 381/382 zwischen Düsseldorf und Hamm gefahren und zwar D 381 Düsseldorf Hbf. ab 11^{17} über Essen—Altenessen—Hamm an 13^{15}, D 181 Norddeich an 17^{34} und D 182 Norddeich ab 11^{54}, D 382 Hamm ab 16^{34} — über Essen Hbf. — Düsseldorf an 18^{31}.

2. In der Zeit vom 29. Juni bis 31. August 1928 wer zwischen Magdeburg und Norddeich über Hannover Bre neue Zugteile gefahren: E 142 Magdeburg ab 9^{00}, D 110 Bre ab 14^{07}, D 126 Oldenburg ab 15^{14}, D 104 Leer ab 16^{17}, Nordd an 17^{54} und D 105 Norddeich ab 11^{34}, D 125 Leer ab 13^{18}, D Oldenburg ab 14^{25}, E 143 Bremen ab 15^{35}, Magdeburg an

3. In der Zeit vom 15. Mai bis 6. Oktober 1928 wird ein n Schnellzugpaar D 29/30 Berlin—Angermünde—Stralsund kehren, das in der Zeit vom 15. Juni bis 31. August 1928 Lauterbach (Rügen) fortgesetzt wird, und zwar D 29 Be Stettiner Bf. ab 8^{00}, Stralsund an 11^{38}, Lauterbach an 13^{47} D 30 Lauterbach ab 14^{48}, Stralsund ab 16^{45}, Berlin Stettiner an 20^{18}.

Während des Sommerfahrplanabschnittes werden D 13/14 Berlin—Saßnitz derart beschleunigt, daß auf Be Stettiner Bf. D 13 abfährt um 10^{15}, D 14 ankommt um

4. In der Zeit vom 15. Juni bis 16. September 1928 wird neues Eilzugpaar E 31/32 Berlin—Pasewalk—Swinemünd Heringsdorf—Zinnowitz—Wolgaster Fähre gefahren und E 31 Berlin Stett. Bf. ab 8^{12}, Wolgaster Fähre an 13^{33} und Wolgaster Fähre ab 14^{35}, Berlin Stett. Bf. an 20^{00}.

Der bisherige E 31 verkehrt vom 25. bis 29. Mai und 1. Juni bis 15. August als E 33 Berlin Stett. Bf. ab 11^{15}, Heri dorf ab 15^{00}, E 32 als E 34 Heringsdorf ab 19^{15}, Berlin Stett. an 23^{11}.

5. Die Nachtschnellzüge D 147/148 Hamburg—Westerl verkehren vom 24. Juni bis 2. September täglich, D 147 Anschluß von D 12 von Berlin) Hamburg ab 0^{11}, Westerl an 7^{20}, D 148 Westerland ab 22^{26}, Hamburg an 6^{30} (Ansch an FD 23 nach Berlin), Schlafwagen zwischen Berlin und Wes land.

III. Verkehr Rheinland, Westfalen—Süddeutschla

1. Die Eilzüge E 120/119 werden in D-Züge umgewan und erhalten eine Lage, die es ermöglicht, ganzjährige Verbindungen Köln—München über Bingerbrück, Bad Müns Stein, Landau sowie West- und Süddeutschland—Vorarlberg Tirol herzustellen. D 120 fährt Köln ab 6^{50}, Stuttgart an Ulm an 15^{15}, München an 17^{55}, D 136 Friedrichshafen Stad 16^{45}, Lindau an 17^{20}, weiter mit D 60 nach Tirol, D 59 von T Lindau an 12^{05}, Lindau ab 12^{30}, D 135 Friedrichshafen Stad 13^{02}, D 60 München ab 12^{00}, Ulm ab 14^{50}, Stuttgart ab Köln an 23^{23} (D 119).

Die Züge führen durchgehende Wagen Frankfurt M Lindau—Innsbruck—Graz, die von und nach Frankfurt M den Zügen D 136/135 verkehren.

2. Der Schnellzug D 276 Dortmund—Ruhrsiegbahn deutschland wird künftig über Mannheim—Schwetzingen fa und endet in Karlsruhe. Die Reisenden gehen hier über D 164 Holland—Schweiz, der die 3. Wagenklasse führen Anschluß nach Heidelberg mit Flügelzug ab Friedrichsfeld. Stuttgart mit D 17 ab Karlsruhe.

3. FD12 Berlin—Stuttgart verkehrt vom 15. Mai bis 6. tober 1928, kommt in Stuttgart um 17^{42} an und erreicht Anschl an D31/E219 nach Ulm, Friedrichshafen, so daß sich eine Ta verbindung von Berlin nach Friedrichshafen, Sigmaringen mit D 277 nach Freudenstadt ergibt.

4. Beschleunigt werden:

D	58	Dortmund—München	um 41	Minuten
D	57	München—Dortmund	„ 41	„
E	293	Frankfurt/M.—Cleve	„ 38	„
D	281	Frankfurt/M.—Amsterdam	„ 30	„
E	120	Köln—München	„ 80	„ (wird D-Z
D	252	Köln—Frankfurt/M.	„ 26	„
D	48	Dortmund—München	„ 20	„
D	307	Koblenz—Dortmund	„ 21	„
E	301	Frankfurt/M.—Dortmund	„ 24	„
		(von München (D 56) bis Dortmund 55 Minuten		
D	47	München—Dortmund	um 50	Minuten
D	269	Basel—Dortmund	„ 43	„
D	52/369	München—Barmen R.	„ 36	„
E	119	München—Köln	„ 68	„ (wird D-Z
D	282	Amsterdam—Frankfurt/M.	„ 35	„

IV. Rhein-, Ruhr- und Wuppergebiet.

1. Die Züge D 251 und D 304 (neue Nummer D 252) zwis Frankfurt/M. und Köln werden bis und ab Dortmund verlän D 251 Frankfurt/M. ab 13^{39}, Köln an 17^{22} (Anschluß von D von Trier), Dortmund an 19^{38}; D 252 Dortmund ab 14^{28}. Fl

16[13] (Anschluß von D 4 aus Richtung Elberfeld), Frank-
M. an 20[35].

2. Eine neue ganzjährige Verbindung Hamburg—Bremen—
n wird geschaffen, indem die Züge FD 211/212 Osnabrück—
na (Flügel der FD-Züge 111/112 Holland-Berlin) über
n Hbf. Dortmund Hbf.—Münster von und nach Köln ver-
ert werden. FD 211 Köln ab 9[13], Altona Hbf. an 10[15], FD 212
na Hbf. ab 13[57], Köln Hbf. an 21[04].

3. Die D-Züge zwischen Köln und Altona werden beschleunigt
zwar D 91 um 58, D 93 um 16, D 95 um 43, D 97 um 29,
0 um 29, D 92 um 24, D 94 um 39, D 96 um 38, D 98 um 32,
00 um 45 Minuten.

Zwischen Berlin sowie Leipzig und dem Rheinland.

1. Ein neues beschleunigtes Personenzugpaar B. P. 733/734
zwischen Köln und Berlin Stadtbahn über Duisburg—
tmund—Hannover eingelegt. BP 733 Köln ab 18[45], Berlin
an 6[58], BP*734 Berlin Fri. ab 23[07], Köln an 11[00].

2. Auf der Strecke Köln—Hannover—Berlin werden be-
eunigt D 1 um 22, D 3 um 22, D 9 um 59, D 13 um 11, FD 21
40, D 39 um 33, D 2 um 40, D 4 um 12, D 6 um 22, D 8 um 9,
4 um 47, FD 22 um 20, D 40 um 55 Minuten.

Auf der Strecke Aachen—Düsseldorf—Magdeburg—Berlin
9 um 50, D 30 um 77 Minuten.

3. Auf der Strecke Köln—Leipzig werden beschleunigt D 141
19, D 144 um 42, D 189 um 29, D 187 um 12 und D 186 um
Minuten.

4. Die Züge D 189/190 Köln—Leipzig erhalten Anschlußzüge
mar—Eger über Gera, Gößnitz: D 189 Köln ab 22[31], Weimar
13, D 163 Weimar ab 7[21], Eger an 12[00] und D 164 Eger ab 19[20]
mar an 0[10], D 190 Weimar ab 0[17], Köln Hbf. an 9[14].

Zwischen Berlin, Hamburg, Bremen, Sachsen,
hlesien und Südwest- sowie Süddeutschland:

1. Von den zwischen Berlin und Frankfurt/M. verkehrenden
en werden beschleunigt: D 43 um 37, D 42 um 33, D 45 um 26,
7a 27 um 24, D 28/28a um 26 Minuten.

Während des Sommerfahrplanabschnitts 15. Mai bis 6. Ok-
r wird zur Entlastung von D 42/43 ein neues Schnellzugpaar
zig—Frankfurt/M. gefahren: D 242 Leipzig ab 10[30], Frank-
M. an 17[07], D 243 Frankfurt/M. ab 13[25], Leipzig an 19[48].

2. In der Zeit vom 15. Juni bis 31. August 1928 werden die
D 152/151 Wesermünde—Bremen—Hannover mit den
n Nummern D 154 153 nach und von Frankfurt M. fort-
tzt.

D 154 Wesermünde ab 6[54], Bremen ab 8[05], Hannover ab 10[27],
sel ab 13[10], Frankfurt/M. an 16[16].

D 153 Frankfurt/M. ab 14[35], Kassel ab 17[54], Hannover ab
. Bremen ab 23[28], Wesermünde an 0[15].

D 154 nimmt in Kassel Anschluß auf von D 197 von Paderborn
D 105 von Scherfede, D 153 in Frankfurt/M. von FD 5 von
d, FD 263 von München, D 58 von Wiesbaden, in Kassel
und an D 198 Leipzig—M.-Gladbach und an D 106 nach
rfede.

3. D 89 München—Altona wird um 102, D 90 Altona—
chen um 52, D 88 Altona—München um 35 Minuten be-
unigt. D 89 verkehrt München ab 8[47], Altona an 22[21],
8 Altona ab 23[00], München an 13[52], D 90 Altona ab 7[03],
chen an 21[45].

4. Zur Herstellung guter Tagesverbindungen zwischen Berlin,
slau und München werden die Züge D 24/21 und D 124/121
gt:

D 24 Berlin Anh. Bf. ab 12[00], D 124 Breslau ab 8[23], Dresden
ab 13[03], München an 22[50], D 21 München ab 7[35], Berlin
Bf. an 18[12], D 121 Dresden Hbf. an 17[10], Breslau an 21[35].
24 hat Anschluß von Oberschlesien (D 30), D 121 nach Ober-
sien (D 37).

Die Reisedauer Breslau—München wird um 105, München
slau um 135 Minuten verkürzt.

Als Ersatz für die verlegten Züge D 24/21 und D 124/121
den neue Schnellzüge D 18/17 Berlin—Leipzig—Markredwitz
D 118 117 Breslau—Reichenbach gefahren: D 18 Berlin
Bf. ab 9[33], Leipzig ab 11[53], D 118 Breslau ab 6[03], Dresden
ab 10[48], Markredwitz an 16[35] (Anschluß an D 148 nach
tgart Paris und D 179 nach Eger), D 17 (mit Anschluß
147 von Paris—Stuttgart), Markredwitz ab 13[35], Leipzig an
Berlin Anh. Bf. an 20[15], D 117 Dresden Hbf. an 19[40],
slau Hbf. an 0[33].

In Verbindung mit der Verlegung der Züge D 121/124 wird zwischen Leipzig und Dresden ein neues Schnellzugpaar D 111/114 eingelegt:

D 111 (mit Anschluß von D 7 von Kassel) Leipzig ab 15[45], Dresden Neust. an 17[20], Dresden Hbf. an 17[30], D 121 Dresden Hbf. ab 17[25] (Anschluß von D 83 von Altona), Dresden Neust. ab 17[38], Breslau Hbf. an 21[41], Beuthen an 0[25], Beuthen ab 5[45], D 124 Breslau Hbf. ab 8[23], Dresden Neust. an 12[38], Dresden Hbf. an 12[48] (Anschluß an D 84 nach Altona), D 114 Dresden Hbf. ab 12[46], Dresden Neust. ab 12[58], Leipzig Hbf. an 14[34].

5. Es werden verkehren auf den Strecken Berlin, Breslau—München Hbf. über Leipzig—Hof:

D 25 München ab 20[30], Berlin Anh. Bf. an 7[45], D 125 Nürnberg ab 23[15], Hof an 2[13], D 115 Hof ab 2[25], Dresden Hbf. an 6[55], D 27 München ab 23[00], Dresden Hbf. an 8[48], Breslau Hbf. an 13[34], Beuthen an 16[58], Berlin Anh. Bf. an 10[29], D 26 Berlin Anh. Bf. ab 20[09], Beuthen ab 12[15], Breslau Hbf. ab 15[25], Dresden Hbf. ab 20[25], Nürnberg an 5[15], München an 7[30].

D 28 Berlin Anh. Bf. ab 22[06], Breslau Hbf. ab 18[16], Dresden Hbf. ab 23[00], München an 9[44].

6. Auf der Strecke Berlin—Probstzella—München (—Lindau) erhalten die Schnellzüge folgende Lage:

FD	80	Berlin Anh. Bf.	ab	9[23],	München Hbf.			an	18[30]
D	40	„ „ „	„	10[56],	„	„	„	„	22[26]
D	50	„ „ „	„	20[25],	„	„	„	„	8[20]
D	70	„ „ „	„	21[33],	„	„	„	„	8[00]
D	92	„ „ „	„	21[18],	Lindau			„	11[50]
D	39	München Hbf.	ab	7[45],	Berlin Anh. Bf.			an	18[50]
FD	79	„ „	„	11[33],	„	„	„	„	20[33]
D	91	Lindau	„	17[10],	„	„	„	„	6[45]
D	71	München Hbf.	„	21[10],	„	„	„	„	7[56]
D	49	„ „	„	21[55],	„	„	„	„	9[23]

VII. Verkehr Mitteldeutschland und Sachsen:

1. Die Eilzüge E 67/68 Kassel—Hannover werden vom 15. Mai bis 6. Oktober bis und ab Altona geführt und erhalten Anschlußzüge E 267/268 Uelzen—Warnemünde über Dannenberg, Schwerin, Rostock:

E 67 Kassel ab 6[57], Hannover an 10[08] (Anschluß von D 39 von Essen), Uelzen an 11[47], Altona an 13[58], E 267 Uelzen ab 11[54], Warnemünde an 15[49], E 68 Altona ab 15[36], Uelzen ab 17[34], Hannover an 19[10], Kassel an 22[30]. E 268 Warnemünde ab 13[17], Uelzen an 17[23].

2. Die Züge D 160/151 Leipzig—Wittenberge—Altona, die zwischen Wittenberge und Altona bisher nur im Sommer gefahren wurden, verkehren auf der ganzen Strecke ganzjährig. D 160 Leipzig Hbf. ab 6[47], Altona Hbf. an 13[20], D 151 Altona Hbf. ab 16[18], Leipzig Hbf. an 23[15].

3. Zur Verbesserung der Verbindung Berlin—Chemnitz wird ein neues Schnellzugpaar gefahren:

D 76 Berlin Anh. Bf. ab 13[42] (über Elsterwerda), Chemnitz an 17[17], D 75 Chemnitz ab 14[17] (über Röderau), Berlin Anh. Bf. an 17[25]. Eine weitere Verbindung Chemnitz—Berlin wird geschaffen durch Einlegung eines neuen Eilzuges E 77 Chemnitz ab 9[32], Elsterwerda an 11[21] zum Anschluß an E 67 Dresden—Elsterwerda—Berlin (an 13[37]).

VIII. Zwischen Berlin und Altona sowie Stettin und nach dem Osten sowie Südosten des Reiches:

1. Ein neues Fernschnellzugpaar FD 26/25 wird zwischen Berlin und Altona eingelegt:

FD 26 (mit Anschluß von D 42 von Breslau und D 4 von Königsberg (Pr.). Berlin L. Bf. ab 8[00], Altona Hbf. an 11[40].

FD 25 Altona Hbf. ab 14[40], Berlin L. Bf. an 18[20] (Anschluß an D 23 nach Warschau, D 39 nach Breslau, D 7 nach Königsberg (Pr.), D 196 nach Dresden).

2. Auf der Strecke Berlin L. Bf.—Altona Hbf. werden beschleunigt: D 4 um 8, D 6 um 4, D 8 um 23, FD 24 um 10, D 12 um 5, FD 23 um 6, D 3 um 20, D 7 um 8 Minuten.

3. In der Zeit vom 15. Juni bis 31. August 1928 wird zwischen Berlin und Königsberg (Pr.) ein neues Schnellzugpaar D 15/16 gefahren:

D 15 Berlin Schles. Bf. ab 14[53], Cüstrin Neustadt ab 16[01] (Anschluß von D 132 von Glogau), Königsberg (Pr.) an 22[49]. D 16 Königsberg (Pr.) ab 14[37], Berlin Schles. Bf. an 22[48] (Anschluß an D 8 und D 10 nach Köln).

4. Auf den Strecken Berlin—Eydtkuhnen werden beschleunigt zwischen Berlin und Eydtkuhnen bezw. umgekehrt:

D 1 um 10, D 51 um 45, D 7 um 35, D 8 um 45, D 52 um 42 Minuten, zwischen Berlin und Insterburg D 55 um 10, D 3 um 38, D 4 um 29, D 56 um 37 Minuten.

Auf der Strecke Berlin—Königsberg über Stettin, Stolp, Danzig werden beschleunigt: D 23 um 36, D 24 um 40 Minuten.

5. Zum Anschluß an die Eilzüge E 179/178 Dresden—Frankfurt (Oder)—Cüstrin, die als D-Züge gefahren werden, sollen neue Züge D 101/102 Leipzig—Cottbus eingelegt werden: D 101 Leipzig Hbf. ab 6^{30}, Cottbus an 8^{40}, D 179 Dresden Hbf. ab 6^{35}, Cottbus ab 8^{52}, Cüstrin N. an 10^{29} (Anschluß an D 1 nach Eydtkuhnen, D 55 nach Insterburg).

D 178 (Anschluß von D 2 von Eydtkuhnen, D 56 von Insterburg) Cüstrin N. ab 18^{37}, Cottbus an 20^{22}, Dresden Hbf. an 22^{45}. D 102 Cottbus ab 20^{38}, Leipzig Hbf. an 22^{50}. Die Züge haben in Eilenburg Personenzuganschluß von und nach Halle.

6. Ein neues Schnellzugpaar D 137/138 wird vom 15. Juni bis 31. August zwischen Stettin und Hirschberg über Frankfurt (Oder), Sommerfeld, Sorau gefahren:

D 137 Stettin ab 6^{40}, Cüstrin ab 8^{19} (Anschluß von D 8 von Eydtkuhnen), Frankfurt (Oder) ab 8^{50} (Anschluß von Pz 221 von Berlin), Hirschberg an 11^{54} (Anschluß nach Josephinenh und Schmiedeberg).

D 138 (Anschluß von Oberschreiberhau, Zillerthal, mannsdorf, Breslau) Hirschberg ab 16^{06}, Frankfurt (Oder) an (Anschluß an D 38 nach Berlin), Cüstrin an 19^{48} (Anschlu D 7 nach Eydtkuhnen), Stettin an 21^{30}.

7. Die Schnellzüge D 191/192 Berlin Görl. Bf. – Hirsch Dittersbach—Breslau erhalten vom 15. Mai bis 6. Oktober Flügelzüge D 91/92 Dittersbach—Kudowa:

D 191 Berlin Görl. Bf. ab 11^{05}, Dittersbach an 16^{30}, Dittersbach ab 16^{41}, Glatz Hbf. an 17^{25}, Kudowa-Sackisch an

D 92 Kudowa-Sackisch ab 6^{31}, Glatz Hbf. ab 8^{05}, Ditters an 8^{55}, D 192 Dittersbach ab 9^{05}, Berlin Görl. Bf. an 14^{3}

8. Auf der Strecke Berlin Stadtbahn—Breslau Ber bezw. Hindenburg werden beschleunigt:

D 31 um 63, D 35 um 54, D 37 um 47, D 39 um 40, D 41 u D 42 um 14, D 30 um 27, D 32 um 61, D 38 um 14, D 4 61 Minuten.

9. D 106 Breslau—Kassel wird um 63 Minuten beschleu D 106 Breslau Hbf. ab 7^{21}, Kassel an 17^{04}.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 25. Februar d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 7 des Reichsgesetzblattes, Teil II. hervor.

— **Geldpreise für nützliche Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.** Aus den bei der Betriebsrechnung 1927 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorgesehenen Mitteln sind nach der „Reichsbahn" an Beamte und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 83 150 RM als Belohnung für nützliche Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gezahlt worden.

— **Fachausschuß für Staubtechnik.** Mit Rücksicht auf die außergewöhnliche Bedeutung der Staubfrage ist beim Verein Deutscher Ingenieure ein Fachausschuß für Staubtechnik gebildet worden, der sich in einer Sitzung am 13. Februar 1928 im Ingenieurhaus in Berlin konstituierte. Er besteht zurzeit aus den Herren Dr. Ing. Adrian, von der Hauptgeschäftsstelle des VDI., Dipl.-Ing. Barkow, Gewerberat Dr. Bender, Magistratsoberbaurat Brée, Dr. Förderreuther vom Reichskohlenrat, Gewerberat Grott, Oberingenieur Loch vom Verband der Berufsgenossenschaften, Patentanwalt Dr. Ing. Meldau, Reichsbahnoberrat Rosenthal, Dr. Ing. Sinner, Hauptschriftleiter der „Hütte", Geh. Reg.-Rat Dr. Spitta vom Reichsgesundheitsamt, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Süring von der Preuß. Meteorologischen Landesanstalt, Direktor Dipl.-Ing. Schulte, Essen, vom Zentralverband der Preuß. Dampfkessel-Überwachungsvereine, Stadt-Oberbaurat Metzger vom Verband deutscher Architekten- und Ingenieurvereine und Oberingenieur Heilmann, Offenbach, vom Verein deutscher Maschinenbau-Anstalten. Das Büro des Fachausschusses besteht aus den Herren Barkow als Obmann, Adrian als Sekretär, Sinner als Pressereferent, Meldau als Literaturreferent. In der Sitzung wurde der Arbeitsplan festgelegt und beschlossen, als dringendste Arbeiten zunächst eine solche über „den augenblicklichen Stand und vorliegende Aufgaben bei der Kohlenstaubfeuerung (einschl. der Flugaschen- und Flugstaubfrage)", sowie eine zweite über die „Bedeutung des Staubes in gewerblichen Betrieben" vorzunehmen. Später sollen „Straßenbau und Straßenstaub", Verkehrsstaub vom hygienischen Standpunkte", „Staubverhütung und Staubaufsaugung in Betrieben" und „Staubmeßtechnik" in Angriff genommen werden.

Der Fachausschuß wird sich je nach Bedarf durch Zuwahlen erweitern und gegebenenfalls für die Bearbeitung von Sondergebieten Unterausschüsse bilden. Die Geschäftsstelle befindet sich im Ingenieurhaus, Berlin NW 7, Friedrich-Ebert-Straße 27.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Das Vorlesungsverzeichnis für das Sommersemester 1928 ist erschienen. Vorlesungen und Übungen sind so gewählt, daß sowohl Anfänger als auch im Studium Fortgeschrittene ihre wissenschaftliche Weiterbildung betreiben können.

Das Vorlesungsverzeichnis für das Sommersemester enthält 38 Vorlesungen und Übungen: u. a. Dr. Sp Reichsbahndirektor „Übungen in Eisenbahntarifwissensch

Alles Nähere ist aus dem Vorlesungsverzeichnis zu sehen, das gegen Einsendung von 60 Rpf + 15 Rpf vom Sekretariat der Verwaltungsakademie, Berlin Charlottenstr. 50/51 bezogen werden kann.

Ungarn.

— **Die Ausfuhr- und Durchfuhrtarife der Königl. ungarischen Staatsbahnen.** Man schreibt uns: Gegen die Tarifpolitik der Staatsbahnen werden von der Tagespresse hauptsächlich drei Einwände erhoben: 1. daß die Staatsbahnen keine entsprechend ermäßigten Ausfuhrtarife im Interesse der Förderung unserer Ausfuhr einführen; 2. daß die Staatsbahnen vielfach zu niedrigen Tarifsätzen nach unseren westlichen Absatzgebieten die Wettbewerbserzeugnisse Rumäniens und Südslawiens befördern, während heimischen Erzeugnisse ähnlicher Begünstigungen teilhaftig werden; 3. daß der Transport von Produktionsmitteln, von landwirtschaftlichen und industriellen Halbprodukten sowie von Roh- und Hilfsstoffen von den Staatsbahnen nicht entsprechend begünstigt wird oder daß die Bahn die einzelnen Artikel bloß als Objekte betrachte, nach denen die Fracht erhoben werden kann, und nicht als Kettenglieder eines geschlossenen Produktionsprozesses.

Diese Einwände wurden von der Staatsbahnverwaltung auf das Gründlichste überprüft und als Ergebnis dieser Überprüfung kann folgendes festgestellt werden:

Zu 1. Die Behauptung, daß die Staatsbahnen im Interesse des Ausfuhrverkehrs nicht die erforderlichen Opfer bringen, ist völlig unbegründet. Es gibt in Europa kaum eine Eisenbahn, die in solchem Maße und auf eine so große Zahl von Artikeln Begünstigungen gewähren würde wie die Königl. Ungarischen Staatsbahnen. Es gibt kaum ein industrielles oder landwirtschaftliches Erzeugnis von Bedeutung, das im Ausfuhrverkehr nicht um zwei bis drei Klassen unter der Normalklassifizierung eingereiht wäre, einzelne wichtigere Erzeugnisse genießen sogar noch weitergehende Begünstigungen. Von den 271 Hauptgruppen, die im ungarischen Eisenbahngütertarif enthalten sind, sind für 104 Gruppen Ausfuhrbegünstigungen in Geltung. Diese 104 Hauptgruppen umfassen 342 kleinere Gruppen mit einer unendlichen Anzahl von Waren. Das Ausmaß der Begünstigungen beträgt eine Ermäßigung der Tarife von 20 bis 67 %, in der Mehrzahl der Fälle beträgt die Ermäßigung durchschnittlich 30 %. Unter den begünstigten Artikeln sollen die folgenden wichtigeren hervorgehoben werden: Lebendes Vieh (20—30 %), Bier, W

Most (43 %), Holzwaren (26—35 %), Paprika (22 %), nfrüchte (20 %), Obst (27—39 %), Gemüse (35 bis . Fleisch (33 %), Fische (33 %), Sämereien (10 bis . Rohr (45 %), Schweinefett und Pflanzenöle (33 %), (20 %), Spiritus (36—40 %), Kohle (60 %), Heu und (22—40 %), Butter (33 %), Eier (15 %) usw. Außer im Ausfuhrtarif festgelegten Begünstigungen geen die Staatsbahnen im Wege von Kundmachungen weitere Ermäßigungen, und zwar für Zucker 66 %, Zuckerrübenschnitzel 50 %, für Kartoffeln 27 %, für esamte in Betracht kommende Obst und Gemüse 50 %.

ie aus dieser Liste ersichtlich ist, entfällt der größte ler Ausfuhrbegünstigungen überwiegend auf die Erisse der Landwirtschaft und der landwirtschaftlichen trie. Die Begünstigungen sind so hoch bemessen, daß diesem Maße bei sonstigen Eisenbahnen überhaupt vorkommen. Weiter können auch die ungarischen n nicht gehen, weil sich die Frachtsätze auf der Höhe elbstkosten bewegen, in einzelnen Fällen (z. B. bei offeln) sind die Selbstkosten sogar höher. Es ist allgebekannt, daß für die entsprechende Ausnützung der hrmöglichkeiten auch zahlreiche sonstige wirtschaftFaktoren in Betracht kommen, so daß die Ermäßigung Eisenbahnfrachten nicht als das einzige Allheilmittel chtet werden kann. Man darf ferner nicht vergessen, en Opfern, die die Staatsbahnen im Interesse der Aus bringen können, die Bestimmungen des Sanierungszes, durch die der Haushalt der Staatsbahnen selbig gemacht wurde, eine Grenze setzen, da ihnen die lingte Aufrechterhaltung des finanziellen Gleichhts zur Pflicht gemacht wurde. Nur wenn man beichtigt, daß infolge der unausgesetzten Steigerung Personalausgaben (Mieten, Ruhegehälter) den Staatsn Mehrausgaben erwachsen, auf deren Gestaltung sie keinen Einfluß haben, kann man den Umstand gehörig hätzen, daß die Königl. Ungarischen Staatsbahnen hinlich des Ausmaßes von Ausfuhrbegünstigungen trotzsämtliche Nachbarländer überflügeln.

1 2. Am häufigsten hört man die Klage, daß die Königl. rischen Staatsbahnen den Durchgangsverkehr stärker stigen als den eigenen Ausfuhrverkehr des Landes. den ersten Blick sieht sich diese Behauptung eintend an, doch erweist sich deren Unhaltbarkeit, wenn sachliche und unvoreingenommene Kritik ihr vorger nachgeht. Die sogenannten Begünstigungen, die Durchgangsverkehr von den Staatsbahnen eingeräumt en, wenn sie zur Bekämpfung des Wettbewerbs der halb Ungarns führenden Bahnlinien und zur Gewinn von Transporten für die eigenen Linien solche Beigungen ins Treffen führt, sind nur ihrer äußeren nach, also nur scheinbare Begünstigungen, in Wahrziehen die Staatsbahnen nur die Schlüsse aus dem benden Wettbewerb, indem sie die Tarifsätze, vom en Tarif unabhängig, in einer Höhe festsetzen, die der nder für denselben Bestimmungsort auf fremden n erzielen kann. Man nehme beispielsweise die Verbeziehung Temesvár—Prag. Die Transporte können so über Ungarn (Lökösháza—Hegyeshalom) laufen mit Umgehung Ungarns ausschließlich über rumäes und tschechoslowakisches Gebiet (über Halmi). ie Fracht auf den letzteren Linien billiger, so muß nteresse der Gewinnung dieser Transporte auf der rischen Linie, vorausgesetzt, daß die Rentabilität des sportes gewährleistet erscheint, ein Frachtsatz geltend cht werden, der nicht über jenen der fremden Linie sgeht. In solchen Fällen kann es natürlich vornen, daß sich von Temesvár nach Prag ein billigerer htsatz erreichen läßt, als beispielsweise von Szeged Hieraus entstehen dann die bekannten Klagen, daß ielsweise infolge „der durch die Staatsbahnen eingeuten Begünstigungen" der Frachtsatz Temesvár—Prag ger als derjenige von Szeged—Prag ist. Der Temesvár er Frachtsatz kann wohl billiger sein, aber nicht „in der durch die Königl. Ungarischen Staatsbahnen räumten Begünstigung", sondern infolge der auf den den Bahnen bestehenden billigeren Tarife oder Betigungen (Wettbewerbsmaßnahmen).

ürden die Staatsbahnen die beklagte Transitbegünng auch außer Kraft setzen, so würde das an der bestehenden Lage nichts ändern, der Frachtsatz Temesvár—Prag wäre auch dann billiger als der von Szeged—Prag, und weder dem ungarischen Erzeuger, noch der ungarischen Volkswirtschaft würde aus der Außerkraftsetzung ein Nutzen erwachsen, aus der entfallenden Mehreinnahme entstünde nur ein Schaden für die Staatsbahnen. Nun trägt aber gerade die aus dem solcherart gewonnenen Durchgangsverkehr herrührende Mehreinnahme in nicht geringem Maße dazu bei, daß die Staatsbahnen, die den Ausfuhrbegünstigungen entstammenden Einnahmenausfälle wettmachen können. Es soll noch hervorgehoben werden, daß die öffentliche Meinung unmittelbar nach dem Zusammenbruche Ungarns mit besonderem Nachdruck darauf hingewiesen hat, daß die Staatsbahnen infolge ihrer zentralen Lage besonderes Gewicht auf die Erwerbung eines möglichst ausgedehnten Durchgangsverkehrs legen sollten, um die aus der Verstümmelung ihrer Linien entstehende Einnahmeverminderung auf diese Art einigermaßen wettzumachen. Wie kann nun diese Forderung mit dem fortwährend wiederholten Wunsch, die Staatsbahn möge sich im Durchgangsverkehr jeder Wettbewerbsmaßnahme enthalten, in Einklang gebracht werden? Das käme einer vollkommenen Ausschaltung aus dem internationalen Verkehr gleich, was gleichbedeutend mit dem Verzicht auf die Teilnahme an unmittelbaren internationalen Warentarifen wäre. Wenn die Staatsbahnen der hieraus entstehenden Einnahmen entsagen würden, so könnten sie ihr finanzielles Gleichgewicht nur aufrecht erhalten, wenn sie sich durch Steigerung der internen Tarife schadlos hielten. Seit dem Zusammenbruch tritt in den Vordergrund, den Verkehr von Ungarn selbst durch die gewalttätigsten Maßnahmen abzulenken, bei der Erstellung direkter internationaler Tarife haben unsere Staatsbahnen stets den schärfsten Kampf zu führen, um sie den ihnen anfallenden Durchgangsverkehr zumindest teilweise zu sichern.

Ungerechtfertigte Klagen der öffentlichen Meinung gegen Maßnahmen, die im Interesse der Erwerbung von Durchgangstransporten erforderlich sind, sind keine allein auf Ungarn beschränkte Erscheinungen, lange Zeit hindurch lösten auch ähnliche Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn in der öffentlichen Meinung Deutschlands eine nicht minder heftige Opposition aus.

Außer den bereits erwähnten Maßnahmen, die sich zur Gewinnung von Durchgangstransporten im Wettbewerb mit ausländischen Linien als erforderlich erwiesen, bilden auch noch andere Maßnahmen Gegenstand immer häufigerer Klagen. So werden auch die im Sinne des in Belgrad zwischen den Regierungen Ungarns und Südslawiens vereinbarten zwischenstaatlichen Vertrages eingeräumten Begünstigungen bemängelt, die sich auf die aus Südslawien über Ungarn ins Ausland bestimmte Waren beziehen, die auf ungarischen Linien befördert werden. Nun muß aber vor Augen gehalten werden, daß es gegenüber diesen Begünstigungen gelang, für die ungarische Ausfuhr auf den südslawischen Bahnlinien (im Adriaverkehr und anderen Verkehrsbeziehungen) Begünstigungen zu erzielen, die für die ungarische Landwirtschaft und Industrie mit erheblichen Vorteilen verbunden sind. Auf diese Durchgangsbegünstigungen war die Staatsbahnverwaltung schon gegenüber dem Wettbewerb der südslawischen und der österreichischen Bahnen über Spielfeld-Straß angewiesen. Wo sich dieser Wettbewerb nicht geltend gemacht hat, haben die Königl. Ungarischen Staatsbahnen durch entsprechende, der ungarischen Ausfuhr eingeräumte Begünstigungen die in den Frachtsätzen sich zeigende Disparität wettgemacht. Also auch hieraus läßt sich kein berechtigter Vorwurf gegen die Königl. Ungarischen Staatsbahnen erheben.

Der Wunsch jedoch, daß die Staatsbahn für die Ausfuhr heimischer Waren in jedem einzelnen Falle den Tarif in Anwendung bringe, der ihr im Durchgangsverkehr durch den Wettbewerb der fremden Bahnen aufgezwungen wird, kann nicht erfüllt werden. Hierfür gibt es bei keiner fremden Bahn einen Präzedenzfall, weil dies mit der Zerstörung des finanziellen Gleichgewichts der Bahn gleichbedeutend wäre. Die Anpassung der Tarife in den inländischen Verkehrsbeziehungen an das Diktat des Auslandes würde gleichzeitig die Preisgebung der selbständigen Tarifbestimmung bedeuten. Dies wäre eine Politik der Selbstvernichtung, deren Kosten das Wirtschaftsleben schwer zu tragen hätte.

Zu 3. Was die an dritter Stelle vorgebrachte Beschwerde betrifft, nach der die Staatsbahnen auf Rohmaterialien und Halbfabrikate keine entsprechenden Begünstigungen gewähren und den gesamten Produktionsprozeß nicht entsprechend berücksichtigen, so kann auf die nachfolgenden Tatsachen hingewiesen werden:

Bereits im Rahmen des Tarifs wurden auf sämtliche Rohstoffe und Halbfabrikate eine besondere ermäßigte Klassifizierung angewendet. Abgesehen davon, gehören gewöhnliche Erdarten, Steine, Sand, Stalldünger, Kalkschlamm, feuchte Zuckerrübenschnitzel in die niedrigste Tarifklasse, deren Sätze bedeutend niedriger sind, als die des wohlfeilsten Ausnahmetarifes II vor dem Kriege waren. Diese Sätze decken noch nicht die geringsten Betriebskosten der Bahnen, und selbst diese werden für Dünger, Kalkschlamm, Eisenerz um 10 % ermäßigt; ferner werden auf Kalksteinmehl und Düngerkalkstaub zur Aufbesserung von Salpeterboden die Sätze der 17 Tarifsätze angewendet. Die hochwertigen Phosphor- und Kalidüngerarten gehören zur 16. Tarifklasse, deren Sätze die Betriebskosten nicht decken; schließlich werden Nitrodünger sowie die Abfälle für Düngerzwecke und Kupfervitriol zu sehr ermäßigten Sätzen befördert.

Im Gütertarif wurden besonders im Interesse der Förderung der heimischen Verarbeitung auf Hanf- und Flachsstengel und auf Halbfabrikate daraus, auf Wolle, auf Alteisen, auf Öle usw. niedrige Tarife gewährt. Im Wege der Tarifbegünstigung werden ermäßigte Sätze auf Zuckerrüben, die in heimischen Fabriken verarbeitet werden, auf Getreide, auf Holzmaterialien, auf Magerschweine, die zu Mastzwecken befördert werden, auf Kartoffeln, auf Obst und Gemüsesorten, die für Konservenfabriken bestimmt sind, angewendet. Diese Bestimmungen betragen vielfach 60 % und sie wurden im Interesse der heimischen Erzeugung, insbesondere zur Ermäßigung der Erzeugungs- und Verwertungskosten der Landwirtschaft gewährt. Es kann festgestellt werden, daß es keinen einzigen Staat gibt, in dem die Eisenbahnen der Landwirtschaft Frachtermäßigungen von solchem Ausmaße und solchem Wert gewähren würden.

— **Personalnachricht.** Der pensionierte Direktor der kommerziellen Hauptabteilung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, K. v. Szájbély, feierte am 28. Februar seinen achtzigsten Geburtstag. K. v. Szájbély stand 44 Jahre im Dienste der Eisenbahn. Er war Jahrzehnte hindurch unermüdlicher Leiter des Tarifwesens der Ungarischen Staatsbahnen, erwarb sich auch große Verdienste um die Förderung des ungarischen Wasserverkehrs und nahm an der Gründung der Ung. Fluß- und Meeresschiffahrts-Gesellschaft teil. — An seinem Geburtstage wurden ihm von nah und fern die herzlichsten Glückwünsche zuteil.

Übrige europäische Länder.

— **Die wirtschaftlichen Ergebnisse des elektrischen Betriebes schwedischer Staatsbahnen.** Der Chef des elektrischen Büros der Schwedischen Staatsbahnen hat kürzlich einen Bericht über die Elektrisierung der schwedischen Westbahn, Stockholm—Gothenburg, abschließend mit dem verflossenen September erstattet. Die an die elektrischen Einrichtungen bezüglich Betriebssicherheit und Möglichkeit, Störungen der Schwachstromleitungen zu vermeiden, geknüpften Erwartungen haben sich völlig erfüllt. Auch die Erfahrungen bezüglich der Unterhaltungskosten für die Anlage und für die elektrischen Lokomotiven sind bisher sehr günstig. Was die Gesamtbetriebskosten betrifft, so ist es schwer, etwas zu sagen. Sie sind auf Grund der hohen Strompreise, die die Wasserkraftdirektion bisher aufrechnete, hoch und können auf Grund gewisser unsicherer Verhältnisse noch nicht mit Sicherheit angegeben werden. Der Strompreis war im Jahre 1927 für 1 KWh 3,75 Öre und dieser Einheitspreis muß auch für 1928 angenommen werden. Dieser Preis ist aber wirtschaftlich zu hoch. Der Kraftpreis entspricht dabei, niedrig gerechnet, einem Steinkohlenpreis von nicht weniger als 31 Kr die Tonne, das ist also nicht weniger als 11 Kr über dem Verbrauchspreis für Kohle, den die Eisenbahndirektion gegenwärtig ansetzt und der etwas über dem gültigen Einkaufspreis liegt. Ein Steinkohlenpreis von 20 Kr die Tonne entspricht einem Strompreis von 2,4 Öre für 1 KWh, aber auch dieser Preis ist in Ansehung der großen Stromabnahme der Staatsbahnen und der bei Verwer des Stromes in den Lokomotiven hinzukommenden l tenden Überleitungskosten zu hoch. Auch nach Äußeri eines kürzlich zur Besichtigung der schwedischen elektri Anlagen anwesenden deutschen Studienausschusses is derzeitige Strompreis zu hoch.

Tatsächlich ist bei dem Strompreis von 3,75 Ör 1 KWh der elektrische Betrieb wesentlich teurer al Dampfbetrieb. Man müßte den Strompreis auf 2 Ör 1 KWh herunterbringen, wenn elektrischer und Dampfb einander die Wage halten sollten. Man würde dabe jährlichen Kosten um etwa 1 Million herunterbringen

Wenn es nicht gelingt, den Strompreis herabzusetz ist eine Fortsetzung der Elektrisierung der Schwedi Staatsbahnen fraglich. Ein endgültiges Ergebnis fü Strecke Stockholm—Gothenburg ist erst Mitte Mai 19 erwarten, da bis dahin der elektrische Betrieb ein Jahr im Gange sein wird. Dr.

— **Die Frage der Elektrisierung der finnischen Ba** In Finnland ist gegenwärtig die Frage der Elektrisi gewisser Staatsbahnstrecken an der Tagesordnung. 20. Oktober v. J. setzte der finnische Staatsrat einen schuß bestehend aus Generaldirektor Jalmar Castrén, fessor B. Vuolle u. a. zur allseitigen Erörterung der ein. Der Ausschuß widmete, wie es verlautet, seine merksamkeit der Elektrisierung der Strecken Helsingf Riihimäki und Helsingfors—Karis, da diese größten sendenverkehr haben und die einzigen sind, bei den eine Wirtschaftlichkeit elektrischen Betriebes gedacht w kann; denn an eine Elektrisierung der finnischen Öd strecken kann natürlich nicht gedacht werden. Gerade die Sache zu behandeln, besteht zurzeit besonderer A da sich das Imatrakraftwerk seiner Vollendung nähert es sich darum handelt, die hineingesteckten 370 Mill Finnmark rentabel zu machen. Merkwürdigerweise nämlich vorderhand noch keinerlei Rentabilitätsberech für diese große staatliche Kraftanlage und Kraftverte vor. Ob die Elektrisierung der vorgeschlagenen Stre die hunderte von Millionen kosten würde, diese Mill verzinsen und daneben noch die Rentabilität des In kraftwerkes haben wird, erscheint sehr zweifelhaft. das Nachbarland Schweden bekanntlich zunächst eine weitere Fortsetzung der Elektrisierung seiner Ba vor hat, hat auch in Finnland zu Bedenken Anlaß geg Auf Grund aller dieser Gesichtspunkte scheint man in land der Ansicht zuzuneigen, daß selbst die Elektrisi der jetzt vorgeschlagenen Strecken für die Staatskasse vorteilhaft sein wird. Das Gutachten des Ausschusses aber noch aus.

— **Beschleunigung der Kommerzialisierung der nischen Staatsbahnen.** Der Verordnungsentwurf übe Kommerzialisierung der Staatsbahnen soll nicht wie ursprünglich beabsichtigt war, durch eine Spezialkommi des Wirtschaftskomitees begutachtet werden, sondern s an den Ministerrat gehen, um das Inkrafttreten der ordnung über die Kommerzialisierung möglichst zu schleunigen. Gleich nach Inkrafttreten des Gesetzes die Verhandlungen über eine amerikanische 100 Mill. vestitionsanleihe für den Ausbau der polni Bahnen beginnen.

— **Frachtherabsetzung für polnische Bunkerkohle Stettin.** In den nächsten Tagen erscheint eine Verord des polnischen Verkehrsministers, auf Grund welche Frachten für Bunkerkohlensendungen, sofern sie in g Zügen von mindestens 700 t aufgegeben und Stettin Bestimmungsort haben, zeitweilig ermäßigt werden. Frachtvergünstigungen werden bei Transporten übe Grenzstation Dratzigmühle (Drawski Mlyn) und I angewendet. Der Frachtsatz wird 6,20 Zloty je Tonn tragen. Durch diese Tariferleichterungen soll die Bu kohlenausfuhr nach Stettin gesteigert werden. Gleich sollen günstigere Bedingungen geschaffen werden, einen Teil dieser Kohle auch über Posen zwecks wei Umladung auf der Warthe und Oder zu verschiffen.

— **Herausgabe eines neuen Entfernungszeigers Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Der derzeit gel aus dem Jahre 1924 stammende Entfernungszeiger

choslowakischen Staatsbahnen ist bald nach der aatlichung der Buschtehrader und der Außig-Tep- Eisenbahn herausgegeben worden. In der Folge- atte sich die Notwendigkeit zahlreicher Richtigstellungen en und die Verstaatlichung einer Reihe von Lokal- en hatte die Herausgabe von vier Nachträgen zur Folge. rch ist dieser wichtige Tarifbehelf sehr unübersichtlich nhandlich geworden. Die Eisenbahnverwaltung hat sich lb zur Herausgabe eines neuen Entfernungszeigers ent- ssen, in welchem die vielen Richtigstellungen und träge eingearbeitet sein werden. Weiter werden die so- nten staatseigenen Lokalbahnen, in Fachkreisen nach Ersichtlichmachung mit blauer Farbe auf der Tarif- als „blaue" Lokalbahnen bekannt, in die Entfernungs- eingearbeitet sein, wodurch sich eine weitere Verein- ng in der Benutzung des Entfernungszeigers ergeben als bisher. Die übrigen Lokalbahnstrecken bzw. die natlichten Lokalbahnlinien werden jedoch nicht durch- hnet sein. Der neue Entfernungszeiger dürfte im Juni Juli erscheinen.

Das Werkstättenwesen der Rumänischen Staatsbahnen. hrsminister Dimitriu hat letzthin im rumänischen rdnetenhaus in Beantwortung einer oppositionellen ellation u. a. ausgeführt, daß das derzeit übliche Ver- n, die Ausbesserungen der Lokomotiven und Eisen- vagen zum größten Teile in privaten Werken ausführen sen, allmählich abgebaut werden soll. Die bestehenden äge müssen wohl eingehalten werden, doch wird man cht verlängern, und wird auch keine neuen derartigen äge mehr abschließen. Der Privatindustrie verbleibt tens die reihenweise Ausführung einzelner Bestandteile. Staatsbahnen werden die eigentlichen Ausbesserungen sehbarer Zeit ausschließlich in den bahneigenen 14 ren und 27 kleineren Werkstätten ausführen.

Erhöhung der belgischen Gütertarife. Die Frage der nung der belgischen Gütertarife ist, wie der „Allg. Anz." (Wien) mitteilt, in ein neues Stadium getreten. Eisenbahnministerium in Brüssel dürfte einem Vor- ge der Verwaltung der Nationalen Belgischen Eisen- esellschaft zustimmen, nach welchem eine Ver- ung der bestehenden Wagenladungsklassen um zwei en eintritt; hiernach würden an Stelle der bisher sehenen sechs Klassen künftighin acht Wagenladungs- en gelten. Durch diese Umklassifizierung werden enige Güter geringfügige Ermäßigungen, im allge- n aber Erhöhungen von 10 bis 20 % eintreten. Diese ungen werden keine linearen sein, vielmehr werden ie nach der Entfernung für ein und dasselbe Gut ntuell verschiedene Erhöhungen ergeben. Die Per- n tarife werden im allgemeinen unverändert bleiben. e aus der Erhöhung der belgischen Güterfrachten sich enden Mehreinnahmen werden mit 70 Millionen bel- r Franken jährlich veranschlagt. Die Durchführung ariferhöhung soll mit dem 1. April 1928 erfolgen. Aus n Anlasse wird der Gütertarif (Teil I und Teil I bis) usgegeben werden.

Einführung elektrischen Betriebes bei den spanischen bahnen. Der spanische Minister der öffentlichen Ar- t hat dem Ministerrat einen Plan vorgelegt, nach dem 2000 km der spanischen Eisenbahnen, einige der Haupt- ndrerseits Gebirgsbahnen, für elektrische Zugförderung baut werden sollen. Die sehr erheblichen Kosten, die usführung dieses Planes mit sich bringen wird, hofft durch Ersparnisse wieder hereinzubringen, indem es Einführung elektrischen Betriebes entbehrlich wird, trecken zweigleisig auszubauen und die Brücken zu irken; dadurch stehen jährlich etwa 50 Mill. Peseten zur gung. Außerdem hofft man auf eine Erhöhung der Ein- en, die eine verstärkte Tilgung der Eisenbahnschuld glichen soll, und sogar darauf, daß man die Tarife, ntlich für die Erzeugnisse der Landwirtschaft, werde setzen können. Die nötige Kraft für den elektrischen bahnbetrieb soll durch den Ausbau der Wasserläufe nen werden, für den schon seit 1926 Vorarbeiten im sind. Der Ministerrat hat die Planungen genehmigt len Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt, sie zu verfolgen. — Bis jetzt gibt es noch keine elek- betriebenen Eisenbahnen von irgendwie nennenswerter Bedeutung in Spanien, und die Arbeiten, die zur Einführung elektrischer Zugförderung im Gange sind, erstrecken sich auf etwa 7 % der Gesamtlänge, für die diese Maßnahme geplant ist.

Fremde Erdteile.

— **Zum Bau der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie.** Für die Durchführung des Bauplanes der Südstrecke der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie sind im laufenden Wirtschaftsjahr 1927/1928 mindestens 19 Mill. Rubel erforderlich. Hinzu kommen noch die Kosten für die technische Ausrüstung. Die ganze Summe wird für den Bau des Abschnitts bis zum Tschokpar-Paß verwendet. — In Murmansk ist ein Dampfer aus Amerika mit technischen Ausrüstungen für die Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie eingetroffen, die von der Spezialkommission der Bauleitung bestellt wurde. Die Ausrüstung ist für den südlichen Teil der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie bestimmt.

— **Ein zweites Gleis für die Chinesische Ostbahn.** Die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn hat im Ausgabeetat für dieses Jahr Beträge für den Bau eines zweiten Gleises zwischen einigen Stationen der Südstrecke eingestellt. Es sollen noch in diesem Jahre 63 Werst neue Schienen gelegt werden. Ein zweites Gleis wird erforderlich, um sowohl den gesteigerten Güterverkehr zu bewältigen, als auch die alten Schienen durch neue zu ersetzen.

— **Zur Kündigung des Vertrages der Chinesischen Ostbahn mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn bereitet sich nach erfolgter Kündigung des Vertrages mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft zur Übernahme der Schlafwagen- und Platzkartenverwaltung vor. Die zur Durchführung des Schlafwagenbetriebs erforderliche Anzahl Wagen ist vorhanden. Gewisse Schwierigkeiten bereiten jedoch noch die Verwaltung und der Betrieb dieses Verkehrszweiges.

— **Blumengärtnerei einer amerikanischen Eisenbahn.** Die St. Louis-San Francisco-Eisenbahn hat im vorigen Jahr begonnen, an Bahnmeister und Bahnhofsvorsteher Blumenzwiebeln und Pflanzensamen verteilen zu lassen, mit deren Hilfe die Eisenbahnanlagen durch die Schaffung von Blumengärten verschönert werden sollen. Diese Maßnahme hat solchen Anklang gefunden, daß sie in diesem Jahre weiter ausgedehnt werden soll. Ein besonderer Beamter, der bisher die Verteilung der Sämereien usw. im Nebenamt besorgt hat, ist zum Gärtner — florist — der Eisenbahngesellschaft ernannt worden; er soll planmäßig die Verschönerung der Bahnanlagen durch Anpflanzung von Zierblumen betreiben. Im Jahre 1927 sind bereits an etwa 400 Stellen 23 000 Pflanzenzwiebeln verschiedener Art gesteckt worden.

Luftverkehr.

— **Ratifizierung des Flugabkommens zwischen Österreich und der Tschechoslowakei.** Die Ratifikationsurkunden des Vertrages, betreffend das Flugwesen zwischen der Tschechoslowakei und Österreich, mit dem Zusatzprotokoll sowie das Abkommen zwischen den beiden Staaten über die Errichtung und den Betrieb regelmäßiger Fluglinien vom 15. Februar 1927 wurden ausgetauscht. Vom Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden an sind die angeführten Abkommen in Kraft getreten.

— **Betriebsstatistik der Ungarischen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft für 1927.** Die Direktion dieser Gesellschaft hat eine statistische Tabelle über den Flugdienst im Jahre 1927 veröffentlicht, die interessante Einzelheiten enthält. In Mai wurden die meisten Flüge auf der Strecke Budapest—Wien zurückgelegt, nämlich 74 (April 23, November-Dezember je 48) mit zusammen 18 500 km. Die durchschnittliche Stundengeschwindigkeit beträgt 134,25 km. 154 Fluggäste und ein Gesamtgewicht von 24 200 kg (inbegriffen 2558 kg Gepäck und 4340 kg Post nebst Zeitungen) entfallen auf den Maidienst, dessen Pünktlichkeit mit 98,75 % angegeben wird, während alle übrigen Monate eine hundertprozentige Regelmäßigkeit aufweisen. Insgesamt wurden vom 1. April bis Ende Dezember 724 Flüge

mit 1654 Fluggäste ausgeführt. Dabei konnte die Tragfähigkeit der Flugzeuge im Durchschnitt nur bis zu 52,43 Prozent ausgenützt werden. Zurückgelegt wurden 201 630 Luftkilometer. Am bemerkenswertesten ist die Betriebssicherheit, indem in den Jahren 1923 bis 1927 alle Flugzeuge unfallfrei landen konnten, und zwar in insgesamt 3092 Fällen. Die Gesellschaft betreibt derzeit die Linien Budapest—Wien und Budapest—Graz.

Rechtspflege.

— **Haftung der Reichsbahn bei Unfällen; Eintritt veränderter Umstände.** In Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion N., Beklagte, Widerklägerin und Revisionsklägerin, wider die Tagelöhnersfrau H., Klägerin, Widerbeklagte und Revisionsbeklagte, hat das Reichsgericht am 16. März 1926 die Revision gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes zu N. kostenfällig zurückgewiesen. Der Tatbestand war: Die Klägerin erlitt am 9. April 1901 auf einer Eisenbahnstrecke einen Eisenbahnunfall, der schwere nervöse Störungen und dadurch eine erhebliche Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit zur Folge hatte. Ihre Klage wurde hinsichtlich der beanspruchten Entschädigungsrente durch einen gerichtlichen Teilvergleich vom 27. Juli 1904 erledigt, in dessen Ziffer I die Beklagte sich verpflichtete, an die Klägerin vom 9. April 1904 an und bis längstens zum vollendeten 67. Lebensjahr eine monatliche, vorauszahlbare Rente von 90 M dauernd zu bezahlen, wovon 60 M auf die Entschädigung für gänzliche oder teilweise Erwerbsunfähigkeit, 30 M auf vermehrte Bedürfnisse entfallen sollten. In Ziffer IV wurde bestimmt, daß diese Leistungen die äußersten Grenzen der Verpflichtungen der Beklagten bilden sollten. Im September 1922 erhob die Klägerin Klage auf volle Aufwertung der im Vergleich vereinbarten Rente. Die Beklagte beantragte Abweisung und erhob Widerklage auf Feststellung, daß ihre Verpflichtungen durch Eintritt voller auf selbständigen Ursachen beruhender Erwerbsunfähigkeit beseitigt seien; Ziffer IV des Teilvergleichs habe der Beklagten wie der Klägerin ausdrücklich auch die sich aus § 323 ZPO. ergebenden Rechte vorbehalten. Das Landgericht wies die Klage ab und änderte auf die Widerklage den Vergleich dahin ab, daß von deren Erhebung ab die Verpflichtung zur Zahlung der Rente in Wegfall zu kommen habe. Auf die Berufung der Klägerin wurde jedoch durch Urteil des Oberlandesgerichts die landgerichtliche Entscheidung aufgehoben, die Widerklage abgewiesen und der Vergleich dahin geändert, daß die Beklagte der Klägerin monatlich im voraus für die Zeit vom 1. Oktober 1922 bis 31. Dezember 1923 30 RM, vom 1. Januar 1924 bis 30. Juni 1924 40 RM, vom 1. Juli 1924 bis 30. Juni 1925 50 RM und von da ab bis zum vollendeten 67. Lebensjahre 60 RM mit 4 % Zinsen aus den rückständigen Beträgen zu entrichten habe. Mit der Revision beantragte die Beklagte Aufhebung dieses Erkenntnisses und Zurückweisung der Berufung. Die Klägerin begehrte Zurückweisung der Revision.

Die Entscheidungsgründe des reichsgerichtlichen Urteils lauten wie folgt:

Das Berufungsgericht hält es auf Grund der ärztlichen Gutachten für festgestellt, daß die Klägerin infolge eines neuerdings entstandenen schweren organischen Herzleidens, das mit den durch ihren Eisenbahnunfall verursachten nervösen Störungen in keinem Zusammenhang steht und durch sie nicht beeinflußt wird, zurzeit vollkommen erwerbsunfähig ist. Es hält aber gleichfalls für festgestellt, daß jene alten nervösen Störungen unverändert fortbestehen und, wenn das Herzleiden nicht hinzugetreten wäre, schon für sich allein Erwerbsunfähigkeit in dem beim Abschluß des Vergleichs vorausgesetzten Umfange zur Folge haben würden. Wenn das Berufungsgericht hiernach verneinen zu können glaubt, daß mit dem Auftreten des neuen Übels der ursächliche Zusammenhang zwischen dem alten Übel und der Erwerbsunfähigkeit unterbrochen und ein Grund zur Beendigung der Schadenersatzpflicht aus dem Unfalle gegeben sei, so setzt es sich mit der vom Reichsgericht in mehreren Entscheidungen ausgesprochenen Ansicht in Widerspruch, daß der Anspruch auf eine Schadenersatzrente endigt, wenn unabhängig von der ersten Schadensursache eine neue eintritt, die den gleichen Schaden allein zur Folge hat. Das Berufungsgericht stellt aber auch fest, daß in dem Vergleich von 1904 als Endigungsgrund für die Verpflichtung der Eisenbahn nur das Alter, in dem die Erwerbsunfäl erfahrungsgemäß nachläßt oder ganz schwindet, nicht schwere, zur Erwerbsunfähigkeit führende Erkranku derer als der durch den Unfall verursachten Art vorg ist. Es folgert hieraus, daß ein solches nicht eine Än der Verhältnisse bedeutet, die für die vergleichsmäßige nahme der Rentenverpflichtung maßgebend waren. H will es nach dem gesamten Zusammenhang offenba Ausdruck bringen, daß nach dem Willen der Verg parteien die Rentenverpflichtung durch eine selbst und schon für sich allein Erwerbsunfähigkeit herbeifü Erkrankung nicht berührt werden sollte. Diese Vertra legung läßt keinen Rechtsirrtum erkennen und reicht z gründung aus. Die Revision ist daher als unbegründ rückzuweisen. —

Dem Urteil des Reichsgerichts kann nicht beigepf werden. Richtig ist der erste Teil seiner Begründung neue selbständige Erkrankung unterbricht den Zusa hang zwischen Lohnausfall und Erwerbsunfähigkeit, sie die gleichen Folgen hat wie der Unfall; auch oh Unfall wäre die Klägerin erwerbsunfähig infolge ihr störten körperlichen Befindens. Das neue Übel, da zum alten gesellt, ändert die Rechtslage. Unrichtig er dagegen der zweite Teil der Urteilsgründe. Der vom gericht angenommene angebliche Willen der Verg parteien, eine derartige Neuerkrankung solle die R verpflichtung der Bahn nicht beeinflussen, geht wed den Verhandlungen der Beteiligten noch aus dem W des Vergleichs hervor. Im Gegenteil in dessen Zif ist ausdrücklich jede Möglichkeit, den Vergleich bei derten Verhältnissen abändern zu können, vorbehalte Fall einer späteren neuen schweren Erkrankung mit selbständigen Folgen ändert die Sachlage unerwart unvoraussehbar in erheblichem Maße. Ein Verzicht a Geltendmachung eines solchen Umstandes ist weder gewiesen noch zu vermuten. Alle im Sinne des § 32 wesentlichen Umstände jeweils im einzelnen aufzu ist nicht möglich und nicht nötig. Die Klage hätte wiesen und der Widerklage stattgegeben werden Vergleiche auch Eger E. E. Bd. 44 Hett 1 S. 87 Nr. 59 Bd 45 Heft 4 S. 356 ff. und Bd. 46 Heft 1 S. 24 ff.

Bücherschau.

— **Sarrazin und Oberbeck, Taschenbuch zum Abs von Kreisbögen.** 42. Auflage, Berlin 1928. Verlag von Springer. 277 Seiten Oktav, 20 Textabbildungen. Preis

Das Buch enthält in seinem ersten Teil, der al leitung bezeichnet ist, Angaben über die Absteckun Kreisbögen und Coordinaten von der Tangenta aus u. Polarcoordinaten, über Überhöhung, Spurerweiterung, gangsbögen und Überhöhungsrangen sowie einige trische Aufgaben, und in dem zweiten Teil, dem eigen Tabellenwerk, Tabellen für die Bestimmung der Haupt der Kreisbogenabsteckung ohne und mit Übergang Tangenten- und Polarcoordinaten bei Haupt- und bahnen. Das Buch ist altbekannt und sehr geschät schon die hohe Auflagenzahl erkennen läßt, es ist abe ganz auf der Höhe der Zeit gehalten. Die technische einbarungen werden in einer früheren, heute übe Fassung zitiert. Die angezogene Literatur ist 50 und 6 alt, das neuere Schrifttum unberücksichtigt. Die pre hessischen Oberbauvorschriften von 1909 sind nur in Nachtrag berücksichtigt; im übrigen weichen die Ein und das Tabellenwerk in ihren Anschauungen bezügl richtigen Länge der Übergangsbögen und der Ano der Überhöhungsrampen von diesen Vorschriften a einer Neuauflage wird es sich empfehlen, das Werk, es von der fortschreitenden Erkenntnis oder dem W der Ansichten abhängt, mit der Gegenwart mehr in Ei zu bringen, und die in Frage kommenden Auffassung dann wohl vorliegenden neuen Oberbauvorschriften Reichsoberbau in den Vordergrund zu stellen, wie weiten Geltungsbereich dieser Vorschriften entspricht behalten auch in der vorliegenden 42. Auflage die g gewählten und klaren mathematischen Ausführunge Kreisbögen und Übergangsbögen und die übersich Tabellen ihren Wert, die das Buch jedem mit der Abst von Gleisbögen — auch von Straßen und Kanälen faßten Techniker zu einem vortrefflichen Hilfsmittel Schneider, B

ntliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Drucksachen des Vereins.

ie „Statistischen Nachrichten von den nbahnen des Vereins" für das Rechnungsjahr sind erschienen. Sie sind den Verwaltungen mit Rundiben Nr. VII 9 vom 6. März 1928 übersandt worden.

Änderung von Stationsnamen.

eichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit hrung des Sommerfahrplans 1928 wird die Schreibweise an der Strecke Breslau—Oppeln gelegenen Bahnhofs smarkt" in „Karlsmarkt" abgeändert. Die neue ibweise des Bahnhofs entspricht nunmehr der Schreibdes zugehörigen Ortes.

eichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an Strecke Freystadt—Waltersdorf gelegene Bahnhof Neustädtel erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung Neustädtel (Schles.).

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Zum 1. April 1928 wird die Schreibung des an der Strecke Koblenz—Trier gelegenen Bahnhofs Cobern-Gondorf in Kobern-Gondorf geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 28 vom 10. März 1928 an die Mitglieder des Wagenausschusses, betr. Prüfung der Möglichkeit von Erleichterungen bei der gegenseitigen Wagenbenutzung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Antragsteller RBD. München.

Nr. III 31, III 32, III 35 und III 36 vom 3. und 8. März 1928 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betr. Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.); Änderungsanträge.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 29. Februar d. Js. verstarb in Detmold, seinem Ruhesitz

Oberbaurat a. D.

Herr Franz Dütting

76. Lebensjahre.

Der Verstorbene war seit dem Jahre 1880 im Preußischen Staatseisenhndienst tätig und hat dem Reichsbahn-Zentralamt vom 1. April 1907 bis m 1. April 1910 und vom 1. Februar 1912 bis zu seiner Versetzung in den uhestand am 16. Juni 1918 als Mitglied angehört.

Ausgestattet mit reichen Geistesgaben hat der Verstorbene durch seine rvorragende Tüchtigkeit und Fachkenntnis, sein aufrichtiges, liebenswürdiges esen und seine vornehme Gesinnung sich die Hochachtung und Zuneigung ler Kreise, die mit ihm in Berührung kamen, erworben.

Wir werden sein Andenken stets in hohen Ehren halten.

Berlin im März 1928. (281)

Namens der oberen Beamten des Reichsbahn-Zentralamts
Der Vizepräsident
Wendler.

Aenderung von Stationsnamen.

r an der Strecke Freystadt—ersdorf gelegene Bahnhof Neuel erhält mit sofortiger Gültigkeit ezeichnung Neustädtel (Schles.). ankfurt (Oder), den 4. März 1928. utsche Reichsbahn-Gesellschaft. eichsbahndirektion Osten. (291)

Einführung des Sommerfahr- 1928 wird die Schreibweise des er Strecke Breslau—Oppeln genen Bahnhofs „Carlsmarkt" in rlsmarkt" abgeändert. Die neue eibweise des Bahnhofs entspricht nehr der Schreibweise des zugegen Ortes. (297)

reslau, den 6. März 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Güterverkehr und (Tierverkehr).

eichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

r Gültigkeit vom 15. März 1928 den für die Beförderung von wefelkiesabbränden zwischen den tionen Schöningen Reichsbahnen u. oningen Privatbahn besondere immungen eingeführt. Gleichzeitig treten bei den Stationen Magdeburg und Sebnitz (Sa.) Änderungen ein. Näheres ist aus dem am 15. März d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (298)

Berlin, den 8. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Ausnahmetarif 101 H für Kalk nach den Niederlanden aufgeführte Station Steeden (Kerk) gestrichen.

Köln, den 6. März 1928. (278)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4b).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1928 werden die auf ungerade Reichspfennige lautenden örtlichen Gebühren wie die Fracht abgerundet. Eine Ausnahme hiervon bilden einige Stationen, bei denen die Beträge unverändert bleiben. Näheres enthält der am 15. März d. J. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (301)

Berlin, den 12. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6 g für niederschlesische Steinkohle usw. nach dem Ostseeküstengebiet. Tfv. 410.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 werden für Sendungen nach Scheune, sofern sie an die Zuckerfabrik Scheune gerichtet sind, oder mit Kleinbahn nach Güstow oder Pommerensdorf Klb. weiterbefördert werden, die Frachten nach den Frachtsätzen des Frachtsatzanzeiger 2 berechnet. (280)

Breslau, den 6. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch - nordischer Verbands - Gütertarif, Teil I Abteilung A.

Ab 15. März 1928 wird die Beförderung von verflüssigtem Chlor in großen Behältern mit Rollband zugelassen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (283)

Altona, den 6. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 werden die Stationen Landshut und Straubing als Versandstation in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) unter Abt. A aufgenommen.

Berlin, den 10. März 1928. (300)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 erhält der Abschnitt lfd. Nr. 66 — Neuhaldensleber Eisenbahn — eine neue Fassung. Näheres ist aus dem am 15. März d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Berlin, den 8. März 1928. (299)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II, (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 7f wird bis längstens 30. Juni 1928 verlängert. (296)

Breslau, den 8. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 12. März 1928 werden die Stationen Hötensleben, Mattierzoll Privatb., Rautheim und Salzdahlum als Versandstationen in den Ausnahmetarif 119 (Zucker zur Ausfuhr) aufgenommen unter gleichzeitiger Einführung von Frachtzuschlägen für diesen Ausnahmetarif im Heft C Ib. (284)

Berlin, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

In dem mit dem 1. April 1928 in Kraft tretenden Ausnahmetarif 5a für rohe Steine nach Ostpreußen wird im Warenverzeichnis als neue Ziffer nachgetragen: „4. Steingrus, Steinsplitt, Steinschutt und Abraum aus Steinbrüchen, ungereinigt ausgenommen Gipssteingruß, -splitt, -schutt und -abraum". (285)

Berlin, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. April 1928 tritt der Nachtrag 1 in Kraft. Der in den Nachtrag aufgenommene Frachtsatzzeiger enthält neben den bisherigen Frachtsätzen solche für die neue Tarifklass E. Die bisherigen Tarifklassen E und F werden mit F und G bezeichnet. Die Ausnahmetarife 5 und 5c werden durch den neuen Ausnahmetarif 5 ersetzt, dessen Warenverzeichnis und Anwendungsbedingungen dem neuen Ausnahmetarif 5 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeglichen werden. Die Güter des Ausnahmetarifs 5c werden mit den für sie jetzt geltenden Frachtsätzen in den neuen Ausnahmetarif 5 übernommen. (294)

Dresden, am 10. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tfv. 502).

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1927 werden im Wechselverkehr der Eisern-Siegener Eisenbahn Zuschlagsfrachten eingeführt. (290)

Berlin, den 7. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6f) Tfv. 409.

Ab 15 März 1928 gelten die Frachtsätze des Frachtsatzzeigers 2 auch für Sendungen an die Zuckerfabrik Scheune und für Sendungen nach Scheune zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach Güstow und Pommerensdorf Klb. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (288)

Oppeln, den 6. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1928 wird die Station Wilsdruff als Empfangsstation mit Stationsfrachtsätzen in den Ausnahmetarif 1f für Daub- usw. holz einbezogen. (286)

Berlin, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1928 wird die Station Wilsdruff als Empfangsstation mit Stationsfrachtsätzen in den Ausnahmetarif 1e für beschlagenes usw. Holz einbezogen. (287)

Berlin, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1928 werden in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einige Stationen als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (279)

Berlin, den 1. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1928 werden die Stationen Iphofen, Kitzingen, Mellrichsstadt Bahnhof, Memmingen und Ochsenfurt als Versandstationen in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) unter Abt. A aufgenommen. (282)

Berlin, den 5. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 wird die Ziffer 4 der „Allgemeinen Bestimmungen" geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (293)

Altona, den 8. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 6. März 1928. (289)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Ab 1. April 1928 werden Rathenow in den deutsch-dänischen Verbandsgütertarif und Dänischburg und Stolzenhagen-Kratzwieck in die Ausnahmetarife 3 der obigen Verbandstarife einbezogen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Alton
namens der Verbandsverwaltu

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Abteilung A (Tfv. 1a). Anhang zum Deutschen Eisen Gütertarif, Teil I Abteilung Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Abteilung B (Tfv. 1b).

Mit Gültigkeit vom 1. April treten in Kraft:

a) Nachtrag VII z. Deutschen bahn-Gütertarif, Teil I Abt. A 15. März 1926. Der Nachtra hält Änderungen und Ergänz der Anlage C zur Eisenbah kehrsordnung, Änderungen Ergänzungen der Anlage II
b) das 7. Berichtigungsblatt zu hang zum Deutschen Eise Gütertarif, Teil I Abt. A;
c) ein neuer Deutscher Eise Gütertarif, Teil I Abt. B m läuterungen und Entscheid Hierdurch wird der gleichn Tarif, gültig vom 1. Februa nebst den Nachträgen I—II gehoben. Das bisher dem Tar angefügte Sachverzeichnis w besondere Anlage zu dem Ta gleicher Gültigkeit herauge

Durch den neuen Tarif tre den Allgemeinen Tarifvorsch und in der Gütereinteilung ve dene Änderungen und Ergänz ein. Die Änderungen gegenüb bisherigen Bestimmungen des sind durch ein Kreuz (+) g zeichnet. Ferner enthält der die im Verfügungswege durchg ten, im Tarif- und Verkehrsan bekanntgegebenen Tarifände — Vergleiche lfd. Nr. 187 des und Verkehrs-Anzeigers für Güter- und Tierverkehr der Deu Reichsbahn-Gesellschaft u. der schen Privateisenbahnen vom nuar 1928.

Als wichtige Änderung ist h zuheben, die Einführung einer zwischen den bisherigen W ladungsklassen D und E eing benen Wagenladungsklasse (E den Nebenklassen für 5 t und 1 folge dieser Maßnahme sind di heren Wagenladungsklassen E in F und G geändert. Die Bene der Wagenladungsklassen A bleibt bestehen. Wegen sonstig derungen und Ergänzungen i neuen Tarif gegenüber den bish Bestimmungen wird auf die den beigegebene Einführungsverf noch besonders hingewiesen.

Die Nachträge bzw. der Deutsche Eisenbahn-Gütertari I B können Ende des Monats von den Deutschen Eisenbahnv tungen, in Berlin von der Reich Auskunftei für den Güterve Berlin SW 11, Askanischer Pl käuflich bezogen werden.

Berlin, den 7. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Berlin

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 12 Berlin, den 22. März 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Zivilrechtliche Haftung der Reichsbahnbeamten.

Eilzüge durch die neuen Güterförderungsvorschriften.

Die geplante Seilschwebebahn auf die Zugspitze.

Die Kohlefrage der polnischen Eisenbahnwirtschaft.

Der neue Handels- und Industriehafen in Budapest.

Eisenbahn- und Straßenbahn-Werkstättentagung zu Leipzig am 7. März 1928.

Nachrichten.

Deutschland: Der Landeseisenbahnrat für die drei Direktionsbezirke Frankfurt (Main), Mainz und Kassel. — Schinkelpreis 1928. — Der Reichsbahnkalender im französischen Urteil. — Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. — Ministerialdirektor a. D. Jahn. — Robert Pfeil †. — Ministerialdirektor Kießling. — Personalnachrichten.

Österreich: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft in Wien.

Ungarn: Die Betriebsbeamtenlaufbahn. — Fahrpreisermäßigungen bei den Staatsbahnen. — Einführung des Radios bei den Staatsbahnen. — Finanzergebnisse der Eisenbahnen. — Personalnachricht.

Übrige europäische Länder: Lokomotivbeschaffung für die Estländischen Staatsbahnen. — Der neue litauische Eisenbahntarif. — Ausbau der Eisenbahnanlagen im Gebiet der Freien Stadt Danzig. — Ein russischer Wagenauftrag an die A. G. „Phönix" in Riga. — Umbenennung einer russischen Bahnstation. — Bau einer Eisenbahn Woropajewo—Druja (Polen). — Buchenschwellen für die polnischen Eisenbahnen. — Begebung von Eisenbahnobligationen durch die staatliche Wirtschaftsbank in Polen. — Bau einer neuen Weichselbrücke bei Thorn. — Ein neues Eisenbahnblatt in Polen. — Verkehrswerbung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Verstaatlichung der restlichen Privatbahnen in der Tschechoslowakei. — Die Einnahmen der Rumänischen Staatsbahnen. — Verkehrslage bei den Rumänischen Staatsbahnen. — Betriebsergebnisse der Italienischen Staatsbahnen. — Erhöhung der Tarife und der Bezüge bei den französischen Eisenbahnen. — Eiserne Personenwagen in Frankreich. — Zusammenarbeit der Verkehrsmittel in Belgien. — Ein Stellwerk mit 311 Hebeln.

Fremde Erdteile: Eisenbahnbau in der Türkei. — Lokomotiv- und Wagenbestellungen der türkischen Staatsbahnen.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zivilrechtliche Haftung der Reichsbahnbeamten.

Von Dr. **Kröner**, Reichsbahnrat in Nürnberg.

Es gibt wohl kaum noch eine Beamtengruppe, die so oft in die Lage kommen kann, dritten Personen Schaden zufügen, wie die Gruppe der Reichsbahnbeamten. Da aber in unserem geordneten Rechtsleben jede Schadenzufügung auch eine Verpflichtung zur Wiedergutmachung, zu Schadenersatz, im Gefolge hat, gewinnt naturgemäß gerade für die Reichsbahnbeamten die Frage sehr an Bedeutung, wer nun eigentlich den von einem Reichsbahnbeamten in Ausübung oder bei Ausübung seines Dienstes einem Dritten (also nicht der Eisenbahn oder sich selbst) zugefügten Schaden ersetzen muß.

Wollen wir im folgenden dieser Frage näher treten, so müssen wir uns zunächst darüber klar sein, daß unter Schadenersatz nur die wirkliche Wiedergutmachung des Schadens, also vor allem Kosten für Wiederherstellung oder Neubeschaffung, daneben auch Verdienstentgang und Schmerzensgeld, niemals aber eine Kriminalstrafe, wie z. B. Geldstrafe oder Gefängnis für Eisenbahntransportgefährdung, fahrlässige Körperverletzung u. a. zu verstehen ist. Solche Strafen muß grundsätzlich auch der Reichsbahnbeamte für sich selbst in Empfang nehmen und zahlen oder verbüßen. Dagegen bestehen hinsichtlich der Haftung für Schadenersatz gewichtige Ausnahmen zugunsten der Beamten, wobei allerdings zu unterscheiden ist zwischen

I. Haftung für Amtspflichtverletzungen in Ausübung öffentlicher Gewalt und

II. Haftung für Amtspflichtverletzungen bei privatwirtschaftlicher Tätigkeit.

I.

Haftung für Amtspflichtverletzung in Ausübung öffentlicher Gewalt.

Abweichend von dem allgemeinen Grundsatz, daß derjenige einen Schaden zu ersetzen hat, der ihn verschuldete, bestimmt hier Artikel 131 der Reichsverfassung (RVerf.):

„Verletzt ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst der Beamte steht. Der Rückgriff gegen den Beamten bleibt vorbehalten . . . "

Diese Regelung, die die unmittelbare Verantwortlichkeit dem Staate oder der Körperschaft aufbürdet, hat ursprünglich zu Zweifeln Anlaß geben und zu der Anschauung geführt, daß Art. 131 RVerf. nur eine Richtschnur für die künftige Gesetzgebung sei. Diese Anschauung ist jedoch heute überwunden; Art. 131 RVerf. hat sofortiges unmittelbares Recht geschaffen. Bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen kann und muß sich der durch die Amtspflichtverletzung eines Reichsbahnbeamten geschädigte Dritte nur an die DRG. halten, nicht aber an den Beamten selbst. Folgende im Art. 131 RVerf. enthaltenen Voraussetzungen müssen jedoch gegeben sein:

1. Der Beamte muß in Ausübung anvertrauter „öffentlicher Gewalt" Schaden zugefügt haben. Der Eisenbahnbeamte übt „öffentliche Gewalt" nicht nur dann aus, wenn er obrigkeitliche oder gar Zwangsgewalt ausübt, sondern schon dann, wenn er nur ein Amt ausübt, das sich nicht als Wahrnehmung rein privatrechtlicher Interessen der DRG. darstellt. Das gesamte, nicht privatrechtliche Gebiet ist es (nach Anschauung unseres obersten Gerichts), auf dem der Beamte als „Träger öffentlicher Machtbefugnisse" oder „in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt" handelt (RG. 91, 274). Wenden wir diesen Grundsatz auf die Tätigkeit des Reichsbahnbeamten an, so können wir verschiedene Fälle von öffentlicher Gewaltausübung feststellen. So übt öffentliche Gewalt jeder Eisenbahnbeamte aus, der als Bahnpolizeibeamter tätig wird, um die Sicherheit des Publikums und die Ordnung innerhalb der Eisenbahn aufrecht zu erhalten. Überschreitet hierbei der Beamte seine Befugnisse und fügt er dadurch einem Reisenden oder auch einer anderen Person Schaden zu, so hat er diesen Schaden in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt zugefügt. Aber nicht nur durch Überschreiten der bahnpolizeilichen Befugnisse, sondern auch durch deren Nichtanwendung kann der Beamte seine Amtspflicht verletzen und Schaden verursachen. Unterläßt also z. B. ein Fahrdienstleiter oder Aufsichtsbeamter, für die Aufrechterhaltung der Ordnung unter den Fahrgästen durch entsprechende und geeignete Anordnungen zu sorgen — er entfernt z. B. nicht einen Betrunkenen oder einen Radaubruder vom Bahnsteig —, so macht er sich durch den Nichtgebrauch seiner bahnpolizeilichen Macht einer Amtspflichtverletzung und zwar wiederum in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt schuldig (JW. 1924, S. 1444).

Unter die Ausübung öffentlicher Gewalt fällt weiter die der DRG. übertragene Ausübung der staatlichen Aufsicht über die privaten Eisenbahnen. Geht also z. B. ein Bahnmeister, dem die Aufsicht über den Oberbau einer Privatbahn übertragen ist, nicht gegen dessen sicherheitsgefährdenden Zustand vor, sei es daß er Kenntnis davon hat und den Zustand duldet, oder daß er infolge grober Vernachlässigung seiner Aufsichtspflicht den gefährlichen Zustand überhaupt nicht kennt, so verletzt er ebenfalls seine Amtspflicht in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt. Das gleiche gilt bei Amtsverpflichtungen anläßlich der Feststellung von Plänen für den Bau neuer und die Veränderung bestehender Reichsbahnanlagen gemäß § 37 Reichsbahngesetz und bei der Durchführung einer Enteignung.

Es gibt wohl noch mehr Tätigkeiten der Reichsbahnbeamten, die sich als Ausübung öffentlicher Gewalt darstellen, doch würde es zu weit führen, auf sie alle einzugehen. Nur eine soll noch wegen ihrer besonderen Wichtigkeit und wegen ihrer Häufigkeit Erwähnung finden: die Aufnahme öffentlicher Urkunden. Bekanntlich [sind] die von der DRG. ausgestellten Fahrkarten, Frachtb[riefe] und Frachtbriefduplikate als öffentliche Urkunden [anzu]dings anerkannt. Die Ausfertigung eines Frachtbriefe[s] kats z. B. ist also nicht die Herstellung eines gewöhnl[ichen] Schriftstücks vielleicht mit Privaturkundeneigens[chaft], sondern die Herstellung einer öffentlichen Urkunde, für [die] § 61 der Eisenbahnverkehrsordnung die bestimmte [Form] vorschreibt. Stellt deshalb ein Abfertigungsbeamter [im] Rahmen seiner Zuständigkeit ein unrichtiges Frachtb[rief]duplikat aus, weil er es schuldhaft unterlassen hat, das [Du]plikat auf seine Übereinstimmung mit dem Frachtbrief [zu] prüfen oder gar ohne daß überhaupt ein Gut aufgeli[efert] und ein Frachtvertrag zustande gekommen ist, so ver[letzt] er damit seine auf öffentlich-rechtlichem Gebiete lieg[ende] Amtspflicht.

2. Es genügt nicht zur Anwendung des Art. 131 RV[erf.], daß der Beamte „in Ausübung der ihm anvertrauten öff[entlichen] Gewalt" seine Amtspflicht verletzt, die verletzte Amtspflicht muß ihm dazu gerade dem geschädigten Dritten gegenüber obliegen. Die Amtspflichten umfassen allgemein die sorgfältige Beob[achtung] tung sowohl der in die Amtsverwaltung einschlagenden [Ge]setzesbestimmungen, wie auch aller von der DRG. und [den] Organen erlassenen Dienstvorschriften. Besteht die Am[ts]pflichtverletzung in der Verletzung oder Nichtbeachtung [von] Gesetzesvorschriften, Verordnungen, polizeilichen Vorschri[ften] und dergleichen, so ist für den Regelfall anzunehmen, [daß] auch der durch eine solche Amtspflichtverletzung ge[schä]digte Dritte einen Anspruch auf die Beachtung der Gese[tz]vorschrift usw. hat. Es hat z. B. jeder Reisende einen [An]spruch darauf, daß der Bahnpolizeibeamte seine bahnpo[li]lichen Rechte ausübt und seine entsprechenden Pflic[hten] erfüllt, damit er (der Reisende) keinen Schaden erle[idet]. Weitere Fälle dieser Art wäre die Verpflichtung des [Be]amten zur Wahrung des Amtsgeheimnisses, zur Beach[tung] seuchenpolizeilicher Vorschriften, zur Beachtung der [den] Schutz Dritter bezweckenden Bestimmungen des Strafge[setz]buches und dergleichen.

Schwieriger ist die Entscheidung aber dann, wenn [der] Beamte nicht ein Gesetz, sondern eine Dienstvorschrift [ver]letzt. Denn eine Dienstvorschrift kann verschiedene Zw[ecke] verfolgen. Sie kann vermögensrechtlichen Interessen [der] DRG. dienen, wie z. B. die Buchungsordnung, Inventa[r]ordnung, Abrechnungsvorschriften u. a., sie kann die Si[cher]heit des Betriebes, die geregelte Abwicklung des Verk[ehrs] im Auge haben, wie z. B. die Fahrdienstvorschriften, Sig[nal]ordnung, Abfertigungsvorschriften u. a., nur in den se[lte]sten Fällen wird eine Dienstvorschrift den Beamten Pflic[hten] im Interesse eines Dritten auferlegen. Ob eine Dienst[vor]schrift ganz oder nur mit einer oder mehreren Bestimmu[ngen] solchen Interessen des Dritten dient, läßt sich nur im [Hin]blick auf die besondere Art der dem Beamten zur Am[ts]pflicht gemachten Tätigkeit, unter Berücksichtigung [des] Zwecks und der Interessen, denen sie dienen soll, be[ant]worten. Als Bestimmung einer Dienstvorschrift, auf de[ren] Beachtung auch ein Dritter ein Recht hat, ist vor kur[zem] vom Reichsgericht § 12 Ziff. 10 AAV II anerkannt wor[den].

Soweit eine Dienstvorschrift dem Beamten keine ein[em] Dritten gegenüber obliegenden Amtspflichten auferlegt, [kann] der durch die Verletzung einer solchen Dienstvorsc[hrift] Geschädigte wegen dieser Amtspflichtverletzung keine Sc[had]ensersatzansprüche gegen den Beamten, auch eine Haf[tung] der DRG. kann aus Art. 131 RVerf. nicht in Frage kom[men].

: Art. 131 RVerf. setzt wie jede andere Haftungsbe- ung ein Verschulden und zwar ein Ver- ldon des Beamten, nicht der DRG. voraus. Verschulden kann Vorsatz oder Fahrlässigkeit sein. ol wann Fahrlässigkeit des Beamten vorliegt, bestimmt nach der allgemeinen Regel des Bürgerlichen Gesetz- s (BGB.) (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB.). Hiernach handelt ssig, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer äßt. Die Rechtsprechung beurteilt das Verhalten aller en nicht gleichmäßig unter Zugrundelegung eines ein- hen Normalmaßstabs, sondern unterscheidet einzelne en und Gruppen von Beamten und mißt nach der Art bertragenen Aufgaben und nach der verlangten Vor- ig den Grad der Sorgfalt ab, der von dem betreffenden ten gefordert werden kann. Wenn auch hierbei nicht en Eigenschaften des einzelnen Beamten ausgegangen so wird doch nicht von ihm verlangt, daß er über das -einer speziellen Kollegen hinausreicht. Es wird des- z. B. von einem ständig auf seinem bestimmten Posten äftigten mittleren Beamten plötzlich auftretenden Be- schwierigkeiten gegenüber ein höheres Maß von Sorg- efordert werden können, als in einem gleichen Falle einem erst seit kurzem im Betriebsdienst verwendeten ebamten des unteren Dienstes. Selbstverständlich muß mmer von jedem Beamten ein normales Maß von Fach- n, die Kenntnis und Einhaltung seiner Dienstvorschriften ine gewisse Eignung für den ihm übertragenen Dienst- n verlangt werden.

Sind sämtliche unter 1 mit 3 erwähnten Vor- etzungen erfüllt, so kann der Beamte t wegen seiner Amtspflichtverletzung von dem Ge- igten in Anspruch genommen werden. Das t aber nicht, daß der Beamte überhaupt nicht für den len aufzukommen braucht. Wenn auch der Geschädigte gegen den Beamten vorgehen darf, so darf dies doch Verwaltung. Art. 131 RVerf. bestimmt ausdrücklich, Rückgriff gegen den Beamten bleibt vorbehalten". So- also die DRG. durch Ersatzleistung an den Geschä- n Schaden erleidet, kann sie und zwar nach den Vor- ten der Ersa gegen den Beamten Rückgriff nehmen. laneben auch noch ein dienststrafrechtliches Vorgehen den Beamten erfolgen kann, bedarf wohl keiner Er- ung.

II.

tung für Amtspflichtverletzung in Aus- ung privatwirtschaftlicher Tätigkeit.

seitigt Art. 131 RVerf. die Möglichkeit, den Beamten ittelbar auf Ersatz eines durch Amtspflichtverletzung usübung öffentlicher Gewalt einem Dritten zugefügten lens heranzuziehen, so besteht eine solche oder ähn- Bestimmung zugunsten des Beamten dann nicht, wenn bei Ausübung privatwirtschaftlicher igkeit unter Verletzung seiner Amts- chten einem Dritten Schaden zufügt. Hier gelten lich die Bestimmungen des BGB. Berücksichtigt man, die Beziehungen der Reichsbahn zu Dritten in ihrer überwiegenden Mehrheit auf rein privatrechtlichem Boden n, so wird es ohne weiteres klar, daß auch die zweite pe von Amtspflichtverletzungen gerade für den Reichs- beamten von erheblicher Bedeutung sein muß. Es sind nur die Beförderungsverträge bürgerlich-rechtliche sportverträge, die den einschlägigen Bestimmungen des . und der EVO. oder IÜ. unterliegen, auch alle Maß- nahmen und Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs entsprechen nur der bürgerlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht der DRG. als Verkehrsunternehmerin. Im Hinblick auf dieses umfangreiche Gebiet privatwirtschaftlicher Tätigkeit kann hier unter Umständen die Haftung des Beamten für eine Amtspflichtverletzung viel leichter praktisch werden, als bei Amtspflichtverletzung in Ausübung öffentlicher Gewalt.

Eine vertragliche Haftung des Beamten für Amtspflichtverletzungen scheidet für den Regelfall aus. Nicht der Beamte schließt die verschiedenen Verträge mit dem Absender, Lieferanten, Mieter, Pächter usw., sondern die DRG. durch ihren Beamten als Erfüllungsgehilfen. Nur die DRG., nicht der Beamte wird Vertragspartei, nur gegenüber der DRG., nicht gegenüber dem Beamten erlangt der Vertragsgegner Rechte und Pflichten. Verletzt deshalb ein Beamter bei Abschluß oder bei Erfüllung irgend welcher Verträge privatwirtschaftlicher Natur seine Amtspflichten, so haftet dem dadurch Geschädigten die DRG. gemäß § 278 BGB. und gegebenenfalls nach § 5 EVO. Der Beamte selbst haftet dem Geschädigten aus Vertrag überhaupt nicht, er kann aber wiederum von der Verwaltung wegen Dienstvergehens bestraft und nach den Bestimmungen der Ersa zum Ersatz herangezogen werden.

2. Ohne weiteres ist dagegen eine Haftung des Beamten aus unerlaubter Handlung möglich. Diese Haftung kann sowohl neben der Haftung der Verwaltung aus Vertrag, wie für sich allein, überhaupt ohne Vorliegen eines Vertragsverhältnisses bestehen. Nur neben einer Haftung der DRG. aus Art. 131 RVerf. ist eine Haftung des Beamten aus unerlaubter Handlung trotz Vorliegens aller hierzu erforderlichen Voraussetzungen ausgeschlossen (RG. Bd. 87 S. 347).

Die Haftung aus unerlaubter Handlung kann zunächst auf § 823 Abs. 1 BGB. (Verletzung bestimmter Rechtsgüter eines anderen), wie auf § 826 Abs. 2 BGB. (Verletzung des dem Schutze eines anderen dienenden Gesetzes) beruhen. Sehr häufig kann der Haftungsgrund beider Bestimmungen nebeneinander gegeben sein. Vergißt z. B. ein Schrankenwärter, rechtzeitig seine Schranke zu schließen, so daß ein die Bahn noch überquerendes Fuhrwerk vom Zuge überfahren wird, so haftet grundsätzlich der Schrankenwärter aus § 823 Abs. 1 BGB. — fahrlässige widerrechtliche Verletzung des Eigentums, und des Körpers eines anderen — und aus § 823 Abs. 2 BGB. — Verletzung des Schutzgesetzes § 223 StGB. Es ist dem Belieben des Klägers überlassen, wie er seinen Anspruch begründen will. Die Begründung der Klage nach Abs. 2 hat den Vorteil, daß hierbei Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Schrankenwärters nur hinsichtlich der Gesetzesübertretung, nicht auch hinsichtlich der Verletzung nachgewiesen zu werden braucht. In unserem Beispiel wird zwar häufig die DRG. selbst mithaften, in Bayern nach Art. 58 bay. AG. BGB., sonst vielleicht nach § 831 BGB., aber diese eventuelle Haftung der DRG. berührt die Haftung des Schrankenwärters nicht. Denn durch die nach § 831 BGB. (Art. 58 bay. AG. BGB.) eintretende Schadenersatzpflicht der DRG. als Geschäftsherrin (Straßenbenützerin) wird die Schadenersatzpflicht des Täters selbst nicht berührt (s. RG. in JW. 1910 S. 653).

Einen weiteren Haftungsgrund aus dem Gesichtspunkte der unerlaubten Handlung bringt § 826 BGB. Hiernach haftet, wer vorsätzlich in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen Schaden zufügt. Diese

Voraussetzung wird wohl bei Reichsbahnbeamten, bei denen es sich doch nur um fahrlässige Amtspflichtverletzungen handeln wird, selten zutreffen. In Frage kommen könnte vielleicht wissentlich unwahre Auskunft eines Beamten, was allerdings einen Schadenersatzanspruch nach § 826 BGB. begründen würde. Bemerkenswert ist noch hierzu, daß die Rechtsprechung auch eine in besonders grober Fahrlässigkeit erteilte Auskunft, wenn sie mit dem Vorsatz der Schädigung, d. i. wenigstens mit dem Bewußtsein verbunden ist, daß der Betroffene dadurch Schaden erleidet, ausreichen läßt, um die Haftung aus § 826 BGB. zu bejahen (RG. JW. 1911 S. 584, 1922 S. 1390).

Von besonderer Wichtigkeit für die Haftung des Beamten ist § 839 BGB. Diese Bestimmung stimmt mit Art. 131 RVerf. darin überein, daß sie auch die Verletzung einer „einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht" zur Voraussetzung hat. Es kann deshalb zur Auslegung dieser Voraussetzung auf das bei Besprechung des Art. 131 RVerf. gesagte Bezug genommen werden. Der grundsätzliche Unterschied zwischen Art. 131 RVerf. und § 839 BGB. liegt aber darin, daß der erstere die Folgen der Amtspflichtverletzung in Ausübung öffentlicher Gewalt, der letztere die Folgen der Amtspflichtverletzung bei Ausübung privatwirtschaftlicher Tätigkeit regelt und daß der erstere den Grundsatz der Haftung des Staates oder der Körperschaft, der letztere aber die grundsätzliche Haftung des Beamten feststellt. § 839 BGB. bringt für die Beamten eine Erweiterung der Haftung aus unerlaubter Handlung. Während der Nichtbeamte, von einigen Spezialfällen abgesehen, nur aus den §§ 823 und 826 BGB. haftet, ist für den Beamten noch ein weiterer Haftungsgrund geschaffen, der ohne Rücksicht auf die Möglichkeit der Anwendung der §§ 823 oder 826, lediglich an die Verletzung einer dem Geschädigten gegenüber obliegenden Amtspflicht Schadenersatzfolgen knüpft. § 839 BGB. kann also neben den übrigen Bestimmungen über Haftung aus unerlaubter Handlung, er kann aber auch ohne deren Vorliegen als Haftungsgrund geltend gemacht werden.

Von Bedeutung ist die Begründung der Haftung des Beamten nur im Hinblick auf § 839 Satz 2 BGB. Hiernach kann ein Beamter, dem nur Fahrlässigkeit zur Last fällt, erst in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Auf diese Vergünstigung hat der Beamte auch dann Anspruch, wenn seine Haftung neben § 839 BGB. aus § 823 Abs. 1 oder 2 BGB. begründet ist (RG. Bd. 74 S. 250). Liegen also die Voraussetzungen des § 839 Satz 1 BGB. vor, so kann der Geschädigte, ganz gleich auf welche Art der unerla Handlung er seinen Anspruch stützt, nur dann gege Beamten vorgehen, wenn entweder ein anderer Ersatzp tiger nicht vorhanden, oder wenn der vorhandene zahlungsfähig ist. Dieser andere Ersatzpflichtige meistens die DRG. sein, die entweder aus § 278 od § 831 BGB. für den von ihrem Beamten zugefügten Sc aufzukommen hat. Scheidet allerdings § 278 BGB. m Vorliegens eines Vertragsverhältnisses zwischen DR Geschädigten aus, so wird auch in der Mehrzahl der der in § 831 BGB. zugelassene Entlastungsbeweis ein schädigungspflicht der DRG. beseitigen. Dann wird, nicht noch ein entschädigungspflichtiger Dritter, wie der ungerechtfertigt Bereicherte, vorhanden ist, stets Schadenersatzpflicht des Beamten gegeben sein.

Nach den bisherigen Ausführungen zeigt sich, daß all da, wo der Geschädigte nicht in einem Vertragsverh zur DRG. steht, oder wo der Beamte nicht in Aus öffentlicher Gewalt gefehlt hat, dieser leicht in die versetzt werden kann, den durch seine unerlaubte Ha zugefügten Schaden selbst in vollem Umfange de schädigten Dritten ersetzen zu müssen. Die in § 831 dem Geschädigten gegebene Möglichkeit, von der DR Geschäftsherrin Ersatz des Schadens zu erlangen, wird zum Ziele führen, da diese wohl stets nachweisen kan sie bei der Auswahl des betreffenden Beamten, gege falls auch bei der Beschaffung von Vorrichtungen und schaften, wie bei der Leitung der Ausführung einer die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

3. Der Vollständigkeit halber sei noch kurz a Haftung der verfassungsmäßigen Vertr der DRG. auf dem Gebiete privatwirtschaftlicher Betät eingegangen. Gemäß §§ 89, 31 BGB. haftet für dere erlaubte Handlungen stets die DRG., ohne daß hier w den unerlaubten Handlungen der übrigen Reichsbahnbe ein Entlastungsbeweis möglich wäre. Als „verfas mäßige Vertreter" der DRG. im Sinne der §§ 89, 31 sind dabei solche Beamte zu verstehen, deren Gesc kreis durch Gesetz, Satzung oder organisatorische waltungsbestimmungen unmittelbar geregelt ist un eine leitende Stellung einnehmen. Der Kreis der verfas mäßigen Vertreter ist also sehr eng gezogen und mit hat bisher die Rechtsprechung den Bahnmeistern, St vorstehern, Eisenbahnassistenten, Rangierleitern und wärtern die Anerkennung als verfassungsmäßiger Ve verweigert.

Streifzüge durch die neuen Güterbeförderungsvorschriften.

Von Ministerialamtmann a. D. Reffler in München.

Die Güterbeförderungsvorschriften (GBV.) erstreckten sich seither auf die Verladung, Beförderung und Ausladung von Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern. Die zum 1. Dezember 1927 erschienene Neuausgabe enthält die Vorschriften über die Annahme, Verladung, Beförderung, Ausladung und Auslieferung von Leichen, lebenden Tieren, Gütern und Milch. Es sind also auch die seither in den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften enthaltenen Bestimmungen über die Annahme und Auslieferung in die GBV. übergegangen und es ist damit, neben der Erzielung anderer Vorteile, auch Konfliktstoff beseitigt worden, da eine scharfe Grenze zwischen Beförderung und Abfertigung bei verschiedenen Vorgängen schwer zu ist. Die Beförderungsbestimmungen für Milch sind a Personenbeförderungsvorschriften (PBF.) und den meinen Abfertigungsvorschriften (AA. II) überno worden, während die Bestimmungen über die Beförd von Expreßgut nicht mehr in den GBV. sondern i gleichzeitig neu zur Augabe gekommenen PBV. ersc

Je ein Sonderdruck enthält die aus den Anlagen und IV zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I nommenen Vorschriften für die Verpackung und V ladung bestimmter Güter, die Vorschriften für di ladung der Wagen und jene für die Verladung von

n (auch fahrbaren Maschinen) auf offenen Wagen: r Anhang zum DEGT., Teil I A: Alphabetisches Verichnis der in der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsdung aufgeführten Gegenstände (explosionsgefährliche genstände, selbstentzündliche Stoffe, brennbare Flüssigi n, giftige, ätzende und fäulnisfähige Stoffe), Anhang 1 n GBV. enthaltend die besonderen Bestimmungen für Beförderung von Eilstückgut, Milch und lebenden e n (Heft 2 zu den GBV.), Anhang 2 zu den GBV. enthd die besonderen Bestimmungen für die Beförderung Frachtstückgut (Heft 3 zu den GBV.) mit dem An. 1 „Verzeichnis der geschlossenen Frachtstückgut- Feuergutwagen“ und Anhang 2 „Verzeichnis der t- und Feuergutkurswagen sowie der geschlossenen tstückgut- und Feuergutwagen“ nach Zügen geet. Das frühere Heft 4 zu den GBV. „Zusammenng und Benützung der Güterzüge“ ist von den GBV. trennt worden und erscheint nunmehr unter dem Titel erzugbildungs-Vorschriften (Gzbv.) als besondere bliche Dienstanweisung.

ne wesentliche Neuerung enthalten die neuen GBV. nsicht auf die Anordnung des Stoffes. In den früheren haben waren die Vorschriften für A) Verladung, B) Berung, C) Ausladung in einzelnen Abschnitten vollnig getrennt für sich enthalten und es mußten, wenn sich beispielsweise über die Tierbeförderung unterhen wollte, die bezüglichen Bestimmungen unter A), B) ') nachgesehen werden. Bei dieser Einteilung ließen auch Wiederholungen im Text nicht ganz umgehen. r vorliegenden Neuausgabe sind diese Mängel verden worden. Es sind hier unter den einzelnen Abhitten: A) Leichen, B) lebende Tiere, C) Güter, D) Milch wie alle Vorschriften über Annahme, Verladung, Berung, Auslieferung, Wagendienst usw. zusammenft.

ie GBV. richten sich in erster Linie an das Perh des Außendienstes und zwar in einer besonderen Aus- — Teil I — an das Personal für den Dienst im Güterhöpen, auf den Umladestellen in den Ladestraßen, im gabe- und Übernahmedienst sowie an das Betriebsrnal und in einer besonderen Ausgabe — Teil II — an Zugbegleitpersonal. Die GBV. enthalten die für die ben dieses Personals notwendigen Bestimmungen aus r isenbahnverkehrsordnung, den Tarifen und aus Dienstvorschriften für besondere Gebiete, z. B. aus den Güter-, Ermittlungs- und Desinfektionsvorschriften und es mit ein Weg beschritten, wie er in den mit Ausgabe r neuen GBV. außer Wirksamkeit gesetzten Packerdienstweisungen I und II der vormaligen bayerischen Staatsbahnen bereits eingeschlagen worden war und zum e hatte, die Dienstvorschriften für einzelne große Beitsgruppen des Außendiestes tunlichst in einem Buch sammenzufassen. Diese nun auch in den vorliegenden n GBV. in die Tat umgesetzte Absicht ist wärmstens grüßen. Dem hier in Frage kommenden Personal des ndienstes muß das Studium seiner Dienstobliegenheiten öglichst erleichtert werden. Dies kann nur dadurch gehen, daß man die einschlägigen Bestimmungen aus der ielzahl der Einzelanweisungen herausnimmt und sie in n Behelf zusammenstellt.

n Buch, das zum Studium bestimmt ist, muß jederzeit r Hand sein. Das trifft für die neuen GBV. zu, die le mit dem Beförderungdienst befaßten Beamten und Dienstanfängern entweder persönlich zugeteilt oder zur jegen Benutzung aufgelegt werden. Und dieses sehr gut und leicht verständlich geschriebene Buch wird man gerne zur Hand nehmen, zumal ein vorzüglicher Druck das Lesen und eine äußerst übersichtliche Anordnung des Stoffes sowie das am Schluß befindliche Sachverzeichnis ein rasches Zurechtfinden erleichtert.

Im Einzelnen sei Folgendes bemerkt:

In Ziffer 7 der Vorbemerkungen (Verhalten gegenüber den Verkehrtreibenden) ist gesagt: „Zu den Güterschuppen und Lagerräumen dürfen Private ohne Erlaubnis überhaupt nicht, zu den Ladestraßen nur die dort beschäftigten Personen zugelassen werden“. Der Sinn dieser Bestimmung kann wohl nur der sein, daß in den Güterschuppen nur Personal der Eisenbahn sich aufhalten und dort arbeiten und dementsprechend die Bewegung der Güter beim Versand von der Waage weg und beim Empfang von den Lagerstellen zu den Ausgabetoren allein besorgen soll. Im Interesse einer gut geordneten und gesicherten Verladung und Ausgabe der Güter wird eine solche Ordnung nur zu begrüßen sein.

Nachdem erfahrungsgemäß die in Viehkurswagen, Stückgutkurswagen oder Gepäckwagen beförderten einzelnen Stücke Kleinvieh die zur Kennzeichnung der einzelnen Sendungen notwendigen Anhänger häufig abbeißen, wenn sie aus Papier oder Pappe hergestellt sind, dürfen nach § 6^3 der GBV. nur Anhänger aus Pergament, Leder, Blech oder Holz verwendet werden. Werden aber diese Anhänger mit einfachen Hanfschnüren befestigt, so besteht immer noch die Gefahr, daß die mitverladenen Tiere die Schnur abbeißen. Es möchte sich deshalb empfehlen, daß die Anhänger an mit Drahtfäden durchwirkten Schnüren befestigt werden. Eine solche Vorsicht ist geboten mit Rücksicht auf die großen Ungelegenheiten, die entstehen, wenn die Hingehörigkeit einzelner Tiere wegen Fehlens der Kennzeichnung nicht einwandfrei festgestellt werden kann. Die Sache hat für die Eisenbahn besondere Bedeutung, wenn die umfangreichen Kleinviehtransporte nach den großen Städten in Einzelsendungen erfolgen und an Markttagen 100 Kleinviehsammelwagen und mehr mit je 20—25 Einzelsendungen bei einer Dienststelle eintreffen und einzeln abgegeben werden müssen; es läßt sich ohne weiteres erkennen, von welch großer Bedeutung hier eine gute und haltbare Kennzeichnung der Tiere ist.

Zur Verpackung einzelner Stücke Kleinvieh werden nach § 9^4, soweit vorhanden, auf Antrag bahneigene Käfige gegen Leihgebühr zur Verfügung gestellt. In bahneigenen Käfigen verpackte Tiersendungen werden als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut behandelt, soweit sie nicht nach den hierfür gültigen Bestimmungen als Reisegepäck oder als Expreßgut aufgeliefert werden. Die bahneigenen Käfige gelten als Lademittel.

Auf dem rechtsrheinischen Netz der früheren bayerischen Staatseisenbahnen waren Käfige für Kleinvieh nicht in Verwendung. Zur Aufnahme von einzelnen Stücken Kleinvieh waren entweder besondere Viehkurswagen bestimmt oder sie wurden in bestimmte Eilgutkurswagen verladen, die dann als Ekv bezeichnet und auch mit Beklebezettel für die Entseuchung versehen wurden. Zur Absonderung der Tiere waren jedem Ekv von der Einstellstation ein Viehgitter beizugeben. In den GBV. kommt die Bezeichnung Ekv nicht vor. Dagegen ist in den Zusatzbestimmungen der Gruppenverwaltung Bayern zu § 9^4 die Verladung von Kleinvieh unverpackt in Ekv zugelassen. Im Bezirk der RBD. Ludwigshafen dagegen muß Kleinvieh bei der Verladung in Ekv, Sk und P in Tierkäfigen aufgeliefert werden.

In § 10[4] ist ausgesprochen, daß die für die Tierbeförderung freigegebenen Personenzüge für jeden Fahrplanabschnitt von der Verwaltung bestimmt werden. An Sonn- und Festtagen, ferner zwei Tage vor und zwei Tage nach den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen dürfen auch die freigegebenen Personenzüge zur Beförderung lebender Tiere von den Versandstationen aus nicht benutzt werden. Der nach den früheren Bestimmungen auf allen Stationen anzubringende Aushang über die zur Viehbeförderung freigegebenen Personenzüge entfällt. Die Erstellung und Ergänzung dieses Behelfes war mit vielen Umständlichkeiten verbunden und sein Wert konnte nur gering sein, da ein Interessent, der, um den Aushang einzusehen, zur Station gehen mußte, sich diese Kenntnis rascher und einfacher durch Anfrage am Schalter verschaffen kann. Eine andere Frage ist die, ob nicht bei einem weiteren Ausbau des Güterkursbuches auch auf den Viehverkehr weitergehende Rücksicht genommen werden kann.

Wegevorschriften des Absenders sind nach § 16[6] bei Sendungen mit internationalem Frachtbrief allgemein in der hierfür besonders vorgesehenen Spalte, bei Sendungen mit deutschem Frachtbrief nur für Eilgut und beschleunigtes Eilgut unter „zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen“ gestattet.

Die Bestimmung, wonach die als vorhanden festgestellten Stücke in den Frachtbriefen oder sonstigen Begleitpapieren bei der Annahme mit Blaustift, bei der Umladung mit Grünstift und bei der Entladung mit Rotstift einzeln abzustreichen waren, ist in die neuen GBV. nicht übergegangen und zwar wohl deshalb, weil eine strenge allgemeine Befolgung doch Schwierigkeiten gebracht haben würde und weil außerdem diese Übung nicht als ein wirksames Mittel zur Feststellung des verantwortlichen Personals angesehen werden konnte. Nunmehr ist nach § 18[5] das Abstreichen mit Tintenstift allgemein angeordnet.

Die Bestimmungen über die Bezeichnung der Stückgüter durch den Absender haben der beförderungsdienstlichen Bedeutung dieses Gegenstandes entsprechend eine eingehende Behandlung erfahren und es sind namentlich auch die Forderungen hinsichtlich des für Tafeln oder Anhänger zu verwendenden Materials und der Bindemittel erhöht worden.

Der Absender hat die Stückgüter gemäß § 20 entweder mit der Anschrift des Empfängers oder mit Buchstaben und Nummern oder mit Zeichen und Nummern, ferner mit dem Namen der Versandstation, dem Tag der Aufgabe und dem Namen der Bestimmungsstation zu versehen.

Sehr zu begrüßen ist, daß die Eisenbahnverwaltung die Verwendung eines einheitlichen Vordruckes und Formates für die Anhänge- und für die Aufklebeadressen eingeführt hat, in denen neben der Signierung (Adresse oder Zeichen und Nummer) auch die Versand- und Bestimmungsstation sowie der Tag der Aufgabe enthalten sind. Damit entfällt die eisenbahnseitige Bezettelung, wodurch die Annahme der Güter wesentlich beschleunigt wird. Der Eisenbahn obliegt nur noch der Eintrag des Bestimmungsbahnhofes, wenn der Bestimmungsort mehrere solche hat und dessen Angabe seitens des Absender in der Bezettelung unterblieben ist und die Anbringung von Ergänzungszetteln für:

a) beschleunigtes Eilgut mit „Beschleunigtes Eilgut“,
b) Sendungen mit Angabe des Interesses an der Lieferung mit „Interesse an der Lieferung angegeben“,
c) Zollgut mit „Zollgut“,
d) Güter der ermäßigten Eilgutklasse mit weißem F brief noch oder vom Ausland mit „Auf den deu Bahnen als Eilgut“,

Zu a) bis d): Die zugehörigen Frachtbriefe oder F karten tragen Zettel mit gleichem Aufdruck.

e) Sendungen, die unterwegs umbehandelt werden m auf einer anderen als der Bestimmungsstation zoll steueramtlich abgefertigt werden sollen oder di dem Ausland aufgeliefert sind, mit „Umbeha in . . . . . “,
„Zoll- oder Steuerabfertigung in . . . . .
„Grenzübergang in . . . . . .

Die Umbehandlungs-, Zoll- oder Steuererledigungs- Grenzübergangsstation ist auch im Frachtbriefe oder Frachtkarte angegeben.

Zu wünschen bleibt, daß es gelingen möge, für s signierbare Güter, an denen weder Anhänger noch B zettel haltbar angebracht werden können, wie unverp Eisen und dergleichen ein geeignetes Signiermit finden, da die bis jetzt verwendeten Farben zu la trocknen und sich leicht verwischen und selbst di hänger aus Metall und Holz leicht abfallen.

Was die Bezeichnung der Güter anlangt, so sol Eisenbahnverwaltung in ihren Bestrebungen, den stand der Geschäftswelt gegen die Einführung des Adressenzwanges zu beheben, nicht nachlassen. D schäftswelt hatte sich ja auch jahrelang gegen die je Vorschriften, nach denen die Versender das Datu die Versandstation einzutragen haben, gesträubt. Adressenzwang besteht für Expreßgut und bei der ohne daß Klagen wegen Verletzung des Geschäftsg nisses laut wurden.

Stückgüter, die vom Absender verladen werden u einen Empfänger bestimmt sind, brauchen nicht bezet zu werden, wenn der benutzte Wagen nur mit diese dung beladen und als Ortswagen abgefertigt wird. Ortwagen werden meist dann anfallen, wenn Stückg Anschlußgleisen von Firmen mit großem Stückgutv verladen wird.

Bei einem solch riesigen Stückgutgeschäft, wie Eisenbahnen zu bewältigen haben, können Unregel keiten nie ganz vermieden werden. Die schädlichen solcher Unregelmäßigkeiten, namentlich beim Verlu Begleitpapieren können aber vermieden werden, rasche Aufklärung entweder durch eine gute un reichende Bezeichnung der Güter oder auch durch d legen einer Anschrift in die Packstücke möglich ist sollte diese Übung den Versendern noch ganz bes empfohlen werden. In sehr vorteilhafter Weise wir Anregung dadurch zum Ausdruck gebracht, daß Must (Anhänger) jetzt den Aufdruck trägt: „Es wird emp Anschrift auch in die Stücke einzulegen“.

Wegen Feststellung des Gewichts der von der bahnverwaltung zu verladenden Stückgüter bestimmt daß der Annahmebeamte das Gewicht des Gutes Auflieferung festzustellen und, falls nicht durch d sender geschehen, mit Tintenstift in den Frachtbri zusetzen hat. Die vorgeschriebene Gewichtsfestst durch den Annahmebeamten erfährt dann in Ziff. 3 folgenden Einschränkungen:

„Wenn ein Absender eine größere Zahl gleich und gleich schwerer Stücke gleichzeitig anliefert u Gewicht eingetragen, die Nachwägung aber im brief nicht verlangt hat, kann das Gewicht ausnahm durch Probeverwiegung ermittelt werden, wenn di

rechtzeitige Abfertigung geboten ist. Auf dem Frachtist dann an Stelle des Wägestempels zu vermerken: „Verwägung".

rner kann zur Beschleunigung der Abfertigung bei rauenswürdigen Absendern mit Genehmigung der Verngsstelle von der Verwägung abgesehen werden, das Gewicht im Frachtbrief angegeben, eine Verägung im Frachtbrief nicht verlangt ist und der Absender hte Waagen verwendet. Der Wägestempel ist in m Falle nicht aufzudrücken. Es sind jedoch, namentbei Sendungen auf weitere Entfernungen, Stichproben rnehmen. Hierüber hat der Annahmebeamte Aufzeichnen zu führen.

1 Ziff. 3 und 4: Die Ausnahmen gelten nicht für Sennen nach dem Ausland und für zoll- und steuerpflichGüter, sowie für Güter, die erfahrungsgemäß wegen Wertes oder ihrer Verpackung der Beraubung bers ausgesetzt sind, z. B. Nahrungs- und Genußmittel. ldungsgegenstände usw.

soweit von Privatgleisanschlüssen kommende Stückin am Güterschuppen der Anschlußstation behandelt en, sind sie in möglichst großem Umfang nachgen. Unterschiede sind dem Aufsichtsbeamten zu melder u. U. das Frachtzuschlagverfahren einleitet."

ine möglichst genaue Gewichtsfeststellung ist für ein ugeordnetes Stückgutgeschäft eine Hauptforderung. Es ist davon nicht nur die Sicherstellung der Frachtkosten die Eisenbahn ab, sondern es ist eine genaue Gewichtstlung auch von besonderer Bedeutung zur Feststellung Berechtigung von Schadensforderungen im Falle des Vers oder der Minderung des Gutes. Es sollte deshalb von zugelassenen Ausnahmen nur bei absoluter Notwendigbei Gebrauch gemacht werden. Diese Notwendigkeit wird ler im Gange befindlichen Ersetzung alter Waagen durch rne Schnellwaagen mehr und mehr verringert, weil das Annahmegeschäft eine wesentliche Beschleuniung erfährt. Jetzt schon sollte bei Annahmestellen, die modernen Schnellwaagen ausgerüstet sind, die Verägung allgemein durchgeführt werden. Aber nicht nur Eisenbahn, sondern auch die Versender haben ein reges resse an einer amtlichen Gewichtsermittlung, da diese etwa eintretenden Auseinandersetzungen zwischen Verer und Empfänger eine zuverlässige Grundlage bildet*).

rwähnt sei noch, daß der Wortlaut der Ausnahmemmungen die Auslegung zuläßt, es könne der Anbeamte über die Unterlassung der Gewichtsfeststellung nach eigenem Ermessen befinden. Bei der Wichgkeit des Gegenstandes darf angenommen werden, daß Dienstvorstände sich die Entscheidung vorbehalten und em Punkt auch in den örtlichen Dienstanweisungen la, zumal eine möglichst rasche und ungehemmte Anne und Wegschaffung der Güter durch das Gedinge instigt wird.

Einer gut geordneten Übernahme und Verwägung der kgüter steht auch die mancherorts zugelassene Übung erlich im Wege, daß Güter ohne Frachtbrief angemen und bis zu dessen nachträglicher Beibringung im uppen hinterstellt werden. Wenn nun die Frachtbriefe zu hen Gütern vielleicht erst in den lebhafteren Nachgsstunden übergeben werden, dann wird schon eine naue Vergleichung der Stücke mit dem Frachtbriefeintrag schwierig sein, eine nachträgliche Verwägung der einzelnen Stücke wird aber wegen Zeitmangel kaum mehr ermöglicht werden können. Es sollte deshalb darauf gehalten werden, daß die Güter jederzeit mit den zugehörigen Frachtbriefen zu übergeben sind.

Die seitherigen Bestimmungen über Begleitung von Sendungen nach Vereinbarung mit dem Absender sind in § 27 B² dahin erweitert worden, daß auf Antrag des Versenders auch Begleitung zugelassen werden kann, bei fremdländischen Tieren, die während der Beförderung besonderer Wartung bedürfen.

Die Ladefristen für Güter, die der Versender zu verladen und der Empfänger zu entladen hat, haben keine Änderung erfahren. Frühere Zusatzbestimmungen zu den Beladefristen in § 4 der AV II sind nicht mehr übernommen worden.

Die Unterscheidung der Stückgutwagen hat sich geändert. Sie lautet nunmehr nach § 33⁴:

I. Geschlossene Stückgutwagen (Gw):

d. h. Stückgutwagen, die von der Ausgangsstation bis zur Endstation des Wagens ohne Behandlung und, soweit sie gedeckt sind, unter Bleiverschluß laufen.

Die geschlossenen Stückgutwagen werden unterschieden in:

a) geschlossene Eilstückgutwagen (Gew);
b) geschlossene Frachtstückgutwagen (Gsw);
c) geschlossene Feuergutwagen (Gfw)

Sie sind entweder:

a) Ortswagen (Ow).

d. h. Stückgutwagen, die nur Stückgut für die Endstation des Wagens selbst, bei Orten mit mehreren Bahnhöfen für einen und denselben Bahnhof enthalten. Als für diese Endstation bestimmt werden auch Stückgüter angesehen, die dort umbehandelt oder zoll- und steueramtlich behandelt werden sollen, oder,

b) Umladewagen (Uw),

d. h. Stückgutwagen, die für eine Umladestelle mit Stückgütern für ein zu der Umladestelle gehöriges Verkehrsgebiet beladen sind.

II. Kurswagen (Kw),

d. h. Stückgutwagen, die in bestimmten Zügen und auf bestimmten Strecken zum Ein- und Ausladen auf Unterwegsstationen verkehren.

Die Kurswagen gliedern sich in:

a) Eilgutkurswagen (Ek)*);
b) Frachtgutkurswagen (Sk);
c) Feuergutkurswagen (Fk).

Jede Station erhält ein Verzeichnis der sie berührenden Kurswagen. (Viehkurswagen sind hier nicht besonders genannt. Für sie gelten nach § 9² sinngemäß die Bestimmungen über Kurswagen § 33⁶.)

Die seitherigen Bestimmungen über die Bildung von Kurs b e i wagen sind geblieben. Entfallen ist nur die Anordnung, wonach der Packmeister (Fahrladeschaffner) sofort durch Diensttelegramm oder Fernsprecher auf einer geeigneten Station die Bereitstellung eines Beiwagens zu bestellen hatte, wenn er wegen Überfüllung des Hauptwagens dies für erforderlich hielt.

*) Siehe auch die Ausführungen über die amtliche Verung von Güteroberinspektor Schulze-Hamburg in Nr. 926 S. 907 ff dieser Zeitung.

*) Die Ek, die gleichzeitig die Aufgabe eines Viehkurswagens haben, werden im rechtsrheinischen bayerischen Netz als Eko bezeichnet.

Hier sei noch darauf hingewiesen, daß nach Ziff. 2 der Einführungsverfügung zu den GBV. Teil I und Teil II auch besondere Expreßgutwagen, regelmäßige Wagen und Bedarfswagen, abgefertigt und bis auf weiteres von jeder Verwaltung besonders bekanntgegeben werden. Auch Orts- und Umladewagen können abgefertigt werden, wenn sie entweder räumlich ausgenutzt oder gut ausgelastet sind. Umladewagen dürfen jedoch nur nach Vereinbarung der beteiligten Verwaltungen abgerichtet werden. Hier konnten nur vorläufige Bestimmungen erlassen werden, nachdem die Entwicklung des Expreßgutverkehrs und seiner Bedienungsmöglichkeiten noch nicht ausreichend übersehen werden können.

Diese Zusatzbestimmung zu den GBV. dürfte Zweifel darüber aufkommen lassen, ob es zweckmäßig war, die Expreßgutbeförderung aus den GBV. herauszunehmen. Schon der Umstand, daß beschleunigtes Eilgut heute allgemein in großen Städten bei den Expreßgut-Annahmestellen aufgegeben und beförderungsdienstlich wie dieses behandelt wird, könnte die Behandlung in den GBV. wohl erwünscht scheinen lassen, zumal die künftig für Expreßgut und bzw. beschleunigtes Eilgut vorzusehenden ständigen Kurs-, Orts- und Umladewagen doch wohl in das Heft 2 der GBV. aufzunehmen sein werden, da es sich kaum empfehlen wird, zu den PBV. einen besonderen Anhang zu schaffen.

Die Voraussetzung für die Bildung geschlossener Stückgutwagen hat seit der ersten Ausgabe der GBV. verschiedene Wandlungen erfahren. Das ursprünglich allgemein auf 2000 kg festgesetzte Mindestgewicht für Orts- und Umladewagen war nach den im Juli 1924 veröffentlichten Grundsätzen für die Aufstellung und Fortbildung der Ladevorschriften folgendermaßen festgesetzt worden:

a) für Feuergut auf 1000 kg;
b) für Eilgutorts- und Umladewagen auf 1500 kg (Eilgutumladewagen durften früher nur auf besondere Anordnung der Verwaltung gebildet werden);
c) für Frachtgutortswagen mit einer Beförderungsstrecke bis zu 200 km auf 2000 kg, mit einer Beförderungsstrecke von 201—400 km auf 3000 kg und mit noch längeren Beförderungsstrecken auf 4000 kg;
d) für Frachtgutumladewagen mit einer Beförderungsstrecke bis zu 200 km auf 2000 kg und mit längeren Beförderungsstrecken auf 3000 kg.

Die Bestimmung unter c) hatte zwischenzeitlich eine Änderung dahin erfahren, daß Frachtgutortswagen mit längeren Beförderungsstrecken als 200 km schon bei einem Mindestgewicht von 3000 kg abgefertigt werden durften.

Nach § 33[5] der neuen GBV. sind geschlossene Stückgutwagen zu bilden, wenn das nachstehend festgesetzte Mindestgewicht, das durch Zusammenzählen des abgerundeten wirklichen Gewichtes der einzelnen Sendungen zu ermitteln ist, vorhanden ist:

a) bei Feuergut (Orts- und Umladewagen) . . 1000 kg
b) bei Eilgut (Orts- und Umladewagen) . . . . 1500 kg
c) bei Frachtgut (Orts- und Umladewagen) . . 2000 kg

Geschlossene Stückgutwagen dürfen ferner ohne Rücksicht auf das Mindestgewicht gebildet werden, wenn

d) der Wagenraum ausgenutzt wird,
e) ein Zusammenladen mit anderen Gütern nicht angängig ist,
f) einzelne Güter wegen ihres Umfanges oder Gewichtes zur Ein- und Ausladung am Zug nicht geeignet sind, sofern nicht die Bildung eines Kursbeiwagens zweckmäßiger ist (vgl. auch § 36 Ziff. 2 letzter Absatz und § 37 Ziff. 2),
g) Zollrücksichten eine geschlossene Durchfü zweckmäßig erscheinen lassen,
h) die regelmäßige Abrichtung von der Verwaltur sonders angeordnet ist, insbesondere bei Seeau gut und bei Gütern nach Gebieten mit ständige darf an leeren gedeckten Wagen.

Ortswagen dürfen bei Erfüllung dieser Bedingu nach allen deutschen Stationen abgefertigt werden, ladewagen dagegen nur nach den in den Ladevorsch genannten Umladestellen.

Durch diese Neufestsetzung des Mindestgewicht jene vielfach zutage getretene irrige Meinung wid worden, die annahm, man brauche zu einer guten nützung der Stückgutwagen bloß das Mindestgewic erhöhen. Für die reine Wagenausnützung h Frage der Mindestbelastung nur geringe Bedeutung. Stückgutverkehr ist so dicht, daß jetzt schon die I schnittsbelastung von 3 t und mehr überwiegt. Der I vorteil eines geringeren Mindestgewichtes liegt i Hintanhaltung von Resten. Ein geringeres Mindestge gewährt dem Leiter eines Ladegeschäftes größere wegungsfreiheit und er kann viel eher Reste verm als wenn er durch ein höheres Mindestgewicht gezwu wird, Wagen in größerer Zahl auf den nächsten abschnitt übergehen zu lassen. Nicht durch das schreiben eines höheren Mindestgewichtes, als vie durch ausreichende Ladeanlagen in Verbindung mit z entsprechenden Ladevorschriften und einer sachlich Leitung des örtlichen Ladegeschäftes kann eine gute nützung der Stückgutwagen erreicht werden.

Der nach § 33[7] für die Verladung der Stückgüter zustellende Ladeplan hat eine vollständige Umbildun fahren. Die Ladepläne für Eil- und Frachtstückgut w jetzt unter Verwendung eines einheitlichen Formb nach folgenden Richtlinien aufgestellt:

1. Unter „Eingang" erscheinen untereinander in der folge von Mitternacht bis Mitternacht alle mäßigen Eingangszüge, die Stückgutwagen beför mit Richtungsangabe, Zugnummer und Ankun
2. Im Kopfe unter „Ausgang" stehen nebeneinander Richtungen geordnet alle regelmäßigen Ausgangs die Stückgutwagen befördern, mit den gleichen gaben, wie bei den Eingangszügen. Innerhalb Hauptrichtungen sind die einzelnen Abfuhrgel heiten für den Nah- und Fernverkehr in Untergru und in diesen nach der Zeitfolge geordnet.
3. Im Kreuzungsfeld des Eingangs- und des Ausg zuges ist die Stundenzahl anzugeben, die den ges Aufenthalt des Gutes vom Eingangs- bis zum gangszuge — in ganzen Stunden ausgedrückt — stellt (bei Ortsversandgut den Aufenthalt von letzten Stunde des Anlieferungsabschnittes bis zu fahrtszeit des Zuges, bei Ortsempfangsgut den enthalt von der Ankunftszeit des Zuges bis zum punkt der Bereitstellung zur Abholung oder A durch den bahnamtlichen Rollfuhrmann).
4. Im Eingang neben der Ankunftszeit des Zuges is Stunde der Bereitstellung der Wagen am G schuppen und im Ausgang die Abholungsstund Wagen vom Güterschuppen nach Maßgabe des hofsbedienungsplanes anzugeben.

Eine solch eingehende Behandlung des Ladeplanes den großen Vorteil, daß bei der gründlichen Durchle tung aller mit dem Ladegeschäft zusammenhängenden

n. also auch der rangierdienstlichen Bedienung der
d nlage, bestehende Mängel sogleich erkannt und einer
z ahnenden Verbesserung zugeführt werden können.

'egen frostempfindlicher Güter bestimmt
3. daß in Frostzeiten empfindliche Güter wie Obst,
n alwasser, Wein, Bier, Hefe, Gemüse, Pflanzen, ge-
n zt gegen unmittelbare Kälteeinwirkung zu lagern
d Wenn möglich, kann der geheizte Gepäckwagen be-
t: werden.

l § 34[6] ist für die Sicherung von Fässern mit Flüssig-
it über 200 Liter Fassungsgehalt die Verwendung von
r eilen vorgeschrieben. Nagelkeile dürfen jedoch ge-
f Einführungsverfügung Ziff. 6 noch bis zum 1. De-
n r 1928 verwendet werden.

:ch § 36 ist Frachtstückgut so zu verladen, daß es die
s nungsstation möglichst rasch und ohne vermeidbare
nllungen erreicht. Es kann jedoch bis 24 Stunden ge-
n lt werden, wenn dadurch Ortswagen gebildet oder
s ausgelastete Umladewagen nach weiter entfernten
nllestellen abgerichtet oder bei bruchempfindlichen
t n das Ein- und Ausladen am Zug oder Umladungen
p t werden. Mit Genehmigung der Verwaltung kann
g gesammelt werden; über 24 Stunden hinaus jedoch
r n Güterschuppen. Ein Sammeln im Wagen ist nur auf
nllestellen zulässig, wenn kein geeigneter Lagerraum vor-
n n ist.

ji der Bildung von Umladewagen (§ 36[2]) hat der Lade-
u e zu prüfen, ob für die weitestgelegene, in
n adewegen der Frachtbriefe und Frachtkarten erschei-
n Umladestelle genügende Mengen Gut zur Bil-
n eines Umladewagens vorhanden sind. Güter nach ent-
n r gelegenen Umladestellen dürfen mit solchen nach
h gelegenen nicht zusammengeladen werden, wenn die
d g eines Umladewagens für die entferntere Umlade-
l allein möglich ist. Reichen die für die weitestgelegene
n lestelle vorhandenen Gütermengen zur Bildung eines
n lewagens nicht aus, so sind sie mit den Gütern für die
c t vorgelegene, in den Ladewegen der Frachtbriefe und
a tkarten erscheinende Umladestelle so lange zusammen-
f en, bis die Bildung eines Umladewagens möglich ist.

ese Bestimmung stammt noch aus den alten Güter-
f derungs-Dienstanweisungen. Sie ist seinerzeit in die
it beförderungsvorschriften übergegangen und jetzt auch
e r in die Neuauflage übernommen worden. Sie dürfte
h aber nicht mehr mit der praktischen Handhabung des
(geschäftes decken. Die Bildung von Umladewagen auf
: eweils möglichst weiteste Entfernung
z eine täglich zu fertigende eingehende Ladedisposition
r ts, die nur mehr ganz vereinzelt geführt wird. Man
n ursprünglich von der Anschauung aus, daß für die
l ng von Umladewagen der jeweilige Güter-
n ll maßgebend sei und drückte dies in der
z zeichneten Bestimmung aus. Aber schon bei der
s n Aufstellung der Ladevorschriften wurde be-
r t, daß das Arbeiten nach einer solchen beweg-
l en Ladeordnung für die Dienststellen beschwerlich sei
n laß man zu ihrer Erleichterung auf eine feste Lade-
d ng zukommen müsse, d. h., daß man auf Grund von
e chtsaufschreibungen feststellen muß, wohin ständig ge-
l werden kann. Dieser Zustand ist allmählich allgemein
b g geworden, so daß jetzt eine Verladung auf die je-
e ls möglichst weiteste Entfernung wohl
e in Frage kommt. Auch Ortswagen, die nicht ständig
b sehen sind, können bei der festen Ladeordnung häufig

nicht gebildet werden. Aber nicht nur die mangelnde Vordisposition läßt die Durchführung des Grundsatzes der Verladung auf die weiteste Entfernung untunlich erscheinen, als vielmehr auch die mehr und mehr sich einbürgernde Übung, daß in zwei und selbst in drei Abschnitten geladen wird, wobei in jedem Ladeabschnitt dieselben, in der festen Ladeordnung vorgesehenen Wagen gebildet werden. Es erhalten dann die nach der festen Ladeordnung zu bedienenden Empfangsstellen täglich zwei, bzw. drei und auch mehr Wagen. Ein zielsicheres Ausschälen von Umladewagen nach weiter entfernten Umladestationen ist bei dieser Übung ausgeschlossen, zumal ja die hierzu notwendige Ansammlung des Gutes fehlt.

Des weiteren möchte noch auf § 36[2] hingewiesen werden, wo gesagt wird: „Orts- und Umladewagen nach Endstationen der Frachtgutkurswagen dürfen nur gebildet werden:

a) wenn das Gut bei Verladung in Orts- und Umladewagen erheblich früher auf der Bestimmungsstation oder Umladestelle ankommt,
b) wenn bei Verladung in Kurswagen in diesen nicht genügend Raum für die Güter der Unterwegsstationen bleiben würde."

Diese Bestimmung birgt meines Erachtens vielleicht doch etwas Konfliktstoff in sich und sie bringt, da nach § 33[5] Umladewagen nur nach den in den Ladevorschriften genannten Umladestellen abgefertigt werden dürfen, nach einer Richtung hin eine Erweiterung der Grundbestimmung, während sie nach der anderen Richtung hin diese einschränkt. Eine Erweiterung liegt darin, daß nach Endstationen der Frachtstückgutkurswagen überhaupt Umladewagen abgefertigt werden dürfen, also wohl auch dann, wenn diese nicht als Umladestationen in den Ladevorschriften genannt sind. Eine Einschränkung ist durch die Erfüllung der vorgenannten Bedingungen gegeben. Des weiteren darf angenommen werden, daß diese Bestimmungen so gedacht sind, daß sie nur für die jeweiligen Abschnitte der Stückgüterzüge in Frage kommen. Wenn beispielsweise die Station Rosenheim Stückgüter nach München Hbf. oder München-Laim verladet, so ist sie bei Bildung von Orts- oder Umladewagen an die einschränkenden Bestimmungen gebunden, weil München die Endstation des für sie maßgebenden Stückgüterzuges ist und weil dort auch die Kurswagen endigen. Hat sie aber Güter für Nürnberg Ort und Übergang, dann ist sie von dem ab München nach Nürnberg verkehrenden Stückgüterzug und seinen Kurswagen nicht mehr abhängig und die einschränkenden Bestimmungen scheiden für sie aus. Ob diese Bestimmungen größere praktische Bedeutung gewinnen können, scheint mir überdies fraglich. Was die Forderung der erheblich früheren Ankunft der Wagen auf der Bestimmungsstation anlangt, so kann der davon erwartete Erfolg der Beschleunigung erst dann eintreten, wenn mit dieser früheren Ankunft auch eine frühere Umladung des Übergangsgutes oder eine frühere Ausgabe des Ortsgutes verbunden ist. Das wird sehr häufig nicht der Fall sein. Beispielsweise ist es für einen Umladewagen der nach Nürnberg Rbf. bestimmt ist, gleichgültig, ob er nachmittags um 4 Uhr oder früh um 4 Uhr ankommt; er wird in jedem Falle in der um 7 Uhr früh beginnenden und nachmittags um ¼4 Uhr endigenden Ladeperiode bearbeitet. Dasselbe dürfte bei der Umladestelle Seddin und bei allen jenen Umladestellen der Fall sein, die ihr Geschäft in einem Tagesabschnitt abwickeln. Die einschränkenden Bestimmungen in Hinsicht auf die Bildung

von Orts- und Umladewagen werden aber auch häufiger deswegen nicht eingehalten werden können, weil verkehrsreichere Zwischenstationen dann gezwungen wären, ihre Stückgüter in größerem Umfange bei den Stückgüterzügen einzuladen, wodurch der Lauf dieser Züge sich sehr schleppend gestalten und die Zahl der Kurswagen in unerwünschter Weise sich erhöhen würde. Es wird sich deshalb die Sache in der Praxis wohl so gestalten, daß die RBD. ihre Stationen von Fall zu Fall mit ergänzenden Weisungen versehen.

In § 43 ist bei der Wahl des zu benutzenden Zuges eine Unterscheidung getroffen zwischen „Beförderungskurse" und „Beförderungspläne". Für bestimmte besonders wichtige Verkehrsbeziehungen im Auslandsverkehr und im deutschen Verkehr werden Beförderungskurse zusammengestellt. Sie stellen auf Grund der Fahrpläne und Wagenübergangspläne die günstigsten Beförderungsgelegenheiten dar und werden im Güterkursbuch bekanntgegeben oder von der Verwaltung besonders zusammengestellt. Dagegen werden für Kurswagen sowie für täglich regelmäßig oder wöchentlich mindestens dreimal verkehrende geschlossene Eil- und Frachtstückgutwagen allgemein Beförderungspläne aufgestellt, in denen die Umstellstationen und die zu benutzenden Züge von der Versand- bis zur Bestimmungsstation vorgeschrieben werden. Für andere beschleunigt zu befördernde Sendungen, wie Seeausfuhrgut, leicht verderbliche Lebensmittel, hochwertige Tiere usw. werden in besonderen Ausnahmefällen Beförderungspläne aufgestellt. Die Beförderungspläne für geschlossene Stückgutwagen werden im Anhang zum Heft 3 der Güterbeförderungsvorschriften den Dienststellen bekanntgegeben. Nachdem das Güterkursbuch nur Angaben für Wagenladungen enthält, den Stückgutverkehr also nicht berücksichtigt, ist dieser Anhang gewissermaßen als eine Ergänzung des Kursbuches anzusehen. Es ist also im gewissen Sinne ein Güterkursbuch für geschlossene Stückgutwagen. Da für die geschlossenen Stückgutwagen aber keine besonderen Züge gefahren werden, sondern die Beförderung dieser Wagen mit denselben Zügen erfolgt wie die der Wagenladungen, so ergibt sich die Frage, ob die Angaben für die Beförderungsdauer der geschlossenen Stückgutwagen nicht in das Güterkursbuch aufgenommen und der besondere, immerhin sehr umfangreiche und auch kostspielige Anhang nicht entbehrt werden kann. Für die große Zahl von Ortswagen sind die Zeitangaben im Gkb ohne weiteres schlüssig wie für jede andere Wagenladung. Für Umladewagen enthält der Anhang nur die für den Abgang und die Ankunft verwertbaren Zeitangaben, also auch keine Angaben für die gesamte Beförderungsdauer.

Nun waren zwischenzeitlich die Beklebezettel für Ortswagen und Umladewagen mit Nachtrag 6 zu den GBV. dahin abgeändert worden, daß nicht mehr alle Züge und Umstellstationen des betreffenden Beförderungskurses vorgedruckt, bzw. aufgeschrieben werden sollten, sondern nur mehr der Zug, mit dem der Wagen die Versandstation verlassen soll. Damit glaubte man eine alte Streitfrage insofern ihrer Lösung nähergebracht zu haben, als zugegeben war, daß der Vortrag von Beförderungsplänen auf den Beklebezetteln in der Regel zwecklos, zum Teil schädlich sei, weil das Rangierpersonal durch den V von Plänen, die sehr häufig schon durch die Einw der Sonntagsruhe durchbrochen werden und deshalb mehr stimmen, verwirrt wird und schließlich auf sole schriften überhaupt nicht mehr achtet. Der vorgesehe gangszug von der Absendestation wird in der Reg gehalten werden können und wenn der Wagen ein den für ihn bestimmten Kurs eingerückt ist, dann v auch kursmäßig weiterrollen. Jedenfalls war dam mieden, daß eine größere Zahl von Orts- und Umlad mit unstimmigen Beförderungsplänen reist. Wenn nu dieser Bedenken die vollständigen Beförderungspläne Orts- und Umladewagen wieder vorgeschrieben worde so muß angenommen werden, daß die Vorteile, die m von dieser Einrichtung verspricht, die ihr anhaf Mängel überwiegen. § 44 enthält die teilweise ge Rangordnung der zu befördernden Wagen, während die neuaufgenommenen Bestimmungen über die Fests der Zugbelastung enthält.

In Bezug auf den Wagenübergang bestimmt § 51, Wagen mit dem nächsten geeigneten Zug weiterzubef sind. Neu ist die Bestimmung, daß für einzelne Gü in den Güterzugbildungsvorschriften Wartezeiten fest sind. Diese Bestimmung hat für die Sicherstellung ei wichtiger Fernverbindungen besondere Bedeutung. D wendige rasche und sichere Geschäftsabwicklung a Rangierbahnhöfen fordert, daß dem Personal in Zweif schließender Weise bekannt ist, wie der Übergang der von Zug zu Zug stattzufinden hat. Zu diesem Beh für die von der Verwaltung bestimmten Umstellst für jeden Fahrplanabschnitt ein Wagenübergangsplan aufzustellen. Der mit größter Sorgfalt bear Wagenübergangsplan ist eine der Hauptunterlagen f Güterzugfahrplan und für das Güterkursbuch. Mit Rü auf seine große Bedeutung hat er in den neuen GB vollständige Umbildung erfahren. Während im alten For der Ausgang an erster Stelle stand und dann die An darüber folgten, aus welchen Zügen und Richtungen gehende Zug Wagen aufzunehmen hatte, steht beim Formblatt der Eingang an erster Stelle. Der Ei wird für alle Züge und Richtungen ausgeschieden. Der gang ist gleichfalls nach den einzelnen Richtungen schieden, er gibt im Kopfe in zeitlicher Reihenfolg Planzüge an, die nach den einzelnen Richtungen ab während im Übergangsbild auf der Linie des Eingang der Zug erscheint, mit dem die Wagen planmäßig we rollen haben.

Vergleicht man die planmäßige Ankunftszeit des kommenen Zuges mit der im Kopfe der Ausgangsri angegebenen planmäßigen Abfahrtszeit des abgel Zuges, so ergibt der Scheitel die Dauer des Stillstand Wagens auf der betreffenden Umstellstation.

Im neuen Wagenübergangsplan ist auch ersichtli macht, bei welchen Plänen die Züge vor, an und nach Sonntag verkehren.

— **Wie reist man in Oberbayern und Tirol?** Ein Wanderbuch. Von Prof. Dr. Karl Kinzel. 1927. Verlag von Friedrich Bahn, Schwerin in Mecklenburg. Preis in Ganzleinewandband 7 RM.

Kinzels Reisebücher bedürfen kaum noch einer Empfehlung. Jedes Buch ist ein guter Reiseführer mit einem Inhalt, der auf eigenen Erfahrungen des V fassers fußt und nur das unbedingt Wissen enthält. Dies gilt auch von dem vorliegenden das auf den neuesten Stand gebracht und mit Plänen, Karten usw. versehen ist.

Die geplante Seilschwebebahn auf die Zugspitze.[1])

Von Ingenieur **Arthur Boskamp**, Vorstandsmitglied der Adolf Bleichert & Co. A.-G., Leipzig.

In Nr. 12 des Jahrg. 1927 dieser Zeitung erschien über geplante bayerische Zahnradbahn auf die Zugspitze eine Erwiderung des Dr. Ing. Roland Zehnder mit Schlußfolgerungen, die die Seilschwebebahn als ungeeignet zur Beförderung größerer Personenmengen bezeichnen und ihr Leistungsfähigkeit absprechen, für ein überragendes Bergunternehmen zu genügen. Ich möchte deshalb das System der Seilschwebebahn im Allgemeinen in großen Zügen vorführen und im Besonderen das Projekt der Seilschwebebahn auf die Zugspitze von bayerischer Seite aus darlegen, um am Schlusse verschiedene Vergleichswerte der verschiedenen Bergbahnsysteme zu geben. Ich sehe davon ab, den zu erwartenden Verkehr mich näher auszulassen; es scheint die Sicherheit zur Schaffung eines gewinnbringenden Unternehmens bei der Zugrundelegung der Gestehungskosten für eine Seilschwebebahn, und zwar nicht nur eine solche, durch eine genügende Anzahl von Personen unbedingt gegeben.

Die Ausführungen des Dr. Zehnder über die Leistung einer Zahnradbahn zergliedern sich in Leistung von Garmisch nach dem Eibsee, vom Eibsee nach dem Platt und vom Platt zur Zugspitze. Die Möglichkeiten, von Garmisch zum Eibsee zu kommen, sind verschiedener Art. Ein großer Teil der zum Eibsee führenden Landstraße ist bereits in erstklassiger Verfassung und eine Reihe von Verkehrsfachleuten steht mit mir auf dem Standpunkte, daß der Verkehr zwischen den Orten wie Garmisch und dem Eibsee dem Kraftwagen gehört. Bisher besuchten den Eibsee jährlich 120 000 Personen, die im Wagen, Autobus, Privatauto und zu Fuß diesen Weg zurücklegten. Ohne Frage kann dieser Verkehr heute mit einer Eisenbahn bewältigt werden; ob mit wirtschaftlichem Erfolge, bleibt eine stark umstrittene Frage. Der besonders hervorgehobene Vorteil des Nichtumsteigens in einer Zahnradbahn kann nur als relativ betrachtet werden. Dem Wunsche, von Garmisch in einem Wagen bis zum Platt in 1½ Stunde, einschließlich einer Fahrt von 20 Minuten durch einen Tunnel und von dort mit Umsteigen in eine Seilbahn, die die Zahnradbahn zur Überwindung des letzten Stückes braucht, bis zum Gipfel zu gelangen, steht die Möglichkeit entgegen, in kürzerer Zeit, unter Benutzung interessanteren, erheblich billigeren Fahrtmöglichkeiten Platt und den Gipfel zu erreichen.

In Nachstehenden soll, da außer der Frage des Umsteigens die Beförderungsfrage für jedes Bahnsystem auf der Strecke Garmisch-Eibsee gleich ist, nur die Bergbahn vom Eibsee zum Gipfel behandelt werden, da sie allein ein Problem ist. Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Bergbahnen ist in den letzten Jahren ein Schlagwort „Stoßverkehr" besonders hervorgetreten. Es ist zweifellos, daß bei Bahnunternehmen für Ausflugsorte auf Berggipfel mit einem an wenigen Tagen des Jahres stattfindenden erheblich erhöhten Verkehr gerechnet werden muß. In dem vorliegenden Falle des Projektes einer bayerischen Zugspitzbahn wurde vom Handelsministerium in München eine Stundenleistung von 300 Personen verlangt. Da das Münchner Haus auf der Zugspitze können nun aber nur 200 Personen Platz finden. Ein Ausbau ist wegen der Felsverhältnisse und der verwitterten Gesteinsbildung fast unmöglich.

Das zur Konzessionierung eingereichten Seilschwebebahnprojekt der Firma Bleichert liegt eine fortlaufend stündliche Leistung von 325 Personen vom Eibsee zum Platt zu Grunde gegen eine Leistung von 187 Personen in dem von Dr. Zehnder erörterten Zahnradbahnprojekt. Damit ist aber nicht die Höchstleistung einer Seilschwebebahn erreicht. Gegebenenfalls wäre die mit verhältnismäßig geringen Mitteln aus den Einnahmen der ersten Bahn zu erbauende Parallelbahn in der Lage, die Leistung auf 650 Personen in der Stunde oder auch weiter zu erhöhen. Da die Seilschwebebahn die im Entwurf angegebene Leistung Stunde um Stunde mit Sicherheit erreicht, wie an allen in Betrieb befindlichen Seilschwebebahnen nachgewiesen ist, würde für die Zugspitzbahn das Verkehrsbedürfnis gedeckt sein. Erreicht wird die Leistungsfähigkeit durch ein Fahrzeug bei erhöhtem Verkehr für 50 Personen, während bei normalem Verkehr ein Fahrzeug für 30 Personen, verwandt wird. Der Grundgedanke bei dem Entwurf war, für den normalen Verkehr das Leergewicht des Fahrzeuges so klein wie möglich zu halten. Darum wird für diesen ein Einstockwagen nach Abb. 1 und für den erhöhten Verkehr

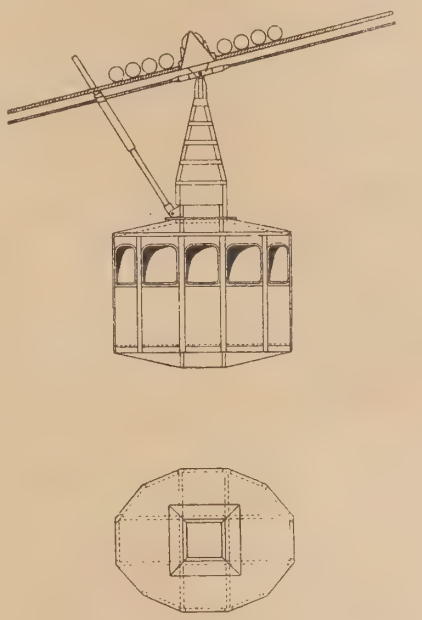


Abb. 1. Wagen der bayerischen Zugspitzbahn für dreißig Personen Fassungsvermögen.

ein Zweistockwagen nach Abb. 2, verwandt. Das Anhängen des Unterstockes wird in wenigen Minuten mit Sicherheit bewerkstelligt. Das Aussteigen geschieht von

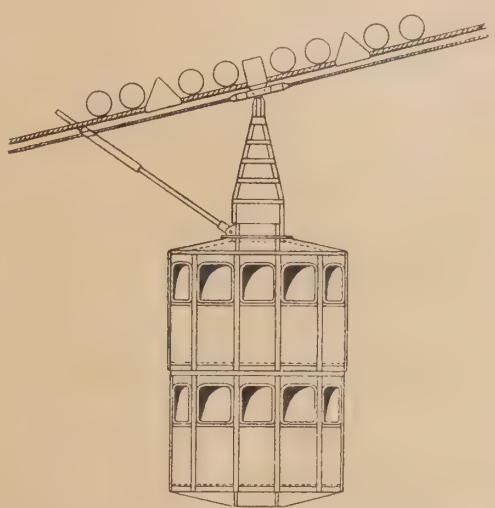


Abb. 2. Wagen mit angehängtem Unterstock für 30 + 20 = 50 Personen Fassungsvermögen.

jedem Stockwerk aus auf einem gesonderten Bahnsteig, so daß sich das untere und obere Stockwerk zu gleicher Zeit entleeren. Zudem ist das zum Patent angemeldete Fahrzeug als Aussichtswagen entworfen. Die Platzbemessung ist bei

[1]) Nachdem wir in Nr. 42 Jahrg. 1927 Dr. Zehnder Gelegenheit zugunsten einer Zahnradbahn von der bayerischen Seite aus zur Zugspitze gegeben haben, halten wir es nach dem Grundsatze „audiatur et altera pars" für billig, auch Ausführungen zu bringen, die einen anderen Standpunkt vertreten. Wir bemerken jedoch, daß wir von einer weiteren Erörterung der Pläne absehen, da es der zuständigen Behörde in Bayern überlassen bleiben muß, sich für einen Plan zu entschließen. Die Schriftleitung.

Vollbesetzung günstiger, als bei den Wagen der bisher ausgeführten Seilschwebebahnen, so daß ein Gedränge auch bei vollbesetztem Wagen nicht eintritt. Eine Überfüllung wie bei anderen Systemen, ist nicht statthaft. Es ist Gewähr dafür gegeben, daß jeder Reisende den Ausblick bei der Schwebefahrt nach allen Seiten genießen kann.

In Nachfolgendem sei kurz das System der Seilschwebebahn „Bleichert-Zuegg", das dem Projekt zu Grunde liegt, erläutert. Abb. 3 zeigt die grundsätzliche Anordnung einer solchen Bahn. Zwischen den Stationen für eine normale Bahn, die in Abb. 4 schematisch dargestellt sind, fahren zwei durch ein endloses Zugseil bewegte

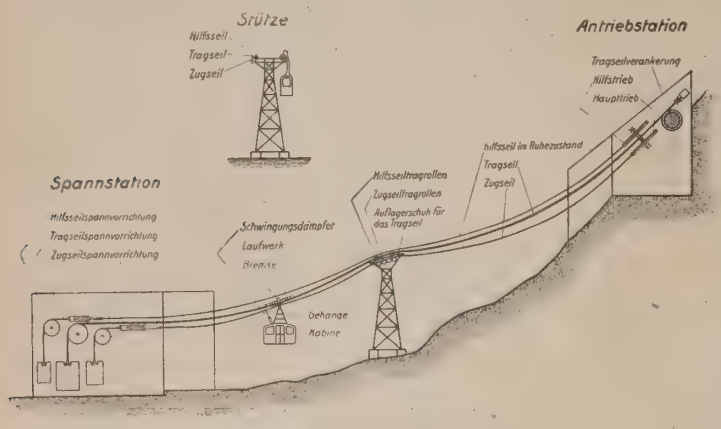


Abb. 3. Grundsätzliche Anordnung einer Personenseilschwebebahn Bauart Bleichert-Zuegg.

Wagen im Pendelverkehr hin und her, und zwar jeder auf einem Tragseil. Dieses besteht aus besten Stahldrähten mit einer Gesamtbruchfestigkeit in diesem Falle von etwa 300 t. Es wird stark angespannt, damit die Biegungsbeanspruchungen unter den Laufrädern des Wagens möglichst gering gehalten werden. Eingehende Versuche auf Versuchständen und auch die Praxis haben gezeigt, daß di spannung durch das Spanngewicht etwa ein Drittel Viertel der Gesamtbruchfestigkeit des Seiles betrage wenn die Lebensdauer die Höchstgrenze erreichen sol Spanngewicht für das Seil der bayerischen Zugspi wird dementsprechend etwa 80 t schwer; das Spann gleicht, da es frei beweglich ist, jeden ungewollten nungsunterschied im Seile aus. Die rein ruhende lastung ist für das Seil unschädlich. Um mechanisc schädigungen des Tragseiles durch das Fahrzeug z meiden, sind die Laufräder der Wagen mit Vollgumm flächen versehen. Die Verankerung in der Bergstati folgt durch Umschlingen des Seiles um eine eingen Eisenbetontrommel derart, daß die Zugkraft durch d bungsschluß restlos aufgenommen wird. Trotzdem i freibleibende Ende noch mehrfach gegen Bewegung ge

Die Fortbewegung der Wagen erfolgt durch das Bergstation angetriebene und in der Talstation ges endlose Zugseil, das ebenfalls aus hochwertigen Stahld hergestellt wird. Seine Beanspruchung ist zwar wec aber in ihrer Auswirkung vollständig zu berechne plötzlicher Bruch des Seiles von Personenschwebe ist bei vorgeschriebener Wartung ausgeschlossen. Tr ist an dem Laufwerk eine am Tragseil wirkende tätige Bremse vorgesehen, die im Falle eines Z bruches den Wagen unbedingt sicher abfängt. Diese kann auch vom Wagenführer bei Bedarf betätigt w In diesem Falle wird auch selbsttätig der Antrieb Station stillgesetzt. Weiterhin steht noch ein ganz serve-Zugseilsystem zur Verfügung, das sich normale in Ruhe befindet, im übrigen aber ganz ähnlich dem zugseil-System mit seinem Antrieb ausgebildet ist. Be fall des Zugseiles aus irgend einem Grunde kann d sonenwagen an dieses Hilfsseil angeklemmt und mi

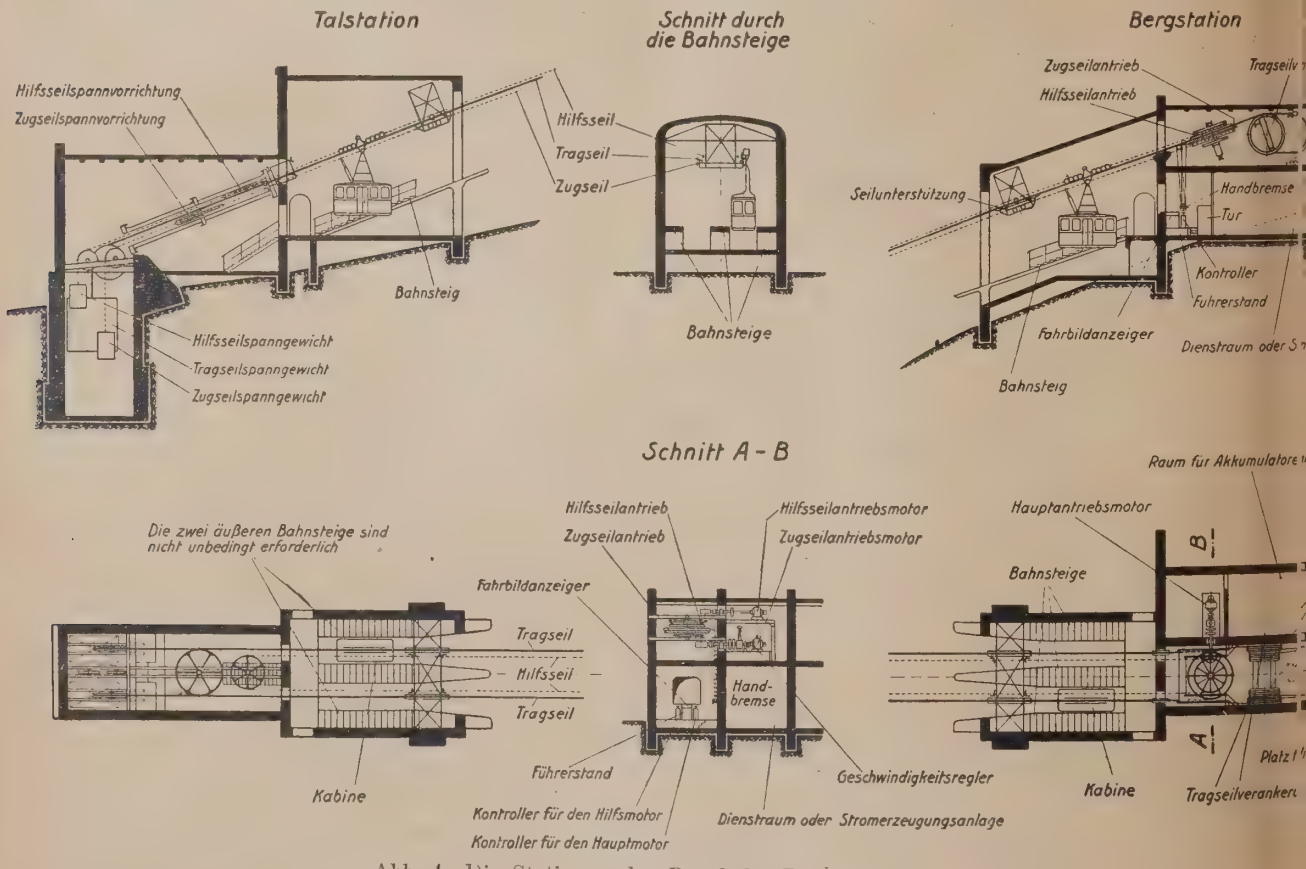


Abb. 4. Die Stationen der Bergbahn Bauart Bleichert-Zuegg.

zweiten unabhängigen Hilfstrieb in die Stationen ge werden. Es sind, wenn dieses durch irgend ein Vorko am Wagen selbst unmöglich werden sollte, auch noch Hilfswagen vorhanden, die mit dem Hilfsseil auf der S verfahren werden und die Fahrgäste aus dem Wag Station bringen können. Das Hilfsseil mit seinem A

allen Einrichtungen unterliegt im normalen Betriebe
m Verschleiß, weil es da in Ruhe bleibt und das Fahr-
nicht belastet und auch keinerlei Beanspruchungen
Bremsvorgang erleidet. Diesen Einrichtungen steht
bestens durchgebildete elektrische Signal- und Sicher-
orrichtung zur Seite. Als Stromleiter werden dabei
Vermeidung der früher üblichen, unzuverlässigen Tele-
ilchen das Tragseil und die davon isolierten Zug- und
eile benutzt. Die Einrichtung gestattet, auch von den
hen aus jederzeit mit den Stationen zu sprechen und,
wesentlich ist, den Antrieb in der oberen Station still-
zen.

r Erfolg dieser bis in jede nur erdenkliche Möglichkeit
nden Sicherheitsmaßnahmen ist der, daß bei den be-
nden Bahnen dieses Systems bisher noch kein einziger
after Unfall vorgekommen ist. Daß eine solche Bahn
hinsichtlich Sicherheit und Zuverlässigkeit den be-
rs schwierigen klimatischen Verhältnissen der Zug-
gewachsen ist, steht außer Zweifel, nachdem die öster-
sche Zugspitzbahn seit dem Sommer 1926 den Betrieb

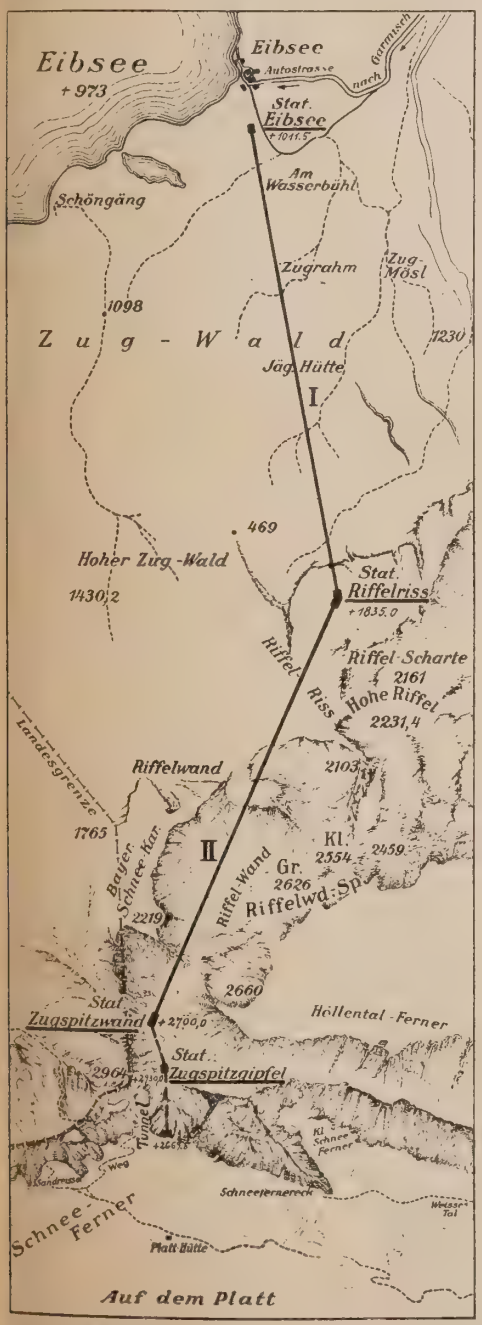


Abb. 5. Linienführung der bayerischen Zugspitzbahn als Seilschwebebahn.

Sommer wie Winter durchgehalten hat und jährlich über 50 000 Personen auf die Zugspitze und wieder bergab gebracht hat. Das ist für eine Bergbahn mit einem Höhenunterschied von 1576 m, eine hervorragende Leistung, zumal bei der kleinen Beförderungszahl von etwa 60 Personen je Stunde.

Das Heranziehen der österreichischen Zugspitzbahn als Beweis dafür, daß eine Seilschwebebahn ungeeignet ist für eine Bergbahn, erscheint nicht angebracht und beruht nur auf Unkenntnis der bei Bestellung der Bahn vorgeschriebenen geringen Leistung. Trotzdem ist die erreichte Jahresförderleistung von über 50 000 Personen größer, als die Jahresleistung der Jungfraubahn, die nach der Schweizer Eisenbahnstatistik jährlich 40 bis 50 000 Personen beträgt. Dabei ist bei der Jungfraubahn der Höhenunterschied nur 1393 m, also 138 m weniger als bei der Zugspitzbahn. — Die Leistung der österreichischen Zugspitzbahn von etwa 60 Personen stündlich erschien den Bestellern genügend, sonst würde durch Teilung der Strecke dieselbe verdoppelt oder durch Anwendung größerer Kabinen noch weiter erhöht worden sein. Entsprechende Vorschläge sind von mir vor der Durchführung der Arbeiten und noch während derselben gemacht worden. Die etwa aufgetretenen Unzulänglichkeiten der österreichischen Zugspitzbahn liegen keineswegs am System, sondern nur daran, daß die Bahn für den Verkehr, den man nicht erwartete, zu klein bestellt wurde. Die Verdoppelung der Leistung wurde, wie erwähnt, erwogen und wäre ohne weiteres auch damals möglich gewesen. Die Entwicklung der Seilschwebebahnen, an deren Ausbau ich unentwegt arbeitete, zeigt die Steigerungsmöglichkeit bereits deutlich und die nächsten Jahre werden die weiteren Beweise bringen.

Übergehend zu dem Projekt der bayerischen Seilschwebebahn auf die Zugspitze sei zunächst auf die Linienführung an Hand der Abb. 5 hingewiesen. Ein Blick auf das Längenprofil Abb. 6 zeigt, daß man bei der Linienführung bestrebt war, die Verbindung eines Punktes mit dem anderen auf kürzestem Wege zu erreichen. Das Seil in einem Zuge ohne Zwischenunterstützungen zu spannen, ist nicht immer möglich: man ist wegen der zulässigen Spannweite an verschiedene Stützpunkte gebunden. Man kann jedoch für solche Punkte das drei- und vierfache des Errechneten an „Unvorhergesehenes“ einsetzen, ohne im wesentlichen die Gesamtkosten der Anlage zu beeinflussen, während der unbedingt vorzusehende Posten für Unvorhergesehenes bei bodenständigen Gebirgsbahnen, wenn man auf den ausgeführten Anlagen fußt, hoch sein muß. Bei der vergleichenden Zusammenstellung wird hiervon nochmals die Rede sein.

Die Talstation befindet sich am Eibsee in Seehöhe 1011,5 (vgl. auch Lageplan). Über zwei Stützen schwingt sich das Seil zur Zwischen- und Umsteigestation Riffelriß (Abb. 6) im steinschlag- und lawinenfreien Felsgebiet auf dem Lärchenkopf auf Seehöhe 1835,0. Die zweite Teilstrecke führt in zwei großen Spannweiten über eine Stütze zur Zugspitzwand, Seehöhe 2700 m, in der die Bergstation liegt. Dort schließt sich ein etwa 400 m langer Fußgängertunnel zu dem Platt an. Der Tunnel liegt, da er sich oberhalb der Schneeferner befindet, in vollkommen wasserfreiem Gebirge, so daß er auch mit Rücksicht auf seine kurze Länge den Voranschlag der Anlage durch Überraschungen beim Bau nicht wesentlich beeinflussen kann. Das letzte Stück von dem Tunnel bis auf den Zugspitzgipfel wird durch einen senkrechten Bergaufzug überwunden.

Die Bergstation der Seilschwebebahn ist in den Felsen eingesprengt; sie erhält Galerien zum Verweilen, damit der Reisende von dort aus mit einem Blick zurück auf die weite Ebene des Loisachtales und über die Schroffen der Riffelwand und die Riffelspitze das großartige Rundpanorama genießen kann. Der Fußgängertunnel erweitert sich in der Mitte zu einer Halle, von der aus der senkrechte Bergaufzug zum Gipfel geführt wird. Das Ende des Tunnels liegt auf der Seehöhe 2669,5 auf dem Platt und erschließt damit den weiten Schneeferner, der eingebettet zwischen dem eigentlichen Zugspitzmassiv und dem im Bogen laufenden Kamm des Wettersteingebietes liegt. Der Aufzug wird nach den neuesten Konstruktionen des Aufzugsbaues mit zwei vollständig voneinander getrennten Fahrbühnen ausgeführt. Der Antrieb erfolgt durch elektrisch betriebene Aufzugswinden. Die Sicherheitsvorrichtungen sind den bestehenden Aufzugsvorschriften entsprechend allerweitgehendst durchgebildet und lassen Hilfsleistung von einem zum anderen Aufzug zu.

Bei schwachem Betrieb ist, um die Betriebskosten zu verringern, nur einer der Fahrkörbe in Tätigkeit.

Die Antriebsausrüstung für die eigentliche Seilschwebebahn ist in der Zwischenstation Riffelriß für die Strecke Riffelriß—Eibsee, und in der Bergstation für die Strecke Riffelriß—Zugspitzwand untergebracht. In jeder Station sind zwei gleichgroße Dieselaggregate mit direkt gekuppelten Generatoren vorhanden, von welchen eines genügt, um den vollen Betrieb zu bewältigen, so daß immer ein volles Aggregat als Reserve zur Verfügung steht. In der Bergstation befindet sich außerdem ein kleineres Aggregat für den Aufzug und die Beleuchtung. Bei talseitiger Überlast, also wenn der Antriebsmotor als Generator läuft, nimmt eine Akkumulatorenbatterie den rückgelieferten Strom auf. Die Batterie dient als zweite Reserve z. B. bei Versagen einer Dieselmaschine bis zum Ingangsetzen der zweiten. Bei völligem Versagen der beiden Antriebsmaschinen kann schließlich mit der Batterie ein mehrstündiger Abtransport der Reisenden von der Bergstation durchgeführt werden.

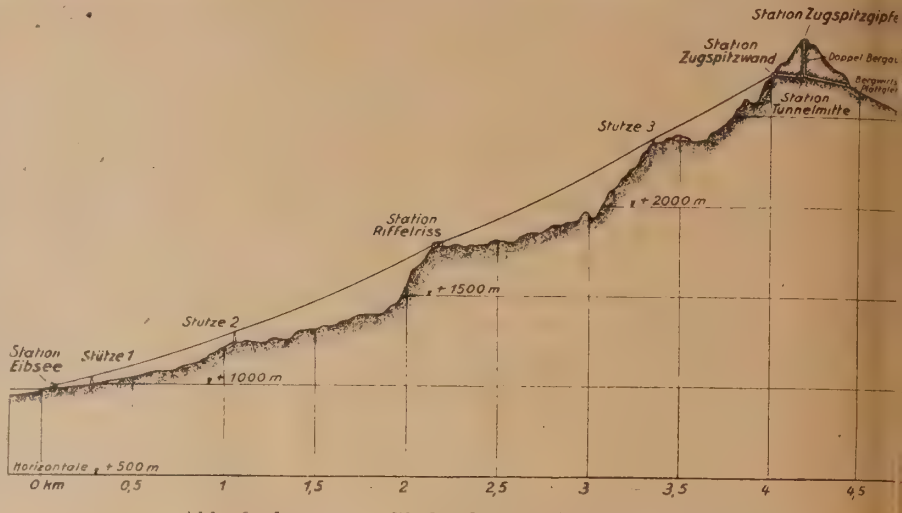


Abb. 6. Längenprofil der bayerischen Zugspitzbahn.

Nachstehend gebe ich die wesentlichen Zahlen, die dem Projekt zugrunde liegen:

Untere Strecke I: Eibsee—Riffelriß.

Länge: wagerecht	1960 m	
schräg	2130 m	
Höhenunterschied:	825 m	
Geschwindigkeit:	5 m/Sek.	
Theoretische Fahrzeit 2130 : 5		126 Sek.
Zeit für Anfahren und Bremsen		24 Sek.
Aufenthalt (3 Sek. je Person) 3 × 30 + 10		100 Sek.
		550 Sek.

Spieldauer:

Spiele je Stunde 3600 : 550	6,5 Min.
Leistung stündlich bei dem einfachen Wagen mit 30 Personen 6,5 × 30	195 Personen
mit dem zum Zweistockwagen ergänzten Wagen 30 + 20 Personen-Kabine 6,5 × 50	325 Personen

Obere Strecke II: Riffelriß—Zugspitzwand.

Länge: wagerecht	1830 m
schräg	2040 m
Höhenunterschied:	865 m

Übrige Grundlagen wie bei Strecke I.

Die kürzere Strecke ergibt eine um 3 % geringere Spieldauer, was aber vernachlässigt wird.

Die stündl. Leistung ist bei einfachem Wagen 195 Personen
Die stündl. Leistung ist bei Zweistockwagen 325 Personen

Die Gewichte ergeben folgende Werte:

ein Wagen mit Doppelkabine	2400 kg
ein Führer	75 „
ein leerer Wagen auf der Strecke	= 2475 kg
50 Personen je 75 kg	3750 „
Gepäck, Schnee	175 „
ein voller Wagen	6400 kg

Tragseile etwa 58 mm ⌀, vollverschlossene Konstruktion	165 kg
Zugseil etwa	28 m
Gegenseil etwa	24,5 m
Hilfsseil etwa	21 m

Nachstehend noch einige charakteristische Darstellu die den grundlegenden Unterschied und das Für und G bei beiden Systemen erkennen lassen. Die Sicherh unbestritten bei den Seilschwebebahnen, wenn die b lichen Vorschriften eingehalten werden. In Abb. 7 is bei Bergbahnen Wesentliche, die Überwindung der H unterschiede, graphisch dargestellt. Linie A stellt de

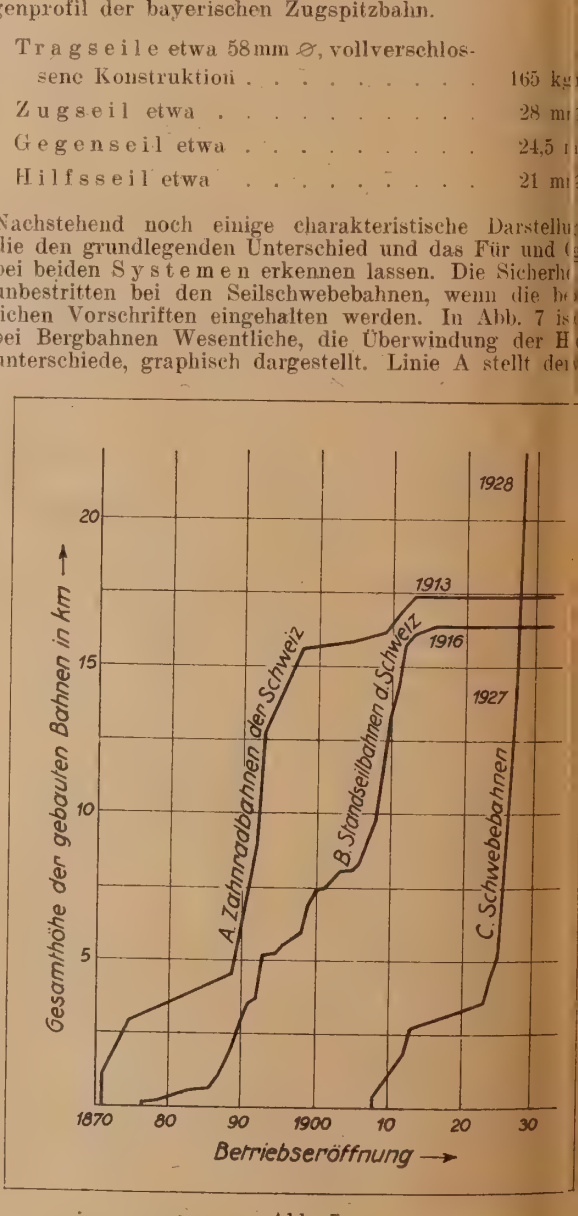


Abb. 7.
Gesamthöhen der bis 1928 erbauten Bergbahnen.

allen schweizer Zahnradbahnen, die vom Jahre 187 b heute erbaut sind, überwundenen Höhenunterschied la

e B zeigt das gleiche für alle schweizer Standseilbahnen Linie C für die Seilschwebebahnen. Letztere beginnen ı Lauf erst 1908, um ihn nach Beendigung des Welt-ges. in welchem die Grundlagen ihre technische Höhe chten. sprunghaft fortzusetzen. Die Linien A und B alten, wie erwähnt, alle schweizer Bahnen, also Alpen-ıen. Die übrigen, die mir weniger bekannt sind, werden Bild nicht wesentlich ändern. Bei der Linie C sind r den Alpenbahnen die Bahnen auf den Zuckerhut bei de Janeiro, auf den Tafelberg bei Kapstadt und die bei :an in Norwegen der Vollständigkeit halber einge-ssen, während kleinere, unwichtigere Bahnen wie bei anderen Linien nicht berücksichtigt sind. Die Linien n, daß die Zahnradbahn das zweite Drittel des vorigen hunderts beherrschte, um von der Standseilbahn gegen des Jahrhunderts abgelöst zu werden, die ihren Platz Seilschwebebahn abtreten mußte. Die Zukunft wird er lehren, daß der Berg mit alpinen Schwierigkeiten der chwebebahn gehört. —

Die Fahrpreise für überwundene 100 m Höhe, sämtlicher bb. 7 enthaltenen Bahnen stellen sich wie folgt:

	Zahnradbahnen	Seilschwebebahnen
ıster Fahrpreis . . .	1,63 RM	0,66 RM
rigster Fahrpreis .	0,44 „	0,27 „
erer Fahrpreis . . .	0,62 „	0,37 „

Die Fahrpreise ergeben sich aus den Anlagekosten, den rhaltungskosten und den Betriebsauslagen, die von der ge der Strecke, deren spezifischen Gefahren und dem eführten Totgewicht abhängen.

aus den Abbildungen 8 bis 12 gehen die einschlägigen ältnisse der drei Zugspitzbahnprojekte hervor. In Ver-h gestellt sind die in Nr. 42 d. Jahrg. 1927 d. Ztg. be-iebene Zahnradbahn Zehnder, die Standseil-n nach dem Entwurf Peter, nach dessen Denkschrift Mai 1927[2]) und das Seilschwebebahnprojekt Bleichert.

bb. 8 zeigt die Streckenlängen mit Fahrzeiten.

bb. 9 gibt einen Vergleich der Totgewichte der Fahr-e, bezogen auf das Gewicht einer beförderten Person. zwar bei voller Ausnützung des Fassungsvermögens.

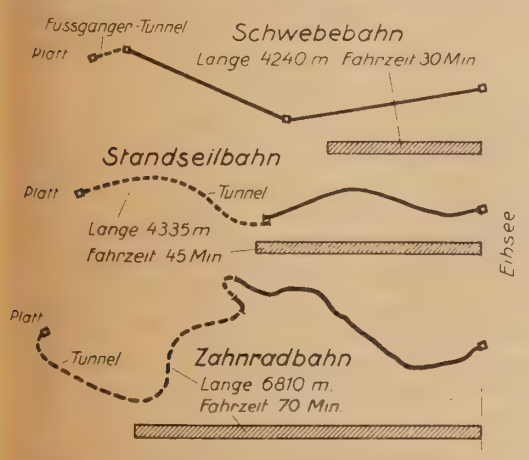


Abb. 8. Streckenlängen und Fahrzeiten der geplanten bayerischen Zugspitzbahnen

bb. 10 bietet einen Vergleich bei 60 % durchschnitt-r Besetzung der Wagen. Der tatsächliche Durchschnitt Besetzung wird weit unter 60 % liegen, wodurch sich Verhältnis zwischen Totgewicht des Seilschwebebahn-ens und des Zahnradbahn-Zuges noch wesentlich zu Un-sten des letzteren verschieben wird.

bb. 11 zeigt die Fahrgeschwindigkeiten, die bedingt durch die sichere Bremsmöglichkeit und die wirtschaft-e Größe des Antriebmotors, wobei der Seilschwebebahn

[2]) Die Gegenüberstellung der Werte des Projektes Peter cheint lediglich in diesen Abbildungen; alle sonstigen Er-rungen beziehen sich ausnahmslos auf die Zahnradbahn die Seilschwebebahn.

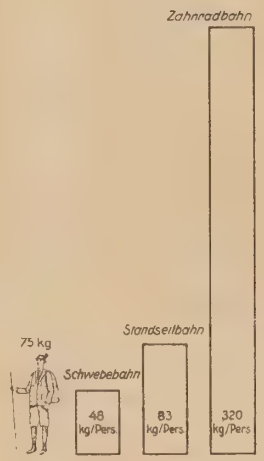


Abb. 9
Fahrzeug-Totgewichte bei voller Besetzung der Wagen

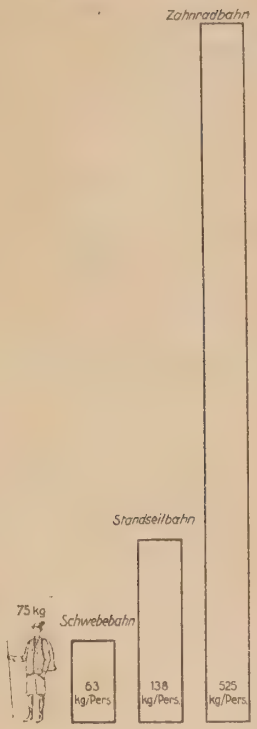


Abb. 10
Fahrzeug-Totgewichte bei 60% Besetzung der Wagen

das geringere Totgewicht und das einfache Bremsverfahren zugute kommt.

Die Antriebsleistungen in den Stationen für die Strecke Eibsee-Platt sind in Abb. 12 schematisch dargestellt. Während die angegebenen Motorstärken bei der Seilschwebe-bahn und der Standseilbahn die volle Stundenleistung be-

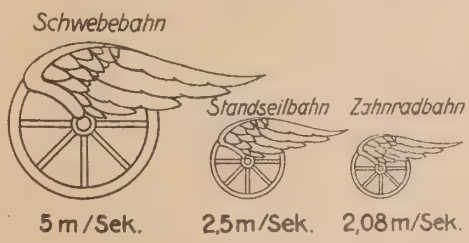


Abb. 11. Fahrgeschwindigkeiten für verschiedene Bergbahnsysteme.

wältigen, stellt die Antriebskraft der Zahnradbahn ein vorläufiges Aggregat für einen Zug mit zwei Trieb- und zwei Anhängewagen dar. Die Seilschwebebahn garantiert im ersten Ausbau die Beförderung von 325 Personen in der Stunde vom Eibsee zum Platt.

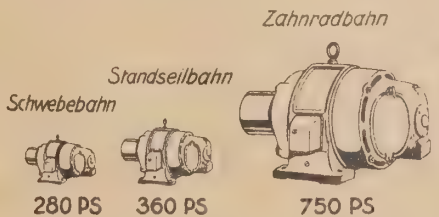


Abb. 12. Antriebsleistungen von drei Bahn-systemen für die Strecke Eibsee—Platt.

Nach den Ausführungen Zehnder's ist ein Viererwagen-zug für die Strecke Eibsee-Platt vorhanden, bestehend aus zwei Trieb- und Beiwagen, die normal zusammen etwa 276 Personen fassen. Die reine Fahrzeit beträgt für Berg

und Talfahrt je 54 Minuten. Die Reisezeit beträgt einschließlich 6 Minuten für Ein- und Aussteigen usw. = 60 Minuten, zusammen 120 Minuten. Danach ist erst nach zwei Stunden eine neue Beförderungsmöglichkeit gegeben, so daß eine Stundenleistung von 276 : 2 = 138 Personen erreicht wird. Selbst bei 35 % Überfüllung ist eine Förderung von nur 187 Personen möglich. Weitere Fahrgäste, die mit dem ersten Zuge nicht fortkommen, müssen zwei Stunden warten; hierauf folgt Fahrt bis Platt = 60 Minuten und Standseilbahn bis Gipfel 10 Minuten (beides mit Ein- und Aussteigen), insgesamt also 3 Stunden 10 Minuten bis Gipfel. Bei der Seilschwebebahn kommt z. B. der Fahrgast Nr. 375 und weitere schon nach 1 Stunde 5 Minuten in den Seilschwebebahnwagen. Die Fahrt bis zum Gipfel dauert noch 30 Minuten. Er ist also nach 1 Stunde 35 Minuten, d. h. genau in der halben Zeit wie mit der Zahnradbahn am Ziel. Die Anschaffung weiteren Rollmaterials bei der Zahnradbahn erhöht die Anlagekosten ganz bedeutend, da auch hierbei die Umformerstation um etwa 900 PS Leistungsabgabe zu erweitern wäre.

Ein wesentlicher Unterschied besteht naturgemäß auch in der Bauzeit. — Die Hersteller der Seilschwebebahn garantieren eine Bauzeit von zwei Jahren, während die der Zahnradbahn vier Jahre angeben.

In Nachstehendem sind die Baukosten der Seilschwebebahn und die der Zahnradbahn nach den von den beiden Bewerbern verfaßten Denkschriften gegenübergestellt.

Seilschwebebahn. I. Talstrecke Garmisch—Eibsee	RM	Zahnradbahn.	RM
		Unter- u. Oberbau	1 094 000
4,2 km Autostraße von der Staatsstraße Loisachtal—Eibsee	804 000	Elektr. Leitungsanlage	159 000
Wagenpark m. Zubehör	280 000	Umformerstation	200 000
Grunderwerb	80 000	Hochbauten	245 000
Unvorhergeschenes	56 000	Rollmaterial	359 000
		Mobiliar	6 000
		Grunderwerb	150 000
		Unvorhergesehenes	50 000
	1 220 000		2 263 000
II. Bergstrecke Eibsee—Platt	RM		RM
Unterbau	80 000		1 186 000
Länge (3 Stützenfundamente)		6810 m	
Tunnel	290 000		2 156 000
Tunnellänge 410 m		2910 m	
Querschnittprofil 9 qm		rund 19 qm	
Steigung 0—7 %		25 %	
Kosten f. 1 m 700 RM		740 RM	
Stützen bzw. Oberbau	145 000		405 200
Elektr. Ausrüstung und Antrieb	490 000		124 500
Umformerstation	—		90 000
Stationen	520 000		105 000
Mechan. Teile und Rollmaterial	1 000 000		524 000
Inneneinrichtung	100 000		6 000
Grunderwerb	15 000		15 000
Transporte Montage, Wasserversorg.	405 000		150 000
Unvorhergesehenes	105 000		126 500
	3 150 000		4 888 200
III. Gipfelstrecke Platt—Zugspitze	RM		RM
Bergschacht oder Unter-u. Oberbau	170 000		946 500
Elektr. Leitungsanlage	12 000		13 500
Stationen	150 000		40 000
Hochbauten, Unterkunftsräume	130 000		50 000
Übertrag	462 000	Übertrag	1 050 000

Übertrag	462 000	Übertrag	1 050
Bergaufzüge, Rollmaterial	140 000		11
Inneneinrichtung	108 000		
Unvorhergesehenes	80 000		6
	790 000		1 23
Reine Sachkosten d. drei Strecken	RM 5 160 000		R 8 38
Dazu Sonstiges für Projektkosten, Konzession, Bauzins., Gründungskosten	265 000		85
	5 425 000		9 23
Die veranschlagten Fahrpreise unter Zugrundeleg. der vorstehend. Werte sind			
Eibsee—Gipfel	12		
Garmisch—Gipfel	15	III. Kl.	
		II. Kl.	

Da der Wettbewerb der österreichischen Zugspitzbesteht, die die Reisenden von Ehrwald für 10,80 RM zum Zugspitzgrat und zurückbringt, wird in Zeiten ruhig Verkehrs bei erheblichem Preisunterschiede eine Abwa rung nach Tirol eintreten.

Im nachfolgenden soll der Versuch gemacht werden, beiderseitigen Anlagekosten auf den gleichen Ne zu bringen, wobei die von den Verfechtern der Zahnradl zweifellos zu niedrig angesetzten Posten für elektri Leitungsanlage, Rollmaterial in ihren bisherigen Ansä verbleiben sollen.

Seilschwebebahn.	RM	Zahnradbahn.	R
I. Talstrecke	1 220 000		2 95
II. gesamte Bergstrecke:			
Unter- u. Oberbau			2 53
Stützen	145 000		
Stützenfundamente	80 000		
Tunnel	290 000	(2910 × 1200)	3 49
Bergschacht	170 000		
Umformerstation			9
Eelektr. Ausrüstung u. Antrieb	502 000		14
Stationen	670 000		55
Unterkunftsräume	130 000		13
Mechan. Teile und Rollmaterial	1 140 000		63
Inneneinrichtung	208 000		20
Grunderwerb	15 000		1
Transporte, Montage, Wasservers.	405 000		20
Unvorhergesehenes	185 000		19
Reine Sachkosten insgesamt	5 160 000		11 14
5 % der Sachkosten für Gründungs-Kosten, Stempel, Bauleitung, Konzession, Vorarbeiten, Gutachten usw. rund	250 000		55
8 % Anleihedisagio	240 000		56
7 % Bauzinsen:			
1. Bauj. f. 3 000 000	210 000		21
2. Bauj. f. 6 000 000			48
3. Bauj. f. 9 000 000			63
Ges. Anlagekosten	5 860 000		13 57

Da jedoch in dieser Anlagekostenberechnung bei der Zahradbahn die Posten für Unter- und Oberbau, elektri Leitung und Rollmaterial nicht nach der gegenwär

tenden Preislage korrigiert sind, dürften in Wirklichkeit die gesamten Anlagekosten der Zahnradbahn auf ndestens 14 bis 15 000 000 RM zu stehen kommen, so mehr, als die umfangreichen Tunnelbauten die große fahr einer empfindlichen Anschlagüberschreitung in sich gen.

Auch die in Nr. 42 des Jahrg. 1927 dieser Ztg. für das nradbahnprojekt aufgemachte Wirtschaftlichkeitsrechnung t viel zu niedrig angesetzte Ausgabenposten erkennen: riebsausgaben 441 000 RM = 27 % der Einnahmen, Erierung und Tilgung 170 000 RM, Steuern 190 000 RM, und 6,5 % Obligationszinsen. Bezüglich der Betriebskosten ise ich darauf hin, daß laut amtlicher schweizer Eisenbahnstatistik bei den schweizer Zahnradbahnen das prozentuale Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen Durchschnitt 56,2 % beträgt, z. B. bei der Jungfraubahn 2 %, Generosobahn 94,3 %, Pilatusbahn 57,8 %, bei der ibahn 75,6 %. Im Jahre 1925 betrugen bei der Rigibahn km Betriebslänge) die reinen Betriebsausgaben bereits 759 sfrs. = 478 240 RM, bei der 10 km langen Jungfrauahn 762 248 sfrs. = rund 610 000 RM. Demgegenüber beägt die durchschnittliche Betriebszahl der bestehenden lschwebebahn rund 22,5 %.

Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung hat nach iner Auffassung nur dann Wirklichkeitswert, wenn folde Mindestgrößen einkalkuliert sind: Betriebskosten der Seilschwebebahn 30 %, bei der Zahnradbahn mintens 45 % der gesamten Einnahmen, für Abschreibungen, etzliche Rücklagen usw. mindestens 2 % des gesamten lagekapitals, 3 % für Tilgung der Anleihe bei 30jähriger ıfzeit, 8,5 % Realverzinsung der Anleihe einschließlich rwaltungsgebühr; an Steuern 11 % der Einnahmen für örderungssteuer, mindestens 1,5 % des Anlagekapitals sonstige Steuern. Eine nach diesen gegenwärtig geltenden ndestsätzen aufgemachte vergleichende Wirthaftlichkeitsrechnung würde folgendes Bild eben:

Seilschwebebahn	RM	Zahnradbahn	RM
Aktienkapital . . .	3 500 000		6—7 000 000
Obligationskapital	2 500 000		7 000 000
	6 000 000		13—14 000 000
Betriebskosten 30 bzw. 45 % der Einnahmen . . .	384 000		709 000
Abschreibung und Rücklagen 2 % d. Gesamtkapitals .	120 000		260 000
3 % Amortisation d. Anleihe	75 000		210 000
8,5 % Realverzins. der Anleihe . . .	212 500		595 000
11 % Beförderungssteuer	118 000		156 000
Sonstige Steuern = 1,5 % des Gesamtkapitals	92 000		195 000
Gesamtausgaben . .	1 001 500		2 125 000
Einnahm. lt. Denkschriften	1 380 000		1 576 000
Gewinn	378 500	Verlust	548 000
= rund 10 % Verzinsung			

Während danach das Seilschwebebahnprojekt eine Rentabilität in Aussicht stellt, ist bei dem Zahnradbahnprojekt in spätestens 4 bis 5 Betriebsjahren mit einer ganz empfindlichen Sanierung zu rechnen. Die spezifische Unwirtschaftlichkeit des Zahnradbahnsystems findet im übrigen auch einen drastischen Ausdruck in der Finanzgeschichte der schweizer Zahnradbahnen.

Aktuelle Fragen der polnischen Eisenbahnwirtschaft.

Das Programm der Eisenbahnneubauten und seine Durchführung. — Die Betriebsergebnisse der polnischen Staatsbahnen. — Das Eisenbahnbudget. — Finanzierung der Investitionen durch eine Auslandsanleihe.

Von Dr. **C. Poralla**, Berlin.

Die Staatsbahnen in Polen stehen augenblicklich im Zumenhang mit der bevorstehenden Umwandlung in ein ernehmen mit privatwirtschaftlicher Grundlage (Kommerisierung) im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Im lande finden die polnischen Eisenbahnreformpläne inso viel Beachtung, als die Aktion der Kommerzialisierung verbunden ist mit der Erlangung einer ausländischen Eisenbahnanleihe, die vornehmlich zum sbau des polnischen Bahnnetzes Verwendung finden soll. die Basis für die Aufnahme dieser Anleihe zu schaffen, der polnische Verkehrsminister Romocki einen neuen restitionsplan ausgearbeitet und im Rahmen dieses Planes Richtlinien der künftigen Eisenbahnpolitik umschrieben. ses Programm gestattet einen interessanten Einblick in Verhältnisse des polnischen Eisenbahnwesens. Bemerswert ist insbesondere, daß das polnische Verkehrsnisterium bei der Ausarbeitung der Reformpläne sich in itgehendem Maße die Erfahrungen der Deutschen ichsbahn-Gesellschaft zu nutze gemacht hat.

Das Bauprogramm des polnischen Verkehrsministers umt einen Zeitraum von acht Jahren (vom 1. April 1928 bis März 1936). Während dieses Zeitabschnittes ist der Bau 2500 km neuer Eisenbahnlinien vorgesehen. Baukosten beziffern sich auf 975 Mill. Zloty und stellen Hauptausgabe dar. Weitere Ausgaben, und zwar in Höhe 380 Mill. Zloty, entfallen auf die Neuanschaffungen für lendes Material. Die Durchführung der Bauprojekte ist sieben Abschnitte verteilt, von denen jeder einen Zeitm von 2 Jahren umfaßt. Die Arbeitsaufteilung in Abmitte hat eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Ausen zum Ziele. Die Länge der neu zu erbauenden Linien rägt in den einzelnen Abschnitten:

Abschnitt	Länge	Baubeginn	Fertigstellung
I.	440	1. April 1928	31. März 1930
II.	220	1. „ 1929	31. „ 1931
III.	250	1. „ 1930	31. „ 1932
IV.	340	1. „ 1931	31. „ 1933
V.	450	1. „ 1932	31. „ 1934
VI.	450	1. „ 1933	31. „ 1935
VII.	450	1. „ 1934	31. „ 1936

Im nächsten Budgetjahr (1928/29) ist die Beendigung des Baues der Linie Bromberg—Gdingen sowie der Beginn von etwa 350 km neuen Schienensträngen vorgesehen. Für die Linie Bromberg—Gdingen sind bereits 30 Mill. Zloty und für den Bau der Strecke Herby—Hohensalza 15 Mill. Zloty im Budget eingestellt. Außerdem ist geplant, noch in diesem Jahr ein zweites Gleis auf der Linie Kalety (Stahlhammer)—Herby—Podzamcze zu bauen, um die Durchlaßfähigkeit dieser Strecke insbesondere für Kohlentransporte nach den Seehäfen Danzig und Gdingen zu steigern. Von anderen Linien wird in nächster Zeit auch die Strecke Stojanow—Luck fertiggestellt, die eine erhebliche Verkürzung der Verbindung zwischen Luck und Lemberg bringen wird. Dagegen ist die wichtige Frage einer direkten Verbindungslinie zwischen Warschau und Krakau über Radom—Miechow, die den Schienenweg zwischen den beiden Städten um 115 km abkürzen würde, noch immer nicht entschieden, so daß sich der Zeitpunkt der Verwirklichung dieses Projektes noch nicht vorausbestimmen läßt. Die Vorarbeiten für den Linienbau Warschau—Radom—Ostrowiec sind — nach den Erklärungen des Verkehrsministers — bereits beendet. Große Bedeutung wird der Eröffnung der neuen Weichselbrücke bei Sandomierz beigelegt. Diese Brücke schafft nicht nur eine erhebliche Verkürzung und Verkehrserleichterung

zwischen den Städten Posen, Lodz und Lemberg, sondern ermöglicht auch eine Frachtverbilligung im Verkehr zwischen Südost- und Nordwestpolen. Während beispielsweise alle Erdöltransporte früher über Krakau oder Rozwadow—Warschau gingen, werden sie nunmehr über Sandomierz—Skarzysko—Koluszki geleitet. Nach Auswechslung der alten Schienen bzw. Erneuerung des Oberbaus sollen auf der Linie Lemberg—Lodz—Posen über Sandomierz auch Schnellzüge verkehren. Soweit es sich um technische Verbesserung des Eisnbahnbetriebs handelt, sollen für die neuen Linien 100 eiserne Wagen der neuesten Bauart für einen Betrag von 10 Mill. Zloty angeschafft werden. Diese Wagen hofft man noch in diesem Jahre in den Verkehr zu stellen. Außerdem ist die Einführung von Schlafwagen III. Klasse auf den wichtigsten Linien nach Maßgabe ihrer Fertigstellung durch die inländischen Wagenfabriken geplant. Schon im vorigen Sommer sind solche Wagen auf der Strecke Warschau—Hela im Bäderverkehr gelaufen und haben sich angeblich gut bewährt.

Von fachmännischer polnischer Seite werden allerdings Zweifel geäußert, ob die projektierten Bauten zu den angegebenen Zeitabschnitten auch tatsächlich durchgeführt sein werden. Man weist darauf hin, daß schon im Jahre 1919 ein Ausbauprogramm aufgestellt worden ist, das im Verlauf von 15 Jahren die Errichtung von 4000 km neuer Linien (300 km jährlich) vorsah. In Wirklichkeit sind in den inzwischen verflossenen acht Jahren nicht einmal volle 600 km neuer Linien gebaut worden; d. h. also, daß nur 25 % des 1919 aufgestellten Programms durchgeführt wurden. Somit wären also noch 3400 km neuer Bahnen zu erbauen, während der neue Investitionsplan nur die Errichtung von 2500 km vorsieht. Hierbei muß allerdings berücksichtigt werden, daß im alten Bauplan ein nicht unerheblicher Teil der projektierten Bahnen auf strategische Linien entfiel. Wenn der Minister Romocki auf die Durchführung des Programms seiner Vorgänger verzichtet und einen ganz neuen Plan mit erheblichen Abstrichen aufstellt, so ist daraus zu ersehen, daß er seine Baupläne lediglich vom Gesichtspunkt der künftigen Rentabilität der Neubauten aufgestellt hat und den Bau unrentabler Bauten, die nur für die Landesverteidigung von Bedeutung sein könnten, dem Kriegsministerium überläßt, um die auf privatwirtschaftliche Grundlage umzustellende Eisenbahnbetriebsführung nicht unnötig zu belasten. Die Länge der rein strategischen Linien beträgt etwa 1200 km.

Wiewohl der Eisenbahnbetrieb in Polen noch manche Mängel aufweist, so sind andrerseits erhebliche Fortschritte in der Entwicklung der polnischen Eisenbahnen nicht abzuleugnen. Nachdem in den letzten acht Jahren etwa 600 km neuer Schienenstränge hinzugekommen sind, besitzt Polen gegenwärtig 16 987 km vollspurige Bahnen. Im Vergleich zu Deutschland, das flächeninhaltlich nur wenig größer ist als Polen und 53 337 km Bahnen besitzt, erscheint das polnische Eisenbahnnetz noch sehr unzulänglich. Nicht ganz so ungünstig fällt der Vergleich aus, wenn man die Einwohnerzahl in Deutschland (62,4 Mill.) und Polen (29,3 Mill.) zu Grunde legt; dann ergibt sich, daß die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes auf 100 qkm in Deutschland 8,55 km, in Polen 5,81 km beträgt. Auf jeden Einwohner in Deutschland entfielen im Jahre 1926 durchschnittlich 688,1 Personenkilometer und 952,6 Tonnenkilometer, in Polen dagegen nur 203,9 bzw. 513,5. Diese Berechnungen zeigen, daß die Beförderungszahlen in Polen erheblich niedriger sind als in Deutschland. Ein weiterer Unterschied ergibt sich in der Art der Frachten. Größer als in Deutschland ist beispielsweise in Polen das Übergewicht an Massentransporten (Kohle usw.). Auch das verfügbare Wagenmaterial wird in Polen — weil es knapper ist — im allgemeinen besser ausgenutzt. So entfallen auf 1 Personenwagen in Polen 513 000 gegenüber 491 000 Personenkilometer in Deutschland, auf einen Güterwagen 150 000 statt 95 000 Tonnenkilometer. Dagegen ist die tatsächliche Arbeitsausnutzung des Wagenmaterials sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr geringer als in Deutschland. Im polnischen Güterverk beträgt beispielsweise der Leerlauf 40,37 %, in Deutschl nur 29,57 %.

Viel Anlaß zu Klagen gibt in Polen noch die un reichende Schnelligkeit des Verkehrs. Zwar ist auf dies Gebiete schon manches besser geworden. Man fuhr z. von Warschau nach Lemberg bis vor nicht allzu langer Z noch 18 Stunden, jetzt dagegen nur die Hälfte dieser Z Im allgemeinen wickelt sich aber der Personenverkehr im noch wesentlich langsamer ab als im übrigen Europa. Sel unter Berücksichtigung dessen, daß dem schlechten Oberb auf einer großen Anzahl von Strecken eine schnellere förderung im Wege steht, ohne die Sicherheit des Verke zu gefährden, ließe sich die Fahrtdauer dennoch durch schränkung der langen Wartezeiten auf den Stationen ni unerheblich verkürzen. Am schlimmsten liegen die Verh nisse in Kongreßpolen, worunter insbesondere der int nationale Schnellzugverkehr sehr zu leiden

Was die finanzielle Seite der geplanten Eisenba investitionen betrifft, auf die wir bisher noch nicht ein gangen sind, so bestehen verschiedene Systeme für Finanzierung von Neubauten, und zwar das Konzessio system, das Anleihesystem und das System der Finanzier durch eigene Eisenbahneinnahmen. In der Praxis ist immer die Möglichkeit gegeben, in einem längeren Zeitra diese drei Systeme zu kombinieren. Da die Rentabilit berechnungen für die im neuen Investitionsplan vorgesehe Eisenbahnbauten sehr günstig ausgefallen sind, so ersch dem polnischen Verkehrsminister im gegebenen Falle Anleihesystem, also die Aufnahme einer ausländischen leihe, als das vorteilhafteste. Er ist sogar anzunehmen neigt, daß infolge der gesicherten Rentabilität der ne Linien die für Bauzwecke aufzunehmende Anleihe u günstigeren Bedingungen abgeschlossen werden könnte die im Vorjahr erhaltene Staatsanleihe (Stabilisierungs leihe).

Die Gesamteinkünfte der polnischen Staatsbahnen Budgetjahr 1928/29 berechnet der Verkehrsminister auf Gr der derzeitig geltenden Tarife auf 1,29 Milliarden Zloty. für den 1. April projektierte Personentarifsteig rung dürfte die veranschlagten Einnahmen um 50 M Zloty und die Erhöhung der Gütertarife v 1. Juli 1928 ab um weitere 124,5 Mill. Zloty im gleic Jahr steigern. Es ergäben sich 1928/29 also Einnahmen 1,46 Milliarden Zloty, denen Gesamtausgaben von 1,18 liarden Zloty gegenüberstehen. Unter Berücksichtigung a bei der Festsetzung der voraussichtlichen Einnahmen Ausgaben in Betracht kommenden Momente gibt der V kehrsminister in seinem, bis zum Jahre 1935/36 aufgestell Voranschlag in den einzelnen Budgetjahren folgende Zah an (in Mill. Zloty):

	Einnahmen	Ausgaben
1928/29	1 464,5	1 183,0
1929/30	1 551,2	1 194,4
1930/31	1 618,0	1 216.6
1931/32	1 677,0	1 262.5
1932/33	1 739,6	1 311,4
1933/34	1 808,9	1 366.1
1934/35	1 881,4	1 423,5
1935/36	1 961,9	1 487.9
	13 702,5	10 445.4

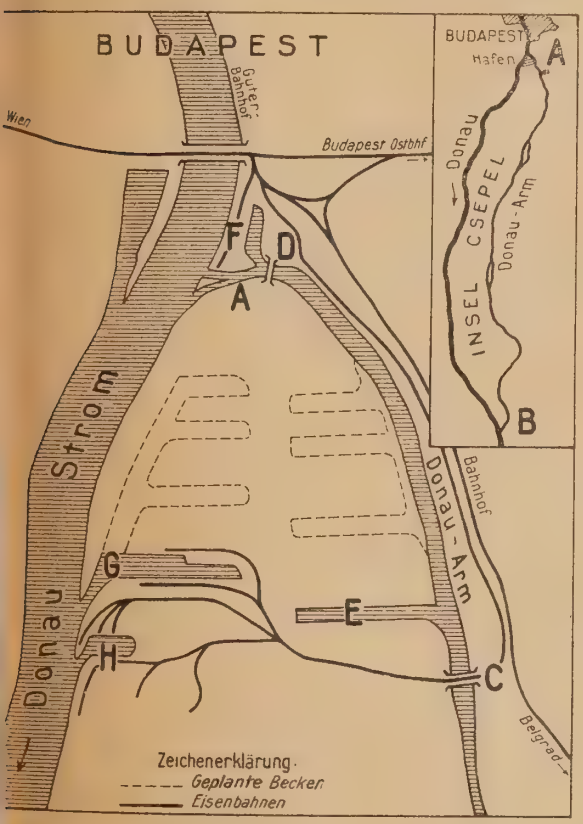
In diesen Zahlen sind die neu zu erbauenden Eisenba linien mit 352 Mill. Einnahmen und 316,9 Mill. Ausgab enthalten. Nach der obigen Zusammenstellung decken Einnahmeberechnungen nicht nur alle ordentlichen Ausgab sondern ermöglichen darüber hinaus auch noch die Fin zierung der Neubauten. Diese Berechnungen sollen den weis erbringen, daß das Anleihesystem unter den gegeben Verhältnissen die günstigste Lösung des polnischen Eis bahninvestitionsproblems darstellt.

— **Fremdenwerbung für Berlin.** Das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER) Berlin wirbt für den Besuch der deutschen Reichshauptstadt, indem es in einem mit wirkungsvollen Aufnahmen von Berlin geschmückten Prospekt einen dreitägigen Aufenthalt in Berlin einschließlich Unterkunft und voller Verpflegung sowie einer gro Anzahl von Vergünstigungen für den Preis von 50 RM bietet. Der Prospekt ist vom Merbüro in Berlin und sei Filialen zu beziehen.

Der neue Handels- und Industriehafen von Budapest.

In der Beförderung der Massengüter vom Westen Europas
h dem Osten spielt der Wasserweg der Donau die wichtigste
le. Für Ungarn wird die Bedeutung des Donauverkehrs
h dadurch erhöht, daß seit dem Friedensschluß die inter-
onale Donau der einzige Verkehrsweg ist, der von der Tarif-
tik der umgebenden Staaten unabhängig blieb. Durch seine
rale Lage an der Donau ist Budapest in erster Reihe dazu
immt, den Güterverkehr der Donau zu leiten. Im Jahre 1911
flügelte der Donauverkehr Budapest's, mit seinen 3 Millionen t
sämtlicher Donaustädte (Braila mit 2,6 Millionen, Wien mit
Millionen). Im Jahre 1919 sank er auf 81 000 t herab, stieg
in den letzten Jahren wieder auf 700—800 000 t. Danach
man hoffen, daß Budapest in absehbarer Zeit seine frühere
eutung zurückgewinnen wird, wenn auch jetzt der Verkehr
n's und Braila's größer ist.

Um so wichtiger ist es daher, daß Budapest über einen auf
Beste eingerichteten Handelshafen verfügt. Dieser befindet
am Südende der Stadt, in unmittelbarer Nähe ungemein
t bevölkerter Stadtteile, auf der nördlichen Spitze der
len, 60 km langen Insel Csepel. Siehe die eingerahmte
derskizze in nebenstehender Abbildung, worin A—B die



umtlänge der Insel darstellt. Der schmalere linke Arm der
au wurde hier in den siebziger Jahren des vorigen Jahr-
lerts durch einen Damm abgeschlossen bzw. in einen toten
umgewandelt, um die Strömung der Donau nach dem
ten, breiteren Arm hin zu verstärken und so die Bildung
ierer Eisstauungen zu verhüten.

Im Jahre 1912 begannen die Hafenarbeiten, die auf dem
en Ende der Insel Csepel, auf einem Gebiete von etwa
) Morgen, den zurzeit größten geschlossenen Donauhafen
fen, der teilweise schon dem Verkehr übergeben ist. Im
enden Jahre wird der erste Abschnitt vollständig fertig, der
ere Ausbau ist gesichert.

Die Kosten trägt fast vollständig der ungarische Staat.
alte Sperrdamm bei C — an dessen Stelle sich zurzeit eine
cke befindet —, der in dem 60 km langen, toten Arm der
au liegt, wurde abgetragen bzw. ausgehoben, der Arm oben
unten durch Stauwerke (bei A B in der Nebenabbildung)
geschlossen, wodurch der Wasserspiegel im ganzen Arme immer
in gleicher Höhe gehalten wird.

Da die Donau entlang der Insel Csepel um 4,5 m fällt, bilden sich zwischen dem ständig gleich hohen Wasserspiegel des Donauarmes und der freien Donau bei den Stauwerken Wasserstufen, deren Kraft durch die hier angeordneten Werke ausgenützt wird. Bei einer Wassermenge von 30 m je Sekunde, werden jährlich 4,2 Millionen Kilowattstunden erzeugt.

Neben den Wasserwerken befinden sich die Schiffsschleusen. Die obere Schleuse A in der Hauptabbildung ist nach dem berühmten ungarischen Ingenieur Kvassay-Schleuse benannt; sie ist 75 m lang, 10 m breit. Die Einfahrtschwelle befindet sich 2,5 m unter dem kleinsten Wasserstand. Schon diese Schleuse ist weit genug, um die größten Schleppschiffe der Donau, die 1000 t Güter befördern können, durchzulassen. Die untere Schleuse ist etwas größer; sie ist 86,5 m lang, 12 m breit. Die Einfahrtschwelle liegt 2,5 m unter dem niedrigsten Stand der Donau. Das Schließen und Öffnen der Tore, das Füllen und Leeren der Schleusenkammern geschieht auf elektrischem Wege; die Schleusentore können aber auch mit der Hand bewegt werden.

In der Nähe der oberen Schleuse verbindet eine Brücke bei D die Inselspitze mit dem linken Donauufer. Entsprechende Einrichtungen ermöglichen das unmittelbare Umladen von Schiff auf Bahn und umgekehrt. Weiter südlich, an der Stelle des alten Sperrdammes, verbindet eine Straßenbrücke und eine dreigeleisige Eisenbahnbrücke C die Hauptstadt Budapest mit dem Ort Csepel, der wichtigsten Ansiedlung auf der Insel, der eine mächtige Fabrikzentrale darstellt.

Der 3 km lange Teil des Donauarmes zwischen der Kvassay-Schleuse A und der Csepeler Brücke C wurde zu einem 120 m breiten und 3,5 m tiefen geschlossenen Hafenbecken ausgebaut, um auch die Einfahrt der größten Donauschlepper zu ermöglichen. Diese Arbeiten erforderten 2 000 000 m^3 Erdarbeiten.

Am linken Donauufer, unmittelbar neben der Kvassay-Schleuse bei F und D, wird ein kleineres Becken gebaut für kleinere Schiffe, die landwirtschaftliche Produkte führen; hier ist auch ein großer Marktplatz geplant.

Südlich der Csepeler Brücke C setzt sich der Donauarm einstweilen in einer Breite von 25 m fort.

In das rechte Ufer des geschlossenen Binnenhafens ist das Industriebecken E eingebaut, das Lokal- und Industriezwecken dient; es ermöglicht durch seinen ständigen Wasserstand und die unmittelbare Verbindung mit der Bahn und seine ausgedehnten Baugebiete die Niederlassung großer Industrieunternehmen. Oberhalb dieses Beckens können noch neue Becken in die Insel eingebaut werden.

Da die Aus- und Einfahrt durch die Wasserwerke des geschlossenen Hafenbeckens umständlich ist, wurden für die durchlaufenden Güter und Massengüter offene Häfen auf der Westseite der Insel — an der freien Donau — gebaut. Dicht oberhalb der Insel befindet sich der Kohlenhafen F mit einer 800 m langen, mit Steinen gepflasterten schiefen Ufermauer; der Hafen ist mit Eisenbahngleisen und Lagerplätzen versehen. Südlicher befindet sich der zollfreie Handelshafen, bestehend aus vier nebeneinander liegenden Becken, von denen das südlichste G bereits fertiggestellt ist; seine Länge beträgt 1000 m und die Breite 100—150 m. An den Ufern dieses Beckens werden 6 elektrische Krane aufgestellt mit 1,5—3,0 t Tragfähigkeit. Die Ladeplätze sind teilweise gepflastert zum Stapeln von solchen Gütern, die keine Einlagerung benötigen. Große Lagerräume werden gebaut, und es wird auch ein Getreidelagerhaus neuester Bauart zur Aufbewahrung von 35 000 t Getreide eingerichtet. Das Getreide wird hier zollfrei aufbewahrt; die Lagerkosten und der Zoll werden erst bei dem Verkaufe entrichtet.

Noch südlicher und vollständig abgesondert zwecks Vermeidung von Feuersgefahr befindet sich der Petroleumhafen H, bestehend aus einem Becken von 350 m Länge und 161 m Breite. Hier haben sich bereits vier Petroleumunternehmungen niedergelassen; es sind Tanks zur Aufnahme von 30 000 t Petroleum, Benzin usw. errichtet.

Nach Vorstehendem genügt der neue Handels- und Industriehafen von Budapest allen Anforderungen des modernen Schiffsverkehrs. Die unmittelbare Verbindung mit der Eisenbahn, die ausgedehnten Lagerplätze, die Zentralisierung der großen Industrieunternehmen im Hafen wird das wirtschaftliche Leben des ganzen Landes fördern und dazu beitragen, daß Budapest die frühere leitende Stellung im Donauverkehr baldigst zurückgewinnt.

Dr. A. Bogsch.

Eisenbahn- und Straßenbahn-Werkstättentagung zu Leipzig am 12. März 1928.

Am 12. März d. J. fand auf der Leipziger Frühjahrsmesse im Hause der Elektrotechnik die Eisenbahn- und Straßenbahnwerkstättentagung statt, die von der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft in Verbindung mit den gleichzeitig stattfindenden Vortragsreihen des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung und der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure im Verein Deutscher Ingenieure veranstaltet wurde*).

Reichsbahnoberrat Schmelzer vom Vorstand der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft begrüßte die zahlreich erschienenen Versammlungsteilnehmer und wies kurz auf die Bedeutung der Rationalisierung für die Eisenbahn- und Straßenbahnwerkstätten hin.

Den ersten Vortrag hielt Reichsbahnoberrat Erich Schulze, Berlin, über Normalisierung im Fahrzeugbau bei der Deutschen Reichsbahn.

Maßgebend für die Bauart der Eisenbahnfahrzeuge waren bisher in erster Linie die Anforderungen des Betriebes und des Verkehrs. Die Eisenbahnwagen dürfen an der Grenze einer Bahn oder eines Landes nicht halt machen, sondern müssen auf andere Netze übergehen können, damit die Schwierigkeiten und Kosten des Umladens der Güter vermieden werden. Die Möglichkeit des Überganges der Fahrzeuge von einer Bahn zur anderen wurde schon frühzeitig geschaffen durch die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Auf Anstoß der Schweiz wurde dann im Jahre 1886 zwischen Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien und der Schweiz die sogenannte Technische Einheit im Eisenbahnwesen geschaffen, das sind Bestimmungen, die im wesentlichen das gleiche von Staats wegen regeln, was die technischen Vereinbarungen zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen bereits festgelegt hatten. Im wesentlichen wurde die Spurweite der Bahngleise, der Radstand neu zu bauender Güterwagen, die Breite der Radreifen, der Spielraum der Spurkränze im Gleise, die Stärke der Radreifen, die Einrichtung der Zug- und Stoßvorrichtungen, der Pufferstand, die Form der Zug- und Stoßvorrichtungen, die Einrichtung der Bremskurbel und der Bremsersitze und die Bezeichnung der Wagen geregelt. Diese Regelung bezog sich auf alle Arten von Fahrzeugen, die vom Jahre 1886 ab zum Übergang auf andere Bahnen bestimmt waren. So entstand vom Jahre 1886 ab in den beteiligten Ländern ein Wagenpark, der in Bezug auf die genannten Einzelteile eine gewisse Einheitlichkeit der Bauform zeigte. Von einer Normung war man aber noch weit entfernt.

Der im Jahre 1909 ins Leben gerufene Deutsche Staatsbahnwagen-Verband, an dem sich alle deutschen Länderbahnen beteiligten, ging für die Güterwagen einen Schritt weiter. Es wurde beschlossen, einen einheitlichen Park von Güterwagen zu schaffen, die sogenannten Verbandswagen, die nicht nur in bestimmten Einzelheiten, sondern in ihrer ganzen Bauform bei allen Länderbahnen übereinstimmen sollten. Die Entwürfe wurden in dem Deutschen Güterwagenbau-Ausschuß nach den Vorarbeiten des Reichsbahn-Zentralamts Berlin unter Mitbeteiligung von Vertretern der einzelnen Länderbahnen aufgestellt. Nach diesen Entwürfen wurden dann in den einzelnen Ländern die neu zu beschaffenden Wagen bestellt. Durch die dem Deutschen Reiche nach Kriegsschluß auferlegte Verpflichtung, 150 000 Güterwagen an den damaligen Feindbund abzugeben, ging der größte Teil dieser sogenannten Verbandswagen den deutschen Bahnen wieder verloren.

Während die Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die Vorschriften der Technischen Einheit Erleichterungen und Regelungen für den Betrieb und Verkehr der einzelnen Bahnen untereinander getroffen hatten, hatte der Deutsche Staatsbahnwagen-Verband auch an die Frage der einheitlichen Herstellung und leichten Ausbesserung der Verbandsfahrzeuge gedacht. Wie sich aber in den Jahren nach dem Kriege herausstellte, war die Regelung nicht vollkommen.

Wenn auch die Wagen und wesentlichsten Einzelteile nach einheitlichen Zeichnungen gebaut waren, so zeigte sich doch keine Möglichkeit, die Teile gegeneinander auszutauschen. Die Vorbedingungen für den sogenannten Austauschbau wurden erst nach dem Kriege durch die Arbe des „Awana", unter Führung des Oberbaurats Kle geschaffen. In langwierigen Vorarbeiten wurden die Gr lagen für eine Austauschbauarbeit in den Wagenl anstalten und Reparaturwerkstätten festgelegt, bestim Bauteile, die für mehrere Gattungen von Wagen verw bar sein sollten, vereinheitlicht und in den Wan-Nor Richtlinien aufgestellt, nach denen in den Konstrukti büros und an der Fabrikationsstätte in Zukunft gearb werden muß. Aus den Wan-Normen sind besonders her zuheben die einheitlichen Benennungen für alle Einzelt die grundlegenden Bestimmungen für Aufstellung e Teilheftes und das Merkbuch für den Austauschbau. Par zu diesen Arbeiten liefen die Arbeiten zur Vereinl lichung der Konstruktion der wichtigsten Personen- Güterwagen für sämtliche in der Deutschen Reichsb zusammengefaßten ehemaligen Länderbahnen. Nach endigung beider Arbeiten entstanden dann im letzten J. die sogenannten Austauschbau-Einheitswagen der D sehen Reichsbahn, die in allen wichtigsten Teilen so genormt sind, daß ein unbedingter Austausch, auch bei Ausbesserung, gewährleistet ist. Erst bei diesen Wa kann von einer wirklichen Normung gesprochen wer Die Normung ist aber in der Weise aufgezogen, daß konstruktive Weiterentwicklung des Wagenparks, wie Betrieb und Verkehr verlangen, in keiner Weise gehe ist. Im Gegenteil treibt die ständig in Fluß bleibende mungsarbeit an Baustoffen, an Einzelteilen und an struktionen dazu, den Bau der Wagen laufend zu ver sern und die Fabrikation zu verbilligen. Die Normung Fahrzeuge kommt also sowohl dem Verkehr und Bet als auch dem Neubau und der Ausbesserung der Fahrze zugute. Leider beschränkt sich diese Normung zunä nur auf die deutschen Reichsbahnwagen, während die F zeuge der mit der Deutschen Reichsbahn im Verkehr henden außerdeutschen Bahnen weder in Einzelheiten im ganzen in irgend einer Form genormt sind, so daß Ausbesserung dieser als Fremdwagen ins Land kommen Wagen nach wie vor sehr umständlich und teuer ist. Gegensatz hierzu wird darauf hingewiesen, daß die gr Zahl der in den Vereinigten Staaten vorhandenen Ei bahngesellschaften sich seit langer Zeit dahin verstän hat, die wichtigsten Bauteile nach einheitlichen Z nungen und Lehren auszuführen.

Der von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft schrittene Weg in der Normung der Fahrzeuge und i Einzelteile muß deshalb seine Fortsetzung finden in e Normung aller bei den Ausbesserungsarbeiten zu be delnden Teile an den Güter- und Personenwagen der ihr im Wagenaustausch stehenden fremden Eisenbahn waltungen.

Geheimer Baurat Dr. Ing. e. h. P. Kühne, Be sprach über Neuzeitliche Werkstättenfrag

Aufwand und Leistung in das beste Verhältnis zu set ist Hauptaufgabe des heutigen Werkstättenbetriebes: nung, Typisierung, Austauschbau, Spezialisierung und zeitliche Arbeitsverfahren sind die Hilfsmittel zur reichung dieses Ziels, das um so eher gewonnen wir enger Konstruktion und Werkstätte zusammenarbeiten. die auch in der Unterhaltung zweckmäßigsten Bauar herauszufinden.

Den erhöhten Anforderungen des Betriebes — Besch nigung der Güterzüge, KK-Bremse usw. — entsprech mußte der bestehende Fahrzeugpark in der Bauart versi werden. Die Durchführung dieses Programms verursa erhöhte Ausgaben in den Werkstätten. Im Jahre 1927 den rund 694 Millionen ausgegeben, das sind etwa 10 % rd. 7 Milliarden betragenden Anlagekapitals der Fahrze Dieser Ausgabe entsprechen bezogen auf die Leistung:

1000 Lokomotivkilometer	298,0 F
1000 Personenwagenachskilometer	14,1
1000 Güterwagenachskilometer	13,8

Der technische Fortschritt in der Werkstätte ha arbeitsparenden Methoden geführt, die den Ausbesseru stand der Fahrzeuge wesentlich verminderten; 18 W stätten konnten ganz, 42 teilweise geschlossen werden.

Die Mechanisierung der Arbeit ist dringend notwen darf aber nicht schematisierend übertrieben werden.

*) Vgl. Nr. 3 vom 19. Januar 1928, S. 72.

:rster Grundsatz aller Ausbesserungsarbeit ist die lerherstellung der Urmaße, die eingeschalteten Abnngstoleranzen müssen hierbei nach wirtschaftlichen legungen festgelegt werden.

ie neuen Arbeitsmethoden bauen sich auf streng wisschaftlicher Durchleuchtung aller Arbeitsvorgänge auf. ufnahmen sind in großer Zahl und mit gutem Erfolge hgeführt; sie sind zusammen mit einer richtigen Arbeitsahme die Grundlage aller Taktarbeit.

ie Taktarbeit verbessert die Werkstättendisposition; schreibt die Trennung der Richtarbeit von der Ausrungsarbeit vor. Zwangläufig ist daher Austauschit der wiederherzustellenden Teile erforderlich.

ur Verkürzung der Wege zwischen Richtgruppe und esserungsgruppen sind die bisherigen Zentralwerkn wie Schmieden, Drehereien aufgeteilt und die Maen in nächster Nähe der Richtgruppen aufgestellt.

ur rechtzeitigen Anlieferung der infolge des größeren hlages erhöhten Stoffmengen ist das Förderwesen mit n mechanischen und maschinellen Einrichtungen ausstet und planmäßig ausgestaltet worden.

ütearbeit ist nur möglich bei bester Ausrüstung der kstätten mit Maschinen, Geräten und Werkzeugen; es ten daher in den letzten Jahren in erheblichem Um- neue Achsenbänke, Schleifmaschinen und andere Spezialmaschinen, die neuesten Meßgeräte zum genauen Vermessen von Rahmen, Radsätzen, Triebwerken und dergleichen beschafft. Auch das Kleinwerkzeug des Mannes und seine Vorrichtungen sind stets auf bester Höhe gehalten worden. Der Erfolg der heutigen Werkstättenarbeit drückt sich in erhöhten Leistungen der Fahrzeuge aus; einzelne Lokomotiven erreichen heute mehr als 250 000—300 000 km zwischen zwei Hauptausbesserungen. Als ein wichtiges Hilfsmittel zur Durchleuchtung des verwickelten Werteflusses durch unsere Werkstätten dient die betriebswirtschaftliche Vollabrechnung, welche die Selbstkosten jedes einzelnen Auftrages nachweist und die Gesamtwertbewegung in monatlichen Bilanzen zur Darstellung bringt, betriebs- und verwaltungstechnisch also stetige und erfolgreiche Arbeit der Werkstätten.

Sodann behandelte der Direktor der Leipziger Straßenbahn T o r a u an Hand von Lichtbildern die N e u z e i t l i c h e n B e a r b e i t u n g s - u n d B e t r i e b s f r a g e n i n S t r a ß e n b a h n w e r k s t ä t t e n.

Die Versammlung dankte den Vortragenden durch reichen Beifall.

Zum Schluß wurde der Film der Reichsbahn „Maschinelle Anstrichverfahren" vorgeführt.

Am folgenden Tage besichtigten die Teilnehmer die neue Hauptwerkstätte „Heiterblick" der Leipziger Straßenbahn.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Der Landeseisenbahnrat für die drei Direktionsbezirke Frankfurt (Main), Mainz und Kassel war zu seiner Jahrestagung nach Frankfurt (Main) am 15. März einberufen worden. Der Vorsitzende, Reichsbahndirektionspräsident Dr. R o s e r führte einführend aus, daß es in letzter Zeit möglich sei, im Landeseisenbahnrat über den Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit hinaus auch Reichsbahnverkehrsfragen allgemeiner und grundsätzlicher Art im Wege der Anfrage zur Erörterung zu bringen, und bemerkte zu zahlreichen F a h r p l a n w ü n s c h e n allgemein, daß es der Reichsbahn selbst lieber wäre, wenn sie weniger zu rechnen brauche und in größerem Maßstabe den Wünschen entsprechen könne. Zwar sei anzuerkennen, daß entgegen pessimistischer Auffassung des Jahresschlusses der Verkehr sich nicht abgeschwächt habe und die Einnahmen sich im Rahmen derer des Jahres 1927 hielten. Es dürfe aber nicht übersehen werden, daß die Reichsbahn im Jahre 1928 gegenüber 1927 = 330 Mill. RM Mehrausgaben habe und mit ihrer weiteren Steigerung um 600 Mill. RM zu rechnen sei, wenn dem Antrage der Gewerkschaften auf Lohnerhöhung entsprochen werden sollte. Für Neubauten und Neubeschaffungen müßten gleichfalls Mittel zur Verfügung stehen. Früher habe man Mittel hierfür im Wege der Anleihe aufgebracht. Die Absicht der Reichsbahn auf diese Weise Mittel für 1928 in Höhe von 600 Mill. RM zu bekommen, ließ sich nicht voll verwirklichen. Es stehen ihr bestenfalls 200 Millionen zur Verfügung. Aus diesen Gründen sei ein Notprogramm der Haushaltsführung notwendig geworden, das zu größter Sparsamkeit zwinge.

Auf Wunsch vieler Interessenten, verkehrsschwache Verbindungen mit T r i e b w a g e n bedient zu wissen, verwies den Vorsitzenden zu kurzen Ausführungen über die Bedeutung der auch im Bezirk der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) auf der Strecke Offenbach—Oberroden—Dieburg unternommenen Versuche mit Dieseltriebwagen, die neuester technischer Bauart sind, aber mit Rücksicht auf die Neuheit des Verkehrsmittels noch verschiedene Mängel besitzen. Zurzeit sei eine neue Art im Bau, die leichter und zweimotorig sei und den technischen Vorteil größerer Anfahrtszeit gewährleiste. Man dürfe hoffen, daß der Dieselwagen sich wirtschaftlich besser als der sonst betriebssicher, aber teuer arbeitende Akkumulatorentriebwagen entwickele. Auch das vom Landeseisenbahnrat bediente Gebiet werden mit solchen Dieseltriebwagen schwerer Art zu Versuchszwecken ausgestattet werden.

Eine Anfrage über Elektrisierung der Strecken im Untermaingebiet und nach den Taunusorten veranlaßte die Reichsbahn zu der Antwort, daß Rentabilitätsrücksichten zwängen, das Programm der Elektrisierung sehr vorsichtig aufzustellen. Man möge bedenken, daß 1 km Umbau 200 000 RM koste, bei 54 000 km Streckenlänge der Reichsbahn also 10 Milliarden RM aufzuwenden seien. Es sei dabei durchaus noch nicht sicher, ob es nicht gelingt, eine Maschine zu bauen, die — mit einem Erzeugnis der Kohle gespeist — gleiche Schnelligkeit, gleiche Sauberkeit und gleiche Sicherheit, aber wirtschaftlichere Zugförderung als der elektrische Betrieb garantiere. Man müsse nur an die Möglichkeit der Kohlenstaubförderung denken, die eine Verbilligung von 20—50 % dieses Betriebsmaterials bedeute.

Auf eine Anfrage über ein Projekt einer Taunusquerbahn oder Taunuslängsbahn konnte eine Hoffnung weckende Antwort nicht gegeben werden.

Die Herbsttagung findet am 26. September gleichfalls in Frankfurt (Main) statt.

— **Schinkelpreis 1928.** Die diesjährige Feier des Architekten- und Ingenieurvereins in Berlin wurde am 13. d. M. durch eine Festsitzung begangen. Nach dem von Professor Dr. Ing. G i e s e erstatteten Jahresbericht ist der Bestand der einheimischen und auswärtigen Mitglieder auf 1985 angewachsen. Die Mitglieder Johannes und Wilhelm K r ü g e r sind für ihren Entwurf für das Tannenberg-Denkmal mit dem 1. Preis ausgezeichnet worden. Bei dem Wettbewerb um den S c h i n k e l p r e i s 1928 gingen im Hochbau für den Entwurf einer herrschaftlichen Gutsanlage 12 Entwürfe ein, während auf dem Gebiete des Wasserbaus für einen Straßentunnel Unterhavel bei Gatow nur ein Entwurf einlief. Für die Herstellung einer festen Eisenbahnverbindung zwischen dem Festlande und der Insel Rügen gingen drei Entwürfe ein. Bei aller Anerkennung der Leistungen der eingegangenen Arbeiten entspräche jedoch, wie Professor Dr. Ing. Giese ausführte, keine den hohen Anforderungen, die der Schinkelpreis verlangt, so daß der Schinkelpreis 1928 nicht verliehen werden konnte. Dagegen wurde vier Regierungsbauführern von dem Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialdirektor G ä h r s, die Schinkel-Plakette als Anerkennung für ihre Leistungen übergeben. — In dem sehr interessanten Festvortrag „Luftschiff und Flugzeug als Weltverkehrsmittel" beleuchtete Marinebaurat E g b e r d i n g die zukünftige Aufgabe dieser Verkehrsmittel. Im Anschluß an diese Festsitzung und als Abschluß der Schinkelfeier fand ein Festessen statt.

— **Der Reichsbahnkalender im französischen Urteil.** Die „Chronique des Transports" äußert sich sehr anerkennend

über den Reichsbahnkalender für 1928. Er sei mit Sorgfalt zusammengestellt und empfehle sich durch die Eleganz seiner Aufmachung. Jedes Blatt sei geschmückt — agrémenté — mit einem Bild der schönsten Landschaften Deutschlands oder der bemerkenswertesten Kunstbauten der Eisenbahn; er enthalte auch Darstellungen, die in ansprechender und leicht verständlicher Weise statistische Angaben über die Reichsbahn veranschaulichten.

— **Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.** Dem Bericht dieses Instituts über das Jahr 1927 entnehmen wir folgendes: Die Bücherei vergrößerte wesentlich ihren Bestand, der sich bis Jahresende insgesamt auf 5000 Stück belief. Seit dem 1. Januar 1928 erhält das Institut regelmäßig 170 Periodika. Hierunter befinden sich 135 reichsdeutsche Organe, ferner österreichische, französische, schweizerische, nordamerikanische, holländische, italienische, schwedische, englische, spanische und russische. In das Archiv werden aufgenommen Satzungen, Geschäftsberichte und Prospekte von Unternehmungen (bzw. Verwaltungen) des Verkehrswesens und der Verkehrsmittelindustrie usw. Am 1. Juli 1927 umfaßte das sich vorläufig auf Deutschland beschränkende Geschäftsberichtsarchiv rund 2150 Drucksachen von 260 Unternehmungen und 40 Verbänden.

Das verkehrswissenschaftliche Vorlesungswesen wurde in dem seit dem S. S. 1926 üblichen Umfang aufrechterhalten. Eine sich bewährende Neuerung stellt das im S. S. 1927 eingerichtete von Reichsbahnoberrat Dr. Adam und Privatdozent Dr. Napp-Zinn gemeinsam geleitete verkehrswissenschaftliche Seminar dar. Dieses beschäftigte sich im S. S. 1927 mit dem „Eisenbahnsystem der Welt", im W. S. 1927/1928 mit „Problemen der Deutschen Reichsbahn", ferner der „Seeschiffahrt der großen Nationen", während das Seminar Dr. Esch im W. S. 1927/1928 „Verkehr und Presse" behandelte. Ferner fanden Besichtigungen von Unternehmungen, die mit dem Verkehrswesen in enger Verbindung stehen, statt. Wie im Vorjahre wurden auch einige Einzelvorträge für die Studierenden und Freunde des Instituts veranstaltet. Unter anderem ist hier der Vortrag des Direktors bei der Reichsbahn Dr. Teubner über den „Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr" zu erwähnen. Die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft erschien im fünften Jahrgang 1927 in vier Heften. Das Institut beabsichtigt 1928 eine größere verkehrswissenschaftliche Tagung zu veranstalten.

— **Ministerialdirektor a. D. Jahn,** der Leiter der Finanzabteilung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beging am 19. März sein vierzigjähriges Dienstjubiläum. Aus diesem Anlaß empfing er die Glückwünsche des Herrn Reichspräsidenten in einem Handschreiben. Der Generaldirektor der Reichsbahn sprach ihm namens der Hauptverwaltung in einer besonderen Sitzung den besten Dank für seine bisherige Arbeit und die herzlichsten Wünsche für die Zukunft aus.

Jahn wurde bei der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1924 zum Finanzdirektor der Deutschen Reichsbahn berufen, nachdem er vorher lange Jahre als Präsident die Leitung des wichtigen Reichsbahndirektionsbezirks Essen gehabt und anschließend daran kurze Zeit als Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium gewirkt hatte.

— **Ministerialdirektor Kießling.** Wie aus den folgenden Personalnachrichten hervorgeht, ist der Reichsbahnoberrat Martin Kießling, Mitglied der Reichsbahndirektion Köln, infolge seiner Ernennung zum Ministerialdirektor im Preußischen Finanzministerium aus dem Dienst bei der Deutschen Reichsbahn ausgeschieden. Mit seiner Ernennung zum Ministerialdirektor ist Kießling gleichzeitig zum Leiter der preußischen Hochbauverwaltung bestimmt worden. Ministerialdirektor Kießling ist am 28. April 1879 geboren und trat 1908 als Regierungsbaumeister in die Dienste der preußischen Staatsbahnverwaltung. Er war längere Zeit bei der Direktion Köln mit dem Entwurf und der Ausführung des Geschäftsgebäudes der Direktion und mit den Entwürfen und der Ausführung einer Anzahl größerer Empfangsgebäude, später mit Bebauungsplänen und Entwürfen für Wohnungssiedlungen im Kölner Direktionsbezirk beschäftigt und wurde daraufhin nach Frankfurt (Oder) für die Bearb[eitung] der Stadterweiterung berufen. Ministerialdirekt[or] Kießling wurde am 15. d. M. durch den Preußischen Fina[nz]minister in sein neues Amt eingeführt.

— **Robert Pfeil †.** Am 18. Februar verschied na[ch] kurzer Krankheit im 64. Lebensjahre der Direktor [des] Blockwerkes der Siemens & Halske A.-G., Regierung[s]baumeister a. D. Dr.-Ing. e. h. Robert Pfeil. Direkt[or] Pfeil gehörte seit 1892 der Siemens & Halske A.-G. und wurde im Jahre 1905 ordentliches Vorstandsmitgli[ed] dieser Gesellschaft. Die hohen Verdienste Pfeils auf d[em] Gebiete des Eisenbahnsicherungswesens sind allseits, au[ch] im Auslande, anerkannt. Auch auf anderen technisch[en] und wissenschaftlichen Gebieten (z. B. dem des Flugzeug[s] und des Automobils) war der Verstorbene in hervo[r]ragendem Maße tätig. Der Name des zu früh Verstorbenen wird in der Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnsich[e]rungswesens stets mit an erster Stelle genannt werd[en].

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbah[n]-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Ma[x] Kert, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Kassel 2, [als] Mitglied zur Reichsbahndirektion Köln, und Klense, Mitglied der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), [als] Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Kaiser[slautern], die Reichsbahnräte Ernst Greve, Werkdirekt[or] des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Oldenburg, als Wer[k]direktor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Osnabrück, Heydemann, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Wittenberge, nach Leinhausen als Leit[er] einer Abteilung beim dortigen Reichsbahn-Ausbesserungswerk, Pfaff, bisher bei der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), zur Reichsbahndirektion Mainz, und Leinbach, bisher bei der Reichsbahndirektion Würzburg, z[ur] Reichsbahndirektion Regensburg, der Reichsbahnbaumeist[er] Neumann, bisher bei der Reichsbahndirektion Trier, zu[m] Reichsbahn-Zentralamt in Berlin sowie der Reichsbahn[-]assessor Dr. jur. Rabes, bisher bei der Reichsbahndirektio[n] Essen, zur Reichsbahndirektion Breslau.

Ausgeschieden ist Reichsbahnoberrat Kießling, Mitglied der Reichsbahndirektion Köln, infolge Ernennu[ng] zum Ministerialdirektor im Preußischen Finanzministeriu[m].

Gestorben ist Reichsbahnamtmann Glauche bei [dem] bautechnischen Büro der Reichsbahndirektion Dresden.

Namenänderung: Dem Reichsbahnrat Friedri[ch] Richter bei der Reichsbahndirektion Trier ist vom säc[h]sischen Ministerium des Innern die Ermächtigung erte[i]lt worden, fortan den Familiennamen Richter-Devro[nt] zu führen.

Österreich.

— **Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesel[l]schaft in Wien.** Aus dem Jahresbericht dieser Gesellscha[ft] für 1927 entnehmen wir folgendes:

Die Zahl der Mitglieder beträgt 126. Unter diesen b[e]findet sich das Bundesministerium für Handel und Verkeh[r]. Der Arbeitsplan erstreckte sich auf alle Gebiete d[es] Verkehrswesens. An Vorträgen, die in der Wiener Un[i]versität stattfanden, wurden gehalten: „Entwurf der neu[en] Eisenbahnverkehrsordnung in Österreich" von Ministeria[l]rat Dr. Jelinek, „Seilschwebebahnen" von Profess[or] Findeis, „Österreichs Luftverkehr" von Dr. Augste, „Kraf[t]wagen und Eisenbahn" von Direktor Dr. Locher, „Tari[f]kämpfe im internationalen Güterverkehr" von Prokuri[st] Stör. Ende Mai fand eine Studienreise nach Hamburg un[d] Bremen statt. Um das Interesse für das Verkehrswese[n] zu beleben, hat der Vorstand beschlossen, ein Preisau[s]schreiben über das Thema: „Welche Lehren ergeben sic[h] für Österreich aus der organisatorischen Neugestaltun[g] der europäischen Eisenbahnverwaltungen?" zu veransta[l]ten. Für die beste Arbeit ist ein Preis von 500 S ausgesetz[t]. Als Schlußtermin für die Einsendung der Bewerbunge[n] wurde der 31. März 1928 bestimmt.

Ungarn.

— **Die Betriebsbeamtenlaufbahn.** Seit dem Kriege wurd[e] der Staatsbeamtenstand nur in einem sehr beschränkte[n] Maße ergänzt, es wurden nämlich die freigewordenen Stelle[n]

entweder überhaupt nicht oder durch Flüchtlinge besetzt. Bei den Betriebsbeamten besteht in dieser Beziehung eine Ausnahme, da ihre Ergänzung nur eine Zeitlang stille stand und jetzt wieder fortgesetzt wird. Natürlich können die Aufnahmen nur in einem sehr beschränkten Maße stattfinden, und es wird die Auswahl sehr sorgfältig getroffen. Im allgemeinen werden in den Betriebsdienst 18 bis 20jährige Bewerber aufgenommen. Nach Ablegung der Reifeprüfung müssen sie sich einer neuen praktischen Prüfung durch die Staatsbahnen unterziehen, deren Ergebnissen entsprechend sie als Betriebsassistenten angestellt werden. Die Anstellung geschieht in jedem Falle auf einer Station, wo die Betreffenden sich die nötigen praktischen Kenntnisse aneignen und verpflichtet sind, drei Prüfungen in dreimonatlichen Zwischenräumen abzulegen; die Telegraphen-, Verkehrs- und Betriebsprüfung. Nach Bestehen der Prüfung steht ihnen der Weg zu dem Eisenbahnbeamten-Kursus frei, der in Budapest stattfindet.

Nach dem kürzlich erschienenen Prüfungsreglement dauert der Kursus ein Jahr. Seine Hauptgegenstände sind die Eisenbahngeographie und Geschichte, Eisenbahnbauten und -einrichtungen, Eisenbahnrecht, Eisenbahnmaterialkunde, Kassendienst, Rechnungsführung, deutsche Sprache, Gesundheitsdienst, Telegraphendienst, Stations- und Wagendienst, Eisenbahntarife, Eisenbahntransportrecht und Güterverwaltung. Das Lehrjahr beginnt im September und endet im Juni. Im Juni wird die Befähigungsprüfung abgehalten, an der sich nur jene Hörer beteiligen können, die im Laufe des ganzen Jahres genügend Fortschritte aufweisen konnten. Die Gegenstände der Befähigungsprüfung sind von den oben erwähnten der Telegraphendienst, Betriebsdienst, Stations- und Wagendienst, Tarif- und Transportrecht und Güterverwaltung. Der Betriebs-, Stations- und Wagendienst bilden gemeinsam Gegenstand der Prüfung. Im Betriebsdienst und den Tarifen muß die Befähigungsprüfung schriftlich und mündlich, in dem Telegraphendienst, Eisenbahntransportrecht und Güterverwaltung nur mündlich bestanden werden und zwar vor einem besonderen Prüfungskomitee, dessen Vorsitzender der Vorstand der Königl. Ung. Eisenbahn- und Schiffahrtsgeneralinspektion bezeichnet.

Die Lehrkräfte des Kurses sind meistenteils aktive Oberbeamte der Staatsbahn. Die Direktion des Kurses stellt den Ergebnissen entsprechend eine Rangliste auf und empfiehlt die besonders gut Befähigten der Staatsbahndirektion zur Ernennung außer der Reihe. Gleichzeitig ersucht sie die Direktion bei den Ernennungen der anderen Hörer zu Beamten, möglichst die Rangliste der Geprüften in Betracht zu ziehen. Die Staatsbahnen nehmen auch immer Rücksicht darauf.

Nach Erledigung des Kurses müssen sich die Betreffenden noch die Erlaubnis zum selbständigen Versehen des Betriebes verschaffen, dann werden sie zu Offizialen in die unterste, IX. Rangklasse der Beamten ernannt. Nach dieser Ernennung sind Prüfungen betreffs der weiteren Laufbahn nur noch vereinzelt vorgeschrieben, und es hängt auch von der persönliche Neigung des Betreffenden ab, ob er bei dem Stations-, Verkehrs-, Finanz- oder Materialbeschaffungsdienst sich eine Existenz gründen will.

— **Fahrpreisermäßigungen bei den Staatsbahnen.** Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion wird die Einrichtung der um 50 % ermäßigten Hin- und Rückfahrkarten an Sonntagen und am Wochenschluß (Weekend), die sich im vorigen Jahre so gut bewährt hat, im laufenden Jahre erheblich erweitert werden. Vom 1. April bis 31. Oktober werden diese ermäßigten Karten nach Orten, die für den Bäderbesuch oder die Touristik in Betrach kommen, ferner nach Wallfahrtsorten usw. ausgegeben werden. Die in Betracht kommenden Strecken und Tarifbestimmungen sind aus den Aushängen auf den Stationen zu ersehen. Zu anderen tarifarischen Begünstigungen gehört die Begünstigung bei Gesellschaftsreisen, die von Gesellschaften von mindestens 20 Mitgliedern bei Benutzung der fahrplanmäßigen Züge, im Falle starker Reisendenzahl in Sonderzügen, in Anspruch genommen werden kann. Die Fahrpreisermäßigung beträgt 25 %. Der Zweck dieser Begünstigung ist, die Gesellschaftsreisen in Rumpfungarn zu erleichtern, hauptsächlich aber, um durch die Fahrpreisermäßigung den Verkehr durch ausländische Reisende in geschlossenen Gruppen zu heben. Die im Jahre 1927 eingerichteten Sport-Sonderzüge werden auch im laufenden Jahre verkehren, die Begünstigung für die Reisenden solcher Züge wird auf 33 % erhöht werden. Außer diesen Reisebegünstigungen wurden noch andere, bisher nur von Fall zu Fall gewährte, 50prozentige Fahrpreisermäßigungen tarifmäßig eingeführt, so für Touristenpfadfinder und für Schüler, die in Gruppen von mindestens sechs Personen zu Studienzwecken reisen. Auch die in Gruppen reisenden landwirtschaftlichen, Weingarten- und Erdarbeiter für Reisen zur oder von der Arbeit genießen gleichfalls eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung. Alle diese Begünstigungen treten vom 15. März ab in Kraft. Berücksichtigt man noch die bisher schon bestehenden weitgehenden Begünstigungen (beispielsweise die 66 % Ermäßigung für Abonnementskarten und Arbeiter-Wochenkarten) und die eine Begünstigung von 92 % ausmachenden Schüler-Monatskarten, so kann festgestellt werden, daß die Leitung der Staatsbahnen alles aufbietet, um die Reisemöglichkeit zu erleichtern.

— **Einführung des Radios bei den Staatsbahnen.** Die Staatsbahnen-Radio-A. G. hat ihre konstituierende Generalversammlung bereits abgehalten. Es besteht der Plan, zunächst die Wartesäle der wichtigsten Bahnstationen mit Radiohörapparaten zu versehen; im Laufe des Sommers sollen dann auch die Personenzüge, in erster Reihe einige Schnellzüge mit Radiohörern ausgestattet werden.

— **Finanzergebnisse der Eisenbahnen.** Der Bericht des Finanzministers enthält über die Gebarung im Monat Januar folgendes:

1. Königl. Ungarische Staatsbahnen.

Die Leistungen weisen gegenüber den Ergebnissen des Monats Januar 1927 auf der ganzen Linie eine Zunahme auf. Dies kommt auch in der Zunahme der Einnahmen und Ausgaben zum Ausdruck.

I. Verkehr (Betrieb):

	1928 Januar	1927 Januar
Zahl der beförderten Personen . . .	6 767 650	6 117 200
Güterbeförderung . . . . . t	1 497 400	1 417 600

II. Gebarungsergebnisse:

	Pengö	
Einnahmen	20 826 000	20 021 140
Ausgaben	20 513 594	19 320 142
Überschuß	312 406	700 998

2. Donau-Save-Adria-Eisenbahn-gesellschaft.

Die Leistungen dieser Bahn nahmen im Berichtsmonate im allgemeinen etwas ab.

— **Personalnachricht.** Am 9. März 1928 verschied unter tragischen Umständen der Oberingenieur und technischer Kohlenreferent der Direktion der Königl. Ungarischen Staatsbahnen Ladislaus Kapus im 35. Lebensjahre. Schon in jungen Jahren hatte er sich zu einem der tüchtigsten Fachleute in Fragen der Feuerungstechnik emporgearbeitet und sowohl an der Technischen Hochschule wie auch bei den Staatsbahnen war man seinem Wirken gegenüber mit den höchsten Erwartungen erfüllt.

Die Staatseisenbahnen betrauern in dem allzufrüh Dahingeschiedenen einen ihrer fähigsten Oberbeamten, dessen Tod auch für sie einen sehr schweren Verlust bedeutet.

Übrige europäische Länder.

— **Lokomotivbeschaffung für die Estländischen Staatsbahnen.** Es ist nunmehr endgültig beschlossen worden, im laufenden Jahre 5 neue Lokomotiven für die Schmalspurbahn (750 mm) anzuschaffen, welche aus dem Auslande bezogen werden sollen. Das Wettbewerbsausschreiben wird schon im April oder spätestens Mai stattfinden. Für den Ankauf dieser Lokomotiven ist vom estländischen Parlament (Riigikogu) ein Kredit von 200 000 E. Kronen (= 180 000 RM) bewilligt worden.

— **Der neue litauische Eisenbahntarif.** Der vom litauischen Verkehrsministerium ausgearbeitete und vom

Ministerkabinett bestätigte neue Eisenbahntarif tritt am 1. April 1928 in Kraft.

— **Ausbau der Eisenbahnanlagen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.** Auf Grund des polnischen Eisenbahnbauprogramms für das Budgetjahr 1928/29 sollen 10 Mill. Zl. zum Ausbau der Eisenbahnanlagen in Danzig verwendet werden. Es handelt sich in erster Linie um Erweiterungsanlagen im Hafenbezirk.

— **Ein russischer Wagenauftrag an die A. G. „Phönix" in Riga.** Die Verhandlungen, welche zwischen der Rigaer Sowjethandelsvertretung und der Wagenfabrik „Phönix" in Riga seit längerer Zeit geführt werden, haben in diesen Tagen zu einem Abschluß geführt. Der Lieferungsvertrag sieht den Bau von 180 vierachsigen Kühlwagen neuester Bauart für russische Rechnung vor.

— **Umbenennung einer russischen Bahnstation.** Die russische Eisenbahnstation Woropanowo an der Südosteisenbahnlinie soll in Gorki umbenannt werden, und zwar zu Ehren des Dichters, der dort in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts als Eisenbahnarbeiter tätig war.

— **Bau einer Eisenbahn Woropajewo—Druja (Polen).** Der polnische Staatspräsident hat durch eine Verordnung vom 24. Februar d. J. die Regierung zum Bau einer vollspurigen Eisenbahn zwischen Woropajewo und Druja (nördl. Wilnagebiet) über die Ortschaften Polowo und Szarkowszczyzna in einer Gesamtlänge von 90 km ermächtigt. Den Tag des Baubeginns bestimmt der Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister. Die Baukosten werden teils von den beteiligten Kommunalverbänden, teils aus Mehreinnahmen der Staatsbahnen gedeckt. Für die Erschließung der Forsten im nördlichen Wilnagebiet kommt dieser Bahn große Bedeutung zu.

— **Buchenschwellen für die polnischen Eisenbahnen.** Das polnische Verkehrsministerium beschäftigt sich gegenwärtig mit der Frage der Einführung von Buchenschwellen auf den Eisenbahnen. Zum Studium dieser Frage war Ende v. J. eine Spezialkommission ins Ausland entsandt worden, die festgestellt hat, daß buchene Schwellen gegenwärtig auf verschiedenen Eisenbahnen benutzt werden. Die Kommission hat auch die Art der Imprägnierung dieser Schwellen und ihre Dauerhaftigkeit auf verschiedenen Bahnen in den erwähnten Ländern studiert und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß in Polen, das umfangreiche Buchenbestände im Süden und Südosten des Landes besitzt, buchene Schwellen unter günstigen Bedingungen zur Verwendung kommen könnten.

— **Begebung von Eisenbahnobligationen durch die staatliche Wirtschaftsbank in Polen.** Sofort nach Veröffentlichung des Gesetzes über die Kommerzialisierung der polnischen Staatsbahnen beabsichtigt die staatliche Wirtschaftsbank Obligationen, die für Eisenbahninvestierungen im Inlande ausgegeben werden sollen, in den Börsenhandel zu bringen.

— **Bau einer neuen Weichselbrücke bei Thorn.** In Kürze wird mit dem Bau der projektierten zweiten Weichselbrücke bei Thorn begonnen werden. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 12 Mill. Zl., zu denen 9 Mill. der Staat beiträgt. Mit der Restsumme hat sich die Stadt Thorn an den Kosten des Brückenbaus zu beteiligen.

— **Ein neues Eisenbahnblatt in Polen.** Warschauer Pressemeldungen zufolge, beabsichtigt das polnische Verkehrsministerium ein neues Blatt (Tageszeitung) herauszugeben, in welches sämtliche Tariffragen und Eisenbahnverordnungen aufgenommen werden sollen.

— **Verkehrswerbung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Der seit längerer Zeit zwischen dem Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat und dem Ostrauer Karwiner Revier geführte Wettbewerbskampf um die Kohlenbelieferung der Wiener städtischen Gaswerke hat nunmehr damit geendet, daß die Wiener Gaswerke wieder 500 000 t Ostrauer Kohle bestellen. Durch die von den tschechoslowakischen Bahnen bewilligte Frachtermäßigung wurden nämlich die tschechoslowakischen Kokereien, welche bisher die Lieferungen inne hatten, in die Lage versetzt, ein billigeres Angebot an die Wiener Gaswerke zu stellen.

— **Verstaatlichung der restlichen Privatbahnen in d Tschechoslowakei.** Von den sieben noch vorhanden Privatbahnen liegen vier in der Slowakei und drei Mähren. Die finanzrechtliche Regelung dieser Bahnen wi in nächster Zeit erfolgen, worauf zur Verstaatlichu geschritten werden wird. Überdies beabsichtigt die Eise bahnverwaltung noch in diesem Jahre mit der Verstaa lichung jener 13 slowakischen Bahnen zu beginnen, der Prioritätenkapital von der Staatsverwaltung bereits im Vo jahre angekauft wurde.

— **Die Einnahmen der Rumänischen Staatsbahnen** b trugen im Jahre 1927 zusammen 8,7 Milliarden Lei (225 Mi lionen RM), gegen 8,05 Milliarden im Jahre 1926. Über d Ausgaben liegen noch keine Nachrichten vor.

— **Verkehrslage bei den Rumänischen Staatsbahne** Wie die rumänischen Blätter berichten, ist es den Staat bahnen seit dem Kriegsausbruch, also seit 12 Jahren, i diesen Monaten zum erstenmal wieder gelungen mit d Wagengestellung den Anforderungen nachzukommen. Fre lich haben die letzteren auch stark nachgelassen. So wurde z. B. im Dezember 1927 nur 9000 Wagen mit Holz belade gegen 10 642 im gleichen Monat des Jahres 1926, wobei z bemerken ist, daß im Jahre 1926 infolge Wagenmange noch eine starke Drosselung der Beförderungen stattfan

— **Betriebsergebnisse der Italienischen Staatsbahnen** vo 1. Juli bis 30. November 1927.

	1927—1928	1926—1927	Unterschied
Personenverkehr .	724 456 705	775 034 850	— 50 578 14
Gepäck u. Hunde .	27 786 691	31 692 780	— 3 906 08
Eilgutverkehr . . .	180 779 880	192 946 990	— 12 167 11
Frachtgutverkehr .	1 026 901 430	1 143 331 809	— 116 430 37
Zusammen	1 959 924 706	2 143 006 429	— 183 081 72

— **Erhöhung der Tarife und der Bezüge bei den fran zösischen Eisenbahnen.** Die ersten Schätzungen über da Betriebsergebnis des Jahres 1927 bei den Eisenbahne Frankreichs ergaben einen Fehlbetrag von 400 Mill. Fr Glücklicherweise hat sich gegen Ende des Jahres der Ver kehr etwas gehoben, und so hat sich der Fehlbetrag nur au 280 Mill. belaufen. Die günstigen Verkehrsverhältniss haben auch in den ersten Wochen des Jahres 1928 ange halten; nachdem man erst angenommen hatte, das laufend Jahr werde einen Fehlbetrag von 1650 Mill. bringen, rechne man nunmehr mit 1170 Mill. 500 Mill. davon sollen augen scheinlich dadurch gespart werden, daß für Vorschüsse zu Deckung früherer Fehlbeträge keine Zinsen berechnet werden und so wird denn die Gemeinschaftskasse im gegenwärtigen Jahr mit 670 Mill. in Anspruch genommen werden. Nun müssen aber die Bezüge der Beamten und Arbeiter erhöht werden, und wenn dies, wie in Aussicht genommen, am 1. März geschieht, so erfordert die Erhöhung einen Mehraufwand von 350 Mill. Es ist also im Jahre 1928 eine runde Milliarde aufzubringen, um diese Beträge zu decken. Das kann natürlich nicht anders als durch eine Erhöhung der Tarife geschehen, und zwar sollen dazu nur der Güterverkehr herangezogen werden. Die Gütertarife sollen um 9 bis 11 % erhöht werden. Es wird behauptet, daß damit die Frachtsätze immer noch unter den niedrigsten in Europa bleiben, natürlich in Gold umgerechnet, wie man überhaupt bei den französischen Zahlenangaben den Stand der Währung berücksichtigen muß. Dabei sollen aber die Tarife so umgearbeitet werden, daß für einen Teil der Güter, namentlich auch für Lebensmittel eine Ermäßigung herauskommt. Die Erhöhung soll frei von der Verkehrssteuer bleiben, und es wird überhaupt erwogen, die Verkehrssteuer neu zu regeln. Dieses Vorhaben wird in der Presse mit großer Genugtuung begrüßt.

Die Erhöhung der Bezüge, die man dem Personal zugedacht hat, wird etwa 9 % — und mindestens 600 Fr. — auf den Kopf betragen. Die Kommunisten hatten anfängliche Bezüge von 10 800 Fr., die übrigen Gewerkschaften von 8000 Fr. wie für die Beamten — fonctionnaires — verlangt: dadurch wären die Arbeiter — agents — wegen der Zuwendungen, die ihnen sonst noch gemacht werden, besser gestellt gewesen als jene. Man hat sich auf einen Anfang mit 6850 Fr. geeinigt, wozu noch 200 Fr. als Prämie und

das Wohnungsgeld, das in Paris 3000 Fr. beträgt, hinzukommen, ferner die Dienstzulagen, die z. B. im Fahrdienst gewährt werden; außerdem muß man zu den Bezügen noch den Betrag rechnen, den die Verwaltung zur Ruhegehaltskasse beiträgt und der 15 % ausmacht, die freie ärztliche Behandlung, die Beschaffung von Lebensmitteln zu ermäßigtem Preis, die freie Fahrt und die ermäßigten Fahrpreise u. dgl. Nach einem Brief des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Gewerkschaften wird z. B. ein Arbeiter der Lohnstufe 1 in Paris 10 050 Fr., in Orten, wo keine Wohnungsentschädigung zusteht, 7050 Fr. beziehen. Für einen Vater von drei Kindern mit fünf Dienstjahren erhöhen sich diese Zahlen auf 14 088 und 9728 Fr. Ein Lokomotivführer in Paris bezieht 21 350 Fr., verheiratet mit drei Kindern 25 150 Fr. Der Minister spricht in diesem Brief auch seine Freude darüber aus, daß es gelungen ist, den Beamten- und Arbeitern der Staatsbahnen dieselben Zuwendungen zu machen wie denen der großen Eisenbahngesellschaften.

Die Neuregelung der Tarife und Bezüge ist nach langwierigen Verhandlungen zwischen den Beteiligten zu stande gekommen; sie ist ein Vergleich, der niemand recht befriedigt. Die Eisenbahngesellschaften wollten die Frachtsätze stärker erhöhen, das Personal der Eisenbahngesellschaften erhält nicht die Zulagen, die es verlangt hatte, die Versender von Frachtgut sind über die Tariferhöhung entrüstet, und die Regierung wird auch nur schweren Herzens dem Verzicht auf die Verkehrssteuer und der Übernahme von Zinsen zugestimmt haben, die sonst die Eisenbahnen tragen müßten.

— **Eiserne Personenwagen in Frankreich.** Schon auf der Kunstgewerbeausstellung in Paris im Jahre 1925 waren ganz eiserne Personenwagen ausgestellt. Die Nordbahn hat nunmehr 20 solche Wagen in ihren Betriebsmittelpark eingestellt, weicht aber mit ihnen von der damaligen Bauart stark ab. Das Tragwerk der neuen Wagen stellt sozusagen einen Schiffskörper dar, der mit dem Kiel nach oben liegt. Auf Steifigkeit in der Längsrichtung, also Sicherung der Insassen bei Zusammenstößen, ist beim Entwurf und Bau besonderer Wert gelegt worden. Äußerlich zeichnen sich die Wagen durch eine vollständig glatte Oberfläche aus; es sind keine Nietköpfe oder Deckbleche sichtbar. Bei der Innenausstattung ist man auf weitgehende Bequemlichkeit für die Reisenden und darauf bedacht gewesen, daß die Wagen einen geschmackvollen Eindruck machen. Als Wärmeschutz sind sowohl die Außen- wie die Innenbleche mit Kork belegt. Die elliptisch gekrümmte Decke ist hellgrau abgetönt. Zwischen Rückenlehne und Gepäcknetz sind die Wände mit Fayenceplatten verkleidet. Dadurch wird das zerstreute Licht der Lampen auf dem Auge auf angenehme Weise zurückgeworfen. Die 4 mm starken Bekleidungsbleche sind mit einander verschweißt. Das Fahrgestell besteht aus zwei Längsträgern aus gepreßten Stahlblechen, 200 × 100 × 6 mm groß, zwischen die Gußstücke als Auflager auf den Drehgestellen und zur Aufnahme der Zug- und Stoßglieder eingelegt sind. Die Wagen wiegen 46 bis 48 t. Sie laufen als 1. und 2. Klasse in Schnellzügen zwischen Paris und Lille. Zu den bereits vorhandenen 20 werden noch weitere 80 gebaut, die als 3. Klasse ausgestattet werden. Der Gang liegt bei ihnen in der Mitte, die Eingänge nicht wie sonst an den Enden, sondern an den Langseiten, derart daß eine Tür den Zugang zu zwei Abteilen vermittelt.

Die anderen französischen Eisenbahnen wollen hinter der Nordbahn in bezug auf die Einführung eiserner Wagen nicht zurückbleiben. Die Ostbahn hat die Vorarbeiten hierfür beinahe vollendet. Die Mittelmeer- und die Orléansbahn, die Südbahn, die Staatsbahn und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen stellen unter Mitwirkung des Bureaus für Eisenbahnbedarf — Office central d'études de matériel de chemins de fer — einen Entwurf auf, bei dem neben großer Festigkeit auch besonders auf Leichtigkeit des Wagens Bedacht genommen wird. Trotz dieses Vorgehens der maßgebenden Stellen hat der halbeiserne, also unter Mitverwendung von Holz gebaute Wagen in Frankreich noch eifrige Anhänger. Sie begründen ihre Stellungnahme mit dem Preis des eisernen Wagens, der allerdings etwas hoch ist. Dies rührt daher, daß Bleche von der nötigen Größe schwer zu beschaffen sind und daß die beim Bau nötigen Arbeiten nur durch besonders ausgebildete Arbeiter ausgeführt werden können. Wenn diese Anstände beseitigt sind, wird der eiserne Wagen wegen der Sicherheit, die er den Reisenden bietet, sicher noch größere Verbreiterung und Anerkennung finden, als er jetzt bereits besitzt.

— **Zusammenarbeit der Verkehrsmittel in Belgien.** Im Jahre 1924 ist in Belgien ein Ausschuß eingesetzt worden, der Maßnahmen zur Hebung des belgischen Wirtschaftslebens erörtern sollte. Er hat nunmehr seinen Bericht veröffentlicht, der sich — selbstverständlich — auch mit dem Verkehrswesen des Landes befaßt. Der Bericht erkennt zwar an, daß Belgien ein hoch entwickeltes Verkehrsnetz hat, beklagt aber, daß seine einzelnen Teile, Eisenbahnen, Straßen und Wasserwege nicht in erwünschtem Maße Hand in Hand arbeiten, sondern im Gegenteil, jedes sich selbst überlassen, mit einander im Wettbewerb stehen. Die Eisenbahnen müssen daher häufig, um die Abwanderung von Verkehr zu verhindern, für gewisse Verkehrsbeziehungen ermäßigte Tarife zubilligen und sich dafür, um das Gleichgewicht ihrer Einnahmen und Ausgaben zu erhalten, an anderen Tarifen schadlos halten. Der Bericht schlägt daher vor, die einzelnen Verkehrsmittel ähnlich wie die Eisenbahnen zu verwalten, also ihren Betrieb selbständigen Gesellschaften zu übertragen und von staatswegen nur die Aufsicht über diese Unternehmen mit dem Ziel zu führen, das Handinhandarbeiten zu gewährleisten.

— **Ein Stellwerk mit 311 Hebeln.** Auf dem Bahnhof London Bridge der englischen Südbahn wird zurzeit ein Stellwerk errichtet, das für das größte der Welt gilt. Es hat elektrischen Antrieb. Daß es das modernste seiner Art ist, also alle Errungenschaften neuzeitlicher Signaltechnik aufweist, ist nur selbstverständlich, weil es eben das jüngste ist. Das Gebäude bedeckt eine Fläche von 35 zu 5 m; von seiner Länge werden 21,5 m durch das Stellwerk eingenommen. Seine 311 Hebel regeln die Bewegung von 2000 Zügen täglich auf Gleisstrecken von zusammen 12 km Länge. Ein Schaubild zeigt dem Stellwerkswärter den Stand der Züge an. Das neue Stellwerk bildet den Ersatz für fünf vorhandene Stellereien mit 615 Handhebeln. Sein Bau steht im Zusammenhang mit der Ausrüstung der von ihm beherrschten Gleise mit Lichtsignalen, die zum Teil drei, zum Teil vier Signalbilder zeigen. Zur Bedienung sind 16 Signalwärter und 8 jugendliche Arbeiter nötig. Sie werden zurzeit in kleineren ähnlich gebauten Stellwerken ausgebildet. Die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks ist im Juni zu erwarten. Die mit ihm zusammenhängenden Neuerungen erfordern einen Aufwand von rund drei Millionen Mark.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in der Türkei.** Die erste rund 200 km lange Strecke der Samsun—Sivas-Bahn wird diesen Sommer fertiggestellt. Die zweite Hälfte dieser Eisenbahn sollte durch die belgische Gruppe „Cit" gebaut werden. Da aber der Vertrag mit dieser Gruppe gelöst ist, wurde eine weitere Strecke von 120 km einem türkischen Bauunternehmer vergeben, die bis zum Herbst 1929 fertiggebaut wird. Um die Unternehmung der von Cit freigewordenen übrigen Strecken bemühen sich mehrere fremde Baugesellschaften.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen der türkischen Staatsbahnen.** Die in Nr. 9, S. 244 gemeldete Wagenausschreibung vom 7. März fand in Angora statt. Sie führte aber zu keinem abschließenden Ergebnis, da alle der deutschen Wagenvereinigung angehörenden Fabriken einen und denselben Preis angaben.

Dagegen bestellte die Eisenbahnverwaltung vor zwei Wochen 8 Stück G 8²-Lokomotiven bei der „Ateliers metalurgiques de Nivelle". Die Bestellung weiterer 8 Lokomotiven an die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn soll in Aussicht stehen.

Wasserverkehr.

— **Starkes Anwachsen des Hamburger Waren- und Schiffsverkehrs.** Die ersten abschließenden Zahlen über die ersten Monate des Jahres 1928 weisen sowohl im Hamburger Warenverkehr wie im Schiffsverkehr einen starken Aufschwung gegenüber den entsprechenden Zahlen des Vorjahres auf. Im Januar 1928 betrug der eingehende Warenverkehr in Hamburg 1 400 568 t, der ausgehende Verkehr 699 504 t; im entsprechenden Monat des Jahres 1927 war der

eingehende Warenverkehr 1 092 088 t, ausgehend 644 238 t. Für den Schiffsverkehr liegen die Zahlen für die Monate Januar und Februar vor. Danach betrug der Raumgehalt der im Januar 1928 eingegangenen Seeschiffe 1 834 761 NRT. (Januar 1927 = 1 509 205 NRT.), ausgehend waren es 1 725 942 NRT. (Januar 1927 = 1 456 311 NRT). Im Februar 1928 betrug der eingehende Schiffsverkehr 1 564 088 NRT. (Februar 1927 = 1 412 110 NRT.), der ausgehende Schiffsverkehr 1 625 354 NRT. (Februar 1927 = 1 300 833 NRT.). Faßt man die ersten beiden Monate 1928 zusammen, so ergibt sich folgendes Bild: eingehend: 2507 Seeschiffe mit 3 398 849 NRT. (Januar und Februar 1927 = 2317 Seeschiffe mit 2 921 315 NRT.), ausgehend: 2735 Seeschiffe mit 3 351 296 NRT. (Januar und Februar 1927 = 2730 Seeschiffe 2 757 144 NRT.).

Luftverkehr.

— **Frachtluftverkehr.** Im Rahmen des Sommerluftverkehrs, der am 23. April beginnt, beabsichtigt die Deutsche Luft Hansa auf den Strecken Berlin—London bzw. Berlin—Paris Flugzeuge einzusetzen, welche nur Fracht befördern werden. Voraussichtlich werden die Maschinen kurz nach Mitternacht auf dem Berliner Zentralflughafen starten und Zwischenlandungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet vornehmen. Die Landung am Bestimmungsort erfolgt gegen Mittag, so daß die Güter am gleichen Tage dem Empfänger ausgeliefert werden. Die unverzollten Frachtstücke werden etwa um 13 Uhr und die verzollten gegen 16 Uhr in den Händen der Empfänger sein. Insgesamt wird die Beförderung der Güter von Haus zu Haus also nicht mehr als etwa 20 Stunden in Anspruch nehmen. An Orten, welche noch nicht vom Luftverkehr berührt werden, kann mit Hilfe des mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft getroffenen Abkommens über den kombinierten Transport von Gütern auf dem Luft- und Eisenbahnwege (Flei-Verkehr) ebenfalls der große Vorteil dieser neuen Frachtlinien in Anspruch genommen werden.

Allgemeines.

— **Nochmals die neue elektrische Versuchslokomotive der Reichsbahn.** In der auf Seite 205 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung veröffentlichten Abhandlung über eine neue elektrische Versuchslokomotive ist die Unterschrift der beigegebenen Abbildung wie folgt zu berichtigen „acht Motoren von je 500 PS-Stundenleistung", das sind insgesamt 4000 PS, wie dies auch in dem Aufsatz auf Seite 206 ausdrücklich vermerkt ist.

Nach einer Mitteilung der Bergmann-Elektrizitätswerke hat sich nun bei den inzwischen mit der neuen elektrischen Lokomotive unternommenen Versuchsfahrten herausgestellt, daß die Leistung der Motoren etwas größer ist als ursprünglich angenommen wurde, so daß die Motorenleistung nunmehr zu je 575 PS angegeben werden darf; die Stundenleistung der ganzen Lokomotive beträgt danach nicht weniger als $8 \times 575 = 4600$ PS.

Rechtspflege.

— **§ 316 StGB.; § 82 EBO. „In Gefahr setzen" eines Eisenbahntransportes. Zwischen Transportgefährdung und Übertretung aus § 82 EBO. besteht keine Tateinheit.** Das Landgericht hat die Freisprechung damit begründet, daß schon der äußere Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB. nicht erfüllt sei, weil zu der Zeit, als der in O. mit 10 Minuten Verspätung abgefahrene Zug den Straßenübergang kreuzte, das durch den Wagen des Angeklagten auf der Fahrbahn bereitete Hindernis seit etwa 8 Minuten beseitigt gewesen, der Transport daher in keinem Augenblick in Gefahr gesetzt worden sei, daß es aber auf die Möglichkeit eines Zusammenstoßes, falls der Zug fahrplanmäßig abgefahren wäre, nicht ankomme. Diese Ausführungen lassen erkennen, daß die Strafkammer sich in einem rechtlich erheblichen Irrtum über den Begriff der „Gefährdung" befunden, diesen insbesondere zu eng ausgelegt hat. Für die Beantwortung der Frage, ob der Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt worden sei, ist — wie das RG. schon früher ausgesprochen hat — nicht der wirkliche Verlauf des Ereignisses entscheidend (RGSt. 14, 135 [137]). Begrifflich bedeutet „gefährden oder in Gefahr setzen" vielmehr das Schaffen eines Zustandes, welchem nach den obwaltenden Umständen der Eintr eines Schadens als wahrscheinlich gelten kann, die Möglic keit eines solchen nahe liegt (RGSt. 29, 244 [246]). Im v liegenden Falle ist nach den vom Landgericht getroffen Feststellungen der Zusammenstoß des Zuges mit dem Wag des Angeklagten, der trotz geschlossener Schranken d Eisenbahngleise kreuzte, nur dadurch vermieden worde daß der Zug verspätet in O. abfuhr. Da das durch den A geklagten auf der Fahrbahn bereitete Hindernis erwiesene maßen wenige Minuten vor dem Eintreffen des Zugs, al in einem Zeitpunkt, in dem der Zug bei rechtzeitiger A fahrt an der Gefahrstelle eintreffen mußte, noch bestan anderseits der unvorhergesehene Aufenthalt des Zuges a der Abfahrtstation in jedem Augenblick beendet werd konnte, so war tatsächlich ein Zustand geschaffen, in de die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung des Transport vorlag. Diese für den Transport bestehende naheliegend Gefahr wurde auch dadurch nicht ausgeschlossen, daß dem Eingreifen anderer Personen gelang, den Eintritt d Zusammenstoßes noch rechtzeitig zu verhüten (RGSt. 30, 1 [182]). Damit war aber der äußere Tatbestand der Tran portgefährdung im Sinne des § 316 StGB. von dem Ang klagten verwirklicht. Das von der Strafkammer zur Unte stützung ihrer Entscheidung herangezogene Urteil RGSt. 4 377 betrifft einen ganz anders gearteten Sachverhalt und i daher nicht geeignet, die Auffassung des LG. zu stütze Nicht beizutreten ist den Ausführungen der Beschwerd führerin nur insoweit, als mit ihnen geltend gemacht wir daß die dem Angeklagten möglicherweise gleichzeitig z Last fallende, in dem Nichtanhalten vor der geschlossene Schranke liegende Übertretung gegen die Bestimmung d § 79 Abs. 4 in Verbindung mit § 82 EBO. vom 4. Novembe 1904 als in Tateinheit mit der fahrlässigen Transportgefäh dung begangen anzusehen sei. Der § 82 a. a. O. enthält n eine subsidiäre Strafandrohung, denn die in ihm bestimmt Strafe soll nur verhängt werden, wenn nicht nach den al gemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirk ist. Die Feststellung einer Tateinheit zwischen dem Ve gehen aus § 316 Abs. 1 StGB. und einer Übertretung i Sinne des § 82 EBO. ist somit ausgeschlossen. Hilfsweis könnte dagegen seine Anwendung in Frage kommen. (Urte des RG. vom 4. Juli 1927 — 3 D 228/27) (Jur. Wochensch 1928, S. 565).

Bücherschau.

— **Wohnungsfürsorge und Wohnungsverwaltung be Reichsbahn und Reichsbehörden.** Von Gustav Klein Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung de Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Ministerialrat a. D. Mi sechs bildlichen Darstellungen. Berlin 1928. Verlag der Ver kehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. be der Deutschen Reichsbahn. Gebunden 15 RM.

Der Verfasser verfolgt mit seinem Werk, wie aus der Vorwort hervorgeht, einen doppelten Zweck. Das Buc soll nicht nur ein Lehrbuch für Anfänger und ein Nach schlagewerk für die in der Wohnungsfürsorge tätigen Be amten sein, es soll vielmehr auch der Allgemeinheit übe die Grundlagen der von den Reichsbehörden und der Reichs bahn betriebenen Wohnungsfürsorge und Wohnungsverwaltung Aufschlüsse geben. Diese schwierige Aufgabe hat der Ver fasser aufs beste gelöst. Die Bearbeitung lag in gute Händen, da dem Verfasser als langjährigem Wohnungs referenten der Reichsbahn — Hauptverwaltung — eine gan besondere Sachkunde eigen ist.

Das 300 Seiten starke Buch enthält auf den erste 47 Seiten eine Abhandlung über das Wohnungswesen. In ersten Abschnitt behandelt der Verfasser die Wohnungsno im allgemeinen und bei der Reichsbahn im besonderen, be der nach dem Stande vom 1. November 1926 noch ein Be darf von 20 468 Wohnungen vorhanden war. Die Abschnitte 2 und 3 befassen sich mit den Maßnahmen zur Erhaltung des Besitzstandes an Wohnraum und zur Vermehrung de Wohnraumbestandes (Beihilfen, Neubautätigkeit, Darlehen Zuschüsse usw.). Der letzte Abschnitt behandelt die Ver waltung der reichseigenen Wohnungen und das Dienst wohnungswesen. Interessant und sehr lehrreich sind hierbei insbesondere die Abbildungen und Zusammenstellungen, die das Verhältnis der Miete zum Diensteinkommen und zum Wohnungsgeldzuschuß zum Ausdruck bringen, die Größen

r Wohnungen darstellen usw. In sechs Anhängen werden dann die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und rwaltungsvorschriften mitgeteilt.

Das Gesamtwerk muß als sehr verdienstvoll bezeichnet rden, nicht nur weil es die schwierige Materie des ohnungswesens erschöpfend darstellt, sondern auch, weil voller Einblick in die umfangreiche Tätigkeit und das ße Arbeitsfeld der Reichsbahn eröffnet wird, das sie auf sem wichtigen Gebiete der sozialen Fürsorge ausübt.

Das Buch kann nicht nur den Beamten der Reichsbahnrwaltung, sondern auch allen übrigen Verwaltungen, Bau- d Siedlungsgesellschaften usw. empfohlen werden. W.

— **Die Baukontrolle beim Gußbeton.** Ein Taschenbuch die Baustelle von Dipl. Ing. Oskar Spetzlar und Reungsbaumeister Helmut Möhle, Ruhrverband Essen. rlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin 1928. 56 Seiten tav, 32 Textabbildungen. Preis 2,60 RM.

Das Buch gibt zu den Bestimmungen des Deutschen Aususses für Eisenbeton vom September 1925 und zu den tschen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung u Zement — die es als bekannt voraussetzt — wertvolle Ergänzungen für die Ausführung von Gußbeton. Neuere Prüfungsmethoden, die in dieser Hinsicht in Amerika und Deutschland bekannt geworden sind, werden angeführt und ihre praktische Anwendung gezeigt. Es werden sowohl die Untersuchung der Stoffe (Bindemittel, Zuschlagstoffe, Wasser), aus denen sich der Beton aufbaut, als auch die Untersuchung des Betons selbst in seiner Zusammensetzung und seine Behandlung während des Einbaues und Prüfung nach dem Einbau dargestellt. Eine Besprechung des Untersuchungsgerätes und der Einrichtung eines Baulaboratoriums sowie Muster für Untersuchungskontrolle sind angeschlossen. In Anbetracht der großen Wichtigkeit, die die richtige Zusammensetzung und Ausführung des Betons für die Güte des Bauwerks, seine Dichtigkeit, Druckfestigkeit, Widerstandsfähigkeit gegen chemische und mechanische Angriffe bei Gußbeton fast noch mehr als bei Stampfbeton haben, werden auf Baustellen, auf denen es sich um größere Gußbetonausführungen handelt, die in dem Buche knapp, erschöpfend und übersichtlich gebrachten neueren Forschungsergebnisse und praktischen Hinweise willkommen sein. Die Abbildungen sind gut, der Druck ist klar, der Preis erscheint nicht zu hoch. Schneider, Berlin.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

freiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (S 10 1a VWÜ.).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 13. März 1928 WDZ. 0/3: Infolge Entgleisung des Personenzuges 4814 war Strecke Scheibbs—Neubruck der Linie Pöchn—Kienberg—Gaming am 10. und 11. März unfahrbar.

derung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. 1. April d. J. wird der Bahnhof Mannheim-Industriefen für den Expreßgut versand eröffnet. Das aufgeferte Expreßgut wird mangels sonstiger geeigneter Bederungsmöglichkeit mit bahneigenem Lastkraftwagen von nnheim-Industriehafen nach Mannheim Personenbahnhof erführt werden, von wo es mit den Zügen weitergeleitet rd.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Der Ausbau befindliche Bahnhof (bisherige Haltepunkt) llerup der Nebenbahn Husum—Flensburg wird am April 1928 für die Abfertigung von Personen, Gepäck, lichen, lebenden Tieren (fahrbare Viehrampe), Expreß-, - und Frachtstückgut und Wagenladungen eröffnet rden. Für den Verkehr von Fahrzeugen wird der Bahnf nicht ausgerüstet. Desinfektionsanlagen, Ladekran und ntesimalwaage sind nicht vorhanden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Bahnhof Cöthen an der Reichsbahnstrecke Magdeburg—Halle (Saale) führt jetzt die Bezeichnung „Köthen".

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der Bahnhof Zechlau erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Ulrichsdorf".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Zu Nr. III 35 vom 16. März 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.); Änderungsanträge.

Nr. III 36 vom 16. März 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen; Änderungsanträge.

Nr. III 37 und III 40 vom 12. und 17. März 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Vereinswagenüberkommen (VWÜ.); Änderungsanträge.

Nr. IIII 39 vom 15. März 1928 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Vereinswagenausschuß. Auslegung des § 4 Ziff. 2c VWÜ.

Nr. IV 51 vom 16. März 1928 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr. VII 7 vom 6. März 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1925.

Amtliche Bekanntmachungen

. Aenderung von Stationsnamen.

er Bahnhof Cöthen an der Reichsnstrecke Magdeburg—Halle a. S. rt von sofort ab die Bezeichnung öthen". (304)

Magdeburg, den 11. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Magdeburg.

. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der im Ausbau befindliche Bahnhof (bisherige Haltepunkt) Sillerup der benbahn Husum—Flensburg wird 1. April 1928 für die Abfertigung n Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren (fahrbare Viehrampe), Expreß-, Eil- und Frachstückgut und Wagenladungen eröffnet werden. Für den Verkehr von Fahrzeugen wird der Bahnhof nicht ausgerüstet. Desinfektionsanlagen, Ladekran u. Zentesimalwaage sind nicht vorhanden.

Altona, den 17. März 1928. (313)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Altona.

3. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Zuschlagsfrachten bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn geändert. Näheres enthält der am 19. März d. J. erscheinende Tarif- u. Verkehrsanzeiger. (306)

Berlin, den 14. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft B (Entfernungen).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird im Bezirk der RBD. Altona der an der Nebenbahnstrecke Husum—Flensburg Weiche gelegene Haltepunkt Sillerup, der bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (320)

Altona, den 17. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. März 1928 wird die Station Ortelsburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen einbezogen. (305)

Berlin, den 14. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1928 werden auf den Seiten 48/49 und 156 die Frachtsätze für die Station „Hradec und Opavy" anderweit ersetzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (311)

Dresden, den 16. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1928 wird die Station Brunndöbra Güterbahnhof als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 1r für Scheit- usw. -holz einbezogen. (318)

Berlin, den 16. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. März 1928 wird in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Station Preußisch Börnecke (Bez. Magdeburg) als Versandstation zu Ziffer 3 B usw. einbezogen. (319)

Berlin, den 13. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1928 wird die Station Reutlingen Hbf. als Versandstation in den Ausnahmetarif 2d für Haus- und Straßenkehricht aufgenommen. (317)

Berlin, den 16. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 27.

Mit sofortiger Gültigkeit wir a) die Überschrift des Ausnahmetarifs wie folgt geändert: (302)

„Ausnahmetarif K 27
für
Güter der Tarifklassen A—C, ausgenommen Güter in Behälterwagen**)"

und b) als Fußanmerkung angefügt: „**) Für Sendungen der bereits in den Tarif eingetretenen Verfrachter erst gültig vom 19. Mai 1928 an".

Stuttgart, den 13. März 1928.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden in der Entfernungstafel III die einzelnen für die besonderen Entfernungen geltenden Abschnitte entsprechend der Umbenennung der Normalklassen E und F und G geändert. (315)

Berlin, den 16. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Vom 2. April 1928 an wird in Schweta b. Döbeln der Frachtstückgutverkehr wieder eingeführt. Näheres durch Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (TVA I). (303)

Dresden, den 9. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teile II—IV.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 sind nach und von Hamburg Barmbeck auch Eilgutsendungen zugelassen.

Bei Freiburg (Breisgau) sind Frachtsätze für Tarif Nr. 1326 nach Chiasso, Pino und Iselle nachzutragen. Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger. (316)

München, den 14. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Deutsch nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B und Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird entsprechend dem Vorgehen im Deutschen Binnenverkehr zwischen den jetzigen Klassen E und F eine neue Klase E eingeführt. Die jetzigen Klassen E und F erhalten die Bezeichnungen F und G. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (309)

Altona, den 14. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbands-Tiertarif.

Am 1. April 1928 tritt ein neuer deutsch-dänischer Tiertarif in Kraft, durch den der bisherige Tarif vom 1. Februar 1913 nebst Nachträgen I bis XVII aufgehoben wird. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (308)

Altona, den 13. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 24 für bestimmte Güter (Verkehr Niederlande —Österreich).

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Warenverzeichnis, Abteilung III, die Tarifstelle „Fette und Öle" durch den Zusatz „tierische u. pflanzliche" zu ergänzen. (307)

Köln, den 16. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Niederländischer Eisenb verband. Verbandsgütertarif Tei Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird den ab 1. März 1928 gültigen A nahmetarif 101 H für Kalk nach Niederlanden der Grenzüberg Bentheim Grenze aufgenomm

Köln, den 17. März 1928. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Österreichischer Güter kehr. Eisenbahn-Gütertarif, Hef vom 1. April 1928.

Am 1. April 1928 tritt als Er für den mit Ende März aufgehobe deutsch-österreichischen Eisenba Gütertarif, Heft 1, ein neuer Ei bahn-Gütertarif, Heft 1, in K für die (
Beförderung von Frach gütern in Wagenladung (ausgenommen Kohle)
zwischen
Stationen d. bayerischen (rech rheinischen u. pfälzisch Netzes der Deutschen Reichsb Stationen der Deutschen Reichba Direktionsbezirke Altona, Elb feld, Erfurt, Essen, Fran furt (M.), Hannover, Kar ruhe, Kassel, Köln, Mai Münster, Oldenburg, Stu gart u. Trier sowie Stationen Lokalbahn-Aktien-Gese schaft München, der Bah gesellschaft Waldhof, Köln-Bonner Eisenbahn der Köln-Frechen-Benz rather Eisenbahn
einerseits
und Bahnhöfen der Österreich schen Bundesbahnen eins der in ihrem Betriebe stehenden P vatbahnen, ferner der Eisenb Wien—Aspang sowie der ihr betriebenen
Schneebergbahn
anderseits
in unmittelbaren Übergang zwisch Deutschland und Österreich und Durchgang d. die Tschechoslowal Näheres durch Reichsbahntarif zeiger. Preis des Tarifs 5,40 RM.

München, den 15. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt bei der Grupp verwaltung Bayern.

4. Verkauf von Altmaterial

Öffentlicher Verkauf alter Papier

Die in Hannover lagernden al Akten, Rechnungsbelege, Bücher, M sestreifen, Avise und Papierabfä sollen öffentlich verkauft werden.

Gewicht schätzungsweise: 330000

Eröffnung der Angebote am 25. 1928 vormittags 12 Uhr in unser Geschäftsgebäude Zimmer 231. V kaufsnachweisungen u. Bedingung werden gegen postgeldfreie (ohne l stellgeld) Einsendung von 1 RM v unserem Präsidialbüro, Zimmer 2 abgegeben. (31

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 13 Berlin, den 29. März 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Betrachtungen über die Aufgaben der Eisenbahnbetriebswerke im Dampflokomotivbetriebe.

Neuerungen in der Wirtschaftsführung.

Stempelapparat für die Frachtbriefvorprüfung.

Benzinelektrischer Omnibus.

Nachrichten.

Deutschland: Die neue Wagenladungsklasse im deutschen Gütertarif. — Eröffnung der Neubaustrecke Verden (Aller)—Rotenburg (Hann.). — Reichsbahn und Elektrisierung. — Dividende der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. — Die Deutsche Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung besichtigt Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn. — Oberbaurat Dütting †.

Ungarn: Die Frage der Eisenbahnarbeiter. — Herstellung der 5000. Lokomotive.

Übrige europäische Länder: Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1926. — Wegübergänge auf den Dänischen Staatsbahnen. — Torfpulverheizung bei den Schwedischen Staatsbahnen. — Silberprioritäten der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (St. E. G.). — Schienenbrüche bei den Rumänischen Staatsbahnen. — Die neuen Tarife in Frankreich. — Vorzugspreise bei den französischen Eisenbahnen. — Blinklicht für schienengleiche Straßenkreuzungen der französischen Ostbahn. — Fahrkarten zu ermäßigtem Preis in Frankreich. — Lebensmittelpreise und Eisenbahnfrachten in Frankreich.

Fremde Erdteile: Zu den Eisenbahnbauplänen Kaspisches Meer—Persischer Golf. — Die Baukosten der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie. — Verkehrspläne in Persien. — Eisenbahnen unter Zwangsverwaltung in den Vereinigten Staaten.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Betrachtungen über die Aufgaben der Eisenbahnbetriebswerke im Dampflokomotivbetriebe.

Von Reichsbahnoberrat **Humbert**, Magdeburg.

Die Eisenbahnbetriebswerke haben den Zweck, unter Aufsicht der Maschinenämter den maschinentechnischen Betriebsdienst zu regeln und für Aufrechterhaltung der Ordnung sowie für wirtschaftliches Arbeiten in ihren Anlagen zu sorgen.

Der wichtigste Teil ihrer Aufgaben besteht in der Überwachung und Regelung des Lokomotivbetriebes, da von der pünktlichen und betriebssicheren Gestellung der Lokomotiven die Aufrechterhaltung eines geordneten Eisenbahnbetriebes in erheblichem Maße mit abhängt. Wie hoch eine geregelte und sichere Betriebsführung zu werten ist, hat man ganz besonders während der ersten Nachkriegszeit feststellen können, wo von Ordnung und Pünktlichkeit im Betriebe manchmal leider recht wenig zu spüren war und man sich so sehr nach der von der Vorkriegszeit her gewohnten glatten Abwicklung des Betriebes zurücksehnte.

Die während des langen Krieges heruntergekommenen Anlagen und Betriebsmittel und die infolge der Revolution an vielen Stellen untergrabene Disziplin des Personals brachten zeitweise eine empfindliche Unordnung in den Eisenbahnbetrieb. Nur dank der zielbewußten Arbeit der einzelnen Organe der Eisenbahnverwaltungen und der angestrengten und aufopfernden Tätigkeit aller Bediensteten konnte es bei der allmählich wiederkehrenden Einsicht zur Ordnung gelingen, die Anlagen und Betriebsmittel in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder instand zu setzen und dem Eisenbahnbetriebe die Pünktlichkeit und Sicherheit zurückzugeben, auf die man in Deutschland von jeher mit Recht so stolz war.

An der umfangreichen Arbeit, die in den letzten Jahren zur Wiedergewinnung der alten Ordnung geleistet worden ist und zu deren Aufrechterhaltung und Festigung ständig weiter ausgeführt werden muß, haben, soweit der Lokomotivbetrieb in Frage kommt, die Eisenbahnbetriebswerke einen nicht unerheblichen Anteil. Der Lokomotivdienst wird heutzutage im wesentlichen noch von Dampflokomotiven geleistet und die Haupttätigkeit der meisten Eisenbahnbetriebswerke erstreckt sich daher auf die Regelung und Überwachung des Dampflokomotivbetriebes.

Die Lokomotiven müssen, um stets betriebsbereit und brauchbar zu sein, in den Betriebswerken laufend gut unterhalten und behandelt werden. Ferner muß das Aufsichtspersonal der Betriebswerke für eine gründliche Beaufsichtigung der Verwendung der Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst sorgen. Man kann somit drei Arbeitsgebiete unterscheiden, die für die Tätigkeit der Betriebswerke bei der Regelung des Dampflokomotivbetriebes in Frage kommen. Es sind dies die Unterhaltung der Lokomotiven in den Ausbesserungsanlagen der Betriebswerke, ihre Vorbereitung für den Betriebsdienst in den Behandlungsanlagen und ihre Beaufsichtigung bei der Verwendung im Zug- und Verschiebedienst. Diese drei Arbeitsgebiete müssen von den Betriebswerken gründlich überwacht und in ihren einzelnen Zweigen eingehend nachgeprüft werden, wenn sie mit ihrem Lokomotivpark stets betriebssicher und wirtschaftlich arbeiten wollen.

Das erste Arbeitsgebiet, die Unterhaltung der Lokomotiven in den Ausbesserungsanlagen der Betriebswerke kann nur diejenigen kleineren Ausbesserungen umfassen, die erforderlich sind, um für eine ständige betriebssichere und wirtschaftliche Verwendung der im Betriebe befindlichen Lokomotiven zu sorgen, während alle größeren Ausbesserungsarbeiten von den Ausbesserungswerken ausgeführt werden müssen. Da es das Bestreben der Betriebswerke sein muß, auf die Erreichung hoher kilometrischer Leistungen und geringen Brenn- und Schmierstoffverbrauchs ihrer Lokomotiven im Betriebe bedacht zu sein, so werden sie notgedrungen ihr besonderes Augenmerk auf eine sachgemäße Unterhaltung der Lokomotiven in ihren Ausbesserungsanlagen richten müssen.

Die von den Ausbesserungswerken aus großer Ausbesserung kommenden Lokomotiven sind, besonders seit der vor einigen Jahren begonnenen Umstellung der Ausbesserungswerke auf genaue Arbeitsverfahren, derart in allen Teilen durchgearbeitet, daß es den Betriebswerken mit den ihnen zur Verfügung stehenden Werkzeugmaschinen, Werkzeugen, Geräten und sonstigen Hilfsmitteln möglich sein muß, für eine den Erfordernissen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit entsprechende Unterhaltung ihrer Lokomotiven im Betriebe zu sorgen. Hierbei ist allerdings Voraussetzung, daß die Werkstattseinrichtungen der Betriebswerke so beschaffen und in einem solchen Zustande sein müssen, daß auch die für eine gute Unterhaltung der Lokomotiven im Betriebe erforderliche Ausbesserungsarbeit ausgeführt werden kann. Denn, wenn man bedenkt, daß eine Lokomotive nur dann genügend betriebssicher und wirtschaftlich arbeiten kann, wenn der durch die Arbeiten in dem Ausbesserungswerk erreichte gute Betriebszustand in dem gleichen Umfange auch einigermaßen erhalten bleibt, so ist ohne weiteres klar, daß dies neben der sachgemäßen Arbeit des Personals nur durch gute Einrichtungen in den Ausbesserungsstellen der Betriebswerke zu erzielen ist.

Vor dem Kriege war vielfach die Ansicht verbreitet, daß die Ausbesserungsstellen der Bahnbetriebswerke nur notdürftig ausgestattet zu sein brauchten, da sie ja doch lediglich dem untergeordneten Zwecke zu dienen hätten, die an den Lokomotiven entstandenen kleinen Betriebsschäden auszubessern. Es wäre deswegen keineswegs erforderlich, sie mit den gleich guten Maschinen und Vorrichtungen wie die Ausbesserungswerke auszustatten, und man vertrat hier und dort sogar die Ansicht, daß die für die Ausbesserungswerke als nicht mehr brauchbar anerkannten Einrichtungen für die Ausbesserungsstellen der Betriebswerke noch ausreichen müßten. Inzwischen haben sich jedoch die Anschauungen hierüber wesentlich geändert, nachdem man erkannt hatte, daß die Lokomotiven, die in den Ausbesserungswerken vollkommen betriebstüchtig wiederhergestellt werden, nur dann im Betrieb auf lange Zeit hinaus gut arbeiten können, wenn sie nicht allein von dem Lokomotivperson pfleglich behandelt, sondern vor allem auch in den Betrieb werken dementsprechend unterhalten werden, was letzten End nur durch Ausrüstung der Betriebswerke mit guten Werkzeu maschinen, Werkzeugen und Geräten möglich ist.

Die im Betriebe an den Lokomotiven anfallenden Schäde werden durch die Lokomotivführer in Ausbesserungsbücher vermerkt und durch das Werkstättenpersonal des Betriebswerk sogleich beseitigt, damit die Lokomotive so bald wie möglic für den Betrieb wieder zur Verfügung stehen. Da die Lokomotiv führer ein erhebliches Interesse daran haben, mit ihrer Lokomotiv in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht gute Ergebnisse z erzielen, so werden sie einerseits bemüht sein, ihre Lokomotiv recht pfleglich zu behandeln, andererseits aber auch durch rech zeitige Meldung dafür sorgen, daß etwa eingetretene Schäde und Mängel bald beseitigt werden, damit ihnen die Gewähr fü ein möglichst ununterbrochenes, gutes Arbeiten ihrer Lokomotiv gegeben ist. An einigen Stellen ist es noch üblich, die von de Lokomotivführern festgestellten Schäden durch diese für al Lokomotiven in nur ein Ausbesserungsbuch eintragen zu lasse Dies hat den Nachteil, daß man nicht in der Lage ist, die a einer Lokomotive auftretenden Schäden laufend zu verfolge um sich hierdurch gewissermaßen ein Krankheitsbild von jed einzelnen Lokomotive zu verschaffen. Es ist dies aber für d Beurteilung des Verhaltens der Lokomotive im Betriebe vo großem Wert, denn erst auf Grund der laufenden Beobachtun der besonderen Krankheiten einer Lokomotive kann man für d sachgemäße Abstellung der vorhandenen Mängel und Schäde sorgen. Es erscheint daher zweckmäßig, für jede Lokomotiv ein Ausbesserungsbuch zu führen. Dies hat ferner noch de Vorteil, daß das Betriebswerk in der Lage ist, bei Überweisun einer Lokomotive an ein Ausbesserungswerk zwecks Vornahm einer großen Ausbesserung diesem Werk ein klares Bild von de der betreffenden Lokomotive besonders anhaftenden Mängel zu geben.

Die Ausbesserungsbücher müssen übersichtlich geführ werden, damit der die Arbeiten an die Handwerker verteilend Aufsichtsbeamte sich aus den von den Lokomotivführern ge machten Eintragungen ohne große Mühe und in kurzer Zeit ei Bild über die erforderlichen Ausbesserungsarbeiten mache kann. Zu diesem Zwecke empfiehlt es sich, die Lokomotivführe zu veranlassen, die Ausbesserungsarbeiten absatzweise nac Gedingegruppen getrennt einzutragen und die Gedingegruppen hauptnummern neben den einzelnen Absätzen im Ausbesserungs buch zu vermerken. Hierdurch wird dem Aufsichtsbeamten di Verteilung der Arbeiten erleichtert, da er sonst gezwungen ist aus den ungeordneten Eintragungen die zu den gleichen Ge dingegruppen gehörenden Arbeiten zunächst auszusuchen womit unnötig Zeit verloren geht. Diese Sichtungsarbeit kann jeder Lokomotivführer mühelos machen und sie hat für ihn auch noch den Vorteil, daß er an Hand dieser geordneten Eintragun sich laufend einen besseren Überblick über die Schäden un Mängel seiner Lokomotive verschaffen kann. Um es dem Loko motivführer zu ermöglichen, die Eintragungen in der angegebene Weise zu machen, genügt die Anbringung eines einfachen Ver zeichnisses der Gedingegruppenhauptnummern mit kurzer Be zeichnung ihres Arbeitsgebietes an der Stelle im Betriebswerk an der die Ausbesserungsbücher zur Vornahme der Eintragunge durch die Lokomotivführer ausliegen. Etwaige von den Auf sichtsbeamten und Handwerkern an einer Lokomotive nach träglich gefundenen, von dem Lokomotivpersonal vorher während des Betriebes jedoch nicht beobachteten Schäden sind tunlichst vom Aufsichtsbeamten im Ausbesserungsbuch nachzutragen damit der Lokomotivführer im Betriebe auf das weitere Ver halten dieser Teile gleichfalls sein Augenmerk richten kann.

Bevor die Verteilung der Arbeiten an die Handwerker durch ftragszettel vorgenommen wird, erscheint es zweckmäßig, daß r der Aufsichtsbeamte darüber Klarheit verschafft, welche n den seitens des Lokomotivführers eingetragenen Arbeiten nächst ausgeführt werden müssen, damit er auch die Gewähr ür erhält, daß die vom betrieblichen und wirtschaftlichen ndpunkte aus als dringlich zu bezeichnenden Arbeiten in der schen zwei Diensten zur Verfügung stehenden Zeit mit Sicher- t erledigt werden und die Lokomotiven ihren nächsten Dienst der in durchaus betriebstüchtigem Zustande antreten können. der heutzutage allgemein üblichen Doppelbesetzung ist die schen zwei Diensten liegende Ruhepause einer Lokomotive chweg recht kurz bemessen. Da sich bei manchen, besonders n größeren Betriebswerken zu gewissen Tageszeiten viele komotiven mit ihren Ausbesserungsarbeiten zusammendrängen, wird der aus den Eintragungen der Lokomotivführer zu diesen ten sich ergebende Arbeitsanfall öfters so groß sein, daß er dem vorhandenen Handwerkerpersonal während der zur fügung stehenden Stunden nicht erledigt werden kann, so daß gedrungen ein Teil der Arbeiten später ausgeführt werden ß. Man wird daher gut tun, eine Unterscheidung zwischen nglichen und nicht dringlichen Arbeiten zu machen. dringlich wieder herzustellende Schäden können diejenigen sehen werden, durch die während des nächsten Dienstes der komotive aller Voraussicht nach eine Unregelmäßigkeit im riebe zu erwarten sein würde. Ferner müssen solche Schäden dringlich anerkannt werden, durch deren Nichtabstellung im riebe ein starker Dampf- und Kohlenverbrauch eintreten rde. Alle anderen Schäden, die mit ihren Auswirkungen der betrieblich noch wirtschaftlich ins Gewicht fallen, können nicht dringlich angesehen und erforderlichenfalls zunächst n der Ausbesserung zurückgestellt werden. Man hat hierdurch Möglichkeit, täglich dafür zu sorgen, daß einerseits die Loko- tiven stets in betriebstüchtigem und wirtschaftlichem Zu- nde in den Betrieb gehen und andererseits die vorhandenen beitskräfte für die jeweils als dringlich anerkannten Arbeiten allgemeinen ausreichen. Sollten an einer Lokomotive dring- ne Arbeiten vorhanden sein, die in der bis zum nächsten nst zur Verfügung stehenden Zeit nicht erledigt werden nen, so muß für eine solche Lokomotive zur Vermeidung von triebsstörungen Ersatz gestellt werden. Die weniger dring- nen Arbeiten werden zweckmäßig an den Auswaschtagen aus- führt, da an diesen Tagen die Lokomotiven länger als sonst Schuppen stehen und infolgedessen auch leichter Arbeits- fte für diese Arbeiten freigemacht werden können. Die Trennung Arbeiten nach dringlichen und nicht dringlichen ist Sache Aufsichtsbeamten, der zu diesem Zwecke die Arbeiten in n Ausbesserungsbüchern entsprechend kenntlich macht, indem z. B. die dringlichen Arbeiten „rot" und die nicht dringlichen au" anhakt. Dieses Verfahren gibt zugleich dem Lokomotiv- rer eine gute Übersicht über Art und Umfang der Erledigung von ihm eingetragenen Schäden, denn er weiß, daß die „rot" ehakten Arbeiten als dringliche stets sofort erledigt werden den und die übrigen spätestens am nächsten Auswaschtage zu digen sind. Er hat somit nicht nötig, manche nicht ausge- rten Arbeiten wiederholt einzutragen, wie dies sonst für öhnlich geschieht. Die von dem Aufsichtsbeamten an Hand Ausbesserungsbücher für die Vorhandwerker ausgefertigten fs-Auftragszettel enthalten jeweils nur die in der betreffenden nicht zu erledigenden dringlichen und etwaige nicht dring- nen Arbeiten nur insoweit, als ihm Arbeitskräfte für deren edigung noch zur Verfügung stehen. Durch die vorstehend childerte Arbeitsverteilung wird erreicht, daß der die Aus- serungsarbeiten überwachende Aufsichtsbeamte die Gewähr dafür übernehmen kann, daß die ausgebesserten Lokomotiven dem Betriebe für den nächsten Dienst in betriebssicherem und wirtschaftlichem Zustande zur Verfügung gestellt werden und keine allzu häufige Heranziehung von Ersatzlokomotiven statt- zufinden braucht. Man erzielt hiermit zugleich eine Ver- ringerung der durch Lokomotivschäden entstehenden Betriebs- störungen, die den Zuglauf und damit die glatte Abwicklung des Betriebes manchmal sehr störend beeinflussen können.

Die Ausbesserungsbücher können entweder in Buch- oder in Blockform geführt werden. Bei Führung der Ausbesse- rungsbücher in Buchform muß der Aufsichtsbeamte zwecks Ver- teilung der Arbeiten an die Handwerker, wie oben bereits er- wähnt, Hilfsauftragszettel ausstellen, deren Zahl sich nach der Zahl der Vorhandwerker und Einzelarbeiter richtet. Hierdurch entsteht bei größeren Betriebswerken für den Aufsichtsbeamten eine ziemlich erhebliche Schreibarbeit, die sich bei Führung der Ausbesserungsbücher in Blockform vermeiden läßt, weil dann durch den Lokomotivführer im Durchpauseverfahren eine Ab- schrift der von ihm eingetragenen Ausbesserungsarbeiten ge- fertigt werden kann, deren Benutzung als Hilfsauftragszettel möglich ist. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Lokomotivführer soviel Einzelzettel beschreiben und durch- pausen muß, als Vorhandwerker und Einzelarbeiter vorhanden sind. Diese Zettel würden sodann vom Aufsichtsbeamten noch nachzusehen und die dringlichen und nicht dringlichen Arbeiten entsprechend kenntlich zu machen sein, damit eine Gewähr für die Ausführung der dringlichen Arbeiten bei den wieder in Be- trieb gehenden Lokomotiven in der bereits erwähnten Weise geboten ist. Es erscheint zweckmässig, die Hilfsauftragszettel nach Erledigung der in Frage kommenden Arbeiten den Lokomotivführern auszuhändigen, damit diese bei der nächsten Fahrt der Lokomotive feststellen können, ob die betreffenden Arbeiten auch genügend sachgemäß ausgeführt worden sind.

Um die Wirtschaftlichkeit in der Ausbesserungsanlage eines Betriebswerks nachprüfen zu können, ist es erforderlich, laufend Aufzeichnungen über die tatsächlich entstandenen Kosten zu machen. Es empfiehlt sich, diese Kosten monatlich in einer Nachweisung zusammen zu stellen, damit ständig ein Vergleich der in den einzelnen Betriebswerken entstandenen Ausgaben er- folgen kann und die Betriebswerke in der Lage sind, die ein- zelnen Kostenträger monatlich durchzuprüfen und für die nähere Untersuchung derjenigen Stellen ihres Ausbesserungs- betriebes zu sorgen, bei denen nach den festgestellten Kosten ein unwirtschaftliches Arbeiten vorzuliegen scheint.

Tafel 1 gibt einen Überblick über die Kosten der Lokomotiv- ausbesserung in den Ausbesserungsstellen der Betriebswerke des Bezirks Magdeburg für den Monat Juli 1927. Die Kosten sind nach sächlichen und persönlichen getrennt, um ein Bild von diesen beiden wichtigen, in sich abgeschlossenen Ausgaben- gebieten zu erhalten. Die sächlichen Ausgaben sind unterschieden nach Kosten für Abschreibung und Verzinsung des Anlage- kapitals, für Unterhaltung der Anlagen und Einrichtungen, für den Stromverbrauch sowie für Werkstoffe und Austausch- und Ersatzstücke. Die Kosten für Abschreibung und Verzinsung ergeben sich aus dem Wert der Gebäude und Einrichtungen, der unter Berücksichtigung eines entsprechenden Abschreibungs- betrages jährlich neu festgesetzt wird. Diese Kosten sind um so höher, je neuer die Anlagen sind. Es erscheint dies auch des- wegen gerechtfertigt, weil ein Betriebswerk mit neuen Anlagen und Einrichtungen zweckmäßiger und wirtschaftlicher arbeiten kann, als ein älteres Werk. Durch Trennung der Kosten für Werk-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Bw. 1-15 M.A. A-D	Zeitwert der Werkstättengebäude und Einrichtungen baul. RM	masch. u elektr. RM	Abschreibung und Verzinsung des Anlage-Kapitals baul. RM	masch. u elektr. RM	Kosten für Unterhaltung d. Anlagen und Einrichtg. baul. RM	masch. elektr. RM	Energieverbrauch f. d. Lok ausbesserung Licht u. Kraft kwst	Licht Pf.	Kosten f. d. Stromverbr. RM	Kosten der Lokausbesserung verwendeten Gan. zen	Werkstoffe RM	Fremdausbesserung u. Ersatzstücke RM	Sächliche Kosten zus. (Sp 4-9) RM	Zahl der Lokausbesserung beteiligten Beamte	Zahl der monatlichen Arbeitstage d. Handwerker im Zeitl. Lohn Gedinge	Handwerker im Zeitl. Lohn Gedinge	Gan. zen	Kosten für Gehalter RM	Löhne im Zeitlohn Gedinge RM	Persönliche Kosten zusammen (Sp. 18 + 19) RM	Monatliche Gesamtkosten der Lok. ausbesserung (Sp 13 + 20) RM	Zahl d. geleist. Bruttotonnen-km in Millionen	Zahl d. tägl. zurückgelegten Durchführg. d. Betriebsleerlaufs km	Lok. leistungsverhältniszahl	Zahl d. tägl. zurückgelegten Durchführg. d. Betriebsleerlaufs km	Auf 1 Mill. Brutto-tonnen-km entfallende Kosten (Sp 21 : Sp 22) RM	Auf 1 Mill. Lokheimat-entfallende Brutto-tonnen-km in Mill. (Sp 22 : Sp 23)	Wirtschaftlicher Kreisziffer (Sp 26 : Sp 27)	Re…
1	4260	27776	25	288	–	–	1680	6,9	123	1922	530	2888	6,4	37,4	973	1149	1669	8580	11565	14453	204,2	65	2,24	146	70,8	1,40	50,6	
2	25772	20185	171	242	–	–	33	〃	5	608	795	1821	2,6	17,0	520	624	695	3690	5097	6918	92,6	33	2,68	88	746	1,05	71,0	
3	6972	7624	42	83	–	–	130	76,0	27	210	631	987	0,9	6,8	187	182	244	1055	1331	2318	19,0	11	2,31	25	122,0	0,76	160,5	
A	37004	55638	238	613	–	–	1843	–	749	2740	1956	5696	9,9	61,2	1670	1955	2608	13325	17993	23681	315,8	109	2,37	255	750	1,22	61,6	
4	24296	12607	155	158	–	–	1280	〃	93	686	1843	2935	5,0	29,4	577	728	1166	5150	7248	10163	127,4	47	2,61	123	79,9	7,03	77,5	
5	21100	7430	130	119	–	–	75	〃	12	624	293	1178	1,0	12,0	376	407	281	2641	3139	4377	53,4	24	2,47	59	80,8	0,91	88,8	
6	4050	5669	46	96	–	–	298	〃	36	732	560	1510	1,1	9,7	252	312	298	2143	2880	4390	31,3	14	2,71	38	140,2	0,82	171,0	
7	50816	16885	351	202	–	–	716	6,0	45	976	516	2090	2,9	21,9	569	780	804	4821	6993	9083	116,3	34	2,52	86	78,1	1,35	57,9	
B	100258	42585	682	575	–	–	2369	–	186	3058	3212	7313	10,0	73,0	1774	2227	2549	14435	20260	27973	328,4	119	2,57	306	785,2	1,08	78,8	
8	18720	12432	118	732	–	0,1	12	11,6	0,5	2577	2905	5782	2,4	32,0	863	960	807	2175	8682	14464	138,6	58	2,46	143	1043	0,97	107,5	
9	5700	8818	39	702	–	–	322	22,5	73	674	430	1268	2,5	13,7	354	432	1000	2917	5812	7644	76,4	24	2,83	68	76,1	1,12	67,9	
10	7820	10412	56	112	–	–	127	〃	23	717	422	1330	1,0	8,5	220	275	242	1718	2345	3675	35,0	20	2,32	46	105,0	0,76	138,1	
11	4650	2879	40	44	–	–	81	15,0	12	175	146	417	0,5	–	–	133	128	–	1078	1495	13,8	8	2,76	22	1083	0,63	171,9	
C	36830	34541	263	390	–	10	1120	–	178	4053	3903	8297	6,4	54,2	1437	1800	2177	11180	14644	25446	263,8	110	2,54	279	96,5	0,95	101,6	
12	21780	76932	138	176	–	86	770	72,0	90	1812	1013	3315	3,4	15,1	408	729	1127	3757	7278	10593	130,0	49	2,17	106	87,5	1,23	66,3	
13	4320	8153	24	96	–	8	320	21,5	71	645	723	967	1,0	7,5	196	302	204	1767	2619	3596	42,5	15	2,50	37	85,4	1,15	74,3	
14	5787	3600	45	58	–	–	176	〃	35	219	47	404	1,7	5,0	127	185	493	989	1871	2275	30,4	17	2,36	40	74,8	0,76	98,4	
15	23048	3858	141	57	–	9	350	20,0	72	486	552	1317	1,2	5,1	138	203	286	1106	1763	3080	28,7	14	2,45	34	107,3	0,84	127,7	
D	54930	32543	348	387	–	103	1616	–	268	3162	1735	6003	8,3	32,7	869	1419	2110	7619	13541	19544	237,6	95	2,29	217	84,4	1,07	79,0	
Dir.	229082	165307	1531	1965	–	113	6948	–	781	13013	10800	28209	34,6	221,1	5750	7401	9444	47509	68443	96652	1139,6	433	2,45	1061	849	1,08	78,6	

Tafel 1.

stoffe von denen für Austausch- und Ersatzstücke, ist es möglich, sich einen Überblick darüber zu verschaffen, inwieweit die einzelnen Betriebswerke im Laufe der Zeit von der Verwendung von Austausch- und Ersatzstücken zum Zwecke eines wirtschaftlicheren Arbeitens bei der Ausbesserung ihrer Lokomotiven Gebrauch machen, was besonders bei den bereits genormten Lokomotiven in Erscheinung tritt, da bei diesen die Auswechslung solcher Teile mit verhältnismäßig geringem Arbeitsaufwand möglich ist. Die persönlichen Ausgaben sind nach Kosten für Gehälter und Löhne, und letztere wiederum nach Löhnen im Zeitlohn und Gedinge getrennt. In den Kosten für Gehälter sind die Ausgaben für die an der Lokomotivausbesserung beteiligten Beamten und Hilfsbeamten enthalten. Durch die Trennung der Handwerker nach ihrer Beschäftigung im Zeitlohn und im Gedinge erhält man einen Überblick darüber, in welchem Verhältnis die einzelnen Betriebswerke ihre Handwerker nach diesen Lohnarten beschäftigen, und man ist in der Lage, diejenigen Betriebswerke, die nur in geringem Umfange im Gedinge arbeiten, daraufhin nachzuprüfen, ob nicht bei ihnen eine stärkere Heranziehung der Handwerker zu Gedingearbeiten zwecks Erzielung größerer Wirtschaftlichkeit möglich ist.

Um die Betriebswerke mit ihren Kosten von Monat zu Monat in sich und untereinander vergleichen zu können, ist es nötig, diese Kosten auf eine zweckmäßige Einheit zu beziehen. Als solche Einheit erscheint das Bruttotonnenkilometer recht geeignet, da es die von den Lok… motiven eines Betriebswerks geleistete Arbeit ausdrückt. D… geleisteten Arbeit entspricht im allgemeinen die Abnutzung d… Lokomotiven in ihren einzelnen Teilen, so daß man annehm… kann, daß die Lokomotiven um so stärker die Ausbesserung… anlage eines Betriebswerks in Anspruch nehmen und somit u… so höhere Kosten verursachen werden, je mehr Bruttotonne… kilometer sie geleistet haben. Man kann daher bei der Beziehu… der entstandenen Kosten auf die Bruttotonnenkilomete… einheit die Betriebswerke bezüglich der Wirtschaftlichkeit… ihren Ausbesserungsanlagen gut miteinander vergleichen. Hier… ist allerdings noch erforderlich, daß man die Beanspruchung d… jeweils im Betriebe befindlichen Lokomotivparks jedes einzeln… Betriebswerks kennt. Die Beanspruchung des Lokomoti… parks erkennt man an der Zahl der auf die Lokomotiveinheit g… leisteten Bruttotonnenkilometer. Die Zahl der Lokomotivei… heiten eines Betriebswerks ergibt sich aus der Zahl der jewei… zur Durchführung des Betriebes benötigten Lokomotive… multipliziert mit der Durchschnittsleistungsverhältniszahl d… Lokomotiven des Betriebswerks. Diese Zahl stellt den Gesam… wert der Betriebslokomotiven eines Betriebswerks in Lokomoti… einheiten dar. Teilt man nun die von den Betriebslokomotive… eines Betriebswerks in einem Monat geleisteten Bruttotonnenkil… meter durch die Zahl der Lokomotiveinheiten dieser Lokomotive… so erhält man die Beanspruchung des für den Betrieb in Fra…

ommenden Lokomotivparks bezogen auf die Lokomotiveinheit. an hat nunmehr einerseits die auf die Bruttotonnenkilometer-nheit entfallenden monatlichen Ausbesserungskosten der triebslokomotiven eines Betriebswerks und andererseits die f die Lokomotiveinheit entfallende Zahl von Bruttotonnen-lometern dieser Betriebslokomotiven oder mit anderen Worten e Ausbesserungskosten des Betriebslokomotivparks bezogen f die Leistungseinheit gegenüber der Leistung dieses Loko-otivparks bezogen auf die Lokomotiveinheit. Diese beiden hlen sind für jedes Betriebswerk in den Spalten 26 und 27 der fel 1 verzeichnet. Je größer die Leistung auf die Loko-otiveinheit und damit die Beanspruchung des Lokomotiv-rks (Spalte 27) ist, um so höher können auch die Ausbesserungs-sten je Leistungseinheit (Spalte 26) sein. Ein Betriebswerk rd daher in seiner Ausbesserungsanlage recht wirtschaftlich beiten, wenn es bei hoher Leistung je Lokomotiveinheit, also i starker Beanspruchung seines Lokomotivparks, die Aus-sserungskosten je Leistungseinheit möglichst gering hält. kleiner somit das Verhältnis von Ausbesserungskosten je istungseinheit zur Leistung je Lokomotiveinheit (Spalte 26 : 27) rd, desto wirtschaftlicher arbeitet ein Betriebswerk in seiner sbesserungsanlage und man erhält mit dieser Verhältniszahl gleich eine Wirtschaftlichkeitsziffer des Betriebswerks (Spalte). Aus dieser Wirtschaftlichkeitsziffer erkennt man sodann ne weiteres die Reihenfolge der Wirtschaftlichkeit der ein-nen Betriebswerke und zusammengefaßt auch die der Ma-inenämter, die in Spalte 29 aufgeführt ist.

So steht z. B. das unter Nr. 13 angegebene Betriebswerk nach palte 29 an der sechsten Stelle, während es, wie die über dem stenbetrage in Spalte 26 angegebene Zahl ausweist, erst an r neunten Stelle stehen würde, wenn die Wirtschaftlichkeit liglich nach den auf die Bruttotonnenkilometereinheit ent-lenden Kosten beurteilt werden würde. Dies würde insofern ht gerechtfertigt sein, als dieses Betriebswerk in der Bean-uchung seines Lokomotivparks, wie aus Spalte 27 hervorgeht, vierter Stelle steht. Es erscheint daher angebracht, die Bean-uchung des Lokomotivparks mit zu berücksichtigen, um nen sachgemäßen Vergleich der einzelnen Betriebswerke zu zielen. Hierbei wird allerdings zu beachten sein, daß für ge-öhnlich die Betriebswerke mit höheren Gesamtleistungen in uttotonnenkilometern günstiger stehen werden als diejenigen t geringeneren Leistungen, da die Kosten im allgemeinen nicht gleichem Verhältnis zu den Leistungen wachsen werden. s dem Vergleich der Zahlen in Spalte 27 ist zu erkennen, e verschieden die Lokomotivparks der einzelnen Betriebswerke nsprucht werden. Auch hier werden die großen Betriebswerke istens günstiger dastehen als die kleinen, da ein großer Loko-tivpark sich durchweg besser ausnutzen läßt als ein kleiner, mal dann, wenn bei den kleinen Betriebswerken in der Haupt-he Arbeiten im Nahverkehr und im Verschiebedienst an-llen, bei denen für gewöhnlich nur verhältnismäßig geringe uttotonnenkilometerleistungen zu erzielen sind. Man wird her bei den Betriebswerken mit ungünstigen Leistungsziffern palte 27) prüfen müssen, ob nicht durch anderweitige Regelung s Dienstes eine Verbesserung der Leistungen der Lokomotiven ser Betriebswerke erreicht werden kann.

Um jedem Betriebswerk die Möglichkeit zu geben, die einzelnen stenträger bei sich von Monat zu Monat nachzuprüfen und sie h mit denen anderer Betriebswerke zu vergleichen, sind die f die Bruttotonnenkilometereinheit entfallenden anteiligen sten bei den einzelnen Kostenträgern über den Gesamtkosten sprechend vermerkt. Die mit einem „†“ verschenen stenbeträge liegen über dem Direktionsdurchschnitt. Die-igen Betriebswerke, die öfters recht hohe Kosten bei den hnen der Handwerker gegenüber anderen, ungefähr gleich großen und bezüglich ihres Lokomotivparks etwa in dem-selben Umfange beanspruchten Betriebswerken aufzuweisen haben, werden prüfen müssen, ob sie ihr Handwerkerpersonal zweckmäßig angesetzt haben und genügend wirtschaftlich verwenden. Eine solche Nachprüfung kann am besten durch Vornahme von Zeitaufnahmen erfolgen. Durch sachgemäß durchgeführte Zeitaufnahmen ist man in der Lage, in die Arbeit des einzelnen Handwerkers tief einzudringen und zu erkennen, wo Zeitverluste eintreten und Leerlaufarbeiten stattfinden.

Derartige Zeitaufnahmen sind schon seit mehreren Jahren in den Ausbesserungswerken im Gange und ohne sie wäre eine gründliche wirtschaftliche Umstellung eines größeren Ausbesse-rungsbetriebes heutzutage gar nicht mehr denkbar. Auch für die Betriebswerke sind sie, wie die seit einiger Zeit auf diesem Gebiete geleisteten Arbeiten bereits gezeigt haben, von erheb-lichem wirtschaftlichen Nutzen. Allerdings können die in den Ausbesserungswerken üblichen Zeitaufnahmeverfahren von den Betriebswerken nicht ohne weiteres übernommen werden, sondern es müssen bei ihnen mit Rücksicht auf die anders gearteten, ein-facheren Verhältnisse auch entsprechend vereinfachte Aufnahme-verfahren angewandt werden. Über zweckentsprechende Zeit-aufnahmeverfahren in den Bahnbetriebswerken geben die Ab-handlungen von Reichsbahnoberrat Gellhorn im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1927, Heft 6, und von Reichs-bahnrat Bartels in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisen-bahn-Verwaltungen, 1927, Nr. 29, eingehenden Aufschluß. Solche Zeitaufnahmen lassen nicht allein die Möglichkeit zu, bei den Arbeiten der Handwerker Zeitverluste und Leerlauf-arbeiten zu beseitigen, sondern sie geben auch zu erkennen wo eine Verbesserung der Arbeitsverfahren durch zweckentsprechende Verwendung von zeit- und arbeitsparenden Einrichtungen am Platze ist.

Das zweite Arbeitsgebiet eines Betriebswerkes umfaßt die Vorbereitung der Lokomotiven in den Behandlungsanlagen für den eigentlichen Betriebsdienst. Die aus dem Betriebe kommenden Lokomotiven müssen wieder mit Betriebsstoffen versehen und in allen wichtigen Teilen gründlich gereinigt und nachgesehen werden, damit sie nach Abstellung im Lokomotiv-schuppen für den nächsten Dienst betriebsbereit zur Verfügung stehen. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf das Aus-schlacken, Reinigen der Heiz- und Rauchrohre und der Rauch-kammer sowie das Auswaschen der Lokomotive zu richten. Diese Arbeiten müssen laufend gut und sachgemäß ausgeführt werden, wenn man die Gewähr dafür haben will, daß die Loko-motiven im Betriebe betriebssicher und wirtschaftlich arbeiten. Eine wiederholte mangelhafte Ausführung dieser Arbeiten hat nicht nur einen erheblichen Mehrverbrauch an Kohle zur Folge, sondern sie kann auch zu Betriebsstörungen Veranlassung geben. Es ist daher für die Aufrechterhaltung eines sicheren Lokomotiv-betriebes unbedingt erforderlich, daß die Aufsichtsbeamten sich von der regelmäßigen und guten Ausführung der einzelnen Ar-beiten in der Behandlungsanlage überzeugen. Ferner muß ständig für eine richtige Arbeitsverteilung gesorgt werden, damit nicht etwa die zur Vorbereitung der Lokomotiven für den Be-triebsdienst erforderlichen Arbeiten dadurch leiden oder vernach-lässigt werden, daß die zur Verfügung stehenden Betriebsarbeiter zu Sonderarbeiten herangezogen werden, die auf eine geeignetere Zeit hätten verschoben werden können oder zu deren Erledigung nötigenfalls von Zeit zu Zeit andere Arbeitskräfte hätten heran-gezogen werden müssen. Man wird daher gut tun, sich zu diesem Zwecke an Hand einer übersichtlichen Nachweisung einen Über-blick über die anfallenden Arbeiten und die Verwendung der vorhandenen Arbeitskräfte zu verschaffen.

Eine solche Nachweisung zeigt die Tafel 2. Unter I werden diejenigen Lokomotiven einschließlich Sonderlokomotiven ver-

Nachweis über die Arbeiten der Betriebsarbeiter im der Behandlungsanlage u. i. sonst. Anlagen d. BW. A.

Monat Dezember 1927.

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd No	Gegenstand	Lok	Zahl der Lokomotiven am: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Zahl d. Kohlen to bzw. Lokomot.	Ems. satz je Stück zeit to	Ver. anschlag. te Stückzeit. stunden	Bemerkungen
I	An Lokomotiven waren im Betriebe emschl. Sonderlok.	große	10 10 10 4 10 10 10 10 10 10 4 10 10 10 10 10 10 4 10 10 10 10 10 4 3 10 10 10 10 10 4 3 10 10 10 10				Es gelten als
		mittl.	12 11 11 8 10 12 11 11 12 12 8 11 12 11 11 11 12 8 11 11 11 11 11 8 8 11 12 11 11 11 8 8 11 12 11 11				große mittl. kleine
		kleine	5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 4 5 4 4 5 4 4 4 5 4 5 4 4 5 4 2 5 5 5 5 5 5				Lokomotiven
	Im Ganzen	Lok	27 26 26 17 25 27 26 26 27 27 16 26 26 25 25 26 16 26 25 25 26 26 16 26 26 17 26 27 26 26 16				
	An Arbeiten waren an Betriebslok zu I planmäßig auszuführ.	Kohlen bzw Lok.	Zahl der Kohlen (in Tonnen) bzw. der Lokomotiven am: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31				
	1 Bekohlen d Lokomotiven	Kohlen in Tonnen	550 330 700 180 660 660 660 660 660 660 220 660 660 660 660 660 660 220 660 660 660 660 660 220 165 660 660 660 660 660 220 165 660 660 660 660	7926,5	0,8	7542	G 12
	2 Besanden d Lokomotiven	Lok	10 10 10 3 10 10 10 10 10 10 3 10 10 10 10 10 10 3 10 10 10 10 10 3 3 10 10 10 10 10 3 3 10 10 10 10	275	0,2	55,0	G 66 K
	3 Ausschlacken d Lok, Reinigen d Rauchkammern, Ergänzung d Wasser- und Gasvorräte	große	7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8	383	1,2	459,6	G 8¹ T 3
		mittl.	7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8	948	1,1	1042,8	G 44 7 G 43 13 T 2
		kleine	5 5 5 3 5 5 5 5 5 5 3 5 5 5 5 5 5 3 5 5 5 5 5 3 3 5 5 5 5 5 3	745	1,0	745,0	G 8² T 9
	4 Putzen der Lokomotiven u. Tender (Ganze Putzung)	große	1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	26	30,0	780,0	G 53 15 G 43 13 T 4
		mittl.	1 1 1 - 1 1 2 1 1 1 - 1 1 2 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	30	22,0	660,0	G 10 T 9
		kleine	- 1 - - 1 - 1 - 1 - - 1 - 1 - 1 - - 1 - 1 - 1 - - 1 - 1 - 1 -	73	13,0	169,0	T 13 T 11
I	5 desgl wie vor (Halbe Putzung)	große	1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	26	15,0	390,0	G 44 7 G 43 13 T 4
		mittl.	1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	26	11,0	286,0	T 14 G 44 7
		kleine	1 - 1 - - 1 - 1 - - 1 - 1 - 1 - - 1 - 1 - 1 - - 1 - 1 - 1 -	74	6,0	840	T 12 G 43 7
	6 Abwischen des Triebwerks	große	3 3 3 - 3 3 3 3 3 3 - 3 3 3 3 3 3 3 - 3 3 3 3 3 3 - - 3 3 3 3 3	78	3,0	234,0	T 6² G 53 7
		mittl.	4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 - - 4 4 4 4 4	104	2,0	208,0	
		kleine	1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	26	1,3	33,8	
	7 Reinigen der Heiz- und Rauchrohre	große	4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 - - 4 4 4 4 4	104	2,5	260,0	
		mittl.	4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 4 - 4 4 4 4 4 4 - - 4 4 4 4 4	104	2,0	208,0	
		kleine	2 2 2 - 2 2 2 2 2 2 - 2 2 2 2 2 2 2 - 2 2 2 2 2 2 - - 2 2 2 2 2	52	1,5	78,0	
	8 Auswaschen der Lok und Füllen ders. m Warmwasser	große	2 1 2 - 1 2 1 2 1 2 - 1 2 1 2 1 2 1 - 2 1 2 1 2 1 - - 2 1 2 1 2	40	16,0	640,0	Monatliche Auswertung der für die Lok. behandlungs anlage mfrag. gekommenen Arbeits- leistungen
		mittl.	1 2 1 - 2 1 2 1 2 1 - 2 1 2 1 2 1 - 2 1 2 1 2 1 - - 1 2 1 2 1	38	11,0	418,0	
		kleine	1 1 1 - - 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	23	7,0	161,0	
	9 Anheizen der Lokomotiven	Lok	14 14 13 12 13 14 14 14 13 12 13 14 14 14 14 12 12 13 14 14 14 14 13 8 14 14 14 14 14 14	415	1,0	415,0	
	10 Unterhaltg d Rutes d Lok	Lok	25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25	638	0,15	95,7	
	11 Gesamtzahl der für die planmäßig auszuführenden Arbeiten veranschlagten Stückzeitstunden						3420,1
	An Arbeiten konnten unter Berücksichtigung d. fristmäßig Arbeiten (III) erford. Leistungen ausgeführt werden	Kohlen bzw Lok.	Zahl der Kohlen (in Tonnen) bzw. der Lokomotiven am: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Zahl d. Kohlen bzw. Lok.	Emsatz je Stück zeit to	Leistg. Stückzeitstunden	
	1 Bekohlen d Lokomotiven	Kohlen in Tonnen	550 330 700 180 660 660 660 660 660 660 220 660 660 660 660 660 660 220 660 660 660 660 660 220 165 660 660 660 660 660 220 165 660 660 660 660	7926,5	0,8	6340,8	a) Veranschlagte Tagewerks- köpfe nach Stückzeitstun- den (Kol 9 : 10 lfd. Nr. 7) (mon Arbeitstg x 9) = 341 Tagewerks- köpfe nach Stückzeitstun- den
	2 Besanden d Lokomotiven	Lok	8 3 9 3 8 10 6 6 6 4 2 6 7 2 2 6 7 - 6 5 6 5 9 2 3 2 7 8 10 4 9	190	0,2	38,0	
	3 Ausschlacken d Lok, Reinigen d Rauchkammern, Ergänzung d Wasser- und Gasvorräte	große	7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8	426	1,2	511,2	
		mittl.	7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8 7/8	778	1,1	855,8	(II Kol 9 : 10 lfd. Nr. 7)
		kleine	5 7 7 3 4 4 4 5 4 4 4 5 5 5 3 3 5 4 3 4 7 3 4 4 2 3 2 4 3 4	125	1,0	125,0	(mon Arbeitstg x 9)
	4 Putzen der Lokomotiven u. Tender (Ganze Putzung)	große	1 - 1 - 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 1 - 1 1 1 1 1 1 - - 1 1 1 1 1	25	30,0	750,0	= 341 Tagewerks- köpfe nach Stückzeitstun- den
		mittl.	2 2 1 - 1 1 1 1 1 1 - - 1 2 - 1 - - 1 - - 5 - - 1 1 1 1 1	26	22,0	572,0	
		kleine	1 2 1 - - - 1 1 - - - - - - 2 - 1 1 - - - - - - - - - - -	10	13,0	130,0	
III	5 desgl wie vor (Halbe Putzung)	große	- 2 3 - 2 2 2 1 - - - 4 1 3 3 3 - 2 - - - 1 - - 3 2 4 2 -	40	15	600,0	
		mittl.	2 2 1 - 1 1 1 1 - 1 - 1 1 3 2 1 1 - - 2 - - - - - 1 2 - 1 1	26	11,0	286,0	
		kleine	1 2 1 - - - 1 - - - 1 - - 3 - - - - - - - - - - - 1 1 1	12	6,0	72,0	
	6 Abwischen des Triebwerks	große	3 3 3 - 3 3 4 3 3 3 - 3 3 3 2 3 - - 3 3 3 3 3 3 - - 2 3 2 4 2	73	3,0	219,0	b) Aufgewen- dete Tage u werksköpfe nach den ge- leisteten Ta- gewerken = (III lfd-Sp 5-7) (mon Arbeitstg x 9) = 28,8 aufge- wendete Tage werksköpfe
		mittl.	2 3 - - 2 4 3 3 2 - - - - 1 - 2 1 - 1 - 1 3 1 2 - - 3 1 2 1	38	2,0	76,0	
		kleine	- 1 - - 1 - 1 - 1 - - 1 - - - - - 1 1 - - - 1 - 1 - - 1 -	10	1,3	13,0	
	7 Reinigen der Heiz- und Rauchrohre	große	2 2 1 - 3 5 5 5 4 5 - 2 3 3 3 5 5 - 4 2 4 5 4 3 - - 4 4 3 4 4	94	2,5	235,0	
		mittl.	4 4 4 - 3 3 4 4 4 4 - 4 3 6 5 4 3 - 4 3 4 4 4 4 - - 4 3 4 3 3	99	2,0	198,0	
		kleine	1 - 1 - 2 - 1 1 2 - - 1 2 - - 1 - 1 1 1 1 2 1 - - 1 2 1 2 1	57	1,6	91,2	
	8 Auswaschen der Lok und Füllen ders. m Warmwasser	große	2 2 1 - 2 2 1 2 1 2 - 1 2 1 1 2 1 1 - 1 2 1 2 1 1 - - 1 2 1 1 2	38	16,0	608,0	
		mittl.	1 2 1 - - 2 1 2 1 2 1 - 2 1 1 1 2 1 - 1 1 2 1 1 1 - - 2 1 2 1 2	35	11,0	385,0	
		kleine	2 1 1 - 2 1 - 1 1 1 - 1 1 1 1 1 - 1 - 1 1 2 1 1 - - 2 1 1 - 2	26	7,0	182,0	
	9 Anheizen d Lokomotiven	Lok	9 9 6 7 9 11 10 10 10 9 15 7 9 6 9 6 6 10 8 9 9 9 10 6 4 11 8 9 9 10 8	268	1,0	268,0	
	10 Unterhaltg. d Feuers d Lok	Lok	23 23 22 22 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23	806	0,15	120,9	
	11 Gesamtzahl der für die ausgeführten Arbeiten veranschlagten Stückzeitstunden						7970,1
IV	Unterschied in der Zahl der veranschlagten Stückzeitstunden zwischen d. planm. auszuführ. u. d. tats. ausgeführt. Arbeit (II - III)						449,9
	An Arbeitskräften waren im Ganzen vorhanden		Zahl der Arbeitskräfte am: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Gesamtzahl der Tagewerke i. Monat			c) Der durch- schnittliche Gedinge über- verdienst der Betriebsar- beiter betrug 16,3 v. H.
	1 Ständige Arbeitskräfte des BW		25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25	761 5			
	2 Vorübergehend d. BW überw. Arbeitskr		20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 18 20 20 19 19 20 21 21 20 22 26 24 24 26 24 24 24 26 26 26	686,0			
V	3 Zusammen		45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 43 45 45 44 44 45 46 46 45 47 51 49 49 51 49 49 49 51 51 51	2297,5			
	4 Von den Arbeitskräften zu 3 waren	krank	2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 3 3 4 4 3 4 4 5 5 5 6 6 6 6 5 8 10 10 10 10	140			
		beurl.	- -	—			
		abcmstff	4 - 4 4 4 3 4 4 6 4 4 9 2 2 2 3 6 4 4 9 3 6 8 5 - 4 2 4 6 8 1 2 4 2	332			
	5 An Arbeitskräften std somit z Verfüg.		41 43 41 41 43 42 41 41 43 43 42 42 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41	1825,5			d) Aus den auf- gewendeten Tagewerksköp- fen und dem Überverdienst errechnete Ta- gewerks köpfe 341 · 16,3 / 100 = 385 Tagewerks- köpfe
	An Tagwerken mußten sonst Arb. gel. werden						
	1 Kohlen u. Briketts abladen u. lagern		- - - - - - - - 0,6 - - - - - - - - - - - - - - 1,6 - - - 0,4 1,0 1,0 - 1,5	6,5			
	2 Koks u. Briketts aus Reservebansen auf Wg laden		0,5 - - 0,1 0,3 0,2 0,2 0,2 0,4 0,5 0,2 0,2 - - - 0,4 0,4 0,2 0,4 - 0,4 0,7 - - - - - - - - -	5,7			
	3 Schlacken u. Rauchkammerlösche verl.		0,8 0,9 0,9 0,7 0,4 0,8 0,8 0,8 0,9 0,8 0,8 0,5 0,9 0,7 0,7 0,8 0,7 0,7 0,7 0,6 0,8 0,7 0,7 0,8 0,8 0,9 0,4 0,3 0,4 0,9 0,8 0,8 0,9	22,5			
	4 Lokschuppen reinigen und fegen		1,0 1,1 1,0 - 1,3 1,9 1,1 1,1 1,8 1,5 2,6 - 0,8 1,1 0,8 0,9 1,4 1,5 - 0,6 1,0 6 1,8 2,1 1,6 2,6 - - 0,7 0,5 0,4 1,6 2,0	33,7			
	5 Sand und Anfeuerholz abladen u. lagern		- - - - - - 0,4 - - - - 0,3 0,1 0,8 0,4 0,5 - - - 0,3 0,4 0,3 0,9 - 0,2 - - - - - - - -	4,6			
	6 Fenster putzen u. Reinigen d. elektr. Lamp.		- -	—			
	7 Hilfsarbeiter f. Handwerkerkolonne stell.		38 33 26 - 32 27 21 27 31 30 - 31 30 29 28 26 26 - 35 28 25 27 23 26 - - 24 24 25 25 26	71,3			
	8 Arbeiter f. Betriebswerk Stofflager stel.		28 38 30 28 29 30 30 39 37 29 - 35 36 29 27 29 - 29 30 29 29 34 29 29 29 32 31 32 30 31	81 2			
	9 Helfer b. mech. u. baulich. Anlagenst.		2,0 2,0 2,0 - 2,0 2,0 2,0 1,9 1,1 1,2 - 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 - 1,2 1,0 1,0 1,0 1,0 - - 1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	40,2			
	10 Hilfskr. f. Büro u. Botengänge stellen		2,0 2,0 2,1 2,0 2,1 2,1 2,0 2,2 2,1 2,2 - 2,3 2,0 2,0 2,3 2,3 2,1 2,1 - 2,4 2,5 2,5 2,1 2,2 2,0 2,1 2,0 2,6 2,3 1,9 2,3 2,4	56,7			
VI	11 Arbeiter bei Transportarb. stellen		0,9 0,9 1,3 - 1,8 2,3 1,3 1,1 1,2 1,1 - 1,4 1,1 1,1 1,2 1,3 1,3 - 1,1 1,5 1,1 2,5 1,7 1,1 - - 1,3 1,3 1,3 2,1 1,3	34,5			
	12 Hilfskräfte f. d. Lokdienst stellen		7 6 8 4 4 7 8 9 7 9 7 4 7 5 5 6 5 8 10 5 8 10 7 12 9 10 9 9 9 7 7 8 8 6	234,4			
	13 Hilfskräfte f. Aufgleisungsarbeiten st.		- 1,0 2,3 - - - -	2,3			
	14 Arbeiter als Drehscheibenwärter stellen		1,0 1,1 1,1 0,6 1,0 1,1 1,0 1,2 1,1 1,5 0,8 1,1 1,1 1,0 1,1 1,1 1,1 1,0 1,0 1,1 1,1 1,1 1,0 1,0 1,4 1,8 0,8 1,1 0,7 1,0 0,5 0,4 1,1 1,2 1,0 1,1	33,1			
	15 Arbeiter als Lampenwärter stellen		- -	—			
	16 Arbeiterinnen als Scheuerfrauen stellen		1 1 1 - - - - - 1 1 1 - - - - 1 1 1 - - - - - - - - 1 1 1 - -	—			
	17 Arbeiter als Lampenwärter stellen		1,3 1,1 1,1 0,5 1,1 1,1 1,1 1,2 1,1 1,1 0,7 1,1 1,2 1,2 1,2 1,1 1,2 0,7 1,1 1,2 1,2 1,1 1,1 1,2 1,1 1,1 1,1 1,1 1,1 1,1 1,1	150			
	18 Arbeiter f. Triebwagendienst u. Reinigen d. Lok		- -	—			
	19 Arbeiter als Wagenputzer stellen		6 6 7 4 6 6 7 6 7 6 4 6 6 7 6 7 7 4 6 6 7 6 7 6 4 4 6 7 6 7 6	186,0			
	20 Arbeiter f. Wagendesinfektion stellen		- -	—			
	21 Arbeiter f. Begleitung d. Fahrbahnmg. st.		- -	—			
	22 Arbeiter f. Heizkesselwagen stellen		1,3 1,3 1,3 1,2 1,3 1,4 1,3 1,3 1,6 1,4 1,6 1,6 1,7 2,0 2,0 2,0 1,9 1,7 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0	53,3			
	23 Hilfskräfte f. d. Bremsdienst stellen		- -	—			
	24 Arbeiter f. Bedienung abgest. Lok stellen		- 0,5 - 0,4 0,6 0,3 - - - - - - - -	1,8			
	25 Arbeiter f. d. Holzzerkleinerung stellen		- -	—			
	26 Arbeiter f. Bedienung v. Sandaufschüttapp. st.		0,7 0,8 0,8 0,6 0,7 0,6 0,6 0,6 0,7 0,9 0,9 0,7 1,1 0,9 0,9 1,0 1,1 1,1 1,0 1,2 1,2 1,6 1,9 1,8 1,1 1,1 1,1 1,3 1,2 1,2 1,2	39,1			
	27 Arbeiter als Hilfstelegr. u. Telefonisten st.		- -	—			
	28 Arbeiter f. Oberputzerdienst stellen		4 4 4 2 4 4 4 4 4 4 2 4 4 4 4 4 2 4 4 4 4 4 4 4 4 2 2 4 4 4 4	114,0			
	29 Arbeiter f. Bedienung d. Wasserzüge stellen		4 4 -	4,1			
	30 Arbeiter f. Sicherungs- u. Streifdienst st.		- -	—			
	Im Ganzen		41 43 41 41 43 42 41 41 43 43 42 42 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41	1825,5			
	Anlagen f. d. Behandlg. d. Lok u. geleist. (Sp 5 : II 5)		51 48 51 48 49 50 46 47 49 48 46 46 45 46 46 45 46 46 45 46 46 45 46 46 45 46 46 45 46 46 45	7446			

Tafel 2.

zeichnet, die an den einzelnen Tagen im Betriebe waren, während unter II und III von den unter I vermerkten Lokomotiven nur diejenigen angegeben werden, an denen nach einem bestimmten Plane gearbeitet werden sollte (II), oder mit Rücksicht auf die jeweils zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte nur gearbeitet werden konnte (III). Unter V—VII ist die Gesamtzahl der vorhandenen Arbeitskräfte sowie die Zahl der für die eigentliche Lokomotivbehandlung und für sonstige Arbeiten benötigten Kräfte vermerkt. Unter II lotrechte Spalte 2 sind die an den Lokomotiven in der Behandlungsanlage auszuführenden Arbeiten angegeben, während unter II lotrechte Spalte 4 an den einzelnen Tagen die Zahl der Tonnen Kohlen und der Lokomotiven verzeichnet ist, deren Verarbeitung bezw. Behandlung nach Plan auszuführen war. Wenn zwei Zahlen in einem Felde erscheinen, so bedeutet die erste Zahl die für das eigene Betriebswerk und die hinter dem Strich stehende zweite Zahl die für fremde Betriebswerke verarbeiteten Tonnen Kohlen oder behandelten Lokomotiven. Um die Nachweisung nicht zu umfangreich und unübersichtlich zu gestalten, sind die Lokomotiven nach großen, mittleren und kleinen zusammengefaßt (s. lotrechte Spalte 3) und in der lotrechten Spalte 8 ist unter Bemerkungen angegeben, welche Lokomotivgattungen zu diesen drei Gruppen rechnen. In der lotrechten Spalte 5 sind die für den Monat in Betracht kommenden Tonnen Kohlen oder Lokomotiven und in lotrechter Spalte 6 die je Tonne Kohle und Lokomotive veranschlagten Durchschnittseinheitssätze in Stückzeitstunden angegeben, während in lotrechter Spalte 7 die für den Monat errechneten Stückzeitstunden als Produkt der Spalten 5 und 6 vermerkt sind. Aus III wagerechte Spalte 11, lotrechte Spalte 7 erkennt man die Gesamtzahl der in der Lokomotivbehandlung monatlich für die planmäßig auszuführenden Arbeiten veranschlagten Stückzeitstunden. Unter III werden die gleichen Lokomotivbehandlungsarbeiten wie unter II verzeichnet, jedoch der Zahl nach nur insoweit, als sie unter entsprechender Berücksichtigung der für sonstige Arbeiten unter VI erforderlichen zusätzlichen Leistungen ausgeführt werden konnten. In der lotrechten Spalte 7 sieht man, was bei den wagerechten Spalten unter III 1—10 an den einzelnen Lokomotivbehandlungsarbeiten weniger gegenüber den unter II 1—10 planmäßig vorgesehenen Arbeiten gemessen in Stückzeitstunden geleistet wurde, um diejenigen unter VI mitaufgeführten sonstigen Arbeiten, die von Zeit zu Zeit besonders anfallen, in dem erforderlichen Umfange gleichfalls ausführen zu können. So werden z. B. bei starkem Kohleneingang oder wachsendem Verkehr öfters die eigentlichen Putzungs- und Reinigungsarbeiten an den Lokomotiven (III wagerechte Spalte 4—7) Not leiden, da dann entsprechend mehr Arbeitskräfte zur Hilfeleistung beim Abladen und Lagern von Kohlen und Briketts (VI wagerechte Spalte 1) sowie als Aushilfskräfte für den Lokomotivdienst (VI wagerechte Spalte 12) gestellt werden müssen. Unter III wagerechte Spalte 11 lotrechte Spalte 7 erscheint die Gesamtzahl der für die in der Lokomotivbehandlungsanlage ausgeführten Arbeiten aufgewendeten Stückzeitstunden, während unter IV lotrechte Spalte 7 der Unterschied in der Zahl der Stückzeitstunden zwischen den planmäßig auszuführenden und den tatsächlich ausgeführten Arbeiten verzeichnet ist. Unter V wagerechte Spalte 3 erscheinen die Arbeitskräfte, die im ganzen vorhanden waren, unter V wagerechte Spalte 5 diejenigen Arbeitskräfte, die nach Abzug der beurlaubten, erkrankten und dienstfreien Bediensteten zur Verfügung standen, und unter V lotrechte Spalte 5—7 ist die entsprechende Anzahl von monatlichen Tagewerken angegeben. Unter VI wagerechte Spalte 1—30 sind die Arbeitskräfte aufgeführt, die für sonstige Arbeiten in Frage kamen und unter VI wagerechte Spalte 31, lotrechte Spalte 5—7 ist die Gesamtzahl der für diese Arbeiten im Monat erforderlichen Tagewerke vermerkt. Unter VII lotrechte Spalte 5—7 sind als Unterschied zwischen der Gesamtzahl der zur Verfügung stehenden Tagewerke (V wagerechte Spalte 5, lotrechte Spalte 5—7) und der Gesamtzahl der für sonstige Arbeiten erforderlichen (VI wagerechte Spalte 31, lotrechte Spalte 5—7) diejenigen monatlichen Tagewerke angegeben, die für die eigentliche Behandlung der Lokomotiven benötigt wurden.

Vergleicht man die unter III wagerechte Spalte 11, lotrechte Spalte 7 angegebenen Stückzeitstunden, die für die in der Behandlungsanlage ausgeführten Arbeiten aufgewendet wurden, mit den unter VII lotrechte Spalte 5—7 angegebenen und für diese Arbeiten geleisteten Tagewerken, so erhält man ein Bild von der in Stückzeitstunden ausgerechneten gegenüber der von den vorhandenen Arbeitskräften in der eigentlichen Lokomotivbehandlungsanlage tatsächlich ausgeführten Leistung. Da die für die einzelnen Arbeiten der Lokomotivbehandlung veranschlagten Stückzeiten (II und III lotrechte Spalte 6) gut bemessene Durchschnittsleistungen eines Arbeiters darstellen, so werden die hieraus errechneten Tagewerksköpfe für gewöhnlich größer sein als die aus den unter VII lotrechte Spalte 5—7 angegebenen Tagewerken sich ergebenden Köpfe. Dies wird um so stärker bei denjenigen Betriebswerken in Erscheinung treten, bei denen die in der Behandlungsanlage beschäftigten Arbeiter durchweg im Gedinge arbeiten, da sie infolge der Gedingearbeit mit ihren Leistungen im allgemeinen unter den ausreichend bemessenen Stückzeiten bleiben werden.

Die rechnerische Auswertung der Arbeitsleistungen in der eigentlichen Lokomotivbehandlungsanlage ist in der lotrechten Spalte 8 unter Bemerkungen angegeben. Unter a sind die aus den aufgewendeten Stückzeitstunden (III wagerechte Spalte 11 lotrechte Spalte 7) und unter b die aus den geleisteten Tagewerken (VII lotrechte Spalte 5—7) errechneten Tagewerksköpfe vermerkt, während unter c der durchschnittliche Gedingeüberverdienst der Betriebsarbeiter der Behandlungsanlage in v. H. erscheint. Rechnet man zu der Tagewerkskopfzahl unter b die dem durchschnittlichen Gedingeüberverdienst entsprechende Kopfzahl, so erhält man durch Vergleich der so errechneten Kopfzahl mit der bei a angegebenen einen gewissen Überblick über die Arbeitsleistung (s. Angabe unter d) des Betriebswerks in seiner Lokomotivbehandlungsanlage. Der Unterschied zwischen a und d ist bei e in Tagewerksköpfen und bei f in Vomhundertsätzen vermerkt.

Zur weiteren Nachprüfung der Wirtschaftlichkeit in der Lokomotivbehandlungsanlage ist die Untersuchung der Arbeitsleistung des einzelnen Arbeiters erforderlich, um zu erkennen, ob er mit dem geringsten Aufwand an Zeit die für die jeweiligen Arbeiten notwendigen Leistungen verrichtet. Man erhält hierbei in ähnlicher Weise wie in der Ausbesserungsanlage, einen Einblick in jeden Arbeitsvorgang, sieht, wo vermeidbare Bewegungen und Verrichtungen gemacht werden und erkennt hierdurch in vielen Fällen, wie durch Bereitstellung von geeigneten Geräten und sonstigen Hilfsvorrichtungen die einzelnen Arbeitsvorgänge und Zeiten verkürzt werden können und dadurch im ganzen ein wirtschaftlicheres Arbeiten möglich ist. Man wird daher gut tun, in der gleichen Weise, wie in der Ausbesserungsanlage, auch in der Lokomotivbehandlungsanlage eingehende Zeitaufnahmen zu machen, durch die manche Arbeitsvorgänge erheblich verbessert werden können. Durch derartige Nachprüfungen in der täglichen Verwendung der Arbeiter und der von ihnen zu erledigenden Arbeiten lassen sich die in der Behandlungsanlage eines Betriebswerks anfallenden Kosten auf ein verhältnismäßig geringes Maß herabdrücken, wodurch die Gewähr für ein möglichst wirtschaftliches Arbeiten geboten ist.

Die Tafel 3 gibt ein Bild von den Kosten der Lokomotivbehandlung. Sie ist in ähnlicher Weise zusammengestellt, wie die für die Kosten der Lokomotivausbesserung geltende Tafel 1. Die Kosten zerfallen in sächliche und persönliche. Die sächlichen Kosten setzen sich zusammen aus den Kosten für Abschreibung, Verzinsung und Unterhaltung der für die Lokomotivbehandlung in Frage kommenden Anlagen und Einrichtungen, sowie denen für Strom- und Betriebsstoffverbrauch. Die persönlichen Kosten zerfallen in solche für Gehälter der an der Lokomotivbehandlung beteiligten Beamten und für Löhne der für die Bedienung und Behandlung der Anlagen und Lokomotiven erforderlichen Betriebsarbeiter. Je höher die Lokomotiven beansprucht werden, um so größer werden im allgemeinen die für sie in der Behandlungsanlage erforderlichen Arbeiten und damit auch deren Kosten sein. Da die geleisteten Bruttotonnenkilometer einen Maßstab für die Beanspruchung der Lokomotiven im Betriebe geben, so kann man zum Vergleich der Betriebswerke in sich und untereinander bezüglich der in der Behandlungsanlage entstehenden Kosten in derselben Weise wie bei der Lokomotivausbesserung diese Kosten auf die Einheit des Bruttotonnenkilometers beziehen, wie dies in Spalte 25 der Tafel 3 geschehen ist. Allerdings muß auch hierbei wieder berücksichtigt werden, daß die Kosten für gewöhnlich um so höher sein werden, je stärker die Beanspruchung des Lokomotivparks eines Betriebswerks und damit die auf die Lokomotiveinheit entfallende Leistung in Br tonnenkilometern ist, die in Spalte 26 vermerkt ist. Je kl somit bei der gleichen Leistung je Lokomotiveinheit (Spalt die Kosten je Bruttotonnenkilometereinheit (Spalte 25) wer um so wirtschaftlicher ist gearbeitet worden. Das Verhältnis beiden in den Spalten 25 und 26 angegebenen Zahlen zu eina ergibt die Wirtschaftlichkeitsziffer der Behandlungsanlage Betriebswerks (Spalte 27), wonach sodann die Reihenfolge Wirtschaftlichkeit der einzelnen Betriebswerke angegeben we kann (Spalte 28). So steht z. B. das unter Nummer 13 verme Betriebswerk bezüglich seiner Wirtschaftlichkeit an sech Stelle, während das unter Nummer 12 aufgeführte Werk an neunter Stelle kommt, obwohl beide ungefähr die gle Ziffer in der Beanspruchung ihres Lokomotivparks, bezogen die Lokomotiveinheit haben (Spalte 26, 1,15 gegenüber 1, Dies rührt daher, daß das Betriebswerk 12 trotz der erhel höheren Zahl von Bruttotonnenkilometern (Spalte 21, 130,0 gegenüber 42,5 Mill.) wesentlich höhere Kosten für die Bru tonnenkilometereinheit zu verzeichnen hat (Spalte 25, 178,1 gegenüber 130,50 M.).

Das dritte von einem Betriebswerk zu überwache Arbeitsgebiet ist das der Verwendung der Lokomotiven Zug- und Verschiebedienst. Die von den Betriebswerken diesen Dienst bereitgestellten Lokomotiven müssen derart

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Bw 1-15 .. MA A-D	Zeitwert der Behandlungsanlagen und Einrichtungen		Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals		Kosten für die Unterhaltung der Anlagen		Energieverbrauch für die Lokbehandlung	1 Kwst.-kostet Licht Kraft	Kosten für den Stromverbrauch	Kosten d. für d. Lokbehandlung benötigten Betriebsstoffe (Sp. 4 + 5 + 6 + 7 + 11)	Gesamtkosten (Sp. 4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10 + 11)	Zahl der an der Lokbehandlung beteiligten Beamten	Betriebsarbeiter insgesamt (Sp. 15 + 16)	Zahl der monatlichen Arbeitstage der Betriebsarbeiter im Zeitl. Durchschn.	im Ganzen	Kosten für Gehälter	Löhne im Zeitlohn (Sp. 17 × 18)	Personalkosten zusammen (Sp. 17 + 19)	Monatliche Gesamtkosten der Lokbehandlung (Sp. 20 : 12)	Zahl der geleisteten Bruttotonnenkilometer in Millionen	Zahl der täglich durchgeführten Betriebsbenötigten Lokfahrten (Sp. 22 × 23)	Lokleistungsverhältnis: Zahl der täglich durchgeführten Betriebsbenötigten Lokfahrten	Auf 1 Million Bruttotonnenkilometer entfallende Behandlungskosten (Sp. 20 : Sp. 21)	Auf 1 Lokeinheit entfallende Bruttotonnenkilometer in Millionen (Sp. 21 : Sp. 24)	Wirtschaftlichkeitsziffer (Sp. 25 : Sp. 26)	Reihenfolge der Wirtschaftlichkeit
	baul. RM	masch. elektr. RM	baul. RM	masch. elektr. RM	baul. RM	masch. elektr. RM	Kwst.	Pf.	RM	RM	RM	Beamte	Betriebsarbeiter	Zeitl.	Ganzen	RM	RM	RM	RM	Mill.			RM			
1	6650	75120	0,2	4,7	–	+0,7	720	6,9	2,0	+6,6	14,2		38,4	1024		4,3	+112,5	+116,8					8	1		
			40	964		743	5238	"	714	7349	2910	41	859	2233	3257	882	16770	23847	26757	2042	65	2,24	146	131,0	1,40	93,5	
2	199572	31300	+44,2	+7,5	—	–	150	"	0,3	2,1	+24,1		10,0	260		6,3	1468	82,7					2	6		
			7320	684			323	"	83	706	2233	2,5	33,0	941	1201	580	5606	7654	9887	92,6	33	2,68	88	106,8	1.05	101,7	
3	32120	25030	+13,3	+19,1	–	–	5	240	0,4	+9,4	+42,2		0,7	18		+12,8	+722,9	+735,7					12	12-14		
			252	363			40	76,0	8	779	802	0,9	14,2	368	386	244	2228	2579	3381	19,0	11	2,31	25	172,9	0,76	234,1	
A	238282	131450	5,1	6,4	–	0,4	875	—	1,4	+5,5	18,8		49,1	1302		5,4	+702,5	707,9					II	I		
			7612	2011		143	5598	—	455	7724	5945	7,5	133,1	3542	4844	1706	24604	34080	40025	315,8	109	2,37	259	1247	1,22	103,8	
4	196920	51850	+10,9	5,3	–	–	210	6,9	2,0	1,2	19,4		18,8	488		+6,7	676	69,3					1	7		
			1378	670			3600	"	258	144	2450	3,7	242	629	1117	853	4988	8838	11288	127,4	47	2,61	123	88,7	1,03	86,1	
5	118188	74850	+14,0	+13,9	–	–	80	15,0	-1,9	2,1	+31,9		2,0	52		6,3	39,2	84,5					3	9		
			750	741			600	"	102	112	1705	1,0	21,0	546	598	2,81	3860	4509	6214	63,4	24	2,47	59	116,4	0,91	127,9	
6	35000	22300	+14,7	+11,7	–	–	130	11,6	+3,8	+4,6	+34,8		7,4	193		+6,9	+125,8	+132,7					11	11		
			459	366			918	"	127	145	1091	0,9	16,1	418	611	216	2792	4153	5244	31,3	14	2,71	38	167,8	0,82	204,3	
7	183300	80925	+11,0	6,5	–	+0,7	906	5,5	1,4	3,2	22,8		13,4	349		+6,7	90,0	96,7					4	2		
			1273	751		83	1918	6,0	165	378	2650	2,9	45,6	1186	1535	783	8346	11251	13901	116,3	34	2,52	86	119,5	1,35	88,5	
B	533408	229925	+11,8	+7,7	–	0,2	1326	—	2,0	2,3	+24,0		41,6	1082		+6,5	877	87,6					I	II		
			3866	2518		83	6931	—	646	779	7896	7,5	106,9	2779	3861	2132	19996	28757	36647	328,4	119	2,57	306	111,6	1,08	103,3	
8	205866	33250	+9,9	3,3	–	–	462	11,6	1,4	2,7	17,3		21,1	570		5,9	+102,7	+108,6					6	8		
			1377	455			1205	"	193	372	2397	2,3	59,3	1602	2172	820	10669	15055	17452	138,6	58	2,46	143	125,9	0,97	129,8	
9	11900	24560	+13,0	3,4	–	4	114	31,5	+2,2	2,3	20,9		33,9	887		+7,3	91,8	99,1					5	5		
			988	261			575	22,5	165	177	1595	1,4	8,3	215	1096	560	1933	7572	9167	76,4	24	2,83	68	120,0	1,12	107,1	
10	103670	36800	+19,4	+12,9	–	+0,7	507	14,8	+4,0	+5,7	+42,7		8,0	211		6,3	+135,1	+141,4					15	12-14		
			679	453		25	442	"	140	199	1496	0,8	22,5	583	794	221	3577	4949	6445	35,0	20	2,32	46	184,0	0,76	242,6	
11	50160	6400	+3,9	4,4	–	+6,7	72	26,0	+2,4	+6,0	+51,9		10,3	270		48,3	+115,5	+127,8					14	15		
			440	68		93	89	15,0	33	83	777	0,4	—	—	270	115	—	1763	2480	13,8	8	2,76	22	179,7	0,63	285,2	
C	371590	101000	+13,2	4,4	–	+0,5	1160	—	2,0	3,1	+23,5		73,3	1932		+6,5	+104,7	+111,2					III	IV		
			3434	1237		122	2211	—	531	831	6205	4,9	90,1	2400	4332	1716	15213	29839	35544	263,8	110	2,54	279	134,7	0,95	141,8	
12	76860	40950	3,9	+10,3	–	0,2	867	16,8	+2,7	+7,5	+24,8		34,7	938		+7,7	+745,6	+753,3					13	3		
			502	1337		27	1868	12,0	350	971	3187	3,4	61,7	1665	2603	1004	5851	19924	23777	130,0	49	2,17	106	178,1	1,23	144,8	
13	63576	17960	+11,1	6,0	–	–	76	43,5	+4,2	+7,0	+28,3		7,6	197		5,1	970	702,1					7	4		
			421	254			695	21,5	182	297	1204	1,0	15,8	411	608	217	2942	4341	5546	42,5	15	2,50	37	130,5	1,15	113,5	
14	2632	51220	0,5	+16,2	–	–	67	"	+2,2	+4,8	+23,7		22,3	603		+9,3	+137,5	+136,8					9	12-14		
			76	492			282	"	68	147	723	1,0	—	—	603	284	2570	3854	4577	30,4	17	2,36	40	160,5	0,76	198,0	
15	104368	31900	+22,1	+13,2	–	+0,8	121	40,0	+4,4	+6,4	+46,9		16,3	424		5,9	98,5	104,4					10	10		
			633	379		24	389	20,0	126	185	1347	0,8	1,0	26	458	168	2665	2996	4343	28,7	14	2,45	34	157,3	0,84	180,1	
D	247436	142030	7,0	+10,4	–	0,2	1131	—	+3,2	+6,8	+27,6		80,9	2102		+7,2	+1124	+1346					IV	III		
			1622	2462		51	3234	—	726	1600	6467	6,2	78,5	2102	4264	1673	13268	31115	37576	231,6	95	2,29	217	162,2	1,07	151,8	
Dr	1390716	604405	9,4	7,2	–	0,4	4492	—	2,1	4,3	23,4		244,9	6478		6,3	101,8	708,1								
			10538	8238		399	18074	—	2358	4934	26507	26,1	408,6	10823	17301	7227	76487	123289	149792	1139,6	433	2,45	1061	131,5	1,07	122,8	

Tafel 3.

Unregelmäßigkeiten im Lokomotivbetriebsdienst im September 1927.

BW 1-15 MA A-D	Anzahl der Unregelmäßigkeiten durch: verspätete Lokgestellung	Dampfmangel infolge schlechter Kohle u. Rohrschäden	Achs- u. Stangenlager heißläufer	Schäden am Lauf- u. Triebwerk	Schäden an Luftpumpe u. Bremseinrichtg.	Schäden am Kessel	Schäden am Tender	Zugtrennung, Fehler d. Bremsbedieng., Überschrtg. d. Aufenthalt, Fahrv. usw.	Unregelmäßigkeiten insgesamt
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	—	1	4	1	5	—	1	2	14
2	—	—	—	1	—	—	—	—	1
3	—	—	1	1	—	—	—	6	8
A	—	1	5	3	5	—	1	8	23
4	1	—	—	1	—	—	1	7	10
5	—	—	1	1	—	—	—	3	5
6	—	—	—	1	—	—	—	4	5
7	1	—	2	—	—	—	—	6	9
B	2	—	3	3	—	—	1	20	29
8	2	—	2	2	3	1	—	10	20
9	—	1	—	1	—	—	—	2	4
10	1	5	4	3	—	—	—	3	16
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	3	6	6	6	3	1	—	15	40
12	1	3	3	1	—	—	—	5	13
13	1	—	1	1	—	—	—	2	5
14	—	—	—	1	2	—	—	—	3
16	—	—	—	1	—	—	—	1	2
D	2	3	4	4	2	—	—	8	23
Dir.	1	10	18	16	10	1	2	51	115

Tafel 4.

haffen sein, daß sie jederzeit betriebssicher und wirtschaftlich beiten. Die Lokomotiven müssen vor allem betriebssicher beiten, damit der Zugverkehr sich reibungslos abwickeln nn. Geschieht dies nicht, so sind Störungen unvermeidlich, e den Zuglauf manchmal recht empfindlich beeinflussen können. enn z. B. infolge eines erheblichen Lokomotivschadens ein ig auf der Strecke längere Zeit bis zur Ankunft der Ersatzkomotive liegen bleiben muß, so entsteht hierdurch nicht nur ne recht unangenehme Störung in der Beförderung des beffenden Zuges, sondern diese Unregelmäßigkeit kann auch le Nachwirkungen auf den Lauf vieler anderer Züge im Gefolge ben und hierdurch die für eine glatte Abwicklung des Betriebes bedingt erforderliche Flüssigkeit stark in Mitleidenschaft ehen. Man erkennt hieraus, wie wichtig es ist, in den Betriebserken dafür zu sorgen, daß nur Lokomotiven in den Betrieb schickt werden, für deren Brauchbarkeit das Werk durchaus e Gewähr übernehmen kann. Es werden dann diejenigen Fälle ehr und mehr verschwinden, in denen Betriebsschwierigkeiten rch Lokomotiven entstehen, für deren Betriebstüchtigkeit i rechtzeitiger und sachgemäßer Prüfung keine Verantwortung itte übernommen werden dürfen, sondern an deren Stelle eine rsatzlokomotive hätte gestellt werden müssen. Im übrigen üssen die durch Lokomotivschäden entstandenen Betriebsregelmäßigkeiten stets eingehend verfolgt werden, um den Urchen auf den Grund zu kommen und für die Abstellung der in nem Betriebswerk etwa noch vorhandenen Mängel sorgen zu nnen.

Ferner empfiehlt es sich, Aufzeichnungen über Art und nzahl der Unregelmäßigkeiten im Lokomotivbetriebe zu machen nd sie den in Frage kommenden Stellen in Form einer Direktionsusammenstellung zu übersenden, damit vor allem die Betriebserke sehen, wie viele Unregelmäßigkeiten, sei es durch Schäden n Lokomotiven oder aus anderen Ursachen, in ihrem Betriebe ntstanden sind. An Hand einer solchen Nachweisung können die etriebswerke Vergleiche untereinander ziehen, durch sie wiederm zur genauen Nachprüfung der Ursachen der Schäden und ängel zwecks deren zukünftiger Verhinderung angeregt werden. uch wird es keinem Betriebswerk angenehm sein, in der Direktionszusammenstellung mit einer großen Anzahl von Betriebsunregelmäßigkeiten aufzuwarten. Tafel 4 gibt ein Bild einer solchen Nachweisung. Es sind in dieser die wichtigsten Ursachen, durch die erhebliche Unregelmäßigkeiten entstehen können, besonders vermerkt, damit die Betriebswerke auf diese aufmerksam werden. Zu diesen Ursachen gehören verspätete Lokomotivgestellung, Dampfmangel infolge von schlechter Kohle sowie von Schäden an Rauch-, Heiz-, und Überhitzerrohren, Achs- und Stangenlagerheißläufer, Schäden am Lauf- und Triebwerk, Luftpumpen und Bremseinrichtungen sowie am Kessel und Tender. Wenn die durch obige Mängel und Schäden entstandenen Unregelmäßigkeiten laufend verfolgt und gründlich untersucht werden, damit ihre Ursachen erkannt und beseitigt werden können, dann ist eine gute Gewähr dafür gegeben, daß der Dienst mit den für ihn bereitgestellten Lokomotiven so reibungslos wie möglich abgewickelt werden kann.

Neben der glatten Abwicklung des Betriebes ist aber auch für eine möglichst wirtschaftliche Verwendung der Lokomotiven und des Personals zu sorgen, d. h. es muß mit der geringsten Zahl von Lokomotiven und Personal unter Beobachtung des sparsamsten Verbrauchs an Betriebsstoffen das jeweils Erforderliche im Zug- und Verschiebedienst geleistet werden. Hierzu ist es zunächst notwendig, die Lokomotiv-Diensteinteilungen so aufzustellen, daß ein guter Lokomotivumlauf und hohe kilometrische Leistungen für die Lokomotiven erzielt werden. Dies kann in erster Linie dadurch erreicht werden, daß die Lokomotiven im Zugdienst recht lange Strecken durchlaufen, die Wendezeiten auf den Umkehrbahnhöfen möglichst kurz gehalten werden und die Heranziehung von Ersatzlokomotiven nur im Notfalle erfolgt. Ferner muß im Zugdienst für eine gute Doppelbesetzung und, wo es die Zugläufe gestatten, für Dreifachbesetzung und im Verschiebedienst nach Möglichkeit für Dreifachbesetzung der Lokomotiven gesorgt werden. Hierdurch erreicht man bei wirtschaftlichster Ausnutzung der Lokomotiven eine zweckentsprechende Verwendung des Personals. Die sparsamste Verwendung der Betriebsstoffe und besonders der Kohlen ist ferner ein wichtiges Erfordernis für wirtschaftliches Arbeiten im Lokomotivbetriebe, da die Brenn-

stoffkosten etwa 25 bis 30 vom Hundert der Kosten des Lokomotivbetriebsdienstes betragen. Um gute Ergebnisse beim Verbrauch der Brennstoffe zu erzielen, ist daher eine dauernde, planmäßige Überwachung ihres Verbrauchs im Betriebe notwendig, etwa in der Weise, wie ich dies bei der in Nr. 44 und 45/1926 dieser Zeitung erschienenen Abhandlung über Wirtschaftlichkeit im Dampflokomotivbetriebe des näheren dargelegt habe. Neben der dauernden Überwachung des Kohlenverbrauchs erscheint es zur Erzielung weiterer wirtschaftlicher Erfolge zweckmäßig, das persönliche Interesse des Personals durch Gewährung von Prämien bei der Ersparung von Kohlen gegenüber besonders festgesetzten Richtsätzen anzuregen. Das gleiche gilt zur Erzielung hoher kilometrischer Leistungen für die einzelnen Lokomotiven zwischen zwei großen Ausbesserungen durch Gewährung von Leistungszulagen an das Lokomotivpersonal bei merklicher Überschreitung bestimmter, vorher festgesetzter Solleistungen.

Um einen Überblick über die Kosten der Verwendung der Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst zu erhalten, empfiehlt es sich, diese Kosten monatlich zusammenzustellen, wie dies in Tafel 5 angegeben ist. Sie ist in ähnlicher Weise aufgestellt wie die für die Kosten der Lokomotivausbesserung und -behandlung geltenden Tafeln 1 und 3. In der Spalte 2 ist die Zahl der jedem Betriebswerk zugeteilten Lokomotiven und in Spalte 3 der Zeitwert dieser Lokomotiven angegeben, wobei

für jede Lokomotive eine durchschnittliche Lebensdaue 25 Jahren angenommen ist. Die Gesamtkosten setzer zusammen aus sächlichen und persönlichen. Die säch Kosten sind zu unterscheiden nach Kosten für Abschre und Verzinsung des Anlagekapitals und für Betriebsstoffe. Kosten für Abschreibung und Verzinsung (Spalte 4) sind höher, desto jünger die Lokomotiven sind. Dies erscheint insofern gerechtfertigt, als ein Betriebswerk mit einem jün Lokomotivpark im allgemeinen wirtschaftlicher wegen besseren Zustandes der Lokomotiven wird arbeiten könne ein Betriebswerk mit einem älteren Lokomotivpark. Di Betriebsstoffe in Frage kommenden Kosten (Spalte 5 bis 8 nach solchen für Brennstoff, Schmierstoff, Wasser und so Stoffe (Sand, Anfeuerholz und Putzstoffe für das Lokon personal) getrennt. Dies ist deswegen geschehen, dami Betriebswerken eine möglichst ins einzelne gehende lau Prüfung des Verbrauchs an diesen Stoffen bei sich von M zu Monat und gegenüber anderen ungefähr gleich arbeite Betriebswerken möglich ist.

Die Personalkosten sind getrennt nach Kosten für das motivpersonal und solchen für das an der Verwendung Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst beteiligte Aufsi und Büropersonal. In Spalte 22 erscheinen in ähnlicher wie bei den Tafeln 1 und 3 die auf die Leistungseinheit (1 M Bruttotonnenkilometer) entfallenden Kosten und in Spalt

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Bw 1-15 MÄ A-D	Zahl der zugeteilten Lokomotiven	Zeitwert der zugeteilten Lokomotiven RM	Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals RM	Kosten für Brennstoff RM	Schmierstoff RM	Wasser RM	sonst. Stoffe (Sand, Anfeuerholz, Putzstoffe) RM	Sächliche Kosten zusammen (Sp 4–8) RM	Lokomotivpersonal Köpfe	Kosten für Gehälter und Löhne RM	Aufwandsentsch. RM	Im Ganzen (Sp 11+12) RM	Anderer Lok verwendung beteiligtes Aufsichts- u. Büropersonal Köpfe	Gehälter u. Löhne RM	Personalkosten zusammen (Sp 13 + 15) RM	Monatliche Gesamtkosten d. Lokverwendung (Sp 14 + 16) RM	Zahl d. geleist. Brutto Mill.	Zahl d. tägl. Dienste d. Betriebs	Lok.-Leistungsfähigkeitszahl	Zahl d. tägl. Gesamt-Dienste d. Betriebs, die nötig sind, um Lok.-km (Sp 19 : 20) zu leisten	Auf 1 Mill. Brutto-tonnen bezogene Kosten (Sp 17 : 18) RM	Auf 1 Lokomotiv-Brutto-tonnenkm (1 Mill. : Sp 22) Pfennige	Wirtschaftlichkeitsziffer (Sp 18 : 21 und Sp 22 : 23)
1	98	5438920	199,8 / 40792	760,1 / 156219	+20,3 / 4138	+37,7 / 7702	+5,9 / 1215	1023,8 / 209066	327	418,2 / 85398	81,4 / 16615	499,6 / 102013	8,4	+12,0 / 2454	511,6 / 104467	313533	204,2	65	2,24	146	1535,4	1,40	1097
2	90	3888550	+314,9 / 29164	594,0 / 55441	8,8 / 810	24,7 / 2287	4,1 / 380	951,5 / 88105	162	+463,1 / 42883	73,1 / 6773	+536,2 / 49656	4,5	+12,5 / 1153	+548,7 / 50809	138914	92,6	33	2,68	88	1500,2	1,05	1428
3	20	478101	188,7 / 3586	763,3 / 14503	+15,6 / 297	+39,5 / 750	+8,0 / 151	1015,1 / 19287	47	+620,8 / 11795	+110,3 / 2095	+731,1 / 13890	0,9	+12,8 / 244	+743,9 / 14134	33421	19,0	11	2,31	25	+1759,0	0,76	2314
A	208	9805571	232,9 / 73642	713,1 / 225185	+16,6 / 5245	+34,0 / 10739	+5,5 / 1746	1002,1 / 316458	536	443,5 / 140076	80,7 / 25483	524,2 / 165559	13,8	+12,2 / 3851	536,4 / 169410	485868	315,8	109	2,37	259	1538,5	1,22	1261
4	82	3548936	208,9 / 26617	617,2 / 78631	10,2 / 1300	28,2 / 3589	1,5 / 195	866,0 / 110332	202	405,8 / 51707	74,2 / 9452	480,0 / 61159	3,9	7,0 / 884	487,0 / 62043	172378	117,4	47	2,61	123	1382,0	1,03	1313
5	39	1862928	+261,6 / 13972	+784,1 / 41873	+15,2 / 810	32,7 / 1746	2,5 / 131	+1096,1 / 58532	97	441,8 / 23590	+96,3 / 5144	+538,1 / 28734	2,0	+11,2 / 600	+549,3 / 29334	87866	53,4	24	2,47	59	+1645,4	0,91	1808
6	23	863804	207,0 / 6478	+880,6 / 27564	12,2 / 381	+36,4 / 1140	+7,8 / 246	+1140 / 35809	74	+552,5 / 17293	+119,8 / 3751	+672,3 / 21044	1,9	+14,7 / 458	+687,0 / 21502	57311	31,3	14	2,24	38	+1831,1	0,82	2233
7	71	3860020	+249,0 / 28950	671,0 / 78038	11,8 / 1380	28,6 / 3333	+5,6 / 650	966,0 / 112351	159	327,9 / 38135	85,5 / 9957	413,4 / 48086	3,7	7,6 / 887	421,= / 48967	161318	116,3	34	2,52	86	1387,0	1,35	1027
B	215	10135689	231,5 / 76017	688,5 / 226106	11,8 / 3871	29,9 / 9808	3,7 / 1222	965,4 / 317024	532	398,1 / 130725	86,2 / 28298	484,3 / 159023	11,5	8,5 / 2823	492,8 / 161846	478870	318,4	119	2,57	306	1458,2	1,08	1350
8	73	6426576	+347,7 / 48199	+865,9 / 120008	+17,2 / 2377	32,5 / 4502	4,7 / 649	+1268,0 / 175736	238	433,5 / 60078	+93,1 / 12909	526,6 / 72987	5,3	9,4 / 1311	536,0 / 74298	250035	138,6	58	2,46	143	+1804,0	0,94	1860
9	38	2603192	+155,6 / 19523	+8,98 / 62635	13,5 / 1034	24,9 / 2057	4,0 / 304	+1198,8 / 85553	107	442,5 / 33809	80,8 / 6175	523,3 / 39984	2,2	+11,6 / 880	534,9 / 40864	126417	76,4	24	2,83	68	+1654,7	1,12	1477
10	32	1730316	+370,8 / 12972	+1110,1 / 38853	+21,0 / 735	+57,5 / 1802	+8,4 / 296	+1567,8 / 54462	93	+674,7 / 23613	+145,5 / 5089	+820,2 / 28702	0,9	7,5 / 263	+827,7 / 28965	83617	35,0	20	2,32	46	+2389,5	0,76	3144
11	11	583222	+300,7 / 4150	+974,8 / 13480	13,0 / 180	+39,5 / 545	4,2 / 57	+1334,2 / 18412	36	+637,2 / 8710	+118,3 / 1633	+755,5 / 10343	0,8	+17,9 / 247	+767,4 / 10590	29002	13,8	8	2,76	22	+2101,6	0,63	3336
C	154	11373306	+321,6 / 84849	+890,7 / 234976	+16,4 / 4326	+33,8 / 8906	5,0 / 1306	+1267,5 / 334362	474	+478,4 / 126210	+97,8 / 25806	+576,2 / 152016	9,2	10,3 / 2707	+586,5 / 154717	489079	263,8	110	2,54	279	+1754,0	0,95	1952
12	84	3245457	+87,2 / 24340	+801,7 / 104223	+15,2 / 1976	+37,2 / 4834	+7,6 / 980	1048,9 / 136355	241	+492,1 / 63971	+95,0 / 12348	+587,1 / 76319	58	+12,7 / 1652	+599,8 / 77971	214326	130,0	49	2,77	106	+1648,7	1,23	1340
13	23	1401702	+247,4 / 10513	+786,6 / 33431	11,6 / 495	30,1 / 1278	3,4 / 143	+1079,1 / 45860	68	387,2 / 16224	80,2 / 3440	467,9 / 19634	1,2	6,0 / 254	467,9 / 19888	65748	42,5	15	2,80	37	1547,0	1,15	1345
14	24	860262	212,2 / 6452	+916,5 / 27862	+16,9 / 515	+43,2 / 1311	+8,2 / 248	+1197 / 36388	75	+583,4 / 17735	+128,5 / 3907	+711,9 / 21642	1,2	+11,6 / 351	+723,4 / 21993	58381	30,4	17	2,36	40	+1920,5	0,76	2527
15	19	708690	106,6 / 3058	+836,0 / 23992	10,9 / 313	+33,4 / 959	4,4 / 128	991,3 / 28450	58	+463,8 / 13312	+105,4 / 3026	+569,2 / 16338	1,3	10,2 / 291	+579,4 / 16629	45079	28,7	14	2,45	34	1570,7	0,84	1820
D	150	6216108	189,4 / 44363	+819,3 / 189510	14,3 / 3299	+36,3 / 8382	+6,4 / 1499	+1066,7 / 247053	442	+480,5 / 111242	+97,8 / 22691	+578,3 / 133933	9,5	+11,0 / 2548	+589,3 / 136481	383534	231,6	95	2,29	217	+1654,0	1,07	1548
Dir.	727	37470670	2444 / 278771	767,8 / 875778	14,8 / 16941	33,2 / 37835	5,0 / 5772	1065,2 / 1214897	1984	445,6 / 508253	89,7 / 102278	535,3 / 610531	440	10,5 / 11923	545,8 / 622454	1233755	1139,6	433	2,45	1061	1641,0	1,07	1505

Tafel 5.

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Kosten der			Kosten des Dampf. lokbe. triebes (Sp. 2–Sp. 4) RM	Zahl d. geleisteten Brutto-tonnen-km in Millionen	Zahl d. zur Durchführung des Betriebes benötigten Lokomotiv.	Lokleistungsverhältniszahl	Zahl der täglich zur Durchführung des Betriebes benötigten Lokeinheiten (Sp. 7×8)	Auf 1 Million Bruttotonnenkilom. entfallende Kosten der				Auf 1 Lokeinheit entfallende Bruttotonnenkilom. in Millionen Sp. 6/9	Wirtschaftlichkeitsziffer Sp. 13/14	Reihenfolge d. Wirtschaftlichkeitsziffer nach Sp. 15
Lokaus. besserg. m. d. Bw. RM	Lokbe. handlung RM	Lokverwendung im Zug- u. Verschiebedienst RM						Lokaus. besserung in den Bw Sp. 2/6 RM	Lokbe. handlung Sp. 3/6 RM	Lokverwendung im Zug- u. Verschiebedienst Sp. 4/6 RM	Kosten des Dampflokbetriebes Sp. 5/6 RM			
14453	26757	313533	354743	204,2	65	2,24	146	4,1 70,8	7,5 131,0	88,4 1535,4	1737,2	1,40	1241	2
6918	9887	138914	155719	92,6	33	2,68	88	4,4 74,6	6,4 106,8	89,2 1500,2	1681,6	1,05	1601	6
2318	3381	33421	39120	19,0	11	2,31	25	6,0 + 122,0	8,6 + 177,9	85,4 + 1759,0	+ 2058,9	0,76	2710	12
23689	40025	485868	549582	315,8	109	2,37	259	4,8 75,0	7,3 126,7	88,4 1538,5	1740,2	1,22	1426	I
10183	11288	172378	193846	127,4	47	2,61	123	5,2 79,9	5,8 88,7	89,0 1353,0	1521,6	1,03	1477	3
4317	6214	87866	98397	53,4	24	2,47	59	4,4 80,8	6,3 116,4	89,3 + 1645,4	+ 1842,6	0,91	2025	8
4390	5244	57311	66945	31,3	14	2,71	38	6,6 + 140,2	7,8 + 167,5	85,6 + 1831,1	+ 2138,8	0,82	2610	11
9083	13901	161318	184302	116,3	34	2,52	86	5,0 78,2	7,5 119,5	87,5 1387,0	1584,7	1,35	1174	1
27973	36647	478870	543490	328,4	119	2,57	306	5,0 + 85,2	6,7 111,6	87,3 1458,2	1655,0	1,08	1532	II
14464	12452	250033	281949	138,6	58	2,46	143	5,1 + 104,3	2,2 125,9	88,7 + 1804,0	+ 2034,2	0,97	2097	9
5812	9167	126417	141396	76,4	24	2,83	68	4,1 76,1	6,5 120,0	89,4 + 1657,7	+ 1850,8	1,12	1652	7
3675	6445	83627	93747	35,0	20	2,32	46	3,9 + 106,0	6,9 + 184,0	89,2 + 2389,5	+ 2678,5	0,76	3524	14
1495	2480	29002	32977	13,8	8	2,76	22	4,6 + 108,3	7,5 + 179,7	87,8 + 2101,6	+ 2389,6	0,63	3793	15
25446	35544	489079	550069	263,8	110	2,54	279	5,1 + 96,5	6,5 + 134,7	89,4 + 1854,0	+ 2085,2	0,95	2195	IV
10593	23150	214326	248069	130,0	49	2,17	106	4,3 81,5	9,3 + 178,1	86,4 + 1648,7	+ 1908,3	1,23	1551	5
3631	5545	65748	74924	42,5	15	2,50	37	4,9 + 85,4	7,4 130,5	88,7 1547,0	1762,9	1,15	1533	4
2275	4577	58381	65233	30,4	18	2,36	40	3,5 74,8	7,0 + 150,5	89,5 + 1920,6	+ 2145,8	0,76	2823	13
3080	4343	45079	52502	28,7	14	2,45	34	5,8 + 102,3	8,3 + 151,3	85,9 1570,7	+ 1829,3	0,84	2178	10
19579	37615	383534	440728	231,6	95	2,29	217	4,4 84,5	8,5 + 162,4	87,1 + 1656,0	+ 1902,9	1,07	1778	III
96687	149831	1837351	2083869	1139,6	433	2,45	1061	4,7 84,8	7,2 131,4	88,1 1611,0	1824,2	1,07	1707	

Tafel 6.

auf die Lokomotiveinheit entfallende Leistung in Bruttonenkilometern. Es werden diejenigen Betriebswerke am stigsten arbeiten, die in der Lage sind, mit steigender Beung des Lokomotivparks (Spalte 23) die Kosten je Leistungseit (Spalte 22) recht niedrig zu halten und dadurch eine e Wirtschaftlichkeitsziffer (Spalte 24) zu erzielen. So haben 3. die Betriebswerke unter Nr. 1 und 7 ungefähr die gleichen stungsziffern (1,40 und 1,35, Spalte 23), während das Betriebsk Nr. 7 mit den Kosten je Leistungseinheit (Spalte 22) mit 7 RM niedriger steht als das Betriebswerk Nr. 1 mit 5,40 RM, obwohl es in der Gesamtbruttotonnenkilometertung erheblich ungünstiger dasteht als das Betriebswerk Nr. 1 alte 18: 116,3 gegenüber 204,2 Millionen Bruttotonnenmeter).

Die Reihenfolge der Wirtschaftlichkeit ist in Spalte 25 aneben. Die bei den einzelnen Kostenträgern über den Gesamtten vermerkten Zahlen stellen die für jeden Kostenträger die Leistungseinheit entfallenden Kosten dar. Man erkennt m Vergleich der Spalten 4, 5 und 13 mit den übrigen Kostengerspalten, daß die Kosten für Abschreibung und Verzinsung ie für Brennstoff und Lokomotivpersonal durchweg sehr h gegenüber den übrigen Kosten sind, und es wird daher ts das Bestreben eines Betriebswerks sein müssen, vor allem eine ständige, gründliche Überwachung des Verbrauchs an Kohlen und der wirtschaftlichen Verwendung der Lokomotiven und des Lokomotivpersonals zu sorgen.

Die im Vorstehenden geschilderten drei Arbeitsgebiete der Lokomotivausbesserung, Lokomotivbehandlung und der Verwendung der Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst stellen das Gesamtarbeitsgebiet dar, das die Betriebswerke zwecks Regelung ihres Dampflokomotivbetriebes zu überwachen haben. Um einen Überblick über die Gesamtkosten dieser Arbeitsgebiete sowie über die auf die einzelnen Gebiete anteilig entfallenden Kosten zu gewinnen, ist in Tafel 6 eine dementsprechende Zusammenstellung aufgeführt, bei der die für die Gesamtbetrachtung erforderlichen Zahlenwerte aus den Tafeln 1, 3 und 5 entnommen sind. In den Spalten 2—5 sind die für die einzelnen Arbeitsgebiete in Frage kommenden Kosten und deren Gesamtkosten vermerkt, während in den Spalten 10—13 die entsprechenden auf die Leistungseinheit entfallenden Kosten angegeben sind. In Spalte 15 sind die auf die Gesamtkosten bezogenen Wirtschaftlichkeitsziffern und in Spalte 16 die Betriebswerke in der Reihenfolge ihrer Gesamtwirtschaftlichkeit aufgeführt. Die in den Spalten 10—12 über den Kostenbeträgen angegebenen Zahlen stellen die Vomhundertsätze dar, mit denen die einzelnen Arbeitsgebiete an den auf die Leistungseinheit entfallenden Gesamtkosten (Spalte 13) beteiligt sind. Man sieht, daß der bei weitem größte Kostenanteil auf die Verwendung der

Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst entfällt, während die in den Ausbesserungsanlagen der Betriebswerke entstehenden Kosten den geringsten Betrag ausmachen.

Die in Tafel 6 aufgeführten Beträge stellen die Kosten des Dampflokomotivbetriebes insoweit dar, als sie in den eigenen Anlagen der Betriebswerke und bei der Verwendung der Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst angefallen sind, während die durch die Ausbesserung der Lokomotiven in den Ausbesserungswerken für die einzelnen Betriebswerke entstandenen Kosten in dieser monatlichen Nachweisung nicht berücksichtigt sind. Dies ist deswegen geschehen, weil für manche Betriebswerke in einem Monat keine Kosten in den Ausbesserungswerken entstehen, während jedoch andere Betriebswerke verhältnismäßig hohe Beträge zu buchen haben, da sie in dem gleichen Monat mehrere Lokomotiven aus großer Ausbesserung aus den Ausbesserungswerken zurückerhalten haben. Um daher die Betriebswerke unter Berücksichtigung dieser von ihnen gleichfalls zu tragenden Kosten miteinander vergleichen und feststellen zu können, in welchem Umfange sie die Ausbesserungswerke mit den großen Ausbesserungen an ihren Lokomotiven in Anspruch nehmen, empfiehlt es sich, eine derartige Kostenzusammenstellung für ein Vierteljahr aufzustellen, weil während eines solchen Zeitraumes für gewöhnlich die Mehrzahl der Betriebswerke Lokomotiven aus großer Ausbesserung aus den Ausbesserungswerken zurückerhält.

Eine derartige Zusammenstellung ist in Tafel 7 enthalte In den Spalten 2—6 sind in ähnlicher Weise wie bei Tafel 6 d auf die einzelnen Arbeitsgebiete entfallenden Kosten und d Gesamtvierteljahreskosten angegeben, während in den Spalt 11—15 die bei den gleichen Kostenträgern im Vierteljahresdurc schnitt für die Leistungseinheit entstandenen Kosten vermer sind. Aus der Spalte 17 erkennt man die Gesamtwirtschaftlic keitsziffer und aus Spalte 18 die Reihenfolge der Wirtschaftlic keit der einzelnen Betriebswerke. Die in den Spalten 11— über den Kostenbeträgen angegebenen Zahlen stellen eben wie bei Tafel 6 die Vomhundertsätze dar, mit denen die einzeln Arbeitsgebiete an den in Spalte 15 auf die Leistungseinheit b zogenen Gesamtkosten beteiligt sind. Man sieht, daß die Koste der Lokomotivverwendung im Zug- und Verschiebedienst wied den größten Teil der Gesamtkosten ausmachen. Hierauf folge die den Betriebswerken durch die großen Ausbesserungen in de Ausbesserungswerken entstehenden Kosten, während die Koste der Lokomotivbehandlung und die Ausbesserungskosten d Lokomotiven in den Betriebswerken einen verhältnismäßig g ringen Teil der Gesamtkosten bilden. Die Betriebswerke werde daher zur Erzielung einer guten Wirtschaftlichkeit ihr besondere Augenmerk auf die sparsamste Verwendung ihrer Lokomotive im Zug- und Verschiebedienst etwa in der bei der Betrachtun dieses Arbeitsgebietes bereits des näheren angegebenen Weis richten müssen. Ferner werden sie zwecks Herabminderung de

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Bw. 1–15 MÄ A–D	Kosten der Lokaus. besse. rung in den Bw RM	Lokbe. hand. lung RM	Lokaus. besse. rung in den RAW RM	Lok ver. wendg im Zug u. Ver. schiebe. dienst RM	Gesamt. Kosten d. Dampf. lok. be. triebes (Sp 2–5) RM	Zahl der geleiste. ten Brut. tonnen. kilome. tern Millio. nen	Zahl der zur Durch. führung d. Betrie. benö. tigten Lokomo. tiven	Lokleis. tungs. verhält. niszahl	Zahl der täglich zur Durch. führung des Be. triebes benötig. Lok-Einh. (Sp 8 × 9)	Auf 1 Million Bruttotonnenkm entfallende Kosten der Lokaus. besse. rung i. d. Bw Sp 2 / Sp 7 RM	Lokbe. hand. lung Sp 3 / Sp 7 RM	Lokaus. besserg. s. RAW. Sp 4 / Sp 7 RM	Lokverw. i. Zug- u. Verschie. bedienst Sp 5 / Sp 7 RM	Gesamtk. d. Dampf. lokbe. triebes Sp 6 / Sp 7 RM	Auf 1 Lok. einh. entfallen. de Brut. tonnen km in Million Sp 7 / Sp 10	Wirt. schaft. lichkeits. ziffer Sp 15 / Sp 16	Reihen. folge der Wirt. schaft. lichkeit nach Sp 17
1	44339	78145	158440	923424	1203368	586,8	64	2,24	143	3,6 / 73,9	6,5 / +132,2	13,2 / 270,0	76,7 / 1573,7	2051,8	4,10	502,1	2
2	20676	31297	87250	416701	555924	277,4	32	2,61	85	5,7 / 74,5	5,6 / 112,8	15,7 / 314,5	75,0 / 1502,2	2004,0	3,26	614,7	4
3	6616	10173	13780	103319	133888	59,0	11	2,28	25	4,9 / +112,1	7,6 / +172,8	10,3 / 233,6	77,2 / +1758,2	+ 2269,3	2,36	961,6	11
A	70651	119615	259470	1443449	1893180	923,2	107	2,33	253	3,7 / 76,5	6,4 / 129,5	13,7 / 281,1	76,2 / 1563,5	2050,6	3,65	561,8	I
4	31195	33861	79600	508566	653222	381,4	46	2,65	122	4,8 / 81,7	5,2 / 88,8	12,2 / 208,7	77,8 / 1332,4	1712,6	3,12	548,9	3
5	12483	18943	67600	262620	361646	162,3	23	2,48	57	3,2 / 76,9	4,9 / 116,7	24,2 / +579,2	67,7 / +1618,1	+ 2390,9	2,85	838,9	10
6	12911	15823	18500	170738	217972	94,6	15	2,71	40	5,9 / +136,5	7,3 / +167,2	8,5 / 195,6	78,3 / +1804,5	+ 2304,1	2,36	976,3	12
7	27465	42774	125300	488997	684536	353,9	34	2,52	86	4,0 / 77,6	6,3 / 120,9	18,3 / 354,1	71,4 / 1381,7	1934,3	4,12	469,5	1
B	84054	111401	291000	1430921	1917376	992,2	118	2,56	305	4,3 / 84,7	5,8 / 112,1	15,3 / 293,2	74,6 / 1441,7	1931,6	3,25	594,3	II
8	41250	52236	244770	753804	1092060	419,2	58	2,48	124	3,8 / + 98,4	4,8 / 124,6	22,4 / +583,9	69,0 / +1798,2	+ 2605,1	3,38	770,7	9
9	18564	27121	156270	377570	578525	227,2	25	2,31	58	3,2 / 81,7	4,7 / 119,4	26,8 / + 683,4	65,3 / +1661,8	+ 2546,3	3,92	649,5	6
10	11155	20410	62150	247434	341149	103,0	20	1,83	36	3,3 / +108,3	6,0 / + 198,1	18,2 / +603,4	72,5 / +2404,2	+ 3312,0	2,86	1158,0	14
11	5181	7510	—	88735	101426	48,1	8	2,76	22	5,1 / +120,2	7,4 / +174,2	—	87,5 / +2058,8	+ 2352,2	1,96	1200,1	15
C	76150	102272	442190	1446543	2113160	792,5	103	2,34	240	3,5 / + 96,1	5,1 / +135,3	21,2 / +583,2	70,2 / +1851,8	+ 2666,4	3,30	808,0	IV
12	31436	69237	145280	645586	891539	388,0	49	2,17	107	3,5 / 81,0	7,8 / + 178,4	16,3 / + 374,5	72,4 / +1663,9	+ 2297,8	3,62	634,7	5
13	11891	16431	59820	203038	291180	130,1	15	2,52	38	4,1 / + 91,4	5,6 / 126,3	20,6 / + 460,0	69,2 / 1560,3	+ 2238,0	3,42	654,3	7
14	7161	13508	44800	180614	246083	95,4	18	2,37	43	2,9 / 75,1	5,5 / + 141,6	18,2 / +469,6	73,4 / +1903,7	+ 2579,5	2,22	1161,9	13
15	9188	12655	—	136165	158008	87,6	13	2,55	34	5,8 / + 104,9	8,0 / + 144,4	—	86,2 / 1554,4	1803,7	2,58	699,1	8
D	59676	111831	249900	1116403	1586810	701,1	95	2,30	222	3,7 / 85,1	7,1 / + 159,7	15,5 / 356,2	78,7 / +1662,2	+ 2263,2	3,16	715,7	III
Dir	290531	450124	1262860	5507311	7570826	3409,0	423	2,41	1020	3,8 / 85,2	5,9 / 132,0	16,8 / 370,3	73,5 / 1615,4	22029	3,34	659,5	

Tafel 7.

en durch die Ausbesserungen in den Ausbesserungswerken stehenden Kosten dafür zu sorgen haben, daß die Lokomotiven ch gute Unterhaltung und pflegliche Behandlung im Betriebe glichst hohe kilometrische Leistungen zwischen zwei großen sbesserungen unter Beobachtung entsprechender Wirtschaftkeit erzielen und infolgedessen den Ausbesserungswerken erst h Verlauf von recht großen Zeitabschnitten zugeführt zu den brauchen. Wenn man bedenkt, daß die Gesamtkosten Dampflokomotivbetriebes für einen mittelgroßen Direktionsirk im Jahre etwa 7,5 . 4 = 30 Millionen Mark (s. Tafel 7 lte 6 unten) betragen, so erkennt man, von welchem wirtaftlichen Nutzen eine umsichtige Tätigkeit der Betriebswerke den ihnen im Dampflokomotivbetriebe zugewiesenen einzelnen Arbeitsgebieten sein kann, denn eine Ersparnis von nur 1 v. H. würde für einen solchen Bezirk schon einen Jahresbetrag von etwa 0,3 Millionen Mark ausmachen.

Zusammenfassend sei noch kurz bemerkt, daß die Eisenbahnbetriebswerke die ihnen für die Aufrechterhaltung eines geordneten und wirtschaftlichen Dampflokomotivbetriebes gestellten wichtigen Aufgaben nur dann vollauf erfüllen können, wenn sie stets auf eine sachgemäße und genaue Überwachung der einzelnen die Pünktlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Lokomotivbetriebes bedingenden Arbeiten bedacht sind und für sofortige und gründliche Abstellung der im Betriebe entstandenen Schäden und Mängel sorgen.

Neuerungen in der Wirtschaftsführung.

Von Reichsbahn-Oberinspektor **Ewert**, Vorstand des Finanzbüros der Reichsbahndirektion Trier.

Vorbemerkungen.

Im Sinne dieser Ausführungen gilt als Wirtschaftsbeamter Bearbeiter, der bei einer Wirtschaftsstelle (Betriebsamt, Baueilung, Direktionsbüro) Wirtschaftsangelegenheiten bearbeitet, ushaltsbeamter der Beamte im Haushaltsbüro, Wirtaftsstellenleiter der Amtsvorstand, der Vorstand der abteilung, der Wirtschaftsdezernent, Wirtschaftsdezerit das Direktionsmitglied, dem zur selbständigen Bewirtaftung Mittel zugewiesen sind. Daneben kommen die recken- und Sachdezernenten in Frage, denen nach anzordnung I § 8 (4) die Wirtschaftsrapporte mit den Bendungen zur genauen Prüfung vorzulegen sind.

Stoffeinteilung.

Erweiterung der Wirtschaftsstellen und des Wirtschaftsbegriffes
1. Wirtschaftsstellen.
2. Einnahmenachweis.

B. Wirtschaftsnachweis.

Ergänzung des Wirtschaftsrapportes.
a) Mittelwirtschaft,
b) Bargeldwirtschaft.

Neue Form der Wirtschaftsrapportierung.
a) Fortfall der bisherigen Wirtschaftsrapporte,
b) Einführung eines Wirtschaftsnachweises in Karteiform.

Zusammenstellung der Wirtschaftsnachweise. Verwendung der schreibenden Rechenmaschine.

D. Bildliche Haushaltskartei.

E. Statistische Monatsübersicht.

Finanzwirtschaftliche Mitteilungen. Schlußbemerkung.

Die Abschnitte A und B sind bereits im Heft Nr. 45/1927 ser Zeitung, Seite 1234/8, behandelt worden.

C. Zusammenstellung der Wirtschaftsnachweise.

Die Zeitersparnis, die gewonnen wird, indem die Wirtschaftsnachweise sogleich beim Eingang im Haushaltsbüro den Titelarbeitern zugeleitet werden, reicht aus, um die Nachweisübertragungen vor ihrer Zusammenstellung eingehend zu prüfen, richtigzustellen und zu ergänzen. Diese Durchsicht ist wegen r vielen Falschmeldungen, die in allen Bezirken bei einer oßen Reihe von Wirtschaftsstellen zu beobachten sein werden, ne der wichtigsten Aufgaben des Haushaltsbeamten. Eine irtschaftsführung, die hierin lässig ist und sich damit zufrieden bt, solche Berichtigungen durch die nächste Monatsmeldung die Hauptverwaltung zu bringen, hinkt nach und verträgt ch nicht mit den in allen Teilen durchgeführten Monatsrechnungen, Monatsabschlüssen, Monatsbilanzen und Selbstostenberechnungen. Die so nachgeprüften Wirtschaftsergebnisse nnen nun unbedenklich von einer nachgeordneten Kraft oder in der Rechenstube — zusammengestellt werden. Dazu sind Kopfbogen nach Muster 1 (Titelseite) — siehe Seite 1236 — zu benutzen. An Stelle der in diesem Nachweis seitlich aufgeführten Monate sind die einzelnen Wirtschaftsstellen anzugeben. Die Endsummen der einzelnen Verrechnungsstellen bilden zusammengestellt die von der Direktion an die Hauptverwaltung monatlich zu meldenden Endergebnisse.

Zur Fertigung dieser Zusammenstellungen können vorhandene „Schreibrechenmaschinen“ mit Vorteil verwendet werden. Dies Verfahren bringt in der Anfertigung der Aufstellung eine erhebliche Zeitersparnis und bietet die Möglichkeit, für die Strecken-, Sach- und Finanzdezernenten gleichzeitig Durchschläge herzustellen, soweit solche neben der

D. Bildlichen Haushaltskartei

noch notwendig sind.

Graphische Darstellungen sind für uns ältere Beamte ein Neuland. Heute beschäftigen sich schon unsere Tertianer in den Mathematikstunden ausgiebig mit dieser Darstellungsweise und lernen ihre Vorteile kennen. Seit einigen Jahren finden wir auch in den Monats- und Jahresberichten der Hauptverwaltung solche Darstellungen. Wir folgen nur einem Zug der Zeit, wenn wir uns für die Anwendung dieser Darstellungsweise auch im Haushaltsbüro einsetzen. Solchen Neuerungen werden wir uns auf die Dauer nicht widersetzen können.

Wie bei Fragen des Fahrplans der Betriebsdezernent den bildlichen Fahrplan stets greifbar zur Hand hat, weil ihn dieser über die jeweilige Zuglage und all die mit dem Fahrplan in Zusammenhang stehenden Anlagen mit einem Blick unterrichtet, so verlangt auch die verantwortliche Tätigkeit auf finanziellem Gebiete, daß den leitenden Stellen für ihre Entschließungen zu jeder Zeit greifbare Unterlagen vorliegen, die sie über den Stand jeder einzelnen Verrechnungsstelle augenfällig, schnell und ohne jedes nicht unbedingt notwendige Beiwerk in Kenntnis setzen. Dieser Forderung kann aber der Wirtschaftsrapport mit seiner Zahlenfülle erfahrungsgemäß nicht gerecht werden. Das Finanzbüro der Reichsbahndirektion Trier stellt deshalb monatlich die Wirtschaftsergebnisse bildlich dar — ebenfalls in Karteiform (Größe Din A 4).

An einer solchen Aufstellung hat der Haushaltsbeamte selbst das größte Interesse; denn je klarer er sich und die leitenden Stellen über den Wirtschaftsstand laufend unterrichtet hält, um so ruhiger wird sich für den Haushaltsbeamten und alle beteiligten Stellen der Geschäftsgang abwickeln. — Es ist hierbei an Erledigung von Rücksprachen, Fertigung von Sondernachweisen, Auszügen aus den Wirtschaftsunterlagen usw. gedacht. —

Die sogenannte „bildliche Haushaltskartei", wie sie im Bezirk Trier seit zwei Jahren geführt wird, will heute keine Stelle mehr missen.

Auf der Titelseite des Karteiblattes ist die Verrechnungsstelle (Titel, Ziffer, Unterziffer) angegeben. Darunter sind in klarer übersichtlicher Einzeichnung (entweder in Säulenform oder in Wellenlinien) dargestellt:

1. die Durchschnittsmonatsergebnisse der letzten Jahre (nach den früheren Jahresabschlüssen);
2. der Monatsdurchschnitt nach dem Wirtschaftsplan des laufenden Geschäftsjahres;
3. die tatsächlichen Monatsergebnisse des laufenden Geschäftsjahres;
4. der Voranschlag (ebenfalls im Monatsdurchschnitt) für das folgende Geschäftsjahr auf Grund der Vorlage an die Hauptverwaltung (diese Einzeichnung ermöglicht, die Veranschlagung auch nach den letzten Halbjahresergebnissen laufend zu verfolgen, um notwendige Änderungen im Voranschlag der Hauptverwaltung noch vor Bekanntgabe des Wirtschaftsplanes bekanntzugeben);
5. das fortschreitende Wirtschaftssoll (nach dem monatlichen Durchschnittsbetrage) für jeden Zeitabschnitt vom Beginn des laufenden Geschäftsjahres an — nach dem Wirtschaftsplan;
6. die tatsächlichen Wirtschaftsergebnisse des abgelaufenen Zeitabschnittes.

Die Rückseite enthält Erläuterungen, wichtige Wirtschaftsvermerke, Hinweise oder kurze Auszüge aus Verfügungen der Hauptverwaltung usw.

Jedes Blatt der bildlichen Haushaltskartei umfaßt die Gesamtheit der Beträge und stellt in den angegebenen Erläuterungen, Begründungen und Hinweisen für jede einzelne Verrechnungsstelle ein Sammelwerk sowohl aus den Wirtschaftsnachweisen der einzelnen Wirtschaftsstellen, als auch einen Auszug aus dem Aktenwerk dar. Hieraus erhellt, wie wichtige Unterlagen diese Blätter auch für die Finanzberichte und insbesondere für die Jahresvoranschläge abgeben, abgesehen davon, daß die bildhafte Darstellung an sich Vergleiche leichter ermöglicht, Fehler sichtbar aufdeckt, überhaupt Leben in die sonst so toten Zahlen bringt. Überdies erspart die Kartei durch die Art der Zusammentragung den Wirtschaftsstellen unnötige Wiederholungen (Erläuterungsberichte), sie erspart den Haushaltsbeamten im Laufe des Jahres viel Zeit im Suchen von Vorgängen und unnötige Rückfragen.

Das Verfahren selbst wickelt sich wie folgt ab:

Die Haushaltsbeamten legen die Blätter nach Einzeichnung der monatlichen Abschlußzahlen, die sofort nach Abgang der Meldung an die Hauptverwaltung erfolgt, dem Vorstand des Haushaltsbüros vor. Dieser versieht die Blätter zum Zeichen der Vollständigkeit mit dem Sichtvermerk. Die Durchsicht der rund 90 Blätter, aus denen die Haushaltskartei besteht, nimmt etwa zwei Stunden in Anspruch. Hierbei ist besonders darauf zu achten, daß die einzelnen Ratenbearbeiter nach einheitlichen Gesichtspunkten zu Werke gehen — ein Haupterfordernis jeder Karteieinrichtung.

Der Vorstand legt die Blätter den (im Vordruck verzeichneten) Strecken- und Sachdezernenten vor. Soweit notwendig, werden den Darstellungen noch die oben erwähnten Durchschläge der Wirtschaftsnachweiszusammenstellungen beigefügt, aus denen hervorgeht, wie sich die Gesamtausgabe auf die einzelnen Wirtschaftsstellen verteilt. Diese Zusammenstellung erübrigt die Zuleitung der einzelnen Wirtschaftsnachweise an die bezeichneten Dezernate im Sinne der F.O. I, § 8 (4). Jeder Sach- und Streckendezernent kann nun in aller Ruhe die vorgeschriebene Prüfung dieser Unterlagen „auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse, der Entwicklung des Verkehrs, der auf die Bahnunterhaltung einwirkenden Witterungsverhältnisse, de Gestaltung der Marktpreise und Löhne, des Ausbesserungsstandes der Fahrzeuge, der Erweiterung des Bahngebiets usw. vornehmen. Der Umstand, daß dies von allen beteiligten Dezernenten für jede einzelne Verrechnungsstelle unmittelbar nach erfolgtem Monatsabschluß geschieht, ist ein besonderer Vorteil des Karteiverfahrens*).

Von dem Strecken- und Sachdezernenten gelangt das Blatt mit einem Prüfungsvermerk zum Finanzdezernenten. In einen geordneten Hauswesen geht es nun einmal ohne Überwachung nicht ab, und je größer das Unternehmen ist, um so schärfer muß die Kontrolle sein. Das beteiligte Dezernat muß es sich deshalb gefallen lassen, daß ihm in dem einen oder anderen Falle das Blatt zur nochmaligen Stellungnahme von dem Finanzdezernenten zurückgegeben wird. So werden Strecken- Sach- und Finanzdezernenten laufend über alle Wirtschaftsmaßnahmen unterrichtet und vor jeder Überraschung am Jahresende gesichert. Blätter, die besonders wichtig sind oder größere Abweichungen aufweisen, werden überdies dem Präsidenten vorgelegt. Zum Schluß gelangen die Blätter wieder an das Haushaltsbüro zurück.

Jede Neuerung wird nun aber weniger nach den Bequemlichkeiten, die sie bringt, als nach ihren Erfolgen zu bewerten sein. In den nachstehenden Mustern sind einige Gegenüberstellungen von Wirtschaftsmeldungen (über Betriebsausgabetitel 1 Besoldungen — Titel 13, 2/ Kohlen, Koks und Preßkohlen — Titel 13, 3 Gas, Wasser, Elektrizität) aus den Jahren 1925 und 1927 gegeben. Die Zahlenbilder sind der Wirklichkeit entnommen. Die Angaben für 1927 zeigen ein der Wirklichkeit entsprechendes Wirtschaftsbild, zu welcher Besserung die bildliche Haushaltskartei wesentlich beigetragen hat.

Bei Beurteilung so großer Unterschiedsmeldungen in 1925 ist gebührend zu berücksichtigen, daß die Reichsbahndirektion Trier bei Wiederübernahme des Bahnbetriebes in ihrem Bezirk am 16. November 1924 nach der Ruhraktion keine einzige Vergleichsunterlage aus früheren Jahren mehr vorfand, so daß das Haushaltsbüro nur auf die Angaben der Hauptkasse und der Wirtschaftsstellen angewiesen war. Nichtsdestoweniger wird eine Untersuchung in der hier angegebenen Weise auch in anderen Bezirken, die keine Regie kennengelernt haben, heute noch viele Unregelmäßigkeiten aufdecken, die eben aus einer Zahlenaufstellung nicht so offen in Erscheinung treten. Solche Feststellungen ergeben sich aus der bildlichen Kartei zwangsläufig. Der Haushaltsbeamte, der nur aus Nachweisen solche Vergleiche anstellt, erlahmt recht bald in seinem Arbeitseifer und gelangt zu leicht auf den Standpunkt, daß nichts zu veranlassen sei — zum Schaden der Wirtschaftsführung.

Mit der bildlichen Wirtschafts- und Haushaltskartei ist für die beteiligten Bearbeiter im Bezirk Trier eine monatliche Mehrarbeit von 3 bis 4 Stunden verbunden. Diese geringe Mehrarbeit steht zu den sich aus den Blättern ergebenden Vorteilen in gar

*) Es ist hier zu berücksichtigen, daß der Haushaltsplan seit Herausgabe der F.O. I in den Titel- und Zifferbezeichnungen erheblich erweitert worden ist, wozu noch eine große Reihe von Einzelangaben notwendig sind. Diese große Zahl von Verrechnungsstellen macht die Inumlaufsetzung der Wirtschaftsrapporte mit dem ganzen Zahlenschwulst bei den einzelnen Stellen praktisch wertlos, da sich außer den beteiligten Haushaltsbeamten kein Dezernent ohne stundenlanges Vertiefen darin zurechtfindet. Wer aber hat hierzu die nötige Zeit? — Dieser Umstand hat dann auch dazu geführt, daß mancherorts diese laufende Unterrichtung der leitenden Stellen entgegen den klaren Bestimmungen der F.O. überhaupt unterbleibt. Ein Dezernent aber, der nur gelegentlich der Wirtschaftsplanaufstellung und gegebenenfalls Mittelverteilung mitarbeitet, wird mit Recht jede Verantwortung ablehnen, wenn ihm eine Überschreitung bekannt wird.

① Ausgabetitel 1
Besoldungen der Beamten

② Ausgabetitel 13,22
Kohlen, Koks, Preßkohlen

③ Ausgabetitel 13,3
Gas, Wasser, Elektrizität

Monat	① Titel 1 Besoldung der Beamten		② Titel 13,22 Kohlen, Koks, Preßkohlen		③ Titel 13,3 (Gas), Wasser, Elektrizität	
	Beträge in Tausend RM					
	1925	1927	1925	1927	1925	1927
Jan.	1848	1578	397	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Febr.	2172	1581	400	[illegible]	[illegible]	[illegible]
März	1387	1389	156	[illegible]	[illegible]	[illegible]
April	1401	1379	390	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mai	1421	1418	383	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Juni	1344	1401	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Juli	1619	1385	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aug.	1380	1385	313	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sept.	1400	1386	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Okt.	1436	1505	301	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nov.	1506	1505	301	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dez.	594	1614	381	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sa.	17500	17128	3499	[illegible]	[illegible]	[illegible]

keinem Verhältnis. Sie wird durch Arbeitsersparnis an anderen Stellen mehr als wettgemacht und bringt in die gesamte Wirtschaftsführung eine größere Übersicht und eine bessere Kontrolle.

Die besondere Methode, die heute jeder Haushaltsbeamte in seinem Pensum anwendet, und die in plötzlichen Behinderungsfällen und bei Beurlaubungen es dem Vertreter geradezu unmöglich macht, sich in einem Schwulst von Unterlagen durchzufinden, dürfte wohl hier und da auf ihre Zweckmäßigkeit nachzuprüfen sein. Ziel dieser Nachprüfung muß sein, die Arbeiten nicht zu einer Domäne des jeweiligen Stelleninhabers auswachsen zu lassen, sondern zu einem Arbeitsgebiet, in dem sich jeder Beteiligte, insbesondere der Vertreter zurechtfindet oder der Dienstnachfolger in kürzester Zeit einarbeiten kann. Auch der Umstand, daß durch dieses Karteisystem die Arbeiten der Wirtschafts- und Haushaltsbeamten einer laufenden Prüfung unterzogen werden, kann der Finanzwirtschaft nur zugute kommen. Die Beteiligten dürfen deshalb aus dieser Kontrolle keinen falschen Schluß ziehen. Durch so sorgfältig vorbereitete Unterlagen erleichtern sie sich selbst die Übersicht und schaffen sich bei den leitenden Stellen volles Verständnis für ihre Arbeiten auf dem schwierigen Finanzgebiet.

Zur schnellen Unterrichtung über die gesamte Wirtschaftslage eignen sich die bildlichen Einzeldarstellungen natürlich nicht. Hierzu dienen besondere graphische Aufzeichnungen, die für den Bezirk Trier in die

E. Statistische Monatsübersicht

aufgenommen werden. Hierüber hat Reichsbahndirektionspräsident Dr. Sarter in Nr. 37 (1927) der Zeitschrift „Verkehrstechnische Woche" eine Abhandlung geschrieben, auf die hier hingewiesen wird.

F. Finanzwirtschaftliche Mitteilungen.

Es dürfte den Lesern des Amtsblattes der Reichsbahndirektion Trier auffallen, daß nur sehr wenige Verfügungen über Finanzangelegenheiten gebracht werden. Sämtliche Anordnungen finanzwirtschaftlicher Art, die nicht die äußeren Dienststellen unmittelbar berühren, werden gesammelt in Form eines Sonderumdruckes unter der Bezeichnung „Finanzwirtschaftliche Mitteilungen (abgekürzt: Fwm)" gelegentlich der Bargeldzuweisung monatlich den Wirtschaftsstellen bekanntgegeben. Hiervon wird nur abgesehen, wenn die Bekanntgabe äußerst dringend ist und das Erscheinen der Fwm nicht abgewartet werden kann. Dadurch, daß bei den einzelnen Verfügungen, Erinnerungen usw. immer auf den letzten Vorgang Bezug genommen wird, erhalten die Wirtschaftsstellen ein lückenloses Material, das in seiner Sammlung insbesondere für den Wirtschafts- und Haushaltsbeamten ein wertvolles Nachschlagewerk darstellt.

Schlußbemerkung.

Die Fülle der hier beschriebenen Neuerungen könnte bei einigen Stellen den Verdacht aufkommen lassen, als sei die Haushaltsabteilung des Finanzbüros der Reichsbahndirektion Trier mit Beamten besonders gut bedacht. Dem ist durchaus nicht so. Die gesamten Ausgabetitel der Betriebsrechnung sind 3 Arbeitsraten wie folgt zugeteilt:

1. Haushaltsaufstellung und Wirtschaftsführung: Titel 1 bis 12 und Titel 16 bis 19, Anweisung der Rechnungen aus vorgenannten Titeln. Nachweise über den Stand des Dienstpersonals.
2. Haushaltsaufstellung und Wirtschaftsführung: Titel 13 und 15 (mit Nachweis der auf Unterhaltung, Erneuerung und Anlagezuwachs entfallenden Aufwendungen und Kontrolle der Direktionsvergebungen), Anweisung (endgültige) der Rechnungen aus den genannten Titeln.
3. Haushaltsaufstellung und Wirtschaftsführung: Titel 14 (mit Stoffvorratskonten, Nachweis der auf Unterhaltung, Erneuerung und Anlagezuwachs entfallenden Aufwendungen und Kontrolle der Direktionsvergebungen), Anweisung (endgültige) der Rechnungen aus vorgenannten Titel.

Wenn es durch diese Arbeitseinteilung gelungen ist, einen Rechnungsbeamten zur Verfügung zu stellen, dem früher die Durchprüfung und Anweisungsvorbereitung aller bei der Reichsbahndirektion endgültig anzuweisenden Rechnungen oblag, so ist diese Einsparung in erster Linie auf die beschriebenen Neuerungen zurückzuführen. Zu der Zusammenlegung der Rechnungsprüfung mit der Haushaltsrate gab insbesondere die Erwägung Anlaß, den Haushaltsbearbeiter instandzusetzen, sich auch von der tatsächlichen Durchführung der getroffenen Wirtschaftsmaßnahmen Gewißheit zu verschaffen. Diese Regelung konnte um so eher vorgenommen werden, als die Rechnungen von der Hauptkasse unmittelbar zum Prüfungsamt gelangen, wo sie auch nach der formalen Richtung durchgesehen werden. Die Prüfung im Finanzbüro erstreckt sich deshalb gegenüber dem früheren Verfahren mehr nach der wirtschaftlichen Seite hin. Den gleichen Erwägungen entspricht die Anordnung, alle Vergebungen von Leistungen und Lieferungen, bevor sie die Direktion verlassen, durch das Haushaltsbüro gehen zu lassen. Daß solchen Maßnahmen gerade bei einer äußerst angespannten Geldwirtschaft besondere Bedeutung beizumessen ist, dürfte ohne weiteres einleuchten.

Es ist natürlich, daß die Umstellung des bisherigen Verfahrens nach diesen Neuerungen auf einige Schwierigkeiten stößt. Auch ist sie für das Haushaltsbüro anfänglich mit einiger Mehrarbeit verknüpft, da es sich empfiehlt, die erste Anlage der Wirtschaftsnachweise einheitlich von diesem Büro aus vorzunehmen.

Auf jeden Fall wollen diese hier besprochenen Neuerungen keine Änderung in die bisher bewährten Bestimmungen der Finanzordnung bringen, sondern sie wollen die Ergänzungen auf finanziellem Gebiet, die durch Umstellung des Reichsbahnunternehmens notwendig geworden sind, den alten bewährten Anordnungen angliedern, diese bewährten Bestimmungen der F. O. selbst aber nicht als tote Buchstaben behandelt sehen. Eine Wirtschaftskontrolle, die Anspruch auf Wertbeständigkeit macht, muß so eingestellt sein, daß sie für gute und schlechte Zeiten paßt. Methoden, die eingeführt werden, wenn Not an Bord ist, werden in der Krisenzeit versagen oder nicht die erhoffte Wirkung haben, weil es bei allen Stellen an der nötigen Übung fehlt.

An der Einrichtung und Ausgestaltung des hier beschriebenen Systems ist im Bezirk Trier seit Wiederübernahme der Bahnen von der Regie laufend gearbeitet worden, wobei die Praxis für diese und jene Änderung den Ausschlag gab. Bei reger Anteilnahme anderer Stellen werden sich weiterhin Verbesserungen ergeben.

Bücherschau.

— **Germany The Middle Rhine.** Der im Vorjahre herausgegebenen Werbeschrift in deutscher Sprache „Der Mittelrhein", auf die wir in Nr. 21/1927, Seite 562 näher eingegangen sind, hat die Reichsbahndirektion Mainz eine englische Ausgabe folgen lassen. Sie ist im praktischen Folderformat erschienen und zeichnet sich durch Inhalt und Ausstattung aus. Die vornehme Propaganda der Reichsbahn wird, wie man hoffen darf, bei dem englischsprechenden Auslande starke Werbekraft ausüben. Der Preis beträgt nur 1 RM. W.

Stempelapparat für die Frachtbriefvorprüfung.

Für die richtige und beschleunigte Abfertigung von ückgutsendungen ist das ordnungsmäßige Vorprüfen der rachtbriefe von allergrößter Bedeutung. Bisher erfolgt ese Vorprüfung durch handschriftliches Eintragen der forderlichen Vermerke an der Hand des Ladebehelfs. Sie eist daher, abgesehen von dem erheblichen Zeitaufwand, hlerquellen auf, die häufig unwirtschaftliches Schreiberk und unter Umständen eine Verzögerung in der Berderung des Gutes zur Folge haben.

Seit längerer Zeit sind bei der Güterabfertigung Berlin nhalter Bahnhof Versuche mit einem von der AEG.-ahrkartendrucker G. m. b. H. konstruierten Stempelparat gemacht worden, der eine erhebliche Beschleuniung der Frachtbriefvorprüfung gestattet und gleichzeitig e bisherigen Fehler ausschließt. Dieser Stempelapparat ßt die verschiedenen Tätigkeiten zu einem einzigen Handiff zusammen. Die Versuche auf Berlin Anhalter Güterhnhof können heute als abgeschlossen angesehen werden. e haben in wirtschaftlicher und verkehrsdienstlicher Beehung zu einem guten Ergebnis geführt.

Die Gesamtansicht einer derartigen Einrichtung für e Frachtbriefvorprüfung zeigt Bild 1. Sie besteht aus dem

Bild 1.

empelapparat nebst zwei Plattenschränken. In den empelapparat wird jeweils eines der in den Schränken genden Druckbleche eingeschoben, die die für den Frachtief erforderlichen Vermerke tragen. Mit einem einzigen ndgriff wird dann der Abdruck auf dem Frachtbrief zielt.

Der Stempelapparat (Bild 2) besteht aus einer Grundtte und einem am Ende der Grundplatte drehbar gegerten Druckhebel. Die Druckbleche werden von der ite in den Hebelarm eingeführt. Unterhalb des richtig geführten Druckbleches befindet sich ein Farbband, das rch eine Zahnradklinke auf zwei Walzen selbsttätig begt wird und ähnlich wie bei der Schreibmaschine vor- und ckwärts laufen kann. Bei straker Beanspruchung des empelapparates reicht das Farbband für drei Monate. en auf dem Druckhebel ist eine auswechselbare Kontrollpe angebracht, deren Kennzeichen — Nummer oder Buchbe — bei der Betätigung des Stempelapparates zummen mit den auf dem Druckblech befindlichen Angaben auf dem Frachtbrief abgedruckt wird. Hierdurch ist der vorprüfende Beamte jederzeit einwandfrei festzustellen.

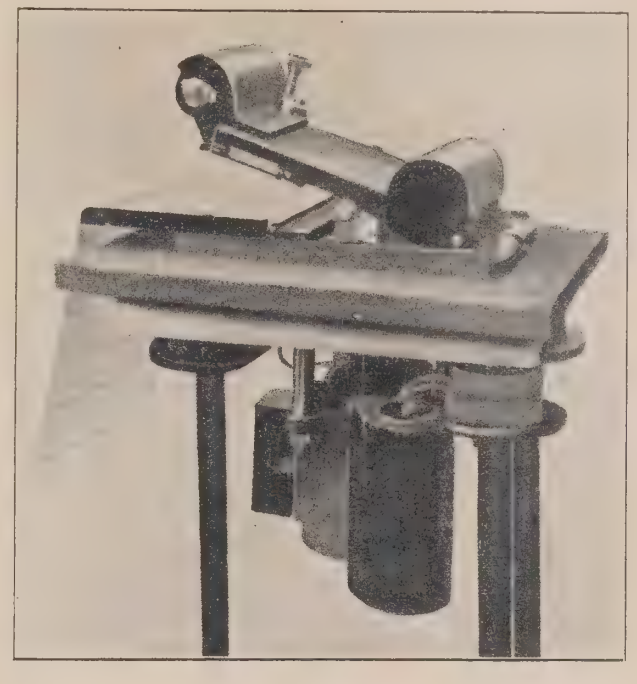


Bild 2.

Der Antrieb des Stempelapparates kann wie in Abb. 1 auf elektrischem Wege oder durch einen Fußantrieb wie in Bild 3 erfolgen. Beim elektrischen Antrieb, der sich nur für größere Güterabfertigungen empfiehlt, befindet sich unterhalb des Tischgestelles ein Zugmagnet, der durch Niederdrücken eines seitlich am Apparat angeordneten Knopfes ausgelöst wird. Für kleinere Dienststellen genügt dagegen der Fußantrieb, zumal sich der Apparat dadurch billiger stellt.

Die Druckbleche (Bild 4) enthalten bei der Güterabfertigung Anhalter Bahnhof folgende Angaben:

1. den Direktionsbezirk,
2. die Ladenummer,
3. die Bestimmungsstation,
4. die Ladevorschrift,
5. die Entfernung in Kilometern.

Änderungen und Ergänzungen, z. B. der Frachtsatz, können jederzeit in die Druckbleche aufgenommen werden. Auf der Vorderseite tragen die Druckbleche den Namen der

Bild 3.

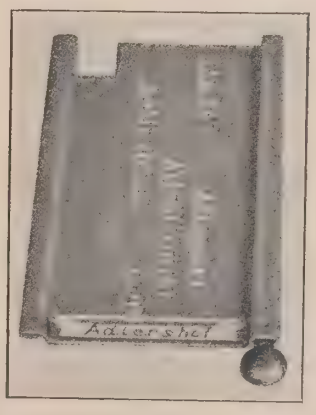


Bild 4.

Bestimmungsstation, nach der sie alphabetisch in die Schränke eingeordnet werden. Zur besseren und schnelleren Handhabung sind sie mit einem Messinghandknöpfchen versehen. Diese Messinghandknöpfchen bieten außerdem die Möglichkeit, gewisse Druckbleche durch farbigen Anstrich der Knöpfchen schon von vornherein zu kennzeichnen. So sind z. B. die Stationen, die vom Platz aus geladen werden und bei denen die Ladenummer wegfällt, durch ein rotgefärbtes Knöpfchen gekennzeichnet. Der Vorprüfer weiß dann sofort Bescheid und versieht den Frachtbrief mit einem Blaustiftkreuz (Platzgut).

Die Druckbleche, die wegen ihrer geringen Größe nur wenig Raum zur Aufbewahrung beanspruchen, werden in den beiden Schränken untergebracht, die seitlich, nach Art eines Fahrkartenschrankes aufgestellt werden und in Form und Größe beliebig gewählt werden können. Infolge des genügend großen Zwischenraumes sind die in alphabetischen Reihen liegenden Bleche an den Messingknöpfen leicht faßbar und bequem herauszunehmen. Die beiden in Abb. 1 dargestellten Schränke nehmen etwa 3000 Druckbleche auf. Der Beginn eines neuen Buchstabens wird durch ein entsprechendes Schild kenntlich gemacht.

Das Vorprüfen des Frachtbriefes geht bei Verwendung des AEG.-Stempelapparates folgendermaßen vor sich:

Der Beamte steckt das Druckblech in die Führung des Druckhebels und legt den Frachtbrief mit der Rechnungsseite nach unten auf die Grundplatte, bis er richtig am Anschlag anliegt. Durch einen Druck auf den elektrischen Schaltknopf oder Niedertreten der Fußplatte wird der Druckhebel in Tätigkeit gesetzt. Das Farbband mit dem darüber befindlichen Druckblech wird auf den Frachtbrief gedrückt, wodurch der Aufdruck im Frachtbrief entsteht. Dabei ist gleichzeitig auch die Kontrolltype mit auf dem Frachtbrief abgedruckt worden (Bild 5). Nach dem Druck-

Bild 5.

vorgang schiebt ein Auswerfer das Druckblech teilweise aus der Führung heraus, damit es leichter aus dem Apparat entfernt werden kann.

Der Vorrat an fertigen Druckblechen braucht nicht unbedingt alle Empfangsstationen umfassen. Bei der Güterabfertigung Anhalter Bahnhof kommen z. B. monatlich rund 8000 Reichsbahnstationen in Frage, von denen etwa für 3000 Stationen zehn und mehr Frachtbriefe abgefertigt werden. Für diese 3000 Empfangsstationen sind Druckplatten aufgelegt, so daß die Ladebehelfe noch bei 15 % der Frachtbriefanzahl weiter benutzt werden müssen.

Nach den Erfahrungen der Versuchszeit ergibt sich folgende Wirtschaftlichkeitsberechnung:

A. Bei Verwendung von Druckmaschinen.

I. Sachliche Ausgaben.

1.	Anlagekapital für sechs Druckmaschinen der AEG. mit 3000 Druckplatten zu je 2500 = 15 000 RM Verzinsung und Tilgung jährlich 12,5 % . . . . . =	1 875,00 RM
2.	Kosten der Umprägung ungültig gewordener Druckplatten bei Änderung der Ladevorschriften und der Schuppenordnung jährlich je Apparat 2000 Stück zu 7 Rpf = 1000 × 7 × 2 × 6 . . . . . =	840,00 „
3.	Stromverbrauch	10,00 „

II. Persönlicher Aufwand.

1.	Bei durchschnittlich 4200 Frachtbriefen und einer Tagesleistung von 700 Pos. auf den Kopf bis 6 Kräfte. Durchschnittsaufwand für 1 C-Kraft L. Gr. III einschl. Sozialzulagen und Sozialbeiträgen 10,01 RM × 313 × 6 . . . . . =	18 798,80 „
2.	60 Tagewerke für die Instandhaltung der noch weiter zu führenden Ladebehelfe 10,01 RM × 60 . . . . . =	600,00 „
	Summe A	22 123,80 RM

B. Bei handschriftlicher Behandlung der Frachtbriefe.

1.	Bei durchschnittlich 4200 Pos. und einer Tagesleistung von 540 Pos. auf den Kopf 7,8 Kräfte × 10,01 × 313	24 438 40 RM
2.	360 Tagewerke Mehraufwand für die Neuanfertigung und Instandhaltung der Ladebehelfe 360 × 10,01 . . . . . =	3 603 60 „
	Summe B	28 042,00 RM
	davon ab Summe A	22 123,80 „
	Geldlicher Nutzen jährlich	5 918 20 RM

Neben dem vorstehend ermittelten wirtschaftlichen Nutzen bieten die AEG.-Stempelapparate durch ihre saubere und genauere Arbeit in verkehrsdienstlicher Beziehung weitere, nicht zu unterschätzende Vorteile. Vor allem ist die auf der Vereinfachung der Arbeitsvorgänge beruhende Beschleunigung der Frachtbriefvorprüfung und die Erhöhung der Sicherheit zu erwähnen. Die irrtum- und lückenfreie Arbeit der Druckbleche wirkt sich — auch wenn nicht für alle Empfangsstationen der Stempelapparat benutzt wird — in einer wesentlichen Verminderung der Lade- und Buchungsfehler aus und trägt dadurch zur Erleichterung des Ermittlungs- und Reklamationsdienstes bei. Die hieraus entspringenden geldlichen Vorteile, die zahlenmäßig schwer zu erfassen sind, dürften noch höher zu bewerten sein als der nach der Wirtschaftlichkeit errechnete Nutzen.

Aus allen diesen Gründen und nach den in Berlin Anhalter Bahnhof gemachten Erfahrungen kann die Beschaffung von Stempelapparaten nur empfohlen werden.

Reichsbahnrat Wosnik, Berlin.

Bücherschau.

— **Mathematisches Praktikum** von Dr. Horst von Sanden, o. Professor an der Technischen Hochschule Hannover. Teil I, mit 17 Abbildungen im Text, sowie 20 Zahlentafeln als Anhang. (Teubners Technische Leitfäden, Band 27). Leipzig und Berlin 1927. Verlag von B. G. Teubner. V, 122 S. Preis geb. 6,80 RM.

Das Buch will die Anwendung der mathematischen Lehrsätze aus der Praxis entnommene Aufgaben einüben, wobei die zahlenmäßige Durchrechnung und Genauigkeitserörterung eingehend berücksichtigt werden. Die Aufgaben sind so ausgewählt, daß die Aufmerksamkeit vor allem auf die Rechentechnik gerichtet wird; ihre Lösung ist bis zur letzten Zahl durchgerechnet und der Rechnungsgang selbst ausführlich beschrieben. Vorausgesetzt werden nur die Grundzüge der Differential- und Integralrechnung. Nach einer kurzen Einleitung über den Begriff der Näherung, Rechenhilfsmittel und Vorbereitung einer Zahlenrechnung, folgen 6 Abschnitte über Rechenschieber, den Satz von Taylor, Auflösung von Gleichungen, Ausgleichsrechnung, Integration, Differentiation, Interpolation und harmonische Analyse. Das gut ausgestattete Werk ist als ein ausgezeichnetes Einführungsbuch in die praktische Analysis zu betrachten und man kann dem Erscheinen des 2. Bandes, das die zahlenmäßige Behandlung von Differentialgleichungen bringen soll, mit Spannung entgegensehen. Sch.

Benzinelektrischer Omnibus.

Sobald der Kraftomnibus als Verkehrsmittel auftrat, setzten auch Bestrebungen ein, die vom Automobil übernommene mechanische Übertragung zu verbessern und sie ihrer Aufgabe, das konstante Drehmoment des Verbrennungsmotors in veränderliche Zugkraft zu verwandeln, besser anzupassen. Die übliche Übertragung durch Kupplung und Wechselgetriebe hat im Omnibusbetriebe zahlreiche Nachteile ergeben, die in einer von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft herausgegebenen Werbeschrift einzeln aufgeführt und näher beleuchtet sind. Solche Mängel — so heißt es in der Werbeschrift — können nicht unberücksichtigt bleiben, wenn der Kraftomnibus weiter seinen Platz im Verkehrswesen behaupten soll. Der erste Schritt, die unerwünschten Eigenschaften zu beseitigen, bestand in der Einführung stärkerer — vielfach sechszylindriger — Motoren. Diese vergrößern jedoch, obgleich sie die Zeitdauer des Verweilens auf den niederen Gängen verringern, noch die Mängel der mechanischen Übertragung.

Man griff deshalb auch für den Kraftomnibus zu der elektrischen Übertragung, die für diesen Zweck besonders ausgebildet wurde und nunmehr eine solche Vervollkommnung erreicht hat, daß z. B. in den Vereinigten Staaten heute schon über 2000 Omnibusse mit elektrischer Übertragung sich im Betriebe befinden.

Beim benzinelektrischen Omnibus der AEG-Bauart ist ein Verbrennungsmotor in üblicher Weise am vorderen Ende des Fahrgestells untergebracht. Dieser Verbrennungsmotor ist von einer Haube überdacht und in vorstehender Abbildung nicht sichtbar; er ist mit einem Stromerzeuger direkt gekuppelt. Der Anker des Stromerzeugers wird durch die hohle Ankerwelle hindurch von einer mit dem Verbrennungsmotor gekuppelten Welle angetrieben. Die Verbindung zwischen Triebwelle und Verbrennungsmotor einerseits und Generatoranker anderseits wird durch besonders ausgebildete nachgiebige Kupplungen hergestellt. Die Drehfederung dieser langen Verbindungswelle entlastet den Verbrennungsmotor, besonders dessen Kurbelwelle und Schwungradlager von allen Beanspruchungen, die beim unmittelbaren Aufbau auftreten könnten. Der Stromerzeuger besitzt Nebenschlußwicklung und Wendepole und ist so bemessen, daß er die Leistung des mit ihm verbundenen Verbrennungsmotors dauernd übertragen kann.

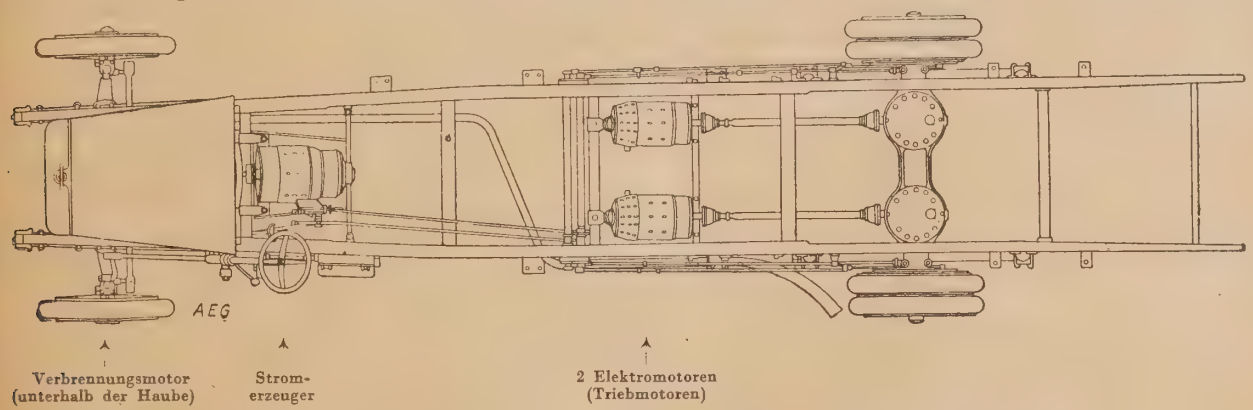


Abb.: Fahrgestell mit zweimotoriger Ausrüstung für den benzinelektrischen Omnibus.

Die bei der elektrischen Übertragung verwendeten Elektromotoren besitzen Hauptstromwicklung und sind gleichfalls mit Wendepolen ausgerüstet. Die Elektromotoren werden für Einzelantrieb oder — wie obenstehende Abbildung zeigt — mit Doppelantrieb ausgeführt, um den Anforderungen der Wagenbauart in allen Fällen zu entsprechen. Die Steuerung der Triebmotoren erfolgt über einen kleinen Fahrschalter, der in seinem Aufbau dem bekannten Straßenbahn-Fahrschalter ähnelt; er gibt für zweimotorige Ausrüstung zwei Vorwärtsstellungen (Hintereinander- und Nebeneinanderschaltung der Motoren), eine Rückwärtsstellung, eine Bremsstellung und eine Ausschaltstellung. Für einmotorige Ausrüstung ist nur eine Vorwärtsstellung vorhanden. Im Innern des Fahrschalters ist eine elektrische Verriegelung vorgesehen, die das Umschalten des Fahrschalters nur beim Leerlauf des Verbrennungsmotors gestattet; hierdurch wird unrichtige Handhabung des Fahrschalters selbsttätig vermieden.

Beim benzinelektrischen Omnibus fallen Zahnradgeräusche vollkommen fort, Motorgeräusche sind auf ein Mindestmaß verringert und die durch sprungweise Änderung der Zugkraft bedingten Stöße ausgeschaltet. Das Ergebnis ist ein angenehmer, ruhiger Lauf, frei von allen die Fahrgäste belästigenden Nachteilen. Die Fahrgeschwindigkeit ist abhängig von der ununterbrochenen Zuführung der vom Motor abgegebenen Leistung. Der angezogene Bericht hebt weiter hervor, daß die selbsttätige Regelung der elektrischen Übertragung gestatte, bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Höchstleistung des Motors auszunutzen; durch die hierdurch bedingte höhere Anfahrbeschleunigung sowie durch Fortfall des Zeitverlustes beim Gangwechsel ergäben sich im Stadtverkehr Zeitgewinne von 10 bis 15 %. Kräftige elektrische Bremswirkung verbürge einen sicheren Abstieg in langen Gefällstrecken und ein schnelles Anhalten aus voller Kraft. Die einfache Steuerung erlaube dem Fahrer, dem vor ihm liegenden Straßenverkehr seine volle Aufmerksamkeit zu widmen. Da bei der elektrischen Übertragung die durch ständige Gangumschaltung bedingte körperliche Anstrengung entfällt, könnten auch ältere erfahrene Leute als Fahrer eingestellt werden.

Die Lebensdauer eines Wagens wird stets von Zufälligkeiten abhängig sein, die sich aus der Größe des Wagens und der Schwierigkeit, ihn durch dichten Straßenverkehr ohne Unfall zu steuern, ergeben. Die elektrische Übertragung soll die Gefahr solcher Unfälle auf ein Mindestmaß vermindern. Dazu kommt die geringere Beanspruchung aller Teile, so daß die Hersteller des benzinelektrischen Omnibus annehmen, daß dieser eine um zwei bis drei Jahre längere Lebensdauer erreichen wird als sein älterer Bruder, der Benzinomnibus. Die Erfahrung hätte, wie sie ausführen, gezeigt, daß der Kraftomnibus durch die elektrische Übertragung ein äußerst zuverlässiges Verkehrsmittel werden kann; er sei nicht nur zuverlässig, sondern als Geldeinbringer — wie bereits erwähnt — auch länger verwendbar. Seine Fähigkeit, eine höhere Reisegeschwindigkeit einzuhalten, erhöhe seine kilometrische Leistung im Jahresdurchschnitt um 15 bis 25 %.

Die elektrische Übertragung wird nun besondere Vorzüge bei schnellfahrenden, selten haltenden Überlandomnibussen bieten. Neben den bereits erwähnten allgemeinen Vorteilen gestattet die elektrische Übertragung, hohe Fahrgeschwindigkeiten bei stark verringerter Motordrehzahl oder stark gedrosseltem Verbrennungsmotor einzuhalten. Ist dies der Fall, dann verringern sich die Unterhaltungskosten und der Brennstoffverbrauch.

Auch bei schweren Lastkraftwagen findet der benzinelektrische Antrieb und damit die elektrische Übertragung nach und nach Eingang, weil eben ihre leichte Bedienbarkeit sichere Steuerung durch dichtesten Straßenverkehr gestattet. Das gleiche gilt auch für andere städtische Verkehrsmittel, so z. B. für Turmwagen der Straßenbahnen, städtische Müllabfuhr- und Sprengwagen, Betriebswagen der Feuerwehr, für die sie sich durch ihre Fähigkeit, stoßlos anzufahren, besonders eignen sollten.

W. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die neue Wagenladungsklasse im deutschen Gütertarif.** Wie aus der Bekanntmachung in Nr. 11, S. 308, d. Ztg. hervorgeht, tritt mit dem 1. April d. J. im deutschen Eisenbahn-Gütertarif eine neue Wagenklasse mit den Nebenklassen für 5 und 10 t in Kraft. Die neue Klasse bildet eine Zwischenklasse zwischen den Klassen D und E und wird die Bezeichnung „E" führen. Infolge dieser Maßnahme sind die früheren Wagenladungsklassen E und F in F und G geändert. Die Benennung der Wagenladungsklassen A bis D bleibt bestehen. In die neue Klasse E wird zunächst der Artikel Holz eingereiht werden.

— **Eröffnung der Neubaustrecke Verden (Aller)—Rotenburg (Hann.).** Voraussichtlich mit Beginn des diesjährigen Sommerfahrplans wird die 27,20 km lange Neubaustrecke Verden (Aller)—Rotenburg (Hann.) mit den Stationen Walle (Krs. Verden), Holtum, Westerwalsede und Unterstadt zunächst für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

— **Reichsbahn und Elektrisierung.** Über dieses Thema hielt der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dorpmüller am 15. März im Übersee-Club in Hamburg einen sehr interessanten Vortrag. Er gab einen Überblick über die Vorzüge und Nachteile, die elektrischen Betrieb und Dampfbetrieb voneinander unterscheiden und stellte dar, was die Reichsbahn auf diesem Gebiet geleistet hat und wie sie in dieser Beziehung zum Auslande steht. Der Vortragende gab zum Schluß einen Überblick über die künftigen Pläne der Elektrisierung deutscher Reichsbahnstrecken. Er wies darauf hin, daß die Geldlage maßgebend ist für die Weiterführung der Elektrisierung. Solange wir die zur Durchführung der Elektrisierung erforderlichen Mittel nur zu so ungünstigen Bedingungen erhalten können, wie sie unsere letzte Reichsbahn-Anleihe gehabt hat, also zu einem Zinsfuß von 7½ %, solange wird eine große Anzahl von Strecken nicht in wirtschaftlicher Weise elektrisiert werden können. Es ist deshalb zu befürchten, daß aus Kapitalmangel die Elektrisierung nur langsam fortschreiten wird. Ist aber billiges Geld erhältlich, dann würden diejenigen Bezirke den Vorzug haben, in denen die elektrische Zugförderung am vorteilhaftesten arbeitet, also Strecken mit starkem Verkehr und dichter Zugfolge, z. B. in dem dicht bevölkerten Westen. Weiter würden diejenigen Gebiete den Vorrang haben, in denen sich billige Energiequellen befinden, also in Süddeutschland die Steinkohlenbezirke und dann die Braunkohlenreviere. Schließlich wird man aber in denjenigen Gebieten die Elektrisierung fortsetzen, in denen bereits elektrisiert worden ist, denn erst der Betrieb auf langen Strecken macht die Elektrisierung wirtschaftlich.

Solange Dampfbetrieb und elektrischer Betrieb durcheinanderlaufen, läßt sich nicht das Letzte aus jeder Strecke herausholen, weil letzten Endes immer dasjenige Verkehrsmittel das Tempo der Beförderung angibt, das am langsamsten vorwärts kommt. Schließlich darf nicht vergessen werden, daß diejenigen Gebiete in Deutschland zur Elektrisierung geeignet sind, die starke Steigungen aufzuweisen haben. Es kommen also die Strecken in Frage, die Gebirge durchqueren, wie z. B. die Strecke München—Stuttgart über die Geislinger Steige und weiter nach Stuttgart und die Strecke über den Thüringer Wald oder den Frankenwald.

Zum Schluß seiner Ausführungen gab Generaldirektor Dr. Dorpmüller noch einen Überblick über die Fortschritte, die im Wettbewerb mit dem elektrischen Betrieb in der Konstruktion der Dampflokomotive hervorgerufen worden sind. Er wies darauf hin, daß sich hier dasselbe Spiel wiederholt wie zwischen Gasbeleuchtung und elektrischer Beleuchtung.

Die Durcharbeitung der Dampflokomotive läuft in der Richtung der Kohlenersparnis. Die schlechte Ausnutzung der Lokomotivkohle mit nur 6 % der Brennkraft hat Verbesserungen hervorgerufen, die sich in 2 Richtungen bewegen, einmal will man billige Kohle, also minderwertige Kohle, für die Lokomotivbeheizung benutzen, dann will man auch eine bessere Ausnutzung der erzeugten Wärı erzielen. Die neue Kohlenstaublokomotive ist ein v heißungsvoller Anfang auf diesem Wege. Die Konstrukti der Heißdampflokomotive hat 20 % Ersparnis an Kohl mit sich gebracht. Von der Turbinenlokomotive erhofft m eine Kohlenersparnis von 45 %. Die Dampflokomotive i also hinsichtlich ihrer Ausnutzbarkeit noch lange nicht a Ende angekommen. Der Wettbewerb treibt die Konstru teure zu immer größeren Anstrengungen an.

Der Vortragende sprach die Hoffnung aus, daß dies Wettbewerb dem deutschen Verkehrswesen goldene Früch bescheren möge.

— **Dividende der Lübeck-Büchener Eisenbahngesel schaft.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat beschlossen, d Dividende der Aktien für das Jahr 1927 vorbehaltlich d Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch d Generalversammlung auf 5 %, also auf 60 RM für 1200 R Aktienkapital, festzusetzen.

— **Die Deutsche Vereinigung für staatswissenschaftlich Fortbildung besichtigt Einrichtungen der Deutschen Reichsbahı** Der diesjährige Frühjahrskursus der Deutschen Vereinigung fü staatswissenschaftliche Fortbildung (Vorsitzender: Staat minister a. D. Dr. Saemisch) brachte neben Vorträgen, die sic um das Thema: „Veränderungen im Reich und Staat seit 1918 gruppierten, auch eine Reihe von Besichtigungen Berliner Be triebe. Um den Hörern zu zeigen, wie die Deutsche Reichsbah als größter Arbeitgeber ihr Personal auswählt und ausbildet fanden Besichtigungen der psychotechnischen Versuchsstelle bei der Reichsbahndirektion Berlin und der Reichsbahnzentral schule Brandenburg-West statt.

In der psychotechnischen Versuchsstelle wurden die Hörer de Vereinigung und die zu dieser ersten Besichtigung des neuer Heimes der Versuchsstelle eingeladenen Vertreter der Reichs und Landesbehörden von dem stellvertretenden Generaldirekto der Deutschen Reichsbahn Dr. Weirauch begrüßt. Reichsbahn direktor Geheimrat Dr. Ing. Schwarze, der Referent für das Unterrichtswesen und die Psychotechnik, gab sodann einen Überblick über Aufgaben und Organisation der psychotechnischen Berufsauslese, die sich bei der Deutschen Reichsbahn dank der sorgfältigen Vorbereitung des Verfahrens und Durchführung der Untersuchungen bewährt hat.

Zur Vorbereitung auf die Führung durch die Versuchsräume folgten dann weitere Ausführungen von Reichsbahnrat Dr. Ing. Heydt über die bisher geleisteten Arbeiten.

Hierauf wurde in einem Rundgang die Versuchsstelle besichtigt. Im Erdgeschoß wird in einem großen Saal, der in eine Anzahl Kojen unterteilt ist, gezeigt, wie sich die Psychotechnik zu ihrem jetzigen Stande entwickelt hat. Die Arbeitsgebiete der psychotechnischen Versuchsstelle: Eignungsuntersuchungen für die verschiedenen Berufe, Anlernverfahren und Arbeitsuntersuchungen werden mit den bisherigen Ergebnissen anschaulich dargestellt. Die Arbeitsräume der Beamten der Versuchsstelle im ersten Stock sowie die erforderlichen Nebenräume wie Sitzungszimmer, Versuchssäle, Werkstatt fanden ebenfalls wegen ihrer zweckmäßigen und geschmackvollen Einrichtung viel Beifall.

An der Besichtigung der Zentralschule in Brandenburg-West, in der jetzt erstmalig Dienstschulkurse für Dienstanfänger stattfinden, beteiligten sich außer den Hörern der Vereinigung, Vertreter der Hauptverwaltung, der Reichs- und Landesbehörden, die technisch-wissenschaftlichen Vereine.

Schon bei der Hinfahrt nach Brandenburg lernten die Teilnehmer einige Unterrichtseinrichtungen und Unterrichtshilfsmittel kennen, da für die Fahrt der Unterrichtswagen der Reichsbahndirektion Osten und der Versuchswagen der psychotechnischen Versuchsstelle in den Zug eingestellt waren.

In der Zentralschule wurden die Teilnehmer der Besichtigung durch den Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Stapff begrüßt. Als Vertreter des Generaldirektors hieß sodann Reichsbahndirektor Geheimrat Dr. Schwarze die Besucher willkommen.

Nach einleitenden Vorträgen des Direktors bei der Reichsbahn Professor Lohmann über die Personalausbildung und des Werkdirektors Reichsbahnoberrat Weese über das Reichsbahnwerk Brandenburg-West traten die Besucher einen Rundgang durch die Schule an. Besichtigt wurden die Lehrsäle und Lehrmittel-

zimmer und die Wohn- und Übernachtungszimmer der zur Schule abgeordneten Beamten.

In einem zweiten Gebäude wurden den Besuchern die bequemlich eingerichteten Speise- und Aufenthaltsräume gezeigt. Besonderes Interesse fanden die großen Lehr- und Übungssäle, von denen ein Saal die mit allem Anschauungsmaterial, Vordrucken, Vorschriften usw. eingerichtete Lehrgüterabfertigung, Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung enthält, während in dem zweiten Saale Modelle und Einzelteile aus den Fachgebieten Oberbau, Sicherungswesen und Schwachstromtechnik aufgestellt sind. Ein Lehrstellwerk mit umfangreicher Außenanlage geht seiner Fertigstellung entgegen.

Die in Brandenburg-West geschaffenen Unterrichtseinrichtungen fanden, wie mehrfache Äußerungen zeigten, den Beifall der Besucher.

Abgeschlossen wurde die Besichtigung mit einem Gang durch das auf Fließarbeit eingestellte Lokomotiv-Ausbesserungswerk und durch einen Teil der Siedlung, die insgesamt 1000 Werkangehörigen Wohnung bietet.

— **Oberbaurat Dütting †.** Mit Oberbaurat Franz Dütting, der am letzten Februartage 1928 in Detmold verstarb, ist eine markante Erscheinung aus der alten Generation der höheren Maschinentechnischen Beamten aus dem Leben geschieden. Gebürtiger Westfale (1852 in Wellingholzhausen, Kreis Melle) studierte er nach Absolvierung des Gymnasiums das Maschinenbaufach und wurde im Jahre 1879 zum Maschinenbauführer, wie damals der Regierungsbauführer noch hieß, ernannt. Seine Ausbildung als Bauführer empfing Dütting bei der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahnen in Breslau. Er unterzog sich dann 1884 der zweiten Staatsprüfung, die vorerst seine Ernennung zum Regierungsmaschinenmeister und dann 1886 zum Regierungsbaumeister zur Folge hatte. Dütting war zunächst an verschiedenen Stellen als Hilfsarbeiter tätig, bis er 1892 mit der Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte der Hauptwerkstätte Betzdorf beauftragt wurde. Die Organisationsänderung von 1895 führte den Eisenbahnbauinspektor Dütting nochmals als Hilfsarbeiter zur Eisenbahndirektion Kassel, von wo aus er sich auf 1¾ Jahre zur Waggonfabrik Rastatt beurlauben ließ. 1899 zur Eisenbahnverwaltung zurückgekehrt, wurde er zunächst auftragsweise und nach Vierteljahrsfrist endgültig Vorstand der Werkstätteninspektion in Neumünster, der großen Wagenwerkstatt des Altonaer Bezirks. 1906 wurde Dütting, der inzwischen zum Regierungs- und Baurat befördert worden war, nach Frankfurt (Main) als Direktionsmitglied berufen; hier blieb er indes nur etwa ein Jahr, um seine Stellung mit der eines Mitgliedes des neu gegründeten Eisenbahn-Zentralamts zu vertauschen, wobei er gleichzeitig mit der Wahrnehmung der Stellung eines Oberbaurats beauftragt wurde. Wenige Monate später erfolgte seine Ernennung zum Oberbaurat.

Die Dienstgeschäfte, die Dütting im Eisenbahn-Zentralamt zu erledigen hatte, umschlossen das wichtige Gebiet der großen Belange der Fahrzeug-Konstruktion und Beschaffung sowie die zugehörigen Verhandlungen der Fachausschüsse und des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Seine Versetzung 1910 in gleicher Eigenschaft zur Eisenbahndirektion Kattowitz bedeutete keine capitis diminutio; dem wohlgelittenen Manne sollte für eine etwaige Verwendung in noch höheren Stellungen die Gelegenheit geboten werden, auch die Geschäfte einer eigentlichen, betriebsführenden Eisenbahndirektion von höherer Warte aus nochmals zu übersehen. Anfang 1912 kehrte Dütting als dienstältester Oberbaurat und ständiger Vertreter des Präsidenten zum Eisenbahn-Zentralamt zurück, wo er sein altes Dezernat wieder übernahm. Den Fachausschüssen für Lokomotiven und Güterwagen saß er selbst vor, er verstand es vortrefflich, diese Sitzungen nicht nur formal zu leiten, sondern auch den Erörterungen mit großer Aufmerksamkeit zu folgen und die Ergebnisse in prägnanter Weise zusammenzufassen. Im Güterwagenbau interessierte ihn vor allem der Bau der Schnellentlader, der Vorläufer unserer heutigen Großgüterwagen, wozu ihm wohl auch seine Tätigkeit im oberschlesischen Kohlen- und Industriebezirk einen starken Anreiz gab, und über die er auch in Glasers Annalen eine größere Arbeit veröffentlichte. Am 16. 6. 1918 trat er in den Ruhestand.

Dütting war ein Beamter der guten altpreußischen Dienstauffassung, dabei von ruhiger Sachlichkeit und verbindlichen Formen. Diese zeigte er namentlich auch auf gesellschaftlichem Gebiet, wo das Ehepaar Dütting eine ungewöhnlich stattliche Erscheinung war. Seinen Ruhesitz nahm der jetzt Verstorbene in Detmold, nahe der westfälischen Heimat. Damit wurde die Berührungsmöglichkeit mit den jüngeren Kollegen doch außerordentlich eingeschränkt, und Dütting trat in unserer nur zu schnellebigen Zeit etwas aus dem Gedankenkreis der aktiven Eisenbahner heraus. Die Nachricht von seinem Tode wird bei allen, die ihn kannten, die Erinnerung an den verdienten Beamten lebhaft wieder wachrufen.

Ungarn.

— **Die Frage der Eisenbahnarbeiter.** Im Sinne der Dienstordnung sind jene Angestellte, die zur Verrichtung notwendiger Facharbeiten mit einem Arbeitslohn angestellt sind, Arbeiter. Solche, die zur Verrichtung anderer, nicht Facharbeiten oder nur als Aushilfe angestellt sind, oder nur für kürzere Zeit, sind Tagelöhner. Auf diese beziehen sich die Verordnungen der Dienstordnung, welche Gesetzkraft besitzen, nicht. Diese Begriffsbestimmung des Tagelöhners verursachte große Schwierigkeiten und gab öfters zu Rechtsstreitigkeiten Anlaß, so daß die Tagelöhnerarbeit im Eisenbahnbetriebe ganz eingestellt werden mußte und die nicht Facharbeiten, also offensichtlich Tagelöhnerarbeiten, gegenwärtig durch Arbeiter verrichtet werden, die auf Grund eines besonderen Vertrages, provisorisch angestellt sind. Die Rechtsentscheidung qualifiziert jede, bei der Eisenbahn verrichtete Arbeit als Facharbeit, obwohl zu einem großen Teile dieser Arbeiten weder eine industrielle Ausbildung noch Praxis benötigt wird. Die Eisenbahn konnte ihre natürlichen, geschäftlichen Interessen nur so wahren, daß sie im Laufe der Zeit die mit besonderem Arbeitsvertrag angestellten provisorischen Arbeiter bevorzugte. Infolge erneuter Schwierigkeiten ist die Frage zur Ordnung dieser Angelegenheiten wieder in den Vordergrund getreten. Die Verhandlungen, welche eine geringe Änderung der gesetzkräftigen Dienstordnung vorbereiten sind schon im gange.

— **Herstellung der 5000. Lokomotive.** Die Königl. Staatliche Maschinenfabrik in Budapest, welche unter der Direktion der Königl. Staatlichen Eisen-, Stahl- und Maschinenfabriken die verschiedenartigsten in ganz Europa, ja sogar in Asien und Afrika bekannten Maschinen verfertigt, beendigt in ihrer Lokomotivabteilung demnächst den Bau der 5000. Lokomotive. Es werden jährlich 300 bis 350 Dampflokomotiven hergestellt. Die Fabrik besitzt außerdem Abteilungen für Automobile, für landwirtschaftliche Maschinen und für Brückenbau.

In dieser Fabrik werden außer den erwähnten Lokomotiven jährlich 500 Lokomobile, 200 Motore, 50 Dampfpflugmaschinen, 1000 Dreschmaschinen, 1000 Traktoren und Lastautomobile und 6000 t Brückenkonstruktionsmaterial hergestellt. Sie beschäftigt 3800 Arbeiter.

Die zweite große Maschinenfabrik Ungarns, welche den Bedarf Ungarns an Eisenbahnwagen deckt, ist die Fabrik „Ganz & Co. Danubius", die auch Wagen nach Holland, Rußland, der Schweiz, Bulgarien, Griechenland und Italien liefert. So führte sie letzthin nahezu 100 moderne elektrische Wagen nach Holland aus. — Im Winterhafen Budapest's befindet sich die Schiffswerft. Dieses Unternehmen richtete schon öfters Beleuchtungsanlagen großer europäischer Städte ein und errang in den letzten Jahren den größten Erfolg, als es im Wettbewerb mit den hervorragendsten Fabriken der Welt, von der ägyptischen Regierung mit der Erbauung eines großen Wasserpumpwerkes im Nilgebiet betraut wurde.

Übrige europäische Länder.

— **Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1926.** Das schwedische Staatsbahnnetz umfaßte Ende 1925 insgesamt 6010,4 km. Im Jahre 1926 wuchs es infolge Verstaatlichung der 44,5 km langen Privatbahn Kävlinge—Sjöbö auf 6054,9 km. Rechnet man die 68,5 km anteiligen Fährschiffstrecken hinzu, so betrug am 31. Dezember 1926 die gesamte Betriebslänge der Schwedischen Staatsbahn 6123,4 km. Die Zahl der zweigleisig betriebenen Strecken stieg von 420,4 km auf 432,1 km, die der elektrisch betriebenen infolge der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Stockholm—Gotenburg und der Nebenlinie nach Södertälje C um 459,3 km auf 908,7 km.

In dem Jahresbericht befinden sich ausführliche Angaben über die im Jahre 1926 zum Abschluß gekommene Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Gotenburg—Stock-

holm. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 42,29 Mill. Kr. Hierzu kommen 1,36 Mill Kr. für die Beschaffung des rollenden Materials.

Die Betriebsleistungen gestalteten sich folgendermaßen:

Sowohl die Zahl der Zugkilometer wie die der Wagenachskilometer ist bei sämtlichen Zügen mit Ausnahme der gemischten und der Militärzüge gestiegen, am meisten bei den Personen- und Ferngüterzügen. Die Zahl der Zugkilometer — abgesehen von den Erzzügen — ist im Jahre 1926 6,1 % größer als 1913, die Zahl der Wagenachskilometer aber 1,5 % niedriger als 1913. Da auf der anderen Seite die Zahl der Personenkilometer und der Tonnenkilometer (mit Ausnahme des lappländischen Erzes) seit 1913 um 23,0 % bzw. 23,6 % gestiegen ist, so ergibt sich, daß eine bedeutend größere Verkehrsarbeit bei verhältnismäßig geringerer Zug- und Wagenbewegung geleistet wird. Dies gilt vor allem für den Güterverkehr.

Im Personenverkehr stieg auch 1926 die Zahl der Reisenden, und zwar von 27,66 auf 27,92 Mill. Die Steigerung entfällt auf die 2. und 3. Wagenklasse, während die 1. einen Rückgang aufweist. Die Benutzung der Rückfahrkarten hat weiter auf Kosten der einfachen Karten zugenommen. Die mittlere Reiselänge ist bei der 3. Klasse von 37,4 km auf 38,6 km gestiegen (1913: 32,9 km), in der 2. Klasse von 233,2 km auf 230,0 km (1913: 144,5 km), in der 1. Klasse von 465,6 auf 464,4 km (1913: 420,5 km) gefallen. An Personenkilometern wurden 1263 Mill. (1925: 1218 Mill., 1913: 1027 Mill.) geleistet.

Im Güterverkehr betrug die Zahl der Tonnenkilometer 2354 Mill. (1913: 1905 Mill., 1925: 2257 Mill.). Der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahre besser als im Jahre 1925 entwickelt, die beförderte Gütermenge ist um 1,5 %, die Zahl der Tonnenkilometer um 6,3 % gegen 1925 gestiegen. Die beförderte Gütermenge hat zwar noch nicht wieder die Höhe des Jahres 1924 erreicht, wohl aber liegt die Zahl der Tonnenkilometer über der des Jahres 1924.

Der Fährverkehr Saßnitz—Trälleborg, an dem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Hälfte beteiligt ist, weist eine besonders starke Verkehrszunahme auf, sowohl in der Zahl der Fährkarten, der überführten Wagenachsen wie der Anzahl der Reisenden und hinsichtlich der beförderten Gütermenge. Es betrug die Zahl der Fahrten 2663 (1913: 2232, 1925: 1765), der Reisenden 105 452 (1913: 97 002, 1925: 93 267), die beförderte Gütermenge machte 246 327 t (1913: 126 023, 1925: 131 399) aus.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich, was die Einnahmen betrifft, folgendermaßen (in Mill. Kr.):

	1913	1924	1925	1926
Personenverkehr . . .	28,544	62,092	60,992	61,863
Postverkehr	2,252	4,675	5,266	5,450
Güterverkehr (ohne Erzverkehr) .	42,744	102,618	96,027	99,505
Erzverkehr	13,814	15,775	17,480	17,611
Verschiedenes	1,339	6,874	6,888	6,830
	88,693	192,034	186,653	191,259

Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 4,6 Mill. Kr. (2,5 %) gestiegen, und zwar aus dem Personenverkehr um 0,9 Mill. Kr. (1,4 %), aus dem Güterverkehr um 3,5 Mill. Kr. (3,6 %). Gegenüber 1913 weisen die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine Steigerung um 116,7 %, aus dem Postverkehr um 142,0 %, aus dem Güterverkehr (ohne Erzverkehr) um 132,8 %, aus dem Erzverkehr um 27,5 %, in der Gesamtheit um 115,6 % auf.

Die Gesamtausgaben beliefen sich auf 158,399 Mill. Kr. (1924: 155,773 Mill., 1925: 155,602 Mill. Kr.), der Überschuß demgemäß auf 32,860 Mill. Kr. (1924: 36,3 Mill., 1925: 31,0 Mill. Kr.), was eine Verzinsung des Anlagekapitals von 3,11 % gestatten würde.

Der Bestand des planmäßigen Personals betrug Ende 1926 insgesamt 21 481 Köpfe (1913: 15 154, 1924: 21 717, 1925: 21 586), die Gesamtkopfzahl 28 060 (1913: 26 026, 1924: 28 198, 1925: 27 686). Es ist also eine Erhöhung der Kopfzahl um 374 oder 1,4 % eingetreten (vgl. hierzu „Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1925", V.-Ztg 1926 S. 1171/2).

— **Wegübergänge auf den Dänischen Staatsbahnen.** In den letzten 15 Jahren ist auf den Dänischen Staatsbahnen eine außerordentlich große Anzahl von Wegüber- und Unterführungen hergestellt worden, und hierdurch auch durch Anbringung von fernbedienten Schlagbäu Hereinziehung der Schrankenbedienung in die Stati u. a. ist die Anzahl der Schrankenwärterposten bede zurückgegangen. Die Entwicklung seit 1914 ergibt aus folgender Zusammenstellung:

Tag	Bahn-länge	Bewachte Übergänge		Unbewachte Übergänge		Wegunter- Überführu	
31. 3.	km	im ganzen	auf 100 km	im ganzen	auf 100 km	im ganzen	10
1914	2000	1424	71	3194	159	180	
1919	2110	1310	62	3089	147	363	
1922	2409	1227	51	3417	145	523	
1923	2417	1116	46	3381	140	596	
1924	2416	1063	44	3335	138	662	
1925	2443	1054	43	3303	135	681	
1926	2464	1033	42	3307	134	725	
1927	2464	998	40	3288	133	748	

Die jährlichen Ausgaben für Schrankenbewach stiegen von etwa 480 000 Kr im Jahre 1900/01 jäh 3 140 000 Kr. Seitdem sind sie gefallen bis auf 1 810 00 im Jahre 1926/27. Auf das Bahnkilometer bezogen war Ausgabe 450 Kr im Jahr 1911/12; sie stieg dann auf 70 im Jahre 1918/19, war 1919/20 1500 Kr und ist dann gefa auf 750 Kr im Jahre 1926/27. Der Bau von Unter- Überführungen hört aus finanziellen Rücksichten jetzt mählich auf, und man denkt an andere Auswege.

So wird z. B. die erste Anlage einer elektrisc Schrankenbedienung in Station Vanloese ausgeführt, wo Stationsleiter 6 Schranken zu bedienen hat. Entschließt sich zur Anwendung elektrischer Bedienung bei schw befahrenen Überfahrten in einem Bedienungsabstand 1500 bis 2000 m, so kann man zahlreiche Schrankenpos einziehen und die Anlagekosten in 1 bis 2 Jahren einspar

— **Torfpulverheizung bei den Schwedischen Staatsbahn** Wie wir in Nr. 18/1927, S. 496 bereits mitteilten, haben s die Hoffnungen der Schwedischen Staatsbahnen auf g betriebliche und wirtschaftliche Ergebnisse der Torfpulv heizung nicht erfüllt, so daß die Schließung der Torfpulv fabrik für die Staatsbahnen im Hästhagen-Moor in Vislan erwogen werden mußte. Man hatte sich aber zunächst n entschlossen, die Fabrik ein Jahr weiter in Betrieb zu lass Nunmehr soll der Betrieb dieser Torfpulverfabrik endgül eingestellt werden, da er sich als ein unrentables Gesch erwiesen hat. Mit Ende des laufenden Betriebsjahres w die ganze Anlage samt dem Moor verkauft werden. Die gründung besagt, daß auf diesem Wege ein jährlicher V lust von 80 000 Kr erspart wird. Die Gründe für die E stellung der Torfpulverfabrikation ergeben sich sowohl v Herstellungs- als auch vom Verbrauchsstandpunkte.

— **Silberprioritäten der Staats-Eisenbahn-Gesellsch (St. E. G.).** Das Wiener Handelsgericht hat an Stelle d kürzlich verstorbenen Kurators den Rechtsanwalt Dr. Al Maritschek in Wien I, zum gemeinsamen Kurator für d Besitzer der 5 %igen, aus den Jahren 1873 und 18 stammen Schuldverschreibungen der ehem. priv. österr chisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft bestellt. handelt sich um die Obligationen zweier von dieser Gese schaft aufgenommenen Anleihen vom 31. Mai 1873 Nennbetrage von ursprünglich insgesamt 31 Million österr. Gulden, deren einzelne Stücke auf 200 Silbergulde österr. Währung, 133⅓ Taler, 400 Reichsmark od 500 Franken lauten. Der Kurator ist beauftragt, im Weg außergerichtlicher Verhandlungen und allenfalls im Weg der Klageführung das den Prioritäten nach den Begebung bedingungen zustehende Recht auf vollwertige Rückzahlun der verlosten Obligationen und Einlösung der abgereifte Koupons geltend zu machen. Es liegt daher im Interess der Besitzer solcher Obligationen, sich zwecks kostenlose Vertretung ihrer Rechte an den Kurator zu wenden.

— **Schienenbrüche bei den Rumänischen Staatsbahne** Wie die rumänischen Zeitungen berichten, haben in de letzten Tagen des Monats Februar bei Nachttemperature

von etwa minus 20 Grad auf der Linie Kronstadt—Schäßburg über 200 Schienenbrüche stattgefunden. Die Tatsache ist um so unerklärlicher, als es sich um eine Strecke handelt, deren Oberbau im Herbst 1927 ausgewechselt wurde, und dieselbe Art Schienen sich auf der Strecke Buseu—Galatz (etwa 120 km), die ebenfalls im Vorjahre mit diesem Oberbau versehen wurde, bisher gut gehalten hat.

Das Oberbaumaterial der rumänischen Staatsbahnen ist übrigens, wie Direktor Stoika im Buletinul Căilor Ferate Române (Januar/Februarnummer 1928) ausführt, stark verletzt, selbst auf den Hauptlinien liegen noch zahlreiche Schienen, die im Jahre 1878 oder wenig später verlegt worden sind.

Entsprechend der starken Abnutzung sind Schienenbrüche verhältnismäßig häufig. So gab es z. B. im Jahre 1926 zusammen 2359 Schienenbrüche. Bei einer Linienlänge von rund 11 000 km also 0,214 Schienenbrüche auf 1 km. Die Häufigkeit der Schienenbrüche ist im Winter fast dreimal so groß wie im Sommer.

— **Die neuen Tarife in Frankreich.** Der Eisenbahnrat im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die Tariferhöhungen (s. a. Nr. 12, S. 332 d. Ztg.) angenommen, und zwar haben 41 Mitglieder dafür, 24 dagegen gestimmt. Sieben Mitglieder haben entweder bei der Abstimmung gefehlt oder sich der Stimme enthalten. Die Gütertarife sind dadurch mit Wirkung vom 1. März um 19 % erhöht worden; es sind aber zugleich eine Anzahl Tarifmaßnahmen eingeführt worden, die die Wirkung der Erhöhung abschwächen sollen. So sind die Grundtarife, zu denen die Zuschläge gemacht werden, für Lebensmittel und Baustoffe um 5 bis 10 % herabgesetzt worden, wodurch für diese Gegenstände die Frachtsätze fast unverändert geblieben sind. Überdies soll eine neue Gütereinteilung bearbeitet und weitere Erörterungen sollen angestellt werden, wie die Tariferhöhungen, deren die Eisenbahnen bedürfen, um ihre Fehlbeträge zu beseitigen, so verteilt werden können, daß die Benutzer der Eisenbahnen, soweit sie Frachten versenden und empfangen, möglichst wenig dadurch belastet werden und daß die allgemeine Lebenshaltung dadurch nicht verteuert wird. Auch die Nebengebühren sollen, namentlich beim Versand von Gütern auf kurze Entfernungen, herabgesetzt werden. Für Güter, die für die französische Wirtschaft besonders wertvoll sind, wie Brennstoffe, Steine und Erze, Eisen und Stahl, sollen neue Tarife aufgestellt werden.

Unter den Mitgliedern des Eisenbahnrats, die gegen die Tariferhöhungen stimmten, waren die Vertreter der Eisenbahnarbeiter, die Vorsitzenden der Handelskammern, die Vertreter der Verbände von Reisenden. Auch die Vertreter der Landwirtschaft äußerten Bedenken gegen die Tariferhöhungen; sie fürchten, es können ungünstige Wirkungen auf die landwirtschaftliche Erzeugung und auf die Kosten der Lebenshaltung eintreten.

Von den Eisenbahnen wird aus Anlaß der Tariferhöhungen geltend gemacht, daß der achtstündige Arbeitstag, so richtig der ihnen zugrunde liegende Gedanke ist, infolge der Art, wie er bei den Eisenbahnen, namentlich in bezug auf das bodenständige Personal, gehandhabt wird, einen sehr wesentlichen Teil der Schuld an den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen der französischen Eisenbahnen trägt. Die Arbeitervertreter stimmten deshalb gegen die Tariferhöhung, weil, wie sie behaupten, ihnen keine genügende Gelegenheit zu einem Einblick in die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen gegeben worden war, was von anderer Seite bestritten wurde. Sie äußerten sich bei dieser Gelegenheit dahin, daß ein enges und vertrauensvolles Zusammenarbeiten zwischen ihnen und den Vertretern ihrer Arbeitgeber zu empfehlen sei, eine Forderung, die nur anzuerkennen ist.

Die Verkehrssteuer, deren Abschaffung bei Erhöhung der Tarife angeregt wurde, beträgt in Frankreich 11,5 %, in Ausnahmefällen die Hälfte davon, im Güterverkehr; sie erreicht damit den höchsten Wert in Europa. Im Personenverkehr beläuft sie sich auf 32,5 %, womit Frankreich ebenfalls an erster Stelle steht. Die Tarife für den Personenverkehr sollen übrigens unverändert bleiben. Nach der Erhöhung sind die Tarife zwar zahlenmäßig 6,16 mal so hoch wie im Jahre 1913, in Gold umgerechnet beträgt das Verhältnis aber nur das 1,23 fache. Die Betriebsausgaben sind der Zahl nach auf das achtfache gestiegen. Mit anderen Ländern verglichen, sind die französischen Tariferhöhungen als niedrig zu bezeichnen.

— **Vorzugspreise bei den französischen Eisenbahnen.** In Frankreich besteht die weitverbreitete Ansicht, daß die Fehlbeträge, mit denen die Eisenbahnen ihre Rechnung abschließen, dadurch beseitigt werden könnten, daß jeder Reisende seine Fahrt voll bezahlt. Die Eisenbahnen bestreiten dies, indem sie darauf hinweisen, daß in einem Bericht vom Jahre 1922 an den Eisenbahnrat die Einnahme, die ihnen durch Fahrpreisermäßigungen entgeht, auf 30 Mill. Fr bei einem Abschlußbetrag von 4,5 Milliarden betrug; das macht also 0,66 % aus. Aus einer anderen Berechnung, für die der Oktober 1922 als Beispiel herausgegriffen worden ist, geht hervor, daß bei einem Verkauf von 58 Mill. Fahrkarten 30 000 Karten zu ermäßigtem Preis waren; das bedeutet also einen Anteil von 0,05 %. Dabei muß man bedenken, daß durch die Ermäßigungen, die den Reisenden gewährt werden, manche Reise oder die Benutzung einer höheren Klasse veranlaßt, daß also der Eisenbahn eine Einnahme zugeführt wird, die ihr ohne die Vergünstigung entgangen wäre; die Mehreinnahme, wenn stets der volle Preis erhoben würde, wäre also nur gering. Außerdem berufen sich die Eisenbahnen darauf, daß in vielen Fällen die Verpflichtung, Reisende zu ermäßigtem Fahrpreis zu befördern, ihnen durch das Gesetz oder durch die Bedingungen, unter denen ihr Unternehmen genehmigt worden ist, auferlegt worden ist. Zum Teil sind die Vergünstigungen Gegenleistungen, z. B. soweit sie der Zoll-, der Steuer- und der Postverwaltung und deren Beamten zugute kommen, und wenn diese abgeschafft würden, wären auf der anderen Seite sehr erhebliche Mehrausgaben zu erwarten.

— **Blinklicht für schienengleiche Straßenkreuzungen der französischen Ostbahn.** Im Departement Marne beabsichtigt die französische Ostbahn an 14 Schienenkreuzungen in Straßenhöhe ohne Schranken Signale zu erproben, die der Sicherheit des Kraftwagenverkehrs dienen sollen. In 250 m Entfernung vom Übergang wird eine dreieckige Scheibe der international vereinbarten Form mit dem Bild einer Lokomotive aufgestellt. Unmittelbar am Übergang selbst wiederholt ein Andreaskreuz die Warnung, die das Bild der Lokomotive vermittelt hat. Das Andreaskreuz hat einfache oder doppelte Arme, je nachdem ob es sich um eine eingleisige oder eine mehrgleisige Eisenbahn handelt. Die Arme sind mit weiß und gelben Streifen bemalt. Auf dem Pfosten, der das Andreaskreuz trägt, sitzt eine Laterne mit gelbem Blinklicht, die sowohl am Tage wie in der Nacht leuchtet. Die 14 Übergänge, an denen die Schranken beseitigt worden sind, sind so ausgewählt, daß die Strecke übersichtlich ist; man glaubt infolgedessen, durch Aufstellung der Signale genug zur Sicherung des Kraftwagenverkehrs getan zu haben, weil die Fahrer sich leicht überzeugen können, daß kein Zug im Herannahen begriffen ist.

— **Fahrkarten zu ermäßigtem Preis in Frankreich.** Für Reisen, bei denen innerhalb 30 Tagen mindestens 1200 km in der 1. oder 1440 km in der 2. und 3. Klasse zurückgelegt werden, haben die französischen Eisenbahnen seit dem 1. Januar d. J. Fahrkarten zu ermäßigtem Preis eingeführt, die einen Ersatz für die früheren Rundreisekarten bilden sollen. Die Fahrkarten gelten einen Monat. Werden in zwei Monaten 200 km in der 1. oder 2400 km in der 2. und 3. Klasse gereist, so können Fahrkarten mit zwei Monaten Gültigkeit gelöst werden. Die Ermäßigung nimmt mit der Entfernung zu; sie beträgt bei 2000 km 20 % in der 1. und 14 % in der 2. und 3. Klasse, bei 4000 km 25 % in der 1. und 20 % in der 2. und 3. Klasse. Die Karten werden auf allen Bahnhöfen der großen französischen Eisenbahnen ausgegeben. Den ersten Tag ihrer Gültigkeit bestimmt der Reisende, der sie löst. Die Reise kann beliebig zusammengestellt und nach Belieben unterbrochen werden. Auf Wunsch kann auch der Reiseweg während der Gültigkeitsdauer geändert werden. Für noch längere Reisen werden Fahrkarten ausgegeben, die bis zur Dauer eines Jahres gelten.

— **Lebensmittelpreise und Eisenbahnfrachten in Frankreich.** Der Franc soll zwar „stabilisiert“ werden, vorläufig wird aber in Frankreich noch über das Steigen der Preise,

namentlich der Lebensmittel geklagt, und die Schuld daran wird den hohen Tarifen der Eisenbahnen und der Erhöhung dieser Tarife beigelegt. Eine Flasche Wein z. B., die Anfang Januar 2,55 Fr gekostet hat, kostete Anfang Februar 2,60 Fr und Mitte Februar schon 2,75 Fr. Dabei muß man bedenken, daß bei dem Stande der französischen Währung ein Wein in dieser Preislage ein solcher ist, wie er jedenfalls zu den Genußmitteln sehr breiter Kreise gehört. Zu den Klagen über die Erhöhung des Weinpreises wird aus den Weinbau selbst vertretenden Kreisen bemerkt, daß 1 hl Wein im Durchschnitt 3,50 Fr Fracht zu tragen habe; selbst wenn die Tarife um 20 % erhöht würden, macht das nur 0,70 Fr, mithin für 1 l 0,7 Cent aus. Nun beträgt aber die Erhöhung der Frachtsätze noch nicht ganz 12 %, und sie war zu der Zeit, als die erwähnte Preissteigerung erfolgte, noch gar nicht in Kraft getreten. Die Schuld an der Preissteigerung trifft also nicht die Eisenbahn, sondern sie ist anderswo zu suchen, vermutlich zunächst beim Handel. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei anderen Lebensmitteln, Gemüse, Fleisch, Fisch, Milch, Getreide, Mehl, Katoffeln usw. Die Chronique des Transports veröffentlichte die vorstehend wiedergegebene Mitteilung kurz vor der Einführung der erhöhten Tarife, indem sie noch besonders darauf hinwies, daß die Zuschläge zu Grundtarifen gemacht würden, die für Erzeugnisse der Landwirtschaft und andere Lebensmittel herabgesetzt worden sind; infolgedessen tritt, wenn überhaupt, eine kaum fühlbare Erhöhung der Beförderungskosten ein. Chronique des Transports hält es aber sichtlich für angebracht, die Verbraucher vor anderen als auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens liegenden Einflüssen zu warnen, die auf eine Verteuerung der Lebenshaltung hinarbeiten.

Fremde Erdteile.

— **Zu den Eisenbahnbauplänen Kaspisches Meer—Persischer Golf.** Die Verhandlungen der persischen Regierung mit Schweizer Banken über den Bau einer Eisenbahn Kaspisches Meer — Persischer Golf werden in russischen wirtschaftlichen Kreisen mit großem Interesse verfolgt. Die russische Regierung hat sich mit diesem Projekt bereits während des Moskauer Besuchs des persischen Außenministers Ansari eingehend befaßt und dem persischen Außenminister zu verstehen gegeben, daß es im Interesse Sowjetrußlands liege, daß die persische Regierung die größtmöglichste Selbständigkeit im Bahnbau und in der künftigen Betriebsführung dieser Bahn bewahre.

— **Die Baukosten der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie.** Nach dem endgültigen Kostenvoranschlag des Verkehrskommissariats derSowjetunion sind die Baukosten der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie (Gesamtlänge 1481 km) auf 197,5 Mill. Rubel veranschlagt worden. Der Bauplan der Nordstrecke der Linie sieht für 1928 die Legung von 187 km, für 1929 von 242 km, für 1930 von 115 km und für 1931 von 83 km vor. Auf der Südstrecke sollen 1928 115—155 km, 1929 273 km Gleise gelegt werden. Für die Bauarbeiten sind im laufenden Wirtschaftsjahr 1927-28 37 Mill. Rubel, 1928-29 57 Mill. Rubel, 1929-30 55 Mill. und 1930-31 15 Mill. Rubel vorgesehen.

— **Verkehrspläne in Persien.** Wie die „DAZ" mitteilt, haben die Junkerswerke die Genehmigung erlangt, in Persien Flugstrecken zur Beförderung von Personen sowie von Post- und anderen Gütern zu betreiben. Ferner sollen von den wichtigsten Punkten Persiens ausgehend Kraftwagenstraßen geschaffen werden, die die Verbindung mit der Türkei, mit Russisch Turkestan, mit Afghanistan und mit Indien herstellen. Weiter soll die Eisenbahn Tiflis—Täbris über Kaswin nach Teheran weitergeführt werden. Eine zweite Eisenbahn soll von Täbris über Choi an die türkische Grenze führen. So würde Persien eine Verbindung über Erserum mit Trapezunt erlangen und weiter über Siwas mit Angora in Verbindung gebracht werden. Zur Verbindung von Teheran mit dem Süden des Landes soll eine Eisenbahn nach Ispahan dienen, und auch die Städte Hamadan und Kirmanschah im Westen sollen in das Eisenbahnnetz einbezogen werden; von hier aus sollen dann Eisenbahnen nach dem Irak zur Verbindung mit der Bagdadbahn und nach dem Persischen Golf vorgestreckt werden. Die Durchführung dieser Pläne ist nur mit ausländischem Geld möglich; es ist aber bereits eine Gruppe von Fachleuten aus der Schweiz unterwegs, die Vorarbeiten für die vom Persischen Golf nach Norden in das Land eindringende Bahn mach sollen. Englisches und amerikanisches Kapital wird mö licherweise den Bau ermöglichen.

Auch der Bau eines Schiffahrtskanals, der d Kaspische Meer mit dem Persischen Golf in Verbindu bringen, also ganz Persien durchqueren soll, wird erörte

— **Eisenbahnen unter Zwangsverwaltung in den Ve einigten Staaten.** Der Zusammenbruch und Wiederaufb der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn (s. Nr. S. 245 d. Ztg.) gibt der Zeitschrift Railway Age Anlaß, eine Rückblick auf die zwangsverwalteten Eisenbahnen der Ve einigten Staaten zu werfen. Mit der St. Paul-Eisenbahn z sammen standen 37 Gesellschaften mit einer Netzlänge vo 26 760 km unter dem Einfluß dieser gerichtlichen Maßnahm das Ausscheiden der St. Paul-Eisenbahn aus dieser Zahl ve mindert die Netzlänge der zwangsverwalteten Eisenbahnen a etwa ein Drittel. Daraus und aus dem Umstand, daß unter d verbleibenden 36 Gesellschaften nur drei sind, die Railwa Age als nennenswert ansieht, ist ersichtlich, welche Be deutung der Zusammenbruch der St. Paul-Eisenbahn gehab hat. Am schlimmsten standen die amerikanischen Eisen bahnen in dieser Beziehung im Jahre 1894 da; damals be trug die Länge der zwangsverwalteten Eisenbahnen nich weniger als 65 720 km, eine Folge übermäßiger Neugrün dungen, die dem Bedürfnis vorausgeeilt waren. Dann folgt ein Aufblühen des Wirtschaftslebens, das seinen Einflu auf den Eisenbahnverkehr nicht verfehlte; die Folge wa daß bis 1905 eine Gesundung der Verhältnisse eintrat un in diesem Jahre nur Eisenbahnen von 1280 km Länge unte Zwangsverwaltung standen. Viele von den Eisenbahnen die damals mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte sind heute blühende Unternehmen. Nach 1905 nahmen di Eisenbahnen, die ihre Verbindlichkeiten nicht erfülle konnten, wieder zu, und 1926 wurde ein Zustand erreich bei dem Eisenbahnen von zusammen 60 430 km Länge unte Zwangsverwaltung standen. Der Krieg brachte eine wesent liche Besserung; die eben genannte hohe Zahl ging bis An fang 1924 auf 13 050 km herunter. Man hoffte damals au weitere Besserung, aber das Versagen eines Unternehmen von dem Umfang der St. Paul-Eisenbahn verschiebt das Bil natürlich sehr erheblich. Nachdem diese Eisenbahn ihre eigenen Verwaltung zurückgegeben worden ist, sieht da Bild wieder erheblich günstiger aus, aber ein Gesetz läß sich aus den jetzigen Zahlen nicht ableiten. Im allgemeine kann man bei dem Hochstand des amerikanischen Wirt schaftslebens wohl annehmen, daß der Eisenbahnbetrieb zu zeit im allgemeinen ein einträgliches Geschäft ist und die auch in der nächsten Zeit bleiben wird. Aber bei der Sprung haftigkeit der Entwicklung in den Vereinigten Staate können auch Rückschläge eintreten, zumal auch heute noc Eisenbahnen gebaut werden, die der Entwicklung der vo ihnen durchzogenen Gegend dienen sollen, dieser aber all zusehr vorauseilen, so daß ihre Einkünfte nicht den Er wartungen entsprechen, die man bei der Gründung ode der Ausdehnung des Unternehmens gehabt hatte.

Wasserverkehr.

— **Hamburg-Amerika Linie 1927.** Dem Jahresbericht ent nehmen wir, daß die Zahl der beförderten Personen und die Menge der gefahrenen Güter im Geschäftsjahr gestiegen sind und auch im laufenden Jahr eine nicht unbefriedigende Entwicklung erwarten lassen. Der Flottenbestand der Gesell schaft einschließlich der Flotte der Hugo Stinnes Linien und der Neubauten setzt sich zusammen aus: 168 Seeschiffen 5 Seebäderdampfern, 24 See- und Flußschleppern, 238 son stigen Fahrzeugen mit insgesamt 1 051 882 BRT. Die Gesell schaft beschäftigte am 31. Dezember 1927 einschließlich des Personals ihrer Tochtergesellschaften (Kai- und Hafenbetrieb und Technischer Betrieb) insgesamt 10 841 Personen. Es wird die Verteilung einer Dividende von 8 % auf das Aktien kapital von 130 000 200 RM und von 4 % auf 30 000 000 RM vorgeschlagen.

Luftverkehr.

— **Eine neue Polizeiverordnung für den Luftverkehr.** Auf Grund eines Runderlasses des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe sowie des Innenministers haben die Oberpräsidenten der Provinzen Brandenburg, Sachsen,

annover und Hessen-Nassau Polizeiverordnungen, er-
ssen, die das Überfliegen von geschlossenen Ortsteilen
d von Menschenansammlungen regeln. Demnach dürfen
iftfahrzeuge Ortschaften nur in einer Höhe überfliegen,
s der sie bei Ausfall der Antriebskraft noch eine Lan-
ng außerhalb der Ortschaft bzw. auf einem Flugplatz
der Ortschaft im Gleitflug vornehmen können. —
ußerhalb von Ortschaften ist das Überfliegen von
enschenansammlungen jeder Art sowie von Badeanstal-
n und Freibädern unter 200 m Höhe verboten. Kunst-
d Geschicklichkeitsflüge dürfen in den beiden Fällen
cht unter 400 m Höhe ausgeführt werden. Das Unter-
egen von Brücken, ähnlichen Kunstbauten und Antennen
verboten, ebenso die Annäherung an Bauwerke jeder
rt unter einer Entfernung von 20 m. Es ist anzunehmen,
ß die anderen preußischen Provinzen sowie auch die
rigen Länder diesem Beispiel folgen werden und ähn-
he Verordnungen erlassen.

Rechtspflege.

— **§ 267 StrGB. Ausweise für Fahrpreisermäßigungen
r Eisenbahn als öffentliche Urkunden trotz fehlender
rmvorschrift.** Die Revisionen der u. a. aus § 267 StrGB.
rurteilten beiden Beschwerdeführer sind verworfen worden.
us den Gründen: Nach den Feststellungen der Strafkammer
ben beide Angeklagte von amtlichen Ausweisen der Für-
rgestelle W. (Prov. Hannover), wie sie die Reichsbahn
ch . . . § 12 EVO. für die Gewährung von Fahrpreiser-
äßigungen gegenüber Kriegsbeschädigten fordert und die
r Beschwerdeführer Sü. (Stadtsekretär in W.) fälschlich
gefertigt hatte, gegenüber dem Schalterbeamten der Eisen-
hnstation W. zum Zwecke der Täuschung Gebrauch ge-
acht. Zu Unrecht bemängelt die Revision, daß die Straf-
mmer jene Ausweise als öffentliche Urkunden bewertet
t. Träger der Kriegsbeschädigten-Fürsorge als Körper-
haften des öffentlichen Rechts sind die Landes- und Be-
rks-Fürsorgeverbände (§§ 1, 5 VO. über soziale Kriegs-
schädigten- und Kriegshinterbliebenen-Fürsorge vom 8. Fe-
ruar 1919 [RGBl. S. 189], § 1, VO. über Fürsorge vom
3. Februar 1924 [RGBl. S. 100]). Beide Verordnungen gehen
avon aus, daß die Bezirks-Fürsorgeverbände der be-
ehenden Verwaltungseinrichtung des Landes anzugliedern
nd daß die Angliederung dem einzelnen Lande zu über-
ssen sei (§§ 9, 10 VO. vom 8. Februar 1919, § 2 VO. vom
3. Februar 1924). Die preußische Ausführungsverordnung
om 17. April 1924 (GS. S. 210). §§ 1, 15, hat als Bezirks-
ürsorgeverbände die Land- und Stadtkreise mit der Maß-
abe bestimmt, daß die Durchführung der Fürsorgeaufgaben
om Landkreise Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern
nd in der Provinz Hannover den selbständigen Städten
§ 27 Abs. 1 Kreisordnug für die Provinz Hannover) über-
agen werden kann. Nach den Ausführungsbestimmungen
ierzu vom 31. Mai 1924 Nr. III sind die Aufgaben der Für-
rgeverbände als Angelegenheiten der Selbstverwaltung
on den durch die Gemeindeverfassungsgesetze bestimmten
rganen der Selbstverwaltung durchzuführen, insbesondere
oweit eine Stadtgemeinde damit — sei es als einem Gegen-
ande selbständiger Verwaltung, sei es kraft Auftrags des
reises — befaßt ist, der Magistrat oder der Bürgermeister
owie die etwa sonst eingerichteten Verwaltungsausschüsse
Deputationen). Hiernach ist die im Urteil erwähnte Für-
rgestelle W. ein Glied der städtischen Verwaltung, das
emäß der Gemeindeverfassung als zur Erfüllung der Auf-
aben des Bezirks-Fürsorgeverbandes berufen erscheint, und
war stellt sie einen vom Magistrat gemäß § 77 Städteord-
ung für die Provinz Hannover gebildeten Verwaltungsaus-
chuß dar, der, unbeschadet der aus § 77 Nr. 1 a. a. O. sich
ls Folge mangelnder Rechtspersönlichkeit ergebenden Be-
chränkung, behördlichen Charakter trägt und die ihm ob-
egenden Geschäfte selbständig zu führen hat. Die von der
enannten Fürsorgestelle als öffentlicher Behörde im Rahmen
rer Amtsbefugnisse zu öffentlichem Glauben ausgestellten
rkunden — und dahin gehören die hier in Betracht kom-
enden Ausweise — sind, sofern die dafür maßgebliche Form
eobachtet wurde und das Schriftstück den Aussteller er-
ennen läßt, öffentliche Urkunden im Sinne der §§ 267,
68 Strafgesetzbuchs. Gesetzlich ist eine Form für urkund-
che Erklärungen oder Ausweise der Fürsorgestelle nicht
orgeschrieben. Daß eine Vorschrift dieser Art kraft Orts-
tatus bestehe, trifft nach den Ermittlungen des Senats nicht
zu, auch ergibt das Urteil kein Bestehen einer behördlichen Anordnung nach dieser Richtung, das vielmehr von einer insoweit bestehenden Übung spricht. Daß beim Mangel anderweiter Vorschriften die im amtlichen Verkehr sich bildende Übung für die Form bestimmter öffentlicher Urkunden maßgebend sein kann, hat der Senat in seinem Urteil III. 638/24 vom 25. September 1924 (RGSt. Bd. 58 S. 280 [282]) anerkannt. Vorliegendenfalls waren die vom Angeklagten Sü. mit seiner, als des angeblich zur Beurkundung zuständigen Beamten, Namensunterschrift versehenen Ausweise „von der Fürsorgestelle W. ausgestellt“ und „üblicherweise mit dem Stempel des Magistrats in W. versehen“. Erkennbar hat die Strafkammer damit feststellen wollen, daß aus den Ausweisen die Fürsorgestelle als die beurkundende Behörde sich ergeben, und daß die beobachtete Form derjenigen entsprochen habe, die sich für solche Ausweise im amtlichen Verkehr kraft feststehender Übung, insbesondere auch bezüglich des zur Verwendung gekommenen Stempels, herausgebildet hat. Die Bewertung der Ausweise als öffentliche Urkunden unterliegt daher keinem Bedenken. . . . (Urteil des RG. vom 3. Oktober 1927 — III 415/27) (Deutsche Jur. Ztg. Heft 5, 1928).

Bücherschau.

— **Kommentar zum Körperschaftssteuergesetz vom 10. August 1925** und zur Verordnung zur Durchführung des Körperschaftssteuergesetzes unter Berücksichtigung des Einkommensteuergesetzes und des Steuermilderungsgesetzes, nebst den Ausführungsbestimmungen und Erlassen des Reichsfinanzministers. Von Reichsfinanzrat R. Evers, München. 3. (Schluß-) Lieferung, Verlag Otto Liebmann, Berlin 1927. Preis des gesamten Werkes 54 RM, gebunden 59 RM.

Dies zu der vom Reichsfinanzminister a. D. Schiffer herausgegebenen Sammlung „Die Deutschen Finanz- und Steuergesetze“ gehörige Werk, auf dessen Bedeutung beim Erscheinen der ersten und zweiten Lieferung in dieser Zeitung schon hingewiesen wurde, liegt nun vollständig vor. Die Schlußlieferung umfaßt die §§ 18 bis 32 des Gesetzes — wieder unter ganz eingehender Kommentierung der zugehörigen Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes, es folgen dann einige Nachträge und Berichtigungen und schließlich ein Anhang mit Verordnungen und Erlassen zur Körperschaftssteuer. Aus diesen interessiert hier vielleicht der auf Seite 1165 abgedruckte Erlaß des Reichsfinanzministers vom 7. April 1926 betr. Absetzungen für Abnutzung bei Verkehrsunternehmungen; diese — z. B. Klein- und Straßenbahnen — sind ja als Versorgungsbetriebe des § 2 Ziffer 3b und § 3 des Gesetzes nur beschränkt körperschaftssteuerpflichtig. Nach dem fraglichen Erlaß brauchen diese Betriebe, abweichend von dem sonst geltenden Grundsatze, ihre Absetzungen nicht für den einzelnen Gegenstand gesondert zu berechnen, sondern können sie für das gesamte Anlagekapital (mit Ausnahme lediglich der Wohn- und Betriebsgebäude) in einer Summe ansetzen. Des weiteren wird in dem Erlaß ein näherer Anhalt gegeben für die Höhe der Absetzungsquote, für die die besonders starke Abnutzung während der Kriegs- und Nachkriegszeit berücksichtigt wird. In der Regel werden 4 bis 5 % des in die Steuereröffnungsbilanz eingestellten Anlagekapitals (ohne Wohn- und Betriebsgebäude) anzusetzen sein, bei einer höher angenommenen Durchschnittsabnutzung ist ein besonderer Nachweis durch Sachverständigengutachten zu führen.

Im übrigen habe ich ja schon s. Zt. bei Besprechung der ersten Lieferung (vgl. Jahrgang 1926 dieser Zeitschrift, Heft 49, S. 1293) darauf hingewiesen, daß das Körperschaftssteuergesetz auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft selbst keine Anwendung findet; das ist neuerdings durch den im Heft 5 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung, S. 124f besprochenen Beschluß des Reichsfinanzhofs ausdrücklich festgelegt worden. Dr. Blüher, Emden.

— **Wasserversorgung.** Die naturwissenschaftlich-technischen Grundlagen von Stadtbaurat Dr. Ing. Adolf Heilmann, Halle, ao. Professor an der technischen Hochschule Dresden. Mit 66 Abbildungen. (Lebende Bücher, herausgegeben von Adalbert Deckert, Gruppe der Stoffkunde.) Wittenberg 1927. A. Ziemsen Verlag. VIII. 211 S. Preis geb. 6,50 RM.

Im Rahmen der „Lebenden Bücher“ behandelt das vorliegende Werk die Wasserversorgung. Es erörtert im ersten

Abschnitt die Beschaffenheit des Wassers nach chemischer Zusammensetzung, Härte und hygienischer Beurteilung. Der zweite Abschnitt beschreibt die Reinigung des Wassers, um es für die verschiedensten Zwecke brauchbar zu machen. Es folgen dann die technischen Grundlagen der Wasserversorgung: Gewinnung von Grundwasser, Flußgrundwasser und künstlich erzeugtem Grundwasser sowie von Oberflächenwasser, ferner Quellfassungen und zum Schluß die Fortleitung und Verteilung des Versorgungswassers. Ein ausführliches Literatur- und Sachverzeichnis ist beigefügt.

Das Buch ist aus den Erfahrungen einer langjährigen Praxis heraus in formvollendeter, lebendiger Darstellung geschrieben. Die Abbildungen sind leider vielfach zu stark verkleinert worden, so daß die Lupe zu Hilfe genommen werden muß, im übrigen ist die Ausstattung sehr gut und das Buch nur zu empfehlen. Sch.

— **Die internationalen Verhandlungen und Vereinbarungen über Ausstellungen und Messen.** Ein Rückblick und ein Ausblick. Heft 3. März 1928. Broschiert 3,50 R Selbstverlag des Deutschen Ausstellungs- und Messeamt Berlin W 10, Königin-Augusta-Str. 28.

Das Deutsche Ausstellungs- und Messeamt bringt in de vorliegenden 176 Seiten starken Heft eine interessante Übe sicht über die bisherigen internationalen Verhandlungen a dem Gebiete der Ausstellungen und Messen. Es widmet s dem Ausschuß für Ausstellungs- und Messefragen bei d Internationalen Handelskammer, der am 16. März d. J. Paris zusammengetreten ist, um die chaotischen Zustän auf dem Gebiet des Ausstellungs- und Messewesens, die si in der Kriegs- und Nachkriegszeit entwickelt haben, in Or nung zu bringen. Der in dem Heft enthaltene Ausblick stel kein neues Programm dar, sondern eine Ergänzung der Be liner Konvention von 1912 unter Berücksichtigung der wir schaftlichen Entwicklung und Erfordernisse unserer Zei Auch das Verkehrswesen wird bei dem Vorschlage berücksichtigt. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Saalfeld—Naumburg (Saale) gelegene Bahnhof Zwätzen-Kunitzburg führt vom 1. April 1928 ab die Bezeichnung „Jena-Zwätzen".

Inbetriebnahme eines zweiten Gleises.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 28. März 1928 ist in dem 1,84 km langen Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Meißen Triebischtal und Meißen der Hauptbahn Borsdorf—Coswig (Bez. Dresden) das zweite Gleis in Betrieb genommen worden. Hiermit wird der Streckenteil von Döbeln bis Coswig (Bez. Dresden) durchgehend zweigleisig betrieben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin erlassen worden:

Nr. III 46 und III 47 vom 22. und 24. März 1928 an di Mitglieder des Technischen Ausschusses und an die Mi glieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen; Änderungsanträge.

Nr. IV 156 vom 20. März 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift U 82 des Personen verkehrsausschusses für Expreßgutverkehr, München de 23./24. Februar 1928.

Nr. IX 48 vom 12. März 1928 an sämtliche an der Ver einsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Sta tistische Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 24. März 1928 verstarb nach längerer Krankheit in Saarbrücken

Oberregierungsbaurat

Herr Nikolaus Adam

im 58. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat fast 35 Jahre seine Schaffenskraft der Eisenbahnverwaltung, davon 26 Jahre der ehemaligen Generaldirektion Straßburg gewidmet. Seit 1. April 1924 gehörte er der Eisenbahndirektion des Saargebiets als Mitglied an und bearbeitete die Angelegenheiten des Beschaffungswesens.

Seine ausgezeichnete, bis ins einzelne gehende Sachkenntnis, sein Fleiß und seine Pflichttreue befähigten ihn, den schwierigen Aufgaben seines Amtes in vollem Umfange gerecht zu werden.

Die Eisenbahndirektion verliert in ihm einen tüchtigen Mitarbeiter, der durch sein aufrichtiges Wesen die Zuneigung Aller gewonnen hat, die mit ihm in Berührung gekommen sind.

Das Andenken an den Verstorbenen wird von der Verwaltung stets in hohen Ehren gehalten werden.

Saarbrücken, den 24. März 1928. (346)

Der Präsident der Eisenbahndirektion des Saargebiets.

2. Eröffnung von Stationen, Strecken und Betrieb pp.

Am 6. Mai 1928 wird der rechts der Bahnstrecke Dortmund Hbf.—Hamm/Westf. zwischen den Stationen Dortmund Hbf. und Kurl bei km 125,4 im Bau begriffene Haltepunkt „Dortmund Flughafen" für den Personenverkehr eröffnet. Für den Gepäck- und Expreßgutverkehr ist der Haltepunkt nicht zugelassen.

Die Entfernungen betragen: zwischen Kurl und Dortmund Flughafen = 3,95 km, zwischen Dortmund Hbf. und Dortmund Flughafen = 5,92 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Dortmund nach Hamm/Westf.: die Züge Nr. 213, 215, 203 und 325.

b) in der Richtung von Hamm/Westf. nach Dortmund Hbf.: die Züge Nr. 236, 324, 202, 224 und 204.

Der Haltepunkt wird vorläufig nu an Sonn- und Festtagen, sowie a einigen vorher zu bestimmende Tagen, an denen besondere Veran staltungen auf dem Flugplatz statt finden, für den Personenverkeh geöffnet.

Essen, den 23. März 1928. (347)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Saalfeld—Naumburg (Saale) gelegene Bahnhof Zwätzen-Kunitzburg führt vom 1. April 1928 ab die Bezeichnung „Jena-Zwätzen".

Erfurt, den 20. März 1928. (328)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

4. Güterverkehr und (Tierverkehr).

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden im Tarif Nr. 71/C (Porzellanwaren) die Verpackungsvorschriften gestrichen.

Dresden, den 20. März 1928. (323)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

ichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 rd der Nachtrag 1 herausgegeben. rch ihn wird als neuer Abschnitt G Umbehandlungstarif für den Ver- r mit dem Ausland eingeführt. Er hält ferner Änderungen und Er- zungen einiger Abschnitte. Der chtrag ist bei den auf dem Titel- tt des Haupttarifs angegebenen zugsquellen erhältlich. Preis des chtrags 10 Reichspfennig. (331)

Berlin, den 19. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 rd die Station Fährbrücke in den snahmetarif 11 für Düngemittel als rsandstation zu Ziff. 3 B usw. auf- nommen. (350)

Berlin, den 23. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger) C Ib und C Ic.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 rden die Hefte C Ia und C Ib neu rausgegeben, wobei neben sonstigen nderungen die durch die Einschie- ng einer neuen Tarifklasse E er- rderlichen Änderungen zur Durch- hrung gelangen. Gleichzeitig wer- n die aus gleichem Anlaß im Heft e bei einer Reihe von Stationen ntretenden Änderungen veröffent- ht. Näheres enthält der nächste rifanzeiger. (351)

Berlin, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIa Allgemeine Bestimmungen für die snahmetarife des Heftes C II b) Tfv. 5a.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit dem 1. April 1928 wird das bis- rige Heft C II durch eine Neu- sgabe ersetzt. Bei dieser tritt eine ilung in zwei besondere Hefte left C IIa, Allgemeine Bestimmun- n für die Ausnahmetarife des Hef- s C IIb [Peis 0,40 RM] und Heft IIb, Ausnahmetarife [Preis 3,30 M] ein. Das erste Heft enthält rbemerkungen, Tafel I zur Ermitt- ng der Nebenklassensätze bei den snahmetarifen, Tafel II zur Ermitt- ng der ermäßigten Frachtsätze bei zentualen Kürzungen und das Ver- ichnis der in die Ausnahmetarife fgenommenen Güter; das zweite eft enthält lediglich die Ausnahme- rife selbst. (352)

Erhöhungen treten, soweit nicht ein sonderer Zeitpunkt angegeben ist, st mit dem 1. Juni 1928 in Kraft.

Berlin, den 23. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tvf. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 sind auf Seite 3 die Stationen Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Schwelm im Abschnitt IV A 1 in Buchstabenfolge nachzutragen. Beide Stationen erhalten die Hinweisziffer 4. Die Sternanmerkungen (*) auf den Seiten 4 und 5 (oben) erhalten folgenden Wortlaut:

*) Während der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 6u — Tfv. 404 — ist dieser anzuwenden, soweit Brennstoffe in Frage kommen, die im Warenverzeichnis des Ausnahmetarif 6 u genannt sind. (342)

Essen, den 23. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Am 1. April 1928 tritt ein neuer Teil I und II und ein Nachtrag VI zum Teil III für den Personen- und Gepäckverkehr der Eisenbahndirektion des Saargebietes in Kraft.

Der Tarif kann von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebiets käuflich bezogen werden. (333)

Saarbrücken, den 14. März 1928.

Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Ab 1. April 1928 werden die Stationen Reinickendorf und Rottleberode in den deutsch-schwedisch-norwegischen, letztere außerdem in den deutsch-dänischen Verbandstarif aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. März 1928. (322)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2 vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Artikeltarife Nr. 1, 7, 9, 12, 20, 28, 42, 51, 113, 116 und 146 ergänzt bzw. geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (324)

München, den 17. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 3 für Sand.

Am 1. April 1928 wird der Ausnahmetarif 3 für Sand, Kies, Grand unter Aufhebung des gleichnamigen Ausnahmetarifs vom 15. Oktober 1927 neu ausgegeben. Der Tarif enthält zum Teil weitere Ermäßigungen. Er kann von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzerstraße 12 bezogen werden.

Preis 1,30 RM.

Dresden, den 20. März 1928. (321)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird das Teilheft B II 24 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge neu herausgegeben. Preis 2,90 RM. (343)

Berlin, den 24. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 wird für Eisen- und Stahlschrot ein neuer Mindestmengentarif in Abteilung LIX des S. D. & eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (344)

Altona, den 24. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 413. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 k für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach den Grenzübergangsstationen Igel und Perl Grenze.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Juli 1927 tritt mit Wirkung vom 1. April 1928 für den Kohlen- und Koksverkehr nach französischen Hochofenstationen ein neuer Tarif in Kraft. Die Kürzungstafeln sind auf 4 beschränkt und der Frachtenlage der außerdeutschen Strecke angepaßt worden. Durch die Güterabfertigungen und Auskunftei kann der Tarif zum Preise von 0,30 RM bezogen werden. (345)

Essen, den 23. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Deutscher Eisenbah-Gütertarif, Teil I Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 treten infolge dringlicher Durchführung von Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission in der Neuausgabe des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1928 einige Änderungen und Ergänzungen ein. Das Nähere ist aus der Bekanntmachung im „Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Rechsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen“ ersichtlich.

Berlin, den 24. März 1928. (348)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güter- und Kohlenverkehr.

Ab 1. April 1928 bzw. 1. Mai 1928 (für Erhöhungen) werden die Frachtsätze der schwedischen Stationen Kävlinge, Landskrona und Lund central teils ermäßigt, teils erhöht.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (341)

Altona, den 22. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Druckfehlerberichtigung.

Im Teilheft B II 61 wird die Entfernung Westerburg—Niederfischbach von 49 in 79 km berichtigt.

Berlin, den 21. März 1928. (338)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Stationen Allenstein, Bischofsburg, Braunsberg, Elbing, Gerdauen, Königsberg (Pr.), Kai, Königsberg (Pr. Lizent, Königsberg (Pr.) Ost, Königsberg (Pr) Pregelbf., Liebenthal (Westpr.), Marienburg (Westpr.), Marienwerder (Westpr.), Ortelsburg und Osterode (Ostpr.) als Versandstation unter Abt. A des Ausnahmetarifs 173 (Malz zur Ausfuhr) aufgenommen. (339)

Berlin, den 20. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 35.

Mit Gültigkeit vom 26. März 1928 tritt der Ausnahmetarif K 35 für Kakao, Kakaobohnen und Kakaobutter in Kraft. (329)

Berlin, den 21. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 tritt der Ausnahmetarif 65 a für Erlenstammholz aus dem Auslande in Kraft. (330)

Berlin, den 21. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 16 a für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich, 16 c für getrocknete oder gedörrte Kartoffeln zu Futterzwecken bestimmt und 101 für frische Kartoffeln zur Ausfuhr wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1928 verlängert. (336)

Berlin, den 20. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 wird die Station Cosel Hafen in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) als Versandstation unter Abt. A. aufgenommen. (349)

Berlin, den 23. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Wechselgüterverkehr Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen; Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr; Wechselgüterverkehr Sachsen—Pfalz; Wechselgüterverkehr Sachsen—Baden; Wechselgüterverkehr Sachsen—Württemberg; Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn—Reichsbahndirektion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 treten infolge Neuordnung der Steineausnahmetarife im Reichsbahn-Gütertarif Heft C II, und infolge Umbenennung der Wagenladungsklassen E und F in den Entfernungstafeln der Gera-Meuslwitz-Wuitzer Eisenbahn unter „Ausnahmen" Änderungen ein. Näheres ist aus den Bekanntmachungen für die einzelnen Güterverkehre im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (334)

Dresden, am 22. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c. Tfv. 4 b und Heft D, Tfv. 6.

Mit sofortiger Gültigkeit treten, sofern nicht im Einzelnen ein späterer Beginn angegeben ist, folgende Änderungen in Kraft:

Im Heft C I c wird auf Bahnhof Magdeburg Elbbf. für die auf dem Wasserwege eingegangenen Umschlagsendungen, die den Eisenbahnwagenraum nicht voll ausnutzen und zwecks Zuladung weiterbefördert werden, eine ermäßigte Überfuhrgebühr eingeführt.

Im Heft D treten bei Bornum, Karow (Meckl.), Solingen Nord, Stuttgart Hbf. und Zechlau Änderungen ein. Bei Stuttgart Hbf. erst mit Gültigkeit vom 1. April 1928.

Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. (340)

Berlin, den 21. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Station Laarwald und der Tarifpunkt Laarwald Grenze in den Geltungsbereich der Ausnahmetarife 9 für Bier und 9 a für Wein aufgenommen. (337)

Berlin, den 20. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif. Heft 2 vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1928 wird der Artikeltarif Nr. 7 ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (325)

München, den 20. März 1927.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Niederländischer Eisenverband. Verbandsgütertarif, T und Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. April wird der Deutsch-Niederländ Verbandsgütertarif Teil I Ab lung B (Tfv. 156 b) neu aus ben. Zur gleichen Zeit wird der schnitt B des Deutsch-Niede dischen Verbandsgütertarifs Te enthaltend die Allgemeinen Tari schriften nebst Gütereinteilung, gehoben.

Der neue Teil I Abteilung B b Änderungen und Ergänzungen Allgemeinen Tarifvorschriften der Gütereinteilung. Es wird sonders darauf hingewiesen, durch die Einschiebung der n Klasse E die bisherigen Klass und F die Bezeichnung F und G halten haben.

Der Verbandsgütertarif Tei Abschnitt A, enthaltend die sonderen Zusatzbestimmungen internationalen Übereinkommen hält die Bezeichnung Teil I teilung A (Tfv. 156 a) und b bis auf weiteres in seiner jetz Form in Kraft.

Im Verbandsgütertarif Teil Heft 1 (Nachtrag 5) ist gende Änderung vorzunehmen:

Im Frachtsatzzeiger für die d schen Strecken sind im Kopf Klassen E 5, E 10, E und F 10, F a ändern in F 5, F 10, F und G 10.

Die Frachtsätze der neuen Klass sind bis auf weiteres dem deutsc Eisenbahngütertarif Teil II, Heft zu entnehmen. (3

Köln, den 20. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Österreichischer Güterv kehr. Ausnahmetarif für Steinkohl koks und Eisenerz.

Der am 5. August 1927 eingefüh Ausnahmetarif für Steinkohlenk und Eisenerz im Verkehr zwisch dem Ruhrgebiet — Donawitz u Eisenerz wird bis 30. Juni 1928 v längert. (3

Näheres Reichsbahntarifanzeig

München, den 20. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt bei der Grupp verwaltung Bayern.

Nottarif. Tfv. 7.

Der Nottarif wird bis auf jed zeitigen Widerruf, längstens bis z 30. Juni 1928 verlängert. (3

Berlin, den 20. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 29. März 19 Einführung eines Ausnahmetarifs f über See aus außerdeutschen Länd eingeführten Rohtabak. Näher durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 22. März 1928. (33

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 14 | Berlin, den 5. April 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Lehrlingsvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Verstößt die Vereinbarung eines geringeren als des tariflichen Normallohns bei minderleistungsfähigen Rentenempfängern gegen § 98 des Reichsversorgungsgesetzes?

Eine Unstimmigkeit in den Fahrdienstvorschriften.

Der Durchstich der Appenninen zur kürzesten Verbindung zwischen Bologna und Florenz.

Fahrplanjahr 1928/1929.

Nachrichten.

Deutschland: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Februar 1928. — Verwaltungsratssitzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Abschluß der Lohnverhandlungen mit den Arbeitern bei der Deutschen Reichsbahn. — Eröffnung des neuen Bahnhofsgebäudes Wannsee bei Berlin — Verkehrsagenturen für den Güterverkehr auf dem Balkan. — Blumengärtnereien auch bei den deutschen Bahnen. — Fahrpreisermäßigung für den Besuch ausländischer Messen. — Die Seilschwebebahn auf den Spindlerpaß im Riesengebirge. — Neues Reisebüro in Berlin. — Erleichterung der Reise nach England. — Zollerklärungen im Verkehr nach der Tschechoslowakei. — Verwaltungsakademie Leipzig. — Die Wirtschaftslage im März 1928. — Personalveränderungen.

Österreich: Die neue Eisenbahnverkehrsordnung. — Elektrisierung der Bundesbahnen. — Österreichs Außenhandel im Februar.

Ungarn: Über die internationalen Verkehrsanschlüsse und über die Frage der Verkehrswerbung. — Kraftwagenverkehrs - Unternehmen der Ungarischen Staatsbahnen.

Niederlande: Ahaus—Enschede der Eisenbahn.

Übrige europäische Länder: Bahnbau in Finnland. — Der estländische Bahnbauplan. — Danzig-polnische Eisenbahnverhandlungen. — Hinausschiebung der Eisenbahntariferhöhungen in Polen. — Der polnische Gütertarif für die schmalspurigen Bahnen. — Die Rawicz—Kobyliner Eisenbahn. — Bau einer neuen Umgehungsbahn in Warschau. — Bau neuer Eisenbahnlinien in Polen. — Vom russischen Eisenbahnbau. — Die erste Seilschwebebahn in der Tschechoslowakei. — Aufhebung des Sichtvermerks zwischen der Tschechoslowakei und Österreich. — Regelung der Eisenbahnverhältnisse an den deutsch-tschechoslowakischen Grenzen. — Rechtliche und finanzielle Regelung der privaten Lokalbahnen in der Tschechoslowakei. — Neuerungen und Verbesserungen im tschechoslowakischen Sommerfahrplan. — Brückenherstellungen auf wichtigen Strecken der Tschechoslowakei. — Verlustbilanz der Kaschau—Oderberger Bahn. — Aufwertung der Lemberg—Czernowitzer Eisenbahnprioritäten. — Die griechischen Eisenbahnen. — Die Eisenbahnfähre über den Bosporus. — Betriebsergebnisse bei den schweizerischen Bundesbahnen. — Fremdenverkehr in der Schweiz nach Nationen. — Schweizerisch-französisches Handelsabkommen. — Französische Krankenwagen. — Erhöhung des Ruhegehalts bei den Französischen Staatsbahnen. — Beseitigung schienengleicher Straßenübergänge in der Umgebung von Paris. — Erhöhung der belgischen Gütertarife.

Fremde Erdteile: Bestellungen für die Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinien in Amerika. — Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. — Beleuchtung amerikanischer Verschiebebahnhöfe. — Gipfelleistung eines Schnellzuges.

Internationaler Verkehr.

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Lehrlingsvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnoberrat **Wesemann**, Stettin.

Die durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 21. Dezember 1927 in Kraft getretene Lehrlingsvorschrift (LV.) bildet einen wichtigen Markstein in der Entwicklung des Lehrlingswesens bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Vor 49 Jahren, am 21. Dezember 1878 ordnete der Preußische Minister für Handel und Gewerbe durch einen Erlaß für die Preußische Staatseisenbahnverwaltung die Ausbildung eigener Lehrlinge an. In diesem grundlegenden Erlaß wurde darauf hingewiesen, daß es Sache der Eisenbahnverwaltung sei, die geistige und moralische Erziehung der Lehrlinge zu fördern und mit der praktischen Ausbildung in Einklang zu bringen. Die Lehrlinge sollten in besonderen von den großen Werkstätten abgegrenzten Lehrwerkstätten, welche wie die Werkstätten der Handwerksmeister einzurichten sind, ausgebildet werden. Die Lehrzeit wurde auf vier Jahre festgesetzt. Durch den Erlaß des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Januar 1903 wurden die Vorschriften für die Annahme, Ausbildung und Prüfung von Handwerkslehrlingen für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ergänzt. Der Erlaß von 1903 traf die Anordnung, die Anzahl der Lehrlinge auf das durch den eigenen dauernden Bedarf der Staatsverwaltung bedingte Maß zu beschränken. Es wurden genaue Grundsätze für die Annahme, für die praktische und theoretische Ausbildung und die Prüfung der Lehrlinge gegeben. In einem Ausbildungsplan für die Schlosserlehrlinge wurde festgelegt, welche Arbeiten der Lehrling in den beiden ersten Jahren in der Lehrlingswerkstätte ausführen sollte und wie der Lehrling im dritten und vierten Lehrjahre in der Hauptwerkstätte selbst weiter auszubilden sei. Die Ausbildung während des dritten und vierten Lehrjahres konnte so eingerichtet werden, daß die Lehrlinge nicht den gewöhnlichen Arbeitskolonnen zugeteilt wurden, sondern in besonderen Gruppen unter Leitung

eines erfahrenen Lehrgesellen arbeiteten. Nach Beendigung der vierjährigen Lehrzeit legten die Lehrlinge die Gesellenprüfung ab. Durch den Erlaß des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 19. Dezember 1902 erhielten die Prüfungsausschüsse bei den Haupt- und Nebenwerkstätten der preußischen Eisenbahnverwaltung die Berechtigung, die Gesellenprüfung für das Schlossergewerbe abzunehmen. Es ist daher in Preußen nicht möglich, einen Dreherlehrling zum Drehergesellen durch die Prüfungsausschüsse der Eisenbahnverwaltung zu prüfen. Die Prüfungszeugnisse der preußischen Eisenbahnverwaltung sahen daher vor, daß der Dreherlehrling zum Schlosser geprüft wurde und enthielten einen Zusatz „er (der Lehrling) ist besonders in der Dreherei ausgebildet". Ebenso wurden die Schmiede- und Kesselschmiedelehrlinge zu Schlossergesellen geprüft und erhielten ein Gesellenzeugnis für das Schlosserhandwerk mit dem entsprechenden Zusatz.

Die Berechtigung zur Abnahme von Gesellenprüfungen ist bei den einzelnen Ländern verschieden. Während in Preußen und in den anderen Ländern im allgemeinen den Prüfungsausschüssen die Berechtigung zum Prüfen von Schlossergesellen von den zuständigen Landesregierungen erteilt ist, hat in Bayern die Landesregierung den bayerischen Prüfungsausschüssen in den RAW. die Berechtigung gegeben, Gesellenprüfungen für sämtliche Handwerkszweige abzunehmen, in denen Innungen bestehen.

Durch die Zusammenfassung der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn und infolge der Umstellung der Werkstätten auf neuzeitliches Arbeitsverfahren stellte sich die Notwendigkeit heraus, einheitliche Vorschriften für die Annahme, Ausbildung und Prüfung der Handwerkslehrlinge aufzustellen. Die Hauptverwaltung wies durch die Verfügung vom 25. Oktober 1926 den Unterrichts- und Bildungsausschuß (Uba) an, Vorschläge für die vierjährige praktische Ausbildung von Schlosser-, Dreher-, Schmiede-, Kesselschmiede- und Schweißerlehrlingen ausarbeiten zu lassen. Durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 8. November 1926 wurde ein Unterausschuß zur Bearbeitung der Ausbildungspläne für Lehrlinge gebildet. Diesem Unterausschuß wurden die fachkundigen Mitglieder des Uba aus dem Werkstättendienst und besondere Fachberater aus dem Werkstättenwesen zugeteilt. Nach der Verfügung der Hauptverwaltung sollte bei der Aufstellung des Ausbildungsplanes geprüft werden, ob eine zweijährige oder dreijährige Lehrzeit in der Lehrlingswerkstätte vorteilhaft wäre und ob während der übrigen Lehrzeit die Lehrlinge in besonderen Lehrlingskolonnen arbeiten oder anderen Kolonnen zuzuteilen seien. Die Ausbildung der Lehrlinge solle das Ziel haben, nicht Eisenbahnfachhandwerker heranzubilden, sondern allgemein Handwerker, die für spätere Verwendung zu allen Sonderarbeiten geeignet sind und sich außerdem in der Privatindustrie leicht einarbeiten können. Der Unterausschuß nahm während seiner Beratungen Fühlung mit der Großindustrie auf. Die Lehrlingswerkstätte des Oberingenieurs K. Arnhold bei der Gelsenkirchener Bergwerksaktiengesellschaft in Gelsenkirchen wurde gelegentlich einer Sitzung des Unterausschusses besichtigt. Oberingenieur Arnhold hielt einen erläuternden Vortrag und führte die Teilnehmer durch die von ihm geleiteten Lehrlingswerkstätten und Werkschulen. Die Arbeiten des Verbandes Berliner Metallindustrieller auf dem Gebiete der Lehrlingsausbildung wurden bei den Beratungen des Unterausschusses ebenfalls berücksichtigt. Durch diese Fühlungnahme mit der Großindustrie ist Gewähr gegeb daß die bei der Reichsbahn ausgebildeten Lehrlinge s erforderlichenfalls in der Privatindustrie leicht einarbei können. Da die Pläne für die praktische Ausbildung i sämtliche Reichsbahnausbesserungswerke Gültigkeit besitzen sollten, war es erforderlich, sie nur in groß Umrissen festzulegen. Der Unterausschuß hat daher Ric linien für die praktische Ausbildung der Lehrlinge arbeitet, zu denen noch entsprechende örtliche Aush dungspläne aufzustellen sind. Während der Beratung der Ausbildungspläne wurde mit Verfügung der Hau verwaltung vom 26. Februar 1927 dem Uba der Entwu einer Lehrlingsordnung zugestellt mit dem Auftrag diese Vorschrift den neuaufzustellenden Ausbildungsplän für Lehrlinge anzupassen. Der Entwurf der Lehrling ordnung der auf den früheren Vorschriften des Pre ßischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. J nuar 1903 aufgebaut war, wurde zunächst durch den Unte ausschuß und dann durch den Uba eingehend durchg arbeitet und liegt jetzt in der Lehrlingsvorschri (LV.) vor, die in der Reichsbahn Nr. 1 von 1928 veröffer licht ist.

Auf die wichtigsten Bestimmungen der (LV wollen wir kurz hinweisen:

In erster Linie ist die Ausbildung von Lehrlingen fü das Schlosserhandwerk vorgesehen. Nach Bedarf könn auch Lehrlinge für andere Handwerkszweige ausgebild werden. Der Uba hielt es für wichtig, daß nur solel Werke Lehrlinge ausbilden sollten, die über geeigne Einrichtungen, also über eine guteingerichtete Lehrling werkstätte verfügen. Bei den Beratungen wurde darau hingewiesen, daß es unzweckmäßig sei, den Lehrlin während seiner Lehrzeit von einem Werk zur weitere Ausbildung an ein anderes Werk zu überweisen. De Uba folgte hierbei der Verfügung der Hauptverwaltun „nicht Eisenbahnfachhandwerker heranzubilden, sonder allgemeine Handwerker". Betrachten wir die Richtlinie die der LV. als Anhang beigegeben sind, so finden wir i dem Plan für die praktische Ausbildung der Schlosserleh linge folgende wichtige Bestimmungen:

Die Schlosserlehrlinge werden während der ersten dr Lehrjahre in der Lehrlingswerkstätte ausgebildet. Vo dieser Zeit sollen im ganzen mindestens je zwei Mona auf die Ausbildung im Drehen, im Bedienen von Werk zeugmaschinen, im Schmieden und im Löten und Schweiße entfallen. Hieraus und aus dem Beispiel eines Ausbi dungsplanes ergibt sich die Art der Arbeit in der Leh lingswerkstätte. Hierbei ist zu beachten, daß es unzweck mäßig ist, den Lehrling nur einseitig monatelang in de Erlernung einer bestimmten Fertigkeit zu beschäftigen. E ist wichtig, daß eine Ermüdung des Lehrlings vermiede wird, dies wird erreicht durch Abwechselung in der Ar der Arbeit. Es muß durch einen genauen Ausbildungspla für jeden Lehrling festgelegt werden, daß er in alle vorgeschriebenen Fertigkeiten genügend lange Zeit mi Abwechselung in der Arbeit ausgebildet wird. Es ist an zunehmen, daß nach der dreijährigen Ausbildung in de Lehrlingswerkstätte der Lehrling befähigt ist, sämtlich Arbeiten, die von einem Schlossergesellen verlang werden, auszuführen. Damit der Lehrling einen Eindruc von dem Fabrikbetriebe erhält, soll der Schlosserlehrlin im vierten Lehrjahre außerhalb der Lehrlingswerkstätt in besonderen Lehrlingsgruppen unter Anleitung eine Lehrgesellen arbeiten. Es wurde bei den Beratungen fü

richtig gehalten, daß die Lehrlinge nicht in Gruppen zusammenarbeiten, die im Gedinge tätig sind. Außerdem soll die Ausbildung der Lehrlinge nicht dazu führen, daß die Fließarbeit im Werk gestört wird. Aus diesem Grunde sollen die Lehrlinge im vierten Lehrjahre solchen Gruppen zugeteilt werden, bei denen Arbeiten außerhalb des Gedinges möglich sind. Je nach den örtlichen Verhältnissen des Werkes wird das in der LV. gegebene Beispiel eines Ausbildungsplanes für die Schlosserlehrlinge im vierten Lehrjahre abgeändert werden müssen. In einem Wagenwerk wird es z. B. zweckmäßig sein, die Lehrlinge bei der Unterhaltung der baulichen und maschinellen Anlagen und bei der Aufstellung von Werkzeugmaschinen länger als zwei bis drei Monate zu beschäftigen. In den Lokomotivwerken liegt die Möglichkeit vor, die Schlosserlehrlinge nicht nur bei der Unterhaltung der baulichen und maschinellen Anlagen, der Geräte und bei der elektrischen und Gasschweißerei zu beschäftigen, sondern auch in der Bearbeitung von Teilen für Lokomotiven, die in den Einzelwerkstätten wiederhergestellt werden. Die Ausbildungszeit in den einzelnen Gruppen soll etwa zwei bis drei Monate betragen. Der Lehrling soll durch diese längere Tätigkeit in einzelnen Gruppen lernen, seine Fertigkeiten praktisch auszuüben. Es würde verfehlt sein, den Lehrling in kurzer Zeit durch möglichst viele Einzelwerkstätten des Werkes durchzujagen. Daher ist von einer Beschäftigung der Schlosserlehrlinge bei dem Zusammenbau der Lokomotiven und Wagen abgesehen. Es wird zweckmäßig sein, die Arbeiten, die in der Lokomotivrichthalle beim Zusammenbau und beim Vermessen einer Lokomotive ausgeführt werden, den Lehrlingen im Unterricht zu zeigen. Würden die Schlosserlehrlinge den Gruppen in den Lokomotivrichthallen zugeteilt werden, so besteht, weil diese Gruppen im Gedinge arbeiten, die Gefahr, daß auf die gründliche Ausbildung der Lehrlinge zu wenig Wert gelegt wird.

Die Richtlinien für die praktische Ausbildung der Dreherlehrlinge sind so aufgestellt, daß der Lehrling ein gut ausgebildeter Drehergeselle wird. Das Gesellenzeugnis über die abgelegte Gesellenprüfung im Dreherhandwerk kann nach den jetzigen Bestimmungen nur durch die Prüfungsausschüsse bei den RAW. der früheren bayerischen Länderbahnen erteilt werden (Anlage 12 der LV.). In Preußen dagegen kann über die Prüfung eines Lehrlings im Dreherhandwerk nur das Lehr- und Prüfungszeugnis über die abgelegte Prüfung zum Drehergesellen ausgehändigt werden (Anlage 13 der LV.). Der frühere Grundsatz in Preußen, ein Gesellenzeugnis über die Ausbildung als Schlosser und Dreher zu erteilen, ist aufgegeben.

Die Richtlinien für die praktische Ausbildung der Schmiedelehrlinge sehen nur eine einjährige Ausbildung in der Lehrlingswerkstätte vor. Nach der Umstellung der RWA. werden nur noch wenige Werke zur Ausbildung von Schmiedelehrlingen in Frage kommen.

Für die Kesselschmiedelehrlinge sehen die Richtlinien ebenfalls nur eine einjährige Ausbildung in der Lehrlingswerkstätte vor. Nachdem der Kesselschmiedelehrling im ersten Jahre in der Lehrlingswerkstätte die Fertigkeiten gelernt hat, die im allgemeinen auch für einen Schlosserlehrling nötig sind, wird er vom zweiten bis vierten Lehrjahre in der Kesselschmiede weiter ausgebildet. Nach den örtlichen Verhältnissen muß das RAW. einen Ausbildungsplan aufstellen, damit der Lehrling in allen Fertigkeiten seines Faches gut ausgebildet wird, wobei zu berücksichtigen ist, daß der Lehrling gemäß der LV. § 16 weder im Gedinge arbeiten, noch Gedingegruppen zugeteilt werden soll.

Von der Aufstellung eines Ausbildungsplanes für Schweißerlehrlinge wurde abgesehen. Jetzt werden die bei der elektrischen und Gasschweißerei tätigen Arbeiter durch einen besonderen Lehrgang in diesem Gebiete unterwiesen. In der Großindustrie wird beabsichtigt, einen Ausbildungsplan für den Facharbeiterberuf eines Elektro- und Gasschweißers aufzustellen.

Die Lehrlinge wurden früher im allgemeinen am 15. April eingestellt. Jetzt ist in der LV. § 9 der Einstellungszeitpunkt auf den 1. April festgelegt, da das Schuljahr seit 1927 in den Volksschulen mit dem 31. März abgeschlossen wird, unabhängig von der Lage des Osterfestes. Es erscheint zweckmäßig, die jungen Lehrlinge, die aus der Schule entlassen werden, möglichst sofort in die straffe Erziehung der neuen Lehrzeit zu überführen. Die Zeitpunkte für die Meldung für eine Lehrstelle werden entsprechend dem neuen Einstellungszeitpunkt vorgeschoben. Die Bestimmungen über die Eignungsuntersuchungen, die bisher durch andere Verfügung der Hauptverwaltung angeordnet waren, sind in die LV. aufgenommen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist den Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht unterworfen. Trotzdem ist die LV. den in der Gewerbeordnung enthaltenen Verordnungen angepaßt. Der Lehrvertrag (Anlage 9) übernimmt im § 6 die wichtigen Gründe aus der Gewerbeordnung, die zur Auflösung des Lehrvertrages führen können. Während in der Gewerbeordnung nur die fristlose Aufhebung des Lehrverhältnisses vorgesehen ist, ist in die LV. § 19 (4) die Möglichkeit einer vierzehntägigen Kündigung aufgenommen, wenn der zur Aufhebung des Lehrverhältnisses wichtige Grund länger als eine Woche dem zur Kündigung Berechtigten bekannt geworden ist. LV. § 23 enthält die neuen Bestimmungen über die Gesellenprüfung. Da die Lehrlinge nur Gebrauchsgegenstände bearbeiten sollen, sollen auch in der Gesellenprüfung Gebrauchsgegenstände bearbeitet werden, die im Werk zu verwenden sind. Diese Arbeitsprobe soll in der Gesellenprüfung unter Aufsicht des Prüfungsausschusses an einem Arbeitstage abgeschlossen werden. Es wird bei dieser achtstündigen Bearbeitung eines Gebrauchsgegenstandes nicht immer möglich sein, daß der Prüfling die Arbeitsprobe fertig stellt. Der Prüfungsausschuß muß aus der Güte der Ausführung und aus dem Fortschritt der Arbeit während der Prüfung sein Urteil fällen, ob der Prüfling die genügende Fertigkeit in seinem Handwerk erworben hat. Die Aufgaben in der schriftlichen Prüfung sind im allgemeinen die gleichen geblieben wie bisher. Die in der mündlichen Prüfung nachzuweisenden Kenntnisse sind gegen früher umfangreicher geworden. Die Bestimmungen hierüber sind dem Entwurfe für das Berufsausbildungsgesetz angepaßt worden. Über die bestandene Prüfung erhält der Lehrling ein förmliches Gesellenprüfungszeugnis (Anlage 12 der LV.), falls der Prüfungsausschuß nach den Bestimmungen der Länderregierung berechtigt ist, eine Gesellenprüfung in diesem Fache abzunehmen. Das Lehr- und Prüfungszeugnis (Anlage 13 der LV.) gibt dem Lehrling wohl die Bescheinigung, daß er in seinem Handwerk die Fertigkeiten erworben habe, die von einem Gesellen verlangt werden; sobald der Geselle aber beabsichtigt, sich selbständig zu

machen und später Meister in seinem Fach zu werden, muß er die Gesellenprüfung vor einem öffentlichen Prüfungsausschuß der zuständigen Innung nachholen. Für gute Leistungen können den Lehrlingen Belohnungen gewährt werden, die in nützlichen Gegenständen bestehen. Eine Überlassung des Gesellenstückes ist nicht vorgesehen, da das Probestück im Werke weiter verwendet werden soll.

Mit dem Abschluß der Lehrzeit scheidet der junge ... selle aus der Reichsbahn aus. Die Hauptverwaltung ... jedoch zugelassen, daß die größte Zahl der im Frühj ... 1928 auslernenden Lehrlinge als Handwerker übernomm ... werden kann. Durch die Übernahme der Lehrlinge w ... die Belegschaft der Werke, die durch den Abbau ... einigen Jahren nicht ergänzt worden ist, verjüngt. Spä ... steht damit für Beamtenstellen ein guter Nachwuchs ... Verfügung.

Verstößt die Vereinbarung eines geringeren als des tariflichen Normallohns bei minderleistungsfähigen Rentenempfängern gegen § 98 des Reichsversorgungsgesetzes?

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Otto Grübel**, München.

1. In einer Reihe von Tarifverträgen ist bestimmt, daß die Entlohnng der nicht volleistungsfähigen Arbeiter, Invaliden, Minderleistungsfähigen usw. besonderer Vereinbarung vorbehalten bleibe oder schlechthin nach der geminderten Leistungsfähigkeit, ausgedrückt in Hundertteilen der Leistungsfähigkeit eines Vollarbeiters, zu bemessen sei. Solche Minderleistungsfähige sollen also nicht den vollen normalen Tariflohn, sondern nur einen solchen Lohn erhalten, der gegenüber diesem Lohn im Verhältnis ihrer tatsächlichen Leistungsfähigkeit gekürzt ist. Auch im Wege des Einzelarbeitsvertrages werden manchmal solche Lohnvereinbarungen getroffen, wenn eine kollektive Regelung überhaupt nicht vorhanden ist oder, wenn vorhanden, einer solchen Einzelabrede nicht im Wege steht.

Es ist schon mehrfach die Frage aufgetaucht, ob eine solche tarifvertragliche Bestimmung oder individualrechtliche Einzelabrede — insbesondere dann, wenn Empfänger von Versorgungsgebührnissen davon betroffen werden — nicht etwa gegen § 98 des Reichsversorgungsgesetzes (abgekürzt RVersG.) [1]), dem zwingender Charakter zukommt, verstoße und daher ungültig sei. Dieser § 98 RVersG. bestimmt nämlich folgendes:

„Bei der Bemessung des Arbeitsentgelts von Beschäftigten, die Versorgungsgebührnisse nach diesem Gesetze oder einem anderen Militärversorgungsgesetze (Renten, Invalidenpensionen, Verstümmelungs-, Kriegs- oder andere Zulagen, Kriegswitwen- oder Kriegswaisengeld, Kriegselterngeld) empfangen, dürfen diese Gebührnisse nicht zum Nachteil der Beschäftigten berücksichtigt werden; insbesondere ist es unzulässig, die Versorgungsgebührnisse ganz oder teilweise auf das Entgelt anzurechnen."

2. Die Frage besitzt auch für den Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (abgekürzt DRG.) grundsätzliche Bedeutung, da sich auch im Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn vom 11. Juli 1924 samt Nachträgen (abgekürzt LTV.) eine solche Bestimmung befindet. Dort ist nämlich in dem § 10, der jetzt die Überschrift „Lohn der Minderleistungsfähigen" trägt, zwischen den Tarifvertragsparteien [2]) folgende Gesamtvereinbarung getroffen worden:

„Für Arbeiter, die durch Dienstbeschädigung, Unfallverletzung oder Invalidität nach dem Gutachten des zuständigen Arztes um mehr als 20 % in ihrer Erwerbsfähigkeit beschränkt sind, wird der Lohn nach der Leistungsfähigkeit in dem ihnen zugewiesenen Arbeitsfach bemessen. Ist die Leistungsfähigkeit geringer ... die eines Vollarbeiters, so ist sie in Hundertteilen ... Leistungsfähigkeit eines Vollarbeiters auszudrücken. ... Bruchteil der Erwerbsfähigkeit, der der Rentenfe... setzung zugrunde liegt, darf hierbei nicht als Maßst... dienen. Die Renten dürfen auf den Lohn nicht ... gerechnet werden. Der Lohn wird durch den Dien... vorsteher festgesetzt. Bei Änderungen der Leistun... fähigkeit ist der Lohn neu festzusetzen."

3. Um zu der Frage Stellung nehmen zu können, ... es zweckmäßig, auf die historische Entwicklung der tar... lichen Bestimmung zurückzugreifen.

Ursprünglich hatte der § 10 LTV. im ersten Satz f... genden Wortlaut:

„Für Arbeiter, die im Genuß von Militärrent... Kriegs- und Verstümmelungszulagen oder von Unfa... und Invalidenrenten stehen oder deren Rente durch B... zahlung einer Abfindungssumme abgelöst ist, wird d... Lohn usw. . . . ." (im übrigen wie oben).

Auch lautete die Überschrift „Lohn der Rentenempfänger... Hiernach war die etwaige Kürzung des Normallohns b... Reichsbahnarbeitern ursprünglich davon abhängig g... macht, daß der Arbeitnehmer überhaupt Versorgung... gebührnisse bezog. Gegen diese Fassung konnte — ... mit Recht oder Unrecht, soll zunächst dahin gestellt bleib... — immerhin eingewendet werden, daß sie gegen § ... RVersG. verstoße und daher ungültig sei. Zwar stimm... die tarifliche Vereinbarung zunächst insofern überein, a... sie ausdrücklich die Anrechnung von Renten (Versorgung... gebührnissen) auf den Lohn (Arbeitsentgelt) verbot. Allei... das Gesetz verbietet nicht nur eine solche Anrechnung vo... Renten, sondern darüber hinaus in seinem Obersatz auc... noch jede weitere Maßnahme, wonach die Gebührniss... überhaupt „zum Nachteil des Beschäftigten berücksichtigt... würden. Wenn aber die ursprüngliche Fassung des § ... LTV. besagte, daß Reichsbahnarbeiter, die solche Ver... sorgungsgebührnisse empfangen oder hierfür abgefunde... waren, nur nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit in de... ihnen zugewiesenen Arbeitsfach zu entlohnen seien, s... mußte der Eindruck erweckt werden, daß der Bezug solche... Gebührnisse tatsächlich zur Voraussetzung für die vor... gesehene Lohnkürzung gemacht und damit „zum Nachtei... des Beschäftigten berücksichtigt" werde.

So kam es, daß eines Tages das Gewerbegericht Königsberg (Preußen) anläßlich der Klage eine... schwerbeschädigten Reichsbahnarbeiters, der eine Militär... rente bezog, gegen die Reichsbahndirektion Königsberg... (Preußen) — als vorläufiges Arbeitsgericht gemäß Art. ... § 1 Ziff. 3 und § 2 der Verordnung über das Schlichtungs...

[1]) In der Fassung vom 22. Dezember 1927 (RGBl. 1927, Teil I, S. 515 ff.).

[2]) Der DRG. als Arbeitgeberin einerseits (Firmentarif) und drei Arbeitnehmervereinigungen andererseits.

esen vom 30. Oktober 1923 (RGBl. I S. 1043) — in einem rteil vom 19. Januar 1925 AktZ. 199/24[3]) folgendes fest-estellt hat:

„Es wird festgestellt, daß die unter Berufung auf § 10 des Lohntarifvertrags für die Arbeiter der Reichs-bahn in der Fassung vom 11. Juli 1924 erfolgte Berück-sichtigung der Rente des Klägers unzulässig ist. Dem-gemäß ist für die ganze Dauer seiner Beschäftigung und solange nicht durch eine neue tarifliche Bestimmung eine auch nach § 98 RVersG. zulässige Minderung des Lohnes der Beschädigten eingeführt wird, der volle Tariflohn auszuzahlen."

ır Begründung hat das Gericht ausgeführt, die Fassung s § 10 LTV. lasse klar erkennen, daß gerade und aus-hließlich der Genuß der Rente bei Minderleistungs-higen der Grund der Lohnherabsetzung sei; er verstoße her gegen die zwingende Vorschrift des § 98 RVersG. d sei somit ungültig. Würde der § 10 LTV. dagegen l g e m e i n für I n v a l i d e n eine Lohnminderung vor-hen, gleichviel ob der betreffende Arbeitnehmer Rente zieht oder nicht, so würde eine solche tarifliche Be-mmung auch für den Kläger maßgebend sein; denn es nne der Auffassung des Klägers nicht beigetreten werden, ob zum Nachteile eines Kriegsbeschädigten weder durch nzelvereinbarung noch durch tarifliche Bestimmung ein n der Entlohnung eines Vollarbeiters abweichendes beitsentgelt festgesetzt werden dürfe.

Diese gerichtliche Entscheidung hatte zur Folge, daß r § 10 LTV. von den Tarifvertragsparteien in seiner ur-rünglichen, oben angegebenen Fassung hinsichtlich der erschrift und des Wortlauts im ersten Satz abgeändert rde und nunmehr die jetzt geltende, bereits eingangs ter Ziffer 2 erwähnte Formulierung erhielt[4]). Des-ichen wurden auch die einschlägigen Ausführungs-timmungen zu dieser Tarifvereinbarung entsprechend ab-indert. Nach diesem neuen Wortlaut des Tarifs ist nun-hr die geringere Entlohnung eines Beschädigten nicht hr von dem Bezuge von Versorgungsgebührnissen ab-ngig gemacht, sondern — ohne Rücksicht darauf, ob er che Gebührnisse bezieht oder nicht — lediglich darauf gestellt, ob und in welchem Ausmaß seine Leistungs-igkeit gegenüber einem vollerwerbsfähigen Arbeit-mer in seinem Arbeitsfach tatsächlich herabgesetzt ist. mit war den Ausführungen des Gerichts in dem er-hnten Urteil — und zwar sowohl denen im Urteilstenor jenen in der Urteilsbegründung — entsprechend Rech-ng getragen worden.

4. Obwohl nunmehr die tarifliche Vereinbarung nicht hr zu beanstanden war, ist sie auch in der Folgezeit h immer wieder von Reichsbahnarbeitern, die davon be-ffen wurden, angegriffen worden. Namentlich seitens Kriegsbeschädigten ist versucht worden, die Bestim-ng auch in ihrer neuen Fassung nach wie vor noch als gesetzlich hinzustellen. Inzwischen waren aber bereits hrere neue gerichtliche Entscheidungen ergangen, wo-h solchen tariflichen Bestimmungen ähnlicher Art volle htswirksamkeit gegenüber dem § 98 RVersG. zuerkannt rden war. Es kann in dieser Richtung namentlich auf ei gerichtliche Erkenntnisse hingewiesen werden, die in der arbeitsrechtlichen Literatur bekannt geworden sind, so auf ein Urteil des L a n d g e r i c h t e s S t e n d a l vom 1. Mai 1925 AktZ. 2. S. 234/24[5]) und ferner auf ein durch seine Klarheit und bündige Begründung bemerkenswertes Urteil des G e w e r b e g e r i c h t s P i n n e b e r g vom 26. Juli 1926 Lit. B. Nr. 33/1926[6]). In dem letztgenannten Erkenntnis ist ausdrücklich hervorgehoben, daß der § 98 RVersG. lediglich verbiete, daß die Versorgungsgebührnisse bei der Bemessung des Arbeitsentgelts zum Nachteil des Beschäftigten berücksichtigt, insbesondere ganz oder teilweise auf das Entgelt angerechnet würden. Damit sei im Gesetze ausgesprochen worden, daß der Kriegsbeschädigte nicht deshalb geringer entlohnt werden dürfe, weil er Versorgungsgebührnisse erhalte. Daß er auch nicht geringer entlohnt werden dürfe, trotzdem seine Leistungen wesentlich geringer als die eines vollleistungsfähigen Arbeiters seien, sei dagegen mit dieser gesetzlichen Bestimmung nicht gesagt.

Schließlich hebt B r e m e in seinem Kommentar zum RVersG.[7]) ausdrücklich folgendes hervor:

„Verboten ist nur die Berücksichtigung der Gebührnisse bei Bemessung des Arbeitsentgelts und ihre Anrechnung auf dieses. Dagegen ist nicht verboten und daher zulässig die Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit. Es widerspricht regelmäßig auch den Tarifverträgen nicht, Arbeiter zu geringeren Löhnen als den Tariflöhnen einzustellen, wenn das durch den geringeren Grad der Leistung in der gleichartigen Beschäftigung vollerwerbsfähiger Arbeiter begründet ist. Doch muß der Lohn dann entsprechend diesen Verhältnissen — und zwar ohne Berücksichtigung der Versorgungsgebührnisse — festgelegt werden."

Also ist durchweg volle Übereinstimmung in Schrifttum und Rechtsprechung darüber festzustellen, daß eine tarifliche Bestimmung, wie sie z. B. in § 10 LTV. neuer Fassung für die Reichsbahnarbeiter gegeben ist, mit den gesetzlichen Bestimmungen des RVersG. durchaus im Einklang steht.

5. Gleichwohl ist in allerjüngster Zeit von Arbeitnehmerseite im Bereiche der DRG. nochmals ein ernstlicher Versuch unternommen worden, gegen den § 10 LTV., auch in seiner neuen Fassung anzugehen und hierwegen die neuen Arbeitsgerichtsbehörden in Anspruch zu nehmen. Die Versuche sind aber mißlungen. In zwei Urteilen ist die Rechtsgültigkeit des § 10 LTV. neuer Fassung ausdrücklich festgestellt worden.

So hat das A r b G. M a i n z (R e i c h s b a h n f a c h k a m m e r) in einem Urteil vom 10. November 1927 AktZ. A C. 296/27 die Klage eines unfallverletzten Reichsbahnarbeiters, dessen Erwerbsbeschränkung auf 30 % und dessen Lohn wegen Minderleistungsfähigkeit auf 75 % des Normallohnes festgesetzt worden war, auf Nachzahlung des Unterschiedsbetrages gegenüber dem vollen Normal-

---

[3]) Abgedruckt in der Zeitschrift „Das Schlichtungswesen", Jahrgang 1927, S. 36.

[4]) Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 12. Februar 1925 — 55.233 25 —.

[5]) Erwähnt von Potthoff-Jadesohn-Meißinger, Rechtspr. 1914/27 Nr. 1580 b.

[6]) Vollständig abgedruckt in der „Hanseatischen Gerichtszeitung, Arbeitsrecht", Jahrg. 1927, S. 39/40. — Zu dem Urteil bemerkt der Hamburger Arbeitsrichter Dr. Jacrich a. a. O., daß dem in Aufbau und in der Begründung vorbildlichen Urteil vollinhaltlich beizustimmen sei; daß § 98 RVersG. eine der geringeren Leistungsfähigkeit entsprechende geringere Entlohnung nicht verbiete, hätte bei dem klaren und unmißverständlichen Gesetzeswortlaut überhaupt nicht zweifelhaft werden dürfen.

[7]) Verlag von Georg Stilke in Berlin (1921), Anm. 1 zu § 89 (alt).

lohn als unbegründet kostenfällig abgewiesen. In den Urteilsgründen hierzu ist folgendes ausgeführt:

„Es kann dahingestellt bleiben, ob der § 10 des LTV. in der Fassung vom 11. Juli 1924 (alte Fassung) gegen § 98 RVersG. verstößt und ob dieser Verstoß seine Ungültigkeit zur Folge hat. § 10 des Tarifvertrages ist durch eine neue Bestimmung ersetzt, die in ihrem maßgebenden Teil folgenden Wortlaut hat: . . . . . Es kommt füglich nach dieser Bestimmung nicht darauf an, ob der betreffende Arbeiter Rentenempfänger ist, sondern es ist einzig und allein auf den Grad der beschränkten Erwerbsunfähigkeit abgestellt."

Noch eingehender hat sich das ArbG. Regensburg (Reichsbahnfachkammer) in einem Urteil vom 12. Januar 1928 PrReg. 129/27 für die Gültigkeit des § 10 LTV. neuer Fassung ausgesprochen. Ein Reichsbahnarbeiter, der wegen 30prozentiger Kriegsdienstbeschädigung eine Rente bezog und seit 1925 in Anwendung des § 10 LTV. einen um 5 % gekürzten Lohn erhielt, hatte gleichfalls die Ungültigkeit des § 10 LTV. geltend gemacht und Nachzahlung des Unterschiedsbetrages gegenüber dem Vollohn verlangt. Auch diese Klage wurde als unbegründet abgewiesen, da der Lohnabzug nicht mit Rücksicht auf den Rentenbezug, sondern im Hinblick auf die Minderleistungsfähigkeit des Arbeitnehmers — was zulässig sei — erfolgt sei. Da das Urteil schon um deswillen, weil der Reichsbahnarbeiter offenbar als vorgeschobener Posten für eine Personalorganisation gehandelt hat, grundsätzliche Bedeutung besitzt, sollen seine Urteilsgründe in der Hauptsache nachstehend angeführt werden:

„Die beklagte Partei hat einwandfrei dargetan, daß die jetzige Lohnregelung des Klägers, also insbesondere auch der Abzug von 5 %, nicht wegen des Rentenbezuges erfolgt sei. Bis zur Zeit der Lohnfestsetzung 1925 hat der Lohntarifvertrag der Reichsbahn den Passus enthalten, daß der Lohn der Empfänger von Militärrenten, Kriegszulagen usw. nach ihrer Leistungsfähigkeit besonders bemessen werde. Ein Urteil des Gewerbegerichts Königsberg vom 10. Januar 1925 hat darauf hingewiesen, daß damit eine Lohnkürzung ausdrücklich von dem Rentenbezug abhängig gemacht sei, unter Verstoß gegen § 98 RVersG. Mit Rücksicht darauf haben auf Veranlassung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Schreiben vom 12. Februar 1925 Nr. 55, 233, 70/25, welches vorgewiesen wurde) neue Verhandlungen über den betreffenden Paragraphen des Lohntarifes stattgefunden und ist die heutige Fassung zwischen den Tarifparteien vereinbart worden, die einen Lohnabzug nur mehr nach der Leistungsfähigkeit zuläßt. In dieser Festsetzung liegt ein Anerkenntnis auch der Arbeitnehmertarifpartei, daß im Einzelvertrag bei der Einstellung auch eines dienstbeschädigten Arbeiters d Lohn nach der Leistungsfähigkeit b messen werden kann, ohne irgendwele Rücksicht auf Rente, und daß nicht et jeder Rentenbezieher auch immer A spruch auf den vollen Leistungslo haben muß. Dieser Standpunkt ist auch seither einer großen Anzahl von gerichtlichen Entscheidun stets anerkannt worden[8]). Auch im vorliegenden F schließt sich das ArbG. dieser Auffassung als richtig Das unter „Dienstbeschädigung" hier auch insbesond die Kriegsdienstbeschädigung zu verstehen sei, erg sich aus der Ausdrucksweise des RVersG; es ist au in dem oben erwähnten Schreiben der Hauptverwaltu der Reichsbahn-Gesellschaft schon zur Zeit der neu Verhandlungen über den Tarifvertrag ausdrücklich rauf hingewiesen worden. Im übrigen ist noch zu merken, daß schon aus der geringen Kürzung von 5 hervorgeht, daß die Reichsbahndirektion keineswegs Rente zum Schaden des Klägers heranziehen, sond im Gegenteil seine Minderleistung so gering als mögli anschlagen wollte."

Das ArbG. Regensburg hat die Rechtsfrage, ob § 10 LTV. in seiner neuen Fassung gegenüber dem § RVersG. gültig sei oder nicht, für derart klar und Sinne der Gültigkeit über jeden Zweifel erhaben an sehen, daß es die Berufung gegen das Urteil[9]) als aussich los nicht zugelassen hat. Auch dies ist bemerkenswert.

6. Ergebnis: Wie in den beiden angeführten arbei gerichtlichen Urteilen im Bereiche der Deutschen Reich bahn-Gesellschaft aus der allerjüngsten Zeit und au schon in einigen früheren gerichtlichen Erkenntniss eingehend dargelegt worden ist, verstößt eine tariflic Gesamtvereinbarung oder arbeitsvertragliche Einzelabre wonach Minderleistungsfähige — und zwar auch Rente empfänger — einen geringeren Lohn als den normal Vollohn erhalten, nicht gegen § 98 RVersG. Voraussetzu einer solchen Regelung ist nur, daß die Lohnkürzung nic vom Rentenbezug abhängig gemacht, sondern unabhäng davon auf die tatsächliche Minderung der Leistungsfähi keit abgestellt wird. Unter diesen Umständen ist insb sondere auch der § 10 des Lohntarifes für die Reichsbah arbeiter in seiner jetzigen Fassung als rechtsgültig anz sehen.

---

[8]) Bisher waren allerdings nur die oben erwähnt Urteile des LG. Stendal, GG. Pinneberg und ArbG. Main bekannt geworden. Auf diese hat sich die DRG. auch dieser Streitsache mit Erfolg berufen.

[9]) Der Streitwert der Arbeitssache lag unter 300 R (§ 64 ArbGG.).

Bücherschau.

— **„Elektrischer Bahnbetrieb"** von E. Bernhard, München. Sonderabdruck, herausgegeben vom Verlage der „Eisenbahnkunde". 26 Seiten, 38 Abbildungen, Preis geheftet 1 RM, für Reichsbahnbedienstete 0,50 RM.

Der Inhalt dieses Heftes ist sehr übersichtlich zusammengestellt und bietet den besonderen Vorteil, daß alles auch für den Laien leicht verständlich geschrieben ist.

Nach einer kurzen Einleitung, in der die wichtigsten Grundbegriffe der Elektrizitätslehre erläutert sind, wird ein allgemeiner Überblick über die Stromversorgung für die elektrisierten Strecken im Süden Bayerns gegeben. Sodan folgen Erklärungen über die wichtigsten Bauteile und übe die Unterteilung und Schaltung der Fahrleitungsanlag Nach einem Hinweis auf die verschiedenen Störungsursache wird in anschaulicher Weise geschildert und an Beispiele dargestellt, wie man sich bei Arbeiten in der Nähe von Hoc spannungsleitungen zu verhalten hat.

Das Heftchen kann dem Personal zum Studium und zu Auffrischung des Gedächtnisses warm empfohlen werden auch für Private, insbesondere Anschlußnehmer von In dustriegleisen, Lehrer usw. bildet dieser Sonderabdruck ein wertvolle und sachgemäße Einführung in den elektrische Bahnbetrieb.

Eine Unstimmigkeit in den Fahrdienstvorschriften.

Blockstelle und Zugfolgestelle.

Von Reichsbahnrat **Kleist**, Cüstrin.

Unter einer Blockstelle versteht man gemeinhin im Eisen-hndienst eine Betriebsstelle, die einen Stations- oder reckenblock bedient. Hiervon ist streng zu unterscheiden, e Blockstelle im Sinne der FV. Nach dem Wortlaut im 6 Abs. 3 der BO. und § 4 Abs. 1 der FV. heißen Zugfolge-llen, die nicht zu den Bahnhöfen gehören, Blockstellen. ese Begriffsbestimmung der Blockstelle setzt also keines-gs den Bestand eines Blockwerks voraus. Da sie auch r Nebenbahnen gilt (BO. § 1), ist beispielsweise jeder ltepunkt einer Nebenbahn, sofern er Zugfolgestelle ist, ne Blockstelle, auch wenn Streckenblockung nicht vor-nden ist. Anderseits sind die zwischen zwei Zugmelde-llen liegenden Bahnhöfe 4. Klasse, wenn sie Zugfolge-llen sind, keine Blockstellen im Sinne der FV., auch dann cht, wenn sie an Hauptbahnen liegen und mit Strecken-ckeinrichtung versehen sind.

Diese Überlegung hat weitere Schlüsse zur Folge und ıß zu Auffassungen führen, die mit dem Sinne der FV. einigen Stellen im Widerspruch stehen. Dies soll zu-chst an dem Zugmeldeverfahren auf eingleisig betriebener recke dargelegt werden. Im § 14 FV. Abs. 5 heißt es:

„Ist auf eingleisig betriebener Strecke zwischen zwei durch eine Blockstelle getrennten Zugmeldestellen vor einem abzulassenden Zuge ein Zug in der Gegenrichtung gefahren, so ist der erstere anzubieten in der Form:
„Z 8 hier, Z 7 ag?“

Es handelt sich hier also, wie so oft in unseren Vor-hriften, um den Grundsatz der doppelten Sicherheit. Da m Zugfolge- zu Zugfolgestelle zurückgemeldet wird, kann e befragte Zugmeldestelle nicht wissen, ob der Gegenzug f der benachbarten — anbietenden — Zugmeldestelle an-kommen ist. Zwar darf nicht eher — ausgenommen bei itzen Kreuzungen — ein Zug angeboten werden, als bis r Gegenzug eingetroffen ist. Die doppelte Sicherheit be-ht aber darin, daß die anbietende Stelle die Ankunft des genzuges schriftlich bestätigt, und die befragte Stelle r annehmen darf, wenn sie diese schriftliche Bestätigung Händen und somit Gewißheit hat, daß die ganze Strecke ischen den beiden Zugmeldestellen vom Zuge geräumt ist. enn man diesen Sinn der Vorschrift festhält, muß es mit-ı gleichgültig sein, ob die zwischen zwei Zugmeldestellen genden Zugfolgestellen reine Blockstellen, Haltepunkte t oder ohne Streckenblockung oder Bahnhöfe 4. Klasse t Streckenblockung sind.

Diese selbstverständliche Voraussetzung machen die FV. er nicht. Das genannte Anbieteverfahren beschränkt sich ch den FV. nur auf den Fall, daß reine Blockstellen ischen den Zugmeldestellen liegen, es schließt aber nicht ı Fall ein, daß Bahnhöfe als Zugfolgestellen zwischen zwei gmeldestellen liegen, denn diese Bahnhöfe sind keine ockstellen (FV. § 4 Abs. 1). Dieser Fall kommt aber nicht ein auf Nebenbahnen sondern auch auf Hauptbahnen mlich häufig vor; denn schon eine Weiche für den öffent-lichen Verkehr macht eine Station zum Bahnhof. (FV. § 3 Abs. 2).

Dieselbe Unstimmigkeit findet sich noch an anderer Stelle der FV., nämlich im § 29, der die Teilfahrten be-handelt. Hier heißt es im vorletzten Absatz der Nr. 2 der eine Zusatzbestimmung für die ehemals preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen enthält:

„Werden Teilfahrten bei eingleisigem Betrieb oder auf dem falschen Gleis einer zweigleisigen Bahn abgelassen, und befindet sich zwischen den Zugmeldestellen eine Blockstelle, so ist beim Anbieten nach § 14 (5) der Zusatz „Z . . hier“ der Meldung voranzustellen.“

Danach braucht dieser Zusatz nicht gemacht zu werden, wenn zwischen den Zugmeldestellen ein Bahnhof 4. Klasse als Zugfolgestelle liegt, denn dieser ist keine Blockstelle. (FV. § 4 Abs. 1).

An dritter Stelle der FV. findet sich der Zusatz: „Z . . . hier“ bei dem Anbieten von Zügen im § 28, wo es sich um das ausnahmsweise Befahren des falschen Gleises handelt. Auch hier lesen wir unter Nr. 2:

„Befinden sich zwischen den Zugmeldestellen Block-stellen, und ist vor einem im falschen Gleise abzu-lassenden Zuge ein Zug der Gegenrichtung gefahren, so ist . . . . . der erstere anzubieten in der Form „Z . . . hier Z . . . auf falschem Gleis ag?“

Daß die an den genannten Stellen stehenden Vorschriften dem Sinne der FV. widersprechen, dürfte nach vorstehenden Ausführungen einleuchtend sein. Fragt man nach der Ur-sache dieser Unstimmigkeiten, so ist es schwer hierauf eine Antwort zu geben. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß der Gedanke leitend gewesen ist, daß eben jeder Bahnhof auch eine Zugmeldestelle sein müsse. Näher liegt der Gedanke, daß in den genannten §§ der FV. der Begriff „Blockstelle“ eine weitergehende Auslegung erfahren hat dahin, daß hier-unter jede Betriebsstelle mit Streckenblock zu verstehen ist. Dann läßt sich aber die Begriffsbestimmung der Blockstelle nach BO. § 6 Abs. 3 und FV. § 4 Abs. 1 nicht mehr aufrecht halten.

Wenn auch im allgemeinen nach meiner Erfahrung von den Dienststellen im Sinne der Vorschriften richtig ver-fahren wird, darf es doch nicht Wunder nehmen, wenn ein Fahrdienstleiter den Zusatz „Z . . . hier“ unter Berufung auf den Wortlaut der Vorschriften unterläßt, und es liegt nahe anzunehmen, daß ein Beamter diese Unterlassung je eher begeht, desto eingehender er sich mit dem Studium der FV. befaßt. Diese Unterlassung unterbindet aber die ein-gangs erwähnte doppelte Sicherheit im Betriebe, sie ist be-denklich und kann zu Betriebsgefährdungen führen.

Eine Änderung der Vorschriften erscheint unumgänglich. Der Unstimmigkeit kann in einfachster Weise m. E. dadurch abgeholfen werden, daß man den genannten Stellen das Wort „Blockstelle“ durch „Zugfolgestelle“ ersetzt, denn jede Blockstelle auf freier Strecke ist auch eine Zugfolgestelle.

Der Durchstich der Appenninen zur kürzesten Verbindung zwischen Bologna und Florenz.

Über diese großzügig angelegte, in Abb. 1 gezeigte Ab-ürzungsbahn berichtet Professor C. Andreae, Zürich, in . 15 des Jahrgangs 1927 der „Schweizerischen Bauzeitung“. nach kürzt die neue Bahn den Weg zwischen Bologna und orenz gegen früher um 34,450 km, wobei auch der Scheitel-nkt gegenüber der bestehenden Bahnlinie über Pracchia nach Abb. 2 — um nicht weniger als 293,46 m gesenkt, d die Gefällverhältnisse bedeutend verbessert werden nnten. Die größte Steigung beträgt jetzt 12 ‰ gegen über 25,6 ‰. Während man auf der bisherigen Bahn, von logna ausgehend, unter Benutzung einer Spitzkehre eine wa 4,5 km lange Rückfahrt in Richtung Mailand mit in auf nehmen mußte, verläßt die neue Linie den zur Zeit im nbau begriffenen Bahnhof in Bologna in südöstlicher Richtung; sie biegt dann bald nach Süden ab und verläuft im Tale der Savena bis Pianoro, woselbst anschließend der Monte Adona in einem 7135 m langen Tunnel durchfahren wird. Die Bahn erreicht bei Vado in km 25,366 das Tal der Setta und folgt nun dem linken Hange dieses Tales, meist im Lehnenbau mit zahlreichen Viadukten und Tunneln bis Lagaro (km 40,649). Erwähnenswert auf diesem Wege ist der 3049 m lange Piandisetta-Tunnel. Dem Bahnhof in Lagaro hat man die Bezeichnung „Castiglione Pepoli“ ge-geben, nach dem 10 km entfernten gleichnamigen Kurort. Der zwischen Castiglione und Vernio liegende Scheitel-tunnel ist 18,5 km lang. Wie Abb. 2 zeigt, fällt die Bahn bereits innerhalb dieses Tunnels unter Anwendung einer Höchstneigung von 5,8 ‰. Unweit des Südportals des

Abb. 1.

Scheiteltunnels bei Vernio fällt die Bahn stärker in F tung Vaiano—Prato; sie folgt auf diesem Wege der li Talseite des Bisenzio. Auch hier waren viele Kunstba und Tunnels anzulegen. Bei Prato mündet die neue F im Kilometerpunkt 80,6 in diese bestehende Linie Pisto Florenz.

Die Bahn ist durchweg zweigleisig, in der Mitte erwähnten, in Abb. 3 dargestellten Scheiteltunnels s drei- und viergleisig; hierüber unterrichtet die Abb. 4. normale lichte Breite des Scheiteltunnels beträgt 8,5 auf Kämpferhöhe. Innerhalb der Überholungsstation ist Tunnel nach Abb. 4 auf einer kurzen Strecke bis 1' verbreitert; hier zweigen beiderseitig von den Hauptgle die Überholungsgleise ab, eines auf der Westseite in F tung Bologna, das andere auf der Ostseite in Richt Florenz, entsprechend der bei den italienischen Eisenbal üblichen Linksfahrt. Am Ende der Erweiterungsstr treten diese Überholungsgleise in je einen einspur Paralleltunnel ein, der 611 m von der Mitte der erweite Strecke (d. h. der Überholungsstation) wieder in den Ha tunnel mündet, wo sich das Überholungsgleis wieder mit entsprechenden Hauptgleise vereinigt.

Der Scheiteltunnel durchfährt hauptsächlich Flysch, schiefer und im Südteil auch Sandstein, die einen ras Vortrieb nicht zulassen. Um den Bau zu beschleunigen daher ungefähr in Tunnelmitte zwei 125 m voneinander fernte Parallelschächte von etwa 260 m Tiefe und Neigung hergestellt worden, die seitlich in die be erwähnten Erweiterungsstrecken der Überholungsstation münden. Dadurch werden für den Vortrieb zwei weitere griffsstellen geschaffen, so daß insgesamt vier Vortrie und drei Installationsplätze vorhanden sind. Der Richtst ist an allen vier Orten ein Sohlenstollen. Da das Gebirg starker Bewegung neigt, wird auf der Nordseite der Sol stollen mit kreisförmigem Querschnitt ausgeführt. Förderung erfolgt im Tunnel mittels Druckluftlokomot auf 0,75 m-spurigen Gleisen, die Bohrung in Stollen Vollausbruch mit Druckluftbohrhämmern. Wo Gas auft werden tragbare Akkumulatorenlampen zur Beleuchtung wendet. Die Feuersgefahr machte auch die Einrichtung Wasserleitungen zu Löschzwecken erforderlich. Die Scha förderung erfolgt mittels Schrägaufzügen, die täglich je 200—250 m³ Ausbruch zu fördern vermögen. Ihre Win haben Motoren von 150 PS und bei einer Tragkraft 4000 kg eine Aufzuggeschwindigkeit von 2 m/Sek. Tunnelbaustellen sind auf beiden Seiten durch eine 95 spurige Dienstbahn mit der bestehenden Bahnlinie bunden. Auf der Südseite folgt sie der im Bau befindli

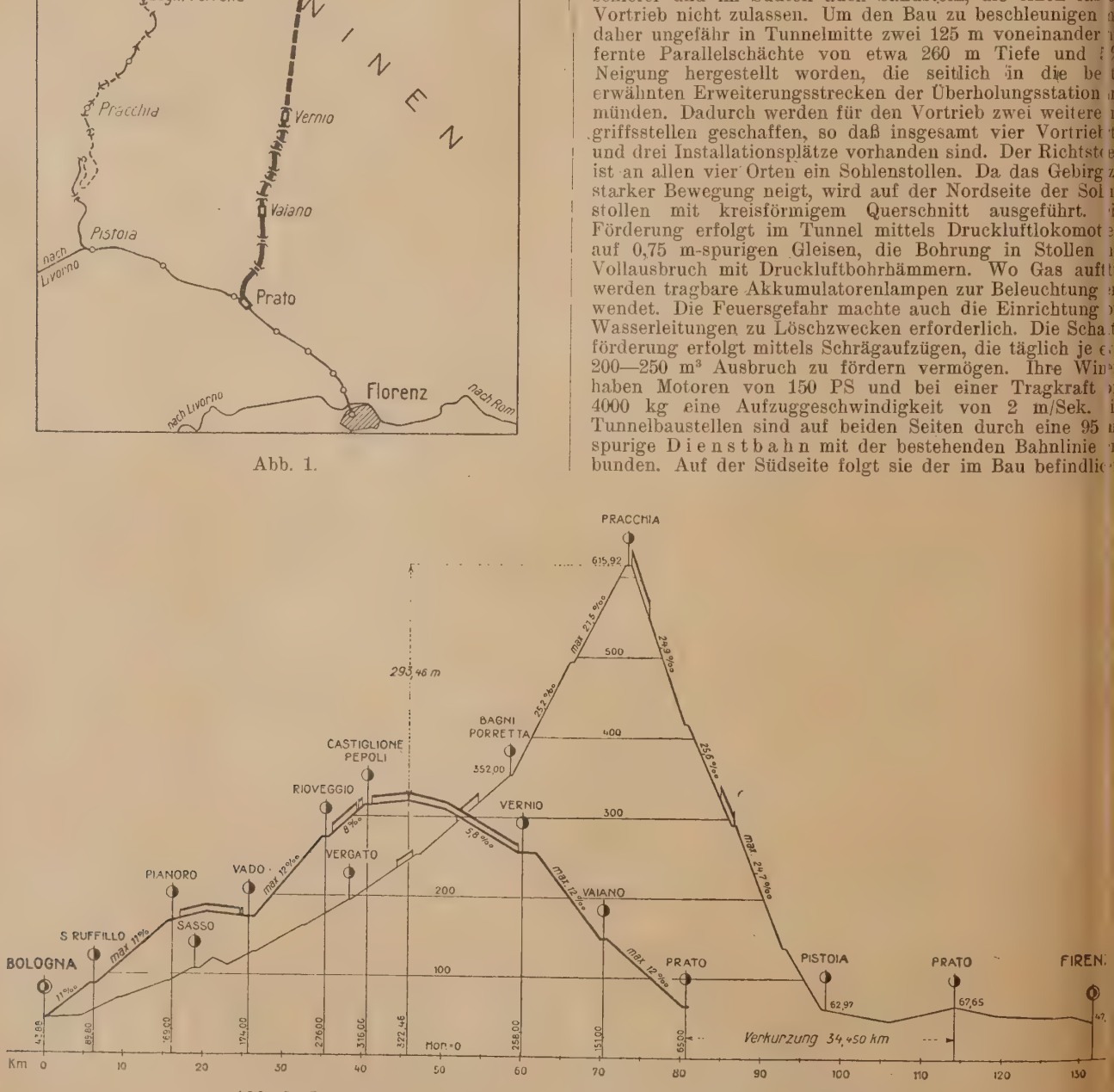


Abb. 2. Längenprofil des alten und des neuen Appenninen-Überganges.

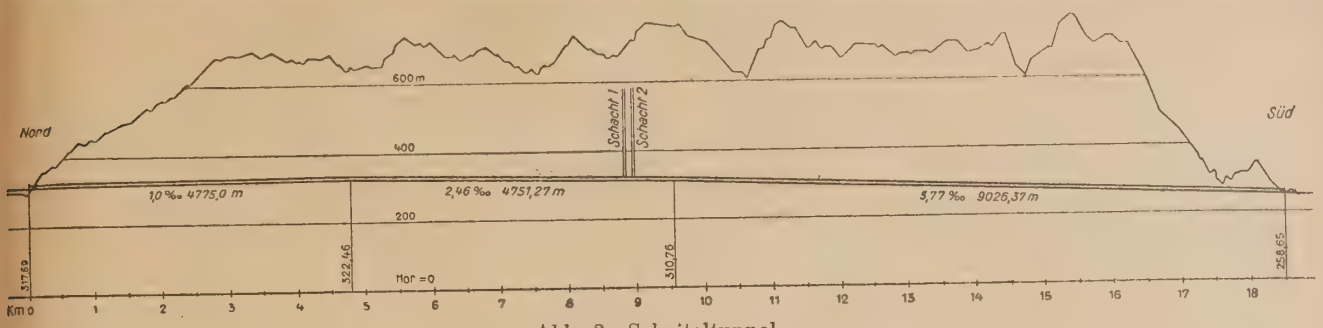


Abb. 3. Scheiteltunnel.

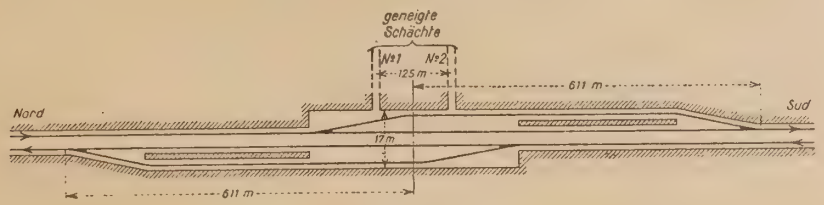


Abb. 4.

Linie auf ihrer ganzen Länge von Prato bis Vernio. Auf der Nordseite beginnt sie bei der Station Sasso der bestehenden Linie Bologna—Pistoja, folgt dem Tal der Setta und läuft von Vado an parallel zu der im Bau befindlichen neuen Hauptlinie bis Lagaro. Sie ist — immer nach Angaben des genannten Verfassers — großzügig angelegt, mit zahlreichen ausgebauten Tunneln und massiven Brücken, die z. T. für eine spätere Straße bestimmt sind. Von Lagaro führt eine auch für Automobile fahrbare Straße bis Cà di Landino und eine 9 km lange Schwebebahn zum dortigen Werkplatz; deren stündliche Leistungsfähigkeit beträgt etwa 30 t.

Professor Andreae schließt seinen Bericht mit dem Hinweis, daß der Bau neuer Bahnlinien in neuester Zeit in Italien nicht durch die Staatsbahn selbst, sondern — wie die Straßenneubauten — durch das Ministerium der öffentlichen Bauten ausgeführt wird; die Staatsbahn erhält dann die fertigen Linien für den Betrieb. Der große Scheiteltunnel ist nicht an eine einzige, große Unternehmung vergeben, sondern es werden alle Installationen durch das Ministerium ermittelt, das die einzelnen Baustellen an Unternehmer auf Grund von Akkorden vergibt, die nur auf sechs Monate abgeschlossen sind und nur erneuert werden, wenn der Unternehmer sich als befriedigend erwiesen hat. Der Tunnel soll 1930 fertig werden.

Die neue Linie und auch die bestehende über Pracchia werden für den elektrischen Betrieb eingerichtet. Die Verwirklichung dieses großzügig entworfenen Projektes wird sicherlich von großem wirtschaftlichen Erfolge begleitet sein. Die bedeutende Tieferlegung des höchsten Punktes und die erreichte nennenswerte Abkürzung, verbunden mit der Gefällverbesserung gegenüber der zur Zeit bestehenden Bahnlinie sichern den Erfolg. W. M.

Fahrplanjahr 1928/1929

In Nr. 11, S. 299—302 d. Ztg. sind die im kommenden Fahrplan eintretenden wichtigsten Änderungen im Zugverkehr veröffentlicht worden. Auf Wunsch weisen wir auch noch auf die nachstehenden Punkte hin:

1. Zur Verbesserung der Verbindung Wien—Paris soll vorläufig während des Sommerfahrplanabschnitts im Anschluß an den Zug D 135 von Wien und den Zug D 116 von Villach und Badgastein der Zug 56 (neu 30) schon ab Salzburg gefahren und ab München hinausgerückt und beschleunigt werden: Wien ab 13.40, Villach ab 14.15, Badgastein ab 16.48, Salzburg ab 19.35, München 21.45—22.05, Stuttgart 2.05—2.19, Karlsruhe an 4.09, Straßburg an 5.50, Paris an 14.10. In Stuttgart zweigt ein Zugteil nach Frankfurt (Main), Saarbrücken und Köln ab: Stuttgart ab 2.24, Heidelberg an 4.09, Frankfurt (Main) an 6.45, Saarbrücken an 8.00, Köln an 9.51.

2. In der umgekehrten Richtung erhält der Schnellzug D 69 (neu 33) in München unmittelbar Fortsetzung nach Wien sowie Badgastein und Villach: Köln ab 18.15, Saarbrücken ab 19.50, Mannheim ab 23.02, Frankfurt (Main) ab 21.48, Heidelberg ab 23.36, Paris ab 12.25, Stuttgart 1.47 bis 1.59, München 6.40—7.00, Salzburg an 9.10, Wien an 14.55, Badgastein an 12.18, Villach an 14.28.

3. Zur Herstellung einer neuen Verbindung zwischen dem Rheinland, West- und Süddeutschland einerseits, Vorarlberg und Tirol anderseits werden die Züge D 136 und 135 Frankfurt (Main)—Bruchsal getrennt von den Zügen D 59 und 4 (neu 60) bis und von Friedrichshafen durchgeführt: Frankfurt (Main) ab 9.30, Wiesbaden ab 8.55, Ludwigshafen (Rh.) ab 10.31, Heidelberg ab 11.21, Stuttgart 13.10—13.20, Ulm 15.07—15.20, Friedrichshafen 16.45—16.55, Lindau 17.20 bis 17.45, Innsbruck an 22.15. In Ulm besteht Anschluß von D 120/59: Köln ab 6.50, Saarbrücken ab 8.25, Landau ab 11.14, Ulm an 15.15, in Friedrichshafen von Eilzug 73 von Basel und dem badischen Schwarzwald: Basel ab 13.24, Schaffhausen ab 15.04, Triberg ab 13.19, Singen ab 15.32, Friedrichshafen an 16.48. Umgekehrt gestaltet sich die Verbindung wie folgt: Innsbruck ab 7.35, Lindau ab 12.30, Friedrichshafen 12.55—1.02, Ulm 14.42—14.57, Stuttgart 16.28—16.45, Heidelberg an 18.42, Frankfurt (Main) an 20.33. In Friedrichshafen besteht wieder Anschluß an den Eilzug 72 nach Basel (an 16.25) und in Stuttgart an den D 60/119 nach Saarbrücken und Köln: Stuttgart ab 16.36, Landau (Pfalz) an 18.52, Saarbrücken an 21.18, Köln an 23.23.

4. Eine neue Verbindung Basel und Zürich—München wird zunächst für den Sommerfahrplanabschnitt über Schaffhausen—Singen und die Bodenseegürtelbahn geschaffen. Basel ab 7.00, Zürich ab 7.40, Schaffhausen ab 8.35, Singen ab 9.00, Friedrichshafen ab 10.22, Lindau ab 10.55, München an 15.00.

5. Der D-Zug 37 (Zürich—) Schaffhausen—Stuttgart—Berlin wird spätergelegt und dadurch in Zürich ein unmittelbarer Anschluß von Rom gewonnen: Rom ab 20.45, Mailand ab 9.30, Zürich ab 16.02, Schaffhausen ab 17.00, Stuttgart 21.16—21.32, Berlin an 9.06.

6. Die während des Sommerfahrplans zwischen Stuttgart und Berlin vorgesehenen FD-Züge 11 und 12 sind in Stuttgart mit den D-Zügen 278/277 von und nach der Schweiz und Italien zusammengeschlossen und stellen dadurch eine Tagesverbindung zwischen Berlin und Zürich über den billigsten Weg her: Berlin ab 7.42, Stuttgart an 17.42, ab 17.54, Singen an 21.12, Schaffhausen an 21.53, Zürich an 22.56, Mailand an 5.50 und Mailand ab 22 30, Zürich ab 7.40, Schaffhausen ab 8.43, Stuttgart 12.37—12.50, Berlin an 22.54.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Februar 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr hat gegen den Vormonat etwas zugenommen. Es wurden im Februar 1928 3 584 009 Wagen oder arbeitstäglich 143 360 Wagen gestellt gegen Januar 1928 mit 3 540 513 Wagen insgesamt und 136 174 Wagen arbeitstäglich. Die Zunahme der im Februar arbeitstäglich gestellten Wagen beträgt also etwa 5 % gegenüber Januar. Diese Verkehrsbelebung ist, soweit der Stückgutverkehr in Frage kommt, auf den beginnenden Frühjahrsversand in Südfrüchten, Frühgemüsen, Sämereien, Osterartikel usw. zurückzuführen, im Ladungsverkehr vor allem darauf, daß unter den günstigen Witterungsverhältnissen die Bautätigkeit wieder in größerem Umfange einsetzte und den Absatz von Baustoffen aller Art günstig beeinflußte. Auch der Durchfuhrverkehr gestaltete sich lebhafter.

In den wichtigsten Kohlengebieten wurden zur Kohlenverladung folgende Wagenmengen gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrhein. Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Febr. 28.	714 598	129 579	244 157	100 420	96 242
Jan. 28.	772 117	144 529	262 337	107 490	99 699
Febr. 27.	679 577	135 204	223 659	96 346	90 116

Die Nachfrage nach künstlichen Düngemitteln war lebhaft. Der Absatz in das Ausland gestaltete sich befriedigend. In der Beförderung von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl sowie Zucker zeigten sich nur geringe Veränderungen. Der Baustoffversand stieg, da viele Ziegeleien, Sand-, Kies-, Steinschlagwerke und ähnliche Betriebe wieder in Tätigkeit traten. Die Seefischerei wurde zeitweise durch stürmisches Wetter behindert. Trotzdem waren die Zufuhren beträchtlich, aber nicht immer der Nachfrage entsprechend. In Wesermünde und Bremerhaven wurden 264 835 Zentner frische Seefische gegenüber 215 687 Zentner im Vormonat angebracht. Die Bananenabfuhr ab Bremerhaven erfolgte in 9 besonderen Zügen und 437 Wagen (Januar 1928 in 9 Zügen und 415 Wagen).

Der Personenverkehr hielt sich im allgemeinen in den der Jahreszeit entsprechenden Grenzen. Infolge der milden Witterung mußten verschiedene nach dem Gebirge vorgesehene Sonderzüge abgesagt werden. Lebhaften Verkehr brachten die Karnevalveranstaltungen am Rhein. Zum Rosenmontagszug in Mainz wurden mit der Eisenbahn etwa 80 000 Personen in den verstärkten regelmäßigen Zügen und in 86 Sonderzügen befördert, im Bezirk Köln waren aus demselben Anlaß 34 Züge über Plan erforderlich. Der Münchener Fasching und mehrere Bauerntagungen erforderten ebenfalls eine Reihe von Sonderzügen. Insgesamt wurden im Februar 1249 überplanmäßige Züge gefahren (Januar 1928 = 1143, Februar 1927 = 949 Züge), davon 8 für die Besatzung im Rheinland.

Am 20. Februar sind Schnelltriebwagen zwischen Halle—Leipzig und Dessau—Leipzig eingeführt worden.

In der Zeit vom 10. bis 24. Februar wurde der Zug- und Rangierbetrieb an einzelnen Tagen stellenweise durch starken Sturm und Regen erschwert, so daß erhebliche Verspätungen im Güterzugverkehr auftraten; die auf einzelnen Bahnhöfen vorhandenen Windzäune haben sich gegen den Sturm gut bewährt.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer:	Januar 1928	Dez. 1927
a) Personenverkehr	31 227 000	31 488 000
b) Güterverkehr	20 390 000	20 725 000
c) Dienstzüge	279 000	348 000
zusammen	51 896 000	52 561 000

Wagenachskilometer:	Januar 1928	Dezember 192
a) Personenverkehr	785 572 000	828 746 000
b) Güterverkehr	1 574 607 000	1 594 798 000
c) Dienstzüge	5 038 000	6 200 000
zusammen	2 365 217 000	2 429 744 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt):	Februar 1928	Januar 1928
in Hamm	6 700 Wagen	6 700 Wagen
in Mannheim	5 100 „	5 000 „
in Wustermark	4 000 „	4 800 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	— „	156 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	94 800 „	104 500 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	5 800 „	8 900 „

II. Tarife. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Im Verkehr mit Polen ist ein neuer Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif in Kraft getreten.

Güter- und Tiertarife. Die Ausnahmetarife A. T. 1a, 6t, 35e und 92 des Reichsbahn-Gütertarifs wurden gegen Widerruf eingeführt. Im Donauumschlagsverkehr über deutsche Stationen wurden die Ausnahmetarife A. T. 24 für bestimmte Holzwaren zur Ausfuhr nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter und A. T. 25 für Hafer nach Österreich ebenfalls gegen Widerruf neu gewährt. Bei den bestehenden Ausnahmetarifen traten verschiedene Änderungen ein. Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert. Im Verkehr mit Rußland über Polen sowie im Reexpeditionsverkehr für russischen und litauischen Hanf und Hede ab Königsberg (Pr.) sind neue Tarife in Kraft getreten.

III. Finanzen, Betriebsergebnisse im Monat Januar 1928:

I. Einnahmen.

1.	Personen- und Gepäckverkehr	97 307 000 RM
2.	Güterverkehr	260 569 000 „
3.	Sonstige Einnahmen	24 111 000 „
	zusammen	381 987 000 RM

II. Ausgaben.

1.	Für Betrieb und Unterhaltung:	
	a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	202 391 000 RM
	b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	89 687 000 „
2.	Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	37 647 000 „
	Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	329 725 000 RM
3.	Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	55 055 000 „
4.	Feste Lasten:	
	Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	7 640 000 „
	Rückstellung für Vorzugsdividende	6 400 000 „
	Insgesamt	398 820 000 RM

Die Einnahmen entwickelten sich im Januar 1928 weiterhin zufriedenstellend. Der Rückgang gegenüber dem Ergebnis im Dezember 1927 entspricht der normalen Verkehrsgestaltung.

Auf der Ausgabeseite entstehen vermehrte Aufwendungen infolge der Erhöhung der Gehälter und der Ruhegehälter, dazu kamen im Januar die Kosten der einmaligen Abfindung der Beamten des besetzten Gebietes aus Anlaß der Herabsetzung des Sonderzuschlages. Gegenüber dem gleichen Monat des Jahres 1927 ist auch die Höhe der Reparationszahlung planmäßig gestiegen.

Zum Ausgleich für diese Mehraufwendungen war es erforderlich, für das Sachprogramm starke Einschränkungen durchzuführen. Bauten und Beschaffungen mußten zum Teil völlig eingestellt, zum Teil gestreckt werden. Der Erfolg dieser Maßnahmen tritt zunächst zahlenmäßig nicht in Erscheinung, da vielfach noch Verträge abzuwickeln sind, die nicht mehr erneuert werden.

Die Zahlung an den Generalagenten für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist richtig geleistet worden. Außerdem wurde die fällige Beförderungssteuer für Dezember 1927 rechtzeitig überwiesen.

IV. Personalfragen. Der Personalbestand betrug:

im Dezember 1927	658 523 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	40 334 „
insgesamt	698 857 Köpfe
im Januar 1928	649 584 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	9 065 „
insgesamt	658 649 Köpfe

Die Verminderung im Januar 1928 gegenüber dem Vormonat ist in der Hauptsache auf Verkehrsrückgang, Entlassung von Zeit- und Aushilfsarbeitern und Verminderung der Belegschaften in den Ausbesserungswerken zurückzuführen.

Auf Grund von Verhandlungen mit den an Dienstdauervorschriften beteiligten Gewerkschaften ist die zulässige Höchstarbeitszeit für das Betriebs- und Verkehrspersonal von 60 auf 57 Stunden in der Woche herabgesetzt worden. (Vgl. „Die Reichsbahn“ 1928 Nr. 7 lfd. Nr. 21.)

— **Verwaltungsratssitzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Vom 26. bis 28. März 1928 tagte der Verwaltungsrat in Berlin. Wie auch bei den vorigen Sitzungen stand die finanzielle Lage im Vordergrund der Beratungen. Der Ausgleich der Ausgaben durch die Einnahmen macht immer größere Schwierigkeiten. Die Einnahmen auf das Tonnenkilometer sind durch Tarifermäßigungen von 5.08 Rpf im Jahre 1924 auf 4,44 Rpf im Jahre 1927 zurückgegangen. Bei einem allgemeinen Preisindex von 150 % gegen 1913 betragen heute bei der Reichsbahn die Einnahmen für das Personenkilometer nur 123 % und für das Gütertonnenkilometer nur 132 % der Einnahmen von 1913. Die Belastung der Gesellschaft dagegen ist seit Beginn des Geschäftsjahres 1927 um 575 Millionen RM gestiegen, wovon auf Reparationszahlungen 110 Millionen, auf Dividende für Vorzugsaktien 15 Millionen und auf Löhne und Gehälter 450 Millionen RM entfallen. Die Erhöhung der Ausgaben je Kopf des Personals beträgt nach der neuen Gehalts- und Lohnregelung für die Beamten 184 %, für die Arbeiter für die Arbeitsstunde 200 % der Sätze von 1913. Dazu kommt die außerordentliche Belastung der Reichsbahn mit Ruhegehältern, die von 114 Millionen in 1913 auf 500 Millionen M in 1928 gestiegen sind.

Nur die günstige Verkehrsentwicklung seit Mitte 1926 und die seit Ende 1927 durchgeführte Einschränkung der Aufwendungen für Unterhaltung und Verbesserung der Anlagen unter ein auf die Dauer erträgliches Maß hat es ermöglicht, bisher von einer Tariferhöhung abzusehen. Die jetzige Drosselung der Unterhaltungs- und Verbesserungsausgaben kann jedoch ohne dauernde Schädigung des Unternehmens nur noch für ganz kurze Zeit beibehalten werden. Eine wesentliche Vermehrung der Einnahmen durch Tariferhöhung ist also jetzt nicht mehr zu vermeiden. Der Verwaltungsrat hat es deshalb in voller Würdigung der dagegen sprechenden ernsten Bedenken im Einvernehmen mit der Hauptverwaltung für seine Pflicht gehalten, eine Tariferhöhung zu beschließen, die eine jährliche Mehreinnahme von 250 Millionen RM ergeben soll, wobei der Güterverkehr etwa zwei Drittel und der Personenverkehr etwa ein Drittel zu tragen hat.

Der Verwaltungsrat beschäftigte sich ferner mit den Vorgängen im Reichsbahn-Zentralamt. Um Beschuldigungen über Unregelmäßigkeiten im Beschaffungswesen soweit als möglich aufzuklären und abzustellen, ist in Ergänzung des bestehenden regelmäßigen Prüfungsverfahrens durch den Generaldirektor eine besondere Kommission aus Fachbeamten eingesetzt. Der Ausschuß soll in engsten Zusammenhang mit der Kommission arbeiten, die im Auftrage der Hauptverwaltung seit dem Herbst vorigen Jahres unter dem Vorsitz des Präsidenten des Rechnungshofs und unter Beteiligung namhafter Wirtschaftler an der Prüfung der Organisation des Reichsbahn-Zentralamts arbeitet.

— **Abschluß der Lohnverhandlungen mit den Arbeitern bei der Deutschen Reichsbahn.** Im Lohnstreit bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde kürzlich im Reichsarbeitsministerium ein Schiedsspruch gefällt. Der Spruch sah für die verschiedenen Lohngebiete eine Erhöhung der geltenden Grundlöhne von 3 bis 5 Pf für die Lohngruppe III vor. Die Löhne der übrigen Lohngruppen erhöhten sich in dem gleichen Verhältnis. Der Zuschlag für Überzeitarbeit sollte 25 % betragen.

Da beide Parteien den Schiedsspruch abgelehnt hatten, hätte der Reichsarbeitsminister von sich aus den Schiedsspruch für verbindlich erklären müssen. Die Bemühungen des Vertreters des Reichsarbeitsministers gingen dahin, den Schiedsspruch tragbar zu gestalten. Infolge der Verhandlungen gelang es dann auch, folgende Zusatzvereinbarung zu treffen: Der Schiedsspruch vom 21. März 1928 wird zum Vertrag erhoben mit der Änderung, daß für das Wirtschaftsgebiet 3 der Lohn sich um einen Pfennig mehr erhöht, als bisher vorgesehen war. Außerdem erhält die Lohngruppe V des Wirtschaftsgebiets 2 statt 3 Pfennig 4 Pfennig. Die Lauffrist dieses Schiedsspruches ist infolge dieser Vereinbarung von 12 auf 10 Monate verkürzt worden. Diese Lohnregelung kann erstmalig zum 21. März 1929 gekündigt werden. Da der Vertreter des Reichsarbeitsministers von der Annahme dieser Vereinbarung die Zustimmung zum Schiedsspruch abhängig gemacht hatte, und diese von beiden Parteien infolge der Vereinbarung gegeben wird, ist jetzt für den Reichsbahnbetrieb ein Schiedsspruch ohne Verbindlichkeitserklärung zustande gekommen. Es ist anzunehmen, daß die Eisenbahner diesem Ergebnis zustimmen.

— **Eröffnung des neuen Bahnhofsgebäudes Wannsee bei Berlin.** Die seit Jahresfrist im Umbau begriffenen Anlagen des Bahnhofs Wannsee sind soweit hergestellt, daß als Erstes das neuerrichtete Empfangsgebäude am Sonnabend, den 31. März, eröffnet worden ist. Die Bahnhofsanlagen, die infolge des ständig steigenden Verkehrs immer weniger den Anforderungen genügten, sind durch neuzeitliche Einrichtungen und zweckmäßigen Ausbau den Bedürfnissen der Gegenwart angepaßt worden. Daneben hat auch die kommende Elektrisierung der Strecke die Umbauten mit beeinflußt. Die Erneuerung der Anlagen bringt in erster Linie dem Ausflugsverkehr gegenüber dem früheren Zustand erhebliche Erleichterungen. Diese werden aber erst im vollen Umfange in Erscheinung treten, wenn nach Fertigstellung eines dritten Bahnsteiges — etwa im Juli d. J. — der Umsteigeverkehr von der Wannseebahn in Richtung Potsdam und Stahnsdorf und umgekehrt sich auf ein und demselben Bahnsteig abwickeln wird, so daß die Benutzung der Treppenanlagen und des Tunnels fortfällt.

— **Verkehrsagenturen für den Güterverkehr auf dem Balkan.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat, wie die „Reichsbahn“ mitteilt, der Firma Schenker & Co., Berlin, Verkehrsagenturen für den Güterverkehr für Rumänien, Bulgarien, Südslawien, Griechenland und die Türkei übertragen. An den Aufgaben der Agenturen sind alle Niederlassungen und Vertretungen der Firma Schenker & Co. in den Agenturstaaten beteiligt. Die Verkehrsagenturen sind berechtigt, sich neben ihrer sonstigen Firmenbezeichnung zu nennen: „Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Rumänien“, Bulgarien usw., und diese Bezeichnung in die Firmenanschriften und in den Aufdruck der Geschäftspapiere aufzunehmen.

Die Verkehrsagenturen haben Auskünfte über die Frachtenlage usw. für Transporte nach und von ihren Agenturländern zu erteilen und die Interessenten über die deutschen Tarifverhältnisse zu verständigen. Anfragen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft oder ihrer Stellen haben die Agenturen regelmäßig sofort zu beantworten. Die Agenturen sind eisenbahnseitig nach Möglichkeit zu unterstützen.

— **Blumengärtnereien auch bei den deutschen Bahnen.** Unter der Überschrift „Blumengärtnerei einer ameri-

nischen Eisenbahn“ wurde in Nr. 11 d. Ztg. hingewiesen auf das neuartige Vorgehen der St. Louis-St. Franzisko Eisenbahn, den äußeren Eindruck ihrer Bahnanlagen durch Blumenschmuck zu beleben.

Eine derartige amtliche Betätigung ist bei den deutschen Eisenbahnen durchaus nicht neu. So unterhalten die Köln-Bonner Eisenbahnen bereits seit über 20 Jahren eine eigene Gärtnerei, der als Aufgabe lediglich die Pflege der gärtnerischen Anlagen sowie die Versorgung der Bahnhöfe und Wärterposten mit den nötigen Pflanzen für die Anlage von Blumenbeeten, das Ausschmücken der Fenster und dergleichen zufällt. Dazu besteht ein Treibhaus, in das bei Eintritt der kälteren Jahreszeit die Blumen und sonstigen kälteempfindlichen Pflanzen zum Überwintern abgeliefert werden. Die Direktion selbst unterstützt die Arbeit des Personals durch geldliche Zuwendungen für den Ankauf von Blumen. Eine Prämienverteilung sorgt dafür, daß der Ehrgeiz, höchste Leistungen zu erzielen, wach und rege bleibt. Die sogenannte Blumenkommission, der ein Mitglied der Direktion und ein Vertreter der Bahnhofsvorstände angehören, bereist alljährlich in der Hauptblütezeit die Strecken. Die von ihr im Gesamteindruck und in Einzelleistungen festgestellten Besterfolge werden prämiiert. Dieses Verfahren hat es zuwege gebracht, daß die Bahnhofsgebäude der Köln-Bonner Eisenbahnen in jedem Frühjahr und Sommer einen reizenden Blumenschmuck tragen. Das farbenfrohe und frische Bild der Stationsgebäude bildet alljährlich das Entzücken der Reisenden, die die Rheinuferbahn, im übrigen über die Grenzen Deutschlands als erste elektrisch betriebene Schnellbahn und durch ihre Sauberkeit und Pünktlichkeit bekannt, zur Fahrt zwischen den Städten Köln und Bonn benutzen.

— **Fahrpreisermäßigung für den Besuch ausländischer Messen.** Den Besuchern der vom 14. bis 24. April stattfindenden Schweizer Mustermesse in Basel und der am 12. April beginnenden internationalen Mailänder Mustermesse wird zur Fahrt nach Basel bzw. Mailand auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine Fahrpreisermäßigung von 25 % gewährt. Die ermäßigten Fahrkarten nach Basel gelten zur Hinfahrt vom 9. bis 17. April, zur Rückfahrt vom 14. bis 27. April und nach Mailand zur Hinfahrt vom 7. bis 15. April, zur Rückfahrt vom 12. bis 25. April.

— **Die Seilschwebebahn auf den Spindlerpaß im Riesengebirge.** Der lange umstrittene Plan, von deutscher Seite aus eine Seilschwebebahn zum Spindlerpaß — dem tiefsten Einschnitt im Riesengebirgskamm — zu erbauen, um eine bessere Verbindung nach Spindelmühle und dem Kamm selbst zu schaffen, hat nun endlich die Genehmigung der behördlichen Instanzen gefunden, Der Liegnitzer Regierungspräsident sowohl als auch die Reichsbahndirektion in Breslau haben der Hirschberger Talbahn-Gesellschaft — die dieses Projekt zur Ausführung bringen will — die Genehmigung zur Fortführung der elektrischen Talbahn von Ober-Giersdorf bis in die Nässe und zur Errichtung einer Seilschwebebahn von dort bis zum Spindlerpaß erteilt.

— **Neues Reisebüro in Berlin.** Das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER) und die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft (Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Expreß Européens) unterhalten in Berlin ein gemeinsames Büro, das seine neuen Räume Unter den Linden 57/58 in diesen Tagen bezogen hat, da sich das bisherige Büro, gleichfalls Unter den Linden gelegen, bei dem ständig wachsenden Verkehr als zu klein erwiesen hatte. Bekanntlich besitzt das Mitteleuropäische Reisebüro mit seinen über 200 innerdeutschen Büros und Vertretungen die Generalvertretung der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft für Deutschland, während es gleichzeitig auch Generalvertreter der Mitropa (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G.) in Deutschland ist.

Die neuen Geschäftsräume, erbaut von Regierungsbaumeister K. Th. Brodführer, zeichnen sich aus durch eine besonders repräsentable Straßenfront mit großen Schaufenstern sowie durch günstige Raumeinteilung im Innern und übersichtliche Anordnung der einzelnen Abteilungen für Fahrtausweise, Bettkarten, Platzkarten, Pauschal- und Gesellschaftsreisen usw. Die Inschriften sind ganz auf internationalen Verkehr zugeschnitten und durchweg in 4 Sprachen, deutsch, französisch, englisch und russisch, gehalten. Die Gesamtfläche der Schalterräume beträgt über 600 qm, ermöglicht also eine gleichzeitige und schnelle Bedienung einer größeren Anzahl von Reisenden, auch bei stärkstem Andrang in der Hauptreisezeit.

Die günstige Lage des Büros, verbunden mit seiner gediegenen und zweckmäßigen Aufmachung, wird zur Erleichterung für den Reisenden, insbesondere das internationale Publikum, nicht unwesentlich beitragen.

— **Erleichterung der Reise nach England.** Nach England besteht bekanntlich für Deutsche kein Visumzwang mehr. Vom Auswärtigen Amt in Brüssel wird nunmehr amtlich bekanntgegeben, daß es für deutsche Reisende, die zum Besuche von England durch Belgien fahren, nicht mehr erforderlich ist, persönlich beim belgischen Konsulat vorzusprechen oder ihren Paß vor der Abreise mit dem belgischen Transit-Visum versehen zu lassen. Es ist eine Einrichtung geschaffen worden, daß dieses Visum während der Reise in der Richtung von Deutschland nach England im Zollhaus auf der Station Herbestha und in der Richtung von England nach Deutschland in Ostende erteilt werden kann. Diese Einrichtung verschafft Reisenden über Ostende—Dover, die bisher ihr Transitvisum im voraus besorgen mußten, eine große Erleichterung.

— **Zollerklärungen im Verkehr nach der Tschechoslowakei.** In der Tschechoslowakei ist am 1. Januar d. J. ein neues Zollgesetz in Kraft getreten. Die Durchführungsvorschriften sehen für die Erklärungen, die die Absender den Eisenbahnsendungen für die tschechoslowakischen Zollstellen beizufügen haben, ein neues Muster vor. Da noch nicht bekannt ist, bis wann die jetzt geltenden Vordrucke aufgebraucht werden dürfen, empfiehlt es sich, bis auf weiteres nur den Bedarf weniger Monate vorzuhalten.

— **Verwaltungsakademie Leipzig.** Das am 24. April d. J. beginnende Semester, das letzte des laufenden Lehrganges, sieht Vorlesungen vor über Sozialpolitik von Prof. Dr. Kessler und über Zivilprozeßrecht von Prof. Dr. Engländer sowie Übungen im Staats- und Verwaltungsrecht von Prof. Dr. Jahrreiß. Näheres ist aus dem von Anfang April an erhältlichen Vorlesungsverzeichnis zu ersehen.

— **Die Wirtschaftslage im März 1928.** Nach den Berichten der preußischen Industrie- und Handelskammern hielt sich die Wirtschaftslage im wesentlichen auf dem Stande des Vormonats. In den Schlüsselindustrien trat ein leichter Rückgang ein, doch belebten sich das Baugewerbe und die von ihm abhängigen Gewerbe einschließlich des Handwerks etwas. Der Inlandabsatz ging teilweise zurück, der Auslandsabsatz nahm zu. Die Ausfuhr stieg im Februar gegenüber Januar um rund 80 Mill. Mark; sie war in den drei Monaten Dezember bis Februar mit 2 757 000 000 Mark um 369 Mill. Mark höher als im Vorjahre.

— **Personalveränderungen.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Drache, Mitglied der Reichsbahndirektion Erfurt, nach Berlin zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei der Hauptverwaltung daselbst, Dr. jur. Sperber, bisher bei der Hauptverwaltung in Berlin, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, Dr. jur. Johannes Schultz, Mitglied des Reichsbahn-Zentralamts in Berlin, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin und Jüsgen, Mitglied der Reichsbahndirektion Magdeburg, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Köln; die Eisenbahnräte Gehrmann, Mitglied der Reichsbahndirektion Stettin, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Dr. jur. Nonweiler, Mitglied der Reichsbahndirektion Erfurt, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, Dr. jur., Dr. rer. pol. Lohse, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Magdeburg 2, als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt Berlin 3, Dr. jur. Kintscher, bisher bei der Reichsbahndirektion Erfurt, zur Reichsbahndirektion Essen, Danco, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Weimar, als Hilfsarbeiter zur

auptverwaltung in Berlin, Brunner, Vorstand des eichsbahn-Verkehrsamts Koblenz 1, als Mitglied zur eichsbahndirektion Magdeburg, Dr. jur. Kuhberg, bis- r bei der Reichsbahndirektion Berlin, als Vorstand zum eichsbahn-Verkehrsamt Magdeburg 2, Kadatz, bisher i der Reichsbahndirektion Essen, zur Reichsbahndirektion önigsberg (Pr.), Dr. jur. Genest, Vorstand des Reichs- hn-Verkehrsamts Hameln, als Hilfsarbeiter zur Haupt- rwaltung in Berlin, von Köschembahr.-Bruck, rektionsdezernent bei der Reichsbahndirektion Dresden, s Mitglied zur Reichsbahndirektion Erfurt, Menne, rstand des Reichsbahn-Betriebsamts Braunschweig 1, als rstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Halberstadt, August ammer, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Siegen, Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Kassel 2, osien, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Magde- rg 3, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Gleiwitz, yert, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Hagen Westf.) 3, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt egen, Geier, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts lberstadt, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt raunschweig 1, Erbe, Vorstand des Reichsbahn-Betriebs- nts Lennep, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt agen (Westf.) 3, Rempp, bisher beim Reichsbahn- triebsamt Hamburg, als Vorstand zum Reichsbahn-Be- iebsamt Magdeburg 3, Lindenberg, bisher beim eichsbahn-Betriebsamt Bremen 2, als Vorstand zum eichsbahn-Betriebsamt Lennep, Lohe, bisher bei der eichsbahndirektion Altona, zum Reichsbahn-Betriebsamt amburg, und Wedell, Leiter einer Abteilung beim eichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin, zum Reichsbahn- ntralamt in Berlin.

Überwiesen sind: die Reichsbahnräte Mantey, sher beurlaubt, zur Reichsbahndirektion Berlin und üttich, bisher bei der Hauptverwaltung in Berlin, ir Reichsbahndirektion Berlin.

In den Ruhestand sind getreten: Reichs- hnrat Dr.-Ing. Karl Zimmermann bei der Reichs- hndirektion Stuttgart und die Reichsbahnamtmänner ustav Peters, Hilfsdezernent bei der Reichsbahn- rektion Stettin und Buchsteiner, Hilfsdezernent und orstand des Verkehrsbüros bei der Reichsbahndirektion önigsberg (Pr.).

Österreich.

— **Die neue Eisenbahnverkehrsordnung.** Am 19. und . März fanden im Bundesministerium für Handel und Ver- hr in Wien zwischen den österreichischen und deutschen egierungsstellen die Schlußverhandlungen über die An- eichung der Entwürfe einer neuen österreichischen und ner neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung statt. ie Verhandlungen befaßten sich vorzugsweise mit den n den österreichischen und deutschen wirtschaftlichen auptkörperschaften zu den beiderseitigen Regierungsent- ürfen eingebrachten Abänderungsvorschlägen. Sie führten freulicherweise zu dem Ergebnis, daß die Wünsche der irtschaftlichen Kreise in weitgehendem Maße erfüllt erden konnten und dabei eine noch weitergehende An- eichung der beiderseitigen Entwürfe erreicht wurde. Die ıdgültige Feststellung des Wortlautes der Entwürfe soll einer demächst in Berlin stattfindenden Zusammenkunft folgen, zu der sich Bundesminister Dr. Schürff nach erlin begeben wird. Die beiden Verkehrordnungen sollen leichzeitig, und zwar am 1. Oktober 1928, in Kraft treten. er österreichische Entwurf wird im Monat April im ationalrat als Regierungsvorlage eingebracht werden.

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Da die Durch- ührung der umfangreichen Berechnungen, die dem Sach- erständigengutachten in der Elektrisierungsfrage der sterreichischen Bundesbahnen zugrunde liegen werden, is 15. März nicht möglich war, hat das Sachverständigen- ollegium die Regierung um eine Fristerstreckung er- ucht. Die Regierung verlängerte die Frist bis 15. April J.

— **Österreichs Außenhandel im Februar.** Der Umsatz es österreichischen Außenhandels (freier Verkehr und Ver- dlungsverkehr) im Monat Februar hat sich merklich ge- oben. Der Wert der Einfuhr erhöhte sich dem Vormonat gegenüber um rund 20 Millionen Schilling, der Wert der Ausfuhr um 57,5 Millionen Schilling. Dank dieser wesentlich stärkeren Zunahme der Ausfuhr sank das Bilanzpassivum, das im Januar 98.5 Schilling betragen hatte, im Monat Februar auf 61,4 Millionen Schilling herab.

Im Bilanzpassivum ergibt sich für die beiden ersten Monate der gleichen Vorjahrszeit gegenüber kein allzu hoher Unterschied, denn es betrug 160 Millionen Schilling gegen 152 Millionen Schilling im Januar und Februar 1927. Der gesamte Umsatz in Ein -und Ausfuhr hat sich aber um 146 Millionen Schilling gehoben.

Ungarn.

— **Über die internationalen Verkehrsanschlüsse und über die Frage der Verkehrswerbung** äußerte sich Staatsbahnpräsident v. Samarjay kürzlich wie folgt:

In den letzten sieben Jahren ist es uns gelungen, bei den jährlich veranstalteten europäischen Konferenzen hinsichtlich des internationalen Anschlußverkehrs für Ungarn sehr wesentliche Ergebnisse zu erzielen. Dadurch wurde es möglich, das ungarische Eisenbahnnetz in den West-Ostverkehr wieder einzuschalten, so daß wir heute mit fast allen größeren Städten des Auslandes direkte Kurswagenverbindung besitzen.

An erster Stelle der internationalen Zugverbindungen steht hier der Orient-Expreß, der die ungarische Hauptstadt über Paris mit Belgien, Holland und London verbindet und östlich in Bukarest seinen Durchlauf abschließt. Ab 15. Mai d. J. wird nun dieser Pullman-Expreß auch die direkte Verbindung der ungarischen Hauptstadt mit Belgrad, Sofia und Stambul herstellen. Mit den meisten Großstädten des Auslandes haben wir eine oder mehrere täglich laufende Schnellzugverbindungen; aus Wien 4, aus München 3, aus Dresden 2, aus Berlin 2, aus Kopenhagen 2, Stockholm 2, aus Oslo 2, aus Amsterdam 2, aus Brüssel 2, aus London 2, aus Paris 3, aus Rom 2, aus Athen 2, aus Sofia und Stambul 2, aus Belgrad und Bukarest 2, aus Krakau, Warschau und Prag je 2 solche Schnellzugverbindungen, die Budapest dem Auslande näherbringen. Natürlich haben wir auch großes Gewicht auf den direkten Schnellzugverkehr mit dem früheren Ungarn, jetzt Trianoner Neuauslande gelegt und in diesem Punkte besonders in der letzten Zeit wesentliche Fortschritte erzielt. Durch die Einstellung von Kurswagen in den erwähnten Verkehrsbeziehungen vermochten wir der Bequemlichkeit der Reisenden einen guten Dienst zu leisten. Unser Aktionsprogramm sieht natürlich noch weitere Verbesserungen im internationalen Reiseverkehr vor, dem wir mit allen unseren Mitteln dienen wollen.

Die moderne Verkehrswerbung kann heute ohne wirkungsvolle Reisereklame nicht mehr gut auskommen. Unter den Werbemitteln zu diesem Zwecke hat die ungarische Bahnverwaltung den Aushang von fremdsprachigen, mit Bildschmuck versehenen Fahrplänen in den bedeutendsten Verkehrsplätzen des Auslandes als besonders zugkräftige Werbung erkannt. Der Bildschmuck veranschaulicht die Sehenswürdigkeiten von Budapest, die Schönheiten des Plattensees sowie anderer Natur- und Kulturschätze des Landes.

— **Kraftwagenverkehrs-Unternehmen der Ungarischen Staatsbahnen.** Die Ungarischen Staatsbahnen befassen sich ernstlich mit den zur Bekämpfung des Kraftwagen-Wettbewerbs nötigen Maßnahmen und nach längeren Verhandlungen bildete sich voriges Jahr das „Kraftwagenverkehrs-Unternehmen der Ungarischen Staatsbahnen A.-G." (verkürzt: „Mavart"). Das Unternehmen hat 28 Motorwagen von der Bauart N. A. G. und 30 Beiwagen im Verkehr, welche sie teilweise bei der Ungarischen staatlichen Maschinenfabrik, teilweise bei der Firma Uhry bestellte. Die Gesellschaft richtete sich für Personen- und Güterverkehr ein. Für den Güterverkehr einstweilen auf den folgenden 818 km umfassenden Linien: Szob-Vámosmikola, Budapest — Czegléd — Szolnok, Budapest — Lajosmizse — Kecskemét, Budapest — Czegléd — Nagykörös — Ujkécske, Budapest — Székesfehérvár, Budapest—Dunaföldvár, Budapest—Alsópetény, Baja—Dusnok—Kalocsa, Baja—Hajós—Kalocsa, Baja—Kiskörös, Szolnok—Kötelek, Szolnok—Besenyöszög. Für den Personenverkehr wird die Gesellschaft folgende Linien befahren: Szob—Vámosmikola, Vácz—Alsópetény, Baja—Dusnok—Kalocsa, Baja—Hajós—Kalocsa, Baja—Kis-

körös, Szolnok—Kötelek, Szolnok—Besenyöszög. Für den Personenverkehr wird die Gesellschaft folgende Linien befahren: Szob—Vámosmikola, Vácz—Alsópetény, Baja—Dusnok—Kalocsa, Baja—Hajós—Kalocsa, Baja—Kiskörös, Szolnok—Kötelek, Szolnok—Besenyöszög (zusammen 225 km).

In Ungarn ist es für den Kraftwagenwettbewerb bezeichnend, daß sich die Privatkraftwagen-Transportunternehmen, neben den 7308 km Staatsbahnlinien und 1190 km Privatbahnlinien, auf 2500 km für den Kraftwagenverkehr eingerichtet haben. Die „Mavart" übernimmt somit einen bedeutenden Teil des Kraftwagenverkehrs. Sie wickelt den Transport von Haus zu Haus im eigenen Betriebe ab, in der Provinz hingegen betraut sie Agenten mit der Verteilung und etwaigen Weiterbeförderung der Güter. Obwohl die „Mavart" ihre Tätigkeit erst vor einigen Monaten begonnen hat, kann bereits festgestellt werden, daß sie einen beträchtlichen Teil des Kraftwagenverkehrs an sich gezogen hat.

Niederlande.

— **Ahaus—Enscheder Eisenbahn.** Zum 1. April 1928 ist der auf niederländischem Gebiet belegene Teil der Ahaus-Enscheder Eisenbahn (von Enschede-Süd bis Landesgrenze) verstaatlicht worden. Die Betriebsführung auf dieser Strecke erfolgt weiter durch die Niederländischen Eisenbahnen. Mit dem gleichen Zeitpunkt hat die Betriebsführung der Niederländischen Eisenbahnen auf der deutschen Teilstrecke (von Landesgrenze bis Ahaus) nach dem Betriebsüberlassungsvertrage ihr Ende erreicht. Da die Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft sich außerstande erklärt hat, auf der ihr verbliebenen deutschen Strecke den Betrieb weiterzuführen, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahndirektion Münster [Westf.]) im Auftrage des Reichsbevollmächtigten für Privatbahnaufsicht am 1. April für Rechnung der Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb übernommen. In den Tarif- und Verkehrsverhältnissen ändert sich dadurch nichts.

Übrige europäische Länder.

— **Bahnbau in Finnland.** Im laufenden Jahre werden drei neue Eisenbahnen in Finnland dem Verkehr übergeben. Es sind dies die Bahnen: Karunki—Kauloranta, Joensuu—Outokumpu, die beide im Spätsommer fertig werden, und als dritte die Bahn Wiborg—Pöläkkälä, die im Herbst beendet sein wird. Auch die Lojo-Hafenbahn und die Linie Filpula—Mänttä dürften noch im Herbst dieses Jahres fertig werden; beide sollen aber erst im nächsten Frühjahr in Betrieb genommen werden. Dagegen wird der Bau der Bahn Uleaborg—Vaala erst im Jahre 1929 beendet sein.

— **Der estländische Bahnbauplan.** Das estnische Verkehrsministerium ist gegenwärtig mit der Ausarbeitung des Plans für den Ausbau des Eisenbahnnetzes beschäftigt. Nach dem Plan sollen im Laufe von 5 Jahren folgende neue Eisenbahnverbindungen geschaffen werden: 1928/29 die vollspurige Linie Dorpat—Petschur und die Schmalspurlinie Rappel—Werder; im Jahre 1930 die Linien Walk—Fellin sowie Wehma (Station an der Reval—Pernauer Schmalspurbahn) — Oberpahlen und Taps—Ampel—St. Johannis (alle drei Linien schmalspurig), 1931/32 die Linie Dorpat—Fellin—Pernau (vollspurig) und 1932/33 die Linien Wehma—Fennern und Oberpahlen—Laisholm—Tschorna (beide schmalspurig). Die Baukosten für die genannten Linien werden, das rollende Material mit eingerechnet, auf 30 Mill. Kronen berechnet, von denen ein Drittel durch Vermittlung des schwedischen Zündholztrusts beschafft werden soll. Für die restliche Finanzierung des Eisenbahnbauplans hofft die estländische Regierung eine Auslandsanleihe zu erhalten.

— **Danzig-polnische Eisenbahnverhandlungen.** In den Verhandlungen zwischen der freien Stadt Danzig und der Republik Polen über Eisenbahntariffragen (Einführung der durchgerechneten Tarife, Aufhebung der Verkehrssteuern usw.) hat sich dem Vernehmen nach der Standpunkt der Verhandlungspartner so weit genähert, daß die Ausarbeitung der Einzelheiten des zu schließenden Abkommens einer Kommission übertragen worden ist.

— **Hinausschiebung der Eisenbahntariferhöhungen Polen.** In letzter Stunde ist die für den 1. April 1928 plante Erhöhung der Personentarife auf den Polnise Staatsbahnen wiederum hinausgeschoben worden. Auch für Mitte des Jahres beabsichtigte Steigerung der Gütarife ist bis zum Herbst verschoben worden, um Teuerung im Inlande nicht zu vergrößern.

— **Der polnische Gütertarif für die schmalspurig Bahnen** wird durch eine Verordnung des Verkeh ministers mit Wirkung vom 1. April 1928 in neuer Fass herausgegeben. Die Bestimmungen aus den Jahren 19 1926 und 1927 treten mit dem 31. März außer Kraft.

— **Die Rawicz—Kobyliner Eisenbahn** ist mit Wirku vom 1. April 1928 in den deutsch-polnisch-russischen Güt und Tierverkehr einbezogen worden.

— **Bau einer neuen Umgehungsbahn in Warschau.** den ersten Tagen des April schreitet die französischen sellschaft „Schneider & Co., Société Géneral d'Enpris zum Bau einer neuen Umgehungsbahn um Warschau einer Länge von 32,8 km. Die Strecke wird von der S tion Wlochy über Rakowiec, Szopy, Czerniakow über Weichsel nach Grochow führen, wo sie eine Verbindung der Bahn Warschau—Lemberg—Bukarest herstellt. Baufirma hat sich verpflichtet, den Bau mit der erford lichen neuen Eisenbahnbrücke über die Weichsel spätest bis zum Jahre 1934 fertigzustellen, und erwirbt die K zession für den Betrieb dieser Bahn bis zum Jahre 20 Die Regierung hat sich das Recht des Erwerbs dieser Ba vom Jahre 1945 an vorbehalten.

— **Bau neuer Eisenbahnlinien in Polen.** Der „Mo tor Polski" veröffentlicht eine Konzessionsurkunde, vom Verkehrsminister ausgefertigt ist und einigen Firm die Konzession zum Bau nachfolgender priv ter vollspuriger Eisenbahnlinien, vorwiegend im Berei des Dombrowaer Industriegebiets erteilt: Chrzanow Wojkowice—Lask mit verschiedenen Abzweigungen, W kowice—Opoczno—Warschau, Chorzow—Wojkowice—K zieglowy—Stradom—Szczerbow—Lask (Länge 181 km) u Wojkowice — Wlodowice — Wloszczowa — Opoczno — W schau (Länge 285 km). Die Konzessionäre sind verpflic tet, den Bau dieser Bahnen nicht später als am 10. Ap 1931 zu beginnen. Bei der Vergebung von Aufträgen u Arbeiten sind in erster Linie inländische Fabriken und A beitskräfte zu berücksichtigen. Das technische und adm nistrative Personal beim Bau sowie bei der Betrieb führung der Eisenbahnen muß die polnische Staatsang hörigkeit besitzen und seinen ständigen Wohnsitz in Pol haben.

— **Vom russischen Eisenbahnbau.** Im Verlauf ein vom Volkskommissariat der Arbeiter- und Bauerninspekti durchgeführten Revision der Eisenbahnneubauten in Ru land sind erhebliche Mißstände auf diesem Gebiete au gedeckt worden. Die Bauarbeiten werden vielfach planl und ohne endgültig ausgearbeitete Bauprojekte geführ Die Versorgung mit den erforderlichen Materialien ist u genügend. Als Beispiel für die ungenügende Vorbereitu des Bahnbaus wird die im Bau befindliche Turkestan-Sibirien-Eisenbahnlinie angeführt. Dies ist u so bemerkenswerter, als gerade diese Eisenbahnlinie na Ansicht der Sowjetregierung von größter wirtschaftlich Bedeutung ist.

—**Die erste Seilschwebebahn in der Tschechoslowake** Die im Bau befindliche Seilschwebebahn von Johannisb nach dem Schwarzenberg (Riesengebirge) wird i nächster Zeit eröffnet werden. Es wird dies die erste Sei schwebebahn sein, die in der Tschechoslowakei dem B trieb übergeben wird. Die Schwebebahn, mit deren Ba im Herbst 1927 begonnen wurde, hat die Aufgabe zu e füllen, jenen Touristen, denen der immerhin beschwerlich steile Aufstieg zum Kamm des Riesengebirges etwas b schwerlich erscheint, den Besuch dieser Gegenden zu e leichtern. Die scharfe Steigung zum Kamm des Riese gebirges bleibt dieselbe, ob nun der Aufstieg von Petz aus oder von Aupa, oder von Johannisbad erfolgt. Unt solchen Umständen bedeutet die Schaffung einer Schwe

bahn eine wesentliche Erleichterung für die Erreichung der schönsten Gebiete des Riesengebirges. Die neue Bahn hat einen Höhenunterschied von 700 m zu überwinden und wird in einer Höhe von 1300 m ihre Endstation erhalten. Der Bauaufwand beträgt ungefähr 5 Millionen Kc. Die Bergfahrt wird sich auf etwa 12 Kc, die Talfahrt auf 8 Kc stellen.

— **Aufhebung des Sichtvermerks zwischen der Tschechoslowakei und Österreich.** In der abgelaufenen Woche wurde im Bundeskanzleramt in Wien der Text des Abkommens über die Aufhebung des Sichtvermerkzwanges zwischen Österreich und der Tschechoslowakei beraten. Die Besprechung der beiderseitigen Regierungsvertreter ergab ein vollständiges Einvernehmen. Die Vereinbarung wird nach der formellen Genehmigung durch die beiderseitigen Regierungen am 5. April in Kraft treten. Von diesem Tage an können die Angehörigen beider Staaten gegen Vorzeigung eines gültigen Heimatspasses das Gebiet des anderen Staates ohne Sichtvermerk betreten und verlassen.

— **Regelung der Eisenbahnverhältnisse an den deutsch-tschechoslowakischen Grenzen.** In den letzten Tagen wurden in Prag die bereits im Oktober v. J. in Breslau begonnenen Verhandlungen zwischen den Abordnungen der tschechoslowakischen und deutschen Regierung über die allgemeine Regelung der Eisenbahnverhältnisse an den deutsch-tschechoslowakischen Grenzen fortgesetzt. Einige der wichtigsten Fragen des sehr umfangreichen Verhandlungsstoffes wurden eingehend durchberaten und geklärt. Die Verhandlungen werden binnen kurzem auf deutschem Gebiete fortgesetzt.

— **Rechtliche und finanzielle Regelung der privaten Lokalbahnen in der Tschechoslowakei.** Das Eisenbahnministerium hat in der abgelaufenen Woche dem Senate ein Gesetz über die Regelung einiger rechtlicher und finanzieller Beziehungen der im staatlichen Betrieb stehenden privaten Lokalbahnen vorgelegt. Das Gesetz bezweckt, eine Rechtsordnung zwischen den Staatsbahnen und staatlich betriebenen Privatbahnen herzustellen. Diese Regelung setzt grundsätzlich einen Betriebsvertrag voraus. Deshalb bestimmt § 1 des Gesetzes, daß in jenen Fällen, in denen es bisher nicht zur vertraglichen Regelung des Rechtsverhältnisses zwischen den tschechoslowakischen Staatsbahnen und den staatlich betriebenen Lokalbahnen gekommen ist, innerhalb einer vom Eisenbahnministerium festgesetzten Frist Betriebsverträge errichtet werden. Soweit mit der ehemaligen österreichischen und ungarischen Staatsbahnverwaltung abgeschlossene Verträge vorhanden sind, gelten diese unter der Voraussetzung der ausdrücklichen Anerkennung durch das Eisenbahnministerium. Erst wenn es in der vom Ministerium festgesetzten Frist nicht zur Errichtung eines Betriebsvertrages kommen sollte, wird das Eisenbahnministerium selbst die Betriebsbedingungen und die gegenseitigen Rechte und Pflichten beider Teile festsetzen. In beiden Fällen muß die Regelung des Rechtsverhältnisses bezüglich der Betriebsführung auf dem Grundsatze der Deckung der tatsächlichen Betriebsabgänge und zwar mit der Wirksamkeit vom 1. Januar 1921, beruhen.

Ferner bezweckt das Gesetz die Voraussetzung für die Regelung der finanziellen Verhältnisse der staatlich betriebenen Lokalbahnen festzusetzen. Die finanziellen Verhältnisse dieser Lokalbahnen waren bisher geregelt durch die Gewährung von Vorschüssen auf die Vergütung des Prioritätenkapitals zur Deckung der Verwaltungsauslagen und außerdem durch Stundung der Bedeckung der Betriebsabgänge. Diese Regelung stützte sich bei den Lokalbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien auf das Gesetz vom 31. Dezember 1894, Nr. 2 RGBl. vom Jahre 1895 und das Gesetz vom 8. August 1910, Nr. 149 RGBl. Bei den Lokalbahnen in der Slowakei sollen ähnliche Grundsätze angewendet werden wie in Böhmen, Mähren und Schlesien und zwar durch besondere Vereinbarungen mit dem Vorbehalt einer späteren gesetzlichen Regelung. Nach dem vorgelegten Gesetzentwurf kann das Eisenbahnministerium im Einverständnis mit dem Finanzministerium, mit einer allerdings durch das Finanzgesetz festgesetzten Höhe, den staatlich betriebenen Lokalbahnen die Deckung der Betriebsabgänge stunden und ihnen durch Vorschüsse die mittel zur Vergütung des Prioritätenkapitals und zur Dekkung der ausgewiesenen Verwaltungsausgaben gewähren, wobei diese finanzielle Unterstützung auch für die Vergangenheit, ehestens jedoch vom 1. Januar 1921, gewährt werden kann. Voraussetzung für die Gewährung dieser finanziellen Unterstützung ist in solchen Fällen der Umstand, daß die betreffende Lokalbahn den tschechoslowakischen Staatsbahnen für die Führung des Betriebes die tatsächlichen Betriebsauslagen ersetzt. Die Stundung und die im Vorschußwege ausgezahlten Beträge sollen eine verzinsliche Forderung der Staatsbahnverwaltung bilden und diese sollen aus den in künftigen Jahren eintretenden Reinerträgen der Lokalbahn abgezahlt werden. Diese Neuregelung ist für das ausländische Kapital von großer Bedeutung, das ja an den meisten privaten Lokalbahnen in der Tschechoslowakei im hohen Maße beteiligt ist.

— **Neuerungen und Verbesserungen im tschechoslowakischen Sommerfahrplan.** Der neue Sommerfahrplan der tschechoslowakischen Eisenbahnen tritt am 15. Mai 1928 in Kraft und bringt eine Reihe von Neuerungen und Verbesserungen. Von besonderem Interesse ist, daß der um 11 Uhr 15 Minuten von Prag Wilsonbhf. abgehende Schnellzug (Pariser Schnellzug) auch direkte Wagen nach Basel und Genf führen wird. Ebenso von Bedeutung ist die Schaffung eines Morgenschnellzuges nach dem Süden. Der Zug wird um 7 Uhr von Prag Wilsonbhf. abgehen, in Linz um 13.35 anlangen, über Salzburg eine direkte Verbindung mit Italien herstellen und in den Morgenstunden in Venedig einfahren. Er wird direkte Wagen bis Rimini führen, wo er in den späten Vormittagstunden anlangen wird. Die bisherige Abendverbindung nach dem Süden über Linz bleibt. (Abfahrt Prag Wilsonbhf. um 22.35, Ankunft in Triest um 21.30, in Rom 11.55.) Der Zug wird auch in diesem Jahre direkte Wagen bis nach Spalato mitführen, wo die Ankunft um 8.05 erfolgt.

Auf der Strecke Karlsbad—Schlackenwert—Joachimstal war die bisherige Zugverbindung wegen der ungünstigen Bodenbeschaffenheit unvorteilhaft; die Reisenden haben deshalb vielfach die Kraftwagenverbindungen vorgezogen. Nunmehr werden leichte Motorwagenzüge von Karlsbad nach Schlackenwert und von da nach Joachimstal verkehren, die zu dieser Fahrt nur 45 bis 54 Minuten benötigen werden. Diese Motorwagenzüge werden in Karlsbad Anschlüsse nach Prag, Eger, Wien und Eger—Deutschland vermitteln, aber auch an die Motorwagenzüge Karlsbad—Marienbad anschließen. Auf der Strecke Marienbad—Karlsbad werden auf Grund der günstigen Erfahrungen in diesem Sommer acht personenführende Motorzüge in jeder Richtung, darunter vier Motorschnellzüge verkehren. Schließlich sei auf die Einführung von neuen Schnellzügen auf der Strecke Prag—Brünn am Samstag bzw. Sonntag hingewiesen. Sie sollen den Besuch der Brünner Ausstellung ermöglichen.

— **Brückenherstellungen auf wichtigen Strecken der Tschechoslowakei.** Die Eisenbahnverwaltung hat den Beschluß gefaßt, alle Brücken auf der für den internationalen Verkehr äußerst wichtigen Strecke Prag—Böhm. Trübau—Brünn—Preßburg—Szob umzubauen. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, daß diese Strecke auch von Lokomotiven mit einem Achsdruck bis zu 25 t befahren werden kann. Im laufenden Jahre gelangen ungefähr fünfzig Brücken der Strecke Prag—Brünn zum Umbau. Die Brücken der restlichen Strecke bis Szob werden in den nächsten drei Jahren umgebaut.

— **Verlustbilanz der Kaschau—Oderberger Bahn.** Das abgelaufene Wirtschaftsjahr der Gesellschaft endet mit einem Abgang von 15 Millionen Kc, welcher seit dem politischen Umsturz (1918) der geringste ist. Betrug dieser doch im Jahre 1920 rund 180 Millionen Kc und im Jahre 1926 rund 23 Millionen Kc. Der in Schlesien gelegene Bahnabschnitt hat ein größeres Erträgnis abgeworfen als im Vorjahr. Dieser Erfolg ist auf die günstigen wirtschaftlichen Absatzverhältnisse insbesondere auf dem Holzmarkt zurückzuführen. Die Gesellschaft wird in absehbarer Zeit notwendige Investitionen durchführen, und vor allem zum Ausbau einiger Bahnhofsanlagen und zur Legung des zweiten Gleises in manchen Streckenabschnitten schreiten.

— **Aufwertung der Lemberg—Czernowitzer Eisenbahnprioritäten.** Vor dem Appellationsgericht in Czernowitz fand dieser Tage eine Verhandlung statt, die eine Beschwerde der Lemberg—Czernowitzer Eisenbahngesellschaft gegen das rumänische Verkehrsministerium zum Gegenstande hatte. Die Beschwerde der Gesellschaft hatte hauptsächlich Bezug auf die Form der Betriebsführung der auf dem rumänischen Gebiet gelegenen Eisenbahnstrecken und ist an und für sich für die derzeit noch ausstehende Regelung der Aktien und Prioritäten der Gesellschaft nur von geringer Bedeutung. Von Interesse war in diesem Zusammenhang eine im Verlauf der Verhandlung gefallene Bemerkung des Vertreters des Verkehrsministeriums, der in seinem Antrag auf Vertagung der Verhandlung darauf hinwies, daß es zwischen der Gesellschaft und den Prioritätenbesitzern einerseits und der rumänischen Regierung anderseits zu Unterhandlungen finanzieller Natur kommen dürfte, da eine beide Teile befriedigende Lösung in Kürze zu erwarten sei. Die Verhandlung wurde sodann tatsächlich vertagt. Als eine befriedigende Lösung wäre nach Ansicht der Interessenten jene anzusehen, die einen höheren als den zuletzt angebotenen 15prozentigen Aufwertungssatz vorsieht.

— **Die griechischen Eisenbahnen.** Griechenland hat, bei einer Flächenausdehnung von 59 594 qkm nur 1584 km Eisenbahnen, davon 758 km im Peloponnes und 826 im kontinentalen Griechenland bzw. in Thessalien. Die einzelnen Linien entstanden zu verschiedenen Zeiten ohne einheitlichen Plan, und mit verschiedenen Spurweiten. So sind nur 449 km vollspurig, etwa 1060 km haben Meterspur, 33 km haben eine Spur von 0,75 m, und 39 km sogar eine solche von nur 0,60 m. Doppelspur hat nur die Linie Piräus—Athen. Alle diese Linien wurden vor dem Kriege von sechs Eisenbahngesellschaften betrieben. Die Konzessionen lauteten auf 99 Jahre, doch hatte der Staat nach 15 Jahren das Ablösungsrecht. Im Kriege wurden einzelne Linien von drei Gesellschaften in Anspruch genommen und vom griechischen Staat, im Einvernehmen mit der Militärverwaltung bis zum Jahre 1920 in eigenem Betriebe verwaltet. Zu diesem Zeitpunkte wurde eine autonome Verwaltung, „Die Eisenbahnen des hellenischen Staates", zum Betriebe der nördlichen Linien samt der Eisenbahn Piräus—Athen gegründet, mit einer Betriebslänge von 1343 km. Im Jahre 1925 kam dann noch die Linie Saloniki—Monastir und gegen Ende 1926 die Verbindungsbahn Saloniki—Dedeagatsch dazu.

Mit der Peloponnesischen Eisenbahngesellschaft hat der griechische Staat im Jahre 1925 ein Abkommen getroffen, das alle Streitigkeiten regelt. Der Staat hat auf sein Rückkaufsrecht verzichtet und der Gesellschaft Tarife zugestanden, die eine zufriedenstellende Mindestdividende der Aktien sichern. Demgegenüber hat sich die Gesellschaft verpflichtet innerhalb der ihr gesetzten Frist eine Reihe von Lokalbahnen und Zweiglinien auszubauen.

Vor dem Krieg arbeiteten die griechischen Eisenbahnen mit guten zum Teil ausgezeichneten finanziellen Ergebnissen. Die Betriebszahl der Linie Piräus—Athen betrug in den letzten Jahren vor dem Kriege 88, diejenige der Larissabahn 79, der Peloponnesischen Bahnen 57 und der Thessalischen Bahnen sogar 46. Seit dem Balkankriege 1912 hat sich diese Lage natürlich gründlich verschlechtert, wenngleich, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, die Leistungen sich durchweg bedeutend erhöht haben. Die Thessalischen Bahnen befördern heute mehr als doppelt soviel Personen und mehr als fünfmal soviel Güter als im Jahre 1911.

Eisenbahnen	Verkehrseinheit	1911	1924	1926
von Peloponnes	Reisende	2 006 000	3 477 000	3 600 000
	Güter t	356 000	355 000	410 000
von Thessalien	Reisende	500 000	750 000	1 200 000
	Güter t	115 000	560 000	610 000
von Larissa	Reisende	432 000	1 061 000	701 000
	Güter t	56 000	178 000	115 000
Hellenische Staatsbahnen	Reisende	—	3 219 000	3 700 000
	Güter t	—	889 000	950 000

Im Jahre 1925 hat Griechenland mit einer belgischen Unternehmergruppe einen Anleihevertrag abgeschlossen, der den Bau von 350 km neuer Linien für 10½ Millionen Dollar vorsah. Seit dem Kriege wurden 135 Lokomotiven, 43 Personenwagen und 2750 Güterwagen beschafft, wodurch der Bestand auf 453 Lokomotiven, 737 Personenwagen und 7079 Güterwagen stieg.

— **Die Eisenbahnfähre über den Bosporus,** über die wir bereits in Nr. 3, S. 86 Jahrg. 1927 berichteten, soll nach einer Mitteilung der „Industrie- und Handelszeitung" Berlin, zwischen dem Bahnhof Sirkedji auf europäischer und Haidar-Pascha auf asiatischer Seite eingerichtet werden. Dadurch wird die Umladung der Güter vom Wagen auf das Schiff und umgekehrt in Hinkunft vermieden. Die Fähre soll von der belgischen Fährbootsgesellschaft betrieben werden, die einen Vertrag mit der türkischen Regierung abgeschlossen hat.

— **Betriebsergebnisse bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Auch im Jahre 1928 scheint die günstige Konjunktur für die schweizerischen Bundesbahnen anzuhalten, obwohl keine besonderen äußeren Saisonerscheinungen — der Verkehr anläßlich der Winterolympiade spielt für das Netz keine zu große Rolle — bisher in Betracht zu ziehen waren. Die Gesamtbetriebseinnahmen in den ersten zwei Monaten 1928 betrugen 56 586 000 Fr gegen 53 068 722 Fr der gleichen Monate des Vorjahres und die Ausgaben 43 502 000 Fr gegen 42 545 120 Fr für 1927. Es ergibt sich sohin für diese zwei Monate ein Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben von 13 048 000 Fr gegen 10 523 602 Fr.

Die schweizer „Wirtschaftlichen und sozialstatistischen Mitteilungen" bemerken hierzu bei der Besprechung dieser günstigen Ergebnisse, daß diese nicht nur einer guten Konjunktur zu verdanken seien. Es sei auch das Ergebnis einer zielbewußten Rationalisierung, deren bedeutendster Bestandteil der Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen sei. Diese erweise sich heute, entgegen früheren pessimistischen Stimmen, auch bei niedrigen Kohlenpreisen als zweckmäßig. Verkehrssteigernd wirke im Güterverkehr die planmäßige Bearbeitung der Gütersammlung durch die Sesa (Schweizerische Expreß A. G.).

— **Fremdenverkehr in der Schweiz nach Nationen.** Das statistische Büro der schweizerischen Verkehrszentrale hat auf Grund des Fremdenverkehrs 1927 eine Statistik der von den verschiedenen Ländern für die Schweiz gelieferten Fremdenanteile zusammengestellt, wobei die Bevölkerung jedes Landes berücksichtigt und in diese Statistik 12 bekantere Städte und Stationen einbezogen wurden. Es ergab sich, verglichen mit der Bevölkerung der betreffenden Länder (also nicht nur Kopfzahl der Besucher, bei der wohl Deutschland an erster Stelle steht) folgende Zahl:

Holland	0,56	Belgien	0,14
Deutschland	0,54	Skandinavien	0,11
Großbritannien	0,33	Amerika	0,08
Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei	0,18	Italien	0,07
		Spanien und Portugal	0,05
Frankreich	0,16	Balkan	0,02

— **Schweizerisch-französisches Handelsabkommen.** In ihrer Botschaft vom 19. März 1928 an die schweizerische Bundesversammlung (die Parlamente) behandelt die schweizerische Regierung eingehend die Ergebnisse der Handelsvertragsverhandlungen mit Frankreich, die in den beiden Abkommen vom 21. Januar 1928 und vom 11. März 1928 niedergelegt sind, und deren Ratifikation beantragt wird.

Das Abkommen vom 21. Januar 1928 enthielt neben anderen vor allem Vereinbarungen über die für die Schweiz besonders wichtigen Industrien der Chemie, der Elektrotechnik, der Seide und über die Maschinenindustrie. Hinsichtlich der Seidenindustrie sind in der Botschaft die besonderen Verhandlungsschwierigkeiten gewürdigt und das an sich nicht ungünstige unter direkter Besprechung der Industriellen beider Länder erzielte Ergebnis besprochen, aber der Meinung Ausdruck gegeben, daß eine wesentliche Hebung der schweizerischen Ausfuhr auf diesem Gebiete kaum zu erwarten sei.

Für das Abkommen vom 11. März 1928 werden besonders die Ergebnisse hinsichtlich der Uhren-, Stickerei- und

aumwollenindustrie gewürdigt. Die gegenüber Frankreich reichten Uhrenzölle werden als erträglich bezeichnet; beglich der Stickereizölle ist gesagt, daß viele und beträchthe Verbesserungen eintreten würden; die französischen ölle für Baumwollfabrikate werden auch weiterhin als eht hoch bezeichnet.

Zusammenfassend wird darauf hingewiesen, daß die ndelsbilanz mit Frankreich (wie die schweizerische überupt) von jeher passiv gewesen sei und das trotz der abschlossenen Verträge wohl auch in Zukunft bleiben erde.

— **Französische Krankenwagen.** Die Paris—Lyon—ittelmeer-Eisenbahn hat eine Anzahl Krankenwagen für n Verkehr auf weite Entfernungen beschafft, bei deren ntwurf Sorge getragen worden ist, daß alle Anforderunn, die an einen solchen Wagen gestellt werden, erfüllt nd. Der Hauptteil des Wagens wird von dem Krankenteil eingenommen, das 2,0 × 4,5 m groß ist. Das Bett ebt mit dem Kopfende an einer Querwand, so daß es n beiden Seiten zugänglich ist; es ist aber beweglich nd kann daher auf Wunsch des Kranken auch anders ufgestellt werden. Boden und Wände sind zur Schallämpfung mit Kork belegt. Scharfe Ecken im Innern nd vermieden. Boden, Decken und Wände können abwaschen werden. Es kann sich also kein Staub ablagern nd eine Entseuchung ist möglich. Die Teppiche, die den oden bedecken, und die Vorhänge an den Fenstern sind enfalls waschbar. Zwischen die doppelten Fenster kann ch ein lichtundurchlässiger Laden eingeschoben werden ur Lüftung dient gefilterte Luft, zur Heizung erwärmte uft. Im Sommer kann die eintretende Luft gekühlt erden. Zur Aushilfe ist noch ein elektrischer Heizkörper rhanden. Außerdem ist der Wagen mit einem elektrisch heizten Teppich und einem elektrisch angetriebenen üfter ausgestattet. Die Rohrschlangen zum Erwärmen nd Kühlen der Luft sind unter den Fenstern unterbracht. Der Krankenraum enthält noch ein Ruhebett ir die Begleitung. Für diese sind außerdem zwei, in nigen Wagen auch drei Schlafabteile zu zwei und drei etten vorgesehen. Im ganzen bieten die Wagen Raum r sieben oder neun Personen neben dem Kranken. Der aschraum neben dem Hauptraum enthält alles, was zur flege eines Kranken nötig ist. Für die Begleitung sind den Enden des Wagens kleinere Waschräume vorgeehen. Alle Räume sind durch einen Seitengang verinden.

Bei Benutzung des Wagens werden für die ersten 50 km 149,80 Fr, 131,85 Fr oder 72,35 Fr angesetzt, nachdem er in einen Luxuszug, einen Schnellzug oder nen Personenzug eingestellt wird; dazu kommt der reis einer Fahrkarte 1. Klasse, und der sich so ergebende reis wird mit 16 für den größeren und mit 8 für den einoren Wagen vervielfältigt. Bei 1150 km sind dann ir jedes weitere Kilometer 0,428043 Fr, 0,33099 Fr und 17952 Fr zu zahlen; über 1150 km beträgt der Preis 92,30 Fr, 395,20 Fr und 216,85 Fr. Die Fahrt Nizza—aris kostet z. B. im Schnellzug mit dem größeren Wagen 3848 Fr, mit dem kleineren 6924 Fr. Bei Würdigung eser Zahlen muß man beachten, daß der Frank etwa 7 Pfennige wert ist. Die Wagen müssen 48 Stunden r dem beabsichtigten Gebrauch bestellt werden; dabei nd 200 Fr zu hinterlegen, die verfallen, wenn der Wagen cht zu dem angegebenen Zeitpunkt benutzt wird. Muß r Wagen warten, so sind für jede angefangenen 4 Stunden 281 Fr zu zahlen.

— **Erhöhung des Ruhegehalts bei den Französischen Staatsbahnen.** Die meisten Ruhegehaltsempfänger der Französischen Staatsbahnen sind alte Angestellte der ehemaligen Westbahn. Als diese vom Staate übernommen wurde, verprach der Minister der öffentlichen Arbeiten, die Angeellten sollten durch den Übertritt in den Staatsdienst in einer Weise benachteiligt werden; namentlich in bezug auf ir Diensteinkommen sollten ihre Verhältnisse so bleiben, ie sie bei der Privatgesellschaft waren. Nun haben vor iniger Zeit die französischen Eisenbahngesellschaften ihren uhegehaltsempfängern eine Zulage bewilligt, und die ehemaligen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Staatsahnen, die aus dem Dienst der ehemaligen Westbahn hervorgegangen waren, fühlten sich dadurch benachteiligt, daß ihnen diese Zulage nicht ebenfalls gewährt wurde. Es handelt sich dabei um die Zeit vor dem 1. Januar 1928. Auf die schriftliche Anfrage eines Abgeordneten ist nun von der Regierung die Antwort erteilt worden, daß vom 1. Mai bis 31. Juli 1926 der Höchstbetrag der Ruhegehälter, der bis dahin 18 000 Fr. betrug, auf 18 950 Fr., vom 1. August 1926 bis Ende 1927 auf 22 500 Fr. erhöht worden ist. Damit dürften die Wünsche der Ruhegehaltsempfänger der Staatsbahnen, übrigens auch diejenigen der gleichen Klasse bei den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, erfüllt sein.

— **Beseitigung schienengleicher Straßenübergänge in der Umgebung von Paris.** Wie überall, wo frühere Landstraßen, die jetzt städtische oder Vorortstraßen geworden sind, ältere Eisenbahnstrecken kreuzen, so bringt auch in Paris die Berührung von Straßen- und Eisenbahnverkehr in gleicher Höhenlage große Unbequemlichkeiten, wenn nicht gar Gefahren mit sich. Sie werden um so größer, je dichter der Eisenbahn- und der Straßenverkehr werden, und in dieser Beziehung hat namentlich der Verkehr auf der Straße in den letzten Jahren sehr erhebliche Fortschritte gemacht. Um die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten zu beseitigen, sind die zuständigen Stellen zu Beratungen zusammengetreten, und im Zusammenwirken der beteiligten Eisenbahngesellschaften mit der Stadt- und der Polizeiverwaltung, dem Department der Seine und dem Generalrat, mit besonderen zur Erörterung von Verkehrsfragen eingesetzten Ausschüssen ist eine Dringlichkeitsliste aufgestellt worden, nach der die schienengleichen Straßenübergänge in der Umgebung von Paris beseitigt werden sollen. Als erste kommen neun solche Übergänge an der Strecke Paris—Sceaux-Limours der Orléansbahn an die Reihe. Die örtlichen Verhältnisse erlauben in vielen Fällen nicht, daß die Straßen tief eingeschnitten werden, um sie unter der Eisenbahn durchzuführen, und die Eisenbahn muß daher gehoben werden. Dadurch werden die an sich hohen Kosten noch beträchtlich vermehrt, und der Aufwand für die Beseitigung der genannten neun Übergänge wird daher mit 34 Mill. Fr veranschlagt. Ein Zehntel dieses Betrags übernimmt die Eisenbahngesellschaft, 5,4 Mill. die Stadt Paris, 25,2 Mill. das Seine-Department, das 12,5 Mill. auf dem Wege einer Anleihe mit durch örtliche Steuerzuschläge aufgebrachte Verzinsung beschafft.

— **Erhöhung der belgischen Gütertarife.** Die Erhöhung der Gütertarife (vgl. Nr. 11, S. 305 d. Ztg.) ist, wie der „Allg. Tarif Anz." (Wien) mitteilt, endgültig für 1. April 1928 beschlossen worden. Die Durchführung erfolgt durch Aufklassifizierung verschiedener Güter bei Gleichbleiben der Barême für die bisherigen Tarifklassen. Eine lineare Erhöhung der Frachtsätze tritt nur für Kohlen- und Koksendungen um 10 % sowie für Erze um 5 % in Kraft. Sämtliche Spezial- und Transittarife bleiben unverändert.

Fremde Erdteile.

— **Bestellungen für die Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinien in Amerika.** Die vom Verkehrskommissariat der Sowjet-Union nach Amerika entsandte Kommission, die in den Vereinigten Staaten Ausrüstungen für die Mechanisierung der Bauarbeiten an der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn bestellen sollte, ist nach Moskau zurückgekehrt. Wie der stellvertretende Bauleiter der Linie, Iwanow, erklärte, sind von der Kommission durch die russische Handelsgesellschaft in New York der „Amtorg Trading Corp." Bestellungen für insgesamt zwei Millionen Rubel vergeben worden. Ein Teil der bestellten Ausrüstungen sei bereits in Murmansk eingetroffen, ein zweiter Posten wird Anfang April in Odessa erwartet, während der Rest am 15. Mai nach Leningrad geliefert werden soll.

— **Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.** Die Eisenbahnen des südlichen Teils des Staates New Jersey haben im Laufe der Zeit einen Verkehr aufgebaut, der allen Anforderungen entsprach und nicht wenig zu den günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen jener Gegend beigetragen hat. Neuerdings haben sie schwer unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden, der ihnen im wesentlichen den Gelegenheitsverkehr wegnimmt und ihnen nur den Geschäftsverkehr beläßt. Da die regelmäßig die Eisenbahn benutzenden Reisenden ermäßigte Fahrpreise genießen, die gelegentlichen

Fahrgäste aber voll bezahlen, ist der Verlust ziemlich empfindlich. Auf einem Bahnhof ist z. B. der Verkehr der den vollen Fahrpreis bezahlenden Reisenden im Laufe des letzten Jahres um 40 % zurückgegangen, dagegen hat der Geschäftsverkehr um 47 % zugenommen; das bedeutete für die Eisenbahn eine Zunahme in der Zahl der beförderten Fahrgäste um 20 % bei um 15 % verminderten Einnahmen. Die Kraftwagen befördern ihre Fahrgäste billiger als die Eisenbahnen, nur die ermäßigten Preise der Eisenbahn für regelmäßige Benutzer vermögen sie nicht zu unterbieten. Die Eisenbahnen, von denen namentlich die Pennsylvania- und die Reading-Eisenbahn in Frage kommen, haben nunmehr beschlossen, den Preis der Rückfahrkarten um 45 % herabzusetzen, um wenigstens die Fahrgäste zurückzugewinnen, die zwar nicht täglich ins Geschäft fahren, aber doch, um Einkäufe zu machen u. dgl., gelegentlich die benachbarte Stadt aufsuchen oder aus ihr Ausflüge machen. Die Eisenbahnen bezeichnen ihre Maßnahme als ein Referendum; die Einwohner der von ihnen mit Verkehr bedienten Gegend sollen sich entscheiden, ob sie der Eisenbahn den Verkehr erhalten wollen, dessen sie bedarf, um ein gewinnbringendes Unternehmen zu sein, oder ob sie sich von ihr ab- und dem Kraftwagen zuwenden wollen. Für den letztgenannten Fall glauben sie den Standpunkt einnehmen zu sollen, daß sie nicht die verlierenden sind, sondern die Bewohner jener Gegend; denn nur wenn der Eisenbahnbetrieb ein einträgliches Geschäft ist, kann eine Eisenbahngesellschaft den Verkehr so bedienen, wie es zum besten des Wirtschaftslebens der Umgebung ihrer Strecken dient.

— **Beleuchtung amerikanischer Verschiebebahnhöfe.** Die amerikanischen Eisenbahnen legen neuerdings großen Wert darauf, sich für den Nachtbetrieb ihrer großen Verschiebebahnhöfe die Errungenschaften neuzeitlicher Beleuchtungstechnik zu Nutze zu machen. Der Betrieb dieser Bahnhöfe wird dadurch wesentlich erleichtert. Alle Bewegungen gehen schneller und sicherer vor sich. Die Kopflichter der Lokomotiven brauchen nicht in Betrieb gesetzt zu werden, wodurch Blendung der Verschiebemannschaften vermieden wird. Man kann sogar von Beleuchtung der Weichen absehen und dadurch erheblich an Unterhaltung sparen. Beraubungen der Gütersendungen werden durch die Beleuchtung, die man in Amerika als „Flutlicht" bezeichnet, sehr wesentlich erschwert.

Die Elgin, Joliet & Ostbahn hat neuerdings zwei ihrer Bahnhöfe mit solcher Flutbeleuchtung ausgestattet. Sie hat sich bei Auswahl der Lampen und Bemessung der Lichtstärke nicht vom Augenschein leiten lassen, sondern vor Aufstellung des Entwurfs wissenschaftliche Erörterungen angestellt und auf Grund dieser Versuche die günstigste Beleuchtung ermittelt.

Die einzelnen Lampen haben einen das Licht zurückwerfenden Schirm von 50 cm Durchmesser aus Krystallglas. Sie sind in ein staubdichtes Gehäuse eingeschlossen. Die Vorderreihe bilden Linsen, die je nach Bedarf so gestaltet sind, daß sie den Lichtstrahl zusammenfassen oder zerstreuen. Sie können so eingestellt werden, daß das Licht in eine betimmte Richtung geleitet wird. Die Lampen sind in Gruppen von drei bis elf Stück auf Türmen von 25,6 m Höhe aufgestellt, und zwar in solcher Anordnung, daß vielbenutzte Weichen, z. B. die Weichenstraßen des Ablaufbergs, und ähnliche Stellen von dem vollen Lichtstrahl getroffen werden, während die Lichtstärke nach Stellen, wo gute Beleuchtung weniger nötig ist, abnimmt. Die Türme bestehen aus U- und Winkeleisen, haben eine besteigbare Plattform und sind auf großen Betonblöcken von 3 × 3 m Grundfläche und 1,8 m Tiefe gegründet. Die Türme selbst haben unten einen Querschnitt von 1,8 × 1,8 m, oben von 0,9 × 0,9. Auf dem Bahnhof East Joliet sind 43 Scheinwerfer, auf einem Bahnhof in Gavy 53 aufgestellt worden. Als Lichtquelle dienen 1000 Watt-Mazdan-Lampen.

— **Gipfelleistung eines Schnellzuges.** Ein aus Lokomotive und drei Personenwagen bestehender Zug hat die 863 km lange Strecke St. Louis-Cleveland in 509 Minuten zurückgelegt und damit eine Reisegeschwindigkeit von 101,75 km in der Stunde erreicht. Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit, die zwischen zwei Bahnhöfen erreicht wurde, betrug 112 km. Fünfmal wurde unterwegs gehalten: zweimal je drei Minuten um Wasser zu nehmen, je einmal zwei und drei Minuten, um die Lokomotive zu wechseln und einmal drei Minuten, um eine Kreuzung abzuwarten. Die Lokomotiven, die den Zug nacheinander übernahmen, ha die Achsanordnung 2 : C : 1; ihre Zylinderabmessungen w 559 × 660 mm, ihre Triebräder hatten 1905 mm Durchme Die Zugkraft betrug rund 13 t. Der Zug fuhr in St. L zwei Stunden 26 Minuten nach einem Schnellzug ab und ihm etwa 30 km vor dem Ziel seiner Fahrt bis auf Bl abstand nahe gekommen.

Internationaler Verkehr.

— **Frachtbriefe an Order?** Das Transportkomitee Internationalen Handelskammer ist mit der Prüfung Frage beschäftigt, ob es sich empfiehlt, für die Eisenb beförderung Frachtbriefe an Order einzuführen. Es wi sich dabei um die Schaffung eines Ladepapiers handeln, dieselbe Bedeutung wie die im deutschen Binnensch verkehr verwendeten Ladescheine und die Seekonno mente hat. Heute unterscheiden sich Frachtbrief der einen Seite und Ladeschein und Konnossement der anderen Seite in allen wesentlichen Punkten. Letz werden dem Absender oder Ablader ausgehändigt, wäh ersterer in Händen des Frachtführers, der Ei bahn, bleibt und die Ware auf dem Transport gleitet. Beim Bahnversand ist die Eisenbahn berech die Ware dem im Frachtbrief aufgegebenen Empfän gegen entsprechenden Ausweis der Identität auszulief Im Binnen- und Seeschiffsverkehr darf der Fra führer die verladenen Güter nur gegen Rückgabe des L scheines oder des Konnossements herausgeben. Die Ü gabe von Ladeschein und Konnossement an einen Dritten gleichbedeutend mit der Übertragung oder Verpfändung Ware selbst und wer einen Ladeschein und ein Konno ment in gutem Glauben erwirbt, ist rechtlich geschützt. der von der Internationalen Handelskammer veranlaß Stellungnahme haben sich vorerst Ungarn und Belgien fürwortend geäußert. Von deutscher Seite, besonders Seiten des Deutschen Industrie- und Handelstages, ist Bedürfnis der Einführung eines indossablen Ladepapi für den Eisenbahnverkehr verneint worden. Der Deutsc Industrie- und Handelstag hat an die Deuts Gruppe der Internationalen Handelskammer ein Schreil gerichtet, dem wir folgendes entnehmen: . . . . „die liegenden Gutachten lassen unzweifelhaft erkennen, daß Bedürfnis für die Einführung von Eisenbahnkonnossemen nicht zu bestehen scheint. Der Seetransport kann mit d Eisenbahntransport nur sehr bedingt verglichen werden, w es sich bei letzterem im Einzelfall um erheblich klein Mengen handelt und die Beförderung wesentlich schnel vor sich geht. Die Notwendigkeit, die in den Gütern fe gelegten Werte schon während der Dauer der Beförderu zu mobilisieren, tritt daher hier sehr viel mehr in den Hint grund. Die als Vorzug hingestellte Möglichkeit, das rolle Gut dem Käufer erst nach Bezahlung der Rechnung aus liefern, besteht beim Eisenbahntransport auch heute sch und zwar in der Form, daß der Verkäufer dem Käufer d Frachtbriefdoppel übersendet, die Sendung selbst aber einen Spediteur als Mittelsperson richtet und diesen a weist, sie dem Vorzeiger des Doppels gegen Bezahlung o ihm gleichfalls übersandten Rechnung auszuliefern. weiterer Vorteil wird hingestellt, daß der Verkäufer sein dem Käufer übersandten Rechnung das „Eisenbahnkonnos ment an Order" beifügen könnte. Wenn die Rechnung nic bezahlt würde, bliebe er im Besitze des Konnossements u die Ware zu seiner Verfügung. Hierzu ist zu bemerken, d der Käufer bei Anwendung dieses Verfahrens zugleich n der Rechnung auch in den Besitz des Konnossements g langt, auf Grund dessen er von der Eisenbahn die Au lieferung des Gutes verlangen kann. Will der Verkäuf die Auslieferung aber von der Bezahlung der Rechnung a hängig machen, so muß er der Eisenbahn entsprechende A weisung erteilen, oder aber er muß das Konnossement neb Rechnung dem Käufer durch eine Mittelsperson vorleg und nur gegen Bezahlung ausliefern lassen. Dieses Ve fahren erscheint gegenüber dem des Frachtbriefdoppels i jedem Falle weniger vorteilhaft. Hinzu kommt, daß di jenigen Aufgaben, die beim Frachtbriefdoppel der Spedite ausführt, im anderen Falle der Eisenbahn übertrage werden müßten. Auch könnte der Eisenbahn die Berechnun zur Erhebung von Sondergebühren für Konnossement-Se dungen nicht wohl abgesprochen werden, die sich mindeste

enso hoch belaufen würden, wie die Inanspruchnahme nes Spediteurs oder einer Bank als Mittelsperson. — Ist mit eine wirksame Erleichterung des Handelsverkehrs von r Einführung eines Eisenbahnkonnossements wohl kaum erwarten, so kann es auf der anderen Seite keinem veifel unterliegen, daß der Eisenbahnbetrieb dadurch eine sentliche Mehrbelastung erfahren würde. So würde beielsweise der Wagenumlauf durch nicht sofortige Entlung der eingehenden Wagen stark verzögert werden. Es irde ferner ein großer Teil der ankommenden Güter bis r Auslieferung an den Vorzeiger des Konnossements ngere Zeit in den Räumen der Eisenbahn lagern, die, wie t Sicherheit anzunehmen ist, zur Unterbringung aller ser Mengen nicht ausreichen würden. die Eisenbahn wäre r Vergrößerung der Räumlichkeiten gezwungen, während r private Lagerbetrieb durch eine solche Ausdehnung des fgabenkreises der Eisenbahn stark beeinträchtigt würde. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, das an eine llige Beseitigung der gegenwärtigen Abfertigungsform ttels Frachtbrief, die auch unmöglich wäre, nicht gedacht . — Es würden also zwei verschiedene Abfertigungsmen nebeneinander bestehen. — Im Seeverkehr ist dieses ht der Fall. Diese Umständlichkeit kann daher auch der senbahn unmöglich zugemutet werden. Die Schwierigiten, die aus der Behandlung der mit begebbaren Frachtkunden abgefertigten Sendungen entstehen, könnten, wenn se Art der Abfertigung größeren Umfang annimmt, zu pfindlichen Störungen des Abfertigungsgeschäftes überupt führen und damit die Gesamtheit der Verkehrtreiden in Mitleidenschaft ziehen.

Es erscheint uns daher nach dem Ergebnis unserer bisrigen Ermittlungen nicht zweckmäßig, der Einführung bebbarer Frachturkunden näherzutreten. Eine endgültige llungnahme behalten wir uns, sofern bei der Interionalen Handelskammer trotzdem weiter auf diese Frage gegangen werden sollte, noch vor.

Auch der Verein Deutscher Spediteure hat sich in ähnher Form geäußert."

— **Ein Steuerstreit der Weltpostunion mit Gemeinde und anton Bern.** In Bern bestehen vier internationale Ämter runter sich auch das Internationale Postbureau der Weltstunion befindet. Für dieses Bureau kaufte der Weltpostrein 1926 in Bern ein Haus, nachdem es bisher in Miete tergebracht war. Gegen die Veranlagung mit kantonaler d mit Gemeindesteuer für dieses Haus wendete sich der eltpostverein an die Regierung des Kantons Bern mit nem Steuerbefreiungs- bzw. Steuernachlaßgesuch, indem er h auf Art. 7 (3) des kantonalen Steuergesetzes berief, mzufolge Korporationen. Vereine und Stiftungen, welche gemeinnütziger Weise Staat oder Gemeinde in der Aussung ihrer öffentlicher Aufgaben unterstützen, für dasnige Grundstück, welches ausschließlich diesen Zwecken ent, von der Steuerpflicht befreit sind.

Die Regierung des Kantons Bern hielt sich für das Steuerfreiungsgesuch nicht für zuständig, das Steuernachlaßsuch wurde abgelehnt. Hierauf wendete sich der Weltstverein mit einem staatsrechtlichen Rekurs an das schweirische Bundesgericht. Er drang aber mit seinem Rekurse ht durch, indem das Bundesgericht nach den einschlägigen setzlichen Bestimmungen die Auffassung der Bernerischen gierung für richtig erklärte. Die rechtlichen Voraustzungen für einen Steuernachlaß lagen nicht vor und euerbefreiung müßte im Rekurswege über die Rekurskomission und das Verwaltungsgericht zu erreichen gesucht rden. Die kantonale Regierung hat sich daher mit Recht r unzuständig erklärt.

Dieser Rekurs wurde also abgewiesen. Damit ist aber ch kein endgültiger materieller Bescheid gegeben, und es eibt noch der Weg des reinen Verwaltungsstreitverfahrens fen. Die Angelegenheit ist für alle vier internationalen nter von Interesse.

— **Internationale Handelskammer.** Es bestehen in ser Handelskammer gegenwärtig neun ständige oder nderausschüsse für Transport- und Verkehrswesen mlich: für Eisenbahntransporte, Lufttransporte, Seensporte, Konnossemente, Binnenschiffahrt, Straßentransrte, Internationale Telephonie, Internationale Telegrahie und Internationalen Postverkehr. Der erste Ausschuß r Eisenbahntransporte steht unter dem Vorsitz von Dr. Karl Friedrich von Siemens (Berlin). Die verschiedenen Probleme dieser Verkehrs- und Nachrichtenzweige werden von der Internationalen Handelskammer von einem gemeinsamen Gesichtspunkte aus betrachtet und zwar dem rein kaufmännischen. Um jede Doppelarbeit zu vermeiden ist ein Koordinationsausschuß für Transport- und Verkehrswesen geschaffen. Er setzt sich aus den Berichterstattern aller einzelnen Ausschüsse dieses Arbeitsbereiches zusammen. Seine Hauptaufgabe ist es, einen Plan für die allgemeine von der Kammer zu verfolgende Politik auf dem Gebiete des Transport- und Verkehrswesens aufzustellen.

Wasserverkehr.

— **Italienische Freihäfen.** Nach einem Erlaß vom 22. Dezember 1927 können vom 1. Januar 1928 ab, die Häfen von Savona, Genua, Livorno, Neapel, Brindisi, Bari, Ancona, Venedig, Triest, Fiume, Palermo, Messina, Catania und Cagliari ganz oder teilweise zu Freihäfen erklärt werden. Diese Erklärung und die Umgrenzung dieser Freihäfen werden mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Jahren durch Königlichen Erlaß erfolgen.

Innerhalb dieser Freihäfen, die als außerhalb der Zollinie betrachtet werden, sind alle Ausführungen, die mit der Ein- und Ausschiffung, Lagerung, Überladung zusammenhängen, frei von jeder Zolleinschränkung.

Die Genehmigung zur Aufstellung von neuen industriellen Niederlassungen und Anlagen kann jedoch von der zuständigen Seebehörde erst nach Bewilligung durch das Finanzministerium und das Ministerium für Nationalökonomie erteilt werden.

— **Kapitalherabsetzung der tschechoslowakischen Schiffahrtsgesellschaften.** Der letzte Ministerrat hat den Antrag auf Sanierung der Elbe- und Donaudampfschiffahrtsgesellschaft angenommen. Nach diesem wird die Sanierung in der Weise vorgenommen, daß das Aktienkapital von je 70 Mill. Kc auf 45 Mill. Kc bei der Elbe- und auf 30 Mill. Kc bei der Donauschiffahrt herabgesetzt wird. Die Kapitalherabsetzung erfolgt zum größten Teil auf Kosten der Stammaktien, so daß die Abschreibungen überwiegend der Staat zu tragen haben wird.

Rechtspflege.

— **Entschädigung für außergewöhnliche Arbeiten (LTV. § 20).** Die Frage, ob § 20 LTV. nur die Zuschläge für Aufräumungs- und Einhebungsarbeiten regelt oder für solche Arbeiten außerhalb der Dienststelle auch eine selbständige Lohnregelung enthält, hat kürzlich mehrfach die Arbeitsgerichte beschäftigt. In Dresden und Nürnberg wurde in je zwei Instanzen die DRG. verurteilt, im Dresdener Fall schwebt die Sache in der Revisionsinstanz*). Dagegen hat das Arbeitsgericht München nach mehrmaliger, eingehender Verhandlung mit noch nicht rechtskräftigem Urteil vom 20. Januar 1928 im Sinne der DRG. unter Zulassung der Berufung entschieden.

Es dürfte bei der weittragenden Bedeutung der Sache interessieren, die volle Begründung in folgendem zu erfahren.

Formell war die von 15 Arbeitern eines Bw. erhobene Klage auf Zahlung des vollen Lohnes nebst Zuschlägen nach § 20 LTV. für die ganze Dauer der Abwesenheit in Ordnung.

Strittig zwischen den Parteien ist, ob der in § 20 LTV. vom 20. Juni 1924 festgesetzte Zuschlag von 155 % für außergewöhnliche Arbeiten außerhalb der Dienststelle neben und von dem vollen Lohn für die Dauer der Abwesenheit von der Dienststelle zu zahlen ist oder zum Lohn, wie er sich gemäß den allgemeinen Lohnbestimmungen der §§ 8 ff., insbesondere des § 14 Z. 3 a. a. O. errechnet. Da es sich um Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung einer Vertragsbestimmung handelt, sind zur Auslegung die allgemeinen Vorschriften über Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte anzuwenden (§ 157 BGB.), ist der wirkliche Wille zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinne des Ausdruckes zu haften (§ 133 BGB.). Nach dem klaren Wortlaut nun regelt § 20 LTV. überhaupt nicht den

*) Das Reichsarbeitsgericht hat den Dresdener Fall entschieden. Begründung fehlt noch.

Lohn, der für außergewöhnliche Arbeiten zu zahlen ist, sondern mit den Worten: „es werden folgende Zuschläge bezahlt" nur die Zuschläge zum Lohn, und, da im Eingange der Vertragsbestimmungen der Wegfall der in den §§ 11, 12, 13 genannten Zuschläge und lediglich der Zulagen nach § 14 (nicht der sonstigen Entlohnungsbestimmungen!) verfügt wird, ist der Schluß berechtigt, daß im Übrigen § 14 für die Entscheidung der Frage maßgebend sei, was an Lohn — nicht an Zuschlägen — auch bei dieser Art der auswärtigen Beschäftigung zu zahlen ist, um die es sich im Falle des § 20 im zweiten Unterabsatze des ersten Absatzes handelt. Der gleichen Auffassung ist auch die Entscheidung des Haupttarifausschusses vom 4. März 1927, die davon spricht, daß, wenn man über die aus dem Aufbau des § 14 Z. 3 sich ergebenden Schwierigkeiten sich hinwegsetzen und in dessen Bestimmungen einen einheitlichen — Arbeitslohn und Reisevergütung umfassenden — Lohnbegriff finden will, die Auffassung der Beklagten zunächst allein berechtigt erscheine. Und auch das Arbeitsgericht Dresden bemerkt in seinem Urteil vom 16. September 1927, daß trotz aller seitens dieser Instanz vorgebrachten Bedenken, die im Wesentlichen sich mit denen des Haupttarifausschusses decken, die Auffassung der Beklagten „etwas für sich hat", daß dort nicht der Lohn, sondern der Zuschlag zum Lohn hat geregelt werden sollen. Verschließen sich sonach diese beiden Instanzen nicht der durch den klaren Wortlaut der Bestimmung berechtigten Auffassung der Beklagten, so ist auch ihr Einwand, diese Bestimmungen des § 14 Z. 3 ließen einen einheitlichen, Arbeitslohn und Reisevergütung umfassenden Lohnbegriff vermissen, abwegig. Nicht die Bezeichnung mit „Lohn" allein ist für den Charakter des Lohnes maßgebend, sondern jede Art von „Vergütung" oder „Entschädigung" oder „Lohngewährung", wie immer die tarifliche Bezeichnung auch gewählt ist, benimmt der Entlohnung nicht den Charakter als Lohn und stempelt sie nicht zum „Nichtlohn". Der eigentliche Lohnbegriff ist festgelegt in §§ 4, 8 ff. LTV., wobei unterschieden wird zwischen Stunden-, Schicht- und Gedingelohn und als oberster Grundsatz angeführt ist, daß diese den einzelnen Arbeitern je nach ihrer Beschäftigungsart zukommenden Lohnarten in der Regel nur für die tatsächliche Arbeitsleistung bezahlt werden, abgesehen von den in §§ 8 mit 20 statuierten Ausnahmen. Letztere Ausnahmen enthalten also keine Widersprüche zum Begriffe Lohn, sondern sind nur gewisse Lohnverrechnungsarten, meist in Anteilen oder Mehrfachen des dem Einzelnen nach seiner Beschäftigung für die wirkliche Arbeitszeit zustehenden Lohnes für die Zeit der nicht tatsächlichen Arbeitsleistung. Oder würde es irgend jemand in den Sinn kommen, die Entlohnung für Präsenzzeit oder Arbeitsbereitschaft oder Reisevergütung in Arbeitsverträgen nur deshalb nicht als Lohn anzusehen, weil sie etwa die Bezeichnung Vergütung oder Entschädigung oder Abgeltung usw. tragen? Ist sonach der erste Einwand gegen die auf den Wortlaut gestützte Auffassung hinfällig, so ist das weitere Vorbringen der Kläger und der vorliegenden Entscheidungen der Gerichte zu prüfen, daß dann auch die Worte „für die Dauer der Abwesenheit von der Dienststelle" vollkommen überflüssig seien. Auch diesem Argument ist ein Erfolg zu versagen, da einmal diese Worte auf das vorangegangene „Zuschläge" sich beziehen, welche Beziehung grammatikalisch nicht ausgeschlossen ist, wenn auch zugegeben wird, daß dem trennenden Zwischensatz und dem in gewissem Sinne auch trennenden Doppelpunkte eine klare Verweisung auf § 14 Z. 3 vorzuziehen gewesen wäre, welch redaktionelle Ungenauigkeiten bei der Abfassung von Tarifen sich jedoch häufig finden. Mit ungleich mehr Berechtigung könnte man von den Klägern verlangen, daß ihrer Auffassung über § 20 LTV. durch die Einfügung des Wortes „vollen" zum Lohn unzweideutig Rechnung getragen worden wäre, eine Forderung, die bei der von der allgemeinen Lohnregelung der §§ 4, 8 ff. abweichenden Sonderregelung der Zuschläge für außergewöhnliche Arbeiten mehr Berechtigung gehabt hätte.

Ferner sollen die Worte „für die Dauer der Abwesenheit von der Dienststelle" nur besagen, daß der Zuschlag von 155 % lediglich zum Lohn für die auswärtige Beschäftigung nach § 14 Z. 3 zu berechnen ist und nicht etwa für Vorbereitungs- und Abrüstungsarbeiten, wie z. B. bei Einrichtung von Behelfshilfszügen oder für Wartezeiten an der Dienststelle. Anders verhält es sich bei der Berechnung der Entschädigung für die Ausführung dieser Arbeiten außerhalb der Dienststelle. Abweichend von § 14 LTV. bestimmt nä § 20 LTV. ausdrücklich, daß unter Wegfall der Zulagen § 14 ein besonderer Zuschlag von 155 % „zum Lohn die Dauer der Abwesenheit von der Dienststelle zu z ist. Da bei auswärtiger Beschäftigung in den Fällen des die Zulagen nach § 14 wegfallen, sind naturgemäß auc Voraussetzungen, unter denen die Letzteren zu gewä sind, auf die Sonderregelung in § 20 nicht anwendbar, mehr gilt hier § 20 LTV. Der Zuschlag ist demnach Lohn zu bezahlen im Gegensatz zu den Auswärtszulage ohne Rücksicht auf den für die Dauer der Ausbleibeze zahlenden Lohn neben diesem für jede angefangene St der Ausbleibezeit zu berechnen sind. Die Entschädi nach § 20 LTV. ist also nicht, wie die Auswärtszulage abhängig vom Lohn für die Dauer der Ausbleibezeit, son auf einen Hundertsatz des Lohnes abgestellt, und zwa für die Dauer der Abwesenheit von der Dienststelle tat lich zu zahlenden Lohnes, der nach den Bestimmunge § 14 Z. 3 LTV. zu berechnen ist.

Spricht nach dem Ausgeführten für die Beklagte Wortlaut und Sinn der Bestimmung des § 20 LTV., so diese Auffassung auch noch bekräftigt durch die E stehungsgeschichte. In den dem geltenden vorhergehenden LTV. vom 11. März 1921 und 24. Septe 1923 war in den entsprechenden § 15 und 21 ein Zus von 30 % zum Lohn zu zahlen und daneben die Zusc für Überzeit-, Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit sowie Zulagen für auswärtige Beschäftigung nach den hi geltenden Bestimmungen. Weil in beiden Tarifen bei wöhnlicher auswärtiger Beschäftigung der Lohn im Ge satz zu heute für die Dauer der Reisezeit voll bezahlt w konnte kein Zweifel bestehen, daß auch im Falle der lohnung für außergewöhnliche Arbeiten außerhalb der Di stelle die Reisezeit voll zu entlohnen war, nachdem in Bestimmungen, die die Entschädigung für außergewöhn Arbeiten regelten, über die Lohnzahlung nichts Abweiche vereinbart war. Als sich aber ergab, daß diese unge komplizierten Bestimmungen wegen der vielen einzelnen schläge das Lohnrechnungswesen sehr belasten, schlug Beklagte den vertragschließenden Arbeitnehmerorganisati die Abgeltung der gesamten Lohnzuschläge und Zul vor, wobei die Beklagte von sich aus in den Textent des § 20 bei der Bestimmung, welche die Bezahlung einem Zuschlage von 150 % (später 155 %) regelte, die W einfügte „für die Dauer der Abwesenheit von der Di stelle". Hieraus und aus der von seiten der Kläger u strittenen Tatsache, daß weitergehende Forderungen von den beteiligten Arbeitnehmervereinigungen nicht ges wurden, ergibt sich, daß wenn durch § 20 der Lohn für Dauer der Abwesenheit von der Dienststelle abweich von der Bestimmung des § 14 Z. 3 hätte geregelt we sollen, dies in anderer Form hätte zum Ausdruck kom müssen. Dies war aber nach dieser Entwicklung nicht Absicht der Tarifparteien. Wenn aber nicht beabsich war, in § 20 die Lohnfrage zu regeln, so gelten naturge auch für außergewöhnliche Arbeiten die allgemeinen Re bestimmungen des LTV, d. h. grundsätzlich der Lohn für tatsächliche Arbeitsleistung, sofern der LTV. nicht nahmen zuläßt (§ 8 Z. 1 LTV.). Danach wird also z. B. Arbeiter, der außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit räumungsarbeiten an seiner Dienststelle zu verrichten nur den Lohn für die tatsächliche Arbeitsleistung an Dienststelle, keineswegs für den Hin- und Rückweg und zum Arbeitsplatz erhalten können. Werden diese beiten außerhalb der Dienststelle ausgeführt, so gelten die Entlohnung demgemäß auch nur die Bestimmungen. allgemein für die Beschäftigung außerhalb der Dienstst im Lohntarif festgelegt sind, d. h. die in § 14 Z. 3 LTV. Aus Umstande, daß im jetzigen § 20 im Gegensatz zu den früh entsprechenden LTV.-Bestimmungen die Zuschläge für Ü arbeit usw. weggefallen und durch 155 % Zuschlag a gelten sind, kann somit eine Änderung auch der Lohn stimmungen nicht gefolgert werden.

Aus all diesen Erwägungen ergibt sich, die Zutreff heit der Einwendungen der Beklagten. Aber selbst w man dem Standpunkt beitreten würde, der Wille der tragsparteien sei ein konträrer gewesen, so wäre eben übereinstimmende Willenserklärung nicht zustande kommen und die Vertragsbestimmung nach § 139 B nichtig und könnten auch die Kläger aus ihr niemals Re ableiten. Eine Anwendung des im Strafrecht gelten

Grundsatzes „in dubio pro reo“ auf die Auslegung von Zivilverträgen etwa in dem Sinne, wie der Haupttarifausschuß und das Nürnberger Urteil des Arbeitsgerichtes vom 27. Oktober 1927 ausführen, daß zweifelhafte Vertragsbestimmungen zu Ungunsten dessen auszulegen sind, der eine klare Fassung hätte wählen können und sollen, ist rechtlich unhaltbar und logisch unverständlich, da die Verpflichtung hierzu beide Vertragskontrahenten in gleicher Weise trifft. Auch der Begründung des Haupttarifausschusses und der beiden Arbeitsgerichte, daß die Auffassung der Kläger wegen der physischen und psychischen Beanspruchung der Arbeiter bei derartigen außergewöhnlichen Arbeiten manchmal auch schon während der Fahrt gerechtfertigt erscheint, kann nicht beigetreten werden, denn einmal können Arbeiter, die während der Reisezeit arbeiten müssen, gemäß §§ 8, 14 Z. 3 S. 1 ohnedies den vollen Stundenlohn nebst Zuschlägen verlangen, wenn aber diese Anforderung an sie nicht zutrifft, sind sie durch die mehr als doppelte Bezahlung der Reisezeit gegenüber der sonstigen auswärtigen Beschäftigung für die damit verbundenen Anstrengungen und Aufregungen ohnedies hinreichend entschädigt.

Dieser überzeugenden und durchschlagenden Begründung ist nichts beizufügen. Das Berufungsurteil Dresden vom 21. Oktober 1927 hatte weiter geglaubt, die Auffassung der DRG. würde einen „unlösbaren Widerspruch bedeuten, weil bei den Arbeitern Zuschläge unter Umständen auf einen längeren Zeitraum zugesprochen werden, als sie Lohn zu erhalten haben“. Dies ist irrig, denn ein Zuschlag zum Lohn kann schon dem Wortlaut nach nur mit Lohn verknüpft sein; als Lohn für die Dauer der Abwesenheit oder, wenn man will, für die ganze Dauer der Abwesenheit ist aber nur der Lohn nach § 14 Z. 3 a. a. O. geschuldet. Das Berufungsurteil Nürnberg vom 16. Dezember 1927 hat den Antrag, wegen grundsätzlicher Bedeutung die Revision zuzulassen, abgelehnt, „weil das Reichsarbeitsgericht bereits durch Revision in einer anderen Sache (Dresdener Fall) mit der Auslegung des § 20 befaßt ist“. Abgesehen davon, daß im Dresdener Fall vorerst Fragen des formellen Rechtes (Legitimation zur Klage, Möglichkeit der Feststellungsklage) strittig sind, ist durch solch merkwürdige Auffassung die DRG. in Nürnberg rechtskräftig verurteilt, obwohl das Gericht selbst die Notwendigkeit einer Revisionsentscheidung hervorhebt, dieser dann aber die Auswirkung auf den Nürnberger Fall entzieht; ein Widerspruch in sich. RBOR. Dr. v. Schlichtegroll.

— **Haftung für Gewichtsfeststellungen der Hamburgischen Kaiverwaltung.** Das Rechtsverhältnis der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu der Hamburgischen Kaiverwaltung ist durch die Entscheidung der OLG. Hamburg und Kiel sowie des RG. — abgedruckt auf Seite 1233 des Jahrgangs 1925 und auf Seite 82 und 1180 des Jahrgangs 1926 dieser Zeitung — dahin klargelegt, daß auf den Hamburgischen Hafen- und Kaianlagen die Kaiverwaltung Betriebsführerin ist und die Haftung der Eisenbahn erst mit dem Zeitpunkte der Übergabe der Sendungen auf den hierzu bestimmten Übergabegleisen beginnt. Nachdem der tschechoslowakische Oberste Gerichtshof in Brünn, dem, wie anzunehmen ist, die Rechtsprechung der deutschen Gerichte bekannt war, in seinem Urteil vom 19. Mai 1927 — Rv. I 1563/26 — einen entgegengesetzten Standpunkt eingenommen hat, erscheint es angebracht, auf dieses Erkenntnis näher einzugehen.

Eine Hamburger Firma hatte eine aus Zinnblocks bestehende Sendung zur Beförderung nach Prag aufgegeben und amtliche Gewichtsfeststellung und Nachzählung der Stücke sowohl auf der Aufgabe- als auch auf der Bestimmungsstation vorgeschrieben. Die Hamburgische Kaiverwaltung hatte bei einer Stückzahl von 142 Blocks ein Gewicht von 5040 kg festgestellt und dies in einer dem Frachtbrief angeschlossenen „Bahngewichtsliste“ vermerkt. Die Versandabfertigung hatte antragsgemäß bei Übernahme der Ladung die Sendung nachgewogen und hierbei 4920 kg ermittelt. In Prag trafen, trotzdem der Wagenverschluß unverletzt war, nur 139 Blocks im Gewichte von 4933 kg ein. Für das Manko von 107 kg machte die Prager Versicherungs-Gesellschaft als Zessionarin ihre Ansprüche gegen die Bahn geltend und erhob, nachdem die Staatsbahndirektion in Prag die Entschädigungsforderung abgelehnt hatte, die Klage beim Bezirksgericht für Handelssachen in Prag, das die Bahn zur Zahlung des Schadensbetrages verurteilte. Dies Urteil wurde vom Handelsgericht Prag als Berufungsgericht und schließlich vom ObGH. in Brünn als Revisionsinstanz mit allerdings voneinander abweichenden Begründungen bestätigt.

Aus den Entscheidungsgründen des Urteils des ObGH. ist Folgendes hervorzuheben:

Vertragspartei, mit der der Absender den Frachtvertrag abschloß, war nicht die Kaiverwaltung, sondern die Deutsche Reichsbahn, die als Zeichen des geschlossenen Frachtvertrages gemäß Art. 8 IÜ. den Datumsstempel der Versandabfertigung auf den Frachtbrief aufdrückte. Trotzdem der Frachtvertrag laut Frachtbriefaufdruck nach dem IÜ. geschlossen wurde, ist doch die Gültigkeit und Heranziehung des Kairegulativs nicht ausgeschlossen, da es auf dem Territorium, auf welchem der Frachtvertrag geschlossen wurde, gültiges Gesetz ist. Indessen kann der Ansicht nicht beigepflichtet werden, daß das Kairegulativ nur das Verhältnis zwischen der Bahn und der Kaiverwaltung regelt. Durch die Bestimmungen, daß die Kaiverwaltung nur Eisenbahnsendungen verfrachten darf, daß die Partei den Frachtbrief bei der Kaiverwaltung abgeben muß, daß die Übergabe des verladenen Gutes und des Frachtbriefes an die Eisenbahn direkt durch die Kaiverwaltung ohne irgend welche Teilnahme der Partei geschieht und daß durch die Übergabe des Gutes die Haftung für Verlust und Beschädigung erlischt und auf die Eisenbahn übergeht, wird so einschneidend auch in das Verhältnis der Parteien zur Bahn eingegriffen, daß man dasselbe nicht ausschließlich nach dem Eisenbahnrecht beurteilen kann. Die Kaiverwaltung ist allerdings nach dem Kairegulativ selbständiges Unternehmen und ihre Leute sind nicht Leute der Bahn, auch nicht Leute, deren sich die Bahn beim Transport bedient; die Bahn haftet daher auch nicht gemäß Art. 29 IÜ. für die Kaiverwaltung oder ihre Leute. Ebensowenig sind Bescheinigungen der Kaiverwaltung solche der Bahn und auch aus der Bezeichnung der Bescheinigung als „Bahngewichtsliste“ kann auf eine Haftung der Bahn nicht geschlossen werden. Das Kairegulativ bestimmt daher, daß eventuelle Mängel und Schäden sofort bei der Übergabe seitens der Bahn vorzubringen sind. Durch die unbeanstandete Übernahme des Gutes wird die Kaiverwaltung von jeder Haftung dem Absender gegenüber frei; diese geht also im Augenblick der Übernahme auf die Bahn über und umfaßt jenes Gewicht und jene Stückzahl, die im Augenblick der Übernahme im Frachtbrief vermerkt war. Eine spätere Verwiegung des Wagens durch die Bahn hat keine rechtliche Bedeutung, weil der Verlust des Gutes in der Zeit von der Übergabe bis zur Neuverwiegung eingetreten sein kann und zu Lasten der Bahn geht, die gemäß Artikel 7 Absatz 3 des IÜ. bei unbeanstandeter Übernahme das im Frachtbrief angegebene Gewicht und die Stückzahl dem Absender gegenüber anerkennen muß.

Die Versandbahn haftet ferner, weil sie, als die durch Verwiegung ein geringeres Gewicht als das auf dem Frachtbrief bezeichnete und von der Kaiverwaltung in der Gewichtsliste angegebene feststellte, das Fehlgewicht und das Ergebnis der durchgeführten Erhebungen nicht protokollarisch feststellte und so die im Artikel 24 des IÜ. vorgesehene Pflicht vernachlässigte. Auch diese Unterlassung bindet sie zur Ersatzleistung.

In dieser Urteilsbegründung mißt das Brünner Gericht dem Hamburgischen Kairegulativ eine frachtrechtliche Bedeutung bei und leitet infolgedessen aus ihm die Haftung der Eisenbahn her. Dies ist aber ein Rechtsirrtum.

Das Kairegulativ ist eine lediglich zur Regelung des internationalen Kaiverkehrs erlassene Verordnung des Hamburgischen Staates, keine Tarifvorschrift, auf Grund deren ein Frachtvertrag geschlossen wird. Es regelt nur das Rechtsverhältnis zwischen Versender und Kaiverwaltung sowie zwischen Kaiverwaltung und Eisenbahn, nicht aber zwischen Versender und Eisenbahn. Da hier ein Frachtvertrag zwischen Versender und Eisenbahn geschlossen ist, kommt das Kairegulativ für die Erledigung des aus diesem Vertrage hergeleiteten Ersatzanspruches nicht in Betracht. Die Verrichtungen der Kaiverwaltung, insbesondere Ver- und Entladung, Nachzählung und Verwägung, sind nicht als eine eisenbahnseitige und im Zusammenhange mit dem Frachtvertrage stehende Handlung anzusehen, da der Deutschen Reichsbahn kein Recht zusteht, sich an den Funktionen der Kaiverwaltung zu beteiligen. Allerdings stellt sie auf Grund vertraglicher Abmachungen

das für den Fahr- und Rangierbetrieb auf den Hafen- und Kaigleisen erforderliche Personal und Material, jedoch geschieht die Betriebsführung nach den Anordnungen der Kaiverwaltung. Letztere als Organ des Hamburgischen Staates ist somit Betriebsführerin auf der Kaistrecke, die übrigens nicht als eine Eisenbahn im Sinne des Art. 27 IÜ., sondern nur als eine Privatanschlußanlage anzusehen ist.

Nach den hier in Betracht kommenden Bestimmungen des IÜ. beginnt die Haftung der Eisenbahn mit dem Zeitpunkte des Frachtvertragsabschlusses und letzterer fällt zusammen mit dem der Übernahme des Gutes zur Beförderung. Wo diese erfolgt, ist vertraglich festgelegt. Nach § 1 des Vertrages vom 22./27. Dezember 1888 übernimmt die Eisenbahn die von den Kaianlagen nach den Bahnhöfen bestimmten leeren und beladenen Wagen auf den hierfür vorgesehenen Übergabegleisen. Hieraus ergibt sich, daß:

1. die Deutsche Reichsbahn die Güter nicht am Kaischuppen zur Beförderung übernimmt, sondern von dort nur abholt, um sie vereinbarungsgemäß nach den Übergabestellen zu schaffen,
2. ein Frachtvertrag erst in dem Augenblicke zustande kommt, wo die Wagen an den Übergabestellen von der Deutschen Reichsbahn übernommen werden,
3. die ganze Abwickelung des Verkehrs auf den Kaigleisen außerhalb des Frachtvertrages liegt.

Wenn das Brünner Gericht als entscheidenden Beweispunkt anführt, daß nach § 5 Absatz 1 des Kairegulativs die Übergabe und Übernahme der Güter in beiden Richtungen auf den Schuppen der Hafen- und Kaianlagen von bzw. an die mit diesem Geschäft beauftragten Beamten beider Verwaltungen erfolge, und daraus folgert, daß schon vor dem Abtransport des Wagens über die Hafengleise der Frachtvertrag des Absenders mit der Eisenbahn beginne, so ist dem entgegenzuhalten, daß diese Bestimmung lediglich die inneren Beziehungen zwischen Kai- und Eisenbahnverwaltung regeln will. Der Satz im § 5 Absatz 2 des KR. „Die unbeanstandete Abnahme der Güter befreit die übergebende Verwaltung von der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung" beweist ohne weiteres die Richtigkeit dieser Auslegung. Im übrigen geht die Auffassung des Gerichts auch schon deshalb fehl, weil eine förmliche Übergabe der Güter an die Beamten beider Verwaltungen vereinbarungsgemäß überhaupt nicht stattfindet.

Ein Verstoß gegen die Bestimmung des Art. 25 IÜ. liegt ebenfalls nicht vor. Die Eisenbahn hatte das Gewicht der Kaiverwaltung keineswegs anerkannt, im Gegenteil die Sendung antragsgemäß bei Übernahme nachgewogen. Das hierbei ermittelte Gewicht war für den Frachtvertrag allein maßgebend und nicht das von der Kaiverwaltung vor Übergabe der Sendung an die Bahn festgestellte. Da der Artikel 25 IÜ. aber eine Unregelmäßigkeit nach Abschluß des Frachtvertrages voraussetzt, hatte die Eisenbahn keine Veranlassung, die Gewichtsabweichung aufzuklären. Die Tatsache, daß das Bahngewicht gegenüber dem Kaigewicht ein Manko von 120 kg nachwies, läßt darauf schließen, daß der Verlust auf der Kaistrecke vor Abschluß des Frachtvertrages eingetreten ist. Den Antrag der Versandfirma auf Nachzählung der Stücke hat die Eisenbahn aus betrieblichen Gründen allerdings nicht befolgt. Hierzu war sie aber nach Artikel 7 Absatz 3 IÜ. in Verbindung mit § 58 Abs. (3) EVO. berechtigt.

Eine Haftung der Eisenbahn ist somit rechtlich unbegründet und die Entscheidung des Brünner Gerichts muß als ein Fehlurteil erscheinen. E. M.

— **Aufwertung von Forderungen der Kleiderkasse.** Der Kläger, ein Reichsbahnbeamter, erhielt auf seine am 3. April 1923 bei der Kleiderkasse der Reichsbahn erfolgte Bestellung am 19. Juli 1923 zwei Kleidungsstücke (Hose und Joppe) und am 28. Juli 1923 ein weiteres Stück (eine Mütze) geliefert. Bei der Gehaltszahlung im Oktober 1923 wurden ihm die Abgabepreise, welche das Eisenbahn-Zentralamt Berlin für das erste Bestellvierteljahr des mit dem 1. April beginnenden Rechnungsjahres 1923 für Gegenstände der in Frage stehenden Art festgesetzt hatte und die im Amtsblatt der Reichsbahndirektion Königsberg bekannt gemacht waren, mit insgesamt 338 000 RM an seinen Dienstbezügen gekürzt. Auf Grund von Richtlinien, die das Zentralamt mit seinem Kleiderausschuß über die Wertbeständigkeitsregelung bei der Kleiderkasse am 14. Dezember 1923 aufgestellt hatte, wurden die Abgabepreise für die dem Kläge am 19. Juni gelieferten Stücke anderweit und zwar i Goldmark berechnet und im Anschluß hieran wurden vo dem am 1. April, 1. Juni und 1. Juli 1924 fälligen Gehal des Klägers je 10 RM und von den am 1. Oktober 192 fälligen Bezügen 7,70 RM einbehalten. Der Antrag au Nachzahlung dieser 37,70 RM wurde vom Generaldirekto der Beklagten, der Reichsbahn-Gesellschaft, durch Beschei vom 15. November 1926 abgelehnt. Der Kläger hatte vo her schon den Rechtsweg beschritten und den bezeichnete Betrag eingeklagt. Das Landgericht hat die Beklagte unte Abweisung der Mehrforderung zur Zahlung von 33,20 R verurteilt. Auf die Berufung der Beklagten ist die Klag vom Oberlandesgericht in vollem Umfang abgewiese worden. Das Reichsgericht hat diese Entscheidun bestätigt. Den Gründen entnehmen wir folgendes:

Die Zulässigkeit des Rechtswegs unterliegt keine Zweifel. Die Reichsbahnbeamten sind Beamte im Sinne de Reichsverfassung, so daß ihnen nach deren Artikel 12 Abatz 1 Satz 4 für die vermögensrechtlichen Ansprüch aus dem Dienstverhältnis der Rechtsweg offen steht. Di nach § 8 des Reichsbahnpersonalgesetzes vom 30. Augus 1924 verbunden mit § 150 des Reichsbeamtengesetzes e forderliche Vorentscheidung des Generaldirektors hat de Kläger beigebracht.

Bei der sachlichen Beurteilung des Klageanspruchs leg das Berufungsgericht mit Recht die Vorschriften der vo Reichsverkehrsminister erlassenen, seit dem 1. April 192 in Geltung stehenden Kleiderkassenordnung für die Deutsch Reichsbahn vom 26. Juni 1922 zugrunde, die zwischen Mit gliedern und bezugsberechtigtem Personal unterscheide und dem letzteren, zu dem unstreitig der Kläger gehört, i § 7 Absatz 3 einen Anspruch auf Lieferung der für seine Dienstgebrauch erforderlichen Kleider einräumt. Nach § Absatz 1 und 5 sind die Kleiderpreise nach den bekannt zugebenden Kosten der Stoffe und der Anfertigung ein schließlich sonstiger Aufwendungen und unter Berück sichtigung etwaiger Gewinne und Verluste zu berechnen Im Zusammenhang hiermit wird im Absatz 2 bestimmt, da beim Eintritt erheblicher Änderungen in den Beschaffungskosten die Kleiderpreise neu zu berechnen und zu ver öffentlichen sind. In einem im Amtsblatt der Reichsbahn direktion Königsberg vom 23. März 1923 veröffentlichte Plan des Zentralamts für die Annahme der Kleiderbe stellung für 1923 wird unter Hinweis auf den § 8 Absatz bekanntgegeben, daß die Bestellungen zu allen Bestell terminen dem Vorbehalt der späteren endgültigen Fest setzung der Kleiderpreise unterliegen. Im Zusammenhan damit steht eine Bekanntmachung im Amtsblatt vom 20. Jul 1923, in welcher das Zentralamt für das hier in Betrach kommende erste Bestellvierteljahr (April bis Juni 1923) di Abgabepreise für die bestellten Uniformstücke festsetzt Der Kläger ist der Meinung, daß hierin die endgültige Fest setzung im Sinne des erwähnten Vorbehalts zu erblicke sei und will deshalb der Nachforderung und Erhebung de 37,70 RM auf Grund der Wertbeständigkeitregelung vo 14. Dezember 1923 die Berechtigung abgesprochen wisse Das Berufungsgericht lehnt diese Ansicht mit der Begrün dung ab, der Reichsbahnverwaltung seien bei Ausgabe de Amtsblatts vom 20. Juli 1923 auch die Richtlinien des Reichsministers der Finanzen für die Einrichtung der Kleider kassen zugänglich gewesen. Dort sei die Bestimmung ent halten, daß vierteljährlich eine neue Berechnung vo zunehmen sei, damit die Preise den Beamten mitgeteilt un die von ihnen einzuziehenden Beträge rechtzeitig so hoc bemessen werden könnten, daß die Beamten am Ende de Rechnungsjahres keine zu hohen Nachschußzahlungen z leisten brauchten. Daraus folgert der Berufungsrichter, da die Festsetzung der Abgabepreise im Amtsblatt vom 20. Jul nicht als eine endgültige im Sinne der Bekanntmachun vom 23. März 1923 gemeint sein könne, sondern als ein „Zwischenfestsetzung" zu verstehen sei. Diese Erwägun beruht auf Rechtsirrtum. Die nach § 1 Absatz 1 der Kleider kassenordnung mit selbständiger Rechtspersönlichkeit ausgerüsteten Kleiderkassen treten zu den Bezugsberechtigte dadurch, daß diese von ihrem Recht auf Lieferung vo Dienstkleidung Gebrauch machen und Lieferungsaufträg erteilen, in privatrechtliche Beziehungen. Mag auch di Einrichtung der Kassen ihre Entstehung der öffentliche Fürsorge der Eisenbahnverwaltung für ihr Personal ver danken, so schließt dies doch die Anknüpfung privatrecht

cher Beziehungen im Rahmen des Kassenbetriebs nicht aus. uch der Umstand, daß die Kleiderkassen die Aufträge der ezugsberechtigten Bediensteten nicht ablehnen können, ondern deren Ausführung übernehmen müssen, steht einer olchen Möglichkeit nicht entgegen. Diese Pflicht der assen ist unbedenklich im Sinne eines Kontrahierungsanges zu verstehen. Das durch die Auftragserteilung ustandekommende Rechtsverhältnis ist ein vertragliches nd stellt sich, nicht wie bei den Mitgliedern, als Ausübung ines Mitgliedschaftsrechts dar. Die in der Kleiderkassenrdnung und deren Nachträgen enthaltenen Bestimmungen ind als die von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten ertragsnormen anzusehen, welchen sich der einzelne Beugsberechtigte dadurch, daß er durch Lieferungsaufträge ur Kasse in Beziehung tritt, stillschweigend unterwirft. ls eine solche Vertragsbedingung ist insbesondere auch er Vorbehalt einer späteren endgültigen Festsetzung der reise in der Bekanntmachung vom 23. März 1923 zu berachten. Diese Preisbestimmung hat gemäß dem entprechend anzuwendenden § 315 Absatz 2 BGB. durch eine rklärung der Kassenverwaltung gegenüber dem Bezugserechtigten Besteller zu erfolgen. Eine derartige Erklänung muß die Kasse in dem Sinne gegen sich gelten lassen, en ihr die Bezugsberechtigten nach Treu und Glauben beigen müssen. Wenn nun hier auch die Tatsache, das die reisfestsetzung vom 20. Juli 1923 auf die den Vorbehalt usbedingende Bekanntmachung vom 23. März 1923 Bezug ahm, den Kläger noch nicht zu der Annahme berechtigt aben solle, daß damit die endgültige Preisbestimmung vollogen werde, so durfte doch der Kläger beim Mangel eines ies ausschließenden Hinweises der Meinung sein, daß die assenverwaltung mit der Festsetzung von dem Vorbehalt ebrauch machen und die Preise demnach abschließend eststellen wollte.

Allein damit ist für den Kläger noch nichts gewonnen. as Berufungsgericht fügt den bisher erörterten Ausführungen Hilfserwägungen hinzu, welche seine Entscheilung tragen. Sie lassen sich dahin zusammenfassen, aß die endgültige Preisfestsetzung gemäß der Beanntmachung vom 23. März 1923 nicht als eine bedingungslos endgültige zu verstehen sei, sondern für den all, daß sie sich für die Kleiderkasse als verlustbringend rweise, dieser die Möglichkeit offenlasse, zum Ausgleich es Verlustes eine Änderung der Preisbestimmung vorunehmen. Das angefochtene Urteil verweist in diesem Zuammenhang auf § 8 Absatz 1 der Kleiderkassenordnung, onach, wie schon erwähnt wurde, bei der Berechnung er Kleiderpreise auch etwaige Gewinne und Verluste u berücksichtigen sind. Es hebt weiterhin hervor, daß ie Kleiderkassenordnung einen anderen Weg zur Wiedereinbringung von Verlusten nicht vorsehe, insbesondere deren Deckung durch Einziehung erhöhter Mitgliederbeiträge nicht zulasse. Bei dieser für den Kläger erkennbaren Sachage — dahin sind die Ausführungen des Berufungsgerichts ufzufassen — habe der Kläger die endgültige Preisfestetzung nicht als eine unter allen Umständen unabänderliche ansehen dürfen, sondern sie nach Treu und Glauben ls unter der dargelegten Beschränkung stehend erachten müssen. Diese Auffassung ist möglich. Sie findet an der Tatsache, daß der § 8 Absatz 1 neben dem Vorbehalt der endgültigen Preisbestimmung weiter gilt, eine ausreichende Stütze und verstößt nicht gegen Auslegungsgrundsätze. Daß der wertbeständig festgesetzte Preis sich im Rahmen des § 8 Absatz 1 hält, ist nicht bestritten und wird jedenfalls vom Tatrichter, wie dessen Urteilsbegründung im Zusammenhang erkennen läßt, angenommen.

Auch die Gründe, aus denen der Berufungsrichter der vom Kläger aufrechnungsweise geltend gemachten Gegenforderung die Beachtung versagt, geben zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Daß die Gehaltsabzüge der Beklagten der Vorschrift in § 394 Satz 1 BGB. verbunden mit § 850 Absatz 1 Nr. 7 und Absatz 2 ZPO. zuwiderlaufen, ist vom Kläger nicht dargelegt worden (Urt. RG. vom 13. Dezember 1927 — III. 111/27). P.

— **Haftung der Reichsbahn infolge Weiterverwendung eines wegen zu schnellen Fahrens disziplinarisch bestraften Lokomotivführers im Fahrdienst, Mißlingen des Entlastungsbeweises nach § 831 BGB.** Anfang April 1925 wollte der Kläger von Schöffau bei Kiefersfelden nach Nündorf (Gemeinde Malching a. Inn) umziehen. Am 7. April 1925 verbrachte er sein Umzugsgut auf dem Industriegeleise einer Kufsteiner Forma auf Rollwagen zum Verladeplatz des Bahnhofs Kiefersfelden. Hier blieben die Rollwagen mit dem Umzugsgut auf dem Industriegleis stehen: als kurze Zeit nach ihrem Eintreffen ein Rangierzug an ihnen vorüberfuhr, wurde das Umzugsgut von den Rollwagen herabgeschleudert und teils stark beschädigt, teils völlig zerstört.

Für den Schaden machte der Kläger die Reichsbahn verantwortlich. Er behauptete, die Beschädigung des Umzugsgutes sei dadurch herbeigeführt worden, daß der Rangierzug mit unverminderter Geschwindigkeit an den Rollwagen vorübergefahren sei, obwohl der Lokomotivführer, der Heizer und der Rangierleiter, als sie das erstemal an den Rollwagen vorbeifuhren, festgestellt hatten, daß nur ein ganz kleiner Spielraum zwischen Rangierzug und Rollwagen vorhanden war.

Der Erstrichter wies die Klage ab. Er nahm an, daß der Kläger einen Beweis dafür, daß die das Rangiermanöver ausführenden Beamten den Schaden widerrechtlich verursacht hätten oder daß die Gleisanlage fehlerhaft sei, nicht erbracht habe.

Gegen das Urteil legte der Kläger Berufung ein. Er bringt vor: Schuld an dem Vorkommnis sei lediglich die rasende Geschwindigkeit, mit welcher der Rangierzug das zweitemal an den Rollwagen vorübergefahren sei, obwohl beim ersten Vorbeifahren von den Beamten des Rangierzuges erkannt worden war, daß ein schnelles Vorbeifahren eine Gefahr für das Umzugsgut bedeute. Für dieses Verschulden ihrer Beamten hafte die Bahn. Die mit dem Verladen des Umzugsgutes beschäftigten Sägearbeiter und Sch. und H. hätten ihrerseits jede Sorgfalt walten lassen und die Bahnbeamten gewarnt. Auf dem Bahnhof Kiefersfelden hätten sich schon mehrere ähnliche Unfälle ereignet. Die Einfahrt der Rollwagen in die Bahnhofsanlage sei von der Beklagten gestattet gewesen; sie habe deshalb dafür sorgen müssen, daß dem Umzugsgut keinerlei Schaden zustößt.

Den Gründen des OLG. München, das die Berufung für begründet erachtete, entnehmen wir Folgendes:

Die Haftung der Beklagten kann nicht auf § 5 EVO., nicht auf §§ 823, 31, 89 BGB. und nicht auf § 839 BGB. gestützt werden; sie ist aber nach § 831 BGB. begründet. (Staub 12.—13. Aufl. Anm. 24 zu § 429 HGB. Eisenb. Entsch. 41/120 LZ. 1926/996).

Die Eisenbahnbeamten, die das Rangiermanöver durchführten, nämlich der Lokomotivführer V., der Bahngehilfe Joh. R. und der Wagenmeister V. R. in Rosenheim, waren von der Beklagten zur Verrichtung des Rangiermanövers bestellt (§ 831 BGB. RGRecht 1923 Nr. 1237). Es fragt sich nun, ob von ihnen zusammen oder von zwei von ihnen oder von einem in Ausübung dieser Verrichtung widerrechtlich die Beschädigung des Umzugsgutes des Klägers herbeigeführt wurde. Hierzu ist zu sagen: Der Anschauung des Erstrichters, daß die Ursache des Unfalls nicht festgestellt werden könne, kann nicht beigetreten werden. Nach dem Beweisergebnis muß folgendes als erwiesen angesehen werden: Das Umzugsgut war ordnungsgemäß sorgfältig verpackt; an den Rollwagen wurde nach dem erstmaligen Vorbeifahren des Rangierzuges eine Veränderung nicht mehr vorgenommen, so daß Teile des Umzugsgutes sich nicht aus ihrer Lage verschoben, und nicht aus den Rollwagen herausragten; der Rangierzug fuhr beim zweiten Vorbeifahren mit sehr großer Geschwindigkeit, so daß ein Wagen oder die letzten Wagen schleuderten und das Umzugsgut dadurch (oder durch den Luftdruck) von den Rollwagen heruntergestoßen wurde. Da beim erstmaligen Vorbeifahren des Rangierzuges H. und Sch. zur Lokomotive hingerufen hatten, ob das Vorbeifahren möglich sei, und da der Lokomotivführer oder der Heizer geantwortet hatten, „es gehe schon“, wäre beim zweiten Vorbeifahren von den Bahnbeamten die gleiche Sorgfalt anzuwenden gewesen wie beim ersten; statt dessen hat Lokomotivführer V. den Zug beim zweitenmal mit sehr großer Geschwindigkeit vorübergefahren und so den Unfall widerrechtlich verschuldet (§ 823 BGB.). Wäre er, wozu er verpflichtet war, beim zweitenmal ebenso vorsichtig gefahren wie beim erstenmal, so wäre der Unfall nicht passiert. Die Beklagte hat die Benutzung des Industriegleises gestattet; V. hatte gesehen, daß die Rollwagen auf dem Industriegleis standen, und mußte auf sie Rücksicht nehmen.

Daß die Gleisanlage im Bahnhof Kiefersfelden fehlerhaft sei und daß sich schon mehrere Unfälle in Kiefersfelden ereigneten, wurde nicht erwiesen. Ob R. und R. den Unfall mitverschuldet haben, kann dahingestellt bleiben. Für die Inanspruchnahme der Haftung der Beklagten genügt es, wenn die Schuld des V. festgestellt ist.

Die Beklagte hat den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. versucht. Der Entlastungsbeweis ist ihr hinsichtlich R's. und R's. nicht aber hinsichtlich V's. gelungen. V. wurde nach den Bekundungen des Reichsbahnrats T. und nach seinen Personalakten im August 1924 wegen Aufschneidens einer Weiche mit einem Verweis und am 2. Februar 1924 wegen Wagenbeschädigung durch Aufstoß mit einer Ordnungsstrafe von 50 Rpf bestraft. Im letzteren Falle war der Unfall dadurch herbeigeführt worden, daß V. trotz unsichtigen Wetters und angeblich undeutlicher Rangiersignale die Geschwindigkeit so wenig ermäßigte, daß ein Aufstoß der Wagen mit Beschädigung dreier Fahrzeuge erfolgte. V. erkannte seine Verbindlichkeit zum Ersatz des entstandenen Schadens an. Im Falle des Aufschneidens der Weiche wird wohl gleichfalls zu schnelles Fahren die Schuld gewesen sein; aber auch wenn das nicht der Fall war, kann wegen der Bestrafung vom 2. Februar 1924 der Entlastungsbeweis der Beklagten nicht als geführt angesehen werden. An den Entlastungsbeweis müssen strenge Anforderungen gestellt werden, weil sonst der Geschäftsherr die Haftung stets von sich abwälzen könnte. Es wird der Beklagten zugegeben, daß sie wegen des Vorfalls, der zur Bestrafung V's. am 2. Februar 1924 führte, V. nicht gut entlassen konnte. Behielt sie ihn aber, so setzte sie sich der Gefahr der Haftung nach § 831 BGB. aus, insbesondere dann, wenn sie nicht Vorkehrungen traf, weiter solche Vorkommnisse zu verhindern. Solche Vorkehrungen konnten darin bestehen, daß dem V. die Gefährlichkeit seiner Handlungsweise und die schlimmen Folgen eines Wiederholungsfalles in Bezug auf die Haftung V's. und der Bahn auseinandergesetzt wurden und daß die Bahn das dienstliche Verhalten V's. besonders überwachte. Daß das geschah, ist nicht behauptet und aus den Personalakten nicht ersichtlich. Wäre es geschehen, so wäre V. vielleicht beim Rangieren im Bahnhof Kiefersfelden langsamer gefahren, so daß das Umzugsgut des Klägers nicht beschädigt worden wäre. Daß dem V. im Februar 1924 statt des entstandenen Schadens von 55,50 RM nur eine Ersatzpflicht von 5,— RM auferlegt wurde, hat ihn wohl veranlaßt, die Sache nicht ernst zu nehmen. Der Entlastungsbeweis ist deshalb nicht gelungen (Urt. des OLG. München vom 5. Oktober 1927 — L 639/26. I). P.

Bücherschau.

— **Die Deutsche Justiz,** Grundzüge einer durchgreifenden Reform. Von Eugen Schiffer, Reichsminister a. D. Berlin 1928. Otto Liebmann. 403 S., geb. 17 RM.

Der Verfasser ist allgemein bekannt. Es braucht also kaum noch gesagt zu werden, daß es sich hier um ein wertvolles Buch von umfassender Bedeutung, um ein durch geistige Höhe, erschöpfenden Inhalt und treffliche Gedankenarbeit gleichmäßig ausgezeichnetes Werk handelt, das jeder Freund einer gesitteten Kultur mit Genuß lesen wird. Namentlich die Rechtskenner und überhaupt alle, denen das Rechtsleben unseres Volkes am Herzen liegt, werden den vom Verfasser gewiesenen Zielen mit ernstem Interesse nachgehen. Ob der Arbeit aber in menschlich absehbarer Zeit ein Erfolg beschieden sein wird, ist leider eine andere Frage. Am ehesten möchte das vielleicht bei dem Vorschlage der Fall sein, die Gerichtsverfassung durch eine schlichte Dreiteilung zu vereinfachen: Bezirksrichter, Obergerichte, Reichsgericht, wobei in der unteren Instanz je nach Bedeutung der Sache Einzelrichter oder Spruchkammern (daneben auch Wirtschaftskammern!) und Schöffengerichte bzw. Schwurgerichte tätig werden sollen. Ebenso wäre praktisch wohl erreichbar, die gesamte Justiz zur Reichssache zu machen, und weiter könnte wohl auch bei uns das vom Verfasser zwar nicht ausdrücklich empfohlene, aber besonders hervorgehobene Verfahren eingeführt werden, die Richter aus dem Anwaltstande zu nehmen. Die staatliche Bestimmung der Richter auf eine Präsentation aus der Anwaltschaft heraus zu gründen, würde sicherlich der höchst bedenklichen Volkswahl vorzuziehen sein; es würde dem Ansehen des Anwaltstandes wie des dann auserwählten Richterstandes dienen und das Bestellen allzu junger Richter für wichtige Sache verhüten.

Aber gerade bei dem wichtigsten Teile der Schrift, de Ergründen der „Augenblickskrise" und der „Dauerkrise" d deutschen Justiz, auf dem dann erst die Vorschläge aufg baut werden, geht der Verfasser in dem achtenswerten B streben, allen Richtungen von hoher Warte aus gerecht z werden, wohl zu sehr in theoretische Erwägungen über, di so hoch sie auch an und für sich anzuschlagen sind, de Boden der leidigen tatsächlichen Lage zu verlieren scheine Die Augenblickskrise auch nur teilweise aus vermeintliche Verstößen der in früheren Anschauungen befangenen Richte herzuleiten, geht am springenden Punkte vorbei. Gewiß sin Fehlsprüche vorgekommen (absolut vermeidlich werden si niemals sein), aber auch der am meisten beanstandete, da Magdeburger Urteil über Friedrich Ebert, war letzten Ende doch nur ein Mißgriff in der Fassung der Begründung, di richtiger Weise etwa dahin gehen mußte: objektiv komm ein Landesverrat nicht in Frage, aber angesichts de schlechten Gesetzes, das die unmögliche „Erweislichkeit innerer Tatsachen zur Entscheidung stellt, muß beim subjektiven Tatbestande dem Angeklagten zugute gehalte werden, daß nach Lehrmeinung und Rechtsprechung sein Vorstellung darauf hinauslaufen durfte usw. Dann hätte sie juristisch gegen das Urteil kaum etwas sagen lassen, zuma die Strafe schließlich genügend ernst bemessen worden wa Und trotzdem wäre der Sturm losgebrochen. Denn die sog Vertrauenskrise beruht ja gar nicht darin, daß die Richte nicht genügend unabhängig nach rechts seien, sondern darin daß sie von links abhängig sein sollen, was si zumeist allerdings bisher ablehnen. Der Verfasser selbst be zeichnet das Richteramt als das einst „königliche", für da „der Beste gerade gut genug sei". Beste (Aristoi) gibt e in der Demokratie nicht. Die Athener waren folgerichti und ehrlich genug, ihre Ämter im Wege der Auslosung z besetzen.

Die „Dauerkrise" der Justiz sieht der Verfasser in de Entfremdung zwischen Recht und Volk, die er auf die Re zeption des römischen Rechts und auf die Hypertrophie de heutigen Rechtszustandes zurückführt. Im ersten Punkt muß ihm widersprochen werden. Bei der Dürftigkeit des da maligen deutschen Rechts war die Aufnahme des römische Rechts geradezu ein Segen. Alle abendländischen Kultur völker haben das für sich erkannt. Wenn dies Recht dann bei den andern nur als „ratio scripta" galt, in Deutschland aber als Gesetz „rezipiert" wurde, so machte der Unter schied praktisch schon deshalb wenig aus, weil das Gesetz auch in Deutschland nur subsidär galt und von dem Grund satze, daß Stadtrecht Landrecht und Landrecht gemein Rech breche, soviel Gebrauch gemacht wurde, wie eben die Ger manen zur Rechtschöpfung fähig waren. Wenn sie logische Unfug mit dem Recht getrieben haben, so war das nicht die Schuld des römischen Rechts. Hinsichtlich der Rechtshyper trophie wird man dem Verfasser ohne weiteres beitrete müssen, namentlich was die Leistungen der allerneueste Zeit betrifft. Wollten wir, wie die älteren Römer, unsere Gesetze in Erz gießen, so könnten wir ganz Berlin mit Erz bedecken. Aber auch hier hat jedes Volk das Recht, das es verdient, und die Sintflut hat schließlich das Gute, daß sie sich selbst verschlingt und bei allseitiger „ignorantia legum" dann die gesundere Vernunft von selbst zu ihrem Rechte kommen wird. Auf andere Weise den Zustand zu ändern, wird ein aussichtsloses Bemühen sein. In England ist es übrigens förmlich noch ärger, weil dort niemals ein Gesetz aufgehoben wird. Die Geschicklichkeit des Anwalts geht dort dahin, irgendeine Norm z. B. aus der Zeit Edwards II. auszugraben, und die Geschicklichkeit des Richters dahin, sie wegzuinterpretieren. v. Kienitz.

— **Untersuchung von Spannungs- und Schwingungsmessern für Brücken.** Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Mit 75 Abbildungen. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis 6 RM.

Von allen älteren Untersuchungen der dynamischen Beanspruchung von Brücken, die bereits vor nahezu 100 Jahren begonnen haben, hat diejenige von Melan bezüglich der Hauptaufgabe der Brückendynamik, der Ermittelung der Stoßzuschläge, die größte praktische Bedeutung. Mit der Nachprüfung dieser theoretisch ermittel-

en Werte durch Messungen haben sich jedoch erst vom ahre 1907 ab einzelne Verwaltungen beschäftigt. Auch ie Deutsche Reichsbahn hat solche Messungen angestellt nd gefunden, daß die einzelnen Meßwerte erheblich von- inander abweichen; ja sogar unmögliche Werte sind dabei emessen. Daraus mußte der Schluß gezogen werden, daß ie verwendeten Spannungsmesser nicht für dynamische lessungen brauchbar sind. So entstand das Preis- usschreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur rlangung eines Spannungsmessers und eines Schwingungs- nessers für die Bestimmung der dynamischen Bean- pruchung eiserner Brücken, über dessen Ergebnisse in dem orliegenden Heft berichtet wird. Es enthält zunächst en Wortlaut und die besonderen Bestimmungen des Preis- usschreibens. Sodann werden die eingereichten Apparate eschrieben und die Ausführung der Prüfung der Wett- ewerbsapparate wird eingehend erläutert. Zum Schluß erden die Wettbewerbsgeräte einer kurzen Beurteilung nterzogen und anschließend daran wird die Entscheidung es Preisgerichts bekannt gegeben.

Im ganzen sind 5 Spannungs- und 5 Schwingungsmesser eim Wettbewerb eingereicht worden; jedoch sind dies nur selbständige Meßgeräte, da bei zwei eingereichten Appa- aten Spannungs- und Schwingungsmesser vereinigt sind.

Alle Wettbewerbsgeräte sind nach dem schon bei den rüheren Meßgeräten angewendeten Grundsatz der Bewe- ungsmessungen ausgebildet. Bei den Spannungsmessern ird die Entfernungsänderung zweier Punkte des Meß- eräts aufgezeichnet, und zwar mehr oder weniger stark ergrößert. Die Vergrößerung wird mechanisch oder ptisch-photographisch oder elektromagnetisch erreicht. Bei den Schwingungsmessern wird zur Messung der abso- uten Bewegungen die Trägheitswirkung der Masse benutzt. Diese ist im Meßgerät beweglich befestigt; ihre Verschie- ungen gegenüber dem Gerätegehäuse werden unter echanischer oder elektromagnetischer Vergrößerung auf- ezeichnet.

Um festzustellen, ob diese Wettbewerbsapparate die im reisausschreiben verlangten Eigenschaften besitzen, sind rüfungen im Laboratorium und am Bauwerk ausgeführt orden. Bei der Prüfung im Laboratorium sollten die tatischen und dynamischen Eigenschaften untersucht erden. Hierzu mußte, da ein Verfahren zur Prüfung olcher Messer nicht bekannt war, eine Prüfungseinrichtung eschaffen werden, bei der bekannte oder meßbare chwingungen erzeugt werden konnten. Es wurde daher in Prüftisch entworfen und hergestellt, dessen Einrichtung n dem Heft genau beschrieben ist. Um zu untersuchen, n wieweit der Schütteltisch die gewünschten Bewegungen usführt (man bediente sich der sinusförmigen Bewe- ungen, da alle Schwingungsvorgänge sich auf sinus- örmige Schwingungen zurückführen lassen), so wurden unächst Diagramme ohne Instrumente auf dem Tisch ufgenommen. Dabei zeigten sich Störungen, die eine An- riebsänderung des Motors zur Folge hatten. Sodann erst onnten die Versuche mit den Wettbewerbsapparaten am rüftisch beginnen, deren Diagrammaufzeichnungen in echt ausführlicher Weise in dem Heft behandelt werden.

Die Prüfung am Bauwerk geschah an einer eisernen achwerkbrücke unter dem Einfluß schwerer elektrischer okomotiven, besonderes Augenmerk wurde dabei gelegt uf die Art der Aufzeichnung, den Wetterschutz, die Fern- chalteinrichtung, das Schreibverfahren, das Freisein von eibungswiderständen und Resonanzerscheinungen, die ormtreue der Aufzeichnung, die Anbringungsmöglichkeit n die Bauglieder, die Handhabung und Bedienung. Da ei diesen Prüfungen auch gleichzeitig beobachtet werden ollte, wie die Wettbewerbsgeräte in Bezug auf die Er- ittelungen der Stoßzahlen sich bei gegebenen Verhält- issen im Vergleich miteinander verhalten, so war eine rücke für diese Prüfung ausgewählt worden, deren ynamisches Verhalten bekannt war. Das Ergebnis dieser toßzahlenermittelung bei einzelnen Apparaten bei Fahrten it einer 110 t- und einer 142 t-Lokomotive ist in zwei abellen festgelegt.

Die Gesamtausführungen werden jedem Brückenbauer ehr interessant sein, besonders auch mit Rücksicht auf ie Wichtigkeit dieses Gebietes, da unbedingt die Unter- uchung des dynamischen Verhaltens der eisernen Brücken nter den bewegten Lasten für die Berechnung und bau- liche Durchbildung der eisernen Brücken von großer Bedeutung ist. Und wenn auch durch dieses Preisausschreiben ein brauchbarer Spannungs- und Schwingungsmesser nicht erforscht worden ist, so hat dieser Wettbewerb doch wesentlich zur Weiterentwicklung der Brückenmeßtechnik beigetragen. Auch dieser vorliegende Bericht über den Wettbewerb wird diesen Zweck erfüllen.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Kohlenentladung aus Eisenbahnwagen.** Von Dr. Ing. Karl Weicken, Beuth-Verlag g. m. b. H., Berlin SW 19. Preis 3.50 RM.

Bei der letzten fördertechnischen Tagung am 14. Dezember 1927 sagte Professor Aumund: Die Frage der wirtschaftlichen Entladung aus Eisenbahnwagen ist noch nicht geklärt. Sie hat große Bedeutung; denn es ist nur natürlich, daß der Aktionsradius eines Lastkraftwagens stark vergrößert, der Wettbewerb mit der Eisenbahn verstärkt wird, wenn das Umladen von der Bahn auf die Lastkraftwagen große Kosten verursacht und für die Lastkraftwagen längeren und wirtschaftlichen Aufenthalt bedingt. Die Lösung dieser Frage, zu der übrigens die Doktor-Dissertation von Weicken eine wertvolle Unterlage bietet, ist dringend und kann nicht länger aufgeschoben werden.

Die obige Begründung wird jedem Eisenbahner die Wichtigkeit des Entladens aus Eisenbahnwagen vor Augen führen und der Hinweis auf die Schrift von Dr. Ing. Weicken ist durchaus berechtigt, wenn sie auch nur einen Teil dieses Gebietes, allerdings einen sehr wichtigen, den Kohlenumschlag herausgreift.

Weicken hat mit großem Fleiß und erfreulicher Übersichtlichkeit alle technischen und wirtschaftlichen Fragen des Problems der Entladung aus Eisenbahnwagen zusammengestellt. So ist für alle, die sich mit diesen Fragen beschäftigen, ein wichtiges Nachschlagebuch entstanden, dem man weite Verbreitung wünschen kann.

Zunächst sind die Entladearten aus O-Wagen von Hand, durch Greifer, durch einsenkbare Becherwerke, durch Wagenkipper, sodann die Selbstentlader und Kübelwagen behandelt. Auf Grund von Zeitmessungen für die verschiedenen Entladearten und Kohlensorten, angestellt in den Hafenanlagen an der Ruhr und im Hamburger Hafen, werden Wirtschaftlichkeitsvergleiche angestellt und durch Schaulinien die Kosten der einzelnen Entladearten verdeutlicht. Dabei wird sowohl die Eigenart der Entladegeräte auf ihre Werte geprüft, wie auch der Einfluß der Wagenbauarten auf die Entladungen selbst wie ihre Rückwirkungen auf den Verkehr der Reichsbahn. Besonders eingehend ist der Einfluß einer Erhöhung des Ladegewichts der Wagen untersucht und sind dabei Vorschläge gemacht zur Verbesserung des Verhältnisses von Eigengewicht zu Nutzlast durch Verwendung von Si-Stahl und durch eine Verstärkung der 20-t-O-Wagen in 30-t-O-Wagen (Gewichtszunahme des Wagenunterbaues rund 1 t).

In einer großen Anzahl von tabellarischen Zusammenstellungen sind die Ergebnisse der Untersuchung der Entladeleistungen und Kosten zusammengestellt. P.

— **Hamburger Übersee-Verkehrshandbuch 1928.** Die neue Auflage diese Buches ist im Selbstverlage des Herausgebers (Direktor Sauer, Hamburg 37, Brahmsallee 31) erschienen und zeigt gegenüber der ersten Auflage 1925 bis 1926 erhebliche Fortschritte in der äußeren Form, im Umfang und im inhaltlichen Wert. Das Buch enthält alles Wissenswerte, was für die Aus- und Einfuhr über Hamburg in Betracht kommt. Außerdem zeichnet es sich durch eine Reihe guter Abhandlungen über Hamburger Hafenverhältnisse, Seeschiffahrt usw. aus, von denen wir nur die beiden Abhandlungen über „die Eisenbahnverkehrsanlagen in Hamburg“ von Regierungsrat a. D. Nitschmann, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona und „die Organisation der internationalen Linienschiffahrt“ von Dr. Botsch-Hamburg, erwähnen. Wichtig sind ferner eine Reihe Zusammenstellungen und Verzeichnisse, z. B. über die Zusammensetzung der internationalen Frachtkonferenz, über ausländische diplomatische und Konsular-Vertretungen in Deutschland, über die deutschen Vertretungen und die deutschen Handelskammern im Ausland, sowie über die ausländischen Handelskammern und Wirtschaftsverbände in Deutschland usw. Sehr wertvoll ist das alphabetische Welthafen-

verzeichnis, das für über 2000 Häfen der Welt dem Verlader Auskunft gibt über die Verschiffungsmöglichkeiten, Reedereien, Makler usw. Vervollständigt wird das Buch durch eine gute Karte des Hamburger Hafens.

Wenn auch das Buch in erster Linie für die Schiffa treibenden in Betracht kommt, so wird sein Inhalt doch a für den Eisenbahnfachmann, insbesondere den Verkehr amten, von großem Interesse und von Nutzen sein können.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltun

Änderungen in der Betriebsführung.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. April 1928 ist die vollspurige Bahnstrecke Ahaus —Landesgrenze mit den Stationen Alstätte und Wessum in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übernommen worden. Die Strecke verbleibt im Eigentum der Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. An den Abfertigungsbefugnissen der Stationen ist vorerst nichts geändert.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Statio

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. an der Strecke Oppurg—Orlamünde gelegene Haltepu Langenorla wird vom 10. April 1928 ab auch für Gepäck- und Expreßgutverkehr eingerichtet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung erlassen worden:

Nr. III 49 vom 28. März 1928 an sämtliche Vere verwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektio und das Reichsbahn-Zentralamt Berlin, betr. Vereinswa übereinkommen (VWÜ); Berichtigung der Anhäng und II.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Änderung von Stationsnamen.

Mit dem Tage des Inkrafttretens des Sommerfahrplanes 1928 wird der an der Strecke Glatz—Schlaney gelegene Bahnhof Reinerz in „Bad Reinerz" umbenannt.

Breslau, den 31. März 1928. (381)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Am 1. April 1928 wird die normalspurige Bahnstrecke Ahaus—Landesgrenze mit den Stationen Alstätte und Wessum in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übernommen. Die Strecke verbleibt im Eigentum der Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. (360)

An den Abfertigungsbefugnissen der Stationen wird vorerst nichts geändert.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Münster (Westf.), den 28. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Münster.

---

2. An- und Vermietung von Wagen.

Der an der Strecke Oppurg—Orlamünde gelegene Haltepunkt Langenorla wird vom 10. April 1928 ab auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eingerichtet. (359)

Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt vom gleichen Zeitpunkt ab nicht mehr durch das Zugbegleitpersonal, sondern am Fahrkartenschalter des Bahnhofsgebäudes.

Erfurt, den 28. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

3. Güterverkehr.

Tfv. 1 a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A.

Änderung der Anlage C der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

„Auf Grund der mit TVA I-Verfügung Nr. 393/28 bekanntgegebenen Änderung der Randziffer 136 der Anlage C der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist mit sofortiger Gültigkeit in der Ausführungsbestimmung I zu dieser Randziffer (S. 93 des Tarifs, sowie Nachtrag VI) hinter den Worten „bei Sendungen zur Schädlingsbekämpfung" einzuschalten:

„und Sublimat (Ziffer 6 a) bei Sendungen zur Bekämpfung von Epidemien."

Die Ergänzung der Ausführungsbestimmung ist gemäß § 2 EVO. genehmigt.

Berlin, den 29. 3. 1928. (385)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1928 wird in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Station Schönhausen (Elbe) als Versandstation zu Ziffer 3 B usw. einbezogen.

Berlin, den 31. März 1928. (386)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 wird ein neuer Ausnahmetarif 1s für grobe Holzwaren usw. von Zwiesel nach sächsischen Stationen eingeführt.

Berlin, den 28. März 1928. (373)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Klassenbezeichnungen E und F in F und G geändert. (374)

Berlin, den 28. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Verbands-Gü tarif, Teil II, Heft 2.

Ab 10. April 1928 werden deutsche Station Gütersloh und dänische Station Glumsø in den T einbezogen. Näheres durch Reis bahntarifanzeiger. (3

Altona, den 28. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltung

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1 erhält im Ausnahmetarif 1 u (II die Ziffer 3 des Warenverzeichnis eine neue Fassung. (3

Berlin, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1 werden die Stationen Dahlbru Siegen, Siegen Ost und Weide (Sieg) als Versandstationen in Ausnahmetarif 146 (Baracken u zur Ausfuhr) einbezogen. (3

Berlin, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1 wird im Ausnahmetarif 83 (Güte Fährbootwagen) der Abschnitt tungsbereich geändert. (3

Berlin, den 27. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1 werden in den Ausnahmetarif 11 Düngemittel einige Stationen als V sandstationen zu Ziffer 3 B usw. bezogen. (3

Berlin, den 24. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

bergangskilometerzeiger des Vereins eutscher Eisenbahnverwaltungen für n Güter- und Tierverkehr, Abteilung A, Heft 1 und 4.

Am 1. April 1928 erscheint je ein ichtrag 1. Die Nachträge enthalten e seit 1. Februar bzw. 1. April 1927 ngetretenen Entfernungs- und sonigen Änderungen. (380)

Die zur handschriftlichen Durchhrung geeigneten Berichtigungen nd im allgemeinen Teil des Nachgs im einzelnen aufgeführt: soeit weitergehende Berichtigungen forderlich sind, ist in diesem Teile f die betreffende Seite des einseitig druckten, zum Ausschneiden gegneten zweiten Teiles des Nachtrags, r ausschließlich Ersatzzeilen zu eft 1 auch Ersatzspalten enthält, ngewiesen. In Nachtrag 1 zum Heft 1 am Schlusse ein berichtigter Neuuck der Kilometertafel III angefügt.

Die Nachträge können durch Vertlung der Geschäftsstelle des Vers Deutscher Eisenbahnverwaltunn in Berlin W 9, Köthener Str. 28/29, der der Reichsbahn-Auskunftei für üterverkehr in Berlin SW 11, Asnischer Platz 5, auch von Privaten zogen werden, und zwar Nachtrag 1 m Heft 1 zum Preise von 5 RM, achtrag 1 zum Heft 4 zum Preise n 2,50 RM.

München, den 27. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
entral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

---

eutsch-italienischer Güterverkehr ber Iselle, Pino, Chiasso, Brennero id Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teile III und IV.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 erden die Stationsfrachtsätze für die arife Nr. 920, 921 und die zugeörigen Bestimmungen auf Seite 69/70 s Nachtrags II zu Teil III geändert. Für Teil IV werden Stationsfrachtätze für die Tarife Nr. 920, 921 Kohlen) nach Brennero eingeführt. Sämtliche Frachtsätze gelten nur im ückvergütungswege und sind an die ufgabe gewisser Mindestmengen gemden. (384)

Näheres enthalten die Tarif- und erkehrsanzeiger.

München, den 31. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
entral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Gütertarif der Saarbahnen, Teil II, Neuausgabe.

Am 1. April 1928 wird der Güterarif der Saarbahnen, Teil II, neu usgegeben. Die Neuausgabe enthält ber einer Neuanordnung der Güterteilung Änderungen und Ergänngen der Tarifvorschriften. Die nderungen erstrecken sich in der auptsache auf die Frachtberechnung ir Eilgut in Wagenladungen sowie ie Bestimmungen über die Beförderung leerer Privatwagen und die Gebührenberechnung für diese Wagen. Durch den neuen Tarif wird der ütertarif der Saarbahnen, Teil II, om 1. April 1926 nebst Nachträgen —IV aufgehoben. (377)

Der Tarif kann zum Preise von 5,00 Fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Saarbrücken, den 30. März 1928.

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S 1 Tfv. 512.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 tritt die Königsberg-Cranzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S 1 bei. (372)

Berlin, den 31. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib, Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1928 wird der Abschnitt 88a (Ruppiner Eisenbahn) ergänzt. Näheres ist aus dem am 5. April d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (382)

Berlin, den 30. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 36.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 tritt der Ausnahmetarif K 36 für Mauerziegel in Kraft. (367)

Berlin, den 29. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 wird die Station Chemnitz-Hilbersdorf als Versandstation der Gruppe I die den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (370)

Berlin, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 wird in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen als Versandstation der Gruppe I die Station Fürstenwalde (Spree) einbezogen. (369)

Berlin, den 28. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 wird der Ausnahmetarif 178 für Chlorkaliumlösung usw. von Griesheim (Main) nach Bitterfeld eingeführt.

Berlin, den 26. März 1928. (368)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden bei einer Reihe von Stationen Anmerkungen nachgetragen. Näheres enthält der am 1. April d. J. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 27. März 1928. (375)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 Einführung eines Ausnahmetarifs für Malz von Arnstadt Hbf. zur Ausfuhr über See nach Amsterdam. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. März 1928. (355)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarife D 24 (Verkehr Niederlande—Österreich), D 26 (Verkehr Niederlande — Tschechoslowakei), D 30 (Niederlande—Polen).

Im Warenverzeichnis der vorgenannten Durchfuhrausnahmetarife sind in den Abteilungen I unter „Güter aller Art" die Worte „oder nur bedingungsweise zugelassenen" zu streichen. (356)

Gleichzeitig ist im Durchfuhrausnahmetarif D 24 der Wortlaut in der Klammer der Fußnote „1)" im Frachtsatzzeiger zu ändern in: „(einschließlich Heiligenstadt, Hernals, Maxing Übergang, Nußdorf und Penzing)".

Köln, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1928 wird die Station Obercolmnitz als Empfangsstation unter B in den Ausnahmetarif 1f für Daub- (Faß-)holz usw. einbezogen. (371)

Berlin, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden Änderungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (354)

München, den 26. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 23. Verkehr Tschechoslowakei — Niederlande vom 1. Februar 1928.

Im Warenverzeichnisse der Abteilung I „Güter aller Art" sind die Worte „oder nur bedingungsweise zugelassen" zu streichen. (357)

Dresden, am 27. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. April 1928 Änderung der Frachtsatzzeiger Nr. 1 in 2 bei den Stationen Jägerndorf, Oderberg, Troppau Dt. Reichsb. und Ziegenhals Hbf. im AT. 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (358)

Altona, den 27. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Im Teilheft B II 47 findet eine Ergänzung statt. Näheres enthält der nächste Tarif und Verkehrsanzeiger.
Berlin, den 31. März 1928. (383)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1073. Binnen-, Personen- und Gepäcktarif Teil II der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 erscheint ein neuer Personen- und Gepäcktarif Teil II unter Aufhebung des Tarifs vom 1. September 1925. Die Einführung des Tarifs mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde. (361)
Lippstadt, den 28. März 1928.
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Durchfuhrausnahmetarif D 41a (Holzverkehr Polen—Niederlande).

1. Die Gültigkeit des Durchfuhrausnahmetarifs D 41a wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens jedoch bis zum 30. April 1929, verlängert. Im Abschnitt V ist die Geltungsdauer bis zum 30. April 1928 abzuändern in „30. April 1929". (364)
2. Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1928 sind im Abschnitt „II. Frachtberechnung" folgende Änderungen durchzuführen: Die Mindestmenge von 75 000 t wird auf 50 000 t und der Rückvergütungssatz von 10 % auf 9 % ermäßigt.
Breslau, vom 30. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt) und Durchfuhrausnahmetarif Nr. 6 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 5. April 1928 ist in der Tafel F (Anstoß und Kürzungsbeträge) nachzutragen „Brunsbüttelkoog". Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (379)
Altona, den 28. März 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Gütertarif der Saarbahnen, Teil III, vom 1. Januar 1928.

Zu vorgenanntem Tarif wird mit Gültigkeit vom 1. April 1928 der Nachtrag I ausgegeben, der Änderungen und Ergänzungen der Örtlichen Bestimmungen sowie eine Neufas der Ausnahmetarife 2, 3 und 5 en
Der Nachtrag kann zum Preis 0,60 Fr. von der Drucksachenve tung der Eisenbahndirektion des gebietes käuflich bezogen werde
Saarbrücken, d. 30. März 1928.
Eisenbahndirektion des Saargeb

4. Stellengesuche (oder offene Stellen).

Die Stelle eines Leiters der tiner Hafenverwaltung ist zu bese Beteiligt an der Verwaltung sin Preußische Staat, die Stadt Stettin die Industrie- und Handelskamm Stettin. Die Besetzung der Stell sobald als möglich erfolgen. Frage kommen nur Bewerber, d hervorragendem Maße Kenntnisse fahrungen und Bewährung im Be der Wirtschaft und des Verkehr wie in Verhandlungen mit öf lichen Behörden aufzuweisen h Anstellungsbedingungen nach Ve barung. Bewerbungen mit Lebens Ansprüchen und Referenzen bis 15. April d. J. an den Unterzeichn
Stettin, den 26. März 1928.
Der Oberbürgermeister.
Als Vorsitzender des Aufsicht der Stettiner Hafenbetriebsgesells m. b. H.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in

Klär- und Neutralisationsanlage für die Akkumulatorenwaschwässer des Postneubaues Oppeln.

Von Dr. Ing. R. Schmeitzner, Reg.-Bmstr. a. D.

In größeren Postämtern, in denen sich bedeutende Akkumulatoreneinlagen befinden, werden von Zeit zu Zeit die Akkumulatoren gewaschen. Da es unzulässig ist, diese schwefelsäurehaltigen Waschwässer in eine Kanalisation ohne weiteres einzuleiten, weil die Kanalrohre, besonders wenn es Zementrohre sind, dadurch rasch zerstört werden, so entsteht die Aufgabe, für derartige Waschwässer Neutralisations- und Kläranlagen zu beschaffen.

Eine solche Anlage, nach dem Vorschlage der Deutschen Abwasser-Reinigungs-Ges. m. b. H., Städtevereinigung, Wiesbaden für die Postbehörde in Oppeln erbaut, sei im folgenden kurz beschrieben:

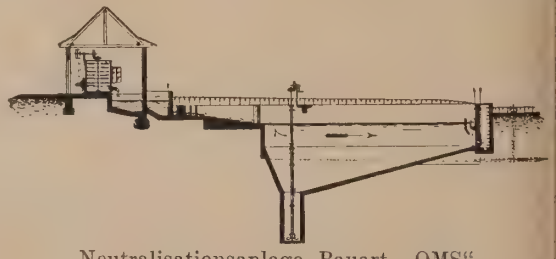
Der größte Wasseranfall beträgt etwa 3 cbm/Tag. Die Anlage wird nur in größeren Zeitabständen in Anspruch genommen. Es ist deshalb nicht nötig, maschinelle Vorrichtungen, wie bei ähnlichen größeren Anlagen vorzusehen, es genügt also auch, wenn die Bedienung der Kalkmilchaufbereitungsanlage mit der Hand geschieht.

Die Aufgabe der Anlage ist, die sauren Abwässer durch einen möglichst billigen alkalischen Zusatz — als solcher dient Kalkmilch — zu neutralisieren, den Schlamm in einem Fällungsbecken ausflocken zu lassen und das gereinigte Abwasser in den Hauptkanal abzuführen.

Die Kalkmilch wird in einem besonderen Behälter von 1 cbm Inhalt abgesetzt, sobald eine Waschung der Akkumulatoren stattfinden soll. Hiermit hat ein Arbeiter etwa 1 Stunde zu tun. Der Behälter hat einen Ausfluß nach der Leitung, in der das Waschwasser abfließt und dieser Ausfluß kann durch einen Schieber geregelt werden, um entsprechend der abfließenden Abwassermenge den wichtigen Kalkzusatz zu geben.

Das mit Kalkmilch versetzte schwefelsaure Abwasser wird in einem besonders konstruierten Mischgerinne innig gemischt und fließt dann in die Fällungsbecken. Diese haben einen nutzbaren Klärrauminhalt von 4 cbm und sind so berechnet, daß das Abwasser sich mindestens 1 Tag darin aufhalten kann. Bei der seltenen Benützung ist natürlich auch ein längerer Aufenthalt möglich.

Ist der Klärvorgang beendet, so wird das geklärte durch einen gewissen Kalküberschuß völlig säurefreie gering alkalische Wasser mittels eines drosselbaren E zugschiebers langsam abgelassen, so daß keine Wirbel keine stärkeren Strömungen im Absitzraume entst können. Zur Sicherheit ist noch eine Überlaufschwelle geordnet, die bei unerwartet großem Wasserfall das laufende Wasser direkt abfließen läßt. Durch die Ve dung von Schwefelsäure und Kalk entsteht Gipsschl der sich in dem vertieften Schlammraum ausscheidet wird je nach seiner Konsistenz abgepumpt oder ausgeh Selbstverständlich ist es nötig, Zulaufleitung, Mischge und Füllungsbecken säurefest auszukleiden. Für die flußleitung zum städtischen Kanal ist das nicht erforde da diese nur neutralisiertes oder schwach alkalisches wasser führt.



Neutralisationsanlage Bauart „OMS".

Die obenstehende Abbildung zeigt ein Neutralisat becken dieser Art, wie es von der genannten Firma wi holt ausgeführt wurde. Man sieht links den Behälter die Kalkmilch mit dem Auslauf in die Zuführungsleit dann folgt ein Gerinne für die zu bewirkende Durchmisch und dann das Absitzbecken, das nahe dem Einlaufe Schlammsammeltasche besitzt, in die der Schlamm hi gleitet. Er wird von hier durch ein Schlammsaugrohr gesogen, an dessen Mundstück noch ein Rührflügel zur lockerung des Schlammes angebracht ist.

Die Anlage ist zur Zufriedenheit der auftraggeber Behörde ausgeführt und arbeitet nach der vor ca. dreivi Jahren erfolgten Abnahme durch die Behörde bisher wandfrei.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 15 | Berlin, den 12. April 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

„Hafraba".

Die Mechanisierung des Rechnungswesens bei der Unternehmung Österreichischer Bundesbahnen.

Der zukünftige Ozean-Luftverkehr.

Nachrichten.

Deutschland: Anhang zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Westeuropäische Sommerzeit. — Brücke oder Damm zwischen Stralsund und Rügen. — Verbilligung im Hamburger Hafenbahnverkehr. — Eisenbahnverkehr zur Leipziger Frühjahrsmesse 1928. — Reichskursus für wirtschaftliche Verwaltung in Leipzig.

Österreich: Die neue Grenzstation Brennersee.

Ungarn: Finanzergebnisse der Eisenbahnen.

Luxemburg: Erhöhung der Eisenbahntarife.

Übrige europäische Länder: Zusammensetzung des Staatseisenbahnrats in Polen. — Die Selbstkosten der polnischen Staatsbahnen bei der Kohlenausfuhr über Danzig und Gdingen. — Davoser Hochschulkurse. — Brand des Orientexpreßzuges. — Der Simplon-Orient-Expreß und seine Verbindungen mit Kleinasien, Ägypten und Indien. — Eine amerikanische Anleihe der Orléansbahn. — Der neue Mailänder Zentralbahnhof. — Ein französisches Güterkursbuch. — Eisenbahnen und Kanäle in England. — Pferde bei einer englischen Eisenbahngesellschaft.

Fremde Erdteile: Lieferungsausschreiben der Chinesischen Ostbahn. — Plan einer neuen Eisenbahnlinie in Sibirien. — Die erste Untergrundbahn in Japan. — Der Maisverkehr der Südafrikanischen Eisenbahnen. — Getränkte Schwellen in Amerika. — Die Jahrhundertausstellung der Baltimore & Ohio-Eisenbahn im lebenden Lichtbild.

Kraftwagenverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

„Hafraba".

Von Dr. Ing. **Taubert**, Landesbaurat in Treysa.

Kürzlich fand in Kassel eine Ausstellung der Hafrabagesellschaft (Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte—Frankfurt—Basel) statt; im Anschluß daran wurden einige Vorträge von Vertretern der Landesverwaltung und des Stadtbauamts gehalten, die Aufklärung bringen sollten über ihre Ziele und Pläne. Die Veranstaltungen haben fraglos in besonderem Maße dazu beigetragen, Interesse und Verständnis für die Beurteilung moderner Verkehrsfragen und städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten zu wecken, daß es angebracht erscheint, den Grundgedanken der Hafrabagesellschaft, der durch eifrige Werbetätigkeit eine immer größere Anhängerschaft gewinnt, einmal auf seine Berechtigung und Ausführbarkeit näher zu prüfen, um Klarheit zu schaffen bei Bestrebungen, die bereits stark in kommunalpolitische Angelegenheiten hineinspielen und auch geeignet sind, den gesunden Entwicklungsgang im Landstraßenbau zu gefährden.

Der Grundgedanke der Hafrabagesellschaft geht aus von der Erkenntnis, daß die vorhandenen Landstraßen und Landwege nach ihrer Beschaffenheit und ursprünglichen Bestimmung für hemmungslose Entfaltung des motorischen Überlandverkehrs ungeeignet sind und die weitere Entwicklungs- und Absatzmöglichkeit in der Autoindustrie stark beeinträchtigen; man ist deshalb der Ansicht, daß — ebenso wie für den Eisenbahnverkehr auch für den Autoverkehr — besondere in Anlage und Konstruktion den Anforderungen des Kraftwagens genau angepaßte und nur für Kraftwagenverkehr bestimmte Fahrbahnen erforderlich sind, denen gleichzeitig auch als länderverbindende Verkehrsstraßen Zweck und Bedeutung beigemessen wird. Als Beweis für die Notwendigkeit derartiger Anlagen werden die bereits in Italien ausgeführten Autofernstraßen angeführt und die Bestrebungen erwähnt, die auch in anderen Ländern, z. B. in der Schweiz und in Frankreich, auf ein gleiches Ziel gerichtet sind.

Naturgemäß kann aus bekannten Gründen das Beispiel der Nachbarstaaten für uns nicht maßgebend sein, doch muß gesagt werden, daß die Hafrabagesellschaft mit ihrer Idee, Straßen zu bauen, die lediglich dem Autoverkehr auf eigenem Wegekörper dienen sollen, in großzügigster Weise an die Lösung des Straßenproblems herantritt, daß ihr Vorschlag besticht und auf bestimmte Interessengruppen reizvoll wirken muß, reizvoll für den Ingenieur, der sich hier in interessanten technischen Problemen ergehen kann, reizvoll für den Automobilrennfahrer, der Grenzleistungen seines Motors erzielen will, reizvoll für einige Vergnügungsreisende, die am entfesselten Autosport Gefallen finden, reizvoll für einige Zweige des privaten Unter-

nehmertums, dem es um Arbeitsbeschaffung und Verdienstmöglichkeit zu tun ist, keineswegs aber reizvoll für den nüchtern denkenden Wirtschaftspolitiker, dem die Verantwortung der gewaltigen Finanzierung obliegt und die Anlage in erster Linie auf ihre Rentabilität im Betriebe und ihren volkswirtschaftlichen Nutzen zu prüfen hat. Vor seinem Forum gilt nur das eherne ökonomische Prinzip; in strenger Folgerichtigkeit zwingt es zu der Feststellung, daß die Wirtschaftlichkeit derartiger Anlagen einer ernsthaften Prüfung nicht standhält[1]). Sie scheitert daran, daß nach den Darlegungen von Ministerialrat Dr. Ing. Speck in Leipzig am 11. Januar 1927 die Baukosten einer derartigen Autobahn bei einer Breite von nur drei Spuren sich schon auf 300 000 bis 500 000 M je Kilometer stellen. Zwar errechnet die Hafrabagesellschaft für den kurhessischen Teil der Straße nur 260 000 M für den Kilometer, aber auch bei dieser Kostensumme ist eine Rentabilität nicht zu erwarten, weil die erforderliche Verkehrsdichte, die sich bei der geplanten Benutzungsgebühr von 5 Pf je Kilometer und Fahrzeug berechnet, nicht erzielt werden kann, solange dem Auto wegen der hohen Kosten für Beschaffung und Wartung volkstümliche Bedeutung — wie etwa dem Fahrrad — nicht zukommt und voraussichtlich über den Typ eines Kleinautos hinaus auch niemals zukommen wird. Für den Transport von Gütern, der bekanntlich für die Rentabilität der Eisenbahn von ausschlaggebender Bedeutung ist, fehlen aber hier die Mengen. Diese Auffassung läßt sich auch nicht durch den Hinweis auf die bereits ausgeführten oberitalienischen Autostraßen entkräften; die wenigen Zahlen der öffentlich mitgeteilten Bilanz geben keinen Einblick in die Geschäftslage dieses Unternehmens, außerdem ist zu bedenken, daß bekanntlich nicht nur rein wirtschaftliche Erwägungen für den Bau dieser Strecken maßgebend waren.

Aber auch andere Überlegungen führen zu dem Ergebnis, daß der Hafrabagedanke nicht geeignet ist, bei uns jemals verwirklicht zu werden; man denke nur an den gewaltigen Umfang des erforderlichen Grund und Bodens, dessen Erwerb ohne Enteignung undurchführbar ist. Ob aber jemals ein Parlament ohne weiteres dafür zu gewinnen ist, das Enteignungsrecht für eine Autostraße zu gewähren, deren Allgemeinbedeutung oder wirtschaftlicher Nutzen bezweifelt werden muß, ist nach heutigen Begriffen nicht anzunehmen. Man wird auf das vorhandene dichte und leistungsfähige Eisenbahnnetz, auf die für Mengentransporte wichtigen Wasserstraßen und die vielen brauchbaren bzw. noch verbesserungsfähigen Landwege hinweisen, man wird den gewaltigen Umfang an Grundflächen erwähnen, der bereits von diesen Verkehrsanlagen eingenommen wird, und sich sträuben, weiteren landwirtschaftlich wertvollen Grundbesitz, an dem Deutschland überdies arm ist, herauszugeben, zumal die beabsichtigte Autostraße — wie noch näher ausgeführt werden soll — der eigentlichen Zweckbestimmung des Automobils gar nicht entspricht.

Offenbar hatte man bei dem Hafrabagedanken rein gefühlsmäßig die Vorstellung, als ob das Automobil mit seiner Fähigkeit, Hunderte von Kilometern mit großer Geschwindigkeit zurückzulegen, dazu berufen wäre, das Hauptfernverkehrsmittel, die Eisenbahn, zu verdrängen. Ein solcher Wettbewerb des Kraftwagens wäre allein scho wegen der Kostenfrage völlig aussichtslos; dennoch ge wagt, gehört er bezüglich Geschwindigkeit und Strecker leistung in das Gebiet des Sportes, hat daher als zuver lässige Dauereinrichtung, die Wind und Wetter trotze muß, und für volkswirtschaftliche Ausbeute keine Be deutung. Die fast absolute Sicherheit eines zwangsläufiger an Schienen gebundenen Fahrzeuges kann niemals von der willkürlich zu lenkenden Kraftwagen erreicht werden, de bekanntlich bei Entwicklung größerer Geschwindigkeite wesentlich gesteigerte Anforderungen an die physiologisch Eignung seines Lenkers stellt, über die der Durchschnitts fahrer nicht verfügt. Schlüpfrige Bahn bei Schnee ode Regen, Glatteisbildung, nebliges, trübes Wetter, vorüber gehende Störung der Sehkraft durch Sonnenblendung ode durch Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge, leich eintretbare Beschädigung der Bereifung durch Stein-, Glas-, Eisen- oder Holzsplitter, Abrutschen von der Fußbrems und dgl. bilden für den Kraftwagen eine Reihe äußers ernster und häufiger Gefahrenquellen, die für die Beurtei lung seiner Leistungsfähigkeit wohl beachtlich ist und vor selbst sein Aufgabengebiet im Wirtschaftsleben abgrenzt Bei näherer Betrachtung erkennt man denn auch, daß sein Sendung weniger in der Konkurrenz, vielmehr in de Ergänzung bestehender Verkehrseinrichtungen liegt er soll bis zu den einzelnen Zellen im Wirtschaftsleben vordringen, sie verbinden und anschließen an bestehende Verkehrs- und Wirtschaftszentren. Das schließt natürlich nicht aus, daß darüber hinaus auch Fahrten erforderlich werden, die, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus be trachtet, durchaus berechtigt und zu billigen sind (z. B für leicht verderbliche Waren, oder bei plötzlicher Ab berufung), sie bilden aber die Ausnahmen und können des halb das Verlangen nach selbständigen Nurautostraßen nie mals rechtfertigen. Für den ganzen übrigen, der Wirt schaft dienenden Autoverkehr ist aber gerade ein breites weit verästeltes Straßennetz die elementarste Voraus setzung, die Lebensnotwendigkeit für volle Entfaltung und Wirksamkeit[2]). Die dabei zu entwickelnde wirtschaftlichste Fahrtgeschwindigkeit ist eine Frage von relativer Be deutung, d. h. sie ist in vernünftigen Einklang zu bringen mit der Art und Bedeutung, sowie dem Tempo der übrigen Geschäftserledigungen; denn es ist zu beachten, daß be jeder Geschwindigkeitssteigerung die Kosten für Ver schleiß und Betriebsstoff unverhältnismäßig schnell an wachsen und die Betriebsgefahren wesentlich zunehmen Normalerweise wird die wirtschaftlichste Nutzung des Kraftwagens bei einer Stundengeschwindigkeit von etwa 40 bis 60 km, in Ausnahmefällen bis 80 km, zu suchen sein Nun muß zugegeben werden, daß selbst diese Geschwindigkeitsleistungen auf dem vorhandenen Straßennetz, das ursprünglich nur für tierischen Zugverkehr bestimmt war nicht immer möglich sind. Viele, vielleicht die meisten Straßenzüge sind zwar durchaus brauchbar, besonders, nachdem fast überall die Behandlung der Fahrbahn nach modernen Gesichtspunkten erfolgt; doch bleiben noch weite Strecken, wo auch bei Schaffung einer guten Fahrbahn die Mindestgeschwindigkeit von 40 km nicht zu erreichen ist, wo eben die Gesamtanlage der Straße in ihrer Breitenabmessung und Linienführung den Anforderungen des Kraftverkehrs nicht entspricht. Leider sind derartige Fälle besonders

[1]) Die gleiche Auffassung wird übrigens vom Reichsverkehrsministerium, von den Länderregierungen und vielen Sachverständigen vertreten. Vgl. „Verkehrstechnik" vom 4. Februar 1927, S. 71.

[2]) Diese Tatsache wird von deutschen Interessenten selbst, den Automobilverbänden, die wohlweislich der Hafrabagesellschaft nicht angeschlossen sind, bestätigt.

zahlreich hier in Kurhessen, man denke nur an das Beispiel der Frankfurter Landstraße, der wichtigen Verbindungsstrecke mit der Fritzlarer und Marburger Gegend. Um solche Straßen dem Kraftverkehr anzupassen, besteht nur die Möglichkeit, sie stellenweise umzubauen, bzw. zu verlegen, also Maßnahmen zu ergreifen, die verhältnismäßig leicht durchführbar und finanziell auch erträglich sind. Würde man planmäßig so vorgehen, so hätte man für den normalen Autoverkehr bald ein durchaus brauchbares Straßennetz, und den Anforderungen des praktischen Wirtschaftslebens wäre damit genügt. Allerdings kann es zweckmäßig sein, in stark besiedelten Gegenden, wo bedeutende Verkehrszentren dicht aneinander liegen und der Autoverkehr überhand nimmt, besondere Verkehrsbänder anzulegen, die nur für Kraftwagen bestimmt sind, ebenso, wie man in verkehrsreichen Straßen ja auch den Fußgänger-, den Radfahr- und mitunter auch den Reiterverkehr durch besondere Einrichtungen und Anlagen absondert. Derartige Kraftfahrstraßen mögen unter besonderen Umständen und für kürzere Strecken durchaus am Platze sein, für größere Entfernungen kommen sie nicht in Frage. In dieser Auffassung wird man bestärkt, wenn man in Erwägung zieht, welch äußerst günstige Aussichten der immer mehr aufkommende Luftverkehr für Überwindung großer Strecken bietet. Abgesehen von einigen Lufthäfen sind für ihn keinerlei Betriebseinrichtungen erforderlich, Verluste durch Verschleiß entstehen nur beim Starten und Landen. Ungebunden und frei von allen Verkehrsfesseln nimmt er in schnellem Fluge seinen Weg hoch durch die Luft, über Städte und Dörfer, über Berge, Flüsse und Meeresarme hinweg, nur seinem Ziele zustrebend. Zwar ist der praktische Gebrauch dieses idealen Verkehrsmittels stark abhängig von meteorologischen Einflüssen, die ihn zeitweise sogar unmöglich machen. Hier klafft im Verkehrswesen fraglos noch eine Lücke, die aber durch Inanspruchnahme der Eisenbahn bzw. des Dampfschiffes — wenn auch behelfsmäßig — geschlossen werden kann.

Nach allen diesen Betrachtungen kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Bestrebungen der Hafrabagesellschaft einem Phantom nachgehen. Würde man sich mit dem gleichen Eifer und den gleichen Mitteln für das Naheliegende und Erreichbare, nämlich für den Ausbau der vorhandenen Landstraßen und Landwege einsetzen, so würde damit der Volkswirtschaft ein wirklich wertvoller Dienst geleistet und ein Ziel verfolgt, das besonders hier in Kurhessen dringend seiner Verwirklichung harrt.

Die Mechanisierung des Rechnungswesens bei der Unternehmung Österreichischer Bundesbahnen.

Von Oberrevident Otto **Vater**, Mitglied des Gremiums der Buchsachverständigen in Wien.

Der heftig einsetzende Konkurrenzkampf nach dem Kriege zwang die Unternehmen den Produktionskosten erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, dieselben soweit als möglich zu vermindern und auf die rationellste Ausnützung der Arbeitskräfte zu dringen. Taylorismus, Fordsystem, Fließarbeit waren die Schlagworte, welche mit dem Wiederaufbau der Wirtschaft in engsten Zusammenhang gebracht wurden.

Die Rationalisierungsbestrebungen erstreckten sich nicht nur auf die technischen Arbeiten, sondern auch auf die kaufmännischen. Durch Arbeitsteilung und Anwendung maschineller Hilfsmittel wurden die kaufmännischen Arbeiten großer Betriebe vielfach ebenso zu einer Fließarbeit nach einem bestimmten Rythmus wie die technischen Arbeiten. Insbesondere auf dem Gebiete der Buchhaltung suchte man durch Einführung der Durchschreibetechnik, weiter durch Anwendung von Buchungsmaschinen die Buchungsarbeiten rascher durchzuführen und einen Teil der menschlichen Arbeit zu ersparen.

Auch die Unternehmung Österreichischer Bundesbahnen hat auf Teilgebieten des Rechnungswesens, wo ein Zahlenmaterial nach verschiedenen Gesichtspunkten mehrmals geordnet werden muß und eine Massenhaftigkeit des Arbeitsstoffes besteht, Buchungsmaschinen in Verwendung. Das Verkehrseinnahmeamt, die Wagenmieteabrechnung, die Pensionsliquidierung und die Material-Evidenz, Beschaffung und Kontrolle bei der letztgenannten Abteilung vorderhand versuchsweise, arbeiten mit Lochkartenmaschinen System Powers.

Das Powers-Verfahren beruht auf dem Grundsatz der Lochkarte, die den zu verrechnenden Geschäftsfall in Form von Lochungen aufnimmt. Diese Lochschrift, eine Art Blindenschrift, kann in mechanischer Weise abgegriffen werden, gestattet somit eine vollkommen automatische Bearbeitung.

Zur Durchführung dieser Arbeiten sind die bereits in Nr. 6, S. 158/159 Jahrg. 1925 d. Ztg. abgebildeten drei Maschinen Bauart Powers erforderlich und zwar die Lochmaschine, die Sortiermaschine und der Tabellendrucker.

Die Arbeitsweise der Powersmaschinen ist folgende: jeder Geschäftsfall wird auf Grund der Buchungsunterlage, der Frachtkarte, des Liquidierungsblattes, Wagenverzeichnisses, des Send- oder Empfangsscheines in eine Lochkarte aus dünnem Karton eingestanzt. Diese Karten haben die genaue Größe von 8¼ × 18¾ cm und sind in der später dargestellten Weise mit 45 Kolonnen der untereinanderstehenden Ziffern 1 bis 9 bedruckt. Über die Null können noch zwei Löcher, ein elftes und zwölftes gestanzt werden, die eine Ausdehnung der Kapazität der Karte über 45 Stellen hinaus ermöglichen. Die unterzubringenden Buchungsdaten werden auf die 45 Spalten der Karte in der Weise verteilt, daß für jeden Wortbegriff, der in einem Felde durch Lochung darzustellen ist, eine Zahl festgelegt wird. In einem Verzeichnis, dem Zahlenschlüssel, werden die Begriffe wie in einem Chiffernschlüssel mit den zugehörigen Zahlen übersichtlich zusammengestellt. So besteht je ein solcher Zahlenschlüssel für alle Stationen und für alle Pensionisten, ferner wird ein solcher erstellt werden müssen für alle Material empfangende und abgebende Dienststellen.

Die Lochung der Karte erfolgt durch die Lochmaschine, deren es verschiedene Arten gibt. Schieberlocher, auf welchen die Einstellung der zu lochenden Zahlen durch Schieber erfolgt, zum Unterschiede vom Tastenlocher, auf welchem die zu lochenden Zahlen, ähnlich wie bei einer Additionsmaschine, durch Niederdrücken von Tasten eingestellt werden. Die Schieber der einzelnen Felder des Schieberlochers können auf dem Schieberbrett in verschiedenen Farben eingebaut werden, wodurch die Übersichtlichkeit bedeutend gefördert wird. Die eingestellten Ziffern sind in der Maschine in einem wagerechten Kontrollfeld ablesbar, so daß sie vor dem Lochen überprüft werden können. Durch Niederdrücken des Motortasters wird die ganze Karte entsprechend den eingestellten Zahlen gelocht, automatisch abgelegt und eine neue Karte zugeführt. Folgen Karten mit gleichen Angaben aufeinander, wie z. B. das gleiche Datum oder die gleiche Station, das gleiche Magazin, so können die Schieber für diese Angaben festgelegt werden und sind nur die abweichenden Daten neu einzustellen.

Je nach den Zwecken, welchen die Angaben einer Karte dienen, unterscheidet man Addierbegriffe und Sortierbegriffe.

Sortierbegriffe bei den Bundesbahnen sind zum Beispiel: Artikel, Tarif, Station, Eigentumsbahn, Wagennummer, Währungsart, Materialpost, also alle jene Angaben, nach welchen die Addierbegriffe wie Geldbeträge, Kilometer, Tage und Mengen zusammengezählt werden sollen.

Beispiel einer gelochten Karte des Verkehrseinnahmeamtes

Artikel	Tarif	Zone	Zentner	Empfangs-Station	Empfangs-Nr.	Monat	Versand-Bahnhof	Karten-Nr.	Frankatur	Währung	Barvorschuß	Überweist
0 ● 0	● 0 0	● 0 0	0 ● ●	0 0 0 ●	● ● 0 ●	0	0 0 0 ●	● ● 0 0	● ● ● ● ●	●	● ● 0 0 ●	0 ● 0 0
1 1 1	1 1 1	1 ● 1	● 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1	● ● 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1 1	1	1 1 1 1 1	1 1 1 1
2 2 2	2 ● 2	2 2 2	2 2 2	● 2 2 2	2 2 2 2	2	2 2 2 2	2 2 2 2	2 2 2 2 2	2	2 2 ● 2 2	● 2 2 2
3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 ● 3 3	3 3 3 3	3	3 3 3 3	3 3 ● ●	3 3 3 3 3	3	3 3 3 3 3	3 3 3 3
4 4 ●	4 4 ●	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4	4 4 ● 4	4	4 4 4 4	4 4 4 4	4 4 4 4 4	4	4 4 4 4 4	4 4 4 4
5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5	5 5 5 5	5	5 5 ● 5	5 5 5 5	5 5 5 5 5	5	5 5 5 ● 5	5 5 5 ●
● 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6	6 6 6 6	6	6 6 6 6	6 6 6 6	6 6 6 6 6	6	6 6 6 6 6	6 6 6 6
7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7 7	7 7 7 7	7	7 7 7 7	7 7 7 7	7 7 7 7 7	7	7 7 7 7 7	7 7 ● 7
8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 ● 8	8 8 8 8	●	8 8 8 8	8 8 8 8	8 8 8 8 8	8	8 8 8 8 8	8 8 8 8
9 9 9	9 9 9	9 9 ●	9 9 9	9 9 9 9	9 9 9 9	9	9 9 9 9	9 9 9 9	9 9 9 9 9	9	9 9 9 9 9	9 9 9 9
1 2 3	4 5 6	7 8 9	10 11 12	13 14 15 16	17 18 19 20	21	22 23 24 25	26 27 28 29	30 31 32 33 34	35	36 37 38 39 40	41 42 43 44
604	24	19	100	2380	40	8	1150	33			2,50	207,50

Die ausgestanzten Zahlen (durch schwarze Punkte angedeutet) sind der besseren Übersicht halber unter die Karte gedruckt.

Die oben abgedruckte Lochkarte enthält in Lochschrift eine Frachtkartenabschrift über eine Wagenladung Mehl 10 000 kg von Linz nach Wien-Westbahnhof. Das Gut tarifiert nach Artikel 604, Tarif 24, die tarifarische Entfernung beträgt 186 km (abgerundet 19. Zone), die Empfangstation Wien-Westbahnhof hat die Bahnhofsnummer 2380; verrechnet wurde das Gut in dieser Station unter der Empfangsnummer 40, im Verrechnungsmonat August, die Versandstation Linz (Bahnhofsnummer 1150) hat diese Gütersendung in dem Aufgabebelastungsausweis unter der Frachtkartennummer 33 eingestellt. Frankatur war keine, die ausgestanzte 0 im Felde Währung ist das symbolische Zeichen für Schilling (1 wäre das Zeichen für Pengö, 2 für tschech. Kronen, 3 für Lire usw.) auf der Sendung lastet ein Barvorschuß von 2,50 S, die Gesamtsumme der überwiesenen Gebühren beträgt 207,50 S.

Mit der Lochung der Karte ist der Übergang von der menschlichen Arbeit zur maschinellen durch die Sortiermaschine und den Tabellendrucker geschaffen. Mit der Sortiermaschine können die Karten jeweils nach dem Stellenwert eines Sortierbegriffes sortiert werden. Ein mit 12 Fühlstiften versehener Rahmen, der auf die zu sortierende Reihe eingestellt wird, fühlt die Karte ab und öffnet, je nach der in der Reihe enthaltenen Lochung, den Zugang zu einem der Sortierfächer 0 bis 12.

Das Monatsquantum des Einnahmeamtes beträgt rund 600 000 Lochkarten. Die Sortierung nach Versandbahnhöfen, welche durch Zahlen bis zu vier Stellen ausgedrückt werden, erfolgt, da die 600 000 Karten viermal die Maschine passieren, also die gleiche Rangierleistung erfordern wie 2 400 000 Karten nach einem Stellenwert, bei einer Stundenleistung von 20 000 Karten, in einem Zeitraum von 120 Stunden.

Sind alle Karten nach irgend einem Gesichtspunkt geordnet, z. B. nach Nummern der Versandbahnhöfe, innerhalb dieser wieder nach Kartennummern und Währungsarten, so wandern sie in den mit Schreib- und Addierwerken ausgerüsteten Tabellendrucker. Die Mechanik des Tabellendruckers hat Ähnlichkeit mit der des elektrischen Klavieres oder Jaquardwebstuhles, welche ebenfalls durch gelochte Karten gesteuert werden. Beim Powerschen Tabellendrucker erfolgt die Übertragung der Lochschrift in normale Schrift in mechanischer Weise durch Abfühlen der Lochkarte. Die Angaben werden in einer Zeile auf das Papier gedruckt und die Summen und die Endsummen jener Felder, welche mit Addierwerken versehen sind, automatisch gebildet. Die elektrisch betriebene Maschine arbeitet ununterbrochen, da sie während des Ganges mit neuen Karten nachgefüllt werden kann. Trennt man die Kartenpakete verschiedener Gruppen, z. B. einzelner Stationen, durch sogenannte Stoppkarten bleibt die Maschine vor jedem Kartenpaket mit einer ne Stationsnummer automatisch stehen; eine Papierschne vorrichtung ermöglicht es, das in Rollen eingelegte Pa in beliebig lange Stücke zu schneiden.

Die Powersmaschinen leisten beim Verkehrseinnahme der Österreichischen Bundesbahnen Kontrollarbeiten statistische Arbeiten und werden verwendet für die Üb prüfung der Güteraufgabe- und Güterabgabeberechnung Binnenverkehrs, für die Ausscheidung der Lokalbahnfra anteile und für die Aufstellung der Artikel- und Tarif tistik. Für die Überprüfung der Güterabgabeberechnu welche tagweise erfolgt, ist lediglich eine Tabellierung bereits sortiert vorliegenden Frachtkarten nach Abga station, Abgabenummer und Währungsart nötig. Soll diese Arbeit durchgeführt ist, werden die Lochkarten ei Monats aller Stationen zusammengelegt und durch die S tiermaschine nach Aufgabestation, Aufgabenummer und W rung geordnet. Durch die Tabellierung der Lochkar nach diesen Sortierbegriffen wird automatisch die Güter gabeberechnung erstellt. Die Kontrollstellen haben Durchführung der rechnungsmäßigen Überprüfung ledig die durch die Maschine ermittelten Ergebnisse mit jenen Rechnungswerke der Stationen zu vergleichen. Für Artikelstatistik, welche die Güterbeförderung nach Artik der Gütereinteilung anzeigt, werden die Karten nach Art und Kilometer sortiert und tabelliert. Für die Tarifstatis welche angibt, wieviel jede Tarifpost einbringt, kom nur die Sortierbegriffe Tarif und Kilometer ohne Rücksi auf den Artikel in Betracht.

Eine weitere sehr rationelle Verwendung finden Powersmaschinen bei den Bundesbahnen für die Aufstell der Wagenmieteabrechnung über fremde Wagen, für Evidenz der eigenen Wagen sowie für die Kontrolle über Einhaltung der Revisionsfristen der Personenwagen.

Die für die Wagenmieteabrechnung mit fremden Ba verwaltungen nötigen Angaben werden folgendermaßen faßt. In den Grenz- und Übergangsstationen mit frem in- und ausländischen Bahnverwaltungen werden die die Österreichischen Bundesbahnen eintretenden eigenen fremden Wagen in der Reihenfolge, wie sie im Zuge stel in Eingangsnachweise, die aus dem Bereiche der Ös reichischen Bundesbahnen austretenden Wagen in dersel Weise in Ausgangsnachweise eingetragen. Diese Ausw gelangen fünftägig an die Generaldirektion in Wien werden dort verarbeitet, indem für jeden Wageneingang e Empfangskarte, für jeden Wagenausgang eine Ausgan

arte gelocht wird. Zur Ermittlung der mietefreien Zeit Mieteabsetzungen), das sind z. B. die Tage, welche für die usbesserung eines Wagens notwendig sind, werden auf rund der von den Bahnhöfen und Werkstätten einlangenden esonderen Meldungen noch Aufenthaltskarten gelocht.

Die Karten sind von gleichem Ausmaß und enthalten eben- lls 45 Felder für je 10 Ziffern 0 bis 9 wie die Lochkarte es Einnahmeamtes. Auch müssen die Wortbegriffe Eigen- umsmerkmal, Übergangsstation usw. durch Zahlen ausge- rückt werden, die in Ziffernschlüsseln festgehalten sind.

Da diese Ziffernschlüssel für die verschiedenen Bahn- erwaltungen und Übergänge einmal festgelegt, nie mehr eändert werden, gewöhnen sich die Bediensteten sehr rasch daran und lernen diese Begriffe bald auswendig. Das Datum wird nicht nach Monaten und Tagen, sondern als Jahrestag zum Ausdruck gebracht. z. B. 12. Mai — 132. Jahrestag.

Zum leichteren Verständnis der Arbeitsweise der Ma schinen in diesem Dienstzweige diene folgendes Beispiel:

Die Übergangsstation Lundenburg (Zahlensymbol 7) meldet dem Wagenamt mit Eingangsnachweisung vom 1. bis 5. März, daß am 1. März (60. Jahrestag) der Wagen CSD (Symbol 82) Nr. 312 416 beladen (Symbol 1) auf Bundesbahngebiet überstellt wurde.

Die Maschinengruppe locht die Angaben dieser Nachweisung in eine Lochkarte wie nachstehende Abbildung zeigt:

Eingangskarte:

A/E	Überg. Bahnhof	Eigentumsbahn	Wagennummer	Eingang Tag	b/l	P	Bestimmungs-Bahnhof	Ausgang Tag	b/l	Überg. Bahnhof	Tage insgesamt	Tage mietefrei	Tage zu vergüten	Mietbetrag
0	● ● 0	● 0 0	● 0 0 0 0 0 0	● 0 ●	0	0	0 0	0 0 0	0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0 0 0
●	1 1 1	1 1 1	1 1 ● 1 1 ● 1	1 1 1	●	●	1 1	1 1 1	1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1 1 1
2	2 2 2	2 2 ●	2 2 2 ● 2 2 2	2 2 2	2	2	2 2	2 2 2	2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2 2 2
3	3 3 3	3 3 3	3 ● 3 3 3 3 3	3 3 3	3	3	3 3	3 3 3	3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3 3 3
4	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4 ● 4 4	4 4 4	4	4	4 4	4 4 4	4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4 4
5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5 5 5 5	5 5 5	5	5	5 5	5 5 5	5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5 5
6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6 6 6 ●	6 ● 6	6	6	6 6	6 6 6	6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6 6
7	7 7 ●	7 7 7	7 7 7 7 7 7 7	7 7 7	7	7	7 7	7 7 7	7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7 7 7
8	8 8 8	8 ● 8	8 8 8 8 8 8 8	8 8 8	8	8	8 8	8 8 8	8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8 8 8
9	9 9 9	9 9 9	9 9 9 9 9 9 9	9 9 9	9	9	9 9	9 9 9	9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9 9 9
1	2 3 4	5 6 7	8 9 10 11 12 13 14	15 16 17	18	19	20 21 22 23 24	25 26 27	28	29 30 31	32 33 34	35 36 37	38 39 40	41 42 43 44 45
1	7	82	312,416	60	11									

Wenige Tage später erhält dieselbe Dienststelle von er Werkstätte in Simmering die Meldung, daß der CSD Vagen 312 416 ausgebessert werden mußte und zu diesem Zwecke vom 64. bis 68. Tage — fünf Tage in der Werkstätte stand.

Auch über diese Meldung wird eine Lochkarte ausgestellt.

Aufenthaltskarte:

A/E	Überg. Bahnhof	Eigentumsbahn	Wagennummer	Eingang Tag	b/l	Priv.-Wg.	Bestimmungs-Bahnhof	Ausgang Tag	b/l	Überg. Bahnhof	Tage insgesamt	Tage mietefrei	Tage zu vergüten	Mietbetrag
0	0 0 0	● 0 0	● 0 0 0 0 0 0	● 0 0	0	0	0 0 0 0 0	● 0 0	0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0 0 0
1	1 1 1	1 1 1	1 1 ● 1 1 ● 1	1 1 1	1	●	1 1 1 1 1	1 1 1	●	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1 1 1
2	2 2 2	2 2 ●	2 2 2 ● 2 2 2	2 2 2	2	2	2 2 2 2 2	2 2 2	2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2 2 2
3	3 3 3	3 3 3	3 ● 3 3 3 3 3	3 3 3	3	3	3 3 3 3 3	3 3 3	3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3 3 3
4	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4 ● 4 4	4 4 ●	4	4	4 4 4 4 4	4 4 4	4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4 4
5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5 5 5 5	5 5 5	5	5	5 5 5 5 5	5 5 5	5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5 5
6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6 6 6 ●	6 ● 6	6	6	6 6 6 6 6	6 ● 6	6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6 6
7	7 7 7	7 7 7	7 7 7 7 7 7 7	7 7 7	7	7	7 7 7 7 7	7 7 7	7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7 7 7
8	8 8 8	8 ● 8	8 8 8 8 8 8 8	8 8 8	8	8	8 8 8 8 8	8 8 ●	8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8 8 8
9	9 9 9	9 9 9	9 9 9 9 9 9 9	9 9 9	9	9	9 9 9 9 9	9 9 9	9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9 9 9
1	2 3 4	5 6 7	8 9 10 11 12 13 14	15 16 17	18	19	20 21 22 23 24	25 26 27	28	29 30 31	32 33 34	35 36 37	38 39 40	41 42 43 44 45
		82	312,416	64	1			68	1					

Mit Ausgangsnachweis für den 10.—15. März meldet die Übergangsstation Lundenburg den Austritt des beladenen CSD Wagens Nr. 312 416. Die Maschinengruppe überträgt die Angaben des Ausgangsnachweises in eine gangskarte wie folgt:

Ausgangskarte:

A/E	Überg. Bahnhof	Eigentumsbahn	Wagennummer	Eingang Tag	b/l	P	Bestimmungs-Bahnhof	Ausgang Tag	b/l	Überg. Bahnhof	Tage: insgesamt	Tage: mietefrei	Tage: zu vergüten	Mietbetr
0	0 0 0	● 0 0	● 0 0 0 0 0 0	0 0 0	0	0	0 0 0 0 0	● 0 ●	0	● ● 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0
1	1 1 1	1 1 1	1 1 ● 1 1 ● 1	1 1 1	1	●	1 1 1 1 1	1 1 1	●	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1
2	2 2 2	2 2 ●	2 2 2 ● 2 2 2	2 2 2	2	2	2 2 2 2 2	2 2 2	2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2
●	3 3 3	3 3 3	3 ● 3 3 3 3 3	3 3 3	3	3	3 3 3 3 3	3 3 3	3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3
4	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4 ● 4 4	4 4 4	4	4	4 4 4 4 4	4 4 4	4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4
5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5 5 5 5	5 5 5	5	5	5 5 5 5 5	5 5 5	5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5
6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6 6 6 ●	6 6 6	6	6	6 6 6 6 6	6 6 6	6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6
7	7 7 7	7 7 7	7 7 7 7 7 7 7	7 7 7	7	7	7 7 7 7 7	7 ● 7	7	7 7 ●	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7
8	8 8 8	8 ● 8	8 8 8 8 8 8 8	8 8 8	8	8	8 8 8 8 8	8 8 8	8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8
9	9 9 9	9 9 9	9 9 9 9 9 9 9	9 9 9	9	9	9 9 9 9 9	9 9 9	9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9
1	2 3 4	5 6 7	8 9 10 11 12 13 14	15 16 17	18	19	20 21 22 23 24	25 26 27	28	29 30 31	32 33 34	35 36 37	38 39 40	41 42 43	44
3		82	312,416		1			70	1	7					

Sind die Wageneingänge und -ausgänge für einen Rechnungsmonat vollständig in die Karten eingelocht, so werden die bereits nach Bahnverwaltungen geordneten Eingangs-, Ausgangs- und Aufenthaltskarten nach Wagennummern sortiert. Dadurch werden die Karten so geordnet, daß die Nummern arithmetisch aufsteigend gelegt werden und Karten mit gleichen Wagennummern beisammenliegen. Durch das Sortieren wird die Ausgangs- und allenfalls vorhandene Aufenthaltskarte zur Eingangskarte gebracht, die Karten werden paarig gemacht, wie der Fachausdruck lautet.

Die so geordneten Karten kommen zu den Rechnern. Diese tragen die Daten des Austritts und des Aufenthalts und den entfallenden Mietbetrag in die Eingangskarte i Bleistift ein, also in vorliegendem Beispiel über den druck „Ausgangstag" die Zahl 70, über „beladen" 1, „Ü gangsbahnhof" 7, „insgesamt" (d. h. Dauer des Ges aufenthaltes auf dem Gebiet der Österreichischen Bun bahnen in Tagen) 10, davon „mietefrei" laut Aufentha karte 5, daher „zu vergüten" 5, für welche der Mietbet der Wagenübereinkommen 4,40 Goldfranken ausmacht.

Die mit diesen Eintragungen ergänzten Eingangska gelangen nun behufs Nachlochung dieser Angaben zu Tastenlochmaschinen.

Die Eingangskarte unseres Beispieles enthält somit gende Angaben:

Eingangskarte fertig für den Tabellendrucker:

A/E	Überg. Bahnhof	Eigentumsbahn	Wagennummer	Eingang Tag	b/l	P	Bestimmungs-Bahnhof	70 Ausgang Tag	1 b/l	7 Überg. Bahnhof	10 Tage: insgesamt	5 Tage: mietefrei	5 Tage: zu vergüten	440 Mietbetr
0	● ● 0	● 0 0	● 0 0 0 0 0 0	● 0 ●	0	0	0 0 0 0 0	● 0 ●	0	● ● 0	● 0 ●	● ● 0	● ● 0	● ● 0	0
●	1 1 1	1 1 1	1 1 ● 1 1 ● 1	1 1 1	●	●	1 1 1 1 1	1 1 1	●	1 1 1	1 ● 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1
2	2 2 2	2 2 ●	2 2 2 ● 2 2 2	2 2 2	2	2	2 2 2 2 2	2 2 2	2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2 2 2	2
3	3 3 3	3 3 3	3 ● 3 3 3 3 3	3 3 3	3	3	3 3 3 3 3	3 3 3	3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3 3 3	3
4	4 4 4	4 4 4	4 4 4 4 ● 4 4	4 4 4	4	4	4 4 4 4 4	4 4 4	4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 4	4 4 ●	4
5	5 5 5	5 5 5	5 5 5 5 5 5 5	5 5 5	5	5	5 5 5 5 5	5 5 5	5	5 5 5	5 5 5	5 5 ●	5 5 ●	5 5 5	5
6	6 6 6	6 6 6	6 6 6 6 6 6 ●	6 ● 6	6	6	6 6 6 6 6	6 6 6	6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6 6 6	6
7	7 7 ●	7 7 7	7 7 7 7 7 7 7	7 7 7	7	7	7 7 7 7 7	7 ● 7	7	7 7 ●	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7 7 7	7
8	8 8 8	8 ● 8	8 8 8 8 8 8 8	8 8 8	8	8	8 8 8 8 8	8 8 8	8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8 8 8	8
9	9 9 9	9 9 9	9 9 9 9 9 9 9	9 9 9	9	9	9 9 9 9 9	9 9 9	9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9 9 9	9
1	2 3 4	5 6 7	8 9 10 11 12 13 14	15 16 17	18	19	20 21 22 23 24	25 26 27	28	29 30 31	32 33 34	35 36 37	38 39 40	41 42 43	44
1	7	82	312,416	60	1	1		70	1	7	10	5	5	4,40	

Die nachgelochten Eingangskarten, welche bereits nach igentumsmerkmal und Wagennummern geordnet sind, erden nun noch nach Übergangsstationen und Eingangs-gen sortiert und damit sind alle Vorbereitungsarbeiten ir die Erstellung der Wagenmieteabrechnung durch den abellenschreiber durchgeführt.

Die Niederschrift der Rechnung erfolgt für jede Bahn-erwaltung in der obengenannten Anordnung und da der abellenschreiber mit Addierwerken versehen ist, so önnen für die Felder Tage und Mietbetrag automatisch ie Endsummen gebildet werden.

Die Bundesbahnen zählen durchschnittlich im Monat je 0 000 fremde Wagen und je 25 000 eigene Wagen im Ein- nd Austritt, so daß rund 250 000 Karten monatlich zu chen sind. Das Sortieren der Karten nach Eigentumsbahn, intrittsstation, Eingangsdaten und Wagennummern be-ngt, daß jede Karte 16 Mal durch die Sortiermaschine läuft, a immer nur ein Stellenwert eines Feldes auf einmal rtiert werden kann.

Trotz der großen Zahl der zu verarbeitenden Einzel-osten kommen Fehler in den Rechnungen nur ganz aus-ahmsweise vor.

Außer den vorerwähnten Verrechnungsarbeiten über bahnfremde Wagen werden die Powersmaschinen beim Wagendienst noch zur Erstellung für Vormerke über eigene Wagen, welche auf fremde Bahngebiete übergingen, verwendet, um so die Unterlage für die von fremden Bahn-verwaltungen einlangenden Wagenmieteabrechnungen über eigene Wagen zu erhalten. Weiter leisten sie noch eine wertvolle Mithilfe bei der Kontrolle über die Einhaltung der Revisionsfristen der Personen-, Post- und Dienstwagen und für die fallweise durchzuführende Zählung des Wagen-parkes.

Eine ganz andere Verwendung als bei den vorgenannten Dienststellen findet das Lochkartenverfahren in der Pen-sionsliquidatur. Hier wird für jeden Pensionisten an Hand der Eintragungen des Liquidierungsblattes eine Lochkarte gestanzt, die wie ein „stehender Schriftsatz" bis zu einer etwaigen Änderung der Bezüge zum Abdruck kommt. Treten solche Änderungen ein, was aus dem Liquidierungsblatt leicht zu ersehen ist, dann muß eine Auswechslung der Karte gegen eine solche mit den neuen Bezügen stattfinden.

Beispiel einer Lochkarte der Pensionsliquidatur:

Geschäftszahl	Pens. Vorsch.	Krankenkasse einfach	Krankenkasse doppelt	Ärzte-Gebühr	Steuer	Art	Ersatz	Gewerkschaftsbeitrag	Stück	Zahlungsbetrag	Bruttosumme
0 0 0 0 0	● ● ●	● 0 ● 0	● ● ● ●	● ● 0 0	● 0 0 0	●	● ● ● ●	● ● ●	0	● 0 0 0 0 0	● 0 0 ● ● 0
● 1 1 1 ●	1 1	1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1	1 1 1 1	1 1 1	●	1 1 1 1 1 1	1 1 1 1 1 1
2 2 2 2 2	2 2	2 2 2 2	2 2 2 2	2 2 2 ●	2 ● 2 ●	2	2 2 2 2	2 2 2	2	2 ● 2 ● 2 2	2 ● 2 2 2 2
3 3 3 3 3	3 3	3 3 3 3	3 3 3 3	3 3 3 3	3 3 3 3	3	3 3 3 3	3 3 3	3	3 3 3 3 3 3	3 3 3 3 3 3
4 4 ● 4 4	4 4	4 ● 4 4	4 4 4 4	4 4 4 4	4 4 4 4	4	4 4 4 4	4 4 4	4	4 4 4 4 4 ●	4 4 4 4 4 ●
5 5 5 5 5	5 5	5 5 5 5	5 5 5 5	5 5 5 5	5 5 5 5	5	5 5 5 5	5 5 5	5	5 5 5 5 ● 5	5 5 5 5 5 5
6 6 6 6 6	6 6	6 6 6 ●	6 6 6 6	6 6 6 6	6 6 6 6	6	6 6 6 6	6 6 6	6	6 6 6 6 6 6	6 6 6 6 6 6
7 7 7 ● 7	7 7	7 7 7 7	7 7 7 7	7 7 ● 7	7 ● 7 7	7	7 7 7 7	7 7 7	7	7 7 7 7 7 7	7 7 7 7 7 7
8 8 8 8 8	8 8	8 8 8 8	8 8 8 8	8 8 8 8	8 8 8 8	8	8 8 8 8	8 8 8	8	8 8 ● 8 8 8	8 8 8 8 8 8
9 ● 9 9 9	9 9	9 9 9 9	9 9 9 9	9 9 9 9	9 9 9 9	9	9 9 9 9	9 9 9	9	9 9 9 9 9 9	9 9 ● 9 9 9
1 2 3 4 5	6 7 8	9 10 11 12	13 14 15 16	17 18 19 20	21 22 23 24	25	26 27 28 29	30 31 32	33	34 35 36 37 38 39	40 41 42 43 44 45
9471		4,06		—,72	2,72				1	282,54	290,04

Das erste Feld der Karte enthält die Zahl, welche den amen des Pensionisten symbolisiert. Das Feld „Ersatz" nthält verschiedene Abzugsposten, für die keine eigenen elder bestehen. Aus dem vorangehenden Felde „Art" er-ellt, um welchen Abzug es sich handelt.

In das Feld Zahlung wird bei jeder Karte 1 gestanzt, und a dieses Feld wie die Betragskolonne mit einem Addier-erk versehen ist, zeigt die Endsumme die Anzahl der iquidierten Einzelposten an.

Die in dem vorliegenden Aufsatz in ihrer Arbeitsweise ei den Österreichischen Bundesbahnen erklärten Loch-artenmaschinen sind bei den deutschen, holländischen, anzösischen, englischen, amerikanischen und tschechischen ahnverwaltungen in Verwendung, und es finden sich bei nseren Lochkartenabteilungen des öfteren Studien-ommissionen ausländischer Bahnen ein, um über die An-endungsgebiete und die Zweckmäßigkeit Aufschluß zu rlangen.

Die bereits geschilderte Anwendungsmöglichkeit der laschinen, System Powers, ist damit noch lange nicht er-chöpft. So gibt es eine Kombination zwischen einer nor-alen Schreibmaschine und dem Tastenlocher, so daß mit er Anfertigung des Originaldokumentes z. B. der Faktura ie zugehörige Lochkarte gleichzeitig und automatisch an-efertigt wird. Durch die Anwendung dieses „Schreib-lochers" wird nicht nur die sonst zum Lochen notwendige Zeit erspart, sondern es werden auch gleichzeitig die Fehler-möglichkeiten zwischen Schreiben und Lochen ausgeschaltet. In ähnlicher Weise kann der Tastenlocher mit einer Addier-maschine in Verbindung gebracht werden, man kann also Zahlen, die mit der Addiermaschine geschrieben und addiert werden, gleichzeitig auf die Lochmaschine übertragen. Eine Kombination des Schreiblochers und Addierlochers ist der rechnende Schreiblocher. Alle mit der Schreibmaschine ge-schriebenen und für die Lochung vorgesehenen Ziffern werden automatisch in die Lochkarten übertragen und in die Addierwerke aufgenommen. Die in die Schreibmaschine eingetippten Zahlen werden gleichzeitig geschrieben, hori-zontal oder vertikal addiert oder subtrahiert und gelocht. Dabei können je nach Bedarf die Zahlen nur geschrieben, nur gelocht, geschrieben und addiert, nicht gelocht und schließlich geschrieben, gelocht, aber nicht addiert werden.

Eine rationelle Verwertung dieser Maschinen ist in allen jenen Großbetrieben gewährleistet, in welchen ein großes Zahlenmaterial wiederholt bearbeitet, das heißt nach ver-schiedenen Gesichtspunkten geordnet, aufgeschrieben und aufgerechnet wird, und wo es bei großer Genauigkeit auf große Schnelligkeit ankommt, wie in Banken, Ver-sicherungsanstalten, statistischen Ämtern, Elektrizitäts-werken, Warenhäusern usw.

Der zukünftige Ozean-Luftverkehr.

Eine kritische Betrachtung*) von Hauptmann a. D. **Oefele.**

Die Ozean-Überquerungen durch Lindbergh, Chamberlin, Byrd usw. sind als Rekordflüge in erster Linie als Sportleistungen zu bewerten. Sie haben jedoch auch Bedeutung für den Luftverkehr, weil sie den Gedanken einer regelmäßigen Luftverbindung zwischen Europa und Amerika wieder neu belebt haben. Aber sie haben in weiten Kreisen übertriebene Hoffnungen erweckt, als ob der Ozean-Luftverkehr sozusagen schon vor der Türe stehe. Die durch diese Ozeanflüge angeregte Phantasie eilt dem heutigen tatsächlichen Stande der Dinge weit voraus und spiegelt Vollkommenheiten vor, die zur Zeit noch unerfüllbar sind und daher zur ungesunden Kritik des Bestehenden führen. Auch die bisherigen deutschen Ozeanflugunternehmungen stehen in der Luftverkehrsbilanz nicht zu Buche. Wenn sie auch in mancher Beziehung sorgfältiger vorbereitet waren als der Husarenritt Lindbergs, so wären sie doch auch bei glücklichem Gelingen nicht als Basis für einen regelmäßigen Ozeanverkehr zu werten gewesen. Es scheint daher wohl am Platze, den zukünftigen Ozean-Luftverkehr an Hand der Tatsachen kurz zu erörtern.

I.

Das Hauptbetätigungsfeld des Flugzeuges als Verkehrsmittel, das in seiner charakteristischen Eigenschaft, der Schnelligkeit, begründet ist, liegt im internationalen Verkehr. Die eigentliche Aufgabe des Flugzeuges erschöpft sich jedoch nicht damit, die Hauptstädte eines Kontinents zu verbinden, sondern besteht vielmehr darin, transkontinentale und transozeanische Luftbrücken zu schlagen. Wenn man aber die Überfliegungen des Nordatlantik in letzter Zeit näher betrachtet, so sieht man trotz aller Bewunderung für die hervorragenden Rekordleistungen, daß wir von Verkehrsflügen über den Ozean mit Flugzeugen doch noch ziemlich weit entfernt sind. Das hat Chamberlins Notlandung bei Kottbus gezeigt und Byrd's Nebelflug bestätigt. Dabei war Byrd der Erste, der seinen Flug unter den Voraussetzungen eines Verkehrsfluges durchgeführt hat; aber das schlechte Wetter hat den Erfolg vereitelt. Für den Verkehr sind jedoch Regelmäßigkeit und Sicherheit grundlegende Bedingungen. Das Wetter kann für Verkehrsflüge nicht ausgesucht werden. Nebelbänke, Gegenwind, Kälte usw. dürfen für den Luftverkehr kein Hindernis sein. So lange dies der Fall ist, kann von einem Ozean-Luftverkehr keine Rede sein. Denn ein Verkehrsmittel, das vielleicht vier Tage Zeit sparen hilft, duldet kein mehrtägiges Warten auf gutes Wetter. Die derzeitigen Flugzeuge sind eben noch keine verkehrssicheren Ozeanflugzeuge. Der Transozean-Luftverkehr kann nur mit Maschinen von weit größerer Tragfähigkeit und Geschwindigkeit durchgeführt werden; denn nur solche großen Verkehrsflugzeuge können ihre Flüge unabhängig von Wind und Wetter durchführen und gewährleisten die regelmäßige und zuverlässige Überquerung des Ozeans.

Bei näherer Betrachtung der verschiedenen, glücklich verlaufenen Nord-Atlantikflüge sieht man aber auch, daß sie alle nur in der Richtung Nordamerika—Europa durchgeführt wurden, wobei die ständigen west-östlichen Luftströmungen als Schiebewind ausgenutzt werden konnten. Nur die beiden Luftschiffe R 34 und ZR III. haben die Ozean-Überquerung von Osten nach Westen vorgenommen. Diese ist aber bisher weder ausländischen noch deutschen Fliegern geglückt. Entweder sind die Flieger bei ihren Versuchen ertrunken oder die Versuche sind an den ungünstigen meteorologischen Verhältnissen gescheitert.

Der Atlantikflug von Osten nach Westen geht eben unter ganz anderen meteorologischen Bedingungen und unter viel schwierigeren Verhältnissen vor sich, der von Westen nach Osten. In der in Betracht komme Zone des Nord-Atlantik fehlen östliche Winde; es herrs die Westwinde vor, die in beträchtlichen Stärken zwis Norden und Süden wechseln. Diese im großen und ga unverrückbare Wetterlage erfährt aber zu allen Zeiten, nehmlich in den Randgebieten, Störungen und Schwan gen lokaler Art, die sich als typische Randwi erscheinungen in Form von Gewittern, Stürmen und lichen Veränderungen der Windverhältnisse bemer machen. Der auf Westkurs befindliche Flieger kann d mit keinem Schiebewind rechnen und braucht fast einmal so lange wie der in umgekehrter Richtung fliege er ist außerdem zu allen Jahreszeiten leicht Überraschu ausgesetzt und muß solchen ausweichen können. Der lantikflug in ost-westlicher Richtung stellt somit an F zeug und Flieger bedeutend höhere Anforderungen und k als Verkehrsflug nur dann Bedeutung haben, wenn F zeuge eingesetzt werden, die einen genügend großen Akti radius mit ausreichender Reserve besitzen und die einwandfreiem Navigationsgerät ausgerüstet sind. Daß Piloten in der Navigation und der Bedienung des F gerätes einschließlich der Funkpeilung bewandert müssen, ist selbstverständlich. Erst wenn diese Forderu erfüllt sind, kann von einer praktischen Vorarbeit für Ozean-Luftverkehr gesprochen werden.

Dabei ist es — soweit das Flugzeug in Betracht komm gar nicht nötig, daß der Verkehrsflug von Amerika nach curopäischen Festlande bzw. umgekehrt ohne Zwischen dung durchgeführt wird. Die Idee des aufenthaltslosen Fl ist der Rekordsucht und Sportlust entsprungen und d ein rein sportliches Rekordunternehmen. Für den Ozean-L verkehr handelt es sich jedoch darum, die Reisedauer Menschen, Post und Fracht zwischen Europa und Ame durch Verwendung des Flugzeuges bedeutend abzukür Bei den bestehenden Verhältnissen im Luftmeer kann den neuesten Flugzeugen eine Verkürzung der Transp zeit um 60 % gegenüber den Schnelldampfern erre werden. Diese ganz erhebliche Verkürzung der Reisezeit aber keinesfalls an einen ununterbrochenen Flug gebun Ein solcher ist bei den jetzt zur Verfügung stehenden F zeugen aus wirtschaftlichen Gründen direkt unmöglich. für eine so große Strecke eine so bedeutende Betriebsst menge mitgeführt werden müßte, daß für die zahlende N last kein Raum mehr übrig bleiben würde. Das Flugz von heute müßte daher den Flugweg zwecks Ergänzung Betriebsstoffvorrates in drei Etappen zurücklegen. A diese Zwischenlandungen würden den Flug nicht wesent verteuern, weil sie in bereits für Seeschiffe vorhand Hafenanlagen erfolgen können; und sie verlängern auch Gesamtflugzeit nicht, weil die für Landungen und Tankun nötigen Stunden durch größere Fluggeschwindigkeit auf Teilstrecken ausgeglichen werden können. Bei weiterer größerung des Flugzeuges wird dann freilich mit der gr ren Ladefähigkeit auch ein größerer Flugbereich erz Und die Fernverkehrsflugzeuge der Zukunft werden Schnellverkehr über den Ozean dann vielleicht auch in ei wirtschaftlichen ununterbrochenen Fluge bewerkstelli können.

Aber unsere heutigen, hochseefähigen Flugzeuge kön auch den etappenweisen Flug über den Nordatlantik nicht bewältigen. Das beweisen die mißlungenen Vers des Junkersgroßflugzeuges und des Heinkelflugzeu Ersteres versuchte vergeblich, von den Azoren aus n Neufundland zu starten, letzteres ist beim Start auf Azoren verunglückt. In beiden Fällen haben die Pilo erfahrene und geübte Flugzeugführer, ihr Möglichstes leistet und ihre Pflicht getan. Aber die Flugzeuge ha sich als noch nicht geeignet für den Ozeanflug und für Überwindung der ungünstigen meteorologischen Verhältn erwiesen. Hochseefähig nach heutigem Begriff heißt noch lange nicht ozeanfähig. Auch hat sich gezeigt, die mit Brennstoff überlasteten Flugzeuge beim Start n vor großen Schwierigkeiten stehen.

Trotz des bisherigen Mißlingens der Ost-West-Üb querung des Nord-Atlantiks werden jedoch die Versu den Ozean von Europa aus in Richtung Amerika zu

*) Die nachfolgende Betrachtung haben wir bereits vor einiger Zeit erhalten. Die Veröffentlichung dieser beachtenswerten Ausführungen erscheint uns im gegenwärtigen Augenblick, wo auch Hinchcliffe und seine Begleiterin Mac Kay dem Ozeanflug in westlicher Richtung zum Opfer gefallen sind und Hauptmann Köhl zum Start zum Ozeanflug auf günstiges Wetter wartet, angebracht.

Die Schriftleitung.

zwingen, nicht aufgegeben. Im Gegenteil, es wird weiter gearbeitet an dem großen Ziel des Transozeanverkehrs und alle Kräfte eingesetzt, bis das Ziel erreicht ist. Aber an dieser Weiterentwicklung muß mit Ruhe, ohne Überstürzung und ohne Rücksicht auf die sensationslüsterne, treibende öffentliche Meinung, rein sachlich und zweckentsprechend, gearbeitet werden. Es ist deshalb die Forderung wohl berechtigt, planmäßiges Wägen, dem kühnen Wagen voranzustellen, damit leichtsinnige Unternehmungen nicht das mühsam im Bewußtsein des großen Publikums aufgebaute Werk des sicheren und regelmäßigen Luftverkehrs schädigen. Nur eine ruhige Entwicklung gerade dieser Dinge ist nützlich, besonders auch im Interesse der Flugzeugbauindustrie, welche nicht durch Äußerungen einer falschen Auffassung von nationalem Prestige in ihrer sorgfältigen Konstruktions- und Fabrikationsarbeit gestört werden darf. Die deutsche Flugzeugindustrie, die trotz aller Hemmungen während der letzten Jahre Hervorragendes geleistet hat, wird auch dieses Ziel erreichen. Zweifellos bedarf es noch intensiver, technischer Weiterarbeit am Material, um zu Erfolgen zu kommen. Aber die bisherigen Versuche haben viele und gute Lehren für den Transozeanflug in bautechnischer und navigatorischer Hinsicht gebracht, deren Auswertung dem Bau wirklich brauchbarer Transozeanflugzeuge zugute kommt. Auch über die Eignung der Azoren als Stützpunkt für den zukünftigen Transozeanluftverkehr konnten reiche Erfahrungen gesammelt werden.

Welches ist nun die berufene Flugzeugbauart für diesen Ozeanluftverkehr?

Um den Luftverkehr über den Ozean regelmäßig und mit annähernd gleicher Sicherheit wie den Dampferverkehr, vor allem aber mit wirtschaftlichem Erfolg durchführen zu können, ist eine Vergrößerung, und zwar eine ganz bedeutende, der zur Zeit üblichen Flugzeuge nötig. Die Lösung dieser Frage ist aber nur durch Flugzeuggarten möglich, wie sie heute überhaupt noch nicht, oder höchstens im Anfang ihrer Entwicklung vorhanden sind. Da im Ozeanverkehr immer mit Notlandungen — sei es infolge irgendwelcher Pannen oder wegen plötzlich auftauchender Stürme — gerechnet werden muß, so müssen dies Flugzeugtypen sein, die es, wie die Ozeandampfer, mit jedem Wetter und Seegang gefahrlos aufnehmen können. Dies hat aber wiederum Abmessungen zur Voraussetzung, denen gegenüber selbst unsere größten, heutigen, mehrmotorigen Maschinen noch recht klein erscheinen dürften. Das gleiche gilt für die Motoren. Ohne solche von mehreren tausend Pferdestärken ist ein für einen regelmäßigen Ozeanluftverkehr geeignetes Flugzeug kaum denkbar.

Das Bestreben der einen Flugzeugkonstrukteure geht dahin, alle einzelnen Teile des Flugzeuges möglichst so aufzubauen, daß das gesamte Flugzeug sich immer mehr einer liegenden Tragfläche nähert. Hierbei werden Kraftanlage, Aufenthalts- und Frachtraum, Benzintanks usw. in diesen Flächenkörper verlegt und dadurch der Luftwiderstand auf ein Minimum herabgesetzt. Je größer die Flugzeuge in ihren Ausmaßen werden, um so leichter wird man sich diesem Ideal-Flugzeugtyp nähern können. Die Projekte des Junkers-Riesenflugzeuges „Fliegender Flügel“ mit einer Tragfähigkeit von 100 Personen und einer 20köpfigen Besatzung sowie des Transozean-Verkehrsflugzeuges von Dr. Rumpler für 135 Passagiere, 35 Mann Besatzung und 6000 kg Gepäck und des Übersee-Verkehrsflugzeuges von Dr. Grulich, dem technischen Leiter der Deutschen Luft Hansa, für 70 Fluggäste, beruhen auf diesem Prinzip des Kabinenflügel-Flugzeugs.

Andere Konstrukteure sehen in der Weiterentwicklung des Flugbootes in der Richtung des Riesenflugbootes, also im Flugschiff, den geeigneten Flugzeugtyp für den Ozean-Luftverkehr. Bei diesen Flugbooten befinden sich die Aufenthalts- und Frachträume usw. im Bootskörper, der auch zum Niedergehen auf hoher See geeignet und außerdem mit zwei gewaltigen Schwimmkörpern versehen ist. Diese Flugschiffe haben ein Tragdeck und hochliegendes Leitwerk. Die beiden Verkehrs-Großflugboote „Dornier-Superwal“ und „Rohrbach-Rocco“ zeigen die Entwicklungsstufe zu diesem Flugschiff. Schon dieses Jahr wird uns Seeflugzeuge mit über 15 Tonnen Fluggewicht bringen, wobei auf die Erhöhung der Seefähigkeit (Schotten, Doppelboden usw.) größter Wert gelegt wird. Die Dornier-Metallbauten G. m. b. H. hat bereits ein Dornier-Flugschiff für fünfzig bis sechzig Fluggäste und acht Mann Besatzung im Bau, das mit zwölf luftgekühlten Motoren von je 500 PS ausgerüstet und mit vornehm ausgestatteten Kabinen, einem Speiseraum, Schlafräumen, Küche und Klosetts versehen sein wird. Es erhält eine Länge von 40 m, eine Flügelspannweite von 48 m, ein Reingewicht von 20 t und ein Fluggewicht von 45 t.

Über den Flugzeugtyp, der als der brauchbarste für den Transozeanflug in Frage kommt, läßt sich heute endgültiges noch nicht sagen. Soviel steht jedoch fest, daß der Bau eines wirklich brauchbaren Transozeanflugzeuges, bei dem die beiden Hauptgrundsätze des Übersee-Luftverkehrs, die Betriebssicherheit und die Wirtschaftlichkeit, in vollem Maße gewahrt sind, keine unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten mehr bietet und daß auch diese bald überwunden sein werden. Aber aus wirtschaftlichen Gründen sind auch mit diesen kommenden Transozeanflugzeugen beim Verkehr zwischen Europa und Nordamerika bzw. Südamerika Zwischenlandungen vorzusehen, und zwar bei der Linie nach Nordamerika auf den Azoren, für die Linie nach Südamerika auf den Kanarischen- oder Kapverdische Inseln. Ein ununterbrochener Flug würde auch mit diesen Riesenflugzeugen wegen der mitzunehmenden riesigen Brennstoffmenge noch nicht rentabel sein.

II.

Anders liegen die Verhältnisse beim Luftschiff.

Das Luftschiff ist infolge seines großen Aktionsbereiches von vornherein für weitausgreifende, lange und ununterbrochene Fahrten bestimmt. Die Zeppelin-Luftschiffe haben während des Weltkrieges zahlreiche Beweise ihrer überragenden Leistungsfähigkeit in dieser Hinsicht geliefert. Die Amerikafahrt des LZ 126, für deren Gelingen durch die im Luftschiffverkehr gemachten Erfahrungen die Gewähr gegeben war, hat gezeigt, daß das Luftschiff auch für die Ozeanüberquerung geeignet ist. Man hat aber gleichzeitig erkannt, daß das Luftschiff im Transozeanluftverkehr wirtschaftlich nur dann eingesetzt werden kann, wenn es eine Vergrößerung seiner Dimensionen wenigstens um das Doppelte erfährt.

Deshalb sind solche Großluftschiffe auch schon im Bau. Nordamerika läßt durch die amerikanische Good-Year-Zeppelin-Corp. drei Zeppeline von je rund 200 000 cbm Inhalt, also der dreifachen Größe des LZ 126, bauen, allerdings für militärische Zwecke. In England ist man davon überzeugt, daß das Großluftschiff für den Verkehr über lange Strecken in Frage kommt, und baut zwei Zeppelinkopien, die dem Verkehr England—Indien bzw. England—Australien dienen sollen. Und bei uns geht bekanntlich in Friedrichshafen der im Bau befindliche neueste Zeppelinkreuzer, der für den Transozeanverkehr Europa—Südamerika bestimmt ist, aber auch Fahrten über den Nordatlantik sowie noch weiter ausgreifende Fahrten durchführen wird und durch diese weiten Reisen die technische Möglichkeit eines transatlantischen Luftschiffverkehrs sowie die Verwendungsmöglichkeit als Forschungs- und Vermessungfahrzeug beweisen soll, seiner Vollendung entgegen.

Dieses neue Zeppelin-Großluftschiff LZ 127 mit seinem großen Inhalt, seinem großen Aktionsradius und seiner großen Tragfähigkeit, seinen technischen Hilfsmitteln sowie vor allen Dingen mit seinen starken Maschinen ermöglicht bereits nicht nur einen betriebssicheren, sondern auch einen wirtschaftlichen Transozean-Luftverkehr. Es ist als Verkehrsluftschiff für großen Fahrtbereich von mindestens 10 000 km konstruiert und kann bei 26 Mann Besatzung 20 Fahrgäste sowie eine größere Menge von Fracht, Post und Gepäck im Gesamtgewicht von 15 t befördern. Es hat bei einer Gesamtlänge von rd. 236 m und einem größten Durchmesser von rd. 30,5 m einen Nenngasinhalt von 105 000 cbm. Seine aus fünf umsteuerbaren Maybach-Motoren von je 530 PS mit direktem Propellerantrieb bestehende Maschinenanlage gibt dem Luftschiff bei größter Gesamtmaschinenkraft eine Höchstgeschwindigkeit von 128 km/St, bei normaler Dauerleistung von 2150 PS eine Reisegeschwindigkeit von 117 km/St. Die Gesamthubkraft beträgt 129 t bei normalen atmosphärischen Bedingungen. Die Fahrtleistung ist natürlich abhängig von der jeweils mitgeführten Ladung und der Reisegeschwindigkeit, beträgt aber wenigstens 15 t Nutzladung über 10 000 km Weg mit 100 bis 110 km Stundengeschwindigkeit.

Entgegen dem Flugzeug legt das Luftschiff die Ozeanstrecken nach Südamerika und Nordamerika in einer ununterbrochenen Fahrt ohne Zwischenlandung zurück. Denn die Wirtschaftlichkeit des Luftschiffes beginnt erst bei 5000 km und steigert sich auf 10—15 000 km. Die Entfernung Berlin—New York ist also das geographische Minimum einer wirtschaftlichen Verwendung des Luftschiffes. Die Entfernungen Europa—Südamerika bzw. Nordamerika liegen daher weit unterhalb der Höchstgrenze seiner Reichweite. Dies erhöht seine Wirtschaftlichkeit, denn es kann neben ausreichendem Vorrat an Brennstoff noch eine große Anzahl von Passagieren und vor allem ganz erhebliche Mengen Post und Fracht befördern.

Der große Fahrtbereich erhöht aber auch seine Betriebssicherheit. Denn es kann auf seinen Ozeanfahrten entsprechende Mehrmengen an Betriebsstoff in Bereitschaft halten und infolgedessen, zumal es ständig die Wetterlage gefunkt erhält, aufziehenden Unwettern oder sonstigen ungünstigen meteorologischen Erscheinungen aus dem Wege gehen. Von besonderer ausschlaggebender Bedeutung für die große Sicherheit ist ferner, daß zum Betrieb der Motoren des L Z 127 an Stelle des feuergefährlichen Benzins ein neues Brenngas verwendet wird, daß vor allem den Vorzug hat, daß es nur schwer entzündlich ist. Ein anderer Vorteil dieses neuen Betriebsgases ist, daß das Luftschiff seine Fahrten ohne Ventilziehen, also ohne wesentliche Traggasverluste durchführen kann; denn das Brenngas — das bekannte Äthylen, das durch entsprechenden Zusatz kohlenstoffreicher gemacht ist — hat das spezifische Gewicht der Luft, so daß bei fortschreitendem Brennstoffverbrauch ein Leichterwerden des Schiffes und damit die Notwendigkeit eines Ablassens von Traggas vermieden wird. Eine weitere, erhebliche Verbesserung der Betriebssicherheit des neuen Schiffes ist dadurch erzielt, daß für das Gerippe des Schiffes eine neue Legierung von Duralumin verwendet ist, die eine um 20 % höhere Bruchfestigkeit aufweist als das bisher benutzte Material.

Das Luftschiff bietet endlich den Passagieren auf den Ozeanreisen ein ganz besonders großes Maß an Komfort und Bequemlichkeit. Die Gondel ist länger als ein Pullmannwagen und fast doppelt so breit. Diese Vergrößerung kommt in erster Linie dem Fahrgastraum zugute, in dem außer einem saalartigen Speise- und Aufenhaltsraum sowie einer großen elektrischen Küche 10 Kabinen mit je 2 Betten in der Ausstattung unserer Schlafwagen vorhanden sind. Auch der Führerraum und der Funkraum sind bedeutend vergrößert. Neben dem vergrößerten Navigationszimmer ist ein eigenes Kartenzimmer untergebracht. Die Funkeinrichtung ermöglicht es dem Luftschiff, von jedem Standort aus Europa oder Amerika anzufunken und gestattet den Fahrgästen, während der Transozeanfahrt die europäischen und amerikanischen Rundfunksender zu hören. Die Räume für die Besatzung sowie die Laderäume für Reserveteile, Proviant, Fracht, Post und Gepäck liegen im Inneren des Luftschiffkörpers.

Der neue Zeppelin L Z 127 wird demnächst fertig sein und dann zunächst ausgedehnte Versuchsfahrten unternehmen, die Propaganda für den Luftschiffgedanken machen und die Leistungsfähigkeit der Zeppelinkreuzer beweisen sollen. Dabei wird nach Äußerungen Dr. Eckener's das Luftschiff auf mehreren Fahrten zwischen Deutschland und Nordamerika den Nordatlantik wiederholt in beiden Richtungen überfliegen. Für die Landungen drüben ist bereits die große Luftschiffhalle in Lakehurst zur Verfügung gestellt. Das Luftschiff wird an Landungseinrichtungen solcher für Bodenlandungen und für Mastfesselung erhalten.

Dann ist L Z 127 bekanntlich von der spanischen Gesellschaft „Colon" für den Transozeanverkehr über den Südatlantik zwischen Sevilla und Buenos Aires gechartert. In Spanien sowohl wie in Argentinien sind an den beiden Endstellen der Linie die erforderlichen Hallen und Ankermaste errichtet. Nach einem Artikel der „Sun" erwartet Dr. Eckener die Aufnahme des Luftverkehrsdienstes zwischen Europa und Südamerika, der zunächst ein wöchentlicher sein wird, für den Herbst 1928. Um das Jahr 1930 wird viel leicht schon der Volldienst im Gange sein. Der Preis für eine Fahrt von Spanien nach Südamerika wird 50 Pfund sein, also nicht viel mehr als der gewöhnliche Dampferfahrpreis. Die Fahrzeit nach Südamerika wird 70 bis 80 Stunden und zurück 96 bis 100 Stunden dauern, gegenüber 16 Tagen Schiffsreisedauer zur See. Der Anschlußverkehr an diese Transozean-Luftschifflinie wird durch den Verkehr mit Flugzeugen auf den Großluftwegen Berlin bzw. Budapest—Madrid—Sevilla bewältigt werden, die dank ihrer weitreichenden Anschlüsse nach Norden und Osten als transkontinentale Luftverbindungen gewissermaßen den Zubringedienst für die Luftschifflinie aus allen Teilen Europas aus Asien und Kleinasien besorgen werden.

Nach der Ansicht Dr. Eckener's könnte dann ein weiterer Fahrtdienst auf der Linie Paris oder Berlin nach New York mit Luftschiffen durchgeführt werden. In etwa 10 Jahren würde die Welt durch ein System von Luftschifflinien verbunden sein. Dabei ist beabsichtigt, ein noch größeres Luftschiff zu bauen, das 100 Passagiere und 30 Mann Besatzung aufnehmen kann.

In bezug auf die weiteren Pläne des Luftschiffbau Zeppelin mit dem neuen Kreuzer L Z 127 ist festzustellen, daß das Luftschiff vertragsgemäß in jedem Jahr 3 Monate zur Verfügung des Luftschiffbaus steht, damit mit ihm besondere Fahrten oder wissenschaftliche Expeditionen durchgeführt werden können. Nach Äußerungen Dr. Eckener's ist beabsichtigt, mit dem L Z 127 einen Flug rund um die Welt zu unternehmen, der, in östlicher Richtung angetreten, ohne weiteres in 3 bis 4 Etappen und selbst unter Berücksichtigung widriger Winde und Witterungsverhältnisse in 300 Stunden, also in 12½ Tagen, durchgeführt werden kann. Voraussetzung hierfür ist natürlich die Schaffung von Stützpunkten. Nach Dr. Eckener's Ansicht genügt jedoch die Anlage eines Ankermastes auf russischem Gebiet in der Nähe des Stillen Ozeans und eines zweiten Ankermastes auf der anderen Seite des Pazifiks, auf kanadischem oder amerikanischem Gebiet, sowie allenfalls noch die Benutzung von Lakehurst als Stützpunkt. Wegen der Anlage dieser Stützpunkte sowie wegen der Schaffung der notwendigen Brennstofflager werden mit den in Frage kommenden Ländern zeitgerecht Verhandlungen eingeleitet.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anhang zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat den Anhang zur Eisenbahn-Verkehrsordnung (Vorschriften für die Beförderung von bedingungsweise zugelassenen Gegenständen auf elektrisch betriebenen Bahnen) neu aufgestellt. Die neuen Bestimmungen, die wesentliche Erleichterungen für die Verfrachter derartiger Gegenstände bringen, gehen aus der Verordnung in Nr. 12 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Westeuropäische Sommerzeit.** In der Nacht vom 14. auf 15. April d. J. führen die westlichen Länder (Frankreich, Belgien und England) die westeuropäische Sommerzeit, die mit der mitteleuropäischen Zeit übereinstimmt, ein. Die Rückkehr zur westeuropäischen Normalzeit erfolgt in den vorgenannten Ländern in der Nacht vom 6. auf 7. Oktober d. J. Am 15. April d. J. treten im Verkehr mit Belgien Fahrplanänderungen in Kraft.

— **Brücke oder Damm zwischen Stralsund und Rügen.** Während noch vor kurzem der Plan einer Brücke zwischen Stralsund und Rügen erörtert wurde, ist jetzt ein neuer Plan entworfen, der Aussicht auf Verwirklichung vor allen anderen Plänen haben dürfte: Ein Eisenbahndamm zwischen Stralsund und Rügen. Der Damm soll südlich der bestehenden Fährverbindung, die kleine vorgelagerte Insel Dänholm berührend, den Sund überqueren und südlich des

ahnhofes Altefähr die Insel Rügen und damit die alte recke wieder erreichen. An der Nordseite des Dammes ll gleichzeitig eine Straße für Fußgänger- und Fuhrerksverkehr angelegt werden. Um die Flutverhältnisse regeln und die Schiffahrt nicht zu behindern, sind Flutfnungen sowie eine bewegliche Brücke von ungefähr 25 m eite vorgesehen.

Während die Kosten einer Hochbrücke für Eisenbahnd Straßenverkehr etwa 40 Millionen betragen, dürften die osten für den Damm nur etwa die Hälfte dieser Summe fordern. Bei der Finanzierung wird damit gerechnet, daß r Preußische Staat, die Provinz Pommern, die Stadt ralsund und der Kreis Rügen zusammen den Anteil überhmen, der zur Herstellung der Straßenverbindung vischen Stralsund und der Insel Rügen erforderlich ist.

— **Verbilligung im Hamburger Hafenbahnverkehr.** Zur rreichung bestimmter Schiffsanschlüsse ergibt sich sehr iufig die Notwendigkeit, einzelne Wagen von den Hamrger Vor- oder Rangierbahnhöfen mit Sonderlokomotiven ch den Kaianlagen zu befördern, weil die betreffenden üter bei Benutzung der üblichen eisenbahnseitigen Zuellung das betreffende Schiff nicht mehr erreichen würden. ie Reichsbahn hat bisher für eine derartige Überführung it Sonderlokomotive eine Gebühr von 25 RM bzw. 12 RM r den Wagen berechnet, je nachdem, ob der Wagen von nem Bahnhofsgebiet zum anderen oder innerhalb ein und sselben Bahnhofsgebietes überführt werden mußte. So stete z. B. die Überführung vom Bahnhof Wilhelmsburg ch einem linkselbischen Kaischuppen 25 RM, vom Bahnf Hamburg-Süd nach einem linkselbischen Schuppen RM für den Wagen. Einem Antrage der Hamburgmerika Linie, bei Zusammenfassung mehrerer Wagen ese Gebühren nicht je Wagen zu berechnen, sondern sie tsprechend abzustaffeln, hat die Reichsbahn nunmehr in r Form entsprochen, daß sie für Sonderüberführung vischen einer Ladestelle eines Bahnhofes der Tarifstation mburg Hgbf. und einem anderen Bahnhof dieser Tarifation oder dem Bahnhof Wilhelmsburg für einen Wagen RM, für jeden weiteren Wagen 5 RM erhebt; es würde so nunmehr für die Sonderüberführung von zwei Wagen RM (bisher 50 RM), von drei Wagen 35 RM (bisher RM), von vier Wagen 40 RM (bisher 100 RM) usw. bechnet werden. Für Sonderüberführung von und nach ner Ladestelle innerhalb eines Bahnhofs der Tarifation Hamburg Hgbf. wird nunmehr für einen Wagen RM, für jeden weiteren Wagen 3 RM berechnet, d. h. ei Wagen kosten 15 RM (bisher 24 RM), drei Wagen RM (bisher 36 RM), vier Wagen 21 RM (bisher 48 RM). ieses Entgegenkommen der Reichsbahn ist deswegen benders bemerkenswert, weil die Güter, die mit Sonderkomotive überführt werden müssen, meistens aus abelegenen und anspruchsvollen Gebieten (Schweiz, Tschesloswakei, Österreich usw.) kommen und weil eine hohe lastung durch derartige Gebühren natürlich auch die achtliche Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens in esen umstrittenen Gebieten ungünstig beeinflußt.

— **Eisenbahnverkehr zur Leipziger Frühjahrsmesse 1928.** r Eisenbahn-Personenverkehr zur Leipziger Frühjahrsesse 1928 hat im Sonderzugverkehr Zahlen erreicht, die e Ergebnisse der Frühjahrsmesse 1925 noch übersteigen. ir die Zeit des Messeverkehrs wurden die nach und von ipzig fahrenden fahrplanmäßigen Züge bis zur Höchstlastung verstärkt. Außerdem mußten noch 481 Sonderge gefahren werden. Besonders stark war die Inanspruchhme der Leipziger Meßamts-Züge (L.-M.,Züge), die mit Fahrpreisermäßigung an den wichtigsten Wirtschaftsbieten des In- und Auslandes zur ausschließlichen Bentzung für Meßbesucher nach Leipzig eingelegt wurden. ie Zahl der für den Frühjahrsmesseverkehr gefahrenen nderzüge betrug: 1925: 434, darunter 37 L.-M.-Züge, 27: 377, darunter 30 L.-M.-Züge, 1928: 481, darunter L.-M.-Züge.

— **Reichskursus für wirtschaftliche Verwaltung in ipzig.** Der von dem Deutschen Institut für wirtschaftche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung (Diwiv) und r Verwaltungsakademie Leipzig vom 8.—10. März 1928 Anlehnung an die Frühjahrsmustermesse veranstaltete Reichskursus für wirtschaftliche Verwaltung war von 317 Personen besucht. Die Hörer setzten sich vorwiegend aus sächsischen Länder- und Gemeindebeamten zusammen. Auch zahlreiche Regierungs- und Magistratsbeamte der Provinz Sachsen und des Freistaates Anhalt haben den Kursus besucht. Von den Vorträgen war von besonderer Bedeutung der des Staatsministers Prof. Dr. Apelt über Verwaltungsreform, in dem sich der Vortragende mit den Ergebnissen der Länderkonferenz in bezug auf die Verwaltungsreform auseinandersetzte. Auch die übrigen Vorträge haben allgemeinen Anklang gefunden. Als besonders interessant muß noch erwähnt werden, daß zur Auswertung der Vorträge eine Arbeitsgemeinschaft der Gemeinden in der Umgebung Leipzigs über die Verwaltungsreform unter der Leitung des Bürgermeisters Dr. Köhler in Zwenkau gebildet worden ist.

Österreich.

— **Die neue Grenzstation Brennersee.** In diesen Tagen wird die neue österreichische Grenzstation Brennersee an der Brennerbahn ihrer Bestimmung übergeben werden. Die Station, die gebaut wurde, weil in der italienischen Station Brennero, die Überführung der elektrischen Zugmaschinen nicht möglich ist, bringt auch für die Reisenden eine Erleichterung. Die österreichische Paß- und Zollkontrolle, die bisher in Steinach, eine halbe Bahnstunde von Brennero entfernt, durchgeführt wurde, wird nach der neuen Station Brennersee gelegt; die österreichische und die italienische Kontrolle folgen jetzt unmittelbar aufeinander, da die beiden Stationen Brennersee und Brennero nur 500 m voneinander entfernt liegen. Durch diese neue Station wird auch ein neues Gebiet für den Touristenverkehr erschlossen.

Ungarn.

— **Finanzergebnisse der Eisenbahnen.** Der Februarbericht des Finanzministers faßt die Ergebnisse der Eisenbahnen folgendermaßen zusammen:

1. Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Der Verkehr und die Gebarungsergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen betriebenen Lokalbahnen im Monate Februar 1928 weisen gegenüber den Ergebnissen des Monats Februar des Vorjahres auf der ganzen Linie eine Zunahme auf. Dies kommt auch in der Zunahme der Einnahmen und der Ausgaben zum Ausdruck.

Die Zahl der Zugkilometer betrug 3 022 241 (gegen 2 671 140 im Februar 1927), die der 1000 Brutto-Tonnenkilometer 877 951 (821 622), die der 100 Wagenachskilometer 1 026 410 (962 101), die Zahl der beförderten Personen 6 085 566 (5 190 352), die der Personenkilometer 172 465 992 (150 975 781), die Güterbeförderung 1 604 392 t (1 448 378), die Zahl der Gütertonnenkilometer 172 556 780 (165 281 703), die der Wagenladungen 98 952 (91 106). Die Einnahmen beliefen sich laut der provisorischen Daten auf 19 560 000 Pengö (18 233 926), die Ausgaben auf 25 220 217 Pengö (23 097 155). Es ergibt sich sonach ein Abgang von 5 660 217 Pengö (4 863 229).

2. Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.

Die Leistungen dieser Bahn haben im Februar im allgemeinen etwas zugenommen. Es wurden 319 005 Personen befördert (317 097) und 129 585 t Güter (125 499). Die Einnahmen betrugen 1 428 260 (1 419 327), die Ausgaben aber 1 878 373 (1 77 678) Pengö. Es ergibt sich sonach ein Abgang von 450 113 (358 349) Pengö.

Luxemburg.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife.** Die französischen Eisenbahntarife haben auf Grund von Abmachungen zwischen Frankreich und Luxemburg auf den Eisenbahnen des Großherzogtums Gültigkeit, und Änderungen der französischen Tarife treten in Luxemburg selbsttätig in Kraft. So haben die Luxemburger Eisenbahnen im vorigen Jahr die Erhöhung der Tarife in Frankreich ohne weiteres mitgemacht, indem die Prinz-Heinrich-Eisenbahn im August ihre Tarife um 20 % erhöhte. Im September wurde dann der Zuschlag, der erhoben wird, um die Besoldungserhöhung der Luxemburger Eisenbahner zu ermöglichen, von 1 % auf 12 % erhöht. Das Inkrafttreten

der neuerdings erhöhten Tarife in Frankreich am 1. März (s. Nr. 12 S. 332 d. Ztg.) hat in Luxemburg die Befürchtung ausgelöst, daß die Wirtschaft dieses Landes durch weitere Tariferhöhungen über das erträgliche Maß belastet werden würde, und die Regierung ist daher mit der französischen in Verhandlungen eingetreten, um die Folgen der neuesten Tarifmaßnahmen für Luxemburg abzumildern. Der Zuschlag zugunsten der Eisenbahner ist daraufhin zunächst versuchsweise für die Zeit vom 1. März bis 1. Mai von 12 % auf 6 % herabgesetzt worden, und er soll dann ganz aufgehoben werden, wenn die neuen erhöhten Tarifsätze den gewünschten Erfolg haben.

Übrige europäische Länder.

— **Zusammensetzung des Staatseisenbahnrats in Polen.** In den Staatseisenbahnrat können auf Grund einer im „Monitor Polski" erschienenen Verordnung des Verkehrsministers für die Zeit 1928 bis 1931 je ein Vertreter der großen Provinzstädte und je ein Vertreter der verschiedenen Wirtschaftsverbände Polens entsendet werden.

— **Die Selbstkosten der polnischen Staatsbahnen bei der Kohlenausfuhr über Danzig und Gdingen.** Nach Berechnungen des polnischen Verkehrsministeriums betragen die Selbstkosten der polnischen Eisenbahnen bei Aufgabe ganzer Kohlenzüge von den Kohlengebieten nach den Häfen von Danzig und Gdingen (600 km) 1,89 Groschen für 1 tkm. Die größte Dichtigkeit der Transporte weisen diejenigen drei Eisenbahndirektionsbezirke auf, über deren Schienenwege die polnische seewärtige Kohlenausfuhr sich abwickelt: Danzig, Warschau und Kattowitz. Da die größere Dichtigkeit des Verkehrs die Beförderungskosten herabsetzt, so sind — einer Darstellung des polnischen Verkehrsministeriums zufolge — die angegebenen Selbstkosten in Wirklichkeit noch geringer. Die Gesamtkosten der Kohlenbeförderung von Oberschlesien beliefen sich bei Danzig als Bestimmungsort auf 1,14 Groschen und bei Gdingen auf 1,17 Groschen, durchschnittlich für 1 tkm auf 1,68 Groschen.

— **Davoser Hochschulkurse.** Der starke Fremdenverkehr der Schweiz ist zwar wohl zum größten Teil auf den Anreiz zurückzuführen, den die großartigen Naturschönheiten auf die Besucher ausüben, in einem gewissen Prozentsatz trägt aber auch der Umstand bei, daß die guten schweizer Pensionate, Schulen und Unterrichtsanstalten Schüler aller Länder zu längerem Bleiben in der Schweiz veranlassen. So wurden auch am 18. März die neuen Davoser Hochschulkurse eröffnet. Sie sollen nicht eine Art internationale Hochschule sein, sondern nur auf eine gewisse Zeit Professoren und Studenten der verschiedenen Wissensgebiete, Länder und Sprachen an einen Ort sammeln, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich kennenzulernen und auszusprechen. Zu diesen ersten Kursen haben sich schon 45 Professoren gemeldet, davon 20 aus Deutschland (die erste Vorlesung hielt Professor Albert Einstein, Berlin) und 320 Studenten.

— **Brand des Orientexpreßzuges.** Am Montag, den 2. April, geriet auf der Station Flums der Schweizerischen Bundesbahnen der Orientexpreßzug, der Zürich in Richtung Sargans um 9,10 verläßt, aus bisher ungeklärten Gründen in Brand. Ein Wagen 1. Klasse, in dem der Brand entstanden war und ein Wagen 2. Klasse, auf den er übergriff, brannten bis auf die Eisenteile ab. Ein Schaden an Personen wurde nicht verursacht. Die elektrische Fahrleitung wurde durch den Brand unterbrochen, so daß auch die folgenden Züge Verspätung erlitten.

Der Brand wurde beim Durchfahren in der Station Wallenstadt am Wallensee bemerkt, so daß der Zug in der folgenden Station Flums gestellt werden konnte.

— **Der Simplon-Orient-Expreß und seine Verbindungen mit Kleinasien, Ägypten und Indien.** In Nr. 14, Seite 394, Jahrg. 1927, haben wir von einer im Januar 1927 in Florenz abgehaltenen Konferenz berichtet, in welcher beschlossen worden war, ein Simplon-Orient-Expreß über den Bosporus durch Kleinasien, Syrien und Palestina nach Ägypten gelangen zu lassen. Als Beginn der neuen Zugverbindungen war der 15. Mai 1927 in Aussicht genommen. Schwierigkeiten verschiedener Natur, darunter die Notwendigkeit der Ausbesserung der kleinasiatischen Eisenbahnstrecken und die Frage der Reisepässe, verhinderten indes die rechtzeitige und vollständige Verwirklichung d ursprünglichen Planes.

a) Verbindung mit Angora. Erst vom 3. A gust 1927 ab konnte ein Luxuszug eingelegt werden, d dreimal wöchentlich Haïdar Pascha (Konstantinopel) n Angora in 13 Stunden Fahrt, mit unmittelbarem Anschl an den Simplon-Orient-Expreß verbindet, und zwar Abfah von Haïdar Pascha am Montag, Mittwoch und Freitag u Abfahrt von Angora am Dienstag, Donnerstag und Son abend. In Stambul in der west-östlichen und in Haïd Pascha in der ost-westlichen Richtung, finden die beid Luxuszüge das Schiff zur Durchfahrt des Bosporus bere so daß die Reisenden ohne Aufenthalt nach Europa bz Angora ihre Fahrt fortsetzen können.

Der Simplon-Orient-Expreß trifft in Stambul 17,15 Uhr ein und fährt als Luxuszug von Haïdar Pase um 19 Uhr nach Angora weiter, während der von Ango in Haïdar Pascha um 9,01 Uhr eintreffende Luxuszug e um 13,15 Uhr von Stambul nach Europa als Simplon-Orie Expreß weiterfährt.

b) Verbindung mit Ägypten. Die direkte V bindung mit Cairo konnte noch nicht eröffnet werden. Verhandlungen sind jedoch so weit vorgeschritten, daß Eröffnung des Betriebes unmittelbar bevorsteht. Es hand sich hier um eine tägliche Verbindung zwischen Lo don und Stambul einerseits, und zwischen Haïf und Cairo andererseits sowie um eine zweimal wöche liche Verbindung zwischen Stambul und Haïffa mit f gender Fahrordnung:

London—Cairo: (1. Tag) ab London 11 Uhr, ab Pa 20,35 Uhr, (2. Tag) ab Mailand 12,20 Uhr, (4. Tag) an Sta bul 17,15 Uhr (Übernachtung in Stambul), (5. Tag) Haïdar Pascha 9,10 Uhr, (6. Tag) ab Aleppo 6,30 U (7. Tag) an Tripolis (Syrien) 16,30 Uhr (Übernachtu in Tripolis), (8. Tag) ab Tripolis (Syrien) 8 Uhr, (9. Ta an Cairo 10 Uhr.

Cairo—London: (1. Tag) ab Cairo 18 U (2. Tag) an Tripolis (Syrien) 19 Uhr (Übernachtung Tripolis), (3. Tag) ab Tripolis (Syrien) 8,30 Uhr, (4. Ta ab Aleppo 10 Uhr, (5. Tag) an Haïdar Pascha 19,54 U (Übernachtung in Stambul), (6. Tag) ab Stambul 13,15 U (8. Tag) ab Mailand 14,40 Uhr, (9. Tag) ab Paris 9,05 U an London 17,15 Uhr.

Der Gesamtdurchlauf beträgt 5250 km. Für eine Strec von 5000 km steht den Reisenden der Schlafwagen z Verfügung. Die Strecke zwischen Tripolis und Haï (230 km) (ungefähr 8 Stunden Fahrt) über Beirut, wi der Reisende in bequemen Automobilen in Begleitung v Beamten der Schlafwagengesellschaft zurücklegen. Beamten haben gleichzeitig für das Gepäck und für Reiseförmlichkeiten zu sorgen.

Die Auslagen für die ganze Reise (Fahrkarte, Schl wagenzuschlag, Autofahrt, vollständige Verpflegung, zw malige Übernachtung und Paßvisa) betragen: Londo Cairo rund 5100 Lire, Paris—Cairo rund 4800 Lire, M land—Cairo rund 4500 Lire.

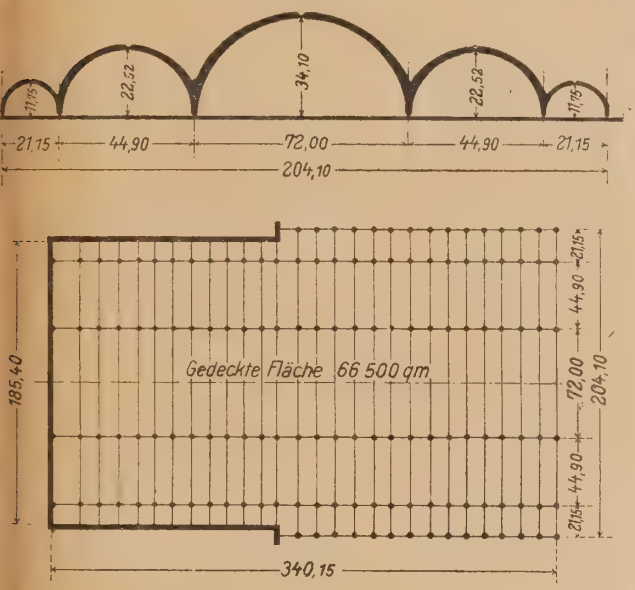
c) Verbindung mit Indien. Im Anschluß den zwischen Haïdar Pascha und Aleppo zweimal wöche lich verkehrenden Schlafwagenzug (Abfahrt von Haïd Pascha Dienstag und Sonnabend 9,10 Uhr; Ankunft Aleppo Donnerstag und Montag 6 Uhr, Abfahrt von d um 19 Uhr; Ankunft in Haïdar Pascha Mittwoch und So abend 15,33 Uhr) wurde im Sommer 1927 von der Int nationalen Luftschiffahrtsgesellschaft ein regelmäßig zweimal wöchentlicher Luftdienst eröffnet, der in 6 St den Aleppo mit Bagdad verbindet. Die Luftschiffe geh von Aleppo um 9,30 Uhr ab und erreichen Bagdad 15,30 Uhr; verlassen dann Bagdad um 10,30 und treff in Aleppo um 16,30 Uhr ein.

Von Bagdad kann der Reisende mit Hilfe der bestehe den englischen Luftverbindung (ohne Zwischenlandun bis Karachij, Anfangsstation der indischen Eisenbahn weiterfahren oder er kann die englische Eisenbahn B dad—Bassora benutzen, um von dort seine Fahrt mit Sch fortzusetzen.

Diese mit Eisenbahn, Schiff, Automobil und Luftsch gut organisierten Reiseverbindungen stellen eine Brück von beinahe 10 000 km dar.

— **Eine amerikanische Anleihe der Orléansbahn.** Die Orléansbahngesellschaft hat in den Vereinigten Staaten eine Anleihe von 10,750 Mill. Dollar aufgenommen; sie wird mit 5½ % verzinst und ist in 40 Jahren rückzahlbar. Sie soll dazu dienen, eine ältere, zur Rückzahlung fällige Anleihe zu tilgen. Die neue Anleihe ist seit drei Jahren die erste, die auf dem amerikanischen Geldmarkt untergebracht worden ist. Sie wurde mit 96 % aufgelegt. Um 5 Uhr 30 Min. am ersten Zeichnungstag wurden die Zeichnungslisten geschlossen, da der volle Betrag bereits gezeichnet war. Für amerikanische Verhältnisse ist der Betrag allerdings nicht hoch, und es ist durchaus möglich, daß er von einer Stelle aus gezeichnet worden ist, die hofft, damit ein gutes Geschäft zu machen. Darauf weist auch der Umstand hin, daß die Stücke alsbald um ¼ % im Kurs stiegen.

— **Der neue Mailänder Zentralbahnhof.** Der innere Raum des neuen Zentralbahnhofes von Mailand wird elf Gleispaare mit einer Riesenhalle fassen. Letztere besteht wie die Abbildung zeigt, aus fünf Teilen, von denen die



mittlere Halle 72 m breit und 34,10 m hoch, die zwei beiderseitigen 45 m breit und 22,50 m hoch, und die zwei äußersten 21 m breit und 11,70 m hoch sein werden.

Die gedeckte Gesamtfläche wird 340 m lang sein und 66 500 qm messen. (Es werden am Schlusse dieser kurzen Ausführungen vergleichsweise die Messungen einiger der größten europäischen Bahnhofshallen angegeben.)

Ursprünglich wollte man eigentlich die Gleise mit einfachen, gedeckten Fußsteigen versehen; man sah aber bald ein, daß die betreffenden Stützen ein Hindernis für das Publikum und hauptsächlich für die Abwicklung des Verkehrs geworden wären.

Man entschied sich daher hauptsächlich aus Verkehrsrücksichten für den Bau von großen Bogenhallen, die auch in ästhetischer Hinsicht zweifellos der Großartigkeit des Gesamtbildes besser entsprachen.

Gestützt auf frühere Erfahrungen, die gezeigt haben, daß all zu dünne Gliederungen der Hallen, die der Wirkung der warmen Lokomotivgase fortwährend ausgesetzt sind, einer raschen Abnutzung unterworfen sind, und infolgedessen auch die stärkeren und widerstandsfähigen Bestandteile, die an und für sich eine viel längere Lebensdauer haben würden, in Mitleidenschaft gezogen werden, hat man alle Gliederungen unter 10 mm Stärke ausgeschlossen, obwohl eine solche Stärke theoretisch einen genügenden Widerstand geleistet haben würde. Man beschloß in einem Worte jede kleinliche Rücksicht auf Sparsamkeit zugunsten der besseren Dauerhaftigkeit zu opfern.

Nichtsdestoweniger konnte das erfreuliche Ergebnis erzielt werden, daß das Gewicht aller metallenen Bestandteile für die mittlere Halle 145 kg für 1 qm und für die zwei nächstseitigen Hallen 84 kg für 1 qm betragen wird.

Auf jedes gedeckte Quadratmeter wird daher ein Durchschnittsgewicht von 123 kg entfallen. In der großen Hamburger Halle (die einzige, die unter den europäischen Bahnhofshallen — England ausgeschlossen — mit der Größe der neuen Mailänderhalle verglichen werden kann) entfällt auf jedes Quadratmeter ein Gewicht von 135 kg, obwohl jene Halle mit leichtem Material, nämlich mit eisernen Wellplatten bedeckt ist. Zur besseren Beleuchtung und Lüftung werden an den Hallenscheiteln (abgesehen von den sonst seitlich vorhandenen Ventilatoren) zwei Reihen von größeren Lichtöffnungen angebracht werden.

Man hofft, das große Werk innerhalb des Jahres 1929 zu beenden.

Merkmale einiger bedeutendster Bahnhofshallen.

Bahnhof	Art	Breite m	Länge m	Höhe m	Gedeckte Fläche m²
Silla	Bogen	65.35	162.84	—	10641
Antwerpen	„	64.94	175 —	32.50	11365
Köln	3 Bögen	63.50	255 —	24 —	48577
Berlin Anh. Bhf.	Bogen	62.50	168 —	15 —	10500
Dresden	Zentralbogen	59.00	174 —	28.65	27534
	2 Seitenbögen	30.75 / 32.00	240 —	16.75	
	Kleinere Bögen	9.50	240 —	—	
Bordeaux	Bogen	55.90	296.96	25.80	16600
Leipzig	6 große Bog.	45+42.50	203.90	20 —	60150
	2 kleine Bog.	15.00	203.90	—	
Mailand	Zentralbogen	72.00	340.15	34.70	66500
	2 Seitenbog.	44.90		32.53	
	2 kleine Bog.	21.15		2.275	

—**Ein französisches Güterkursbuch.** Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn hat ein Güterkursbuch veröffentlicht und damit eine Neuerung im französischen Verkehrswesen eingeführt. Es enthält die wichtigsten Fahrpläne für die Beförderung von Fracht- und Eilgut in Wagenladungen, das über die Strecken der Mittelmeerbahn versandt wird. Es werden darin die besten Verbindungen, ferner die günstigsten Zeiten zur Auflieferung von Gütern auf den Bahnhöfen, die Dauer der Beförderung und die Zeiten angegeben, zu denen die Güter auf den Empfangsbahnhöfen abgeholt werden können. Das Buch ist nicht nur für den französischen Binnenverkehr, sondern auch für die über Frankreichs Grenzen hinausgehenden Verkehrsbezeichnungen von Bedeutung. Es ist zum Preise von 10 Fr. (etwa 2 RM) von Ingénieur-en-chef de l'Exploitation, service de la publicité, Boulevard Diderot 20, Paris zu beziehen.

— **Eisenbahnen und Kanäle in England.** England hat bekanntlich ein umfangreiches Netz von Binnenschiffahrtskanälen, sie spielen aber im Verkehrsleben des Landes mit wenigen Ausnahmen nur eine ganz untergeordnete Rolle. Der Verkehr ist von ihnen, ein Vorgang, der sich auch anderwärts abgespielt hat, auf die Eisenbahnen abgewandert. Die englischen Eisenbahngesellschaften haben bei ihrer Gründung in zahlreichen Fällen die Kanalunternehmen aufkaufen müssen, um deren Widerspruch gegen dies Zustandekommen der Gesetze, durch die die Eisenbahnen genehmigt werden sollten, zum Schweigen zu bringen, und es wird den Eisenbahnen sogar vorgeworfen, sie hätten die Kanäle mit der von Anfang an gehegten Absicht erworben, sie stillzulegen, um deren lästigen Wettbewerb zu beseitigen. Die Eisenbahngesellschaften wehren sich gegen diese Unterstellung und vertreten die Ansicht, es sei der natürliche Lauf der Dinge gewesen, daß der Verkehr von der Binnenwasserstraße auf die Eisenbahn übergegangen ist. Die Übernahme der Kanäle hat den Eisenbahngesellschaften ganz abgesehen von den einmaligen Kosten beim Ankauf sehr erhebliche Lasten auferlegt. So mußte z. B. die ehemalige London & Nordwestbahn

den Birmingham-Kanal auf Grund der Bedingungen, unter denen ihr der Bau ihrer Strecke in das Tal des Stour genehmigt wurde, übernehmen. Dieser Kanal ist einer von den wenigen, der unter tatkräftiger Leitung des Betriebes auch heute noch einen lebhaften Verkehr hat, trotzdem ist jedes Jahr ein sehr erheblicher Fehlbetrag zu decken, und die London, Midland & Schottische Eisenbahn, die Rechtsnachfolgerin der London & Nordwestbahn, muß jedes Jahr sehr erhebliche Beträge zur Erfüllung ihrer Verpflichtung, den Aktionären einen Gewinnanteil von 4 % zu gewährleisten, aufbringen. Im letzten Jahr bedurfte es dazu eines Betrags von über 35 000 Sterl., und in den letzten zehn Jahren war der Durchschnitt sogar 40 000 Sterl. Ein Kanalunternehmen in Shropshire mit einem Kanalnetz von etwa 300 km Länge, das sich aus den Einzelstrecken einer Anzahl kleinerer Unternehmungen zusammensetzte, wurde 1846 von einer neu gegründeten Gesellschaft zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen und Kanälen übernommen. Mit der Gründung der schon genannten London & Nordwestbahn ging der Kanal im folgenden Jahr in deren Besitz über, wobei diese die Verpflichtung übernehmen mußte, die alten Aktionäre mit einer Dividende in halber Höhe derjenigen, die den Aktionären der Eisenbahn gewährt wird, abzufinden. Bis zum Jahre 1921, dem Zeitpunkt, in dem die Nordwestbahn in der London, Midland & Schottischen Eisenbahn aufging, waren von der Eisenbahngesellschaft über eine Million Pfund für die Unterhaltung der Kanäle aufgewendet worden. Diese beiden Beispiele sind lehrreich. Die Eisenbahnen haben die Kanäle widerwillig übernehmen müssen, aber man kann es ihnen nicht verdenken, daß sie mehr Wert darauf gelegt haben, den Eisenbahnverkehr zu entwickeln, der ein einträgliches Geschäft ist, als den Kanalverkehr zu pflegen, der Zuschüsse erfordert. Diese wiederum, soweit sie auch bei Vernachlässigung des Verkehrs zu Wasser entstanden, mußten durch die Überschüsse des Eisenbahnbetriebes gedeckt werden, ein Grund mehr, die Zuschüsse für die Kanäle niedrig zu halten, den Überschuß aus dem Eisenbahnbetrieb durch Förderung des Verkehrs in günstigem Sinne zu beeinflussen, und so ist denn tatsächlich die Verödung der englischen Binnenwasserstraßen ein Vorgang, der verständlich ist. Man kann es den Eisenbahnen nicht verdenken, wenn sie bemüht gewesen sind, ihn in dem für sie günstigen Sinne zu beeinflussen.

— **Pferde bei einer englischen Eisenbahngesellschaft.** Die englischen Eisenbahnen befördern bekanntlich die Güter nicht nur von Ort zu Ort, sondern sie besorgen auch den Rolldienst, meist mit eigenen Fahrzeugen, zuweilen auch unter Vermittlung eines Unternehmers. Ihre Tarife sehen daher einerseits „station to station rates" vor, also Frachtsätze, die nur die Abfertigungsgebühr und die Beförderung auf Schienen decken, andererseits gibt es Frachtsätze, c. and d. (collect and deliver) bezeichnet, in denen das Abholen am Versandort und das Zurollen vom Empfangsbahnhof inbegriffen ist. Zu diesem Rolldienst haben die englischen Eisenbahnen von jeher umfangreiche Marställe gehalten. Auf gutes Aussehen der Pferde wurde dabei besonderer Wert gelegt. Bei der Vorliebe des Engländers für Pferde sind die gut gehaltenen Gespanne ein wirkungsvolles Werbemittel für die Eisenbahnen. Neuerdings ist man vom Pferdebetrieb stark zum Kraftwagen übergegangen, aber der Bestand der Eisenbahngesellschaften an pferdebespannten Wagen ist immer noch erheblich; ihre Zahl beträgt bei der Midlandbahn 18 870, bei der Nordostbahn 7516, bei der Westbahn 4080, bei der Südbahn 1718. Die Westbahn beschäftigt in ihren Ställen etwa 300 Pferdepfleger, von denen jeder zehn Pferde zu warten hat. Jedes Pferd erhält beim Ankauf eine Nummer, die ihnen in den rechten Vorderhuf eingebrannt wird. Die Pferde halten den Rolldienst in der Regel 7½ Jahre aus. Eine Karte gibt über alles, was das einzelne Pferd betrifft, erschöpfende Auskunft; bei Versetzung des Pferdes wird sie mit ihm der neuen Dienststelle überwiesen.

Für die Beschaffung und Verteilung des Pferdefutters besteht eine Hauptstelle in Didcot, etwa im Schwerpunkt des Eisenbahnnetzes gelegen. Sie ist mit elektrisch angetriebenen Vorrichtungen zum Aufbereiten des Futters ausgestattet. Wöchentlich werden hier etwa 160 t Heu verarbeitet, dazu kommen noch 150 t Hafer. In London erhalten die Pferde täglich 15 kg, in Industriestädten 13,6 kg, auf dem Lande 12 kg gemischtes Futter. Im Winter wird die Futtermenge bei rauhem Wetter erhöht. Das Futter wird in Säcken an die Dienststellen, die Pferde halten, verteilt.

Die Westbahn beschäftigt 50 Hufschmiede, kann also überall da, wo eine größere Menge Pferde zusammengefaßt ist, diese in eigener Schmiede beschlagen lassen. An Orten, wo nur einzelne Pferde stehen, werden dazu bahnfremde Schmiede herangezogen, doch ist im allgemeinen der Eigenbetrieb vorteilhafter. 27 Sattler in drei Werkstätten fertigen das neue Geschirr, mit Ausnahme der Kumte, an und halten das gesamte Lederzeug in Stand.

Bei einer so großen Pferdezahl ist der Verkauf von Stallmist eine nennenswerte Einnahmequelle; er wird durch einen von Jahr zu Jahr erneuerten Vertrag vergeben. Der Mist wird vom Käufer aus den Ställen abgeholt. An drei Stellen sind Pferdelazarette eingerichtet, die von Eisenbahn-Tierärzten geleitet werden. Sobald ein Pferd an einer Außenstelle krank wird, wird es einem dieser Lazarette zugeführt. Aufsichtsbeamte reisen außerdem von Ort zu Ort, um die Pferde zu untersuchen und den Stalldienst zu überwachen.

Fremde Erdteile.

— **Lieferungsausschreiben der Chinesischen Ostbahn.** Die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn hat ein Ausschreiben für die Lieferung von gedeckten Güterwagen erlassen. Es sind zweierlei Angebote einzureichen: 1. für 660 zweiachsige Wagen zu je 25 t, und zwar müssen sämtliche Güterwagen mit Vorrichtungen für selbsttätige Luftdruckbremsen versehen sein, ferner für 165 Wagen mit Bremsplattformen und Handbremsen. 2. für die Lieferung von 330 vierachsigen Wagen zu je 50 t mit selbsttätiger Luftdruckbremse und Handbremse, jedoch ohne Plattform. Die Angebote sind spätestens bis zum 2. Mai 1928, 12 Uhr mittags, in versiegelten Umschlägen mit der Aufschrift: „Offerte für Lieferung von Güterwagen zu Ausschreibung am 2. Mai 1928" nebst Absender einzureichen. In den Angeboten ist zu vermerken: Land und Fabrik, von welcher die Wagen hergestellt werden, Preis für jede Art der Wagen in amerikanischen Dollars cif Wladiwostok-Egerscheld, Lieferungstermin und bis zu welchem Zeitpunkt der angebotene Preis Gültigkeit hat (mindestens jedoch 2 Monate). Als annehmbare Lieferfristen werden von der Bahnverwaltung anerkannt: 50 % aller Wagen zum 1. April 1929 cif Wladiwostok und die restlichen 50 % zum 1. Juli 1929. Ferner sind genaue Angaben über die Zahlungsbedingungen verlangt. Den Angeboten müssen auch technische Beschreibungen sowie Zeichnungen in dreifacher Ausfertigung beigelegt sein. 5 % des Betrages der angebotenen Lieferung sind als Kaution bei der Kasse der Eisenbahnverwaltung zu hinterlegen.

Ferner findet am 25. April 1928 in Charbin eine Ausschreibung für die Lieferung von 3745 Räder für amerikanisch gedeckte Güterwagen statt. Die Räder können entweder gewalzt oder mit aufgesetzten Bandagen versehen sein. Die Lieferungen erfolgen unter den gleichen Bedingungen wie oben.

— **Plan einer neuen Eisenbahnlinie in Sibirien.** Die Sowjetregierung plant den Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Sibirien von Tomsk nach Jenisseisk. Die Bahn soll ein waldreiches Gebiet erschließen, das nach Berechnungen der Sowjetpresse jährlich 48 Mill. Kubikmeter Holz liefern könnte.

— **Die erste Untergrundbahn in Japan.** In Tokio wurde kürzlich die erste Untergrundbahnlinie in einer Länge von 7 km feierlich eröffnet. Die Züge sind aus 10 Wagen zusammengesetzt und fahren in Abständen von 3 Minuten.

— **Der Maisverkehr der Südafrikanischen Eisenbahnen.** Unter den Erzeugnissen der Landwirtschaft von Südafrika steht der Mais an erster Stelle; welche Bedeutung sein Anbau für das Wirtschaftsleben des Staatenbundes hat, geht schon daraus hervor, daß die Ausfuhr von Mais und Maismehl im Jahre 1922 einen Wert von 1,72 Mill. Pfd. Sterl. hatte. Dabei ist die Ausfuhr dieses Getreides seitdem noch sehr erheblich gestiegen. Im Jahre 1923/24

wurden 5,7 Mill. Sack (zu 200 Pfd. = 91 kg), im Jahre 1925/26 aber 9,7 Mill. Sack ausgeführt. In richtiger Erkenntnis, daß durch Förderung des Handels mit Mais nicht nur die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes gehoben werden, sondern daß dadurch auch den Staatsbahnen einträgliche Frachten zugeführt werden, ist der Staat bemüht, den Landwirten, die Mais bauen, die Verwertung dieses kostbaren Erzeugnisses zu erleichtern. Dazu war an erster Stelle nötig, daß man vom Versand des Maises in Säcken zum Versand in Wagenladungen überging, und um einen solchen Massenverkehr zu ermöglichen, mußten Vorkehrungen getroffen werden, um den Landwirten Gelegenheit zum Einlagern und Sammeln ihres Getreides zu bieten. 1918 wurde ein Ausschuß eingesetzt, um die einschlägigen Fragen zu erörtern, und er empfahl nach eingehenden Untersuchungen, in zwei Häfen und an 71 Stellen im Lande Silos anzulegen und deren Betrieb der Verwaltung der Eisenbahnen und Häfen zu übertragen. Der Plan wurde von der Regierung angenommen, konnte aber mit Rücksicht auf die Kosten nicht gleich im ganzen ausgeführt werden. Es wurden zunächst die beiden Hafensilos in Kapstadt und Durban, 33 Maissilos in Transvaal und im Oranjefreistaat, ferner ein Silo für Hafer und Weizen in der Kapkolonie errichtet. Dieser Teil des Planes war 1924 durchgeführt bis auf den Silo in Durban, bei dessen Gründung Schwierigkeiten entstanden, die die Fertigstellung bis 1926 hinauszogen. Der Silo in Durban faßt 42 000 t, derjenige in Kapstadt 30 000 t, die übrigen im Binnenlande 1800 bis 5800 t, alle zusammen 181 200 t. Die Kosten der Bauten haben etwas mehr als 2,5 Mill. Pfd. Sterl. betragen.

Die Landwirte liefern ihren Mais bei den Silos entweder in Säcken oder in Wagenladungen, zum Teil auf der Straße, zum Teil mit der Eisenbahn an. Nach Reinigung, Verwägung, Prüfung der Güte erhält der Eigentümer eine Empfangsbestätigung über die Menge und Art des von ihm eingelagerten Guts. Der Mais wird dann in die Silozellen übergeführt.

Die einstweilige Quittung, die der Eigentümer erhalten hat, tauscht er gegen eine endgültige um, wenn er eine gewisse Menge Getreide aufgeliefert hat. Diese Quittung ist insofern ein Wertpapier, als sie von den Banken mit 60 % des Wertes des eingelieferten Maises zum Marktpreis beliehen wird. Dieses Papier ist auch übertragbar und gegen seine Vorzeigung wird in jedem Silo die gleiche Menge Mais desselben Gütegrades ausgehändigt. — Die Eisenbahnverwaltung befördert das Getreide zum Hafen in Sonderwagen, die 40 t fassen, für eine Eisenbahn von 1,067 m Spurweite, die sog. Kapspur, eine sehr beachtliche Leistung. Die Staatsbahnverwaltung besitzt 2000 solche Wagen. Die Wagen werden im Hafen auf Kippern mit Wasserdruckantrieb entleert; sie haben kleine Türen an den Stirnseiten, die von Hand bedient werden und aus denen der Mais in die Aufnahmetrichter des Hafensilos ausfließt. Nachdem er gewogen ist, wird er dort eingelagert; die verschiedenen Gütegrade bleiben auch hier getrennt. Hier legen die Ausfuhrunternehmer die Empfangsbescheinigungen ihrer Lieferanten und die Anweisungen für die Verladung zu Schiff vor. Nach diesen Anweisungen wird der Mais aus den Lagerzellen entnommen, über Waagen und dann zum Schiff geleitet. Es sind vier Waagen und vier Fördervorrichtungen vorhanden, die in der Stunde je 250 t leisten, so daß stündlich 1000 t verladen werden können. Während früher das Verladen in Säcken bei 10 000 t acht bis zehn Tage dauerte, kann eine solche Menge heute in zehn Stunden, also an einem Arbeitstage verladen werden.

Das angedeutete Verfahren, mit dem Mais umzugehen, hat sich bewährt, und es soll daher weiter ausgebaut werden. Die Kosten der Beförderung sind dadurch erheblich herabgedrückt worden. Die Landwirte kommen schnell in den Besitz des Kaufpreises für ihren Mais. Die Menge und Güte des Getreides wird einwandfrei festgestellt. Bei einer neueren Anlage, die kürzlich fertiggestellt worden ist, sind die technischen Einrichtungen gegenüber den älteren noch erheblich verbessert worden, und man glaubt, nunmehr die Regelform für Maissilos gefunden zu haben. Namentlich die Betriebskosten sind durch die Vervollkommnungen noch mehr als bei den älteren Anlagen verringert worden.

— **Getränkte Schwellen in Amerika.** Bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten war es bis vor gar nicht langer Zeit in großem Umfang üblich, Holzschwellen ohne Tränkung zu verwenden, und erst neuerdings hat man erkannt, welche Vorteile mit der Verwendung getränkter Schwellen erreicht werden können, wie groß namentlich die Verlängerung der Lebensdauer der getränkten gegenüber der der ungetränkten Schwellen ist. Die Eisenbahngesellschaften haben nunmehr einen Ausschuß eingesetzt, der die einschlägigen Fragen statistisch erfassen soll, und dieser hat kürzlich einen Bericht darüber veröffentlicht. Aus ihm geht hervor, daß bei den 26 Eisenbahngesellschaften, die Aufzeichnungen über ihren Schwellenverbrauch geliefert haben, im Jahre 1926 auf die (engl.) Meile sechs Schwellen, also auf 1 km etwa vier, weniger verbraucht worden sind als im Vorjahre. Dabei verfügen die genannten 26 Eisenbahngesellschaften über ein Netz von etwa 300 000 km Länge und damit über die Hälfte der Gleislänge Amerikas. Bei einem Preis von 2 Dollar für eine Schwelle haben die 26 Gesellschaften weit über zwei Millionen Dollar gespart, und auf die Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen umgerechnet dürften die Minderausgaben für Schwellen zwischen vier und fünf Millionen betragen haben. Dabei waren die beiden verglichenen Jahre nicht etwa solche, in denen wegen ungünstiger Geschäftslage an der Unterhaltung gespart werden mußte, sondern im Gegenteil, lebhafter Verkehr hatte reichliche Einnahmen zur Folge, die Strecken wurden, ohne mit den Geldmitteln zu sparen, gut unterhalten, und es wurde sogar Fürsorge für einen steigenden Verkehr getroffen, den man in der Zukunft erwartete, indem die Gleise verstärkt und die Anlagen umgebaut wurden. Der Rückgang in der Zahl der verbrauchten Schwellen kann vielmehr nur damit zusammenhängen, daß in der vorhergehenden Zeit mehr getränkte Schwellen verwendet worden sind als früher, daß dadurch die Lebensdauer erhöht und infolgedessen die Notwendigkeit, Schwellen auszuwechseln, verringert worden ist. Dabei ist die Verwendung getränkter Schwellen durchaus noch nicht allgemein verbreitet, und die Zahlen, die der genannte Ausschuß gesammelt hat, geben ein Bild vom Durchschnitt der Eisenbahnen, die in dieser Beziehung bereits weit vorgeschritten sind, und derjenigen, die noch im Rückstand bleiben; gerade deshalb vermitteln sie aber ein Bild von den einschlägigen Verhältnissen bei den amerikanischen Eisenbahnen. Der Grund, weshalb man neuerdings getränkte Schwellen bevorzugt, ist darin zu suchen, daß es bei dem Raubbau, den man mit den Wäldern getrieben hat, immer schwieriger wird, Holz für die Schwellen in dem benötigten Umfang zu beschaffen, und daß man deshalb gezwungen war, den Holzverbrauch einzuschränken, indem man die Lebensdauer der Schwellen erhöhte. Dabei wird eine Berechnung ergeben haben, daß die vermehrten Kosten für die Beschaffung der getränkten Schwellen durch den verminderten Verbrauch und Ersparnisse bei der Gleisunterhaltung wieder ausgeglichen werden.

Die Schwellenpolitik der amerikanischen Eisenbahnen hat zur Folge gehabt, daß die Werke, die ungetränkte Schwellen erzeugen und verkaufen, ihre Betriebe eingeschränkt haben, daß aber die Zahl der Tränkanstalten gestiegen ist, indem die großen, Schwellen erzeugenden Werke solche Anstalten errichtet haben, und daß die bestehenden Tränkanstalten vergrößert worden sind, indem die bisherigen Erzeuger von ungetränkten Schwellen sich mit ihnen verbunden haben und bei ihnen ihre rohen Schwellen tränken lassen, die dann erst in diesem Zustande an die Verbraucher verkauft werden. Diese Umstellung wird voraussichtlich auch in Zukunft anhalten. Auf der einen Seite wird der Verbrauch aus Schwellen weiter abnehmen, auf der anderen Seite wird sich die Erzeugung den geänderten Verhältnissen mehr und mehr anpassen.

— **Die Jahrhundertausstellung der Baltimore & Ohio-Eisenbahn im lebenden Lichtbild.** Um Kreisen, die die Jahrhundertausstellung der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in Halethorpe im September vorigen Jahres (s. Nr. 43 d. Ztg. vom 27. Oktober 1927, S. 1113) nicht selbst besuchen konnten, einen Eindruck von dem zu vermitteln, was dort gezeigt wurde, hat die Eisenbahngesellschaft von den Vorführungen, die dort veranstaltet wurden, lebende Lichtbilder aufnehmen lassen und führt diese nun in einem

Eisenbahnzug vor, der damit eine Rundreise macht. Der Zug besteht aus zwei Wagen; der eine ist als Lichtspieltheater ausgestattet, in dem anderen ist ein Kraftwerk zur Erzeugung des elektrischen Stroms und eine Heizanlage untergebracht. Der Vorführerraum faßt 80 Sitzplätze; außer der Ausrüstung zur Vorführung der Lichtbilder ist er mit einem Phonographen und einem Lautsprecher ausgestattet. Er wird von dem zweiten Wagen aus beheizt, der auch die Kraft zum Antrieb der verschiedenen Geräte neben der Beleuchtung des Vorführungsraums liefert. Nicht nur ist der Festzug der Lokomotiven und Wagen, wie er in der Ausstellung veranstaltet wurde, im Bilde festgehalten worden, sondern auch die Musik, die dabei aufgeführt wurde, und zwar sowohl die Orchester- wie die Gesangstücke, die ein Gesangverein der Eisenbahnangestellten dabei vorgetragen hat, sind phonographisch aufgenommen worden, so daß die Wiedergabe der ganzen Veranstaltung eine möglichst naturgetreue ist.

Kraftwagenverkehr.

— **Hafraba E. V.** Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg—Frankfurt—Basel. Wie der Verein mitteilt, ist der Vorentwurf der reinen Autostraße Hansastädte—Frankfurt—Basel für die ganze Strecke in prüffähiger Form fertiggestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Bau soll streckenweise dort begonnen werden, wo die verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse besonders günstig liegen. Die Teilstrecke Wirtschaftsgebiet: Frankfurt—Mainz—Wiesbaden über Darmstadt nach dem Wirtschaftsgebiet: Heidelberg—Mannheim—Ludwigshafen ist als erster Bauabschnitt in Aussicht genommen. Die Denkschrift an den Reichsverkehrsminister ist in Arbeit. —

Wir müssen wiederholt hervorheben, daß in der jetzigen Zeit sich die schwerwiegendsten Bedenken gegen derartige kostspielige Straßenbauten erheben, Bedenken, die auch von anderer Seite laut werden, wie die Ausführungen auf S. 393 fg. dieser Nummer beweisen.

Allgemeines.

— **Dampflokomotiven für Südafrika.** Die Betriebsverhältnisse bei den südafrikanischen Bahnen sind schwierigster Art; sie erfordern Lokomotiven, die trotz der geringen Spur von 1067 mm den leistungsfähigsten Lokomotiven vieler europäischen Bahnen nicht nachstehen. Die Bahnlinien, die von den Hafenstädten in das Innere d Landes führen, müssen auf verhältnismäßig kurzen E fernungen Höhen bis 2000 m mit Steigungen von 1: überwinden. Zahlreiche Gleiskrümmungen von nur 90 Halbmesser lassen die Verwendung schwerer Lokomotiv regelrechter Bauart mit großem Radstand nicht zu u erfordern Gelenklokomotiven. Von den versch denen Ausführungen hat sich die Garrattlok motive für Südafrika am geeignetsten erwiesen.

Die von der Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Ess für die Staatsbahnen der Südafrikanischen Union in grö rer Anzahl gebauten Lokomotiven gehören dieser bes deren Bauart an. Sie sind die ersten Maschinen einer neu Klasse G. C. A. der südafrikanischen Bahnen. Die A bildung zeigt den Gesamtaufbau der Lokomotive. D Kessel ist in einem Tragrahmen gelagert, der sich a zwei vollständig voneinander unabhängige Triebgeste mittels Drehzapfen abstützt und so die zwei Triebgeste zu einem einzigen Fahrzeug vereinigt, das zum Befahr kleinster Gleiskrümmungen geeignet ist.

Der Kessel ist ein regelrechter Lokomotivkessel, dem im Gegensatz zu anderen Lokomotivbauarten d Feuerbüchse mit großer Tiefe ausgeführt werden ka da der Kessel frei im Tragrahmen liegt. Die innere Feu büchse und die Stehbolzen sind aus Stahl hergestel Letztere sind zum Teil beweglich, d. h. sie gestatten d durch die Erwärmung bedingte gegenseitige Verschiebu der inneren und äußeren Feuerbüchse ohne unzulässi Biegungsbeanspruchung zu erleiden. Der Rost ist Schüttelrost ausgebildet, dessen Finger von einem Dam kolben bewegt werden. Der Rundkessel hat einen Auß durchmesser von 1638 mm und enthält 144 Siederohre v 2″ Außendurchmesser, außerdem 24 Rauchrohre von 5½ Außendurchmesser zur Aufnahme des Überhitzers. L Entfernung zwischen den Rohrwänden beträgt 3445 m Unter der Blechverkleidung befindet sich noch eine Wärm schutzverkleidung aus Asbestmatratzen. An der recht Seite des Tragrahmens unter dem Laufblech liegt d Dampfumsteuermaschine, die durch Zugstangen mit d Steuerwellenhebeln der beiden Triebgestelle verbunden i

Die Triebgestelle haben je drei gekuppelte Achsen m 1086 mm Raddurchmesser, sowie eine vordere Laufach Bauart Bissel und eine hintere seitenverschiebbare Ach mit einem Spiel von 27 mm nach jeder Seite. Die Biss achse und die seitenverschiebbare Achse haben Rücksto vorrichtungen, die die Achsen beim Lauf in der Gerad

rch Federkraft in der Mittellage halten. Je eine weitere ckstellvorrichtung ist zwischen den Triebgestellen und m Kesseltragrahmen eingebaut, um die Triebgestelle auf rader Strecke ebenfalls in der Mittellage zu halten und mit dem Gesamtfahrzeug die zum ruhigen Lauf notndige Starrheit zu geben. Die beiden in Zwillingsirkung arbeitenden Dampfzylinder eines jeden Triebstelles haben 355,6 mm Durchmesser und 584,2 mm olbenhub. Sie treiben die letzte Kuppelachse an. Die ampfverteilung in den Zylindern erfolgt in der üblichen eise durch Heusinger-Steuerungen. Die Füllungsändeng und das Umsteuern in eine andere Fahrtrichtung schieht durch eine Umsteuermaschine der südafrikanihen Regelausführung. In beide Triebgestelle ist je eine ampfbremse eingebaut, die auf alle gekuppelten Achsen irkt. Das hintere Triebgestell besitzt außerdem eine ndbremse. Das vordere Triebgestell trägt einen Wasserasten und das hintere den Kohlenbunker und einen eiten Wasserbehälter.

An einigen Lokomotiven sind die Schwingen und die euerungsbolzen, die stets einem hohen Verschleiß ausesetzt sind, versuchsweise aus Kruppschem Sonderstahl rgestellt und nach dem Nitrierverfahren gehärtet.

Jede Lokomotive wurde nach ihrer Fertigstellung im erk in Gegenwart von Abnahmebeamten der südafrinischen Bahnen einer Probefahrt unterworfen. Zu esem Zweck ist auf dem Gelände der Fried. Krupp ktiengesellschaft eine Probefahrtstrecke in südafrikascher Spur verlegt worden, die die kleinsten in dafrika vorkommenden Gleiskrümmungen enthält.

Die Lokomotiven haben in Südafrika ihre Probefahrten reits zur Zufriedenheit der Bahnverwaltung erledigt. re Hauptabmessungen sind: Spurweite 1067 mm, Zylinrdurchmesser 355,6 mm, Kolbenhub 584,2 mm, Treibradrchmesser 1086 mm, Laufraddurchmesser 724 mm, fester ndstand je Fahrgestell 2438,5 mm, Gesamt-Radstand 272 mm. Der Dampfdruck beträgt 12,65 at. Die Abssung der Rostfläche ist 3,16 qm; die Heizfläche der euerbüchse, Rohre und des Überhitzers beträgt insgesamt 7,4 qm. Der Wasservorrat beträgt 13,6 cbm, der Kohlenrrat 5,1 t. Das Leergewicht ist 78,4 t, das Dienstgewicht 3,2 t und das Reibungsgewicht 65,1 t. Die Zugkraft ist t 12 900 kg angegeben.

Die vorstehenden Angaben sind ebenso wie die Abldung den „Kruppschen Monatsheften“ vom Januar/Feuar 1928 entnommen. Der dort veröffentlichten Abhandng sind im ganzen 4 Abbildungen und eine Tafel beigeben: letztere zeigt die in Frage kommende Lokomotive Schnitt. W. M.

Rechtspflege.

— **Nebenbetriebe der Eisenbahn außerhalb der Sperre (§§ 6. 41 b Gewerbeordng.).** Die Befreiung der gewerblichen Nebenbetriebe der Eisenbahn außerhalb der Sperre (Friseur) von den die Sonntagsruhe im Gewerbe regelnden Vorschriften der Gewerbeordnung beschränkt sich nur auf den Verkehr mit dem reisenden Publikum. Das Oberlandesgericht Rostock ist der Ansicht, daß die praktischen Schwierigkeiten der hiernach erforderlichen Unterscheidung zwischen Reisenden und Nichtreisenden nicht zu einer unbilligen Gefährdung des Betriebsinhabers führen, da die Strafbarkeit des Gewerbetreibenden nach § 146 a GewO. davon abhängig sei, daß ihm Vorsatz oder doch Fahrlässigkeit bei der Zuwiderhandlung nachgewiesen werde.

Den Gründen der Entscheidung des OLG. Rostock entnehmen wir Folgendes:

I. Die Auffassung des Landgerichts, daß das vom Angeklagten unmittelbar neben dem Hauptbahnhof in R. betriebene Friseurgeschäft einen Nebenbetrieb des Eisenbahnunternehmens darstelle und daher nach § 6 Gewerbeordnung an sich nicht unter die Vorschriften der Gewerbeordnung falle, ist als zutreffend anzusehen. Um als ein Nebenbetrieb des Eisenbahnunternehmens gelten zu können, muß der Betrieb zunächst geeignet sein, den Verkehrszweck der Eisenbahn in irgend welcher Weise zu fördern, wobei, wie in einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Braunschweig (Reger, Entsch. Erg. Bd. 4 S. 3) bemerkt wird, auch auf die allgemeine Verkehrsauffassung Rücksicht zu nehmen ist. Nun gehört zum Betrieb des Eisenbahnunternehmens nicht bloß die Beförderung der Reisenden als solche, sondern es wird auch als Aufgabe der Eisenbahnverwaltung heutzutage angesehen, den Transport mit möglichster Bequemlichkeit auszustatten und den Reisenden die Möglichkeit zur Befriedigung der unmittelbar durch die Reise erzeugten Bedürfnisse zu gewähren. Diesem Zweck dienen Bahnhofswirtschaften, Verkaufsstellen und Warenautomaten, Bahnhofsbuchhandel, Bedürfnisanstalten und dgl. und zumal ist bei den gesteigerten Ansprüchen der heutigen Zeit nicht zu bezweifeln, daß auch Friseurläden besonderen Bedürfnissen des reisenden Publikums, sei es der durchreisenden, abfahrenden oder ankommenden Reisenden, entgegenzukommen geeignet sind (v. Landmann-Rehmer, GewO. 7a § 41a N. 4c S. 514).

Zu der objektiven Förderung der Eisenbahnzwecke muß noch die Bestimmung der Eisenbahnverwaltung zur Unterstützung ihrer Betriebszwecke hinzutreten, um den Friseurbetrieb zu einem Nebenbetrieb der Eisenbahn zu erheben. Daß die Reichsbahn-Gesellschaft im vorliegenden Falle mit der Einrichtung des Friseurgeschäfts nicht bloß rein finanzielle Zwecke durch Ausnutzung der günstigen Geschäftslage, sondern gerade das Ziel der Förderung des Eisenbahnverkehrs durch Schaffung von Annehmlichkeiten für die Reisenden verfolgt hat, ergibt sich deutlich aus dem mit dem Angeklagten abgeschlossenen Pachtvertrag vom 10./12. Juni 1925, insbesondere aus den §§ 11, 12, 14 und ist einwandfrei im angefochtenen Urteile festgestellt. Gleichgültig ist auch, ob die Eisenbahnverwaltung das Friseugeschäft durch eigene Angestellte oder auf Grund eines Vertrages durch einen fremden Unternehmer betreiben läßt, sofern nur das Friseurgeschäft dem Hauptunternehmen sachlich angegliedert ist. Diese Auffassung ist für den Betrieb der Bahnhofswirtschaften und Bahnhofswarenautomaten von der Rechtsprechung — vgl. OLG. Braunschweig bei Reger, Entsch. Erg. Bd. 4 S. 3, Kammergericht bei Reger, Entsch. 29 S. 489. OLG. Darmstadt bei Reger, Entsch. 36 S. 137. OLG. Köln bei Reger, Entsch. 22 S. 299. Kammergericht bei Reger, Entsch. 24 S. 8. OLG. Darmstadt bei Reger, Entsch. 24 S. 218. RG. Entsch. des II. StS. 7. Oktober 1926. DRZtg. Rechtspr. 1926 S. 279 Nr. 966. OLG. Naumburg: DRZtg. 1926 S. 318 Nr. 1110 — anerkannt, und es besteht kein Grund, dieselben Erwägungen nicht auch für Nebenbetriebe anderer Art anzuerkennen.

Für die Annahme eines Nebenbetriebes des Eisenbahnunternehmens ist es schließlich von wesentlicher Bedeutung, daß der Nebenbetrieb in enge örtliche Verbindung mit dem Hauptbetrieb gebracht ist. Die Frage, ob der Nebenbetrieb innerhalb der Bahnhofssperre gelegen sein muß oder ob auch eine Lage außerhalb der Sperre bei nur sonst genügender örtlicher Verbindung genügt, ist von der Verwaltungspraxis nicht einheitlich beantwortet (vgl. die Nachweisungen bei Landmann-Rehmer, GewO. § 33 Nr. 5a, für die engere erste Auffassung des preuß. Minist. Vf. v. 25. Juli 1905 bei Reger Erg. Bd. 3 S. 505 bez. Bahnhofsbuchhandlungen und vom 27. Juli 1905 bei Reger Erg. Bd. 3 S. 595 bez. Bahnhofswirtschaften), von der Rechtsprechung dagegen in dem letzteren freieren Sinne bejaht, so daß die Anwendung der Vorschriften der Gewerbeordnung auf Bahnhofswirtschaften und Bahnhofsautomaten auch dann ausgeschlossen wird, wenn die Einrichtungen infolge ihrer Lage außerhalb der Sperre auch vom nichtreisenden Publikum benutzt werden können — vgl. OLG. Braunschweig (Reger Erg. Bd. 3 S. 3); OLG. Darmstadt (Reger 36 S. 137); RG. (Reger 27 S. 345) und (Reger 24 S. 8); OLG. Darmstadt (Reger 24 S. 218); OLG. Naumburg (DRZtg. 1926 Rechtspr. S. 318 Nr. 1110, Rechtsprechung 1926 S. 279 Nr. 966).

Auch diese Entscheidungen können wegen Gleichheit des Grundes auf Friseurbetriebe angewendet werden. Dabei kann die örtliche Grenze nicht in der Weise gezogen werden, daß der Nebenbetrieb unbedingt innerhalb der eigentlichen Bahnhofsanlagen gelegen sein muß, sondern es genügt, wenn überhaupt eine so enge örtliche Beziehung zu dem Hauptunternehmen gewahrt ist, daß der Nebenbetrieb schon rein äußerlich seine Zugehörigkeit zum Hauptbetriebe dartut (a. M. Immerwahr, DJZtg. 1904 S. 1131).

Diesen Anforderungen entspricht das Friseurgeschäft des Angeklagten, weil es sich unmittelbar an das Bahnhofsempfangsgebäude anschließt und noch auf dem Bahnhofsgebiet errichtet ist, so daß man sagen kann, die Bahnhofsanlagen seien bis hierher ausgedehnt.

II. Es kann dahingestellt bleiben, ob die dargestellte Auffassung dann eine Einschränkung erfahren muß, wenn die Inanspruchnahme des Nebenbetriebes durch das nicht-

reisende Publikum (also im Ortsverkehr) einen solchen Umfang angenommen hat, daß der Ortsverkehr dem Reiseverkehr die Waage hält oder ihn gar überwiegt — so OLG. Naumburg DRZtg. 1926 Rechtspr. S. 318 Nr. 1110, vgl. auch OLG. Stuttgart (Reger 26 S. 166) —. Denn das angefochtene Urteil stellt ausdrücklich fest, daß die Kundschaft des Angeklagten überwiegend aus Reisenden besteht. Aber nach einer anderen Richtung hin hält der Senat eine Einschränkung des Satzes, daß Nebenbetriebe der Eisenbahn schlechthin dem Geltungsbereich der Gewerbeordnung entzogen sind, für geboten. Das Preuß. Oberverwaltungsgericht (Entsch. vom 25. Juni 1914, Reger Entsch. 35 S. 260) hat Bahnhofswirtschaften insoweit für konzessionspflichtig erklärt, als sie den Bedürfnissen des nichtreisenden Publikums dienen. Ob diese nicht im Einklang mit der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte stehende Entscheidung Billigung verdient, mag dahingestellt bleiben. Das Reichsgericht hat aber für den Bereich des § 365 STGB. entschieden, daß zwar die Regelung der Polizeistunde für Bahnhofswirtschaften, soweit sie dem Verkehr des reisenden Publikums dienen, ausschließlich Sache der Eisenbahnverwaltung als Inhaberin der Bahnpolizei sei, daß aber der Verkehr des nichtreisenden Publikums in den Bahnwirtschaften den allgemeinen polizeilichen Vorschriften hinsichtlich der Polizeistunde unterworfen sei (vgl. RGSt. 37 S. 263 ff. Ebermeyer StGB. § 365 N. 5). Dieser Gedanke der Scheidung zwischen reisendem und nichtreisendem Publikum muß auch im vorliegenden Falle auf dem Gebiete der die Sonntagsruhe im Gewerbe regelnden Vorschriften (§ 41b GewO.) zur Anwendung gebracht werden. Es besteht kein Anlaß, den Nebenbetrieben der Eisenbahnunternehmungen über ihren eigentlichen Zweck hinaus, dem Eisenbahnverkehr zu dienen, Freiheit von den Beschränkungen der Gewerbeordnung zu gewähren und ihnen einen Vorsprung vor der Konkurrenz auf demjenigen Gebiete zu ermöglichen, auf dem sie überhaupt nicht mehr als Nebenbetrieb der Eisenbahn auftreten. Bei § 365 StGB. handelt es sich allerdings um Beschränkung des Publikums, während die Anweisungen gemäß § 41b GewO. nicht wegen des Publikums, sondern wegen der Unternehmer gegeben sind. Aber der Geschäftsschluß nach § 41b GewO. hat den Zweck, die konkurrierenden Unternehmer, nicht etwa bloß den Inhaber des fraglichen Betriebes gegen Ansprüche des Publikums zu schützen und dadurch allen Betrieben des Gewerbezweiges die Wohltat eines Geschäftsschlusses an Sonn- und Festtagen zu ermöglichen. Dieser gesetzliche Zweck wird durch die Benutzung der Bahnnebenbetriebe durch das Ortspublikum erheblich gefährdet, ohne daß die Erfüllung des Verkehrszweckes dazu nötigte, solche Nachteile in Kauf zu nehmen. Es erscheint daher als mit dem Wortlaut des Gesetzes verträglich und als dem gesetzlichen Zwecke entsprechend, die Befreiung der Eisenbahnnebenbetriebe von den Vorschriften der Gewerbeordnung auf denjenigen Teil des Betriebes zu beschränken, der den Verkehrsbedürfnissen des reisenden Publikums dient, den Verkehr des nichtreisenden Publikums aber den gemäß § 41 b GewO. für den betreffenden Gewerbezweig ergangenen Anordnungen zu unterwerfen. Die praktischen Schwierigkeiten für die Bahnhofswirte, Reisende und Nichtreisende zu unterscheiden, sind nicht zu verkennen, aber sie sind ohne unbillige Gefährdung der Betriebsinhaber zu überwinden, da die Strafbarkeit des Gewerbetreibenden nach § 146a GewO. davon abhängig ist, daß ihm Vorsatz oder doch Fahrlässigkeit bei der Zuwiderhandlung nachgewiesen wird (vgl. Landmann-Rohmer GewO. § 146a N. 2 Abs. 4). Das Landgericht ist demnach von einer zu weiten Auffassung der Tragweite des § 6 GewO. ausgegangen, und da im angefochtenen Urteil nicht festgestellt ist, ob die vom Angeklagten am erster Ostertag 1926 nach 10½ Uhr in seinem Friseurladen bedienten Kunden dem reisenden oder Ortspublikum angehört haben, muß die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung nach obigen rechtlichen Gesichtspunkten an die Vorinstanz zurückverwiesen werden (Urt. des OLG. Rostock vom 21. Januar 1927 — II. O. a. 37; abgedr. in der Meckl. Zeitschr. f. Rechtspflege Aug. 1927).

— **Der Tarif, nicht die wirtschaftliche Bedeutung ist für die Tarifierung eines Gutes maßgebend.** Die Klägerin bezog von den H. Farbwerken mehrfach Eisenbahnladungen eines zinkhaltigen Abfallerzeugnisses aus der Alizarin- und Anilinherstellung zur Verarbeitung auf Anstrichfarbe. Das Erzeugnis wurde ursprünglich mit Natronlauge gefüllt und ergab dann Zinkoxydhydrat. Später verwendete Herstellerin an Stelle der Natronlauge Natronkarbonat (So Das Erzeugnis war nun nicht mehr Zinkoxydhydrat, son Zinkkarbonat. Die H. Farbwerke bezeichneten es doch in den Frachtbriefen nach wie vor als „Zinko hydrat". Die Reichsbahn berechnete deshalb die Fr nach den für Zinkoxydhydrat geltenden ermäßigt Sätzen der Tarifklasse E (Ziffer 5) des Eisenbahngüterta Nachdem durch chemische Analyse von der Bahn festges war, daß es sich um Zikkarbonat handelte, verlangte Reichsbahngesellschaft von der Klägerin Nachzahlu des Frachtunterschiedes zwischen den Sätzen Tarifklassen A und E. Die Klägerin zahlte diese Beträge zusammen 31 423 RM und erhob Klage auf Rückzahl dieser Summe, weil beide Erzeugnisse einander ähnlich se — Die Klage ist in allen Instanzen — Landgericht Mag burg, Oberlandesgericht Naumburg und Reic gericht — abgewiesen worden. In den Entsch dungsgründen wird u. a. ausgeführt, daß Zinkkarbo nicht der Klasse E des Gütertarifs eingeordnet wer könne. Die Klägerin könne sich für ihre gegenteilige sicht auch nicht auf die Erläuterungen Seite 120 des Ta unter a 1 und 2 berufen. Die Auffassung des zugezoge Sachverständigen, daß es nicht auf die chemische Zusamm setzung, sondern auf die Verwertbarkeit des Erzeugni ankomme, ist, wie das Oberlandesgericht mit Recht a nommen hat, nicht entscheidend. Die Erläuterungen Tarif können nicht dazu führen, daß Frachtermäßigun die nach dem Inhalt des Tarifs ausdrücklich nur für stimmte Güter nachgelassen sind, auch anderen Gütern währt werden, bei denen sich nach den Gesichtspunkten, bei Erlaß des Tarifs maßgebend gewesen sind, die glei Frachtermäßigung wirtschaftlich rechtfertigen li Dies Ziel kann nur durch eine Tarifänderung erreicht wer Die Klägerin hat nur das Recht, die Aufnahme des Zi karbonats in die Klasse E im Wege der Fortbildung Tarifs anzuregen. So lange dies nicht geschehen ist, die Fracht nach der Tarifklasse A berechnet werden. (den „Reichsgerichtsbriefen". Herausgeber: K. Mißlack. L zig S. 3). (I 198/27. — 1. Februar 1928).

Bücherschau.

— **Wasserkraft — Jahrbuch 1925/1926.** Herausgeb Oberbaudirektor K. Dantscher, o. Professor und Carl Reindl, München, Groß 8°, 386 S. mit 168 Abb. 7 Tafeln. In Ganzleinen geb. 16 RM. München 1925, V la gvon Richard Pflaum, A.-G.

Über den ersten Band des Jahrbuches 1924 berichte wir in „Z. d. V. D. E." Nr. 27 vom 8. Juli 1926.

Der Bericht über den zweiten Jahrgang hat sich liebsamerweise verzögert. Die Herausgeber sind ihrer A gabe treu geblieben und bringen eine Fülle beachtenswer Stoffes, der für alle, die mit dem Ausbau von Wass kräften und deren Bewirtschaftung befaßt sind, wertvoll trotzdem die Berichte auf Europa beschränkt werden m ten, um den Umfang des Buches zu begrenzen und der v minderten Kaufkraft weiter Leserkreise anzupassen.

In 27 Aufsätzen werden von berufenen Fachleuten Tag aufgaben des Wasserkraftgebietes in vier Abschnit behandelt:

I. Entwicklung der Wasserkraftausnützung,
II. Verwertung der Wasserkräfte,
III. Ausbau der Wasserkräfte,
IV. Wasserkraftmaschinen.

Ein Anhang bringt einheitliche Bezeichnungen Formelzeichen in der Hydraulik, energiewirtschaftliche bellen und eine Tafel:

Arbeit und Leistung von Wasserkraftspeichern hängig von der Fallhöhe.

In Abschnitt I behandelt Mattern sehr anregend die schichtliche Entwicklung des Wasserbaues und seine hängigkeit von der Finanzlage. Die folgenden Aufsätze s dem Stande der Wasserkraftausnützung in europäisch Ländern gewidmet: Österreich von Schocklitsch; Schw von Härry; Frankreich von Härry; Schweden von Te strand; Norwegen von Raestad; Italien von Kelen; B garien, Jugoslavien, Rumänien von Both; Griechenla von Tsalikis; Rußland von Popoff; Palästina von S ranicz. Sie zeigen die rasche Entwicklung und den in die

lern verfügbaren teilweise überraschend großen
ıtum.

ı Abschnitt II ist von Waeser die elektrochemische
metallurgische Verwendung des Wasserkraftstromes
ihrlich behandelt und auf den Wettbewerb mit dem
nkohlenstrom hingewiesen. Debar spricht über Wasser-
und Aluminium, das für Deutschland durch die Inn-
e bedeutungsvoll geworden ist. Stickstoff ist dem
sten Jahrgang vorbehalten. Krauss spricht über den
stungsausgleich in großen alpinen Wasserkraftnetzen,
in die Reihe der Tagesfragen gerückte hydraulische
herung wird von Maas gründlich behandelt; an tat-
ichen Belastungsschaulinien wird der Wert der gleich-
gen Belastung der Wärmekraftwerke durch Pumpstrom
gewiesen, wobei immer hervorzuheben ist, daß durch
leichmäßige Belastung der Kessel und Turbinen deren
ltung wesentlich verbilligt wird. Den Schluß zu II
t ein Aufsatz von Hornstein-Bußmannhausen über
trizität und Privatrecht.

bschnitt III wird von Stürzenacker in fesselnder Dar-
ıng mit einem Aufsatz über die Schönheiten der In-
urbauten, der Wasserkraftanlagen im besonderen ein-
tet; neuzeitliche Anlagen — Neckarwerke, Walchensee,
ere Isar, Schwarzenbachsperre — werden als Beispiele
ndelt. Hallinger spricht, nachdem er im vorigen Jahr-
die „Nutzwasserklarstellung und -verwertung" behan-
, über die Ausbeute der Fallhöhe bei Niederdruck-
gen und leitet die wirtschaftlichste Kanalform ab. Die
icklung des Talsperrenbaues bringt Ziegler. Über die
ssung von Wasserschlössern und Sparwasserschlössern
htet Schocklitsch. Eine Berechnung des Stauschwalls
nem Obergraben gibt Eisner nach einem Gutachten.
wichtige Kapitel „Wassermessungen" erörtert Halm.
die Bedeutung des Luftbildes für den Wasserbau
ht Lüscher.

ı IV. Abschnitt regiert die neueste Erscheinung der
serkraftmaschine, die für die in Deutschland vor-
chenden Niederdruckanlagen so überaus wichtige Pro-
rturbine, insonderheit als Kaplanturbine mit verstell-
ı Laufradschaufeln. Popoff gibt eine Übersicht über
eim Entwurf von Turbinen für geringe Fallhöhen wich-
n Abmessungen. Über einige schwedische und finn-
sche Kaplananlagen berichtet Englesson; über den Ein-
des Saugrohres auf den Wirkungsgrad namentlich bei
anturbinen Dubs in Fortsetzung der Studie im ersten
gang. Weiter kommt der Erfinder des Kaplanrades
t zu Wort: Kaplan gibt uns einen fesselnden Einblick
ine Versuchsanstalt, er schildert die mühsame Arbeit
lie Anfechtungen auf dem dornenvollen Weg zum Ziel.
Studie aus der Strömungslehre von Schilhansl: „Haupt-
ung und Ringwirbel in einem zellenlosen Rad" be-
ßt den Abschnitt.

iese Jahrbücher sind nicht nur für das Jahr ge-
eben, sie bringen so viel guten brauchbaren Stoff, daß
auernden Wert beanspruchen. Druck und Ausstattung
sehr gut; Zeichnungen und Schaubilder mit Beschrift-
groß und deutlich, wodurch das Lesen angenehm unter-
t wird. Gleichmann.

Das Einheitsstellwerk. Von Dr.-Ing. e. h. Hentzen,
ilungsdirektor i. R. — 400 Seiten mit 455 Abbildungen
3 Tafeln. — Verlag von Dr. Arthur Tetzlaff, Berlin-
neberg. Ganzleinen geb. Preis 25 RM.

ls die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung
ahr 1915 sich entschloß, für ihre mechanischen Stell-
e in Zukunft nur mehr die auf Grund jahrelanger
fältiger Erprobung herausgebildeten Einheitsformen
wenden, gab es noch Stimmen, die vor dieser Normung
n der Gefahr für die freie Entwicklung des Fort-
ttes warnten. Heute würde man kaum noch Ver-
ıdnis dafür haben, wenn die vor diesem Zeitpunkt vor-
ene Vielheit der Bauarten von 15 Signalbauanstalten
all den technischen und wirtschaftlichen Nachteilen
Bau, Unterhaltung, Bedienung und Beaufsichtigung
Stellwerksanlagen weiter geduldet worden wäre, und
Deutsche Reichsbahn wird ihrer preußischen Vor-
erin für den weitblickenden Entschluß zur Vereinheit-
ng Dank wissen. Eine Erstarrung infolge der Einheit
uch tatsächlich nicht zu befürchten, da die Praxis
ohne Weiteres für die lebendige Weiterentwicklung der Einheitsformen selbst sorgt.

Es ist nun außerordentlich zu begrüßen, daß Dr.-Ing. Hentzen, der während seiner langjährigen Tätigkeit im Eisenbahnzentralamt die Vereinheitlichung des mechanischen Stellwerkes an leitender Stelle durchgeführt hat, in einem umfassenden Werk das nunmehrige Einheitsstellwerk der Reichsbahn behandelt. Ein großer Teil, etwa zwei Drittel, war schon früher als vielbeachtete Folge von Aufsätzen in der Zeitschrift für das gesamte Eisenbahnsicherungswesen (Das Stellwerk) erschienen, ist jedoch in der Buchform durch alle inzwischen eingeführten Änderungen ergänzt worden; ganz neu ist der wichtige Abschnitt über das Hebelwerk und ein Teil desjenigen über die Signale und ihre Stellvorrichtungen.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, das deutsche Einheitsstellwerk in allen seinen Teilen eingehend zu beschreiben, zu erläutern und, worauf es hier gerade ankommt, aus den Erfordernissen des Betriebes und der Betriebssicherheit zu begründen. Neben den sehr zahlreichen Wiedergaben aus den „Einheitsbezeichnungen für Stellwerksteile" bedient er sich hierbei zur Erleichterung des Verständnisses schematischer und photographischer Darstellungen. Die Arbeit ist organisch derart gegliedert, daß in den fünf ersten Abschnitten die Hauptteile einer Stellwerksanlage, nämlich die Weichen, die Riegel, die Einzelsicherungen, die Gleissperren und die Signale je im Zusammenhang von der Stellvorrichtung bis zum Antrieb mit allem Zubehör und sodann im sechsten Abschnitt das Hebelwerk mit den Verschlußvorrichtungen und Blocksperren, als dem eigentlichen Angelpunkt der Sicherungsanlagen, behandelt werden. Durchweg ist neben klarer Erläuterung und Begründung, wo es angezeigt erschien, die Entwicklung der Bauformen aus den anfänglichen Betriebserfahrungen geschildert und es sind auch die für die Bauausführung, die Abnahme, Unterhaltung, Bedienung und Prüfung der Anlagen geltenden Gesichtspunkte und Vorschriften aufgezeigt.

Das Werk will kein Lehrbuch, sondern ein Hand- und Nachschlagewerk in erster Linie für die mit dem Bau und der Unterhaltung der mechanischen Stellwerke betrauten Beamten aller Grade sein. Dieser Plan, der die völlige Beherrschung und Meisterung eines ungewöhnlich schwierigen, umfangreichen und spröden Stoffes voraussetzt, ist dem Verfasser überaus glücklich gelungen, eine fühlbare Lücke ist hier ausgefüllt worden. Aber auch über diesen engeren Rahmen hinaus ist das „Einheitsstellwerk" für den Unterricht an Hoch- und Fachschulen als wertvolles Hilfsmittel anzusprechen, es dürfte auch den Signalbauanstalten von erheblichem Nutzen sein.

Wie schon angedeutet, sind zum Verständnis des Buches Vorkenntnisse in der Eisenbahnbetriebslehre und im Eisenbahnsicherungswesen erforderlich. Wenn der Verfasser trotzdem mancherorts neben den Konstruktionszeichnungen schematische Darstellungen bringt und in einem Unterabschnitt 5 des Abschnitts VI (Hebelwerk) „Zweck und Wirkungsweisen der Gesamteinrichtungen . . . . . Stationsblockung, Streckenblockung" behandelt, so ist das im Interesse des Eindringens in den Stoff besonders wertvoll. Vielleicht wäre es noch erfolgreicher — das möge als Anregung für eine Neuauflage gelten —, wenn von schematischen Darstellungen etwas mehr Gebrauch gemacht würde und wenn der erwähnte Unterabschnitt, der etwas ausführlicher zu halten und mit mehr Prinzipskizzen auszustatten wäre, an der Spitze des Abschnitts VI stände; dann würde dem Leser das Verständnis dieses schwierigsten Teiles der Stellwerksanlagen von vornherein leichter gemacht. Ob man zum gleichen Zweck bei manchen Abbildungen den Mehrfarbendruck anwenden sollte, ist eine Kostenfrage, über die man bei einer Neuauflage auch vielleicht hinwegkommt.

Der vorzüglichen Schöpfung Hentzens wird die weiteste Verbreitung gewünscht. Reuleaux.

— **Wohnungsfürsorge und Wohnungsverwaltung bei Reichsbahn und Reichsbehörden.** Der Preis dieses in Nr. 12, S. 334 d. Ztg. besprochenen Buches beträgt nicht 15 RM wie dort angegeben, sondern nur 10 RM.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1 Verkehr Polen—Tschechoslowakei—Deutsche Seehäfen.

Die Bekanntmachungen über den demnächstigen Ausschuß der Sendungen nach Belgien und Holland aus dem vorgenannten Durchfuhrausnahmetarif werden aufgehoben.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 2. April 1928. (387)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden auf S. 20 des Nachtrags 4 unter IV. 2 bei den Stationen Annaberg (Erzgeb.) ob. Bf., Cunersdorf b. Buchholz und Kleinrückerswalde die Wagenladungsklassen D 1, E und F in E, F und G geändert. (388)

Dresden, am 30. März 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1 vom 1. April 1928.

Die Gültigkeit der im Artikeltarif Nr. 20 für Holz der Abteilung G 1 vorgesehenen Frachtsätze wird bis 30. September 1928 verlängert.

Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 4. April 1928. (389)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 9. April 1928 werden im Ausnahmetarif 1 r (Scheitholz usw.) die Stationsfrachtsätze für Brunndöbra Güterbf. geändert (vgl. nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. (390)

Berlin, den 2. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 9. April 1928 wird die Station Bad Köstritz als Versandstation in den Ausnahmetarif 22 für Schwefelsäure einbezogen.

Berlin, den 4. April 1928. (391)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Die in der Zeitung Nr. 10 vom 8. März 1928 (Seite 280) angekündigte Neuausgabe des Tarifs (Entfernungszeiger) ist erschienen. Der Verkaufspreis beträgt 1 RM. Der Tarif kann auch von der Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr in Berlin SW 11 bezogen werden. (403)

München, den 6. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Ab 16. April 1928 werden für einige deutsche Stationen weitere Schnittfrachtsätze für die Stufen 128 bis 192 eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (400)

Altona, den 5. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 sind auf der Seite 156 bei der Stationsverbindung Sosnitza—Hradec u Opavy der Übergang 3 Tr/Op und die Schnittfrachtsätze 344/213 zu ändern in „2 Ku/Ch 296/293". (401)

Dresden, am 7. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks und Eisenerz.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1928 werden die Bahnhöfe Dortmund-Oberevving und Dortmund Vschbhf. als Versandstationen für Steinkohlenkoks aufgenommen.

Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 4. April 1928. (402)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-ital. Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkt. Tarif v. 16. August 1926. Teile II, III und IV.

I. Mit Gültigkeit vom 1. April 1928 werden die Stationen Weisweiler und Zülpich mit Frachtsätzen für die Tarife Nr. 920, 921 nachgetragen.

II. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 sind die Stationen Aachen West und Würselen bei den Tarifen Nr. 920, 921 mit allen Angaben zu streichen. Näheres enthalten die Tarif- und Verkehrsanzeiger. (394)

München, den 3. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Der Ausnahmetarif 5 i für Neuroder Schieferton wird mit Gültigkeit vom 12. April 1928 neu herausgegeben. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger. (395)

Breslau, den 5. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 9. April 1928 wird die Station Neustrelitz M. F. W. E. im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 20 (Eisen und Stahl usw.) als Versandstation unter a) nachgetragen. (392)

Berlin, den 3. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 422. Reichsbahn-Gütertari nahmetarif 6 t für Steinkohl von rheinisch-westfälischen St nach luxemburgischen Hocho tionen.

Unter Aufhebung des Tarif 9. März 1928 tritt mit Wirkun 12. April 1928 für den Koksv nach luxemburgischen Hoc stationen ein neuer Tarif in Änderungen gegenüber dem fr Tarif sind nur im Abschnitt V tionsfrachtsätze" enthalten. Frachtsätze sind ohne Ausnah folge Änderung der belgischen erhöht worden.

Durch die Güterabfertig kann der Tarif zum Preis 0,20 RM bezogen werden.

Essen, den 7. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Esse

Durchfuhrausnahmetarif S. D. (Verkehr Deutsche Seehäfen—reich bzw. Donauumschlagstelle umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 12. Apri werden die Frachtsätze der Ab gen IX und XVII für Simbach Übergang bei Auflieferunge stimmter Mindestmengen ermäß das Warenverzeichnis der Abt XXXII werden „Traktoren" nommen.

Näheres durch Reichsbah anzeiger.

Altona, den 6. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Altona

Durchfuhrausnahmetarif S. D. (Verkehr deutsche Seehäfen—de tschechoslowakische Grenzüberg stationen und umgekehrt)

Mit Gültigkeit vom 12. Apri sind in der Abteilung 9 Frach für Franzensbad Ort und Übe nachzutragen und die Frachtsät Abteilung 10 zu ändern.

Näheres durch Reichsbah anzeiger.

Altona, den 5. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Alton

Deutsch-ital. Güterverkehr ü Iselle, Pino, Chiasso, Brenner Tarvisio. Direkt. Tarif v. 16. A 1926. Teil I und IV.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai werden die Frachtsätze für Frü toffeln im Verkehr über Brenne Tarvis erhöht. Näheres enthalt Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 7. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Zentral-Tarifamt bei der Gru verwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Kohlentar

Am 10. April 1928 tritt Nacht in Kraft. Näheres durch Reichs tarifanzeiger.

Altona, den 3. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 16 Berlin, den 19. April 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

uftverkehrsrecht.

chkartenverfahren für die Zahlung und Abrechnung der Besoldungen und Versorgungsgebührnisse.

ersonentunnel vom Anhalter Bahnhof in Berlin zum Hotel Excelsior.

eisehandbücher und Reisebehelfe.

achrichten.

Deutschland: Landeseisenbahnrat Hannover. — Vorlesungen über Tarifwesen in Berlin. — Eröffnung der dritten Teilstrecke der Gesundbrunnen—Neuköllner Schnellbahn (G-N-Bahn). — Kurze Reisen ohne Paß nach Schweden. — Öffentlicher Kraftwagenverkehr. — Von der Friedrich-List-Gesellschaft. — Die Akademie des Bauwesens. — Dr. Soetbeer 25 Jahre Geschäftsführer des Verkehrsausschusses. — Personalnachrichten.

Österreich: Wagenbestellungen der Österreichischen Bundesbahnen. — Gleisumbauten bei den Österreichischen Bundesbahnen. — Osterverkehr.

Übrige europäische Länder: Neueinteilung der Güterklassen in Polen. — Eine neue Konzession für den Bau einer Eisenbahnlinie in Polen. — Verbesserung des internationalen Güterverkehrs der Tschechoslowakei. — Überfluß an Eisenbahnwagen I. und II. Klasse in der Tschechoslowakei. — Aufhebung des Sichtvermerkes zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland. — Einführung von Eisenbahnmotorwagen in Süd- und Westböhmen. — Ausfall im tschechoslowakischen Güterverkehr über Triest. — Bau eines großen Grenzbahnhofs an der tschechoslowakisch-polnischen Grenze. — Der Befehlsstab in der Schweiz. — Die Schweiz und der Hafen von Genua. — Die Neuordnung des portugiesischen Eisenbahnwesens. — Zur Erhöhung der französischen Eisenbahntarife. — Erhöhung der belgischen Eisenbahntarife. — Bestrebungen zur Hebung des Eisenbahnverkehrs in England.

Fremde Erdteile: Eisenbahnbaupläne Kaspisches Meer—Persischer Golf. — Einschränkung des Neubauprogramms der Chinesischen Ostbahn. — Eine Fernöstliche Eisenbahnkonferenz in Charbin. — Der Schiffs- und Fährverkehr der Japanischen Staatsbahnen. — Die Sahara-Eisenbahn. — Werbetätigkeit der amerikanischen Eisenbahnen. Amerikas größtes Bahnhofsunternehmen. — Eine Motorlokomotive mit Speicherbatterie.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Luftverkehrsrecht.

Von Regierungsrat Dr. jur. **Rudolf Busse***).

Mit der Erfindung des Flugzeugs trat die dritte Dimen- in den Gedankenkreis des Menschen, etwas so Unheuerliches, so Neues, etwas, was auf fast alle Gebiete enschlichen Denkens und Schaffens und damit auch auf n Verkehr einwirken mußte. Zu diesen Einflußsphären s Flugzeugs gehören besonders Verkehr und Kriegührung. Der Luftverkehr marschiert. Deutsche Flugge jagen nach London und Paris, nach Wien, dieses hr auch nach Madrid und Mailand, durch Europa, durch damerika. Der dreitägige Luftreiseverkehr nach Peng statt drei Wochen Eisenbahnfahrt oder sechs Wochen hnelldampferfahrt steht bevor. Die Erde schrumpft mer mehr zusammen.

Die Geschichte des Luftverkehrs ist noch jung. Die ste deutsche Luftverkehrslinie wurde nach dem Kriege ährend der Nationalversammlung in Weimar im Jahre 1919 von der Deutschen Luftreederei eröffnet. Diese war die erste praktisch werdende Luftverkehrsgesellschaft. Der Staat unterstützte sie im Jahre 1920 durch finanzielle Zuwendungen. Außer der DLR. gab es damals u. a. folgende Gesellschaften: Lloyd-Luftverkehr Sablatning, Deutscher Luft-Lloyd, Lloyd-Ostflug, Lloyd-Luftdienst.

Schon im Jahre 1919 entstand die erste internationale Luftverkehrsstrecke, der sogenannte „Europa-Nordwest-Flug", der die Strecke Kopenhagen—Hamburg—Amsterdam —London betraf. Die kleinen deutschen Gesellschaften mußten jedoch wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Not und durch die Hemmungen der Entente (Londoner Ultimatum Mai 1921) ihren Betrieb einstellen. Der Luftverkehr in den Jahren 1923 bis 1925 lag im Wesentlichen in den Händen der beiden Konzerne Aero-Lloyd und Junkers.

Mit dem Beginn des Jahres 1926 wurde endlich die einheitliche Organisation für das Deutsche Reich geschaffen und zwar die Deutsche Luft Hansa A.-G. Diese ist keine juristische Person des öffentlichen Rechts, wenn

*) Von demselben Verfasser erscheint im Mai d. J. in r Guttentag'schen Sammlung das Buch „Luftrecht" mit ommentierung des Luftverkehrsgesetzes.

sie auch dem öffentlichen Verkehr dient und seine Gesellschaft im öffentlichen Interesse ist. Sie ist rechtlich eine Privat-Aktiengesellschaft, wenn auch das Deutsche Reich durch das Reichsverkehrsministerium als Aufsichtsbehörde den maßgebenden Einfluß ausübt. Die Angestellten der Deutschen Luft Hansa A.-G. sind daher im Gegensatz zur Reichsbahn-Gesellschaft keine Beamte im öffentlich-rechtlichem Sinne, sondern Privatangestellte. Die Deutsche Luft Hansa erhielt am 15. Juni 1926 ihre endgültige Konstituierung als Aktiengesellschaft. Sie ist im Handelsregister von Berlin-Mitte eingetragen. In ihrem Aufsichtsrat sind Handel und Industrie, Verkehr und Banken, das Reich durch das Reichsverkehrsministerium, die Länder und die hauptsächlichen Großstädte vertreten. Die Deutsche Luft Hansa A.-G. ist nunmehr der Exponent der gesamten deutschen Luftverkehrsbestrebungen. Das hindert aber nicht, daß noch gewisse regionale Luftverkehrsgesellschaften ohne eigenen Luftverkehr bestehen, wie z. B. die Schlesische Luftverkehrsgesellschaft, die Süddeutsche Luft Hansa oder die Deutsche Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet. Diese Gesellschaften besitzen keine Flugzeuge, sie haben vielmehr nur eine ergänzende territoriale Tätigkeit und sind nur Mittler zwischen der Deutschen Luft Hansa und den Kommunen. — Der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft (Deruluft) ist jedoch nach den im Herbst 1926 über ihren Ausbau in Moskau abgeschlossenen Verträgen das ausschließliche Recht zum Luftverkehr zwischen Deutschland und Rußland unter Zustimmung der deutschen und russischen Regierungen weiterhin verblieben.

Oberste reichsrechtliche Luftbehörde war früher das Reichsministerium des Innern. Es wurde damals im Jahre 1918 durch Erlaß des Staatssekretärs des Innern ein Reichsluftamt vorübergehend gebildet. Jetzt ist das Reichsverkehrsministerium zuständig, in welchem im Jahre 1920 die Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen geschaffen und seit dem Jahre 1926 die Luftfahrtabteilung L als selbständig abgetrennt wurde.

Dem Reichsverkehrsministerium ist die Zentralstelle für Flugsicherung zur einheitlichen Zusammenfassung des Flugsicherungsdienstes als Reichsbehörde unterstellt; ihr unterstehen die örtlichen Flughafenfunkstellen; sie ist durch Verordnung vom 23. Juli 1927 (RGBl. I S. 237) errichtet, ihr Aufgabenkreis ist durch die Anordnung vom 24. November 1927 (RMBl. S. 584) geregelt.

Um die staatlichen Behörden durch technische Sachverständige zu beraten ist seit 1913 ein Beirat für das Luftfahrwesen geschaffen (§ 17 Ziff. 4 LVG.). Er wird zur Beratung in wichtigen Angelegenheiten hinzugezogen, so z. B. über die Ausgestaltung des Luftverkehrsnetzes. Die Mitglieder (34) werden vom Reichsverkehrsministerium ernannt. Vorsitzender des Beirats ist ein Beamter des Reichsverkehrsministeriums.

Nicht zu verwechseln ist hiermit der „Deutsche Luftrat". Er hat keinen amtlichen Charakter. Er ist oberste Luftsportkommission. Seine Mitglieder werden von den Luftsportverbänden gewählt. Seine Aufgaben beziehen sich besonders auf Luftsportveranstaltungen. Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof hat dagegen einen behördenähnlichen Einfluß, da es von ihrer Prüfung als Sachverständige abhängt, ob ein Luftfahrzeug zugelassen werden kann, oder nicht.

Nicht mit Unrecht ist der Luftverkehr dem Reichsverkehrsministerium unterstellt worden. Denn im gewissen Sinne handelt es sich um eine Art Aufstockung der Eisenbahn. Der Luftverkehr ist der Eisenbahn schon ein nicht zu unterschätzender Konkurrent geworden, der der Eisenbahn jährlich eine Menge Personen- und Güterbeförderung entzieht. Das Reichsluftkursbuch, das die Luftverkehrslinien enthält, wird vom Reichsverkehrsministerium herausgegeben. Im Personenverkehr kommt es auf Fahrpläne mit gegenseitigen Übergängen von Flugzeug zu Eisenbahn an. Der Personenverkehr bedarf direkter Abfertigung, durchgehender Fahrkarten, Gepäckbeförderung durch Eisenbahn bei Luftreisen, so daß also derjenige, der von Berlin nach Rom fliegen will, gleichzeitig sein großes Gepäck mit der Eisenbahn befördern lassen kann. Im Luft-Güterverkehr spielen Zubringerdienste durch die Eisenbahn zum Flughafen, Güterfahrpläne und Tarife eine besondere Rolle. Der von der Jata (International Air Traffic Association) entworfene Luftfrachtbrief ist im wesentlichen auf dem Eisenbahnfrachtbrief des Berner Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr aufgebaut. Als Kombination von Eisenbahn und Lufttransport besteht der Flei- (Flugeisenbahn) Verkehr seit dem 1. Oktober 1927. Die internationale Handelskammer plant übrigens durchgehende Frachtbriefe für einen kombinierten Eisenbahn- Schiffs- und Lufttransport.

Im Luftrecht kommen als private Schuldverhältnisse insbesondere in Frage:

1. Der Dienstvertrag, den der Inhaber des Luftfahrzeugs mit dem Luftfahrzeugführer bzw. mit den übrigen Angestellten abschließt, also z. B. wenn die Deutsche Luft Hansa oder ein Großindustrieller einen Flugführer bei sich anstellt. Was die rechtliche Stellung des Luftfahrtpersonals betrifft, so fehlen hierfür besondere Bestimmungen in Landesgesetzen oder Staatsverträgen. Es gibt allerdings Bestimmungen über Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, auch finden sich Geschäfts- und Dienstanweisungen. Eine einheitliche Luftmannsordnung ähnlich wie die Seemannsordnung wird angestrebt. Hierfür spricht auch, daß noch mehr als auf dem Schiff eine gute Disziplin erforderlich ist.

2. Wenn sich der Passagier eine Luftfahrkarte z. B. von Berlin nach Köln nimmt, so wird, ähnlich wie bei der Eisenbahnkarte, ein sogenannter Werkvertrag geschlossen, nämlich des Inhalts, daß die Luftfahrtgesellschaft sich verpflichtet, den Passagier die bestimmte Strecke zu befördern. Da der Luftbeförderungsvertrag weder durch Gesetz noch Staatsvertrag besonders geregelt ist, gelten die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts, und zwar:

a) § 631 ff. BGB. für den Werkvertrag.
b) §§ 343 ff. BGB. für Handelsgeschäfte.

Dagegen gelten mangels gesetzlichen Hinweises nicht analog:

a) §§ 453 ff. HGB. betr. Beförderung von Gütern und Personen auf Eisenbahnen oder
b) §§ 474 ff. HGB. betr. Beförderung von Gütern mit Schiffen.

Im einzelnen kommen die besonderen Beförderungsbestimmungen in Frage, die von der Deutschen Luft Hansa im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium erlassen sind. Diese Beförderungsbedingungen entsprechen den von der Jata (International Air Traffic Association) im Februar 1927 festgesetzten allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Passagierluftverkehr und für den

iftfrachtverkehr. Diese Bedingungen umfassen u. a. orschriften über den Flugschein und den Luftfrachtbrief. Was die große Frage des Schadenersatzes betrifft, so die Haftpflicht im Gegensatz zu der Schaden-satzpflicht des Bürgerlichen Gesetzbuchs durch das iftverkehrsgesetz schärfer gefaßt, da der Allgemein-it durch den Luftverkehr größere Gefahren auferlegt rden. Ähnlich wie im Kraftfahrzeuggesetz ist eine be-ndere Haftpflicht des Fahrzeughalters geschaffen worden. kommt also nicht darauf an, ob ein Verschulden des iftfahrzeughalters oder des Flugzeugführers, auch nicht ein Fehler im Fahrzeug vorgelegen hat, sondern es ge-gt die reine Tatsache, nämlich daß beim Betriebe es Luftfahrzeugs durch Unfall eine Person verletzt oder ne Sache beschädigt worden ist. Der Ausdruck „beim triebe eines Luftfahrzeugs" bedeutet nicht dasselbe, wie ei der Fahrt eines Luftfahrzeugs". Vielmehr ist der haden beim Betrieb auch dann entstanden, wenn er bei n Vorbereitungen für den Aufstieg, bei Einbringung des hrzeugs in die Halle enstanden ist. Wenn also z. B. ne Person auf dem Flugplatz beim Anwerfen des Motors rletzt wird, tritt Haftung ein.

Die strenge Haftung des Halters des Luftfahrzeugs wird r durch mitwirkendes Verschulden des Be-ädigten gemäß § 254 BGB. eingeschränkt (§ 20 LuftVG.). e Haftung nach dem LuftVG. von 1922 ist stärker als Reichshaftpflichtgesetz von 1871, im preußischen Eisen-hngesetz von 1838 und Kraftfahrzeuggesetz von 1909, da im Gegensatz zu diesen auch bei höherer Gewalt ften läßt. Während das Kraftfahrzeuggesetz von der iftpflichtregelung die Fälle ausnimmt, in denen der Ver-zte die besondere Gefahr freiwillig übernommen hat lso gegenüber den beförderten Vertragspersonen), ist im teresse der allgemeinen Luftverkehrsentwicklung diese snahme nicht gemacht. Das Luftverkehrsgesetz hat also reine Erfolgshaftung und geht damit über die Gefähr-ngshaftung des Kraftfahrzeuggesetzes hinaus. Um aber n Luftverkehr durch diese strenge Haftung nicht über-ßig zu belasten, sind ähnlich wie im Kraftfahrzeuggesetz ch hier gewisse Schadenersatzhöchstsätze in ld gesetzlich vorgesehen. So haftet der Ersatzpflichtige i Personenschaden, wenn jemand getötet oder verletzt rd, nur bis zu 25 000 RM Kapital; hat mehrere der Unfall troffen, nur bis zu insgesamt 75 000 RM und bei Sach-schädigung nur bis insgesamt 5000 RM. Der Schaden-satz kann auch in einer Geldrente geleistet werden. Die haderersatzansprüche verjähren übrigens schon nach ei Jahren mit einer Anzeigefrist von drei Monaten. Der iftfahrzeugführer haftet nur bei sogenannten Schwarz-gen, also wenn er ohne Wissen und Willen des Halters s Fahrzeug benutzt (§ 19 Abs. 2 LuftVG.). Neben ihm ftet der Halter nur dann, wenn die Schwarzfahrt rch sein Verschulden möglich war. Sonst haftet r Fahrzeugführer nicht, also im Gegensatz zu dem raftfahrzeugführer, der mit dem Entlastungsbeweis ben dem Halter haftet (§ 18 KraftfahrzGes.). Diese tverantwortlichkeit des Führers ist aber im Luftverkehr beurlich, da ihm der Entlastungsbeweis wegen Zeugen-ngel kaum gelingen wird und er überdies sein Leben ht durch leichtsinnige Berufsausübung aufs Spiel setzen rd.

Die Erfolgshaftung des § 19 LuftVG. ergänzt er nur die sonstigen gesetzlichen Haftungsbestimmungen, s § 28 LuftVG. ausdrücklich feststellt. Die Beschrän-ng der Ersatzpflicht bezieht sich nur auf die Fälle der Erfolgshaftung. Soweit ein Schadenersatzanspruch nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts, z. B. wegen unerlaubter Handlungen, geltend gemacht werden kann, bestimmt sich auch der weitergehende Umfang der Haftung nach dem BGB. Fällt also dem Fahrzeughalter oder dem Führer nachweisbar ein persönliches Verschulden zur Last (§ 823 BGB.), so ist die Haftung nicht durch die Höchstsätze beschränkt, auch kann der Verletzte hier eine billige Entschädigung durch Geld wegen des Schadens verlangen, der nicht Vermögensschaden ist (§ 847 BGB.); diese Schadenersatzart fehlt überhaupt nach dem Luftverkehrsgesetz.

Mit den gesetzlichen Bestimmungen der Erfolgshaftung scheint nun jedermann gegen alle Unfälle aus dem Luftverkehr gesichert zu sein. Das ist aber ein Fehlschluß. Es besteht nämlich im Luftverkehrsgesetz keine Vorschrift, wie im Reichshaftpflichtgesetz bezüglich der Eisenbahnen, wonach die besondere Gefährdungshaftung für die Beförderten nicht durch Abrede ausgeschlossen oder beschränkt werden darf.

Wenn allerdings auch im Kraftfahrzeuggesetz der Grundsatz der „Unabdingbarkeit" fehlt, so liegt es daran, daß das Kraftfahrzeuggesetz nicht die Beförderten, sondern nur die Außenstehenden betrifft. Die Luftverkehrsgesellschaften haben nun ihre Sonderhaftung durch die Beförderungsbestimmungen ausgeschlossen. In den vom Reichsverkehrsministerium zugelassenen Beförderungsbedingungen der Deutschen Luft Hansa heißt es in Ziffer 6 ausdrücklich:

> „Die Teilnahme am Fluge, sowie die Mitnahme von Gepäck für den Fluggast und etwaige Rechtsnachfolger .... erfolgt auf alleinige Gefahr der Fluggäste. Mit der Teilnahme verzichtet der Fluggast insbesondere für sich und seine Rechtsnachfolger auf den Ersatz des Schadens, der ihm mittelbar oder unmittelbar bei der Benutzung des Flugzeugs oder sonst im Zusammenhange mit der Luftreise an seiner Person, seinen Sachen oder dem aufgegebenen Gepäck erwächst."

Durch diese sogenannte Enthaftungsklausel wird die Erfolgshaftung gegenüber dem Passagier oder Frachtsender ausgeschlossen. Hierzu ist ein wichtiges Urteil des Reichsgerichts vom 19. Mai 1927 ergangen (Jurist. Wochenschr. 1927 S. 2210), wonach es nach deutschem Recht grundsätzlich zulässig ist, daß im Luftverkehr ähnlich wie in der Seeschiffahrt die Haftung des Unternehmers ausgeschlossen wird. Es darf allerdings weder Vorsatz noch sittenwidriges Verhalten (§ 276 Abs. 2 und § 138 BGB.) vorliegen. Das Reichsgericht verlangt jedoch für die Wirksamkeit einer derartigen Enthaftungsklausel, es müsse aus den Beförderungsbedingungen in nicht mißzuverstehender Weise hervorgehen, daß der Haftungsausschluß in diesem Umfange besteht. Die Form muß so klar sein, daß der Fluggast den Haftungsausschluß ohne weiteres erkennen kann. Für die Deutsche Luft Hansa, die Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft) und die Schweizerische Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra Aero gelten die Beförderungsbedingungen entsprechend der internationalen Jata (International Air Traffic Association); es besteht daher ein in klarer Weise ausgedrückter Haftungsausschluß. Die Enthaftungsklausel der Deutschen Luft Hansa gilt also zu Recht. Übrigens sind die Beförderungsbedingungen in diesem Punkte nochmals klarer gefaßt, damit nicht nur die Gefährdungshaftung, sondern auch die Verschuldungshaftung ausgeschlossen wird. Ein Abdruck des Verzichts auf Ersatz eines Schadens — gleich aus welchem Rechtsgrunde — findet sich bei jedem Fahrschein eingeheftet.

Trotz der Enthaftungsklausel ist aber der Passagier vollkommen gegen Schaden gesichert. Die Deruluft und die Österreichische Luftverkehrs A.-G. sichern nämlich jeden Passagier durch den Abschluß einer allgemeinen Passagierunfallversicherung. Hierdurch erhält die Enthaftungsklausel einen gerechten Ausgleich. Jeder Fluggast, der den tarifmäßigen Flugpreis bezahlt, ist für den Todesfall und im Falle dauernder Invalidität mit 25 000 RM und für vorübergehende Arbeitsbehinderung mit 25 RM Tagesentschädigung versichert. Eine derartige Unfallversicherung hat im Gegensatz zur Unternehmerhaftung den Vorteil, daß der Fluggast ohne weiteres die Versicherungssumme fordern kann. Hierdurch werden langwierige Prozesse vermieden. Die Versicherung gilt aber nur für den Passagier mit vollem Flugpreis. Wer von einer Luftverkehrsgesellschaft unentgeltlich oder zum halben Preise mitgenommen ist, muß sich, wenn er gedeckt sein will, gegen eine geringe Prämie selbst versichern.

Wenn man berücksichtigt, daß fast alle Kulturstaaten Luftverkehrsgesetze erlassen haben und daß meist neben deren besonderen Haftpflichtbestimmungen das allgemeine bürgerliche Recht gilt, so entsteht hier ein wirrer Rechtszustand für den Luftfahrzeughalter, der durch mehrere Staaten fliegt. Einheitliche internationale Bestimmungen sind hier dringend notwendig und auch versucht:

1. Von der Jata (International Traffic Air Association) wurden auf der Konferenz im Februar 1927 Beförderungsbedingungen für den Passagier und Luftfrachtverkehr festgelegt. Hiernach besteht ein Haftungsausschluß gegenüber Passagieren und Frachtgutsendern mit der Möglichkeit gleichzeitiger Versicherung. Soweit die gesetzlichen Vorschriften zwingend sind, ergänzen sie die Beförderungsbedingungen.

2. Die wichtigsten europäischen Regierungen (einschließlich Deutschland) haben auf Konferenzen in Paris 1925/26 einen Staatsvertrag über die Haftpflicht gegenüber Passagieren und Aufgebern von Frachtgut entworfen, der die Haftung zum Teil beschränkt.

3. Die internationale Handelskammer hat einen Entwurf über die einheitliche Haftpflicht gegenüber außenstehenden Personen herausgebracht.

Sachenrechtlich sind die Luftfahrzeuge bewegliche Sachen. Ihr Eigentum, Besitzrecht und Pfandrecht regelt sich nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. Für das Luftrecht des Grundeigentümers gilt § 905 BGB. Hiernach erstreckt sich sein Eigentumsrecht auch auf den Raum über der Oberfläche eines Grundstücks. Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen in solcher Höhe nicht verbieten, an deren Ausschließung er kein Interesse hat. Dieser Grundsatz der Freiheit des Luftverkehrs ist in dem jetzt geltenden Luftverkehrsgesetz von 1922 in § 1 nochmals ausgesprochen. Der Grundeigentümer kann also das Überfliegen seines Grundstücks in größerer Höhe nicht untersagen. Geht allerdings ein Luftfahrzeug so niedrig auf das Grundstück herunter, daß es z. B. absichtlich zum Ärger des Gutsbesitzers einen Gutshof in geringer Höhe durchfliegt, so kann sogar Hausfriedensbruch (§ 123 StGB.) in Frage kommen. Im übrigen finden sich im einzelnen luftverkehrspolizeiliche Bestimmungen, in welchen Mindesthöhen Städte überflogen werden dürfen. Festungen können sogar für den Luftverkehr als Luftsperrzone verboten werden.

Der Grundsatz der Luftfreiheit wird aber nicht nur im Fliegen, sondern auch im Landen bzw. Starten eingeschränkt. Nach dem Deutschen Luftverkehrsgesetz § 12 darf die Landung nur in Flughäfen oder außerhalb g schlossener Ortschaften auf nicht eingefriedeten Grun stücken oder auf Wasserflächen erfolgen. Notlandung sind dagegen im Sinne des § 904 BGB. oder § 54 StG überall zulässig. Landet nun ein Flugzeug auf einer nic eingefriedeten Wiese, so besteht gegenüber dem berechti ten Grundeigentümer nur die Verpflichtung zur Au kunfterteilung und eventuell zum Schade ersatz. Ist die Persönlichkeit festgestellt, so darf d Berechtigte die Weiterfahrt oder Abbeförderung d Luftfahrzeugs nicht verhindern (§ 12 Abs. 2 LuftVG

Die Verpfändung von Luftfahrzeugen richtet si in Deutschland nach dem BGB., und zwar nach den B stimmungen über das Pfandrecht an beweglichen Sache (§§ 1204 ff. BGB.) Auch eine Sicherheitsübereignu wäre möglich. Eine derartige Verpfändung entspricht ab nicht dem wirtschaftlichen Bedürfnis gerade bei de gewaltigen Flugzeugmaterial der Deutschen Luft Han Um diese Vermögenswerte für Kredit auszunutzen, müß eine Hypothek oder eine Art Schiffspfandrecht mögli sein. Hierbei kommt sowohl eine Gesamthypothek z Sicherung von Schuldverschreibungen auf den Inhaber, w auch die Verpfändung einzelner Luftfahrzeuge in Fra Es bedarf hier internationaler Regelung, um den Gläu gern auch im Auslande einen Zugriff zu geben. Der Co International de l'Air (Art. 50—60) schlägt ein nationa Luftfahrzeugregister vor, das öffentlichen Glauben geni und in das die Hypotheken eingetragen werden.

Die freiwillige Gerichtsbarkeit macht si im Luftrecht insofern bemerkbar, als jedes Luftfahrze in Deutschland in das Verzeichnis der deutschen Lu fahrzeuge, in die sogenannte Luftfahrzeugroll eingetragen werden muß. Eingetragen werden: Eint gungszeichen, also die laufende Nummer, Muster, Moto Hersteller, Eigentümer und Halter des Luftfahrzeuges.

Die Luftfahrzeugliste, die das Deutsche Reich, wie so jeder Staat durch die Verwaltungsbehörde führt, hat kein öffentlichen Glauben, ausgenommen in Frankreich u Italien.

Welche Voraussetzung ist aber für die Eintragung ei Luftfahrzeugs nötig? Im internationalen Recht hat d die nationale Eintragung eines Luftfahrzeugs jetzt Theorie der Nationalität des Eigentümers s siegt im Gegensatz zur Territorialtheorie des Heima hafens (port d'attache). Es ist das ein ähnlicher Gru satz wie bei der Schiffahrt.

In Deutschland werden offene Handelsgesellschaften u Kommanditgesellschaften als Eigentümer in die Luftfa zeugrolle eingetragen, wenn die persönlich haftend Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind (§ LuftVG.), bei juristischen Personen dagegen, wenn ihren Sitz im Inlande haben.

Die eingetragenen Luftfahrzeuge müssen ein Deutsch Hoheitszeichen führen. Dieses besteht aus ein großen lateinischen D, das auch auf dem Luftfahrze sichtbar anzubringen ist. Dieses D mit der Nummer Eintragungszeichens bildet das sogenannte Abzeichen Luftfahrzeugs, z. B. D 1230.

Eingetragen wird ein Luftfahrzeug aber nur, we es zugelassen ist, der Zulassungsschein wird jedo nur erteilt, wenn ein Luftfahrzeug den Anforderungen d Verkehrssicherheit genügt. Die sachverständige Prüfu eines neuen Typs erfolgt hierbei regelmäßig durch deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlersh

besteht also sowohl ein Eintragungszwang wie ein lassungszwang für Luftfahrzeuge.

Gewerbepolizeilicher Natur ist die Erteilung s Erlaubnisscheines für Luftfahrer und die Genehmiungspflicht zur gewerbsmäßigen Lehrausbildung. Hierr gehört auch die Genehmigungspflicht für Luftfahrtternehmen und Luftfahrtveranstaltungen, z. B. auch bei n Totalisatorbetrieb auf dem Flugplatz.

Bei Flughäfen läßt § 11 LuftVG. den § 26 der GewO. ten. Hiernach können die benachbarten Grundbesitzer gen Belästigung nicht auf Einstellung des Flughafenriebes klagen, sondern nur Schutzeinrichtungen oder adenersatz verlangen.

Die Genehmigung für Flughäfen ist dagegen ion mehr verkehrspolizeilicher Natur. Gerade s Gebiet der Verkehrspolizei, das dem öffentlichen Recht gehört, nimmt im Luftrecht einen erheblichen Raum ein. erher gehört das Landungsverbot innerhalb von Ortiaften. Die polizeilichen Sicherungsmittel zur Vermeiung von Zusammenstößen, also eine Art Verkehrsordnung der Luft, betreffen Ausweichbestimmungen, Landesstimmungen nach der Windrichtung und die verschiedei Signale. So ist z. B. eine umfangreiche Polizeiverordng für den Flugplatz Berlin-Tempelhof erlassen worden.

Für einen ordnungsmäßigen Nachtluftverkehr ssen sowohl die Luftfahrzeuge, wie auch die Flughäfen rch Lichter gekennzeichnet sein, auch kommen hier bedere Leuchtfeuer in der Bodenorganisation als Wegiser in Frage. Unter der sogen. Bodenorganition versteht man hierbei im Luftverkehr besondere ighäfen, Landungsplätze, Luftwegweiser, Leuchtfeuer, igwetterwarten, Flugfunkanlagen. Um solche Bodenrichtungen zu schaffen, kann nach § 15 LuftVG. einem ftfahrtunternehmen ein Enteignungsrecht verliehen rden.

Auch das Strafrecht ist in dem großen Komplex s Luftrechts enthalten. Ähnlich wie bei Seeschiffen oder der Eisenbahn entsteht hier eine besondere Steigerung Pflicht. Das Luftverkehrsgesetz kennt hierbei folgende ondere Strafvorschriften:

1. das Zuwiderhandeln gegen die Vorschriften, die zur Wahrung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erlassen sind;
2. Verstöße gegen die verschiedenen Genehmigungspflichten und
3. der Schutz des Luftverkehrs gegen rechtswidrige Angriffe, nämlich solche Handlungen, durch die Menschen in Gefahr gebracht werden. Beschädigt jemand vorsätzlich ein Luftfahrzeug oder stört er die Fahrt eines Luftfahrzeugs durch falsche Signale und werden hierdurch Menschenleben gefährdet, so wird der Täter mit Zuchthaus oder Gefängnis bestraft. Es handelt sich hier im Interesse des Verkehrs um eine ähnliche Strafbestimmung der Transportgefährdung, wie sie zum Schutze der Eisenbahn und bei der Schiffahrt im Strafgesetzbuch §§ 315 und 322 erlassen sind.

Die Einziehung des instrumentum sceleris, also des ugzeugs selbst, findet sich in der Verordnung über ugfahrzeugbau § 3 und der VO. über führerlose und gdflugzeuge § 6 vom 23. Juli 1926.

Das Staatsrecht betrifft im Luftrecht zunächst das aatshoheitsrecht. Die staatliche Herrschaft streckt sich auch auf den gesamten Luftraum über dem Staate. Wenn also auch der private Grundeigentümer das Überfliegen seines Grundstücks in großen Höhen gestatten muß, so ist doch völkerrechtlich anerkannter Grundsatz, daß der Staat die Hoheit in der gesamten Luft besitzt. Wäre der Grundsatz nämlich nicht anerkannten Rechts, so könnten ja kriegführende fremde Staaten ihre Kämpfe auch im Luftraum über einem nichtbeteiligten Staate austragen.

Im Gegensatz zu der Luftfreiheitstheorie ist daher jetzt die Souveränitätstheorie durchgedrungen. In Art. 1 des von 25 Staaten ratifizierten Pariser Luftverkehrsabkommens ist dementsprechend gesagt:

> „Die Vertragsstaaten erkennen an, daß jeder Staat vollkommene und ausschließliche Staatsgewalt im Luftraume über seinem Gebiete und seinen Hoheitsgewässern hat."

Zu den Hoheitsgewässern gehört auch die Dreimeilenzone. Eine Staatshoheit fehlt dagegen über offenem Meere und über staatenlosem Lande.

Im deutschen Reich ist das Luftverkehrsrecht Reichsrecht. Art. 7 der Reichsverfassung weist dem Reich die Gesetzgebung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Luft zu.

Um nun einen internationalen Luftverkehr zu ermöglichen, hat das Deutsche Reich, wie fast alle Staaten, insbesondere mit seinen Nachbarstaaten Sonderabkommen, besondere Staatsverträge geschlossen, durch die die Lufthoheit zwar anerkannt, aber dadurch beschränkt wird, daß den ausländischen zivilen Luftfahrzeugen das Einfliegen, Landen und Starten gestattet wird. Das Deutsche Reich hat solche Luftverkehrsabkommen mit allen Staaten ringsherum, außer mit Polen abgeschlossen, so mit der Schweiz, schon im Jahre 1920, Dänemark, den Niederlanden, Schweden, Österreich; ja es häufen sich geradezu die Luftverkehrsabkommen. Im Mai 1926 wurden endlich die Luftverkehrsabkommen mit Frankreich und Belgien abgeschlossen, wodurch die Strecke Berlin—Paris möglich wurde, und im Jahre 1927 mit der Tschechoslowakei (hierdurch die Luftlinie Berlin—Prag—Wien). Das Abkommen mit Italien vom November 1927 bringt die Linie München—Mailand. Auch das Abkommen mit England wurde im November 1927 ratifiziert. Infolge des Deutsch-Spanischen Luftverkehrsabkommens vom Dezember 1927 kann auch die Luftverkehrslinie Barcelona-Madrid von der Deutschen Luft Hansa (gemeinsam mit der spanischen Iberia) betrieben werden.

Im Luftverkehr ist die Luftpost von besonderer Bedeutung. Sie ist wichtig für rasche Briefbeförderung, Zeitungen, Warenmuster; es werden mit ihr auch oft hochwertige leichte Güter versandt: Arzeneien, Maschinenersatzteile, Bücher, Wertsachen, leichtverderbliche Waren, wie Blumen, Früchte. So braucht z. B. ein Brief von New York nach San Franzisko mit der Eisenbahn 5 Tage, mit dem Flugzeug dagegen nur 36 Std. infolge ununterbrochenem Tag- und Nachtflugdienst. Durch den Nachtflugverkehr können z. B. Wertpapiere, die noch auf der Mittagsbörse in Berlin im Arbitrageverkehr gehandelt worden sind, bereits am nächsten Morgen dem englischen Kontrahenten in London zur sofortigen Disposition zur Verfügung stehen, wodurch fast 2 Tage Zinsen gespart werden. Die Haftung für Luftpostsendungen ging früher auf Gefahr des Absenders, regelt sich aber jetzt nach den Vorschriften des Postgesetzes und der Weltpostvereinsverträge. — Für Luftfahrtunternehmen besteht ein Postbeförderungszwang (§ 11 LuftVG.) Hiernach

müssen Luftfahrtunternehmen mit flugplanmäßigem Betriebe auf Verlangen der Postverwaltung Postsendungen gegen angemessene Vergütung befördern.

Das Zollwesen besitzt ein eingehendes internationales Recht, doch ist es für den Luftverkehr etwas veraltet. Allgemeiner Grundsatz ist hierbei: alle Luftfahrzeuge, die sich in das Ausland begeben, dürfen nur von Zollflugplätzen abfliegen. Alle Luftfahrzeuge, die vom Auslande kommen, dürfen nur auf Zollflugplätzen zuerst landen. Die Luftfahrzeuge müssen die gewöhnlichen Luftwege innehalten und sich beim Überfliegen der Grenzen durch die vereinbarten Signale zu erkennen geben. Jeder Flug ins Ausland ist zollrechtlich eine Ausfuhr des Luftfahrzeugs samt Zubehör und Sachen. Das Luftfahrzeug samt Betriebsstoffen ist jedoch unter der Bedingung der Rückkehr, also der Wiedereinfuhr, zollfrei.

Das Flugzeug ist für weite Entfernungen bestimmt und wird bei Überfliegen von Land und Meer um so wirtschaftlicher. Der Luftverkehr drängt über die engen Grenzen seines Landes hinaus. Seine Stärke und seine Zukunft liegt in der Überquerung der Kontinente und Meere. Man denke nur an die auf der britischen Reichskonferenz beschlossenen Luftverbindungen Londons mit seinen Dominions Indien (4 Tage), Australien und Neuseeland (10—12 Tage), Kapstadt (6 Tage) und Kanada (2½ Tage) mit Ausstrahlungen kleinerer Linien bzw. Zubringerlinien aus den überflogenen Territorien. Der Luftverkehr ist seiner Natur nach Weltluftverkehr und daher von vornherein international.

Daher spielt das Luftrecht im Völkerrecht eine große Rolle und hat dort seine besondere Domäne. Schon ein Flug von Berlin nach London berührt einen fremden Staat, Belgien, auf der Durchreise. Es können sich hier bereits die verschiedensten Arten von Rechtskonflikten und Kompetenzkonflikten entwickeln, die einer einheitlichen Regelung bedürfen. Während einer internationalen Luftreise tauchen die Fragen auf, nach welchen Gesetzen richten sich die dinglichen Rechte an dem Luftfahrzeug, Eigentum und Übertragung, Obligationenrecht, Frachtvertrag und außervertraglicher Schadenersatz, z. B. bei Zusammenstößen. Es sind das die zwischenprivatrechtlichen Normen des Lutfrechts.

Ein besonderes internationales Privatrecht als Spezialrecht der Luftfahrt gibt es im Sinne der Statutenkollision eigentlich noch nicht. In Deutschland gelten hier die Bestimmungen des Art. 7 EG. BGB., die allerdings für die Luftfahrt nicht genügen.

In den Staatsverträgen fehlen Bestimmungen über den Zivilprozeß und die freiwillige Gerichtsbarkeit. Auch die Frage des Personenstandes, z. B. Beurkundung von Geburten, Eheschließungen und Sterbefällen im reisenden Flugzeug sind nicht geregelt.

Was zunächst die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs betrifft, so stritten sich zwei Prinzipien miteinander:

a) Die Staatsangehörigkeit des Eigentümers und
b) der Ort der Eintragung in die Luftfahrzeugrolle.

Gesiegt hat das Eintragungsprinzip, das sogen. Immatrikulationsprinzip. (Art. 6 PLA.) Es ist also allgemein anerkannt, daß ein Luftfahrzeug die Staatsangehörigkeit des Staates besitzt, in dessen Luftfahrzeugrolle es eingetragen ist.

Für die Form der Rechtsgeschäfte gilt der Grundsatz „locus regit actum“.

a) Für Rechtsgeschäfte während einer Luftreise im halb desselben Staates muß dieses Territorialprin stets gelten.
b) Bei einer internationalen Luftreise ist es a oft praktisch unmöglich festzustellen, über welc Staatsgebiet sich das Luftfahrzeug zur Zeit Rechtsaktes befand. Z. B. führt eine Luftreise Be —Konstantinopel über die verschiedensten Läne Es besteht auch kein Interesse bei durchfliegen Flugzeugen, die Rechtsgeschäfte den Gesetzen überflogenen Landes zu unterwerfen. Hier ist erforderlich, das Nationalgesetz des Luftfahrzeugs lex loci actus zu fingieren. Die Rechtsgeschäfte r ten sich also stets nach der Nationalität des ein tragenen Luftfahrzeugs. Eine Ausnahme besteht das Territorialgesetz nur, sofern die öffentli Ordnung des überflogenen Staates gefährdet w Dieser Grundsatz ist jetzt allgemein anerkannt.

Die International Law Association hat folgende Th aufgestellt: Ein Luftfahrzeug über der offenen See o einem staatenlosen Gebiet ist seinen Heimatgesetzen un worfen. Auch über fremdem Staatsgebiet unterliegt es Regel nach den Gesetzen des Staats, dessen Flagge führt. Es handelt sich also um eine Unterwerfung a Sachen-, Obligationen-, Ehe-, Familien- und Erbrec verhältnisse, die an Bord eines fliegenden Luftfahrze entstehen können, unter das Heimatrecht des Luftfahrzeu was sonst im Zwischenprivatrecht nicht üblich ist.

Was nun das Sachenrecht am Luftfahrzeug se betrifft, so gilt ähnlich wie bei Seeschiffen für die di lichen Rechte an Luftfahrzeugen nicht die lex rei si sondern ihr Heimatgesetz. Dem Heimatgesetz unterlie also Erwerb und Verlust des Eigentums. Die Beschl nahme des Luftfahrzeugs richtet sich allerdings ähnl wie bei Seeschiffen nach der lex rei sitae.

Obligationanrechtlich sind beim Luftfahrtvertrag allgemeinen die Grundsätze des Seefrachtvertrages an wenden. Für den Inhalt des Frachtvertrages wird Gesetz des Errichtungsortes zuständig sein. Für die Fo wird der Grundsatz locus regit actum zu gelten hab Dasselbe muß auch für den Personenbeförderungsvert gelten. Die Frage der Zusammenstöße der L fahrzeuge ist im allgemeinen dahin geklärt, daß hier Grundsätze, wie bei Seeschiffen auf offener See anzuw den sind. Hierbei muß man unterscheiden, ob die sammengestoßenen Luftfahrzeuge angehören:

a) demselben Staate — hier gilt Heimatgesetz Luftfahrzeuge —,
b) verschiedenen Staaten — dann gilt das Te torialprinzip, also das Gesetz des Ortes. staatenlosem Gebiet, z. B. auf offener See, gilt n dem Code International de l'Air Art. 28 die lex nach Wahl der erst klagenden Partei.

So ist das Gebiet des internationalen Privatrechts n reformbedürftig. Jedenfalls ist man sich allgemein k daß eine Internationalisierung der zwischenprivatrec lichen Normen zu erstreben ist, um Gesetzeskollisionen vermeiden. Denn nur mit weltgleichem Recht kann n hier den Aufschwung des Luftverkehrs gerecht werd

Aber nicht nur im Zivilprozeß, auch im Strafrec und Strafprozeß kann es fraglich werden, welc Recht und welcher Gerichtsstand gilt, wenn Delikte Innern des Fahrzeugs begangen werden, z. B. Körperv letzungen oder Beleidigungen im oder vom Flugzeug. einheitliche internationale Regelung fehlt ebenfalls.

Die International Law Association hat hier auf ihrer Stockholmer Konferenz 1924 folgende zweckmäßigen Bestimmungen entworfen: Es besteht ein sofortiges Festnahmerecht, wenn jemand an Bord des fliegenden Luftfahrzeuges ein Verbrechen oder Vergehen begeht. Der überflogene Staat ist strafrechtlich und strafprozessual zuständig bei einem Verbrechen oder Vergehen gegen öffentliche Sicherheit, gegen militärische oder fiskalische Gesetze, gegen die Luftfahrbestimmungen oder bei Auswirkungen des Vergehens im Staatsgebiete. Der Staat der nächsten Landung ist zur Verhaftung und Auslieferung verpflichtet.

Fliegt das Flugzeug nicht, so ist ohne weiteres der Staat zuständig, wo sich das Flugzeug zur Zeit der Tat befindet. In allen sonstigen Fällen ist der Heimatstaat des Flugzeugs zuständig, also dessen Eintragungszeichen es führt.

Zum internationalen Weltluftverkehr bedarf es ganz besonders eines weltgleichen Rechts, das ist auf der letzten Pariser Konferenz 1925 und von der internationalen Handelskammer ausdrücklich ausgesprochen; denn es ist zu befürchten, daß die verschiedenen Staaten verschiedene sich widersprechende Luftfahrtgesetze schaffen werden, wenn nicht der Abschluß eines allgemeinen Abkommens beschleunigt wird.

I. An sich wäre es nun möglich, ein weltgleiches Privatrecht der Luftfahrt von vornherein als beschlossenes Ganze den Staaten zur Annahme vorzulegen. In diesem Sinne wird von der Comité juridique international de l'aviation gearbeitet, die ein Weltluftgesetzbuch, einen code de l'air, entwirft. Dieser Weg ist zwar systematisch, jedoch praktisch zu langwierig, da die neu auftauchenden Fragen der Praxis rasch gelöst werden müssen.

II. Ein anderer Weg ist, von Fall zu Fall zu arbeiten und entsprechend praktische Fortschritte wenigstens teilweise zu erringen. Hier ist z. B. schon ein wertvoller Markstein, das in Paris 1925 entworfene Übereinkommen über die Unternehmerhaftung bei internationalen Lufttransporten. Vor allem treten die drei großen Organisationen hervor, die wir bereits im internationalen Luftrecht unterscheiden können: die Jata, die Fai und die Cina.

1. Die Jata, das ist die Abkürzung für die Internationale Lufttransportvereinigung, nämlich „International Air Traffic Association"; sie ist ein wirtschaftlicher Zusammenschluß der Luftverkehrsunternehmungen der Luftfahrtnationen zur Förderung der internationalen Handelsluftfahrt. Deutschland gehört der Jata durch die Deutsche Luft Hansa A. G. an. Um den gegenseitigen Luftverkehr, z. B. Berlin—London, zu erleichtern, bedient man sich, ähnlich wie in der internationalen Seeschiffahrt, der Wirtschaftsgrundsätze des Pools, wonach die Luftfahrtgesellschaften an den Erträgen der gemeinsam beflogenen Linien wechselseitig beteiligt werden. Die nächstliegenden Bestrebungen der Jata gehen dahin, einen einheitlichen Luftfrachtbrief zu schaffen, einen durchgehenden Flugschein für sämtliche europäischen Linien, einen einheitlichen europäischen Flugplan und eine einheitliche Luftverkehrsstatistik.

2. Die zweite internationale Organisation ist die Fai. Sie ist die internationale Organisation für Luftsport; sie leitet ihren Namen aus den Anfangsbuchstaben der „Fédération aéronautique internationale" ab. Ihr gehören 28 Staaten an: auch Deutschland wieder seit 1926, und zwar vertreten durch den Deutschen Luftrat. Die Fai ist also auch für Deutschland oberste sportliche Instanz und hat schon verschiedene deutsche Weltrekorde anerkannt. Sie ist oberste internationale Schiedsstelle für Meinungsverschiedenheiten.

3. Die Cina-Abkürzung aus „Commission Internationale de la navigation aérienne". Die Cina ist mehr eine luftpolitische Organisation, und zwar eine Art Völkerbund der Regierungen in der Luftpolitik. Dieser Pariser Luftverkehrskonvention von 1919 gehören 25 Staaten an. Sie hat auch als Muster für verschiedene Sonderabkommen gedient. Deutschland ist ihr vorläufig noch nicht beigetreten, doch ist sein Beitritt nur eine Frage der Zeit, sofern es im besetzten Gebiet und auch sonst völlige Gleichberechtigung erhält.

Überblickt man also das bisherige internationale Luftrecht, so sieht man, daß große entwicklungsfähige Ansätze bereits gemacht sind. Hand in Hand mit dem Ausbau des Überländerflugverkehrs, mit dem Weltluftverkehr, muß sich auch das Weltluftrecht weiter entwickeln.

Lochkartenverfahren für die Zahlung und Abrechnung der Besoldungen und Versorgungsgebührnisse.

Von Reichsbahninspektor **Wegmann**, Berlin.

In allen Betrieben des verarmten Deutschland sind seit einigen Jahren der Not der Zeit gehorchend Rationalisierungsmaßnahmen im Gange, um eine größtmöglichste Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Darauf ist auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Selbstverwaltungskörper schon deshalb ganz besonders angewiesen, da ihr ein großer Teil der Dawes-Lasten zufällt.

Es soll deshalb von vielen anderen Möglichkeiten der Vereinfachung ein Teil herausgegriffen werden, der einen Weg weisen will, wie unter Anwendung der noch nicht genügend erkannten Vorteile des Lochkartenverfahrens wirtschaftliche Verbesserungen erzielt werden können. Da damit ferner sehr beachtenswerte Möglichkeiten zur raschen Feststellung von Ergebnissen verschiedenster Art verbunden sind, die sich bis jetzt einzig und allein nur mit dem Lochkartenverfahren durch Umsortieren der Karten haben darstellen lassen, verpflichtet uns, in die Materie im einzelnen einzugehen und die unbedingt vorliegenden Vorteile sich zunutze zu machen.

Die nachstehenden Ausführungen stellen einen Vorschlag für ein neues Verfahren dar, wie und auf welcher Grundlage die Zahlung der Besoldungen und Versorgungsgebührnisse unter Anwendung des Lochkartenverfahrens zur Erreichung größter Wirtschaftlichkeit durchgeführt werden kann.

Hierzu sei festgestellt, daß im Gegensatz zu dem Zahlungsverfahren in Preußen-Hessen bis zur Verreichlichung im Bereiche des jetzigen Reichsbahndirektionsbezirks Karlsruhe die Gehälter und Vergütungen der etats- und außeretatsmäßigen Beamten zentral also durch die Hauptkasse in Karlsruhe durch Gehaltskarten gezahlt und abgerechnet wurden. Die Buchführung wurde von der Hauptkasse besorgt. Die Gehaltskarten in der Form der jetzigen Abrechnungszettel wurden jeden Monat neu erstellt und den Stationskassen zur Zahlung und Abrechnung übersandt. Das Verfahren hatte sich gut bewährt. Die Stationskassen waren gegenüber dem heutigen Verfahren von Schreibarbeiten erheblich (insbesondere von

der Anfertigung der Zahlungs- und Abzugslisten) entlastet. Es oblag ihnen nur das Zahlungsgeschäft, während die Verantwortung für die richtige Zahlung und Einbehaltung der Abzüge der Hauptkasse zufiel. —

Die Besoldungen und Vergütungen der Beamten sowie die Versorgungsgebührnisse der Wartestands- und Ruhestandsbeamten, ferner der Hinterbliebenen von Beamten werden künftig für den Bereich jeder Reichsbahndirektion im Lochkartenverfahren zentral durch die Hauptkassen gezahlt und abgerechnet.

Es soll hierdurch erreicht werden:

a) ein kürzerer Lauf des Zahlungsverfahrens,
b) eine größere Übersichtlichkeit in den Zahlungen,
c) eine erhebliche Entlastung der Zahlstellen,
d) eine erhöhte Sicherheit in der Zahlung der Bezüge,
e) eine rasche Übersicht der geleisteten Zahlungen, sofort nach Anrechnung der Beträge seitens der Zahlstellen durch Umstellung der Lochkarten auf die einzelnen Gehaltsklassen und Wirtschaftstitel,
f) eine ebenso rasche Feststellung der Abzüge der von den Zahlungsempfängern bei den Gehaltszahlungen erhobenen Beträge,
g) eine wesentliche Herabminderung der Kontrolle der Zahlungen gegenüber dem bisherigen Verfahren.

A Verfahren nach dem neuen Vorschlag

Die Besoldungs- und Versorgungsblätter gehen von den Direktionsbüros mit den Kassenanweisungen der RBD an die zuständige Hauptkasse, wo sie verbleiben (also nicht mehr weiter an die Zahlstellen). Aus dem Inhalt der Besoldungs- und Versorgungsblätter wird für jeden Geldempfänger eine Lochkarte (s. Anlage 1) angefertigt. Die Lochkarten weisen nach neben der Nummer des Geldempfängers die zugehörige Stationskasse, gegebenenfalls mit der Nummer der Nebenzahlstelle, die Gehaltsklasse und die Gattung des Geldempfängers, den Besoldungs- oder Vergütungsbetrag mit folgenden Abteilungen: a) Grundgehalt oder Vergütung, b) Wohnungsgeldzuschuß, c) Kinderzuschläge einschl. Kinderbeihilfen, d) Wirtschaftsbeihilfen, e) örtlicher Sonderzuschlag, f) den Bruttobetrag

Pers. Nr. des Geldempfängers	Stationskasse Nr.	Gehaltskl. X	Gattung des Geldempfgrs	Grundgehalt RM	Grundgehalt Rpf	Wohnungsgeld-Zuschuß 1/10 Reichsmark	Kinderzuschl. X RM	Wirtschaftsbeihilfen RM	Wirtschaftsbeihilfen Rfg	Örtlicher Sonderzuschlag RM	Örtlicher Sonderzuschlag Rpf	Bruttobetrag (insgesamt) RM	Bruttobetrag (insgesamt) Rpf	freier Raum für Empfangsbesch. d. Geldempfänger od. Bankanweis. Vermerke
0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0	0	0 0 0 0	0 0	0 0 0	0 0	0 0 0	0 0	0 0 0	0 0	0 0 0 0	0 0	0 0 0 0 0
1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1	1	1 1 1 1	1 1	1 1 1	1 1	1 1 1	1 1	1 1 1	1 1	1 1 1 1	1 1	1 1 1 1 1
2 2 2 2 2	2 2 2 2 2	2	2	2 2 2 2	2 2	2 2 2	2 2	2 2 2	2 2	2 2 2	2 2	2 2 2 2	2 2	2 2 2 2 2
3 3 3 3 3	3 3 3 3 3	3	3	3 3 3 3	3 3	3 3 3	3 3	3 3 3	3 3	3 3 3	3 3	3 3 3 3	3 3	3 3 3 3 3
4 4 4 4 4	4 4 4 4 4	4	4	4 4 4 4	4 4	4 4 4	4 4	4 4 4	4 4	4 4 4	4 4	4 4 4 4	4 4	4 4 4 4 4
5 5 5 5 5	5 5 5 5 5	5	5	5 5 5 5	5 5	5 5 5	5 5	5 5 5	5 5	5 5 5	5 5	5 5 5 5	5 5	5 5 5 5 5
6 6 6 6 6	6 6 6 6 6	6	6	6 6 6 6	6 6	6 6 6	6 6	6 6 6	6 6	6 6 6	6 6	6 6 6 6	6 6	6 6 6 6 6
7 7 7 7 7	7 7 7 7 7	7	7	7 7 7 7	7 7	7 7 7	7 7	7 7 7	7 7	7 7 7	7 7	7 7 7 7	7 7	7 7 7 7 7
8 8 8 8 8	8 8 8 8 8	8	8	8 8 8 8	8 8	8 8 8	8 8	8 8 8	8 8	8 8 8	8 8	8 8 8 8	8 8	8 8 8 8 8
9 9 9 9 9	9 9 9 9 9	9	9	9 9 9 9	9 9	9 9 9	9 9	9 9 9	9 9	9 9 9	9 9	9 9 9 9	9 9	9 9 9 9 9
1 2 3 4 5	6 7 8 9 10	11	12	13 14 15 16	17 18	19 20 21	22	23 24	25 26 27	28 29	30 31 32	33 34	35 36 37 38	39 40	41 42 43 44 45

Anlage 1.

Pers. Nr. des Geldempfängers	Stationskasse Nr.	Gehaltsklasse	Gattung des Geldempfängers	Nr. der Abzugs-Art	Betrag des Abzugs RM	Betrag des Abzugs Rpf	
0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0	0	0 0	0 0 0	0 0	0 0 0 0 0

ir die Abzüge, zu denen zählen: 1. Einkommensteuer, Beitrag für die RKV, 3. Kleiderkassenbeitrag, 4. Zahlung r Töchterhort, 5. Zahlung für Lebensversicherung, Spar- und Darlehnskasse (regelm. Sparbetrag), 7. Spar- id Darlehnskasse (Darlehnsrückzahlung), 8. Beitrag für erbandskrankenkasse, 9. Beitrag für Betriebskranken- isse, 10. Beitrag für Arbeiterpensionskasse, 11. Sterbe- issenbeitrag, 12. Brand- und Diebstahlversicherung, . Wohnungsmiete, 14. Wohnungswasser, 15. Gasmesser- iete, 16. Zählermiete, 17. Gartenwasser, 18. Heizkosten, . Pacht für Garten, 20. Gasverbrauch, 21. Wasserver- auch, 22. Schornsteinreinigung, 23. Elektrizität, 24. Müll- fuhr usw. werden je besondere Lochkarten (s. Anlage 2) rgestellt.

Auf Grund der Lochkarte (Anlage 1) sendet die Haupt- isse monatlich eine mit der Tabelliermaschine hergestellte hlliste an die Zahlstellen ab. Der Zahlliste ist ein gleitschreiben (s. Anlage 3) mit dem Auftrag zur Zah- ng beigefügt. Die zweite Fertigung der Zahlliste bleibt i der Hauptkasse. Desgleichen werden für die Abzüge ter Verwendung der Lochkarte (Anlage 2) mit der belliermaschine zwei Abzugslisten, die der Zahlliste izufügen sind, angefertigt, und zwar eine Abzugsliste, der alle Abzüge für dieselbe Personal-Nummer nach- nander aufgeführt und eine Abzugsliste, wo jede Art r Abzüge je für sich dargestellt sind. Die Endsummen r beiden Abzugslisten müssen übereinstimmen. Dem ein Abzugsbetrag fehlt oder nach Sachlage unrichtig sein wird. So stehen z. B. die Abzugsbeträge der RKV für die einzelnen Beitragsgruppen untereinander und müssen für die in Frage kommenden Gehaltsklassen stets gleich sein. Ähnlich tritt dies bei den Kleiderkassenbeiträgen in Erscheinung. Den Anweisungsstellen für die einzelnen Abzüge, die die Beträge vor der Anweisung nachprüfen, steht es hiernach frei, je nachdem sich das Abzugsblatt nach Zahlstellen oder nach Gehaltsklassen für sie vorteilhafter stellt, die Nachprüfung der Beträge nach der einen oder anderen Art vorzunehmen.

Die Lochkarten (Anlage 1 und Anlage 2) werden alsdann wieder nach Zahlstellen umsortiert und für die Anfertigung der Zahl- und Abzugslisten des folgenden Monats weiter verwendet, sofern nicht bis dahin durch Änderung: a) der Stationskasse oder Nebenzahlstelle, b) des Grundgehalts, c) des Wohnungsgeldes, d) der Kinderzuschläge, e) der Wirtschaftsbeihilfen oder des örtlichen Sonderzuschlages, für die Lochkarte (Anlage 1) oder f) einer der Abzüge für die Lochkarten (Anlage 2, Abzugslochkarten) eine neue Lochkarte angefertigt werden muß.

B. Wirtschaftlichkeit.

Durch dieses Verfahren entfallen:

1. durch die Stationskassen: a) die monatliche Neuaufstellung der Zahl- und Ab-

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptkasse ..... den 19

An die Stationskasse

.. Anlagen .....

zur Zahlung und Anrechnung des Bruttobetrages von ..... RM ..... Rpf.
ab Abzüge ..... RM ..... Rpf.
Anrechnungsbetrag ..... RM ..... Rpf.

mäß anliegender Zahlungs- und Abzugslisten.
Etwaige Zu- und Abgänge sind hierunter zu vermerken:

ugang:
von Stationskasse Nr. ..... Besold. Nr. ..... Nettobetrag ..... RM ..... Rpf
„ „ „ ..... „ „ ..... „ ..... RM ..... Rpf ..... RM ..... Rpf.
zus.: ..... RM ..... Rpf.

bgang:
an Stationskasse Nr. ..... Besold. Nr. ..... Nettobetrag ..... RM ..... Rpf
„ „ „ ..... „ „ ..... „ ..... RM ..... Rpf
urch Ableben usw. Besoldungs Nr. ..... „ ..... RM ..... Rpf
„ „ ..... „ ..... RM ..... Rpf ..... RM ..... Rpf.

bleibt Anrechnungsbetrag: ..... RM ..... Rpf.

..... den ..... 19.....
Stationskasse

Anlage 3.

eldempfänger ist ein Ausschnitt aus der erstgenannten bzugsliste an Stelle des bisherigen Abrechnungszettels bei er Zahlung auszuhändigen. Je ein Doppel der Abzugs- sten behält die Hauptkasse für die Abrechnung zurück.

Nach Durchführung der Zahlung seitens der Zahlstellen erden die Nettobeträge mit dem Begleitschreiben der auptkasse angerechnet.

Die Hauptkasse prüft die angerechneten Beträge, ferner ie Zu- und Abgänge nach und stellt Übereinstimmung mit er Gesamtnettosumme der ursprünglichen Zahllisten fest. ie nicht ausgeführten Zahlungen sind hierbei in den von er Hauptkasse zurückbehaltenen Zahl- und Abzugslisten bzusetzen und die betr. Lochkarten aus der Sammlung zu ntnehmen.

Durch Umsortieren der verbliebenen Lochkarten (An- ge 1) — durchgehend — (also nicht mehr nach Zahl- ellen) werden hiernach die Istbeträge nach Gehaltsklassen nd Wirtschaftstitel durch die Tabelliermaschine festgestellt. ach Übereinstimmung der so ermittelten Gesamtsumme er Zahlung mit der Ist-Summe (angerechnete Brutto- eträge der Zahlstellen) werden die auf diese Weise er- altenen Endbeträge in die Jahreszusammenstellung der auptkasse eingetragen (s. Anlage 4).

In gleicher Weise werden die Lochkarten (Anlage 2, bzugslochkarten) — durchgehend — nach Gehaltsklassen ngestellt. Man kann hierdurch viel eher übersehen, ob

zugslisten, b) die Führung der Besoldungs- und Versorgungsblätter, c) die Fertigung der monatlichen Buchungszusammenstellungen, d) die Führung und monatliche Einsendung der Jahreszusammenstellungen,

2. durch die Hauptkassen: die vorgesehene besondere Kontrolle der Zahlungen seitens der Zahlstellen, die bisher monatlich auf Grund der Besoldungs- und Versorgungsbücher durchgeführt werden muß.

Hierdurch wird — insbesondere durch den Wegfall der monatlich aufzustellenden Zahl- und Abzugslisten durch die Stationskassen — eine erhebliche monatlich wiederkehrende Arbeit gespart. Außerdem ist es möglich, daß im Durchschnitt mindestens etwa 50 % der Lochkarten 2 Jahre lang, die restlichen 50 % mindestens 1 Jahr lang ohne Änderung weiter verwendet werden können. Dadurch ist ferner eine unbedingte Genauigkeit in den Zahlungen gewährleistet, da hiermit Fehler in den Zahlenangaben sich nicht wie bei der monatlichen Aufstellung der Zahllisten einschleichen können. Außerdem enthält nach dem neuen Verfahren die Zahlliste alle Zahlenangaben für den Geldempfänger nicht nur die Gesamtsumme gegenüber wie bisher.

Von größter Wichtigkeit ist die sofortige Feststellung der auf die einzelnen Gehaltsklassen und Wirt-

schaftstitel gezahlten Beträge sofort nach Anrechnung, so daß jeder Zeit, sowohl monatlich wie bis zu einem bestimmten Zeitpunkt ersehen werden kann, wie hoch sich die Zahlungen insgesamt und im einzelnen belaufen. Zu diesem Zweck wird die Jahreszusammenstellung nicht mehr nach Zahlstellen wie bisher, sondern nach Monaten (Anlage 4) geführt.

Durch das neue Verfahren werden bei den Zahlstellen ganz bestimmt je nach der Zahl der Beamten eine oder mehrere Kräfte gespart, da mit Einführung des neuen Verfahrens alle schriftlichen Arbeiten durch diese entfallen. Die Stationskasse hat lediglich nur noch den Endbetrag der Abzüge, welche in der einen Abzugsliste zusammengestellt sind, unter die Bruttosumme jeder Pers.-Nr. in die Zahlliste einzusetzen und hiernach den Nettobetrag zu bilden. Dies dient jedoch nur zu ihrer Kontrolle und hat für die Hauptkasse keine Bedeutung.

Bei der Hauptkasse jeder Reichsbahndirektion ist nur ein Locher und ein Nachprüfer erforderlich. Diese dürften aber den Monat hindurch mit diesen Arbeiten nicht voll ausgelastet sein und noch andere Arbeiten (Lochung der übrigen Belege) mit übernehmen können. Außerdem wird durch die vereinfachte Buchführung gegenüber bisher eine wesentliche Verminderung von A- und B-Raten eintreten, so daß für die Besoldungs- usw. Zahlungen 2—3 Buchhalter genügen werden.

C. Praktische Durchführung des Vorschlages.

1. Jeder Beamte erhält eine Nummer, die er behält, solange er sich in derselben Gehaltsklasse befindet. Diese Nummer ist in seinem Personalausweis eingetragen und beim Geldempfang bei der Zahlstelle (bei Barzahlung) vorzuzeigen.

Die Anweisungsstellen für die Besoldungs- und Versorgungsgebührnisse, die Haupt- und Stationskassen, die mit den Abzügen beauftragten einzelnen Anweisungsstel führen, sofern noch nicht eingeführt, eine Kartei (klein Stationskassen eine entsprechende Nachweisung). Erstma werden die Karteikarten von der Hauptkasse auf Gr der letzten Zahllisten nach Zahlstellen doppelt ausgeferti Sie treten künftig an Stelle der Besoldungs- und Vers gungsbücher, die damit in Wegfall kommen. Die Hau kasse ordnet die Karten (nach planmäßige, außerpl. mäßige Beamte, Wartestands- und Ruhegehaltsempfäng und Hinterbliebenen von Beamten) nach Gehaltsklas- und innerhalb dieser alphabetisch. Sind alle Karten v handen, werden sie genummert. Zwischen jeder Geha klasse und Beamtenart, auch solchen mit ständigen Z lagen (nach der neuen Perso) ist jeweils eine entsprechei Anzahl Nummern für etwaige Zugänge offen zu las (je nach dem Umfang der in jeder Gehaltsklasse befi lichen Beamten). Sind die Nummern festgelegt, so wer sie in die letzte Zahlliste eingetragen und den Zahlstel zu dem Zwecke vorübergehend übermittelt, die Be dungsnummern in die Personalausweise der Beamten e zusetzen und für sich die Personalnummern in die Kar karten (oder Nachweisung) zu übernehmen. Für Neu-Zugänge sind die Personalnummern (nach vorherig Benehmen mit der Hauptkasse) vom Personalbüro in Besoldungs- und Versorgungsblätter einzusetzen und d den in Frage kommenden Stellen durch Umlauf bekan zugeben. Bei Veränderungen haben die für die Abzüge Betracht kommenden Stellen die geänderte Personalnumm usw. auf Grund a) vom Personalbüro herausgegeben Veränderungsnachweise (wenn eine Änderung der haltsbezüge nicht eintritt), b) der der Hauptkasse zu stellten bei ihnen zu diesem Zwecke durchlaufenden den Besoldungs- und Versorgungsblättern belegten Kass anweisungen selbst durchzuführen.

2. Beim vorläufigen Abschluß Oktober und am Jahr schluß werden von der Hauptkasse die Besoldungs- u

Deutsche Reichseisenbahn-Gesellschaft
Hauptkasse

Geschäftsjahr 19.....

Jahreszusammenstellung

über die

Besoldungen und Versorgungsgebührnisse der:

a) planmäßigen Beamten,
b) ausserplanmäßigen Beamten,
c) Wartestandsbeamten,
d) Ruhestandsbeamten,
e) Hinterbliebenen von Beamten.

*)

Anmerkung:

*) Nicht zutreffendes durchstreichen.
Für a — e sind je besondere Jahreszusammenstellungen zu führen.

1	2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13	
Monat Jahr 19.....	Grundgehalt		Summe bis Jahresschluß		Wohnungsgeldzuschuß		Summe bis zum Jahresschluß		Kinderzuschläge einschl. Kinderbeihilfen		Summe bis zum Jahresschluß		Wirtschaftsbeihilfen		Summe bis zum Jahresschluß		Örtlicher Sonderzuschlag		Summe bis zum Jahres schluß		Summe Spalte 2, 4, 6, 8, und 10		Insgesamt bis zum Jahresschluß	
	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf	RM	Rpf
Januar																								
Februar																								
zus.:			—	—			—	—			—	—				—			—	—			—	—

Anlage 4.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptkasse

Hauptzusammenstellung

der Jahreszahlungen an Besoldungen und Versorgungsgebührnisse der

a) planmäßigen Beamten,
b) ausserplanmäßigen Beamten,
c) Wartestandsbeamten,
d) Ruhestandsbeamten,
e) Hinterbliebenen von Beamten, } *)

nach den abgeschlossenen Besoldungs- und Versorgungsblättern.

Anmerkung:

*) Nicht zutreffendes durchstreichen.
Für a — e sind je besondere Hauptzusammenstellungen zu führen.

Pers. Nr.	Jahr 19 ..... bis Ende Oktober RM	Rpf	Jahr 19 ..... bis Jahresschluß RM	Rpf	Jahr 19 ..... bis Ende Oktober RM	Rpf	Jahr 19 ..... bis Jahresschluß RM	Rpf	Jahr 19 ..... bis Ende Oktober RM	Rpf	Jahr 19 ..... bis Jahresschluß RM	Rpf
01												
02												
1050												
1												
2												
3												
4												
Fortlaufend ohne Unterbrechung (also keine Pers. Nr. auslassen) bis zur letzten Pers. Nr.												
zu übertragen												

Anlage 5.

Pers. Nr. des Geldempfängers	Gehaltsklasse	Gattung des Geldempfängers	Jahr	Zahlung bis Ende Oktober RM	Rpf.	Jahr	Zahlung bis Ende Oktober RM	Rpf.	Jahr	Zahlung bis Ende Oktober RM	Rpf.	Jahr	Zahlung bis Ende Oktober RM	Rpf.
0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0
1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1
2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2
3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3
4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4
5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5
6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6
7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7
8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8
9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9
1 2 3 4 5	6 7	8 9	10 11	12 13 14 15 16	17 18	19 20	21 22 23 24 25	26 27	28 29	30 31 32 33 34	35 36	37 38	39 40 41 42 43	44 45

Anlage 6a.

Pers. Nr. des Geldempfängers	Gehaltsklasse	Gattung des Geldempfängers	Jahr	Zahlung bis zum Jahresschluß RM	Rpf.	Jahr	Zahlung bis zum Jahresschluß RM	Rpf.	Jahr	Zahlung bis zum Jahresschluß RM	Rpf.	Jahr	Zahlung bis zum Jahresschluß RM	Rpf.
0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0	0 0	0 0 0 0 0	0 0
1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1	1 1	1 1 1 1 1	1 1
2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2	2 2	2 2 2 2 2	2 2
3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3	3 3	3 3 3 3 3	3 3
4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4	4 4	4 4 4 4 4	4 4
5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5	5 5	5 5 5 5 5	5 5
6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6	6 6	6 6 6 6 6	6 6
7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7	7 7	7 7 7 7 7	7 7
8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8	8 8	8 8 8 8 8	8 8
9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9	9 9	9 9 9 9 9	9 9
1 2 3 4 5 6	7 8	9 10	11 12	13 14 15 16 17	18 19	20 21	22 23 24 25 26	27 28	29 30	31 32 33 34 35	36 37	38 39	40 41 42 43	44 45

Anlage 6b.

Versorgungsblätter abgeschlossen und die Endsummen in eine für mehrere Jahre benutzbare Zusammenstellung eingetragen (s. Anlage 5). Das Endergebnis dieser Zusammenstellung muß mit der Endsumme der monatlichen Istzahlungen der Jahreszusammenstellung übereinstimmen.

Viel zweckmäßiger ist es jedoch, die Oktober- und Dezemberergebnisse der Besoldungs- und Versorgungsblätter je für sich auf eine Lochkarte zu übertragen (s. Anlage 6 a/b). Auf diese Weise ist es möglich, diese Lochkarten 4 Jahre weiter zu verwenden und die Hauptzusammenstellung auf der Tabelliermaschine zu fertigen. Die auf diese Art hergestellte Zusammenstellung ist schon deshalb sehr vorteilhaft, weil sie vorgearbeitet werden kann und eine schnelle und in den Zahlen sichere Herstellung bedeutet und Additionsfehler ausgeschlossen sind.

3. Die Ist-Spalte in den Besoldungs- und Versorgungsblättern fällt weg; dafür tritt die Spalte „Einkommensteuer", weil diese künftig vom Gehaltsbüro errechnet, verbucht und an die Zentralfinanzkasse abgeführt wird.

4. Zur Sicherstellung der Veränderungen in den Gehaltsbezügen wird für jeden Beamten auf Grund des Besoldungs- und Versorgungsblattes eine Lochkarte (s. Anlage 7) hergestellt, die außer der Personalnummer nachweist: a) das Jahr der Veränderung, b) den Monat, an dem das Grundgehalt sich ändert oder die Kinderzulage wegfällt, ferner etwaige sonstige Termine. Diese Lochkarte tritt an Stelle eines sonst zu führenden Fristenverzeichnisses und kann für 13 Termine benutzt werden. Es würde unpraktisch sein, allmonatlich zu diesem Zweck die Besoldungs- und Versorgungsblätter durchzusehen, schon wegen der großen Zahl der jeder Hauptkasse zugeteilten Beamten (etwa 16 000). Durch die so angefertigten Lochkarten wird monatlich durch die Sortiermaschine festgestellt, bei welchen Personalnummern eine Änderung der Bezüge einzutreten hat. Für die Durchführung der Veränderung wird alsdann das betr. Besoldungs- oder Versorgungsblatt herangezogen und eine neue Lochkarte (Anlage 1) angefertigt, nachdem vorher die neuen Bezüge

Pers. Nr. des Geldempfängers	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat	Jahr	Monat
0 0 0 0 0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0
1 1 1 1 1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1
2 2 2 2 2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2	2 2	2
3 3 3 3 3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3	3 3	3
4 4 4 4 4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4	4 4	4
5 5 5 5 5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5	5 5	5
6 6 6 6 6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6	6 6	6
7 7 7 7 7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7	7 7	7
8 8 8 8 8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8	8 8	8
9 9 9 9 9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9	9 9	9
1 2 3 4 5	6 7	8	9 10	11	12 13	14	15 16	17	18 19	20	21 22	23	24 25	26	27 28	29	30 31	32	33 34	35	36 37	38	39 40	41	42 43	44 45				

Anlage 7.

im Besoldungs- und Versorgungsblatt vorgetragen worden sind.

5. Um Farbenlochkarten zu vermeiden, werden die Besoldungsnummern für alle Beamten (planmäßige und außerplanmäßige) sowie für Wartegeldempfänger, Ruhestandsbeamten und Hinterbliebene von Beamten fortlaufend genummert, jedoch zwischen den einzelnen Kategorien eine entsprechende Anzahl Nummern freigelassen. Die einzelnen Kategorien sollen möglichst mit einer 1000er Zahl beginnen und stets unverändert bleiben. Z. B. erhalten planmäßige Beamte die Nummern 01—15 000, außerplanmäßige Beamte ab 20 001, Wartestandsbeamte ab 30 001, Ruhestandsbeamte ab 40 001 und Hinterbliebene von Beamten ab 50 001.

Die Einführung dieses Verfahrens wird in wirtschaftlicher Beziehung gegenüber dem bisherigen ganz erhebliche Vorteile aufweisen. Es ist daher zu empfehlen, es in einem Direktionsbezirk zu erproben.

Personentunnel vom Anhalter Bahnhof in Berlin zum Hotel Excelsior.

Am 15. März d. J. ist der zwischen dem Anhalter Bahnhof und dem gegenüberliegenden Hotel Excelsior geschaffene Unterpflastertunnel dem Verkehr übergeben worden. Der Tunnel hat eine Länge von etwa 100 m; seine Breite beträgt ebenso wie seine Höhe 3 m. Wie aus Abb. 1 zu ersehen ist, gabelt sich der Tunnel in der Nähe des Bahnhofes. In dem hier entstandenen Dreieck sind Verkaufsläden eingerichtet (Abb. 2). Die auf dem Bahnsteig ankommenden Fahrgäste werden durch große Transparente auf den Hoteltunnel aufmerksam gemacht. Die von Angestellten des Hotels bedienten, auf dem Querbahnsteig angeordneten Fahrstühle (Abb. 3) befördern die Reisenden in den durch Sofittenlicht erleuchteten Tunnel, der in gerader Linie zu einem im Kellergeschoß des Hotels Excelsior angeordneten Vorraum führt. Von hier gelangt der Gast mittels Fahrstuhls in die Vorhalle des Hotels. Zur weiteren Bequemlichkeit der Hotelgäste hat das Mitteleuropäische Reisebüro dort eine Filiale errichtet.

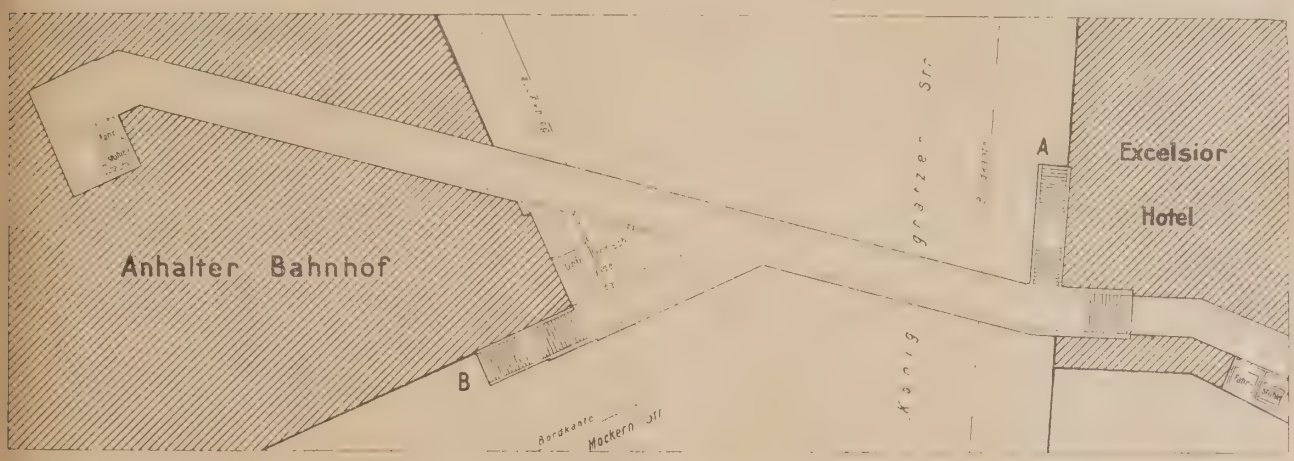


Abb. 1. Lageplan des Excelsior-Tunnels.

Abb. 2. Die Gabelung im Tunnel mit Verkaufsläden.

Auch dem allgemeinen Straßenverkehr ist der Tunnel dienstbar gemacht. Sowohl auf der Königgrätzer Straße (bei A in Abb. 1) als auch auf der Möckernstraße — hier bei B an der Seitenfront des Anhalter Bahnhofs — bestehen Zugänge zu dem Tunnel, die von solchen Fußgängern benutzt werden können, die die Überquerung

Abb. 3. Eingang zu den Fahrstühlen auf dem Querbahnsteig.

des verkehrsreichen Vorplatzes am Anhalter Bahnhof vermeiden wollen.

Der Tunnel ist ausschließlich aus Mitteln, die der Besitzer des Excelsior-Hotels, Geheimer Kommerzienrat Dr.

phil. h. c. Curt Elschner in Höhe von rund ¾ Mill. RM hergegeben hat, in etwas mehr als einem halben Jahr — also in verhältnismäßig kurzer Zeit — gebaut worden. Die Erdarbeiten erforderten die Bewegung von rund 2500 cbm Erde; etwa 1500 cbm Mauerwerk mußten ausgebrochen werden. Besondere Schwierigkeiten machte die Durchquerung der starken Wände des Bahnhofsgebäudes. Die Wände des Tunnels sind mit Kacheln ausgelegt; den zur Tunnelbeleuchtung nötigen Strom liefert das Licht- und Kraftwerk des Excelsior-Hotels. Während rund sechs Monaten waren etwa 150 Arbeiter an dem Bau beschäftigt, der von der Firma Julius Berger-Tiefbau A.-G. durchgeführt wurde.

An der Eröffnungsfeier nahmen u. a. der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin Dr. Stapff, für die Stadt Berlin Stadtbaurat Dr. Adler, Vertreter der Thüringischen Landesregierung, der Schöpfer des Tunnels Geheimrat Elschner und zahlreiche Vertreter der großen internationalen und deutschen Hotelverbände teil. Der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin brachte zum Ausdruck, daß hier eine Verkehrserleichterung geschaffen sei, die von der Reichsbahn freudig begrüßt werde und die auf dem Kontinent bisher einzigartig sei.

Fraglos wird dieser Tunnel nicht nur dem Hotel selbst, sondern der Stadt Berlin und ihrem Verkehr zum Nutzen gereichen. W. M.

Reisehandbücher und Reisebehelfe

mit besonderer Berücksichtigung von Deutschland und Österreich.

Von Regierungsrat Dr. **Emil Weinberg**, Wien.

Schon vor dem Weltkriege gab es eine große Anzahl von Reisehandbüchern über Länder und Gebiete, die gerne von Reisenden aufgesucht wurden. Nach dem Kriege zeigte sich in vielen Ländern ein starkes Anwachsen des Reiseverkehrs. Die Bewohner Deutschlands hatten nach langer Absperrung vom Auslande das Bedürfnis, dieses wieder aufzusuchen und alte Verbindungen wieder anzuknüpfen. Dasselbe galt auch für Österreich. Außerdem erkannte man, daß die landschaftlichen Schönheiten Österreichs ein wertvolles Kapital des Landes seien und daß der Fremdenverkehr eine wichtige Einnahmequelle des Landes sein könne. Er wird daher von allen öffentlichen Stellen und privaten Verbänden aufs kräftigste gefördert. Der Reiseverkehr Deutschlands wird unterstützt durch die Einrichtung der sogenannten Ferienzüge innerhalb Deutschlands und an seine Grenzen sowie durch eine im Vergleich zur Vorkriegszeit unverhältnismäßig starke Zunahme der Reisebüros. Der Reiseverkehr ist im größten Teil Europas eine Massenerscheinung geworden. Hierzu hat auch der starke Reiseverkehr Amerikas nach Europa wesentlich beigetragen.

Die Folge dieser nur in großen Zügen angedeuteten Verhältnisse ist ein außerordentliches Anwachsen der Zahl der Reisehandbücher und der Reisebehelfe. Die Mehrzahl dieser Schriften knüpft in irgendeiner Weise an den Eisenbahnverkehr an, sei es daß die das Gebiet durchziehenden Linien oder bei der Schilderung einzelner Orte und Städte die Bahnhöfe und die daselbst ausgehenden Linien genannt werden. Im folgenden sollen einige wichtige Reisehandbücher und Behelfe angeführt werden. An eine vollständige Aufzählung ist natürlich nicht gedacht. Außer den Reisehandbüchern sind in jüngster Zeit zahlreiche Schriften über sehenswerte Orte, Heilbäder, Seebäder, Kurorte, Sommerfrischen usw. erschienen. Da ihre Zahl heute bereits unübersehbar ist und sie nicht von allgemeiner Bedeutung sind, lassen wir sie vollkommen unberücksichtigt.

Zu den wichtigsten Reisehandbüchern zählen folgende:

1. Die von Karl Baedeker in Leipzig. Der Grund ihrer großen Verbreitung liegt in ihrem Alter, in der großen Zahl der von ihnen behandelten Länder, endlich in den Ausgaben in fremden Sprachen. Gegenwärtig gibt es etwa 40 deutsche Ausgaben über verschiedene Länder und einzelne Städte, 30 englische und 20 französische. Die fremdsprachigen entsprechen dem Bedürfnis der Reisenden der betreffenden Völker. Die deutschen Ausgaben behandeln u. a.: Süddeutschland, Brandenburg, Sachsen, Harz, Schwarzwald, Rheinlande, Österreich, Ober-, Mittel-, Unteritalien, die Schweiz, Ägypten, Berlin, London, Paris usw. Gegenwärtig beabsichtigen die Herausgeber, Ausgaben für Europa neu herauszugeben, die den gewaltigen politischen Veränderungen infolge des Krieges entsprechen. Hauptinhalt der Reisebücher von Baedeker bilden bekanntlich die Reisewege des betreffenden Landes auf den Eisenbahnen, allenfalls auf den Wasserwegen, Reisepläne für bestimmte Zeitfristen, eine genaue Schilderung aller in Betracht kommenden bemerkenswerten Orte, Angaben über Hotels und Gasthöfe, Lage der Bahnhöfe in größeren Städten, Schilderung der Sehenswürdigkeiten jedes Ortes, Mitteilungen über Ausflugsorte und Bergfahrten, örtliche Verkehrsmittel und fallweise geschichtliche Rückblicke. Auf hoher Stufe stehen die wissenschaftlichen Einleitungen in den Baedeker'schen Reisehandbüchern, wie etwa über Landeskunde, Geschichte oder Kunstgeschichte des betreffenden Landes. Zahlreiche Karten, in denen die Eisenbahnlinien eingezeichnet sind, Pläne, Grundrisse und Panoramen erläutern die Angaben.

2. Gleichfalls sehr verbreitet sind die Reisebücher von Meyer, die das Bibliographische Institut in Leipzig herausgibt. Sie befassen sich eingehend mit etwa 30 Ländern und Gebieten, z. B. Oberbayern und München, Franken und Nürnberg, Dresden und die Sächsische Schweiz, Ostalpen darunter 1. Teil Bayerisches Hochland, Nordtirol, Vorarlberg, 3. Teil Südtirol, Dolomiten, die Schweiz, Riviera, Ober-, Mittel- und Unteritalien, Ägypten. Ein Band heißt Weltreise. Ihre Anlage stimmt im großen und ganzen mit den Baedeker'schen Reisebüchern überein, nur sind sie etwas kürzer gehalten, namentlich was die wissenschaftlichen Abhandlungen betrifft. Sie erscheinen nur in deutscher Sprache.

3. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Reiseführer von Grieben, herausgegeben von Albert Goldschmidt in Berlin. Ihre Zahl beträgt etwa 150. Sie betreffen sowohl einzelne Länder als Gebiete und viele Städte, z. B. die Schweiz, Italien, Nordtirol und Vorarlberg, Südtirol und Gardasee, Berner Oberland, Bodensee, Dalmatien und die kroatische Küste, Berlin, Bozen, Dresden, Florenz, Frankfurt a. M., Helgoland, Leipzig, Mannheim, Stuttgart, London, München, Rom, Rügen, Salzburg, Wien, Zürich, Stockholm usw. Diese Führer dienen in erster Linie praktischen Zwecken. Die meisten Führer sind nach dem Kriege mit Berücksichtigung der neuen Verhältnisse neu herausgegeben worden.

4. Viele Reisende bedienen sich der Reisehandbücher von Woerl, herausgegeben von dem gleichnamigen Verlag in Leipzig. Diese Führer betreffen nur ausnahmsweise Länder, in der Regel sind es Städteführer, hauptsächlich durch deutsche Städte wie Augsburg, Bayreuth, Berlin, Bonn, Breslau, Kiel, München, Regensburg, Würzburg, aber auch durch Graz, Innsbruck, Salzburg, Wien und ferner durch Amsterdam, Karlsbad, London, Rom, Zürich. Sie enthalten ein oder mehrere Pläne und geben die Möglichkeit, sich rasch in fremden Städten zurecht zu finden.

5. Auch die in Leipzig von Albert Otto Paul herausgegebene Miniaturbibliothek enthält über 100 Führer. Sie betreffen zumeist deutsche Städte und Gebiete, aber auch einzelne österreichische und ausländische. Wie schon der Name andeutet, sind es ganz kleine Büchlein. Sie sind in der Regel mit einem Plane versehen und enthalten das Wissenswerteste über eine Stadt. Was den Preis anbelangt, sind sie die billigsten Führer.

6. In neuester Zeit hat die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung in Berlin ungefähr 200 „Deutsche Verkehrsbücher" herausgegeben. Jedes der kleinen Büchlein beschäftigt sich mit einem Teile Deutschlands wie etwa dem Harz, der Pfalz oder einzelnen deutschen Städten wie München.

. Ebenso gibt die Kursbuch- und Verkehrsverlags-
llschaft, die Herausgeberin mehrerer bekannter deut-
r Kursbücher, wie Hendschels Telegraph und Lloyds
sbuch, die „Storm Reiseführer" heraus. Es
dies umfangreiche und genaue Reisehandbücher, die
erster Linie landschaftlich hervorragende Gebiete
tschlands behandeln, wie etwa den Schwarzwald oder
Nordseegebiete.

. Für Österreich kommen noch die Bundesbahn-
rer für Reise und Touristik in Betracht. Sie werden
den Österreichischen Bundesbahnen herausgegeben und
r Führer behandelt ein größeres an einer Strecke der
desbahnen liegendes Gebiet, z. B. die Wachau, das
mering- und Raxgebiet. Es werden die einzelnen in
acht kommenden Eisenbahnlinien beschrieben, die land-
ftlichen Schönheiten und die wichtigeren und sehens-
ten Orte unter Beigabe von Bildern geschildert.

. Damit steht in einem innerlichen Zusammenhange
ganz neuartige, bemerkenswerte Erscheinung unseres
ifttums. Als Hauptvertreter sei angeführt: Taschen-
as für Eisenbahnreisende, herausgegeben
Dr. Ernst Ambrosius und Karl Tänzler. Bielefeld
Leipzig. Verlag von Velhagen und Klasing *). Zweck
es Buches ist den Reisenden alles, was er vom Fen-
seines Abteiles sieht, zu erläutern und geistig näher
ringen. Das Buch bringt etliche 70 Karten von Mittel-
pa, in denen die Eisenbahnlinien eingezeichnet sind.
der Rückseite jeder Karte sind Angaben über den
emeinen geographischen Charakter des betreffenden
ietes, die Einwohnerzahl, die Hauptbeschäftigung der
ölkerung, die Industrie, Sehenswürdigkeiten, Angaben
Gaststätten sind in diesem Behelf im Gegensatz zu
bisher angeführten nicht enthalten.

hnlicher Art ist eine in Österreich herausgegebene
beschrift „Rechts und links der Bahn" der
rreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft in Wien.
enthält eine bildliche Darstellung des Reisegebietes,
it es vom Fenster des Abteiles zu sehen ist, z. B.
die landschaftlich hervorragende Strecke: Salzburg—
bruck. Die Rückseite des Faltblattes enthält Werbe-
ilungen.

ine andere Gruppe von Reisehandbüchern sind die
zialführer, d. s. Führer, die ein bestimmtes
eres Gebiet behandeln. Viel benutzte Spezialführer
:

h. Trautwein, Ostalpen. Verlag Rudolf
er, München 1925. 19. Auflage. Er besteht aus acht Tei-
u. a. aus den Teilen: Bayrisches Hochland und Nord-

*) S. die Beschreibung dieses Werkes in Nr. 25 S. 675
g. 1927 dieser Ztg.

tirol, Semmeringbahn und Graz, Ötzthaler Gruppe. Diese Führer behandeln in üblicher Weise die Reisewege und bringen Mitteilungen über die Städte des betreffenden Gebietes wie über München, Salzburg usw. Sie sind vermöge ihrer genauen Angaben über Bergfahrten in erster Linie für Touristen bestimmt.

Ähnlich gehalten sind: Wagners Führer durch Nordtirol, Vorarlberg und Oberbayern, Innsbruck 1922 und Wagners Führer durch das Etschland, Innsbruck 1927.

Betreffend die Stadt Wien möge aus der großen Zahl der Führer nur einer erwähnt sein: Wien. Ein Führer durch die Stadt und ihre Umgebung, ihre Kunst und ihr Wirtschaftsleben von Alfred von Baldass, Ludwig Vidor. Wien 1925. Dieses ausführliche Buch gibt gründliche Auskünfte über die Kunstwerke Wiens, behandelt aber auch eingehend das Verkehrsleben Wiens, seine Bahnhöfe, wichtige Zugverbindungen, wie die Wien berührenden internationalen Züge.

Bei der großen Zahl der Reisehandbücher und Reisebehelfe besteht das Bedürfnis nach einem Nachschlagewerke. Als solche können dienen: Das Bücherverzeichnis der Alpenvereinsbücherei von Dr. A. Dreyer, herausgegeben vom Hauptausschuß des deutschen und österreichischen Alpenvereins, I. Lindauersche Universitätsbuchhandlung, München 1927 und das der Bücherei des Österreichischen Touristenklubs von Rudolf Barbora, erschienen im Verlag dieses Klubs, 1925.

Auch die jüngste Art des Reiseverkehrs, die mittels Kraftwagens, weist schon eine große Anzahl von Reisebehelfen auf, z. B. Ravenstein, Autofahrten durch Deutschland und Nachbarländer, Österreichisches Touring-Buch, herausgegeben vom Österreichischen Touring-Club, Wien 1927. Von Karten für Autoreisen seien angeführt: Continental-Atlas für Kraftfahrer und die Autokarte von Österreich, herausgegeben von der Österreichischen Waffenfabriksgesellschaft Steyr, Wien. R. Lechner.

Zu den jüngsten Reisebehelfen gehören die Hotelbücher, welche die Hotels und sonstigen Gaststätten von Ländern und größeren Gebieten namentlich anführen und über deren Größe, Zimmerzahl, Ausstattung, Preise usw. genaue Auskünfte geben. Für Österreich sei genannt: Austria, Hotelbuch. Führer durch die österreichischen Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Sanatorien, Kuranstalten, Erholungsheime, herausgegeben vom österr. Verkehrsbüro, Wien 1926.

Diese wenigen Anführungen dürften genügen, um ein Bild des großen deutschen Schrifttums über Reisehandbücher und Reisebehelfe zu geben. Es ist mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens aller Länder gewachsen und wirkt darauf befruchtend zurück. Welchen Umfang und welche Bedeutung dieses Schrifttum in Zukunft noch haben wird, läßt sich heute noch kaum ermessen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

– **Landeseisenbahnrat Hannover.** Die 11. Sitzung findet 25. April im Sitzungssaale des Hauptbahnhofes Han-
r statt. Außer geschäftlichen Mitteilungen stehen Re-
te über die verschiedenen Tarife sowie einige Anträge
ler Natur auf der Tagesordnung.

– **Vorlesungen über Tarifwesen in Berlin.** Ministerial-
Niemack vom Reichsverkehrsministerium wird auch
aufenden Sommersemester wieder eine Vorlesung über
enbahntarifwesen an der hiesigen Handels-
schule (Berlin C 2, Spandauer Str. 1) halten. Die Vor-
finden jeden Dienstag von 9—10 Uhr vormittags in
Handelshochschule statt und werden am 1. Mai 1928
nen.

– **Eröffnung der dritten Teilstrecke der Gesundbrunnen
ukölln er Schnellbahn (G-N-Bahn).** Wie in Nr. 42 auf
58 des Jahrgangs 1927 dieser Zeitung berichtet, wurde
rste Teilstrecke der Berliner G-N-Bahn am 17. Juli
eröffnet. Von Mitte Bhf. Boddinstraße bis zur Mitte
Bhf. Schönleinstraße gemessen, hat diese Strecke eine Länge von 1,546 km. Am 12. Februar 1928 erfolgte die Eröffnung der zweiten, bis zum Bhf. Kottbusser Tor reichenden Teilstrecke dieser Bahn, worüber in Nr. 7 auf S. 188 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitung näheres mitgeteilt wurde. Hiermit wuchs die Betriebslänge auf 2,212 km.

Bereits am 6. April d. J. konnte die dritte Teilstrecke der G-N-Bahn dem Verkehr übergeben werden, bestehend aus den Anschlußstücken Kottbusser Tor—Moritzplatz (862 m) und Moritzplatz—Neanderstraße (801 m). Danach beträgt die Gesamtlänge der bisher eröffneten G-N-Bahn 3,875 km, gemessen zwischen den Mitten der Bahnhöfe Neanderstraße und Boddinstraße. Somit ist zurzeit etwa der dritte Teil der auf rund 12 km bemessenen G-N-Bahn im Betriebe. Die Bahn soll bekanntlich im Norden Berlins (im Bahnhof Christianiastraße) beginnen und im Süden Berlins im Bahnhof Südring (Hermannstraße) enden.

Auf der kürzlich eröffneten dritten Teilstrecke sind wiederum interessante technische Bauaufgaben gelöst worden. An der Ecke Admiralstraße und Kottbusser Straße waren 2 Häuser niederzulegen; an der Ecke der Reichenberger Straße und der nördlichen Seite der Skalitzer Straße waren die Häuser zu unterfahren. Besonders erwähnenswert ist die Unterfahrung eines Häuserblocks Ecke Ritter- und Prinzenstraße. Die Bahn biegt hier in einer Gleiskrümmung von 100 m Halbmesser aus der Ritter-

in die Prinzenstraße ein, und unterfährt hierbei nicht weniger als 6 Häuser in einer Länge von rund 85 m. Hausunterfahrungen in solchem Ausmaße sind in Berlin bisher nicht ausgeführt worden. Für die Arbeiten wurden nur Kellerräumlichkeiten in Anspruch genommen und auch diese nur vorübergehend, so daß weder Geschäftsbetriebe noch die Mieter der Häuser gestört wurden. Die Fundamente der Tragmauern reichen bis 12,20 m unter die Straße und fast 9 m ins Grundwasser. Die Durchführung dieser Arbeiten erforderte etwa 1 Jahr und verlief ohne Unfall und ohne nennenswerte Schädigung der Häuser. Der in einem Verkehrsbrennpunkt gelegene Bahnhof Moritzplatz ist als unterirdischer Kreuzungsbahnhof ausgebildet. Die G-N-Bahn liegt oben; für eine später geplante Schnellbahn durch die Oranienstraße ist ein Tieftunnelstück von 40 m Länge mit ausgeführt worden. Die Fundamentsohle des Tieftunnels liegt nicht weniger als 14,3 m unter der Straße und etwa 11 m im Grundwasser.

Die Eingänge zum Untergrundbahnhof Neanderstraße mußten wegen der geringen Breite der Neanderstraße in die Häuser verlegt werden, die vom Bahnunternehmen angekauft und entsprechend umgebaut wurden. Die Anordnung der Eingänge in dieser Form tritt in Berlin zum ersten Male auf.

Mit der Eröffnung der vorbezeichneten, im Bhf. Neanderstraße endenden dritten Teilstrecke ist ein gewisser Abschluß erreicht. Es wird nun bis zur Eröffnung weiterer Strecken nördlich des Bhf. Neanderstraße ein längerer Zeitraum verstreichen; denn auf der Nordstrecke bedingen vor allem die neue Unterfahrung der Spree im Zuge der Jannowitzbrücke, die umfangreichen Bauten auf dem Alexanderplatz — wo sich drei unterirdische Schnellbahnen berühren — und der Bau des Umsteigebahnhofs Gesundbrunnen die Fertigstellungstermine der gesamten Bahn. Man hofft die Strecke Neanderstraße—Gesundbrunnen etwa Mitte 1929 eröffnen zu können. Nach Inbetriebnahme der Gesamtstrecke der G-N-Bahn wird in dieser Zeitung ein zusammenfassender Bericht gegeben werden. W. M.

— **Kurze Reisen ohne Paß nach Schweden.** Zwischen der schwedischen und der deutschen Regierung und den beiden Staatsbahnverwaltungen sind Vereinbarungen getroffen worden, auf Grund deren man voraussichtlich vom 15. Mai d. J. ab eine dreitägige Reise in das andere Land auch ohne Paß vornehmen kann. Es werden sog. Paßfahrkarten eingeführt, die für die Hin- und Rückfahrt gelten und für die im Sommer auch ermäßigte Preise zur Anwendung kommen. Auf deutscher Seite werden diese Fahrkarten auf Rügen, in Stralsund, Greifswald, Swinemünde und Heringsdorf ausgegeben. In Schweden sind als Ausgabestellen verschiedene Stationen der südschwedischen Provinz Schonen in Aussicht genommen.

— **Öffentlicher Kraftwagenverkehr.** Das Reichsverkehrsministerium hat eine kurze Denkschrift über die „Entwicklung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs in Deutschland, insbesondere bei den Kraftverkehrsgesellschaften" herausgegeben. Ein Teil der Denkschrift beschäftigt sich auch mit der Einstellung der Reichsbahn zum Kraftwagenverkehr, die bereits in unserer Zeitung von Dr. Teubner in seinen Ausführungen in Nr. 10 und 11 d. Jahrg. ausführlich behandelt worden ist. Nach der Denkschrift waren Ende Dezember 1927 im ganzen Reichsgebiet 62 Eisenbahnkraftwagenverkehre — und zwar 35 für den Güterverkehr mit einer Streckenlänge von 1194 km und 27 für den Personen- und gemischten Verkehr mit einer Streckenlänge von 374 km eingerichtet. Der Einnahmeausfall der Reichsbahn im Personen- und Güterverkehr wird gegenwärtig auf 255 Millionen, im Jahre 1932 auf 400 bis 450 Millionen RM geschätzt. Im Haushalt des Reichsverkehrsministeriums ist zur Erfüllung der ihm für das Kraftfahrwesen obliegenden Aufgabe ein Betrag von zwei Mill. RM für das Jahr 1928 vorgesehen. In einer Anlage gibt die Denkschrift eine Übersicht über das Ergebnis der Verkehrsleistungen der Reichspost und der Kraftverkehrsgesellschaften für das erste Halbjahr 1927.

— **Von der Friedrich-List-Gesellschaft.** (Vgl. Nr. 46/1926 und Nr. 14/1927 d. Ztg.) Die erste und vornehmste Aufgabe der Friedrich-List-Gesellschaft ist bekanntlich die Herausgabe der Gesamtwerke Friedrich Lists. Zuerst ist nu im November v. J. Band IV erschienen, der das „N liche System" enthält, nach der französischen Ur erstmals herausgegeben und übersetzt. Die bereits be nen Bände II (die amerikanischen Schriften) und V bereitungsschriften für das Nationale System) werd diesem Jahre vollendet werden. Die Herausgabe säm Bände erfolgt übrigens nicht, wie beabsichtigt, dur Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart, sondern durch den Reimar Hobbing in Berlin, mit dem in letzter Stun unerwartet günstiger Vertrag abgeschlossen werden k

Die zweite Aufgabe besteht in der Herausgab List-Studien, einer Sammlung von Untersuchung Geschichte der Staatswissenschaften; zu der sich eine von angesehenen Staatswissenschaftlern und Historiker einigt hat. Als erstes Heft erschien eine Arbeit von Sommer über Friedrich Lists System der tischen Ökonomie. Das Heft von 242 Seiten im Buchhandel 8 RM; Mitglieder der FLG. erhalten e auch die folgenden Hefte, bei Bestellung durch den S führer mit 25 % Nachlaß.

Außer diesen beiden Aufgaben hat die FLG. neue einen dritten Weg beschritten, um ihre wissenschaf wirtschaftliche und politische Bedeutung und Notwend zu erweisen, indem sie am 29. Oktober 1927 eine öffen Erörterung über Verkehrsprobleme der Ge wart veranstaltete. In der Einleitungsrede ging Pro Fr. Lenz-Gießen in einer historisch-soziologischen Be tung auf den Zusammenhang ein, der zwischen der G kenwelt Lists und den verkehrspolitischen Aufgabe Gegenwart besteht. Das Hauptreferat hielt Staatssel a. D. Vogt - Berlin über Deutsche Verkehrs bleme der Gegenwart, in dem er die von der schen Reichsbahn nach dem Kriege eingeschlagene politik darlegte und diese in der Hauptsache auf die einanderziehung des gesamten Preisniveaus, auf die Ka knappheit, auf die Gebietsverluste durch den Friedensv sowie auf die Labilität der wirtschaftlichen Verhältnis rückführte. Die Grundlage des Referats bildeten die der sammlung ausgehändigten Thesen, die auf Seite 1245 d. Ztg. bereits abgedruckt wurden. Korreferenten waren Dr. E. v. Beckerath-Köln und Geheimrat Pflug vom R verkehrsministerium. An der allgemeinen Aussprache teiligten sich Prof. Mattern-Charlottenburg, Kommerzi Röchling-Völklingen/Saar, Dr. Grund, Vorsitzender der delskammer Breslau, Geheimrat Dr. Haeuser-Höchst a Generaldirektor Stähler-Gleiwitz, Direktor Dr. Schulz a. S., Prof. Salin-Basel, Generaldirektor Waibel-Charl burg, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Reich bandes der deutschen Industrie, Privatdozent Dr. Zinn-Köln, Direktor Dr. Zoeppritz-Mergelstetten und R rungs- und Baurat Leopold vom Reichsverkehrsministe Schon diese Namen lassen erkennen, daß hier in glückl Weise ein gemeinsamer Boden für die Zusammenarbeit Wissenschaft, Wirtschaft und Politik geschaffen und die lichkeit für gegenseitiges Verständnis und fördernde sprache gegeben worden ist. Es ist ein beachtenswertes dienst der FLG., auf diese Weise alle in der Richtung derner Verkehrsprobleme arbeitenden Kreise gesamme haben. Der Vorsitzende, Prof. Dr. Harms-Kiel, wies in se Schlußworte darauf hin, daß die Aussprache unzweife der Gewinnung von Erkenntnisgrundlagen gedient h an denen keine wissenschaftliche Behandlung des Th künftig vorübergehen kann, die aber auch für die P der Eisenbahnverwaltung bleibende Bedeutung besi Im übrigen werde es immer Aufgabe späterer Schreibt arbeit bleiben müssen, aus den gehörten Darlegungen grundsätzlichen Erörterungen der verschiedenen Meinu die theoretische und praktische Nutzanwendung zu zi Es sind übrigens für das Eisenbahnwesen, dessen Prob in den Verhandlungen am nachdrücklichsten erö wurden, zahlreiche Gesichtspunkte zutage getreten, di den bisherigen wissenschaftlichen Darstellungen der kehrspolitik und in der bisherigen praktischen Beurteil der Eisenbahnpolitik offensichtlich zu wenig beac worden sind. Deshalb ist es besonders zu begrüßen, daß Verhandlungen in der kürzlich erschienenen Nr. 5 der teilungen der FLG. wörtlich abgedruckt sind und auch Verlage von Reimar Hobbing-Berlin als Sonderabdruck Buchhandel zum Preise von 5 RM für das broschierte von 6 RM für das gebundene Exemplar erscheinen. D

, der sich mit der Tarifpolitik der Deutschen Reichs- nach dem Kriege und allen damit zusammenhängenden en namentlich dem Wettbewerb durch andere Verkehrs- l beschäftigt, wird diese Verhandlungen, die als An- auch Tabellen und Kurven über die Tarifbildung entwicklung und Übersichten über die für den Binnen- hlag- und Seehafenverkehr bestehenden Ausnahme- enthält, durcharbeiten müssen.

hließlich sei noch erwähnt, daß der geschäftsführende and der FLG. beschlossen hat, zum hundertjährigen äum der Zollvereinsgründung (1. Januar 1934), an ideeller Vorbereitung Friedrich List bedeutsam mit- eitet hat, durch Herausgabe von Quellen und Studien och ziemlich im Dunkeln liegende Vorgeschichte des ereins aufzuhellen und eine große wissenschaftliche kation, an der Historiker und Nationalökonomen in er Zusammenarbeit mitwirken müssen, in Form eines elwerkes vorzulegen. M—e.

Die Akademie des Bauwesens hielt am 22. März d. J. alljährliche öffentliche Festsitzung ab. Der Prä- t, Oberhofbaurat Geyer, begrüßte die zahlreich er- nenen Teilnehmer, ganz besonders aber die Vertreter taatlichen und städtischen Behörden. Nach einem Über- in kurzen Zügen über die Tätigkeit der Akademie erflossenen Geschäftsjahr gab er folgendes bekannt: e Akademie des Bauwesens hat die goldene Medaille ervorragende Leistungen um das Bauwesen verliehen: n Geheimen Rat, Professor Dr. phil. Dr. Ing. e. h., Dr. c. h. Cornelius Gurlitt, der in einzigartiger in er Zeit seltener Weise die Gebiete der Kunst, Wissen- und Technik innerlich zu vereinigen wußte, mit n seinem Gut in unermüdlicher Tätigkeit durch Schrift ehre, zuletzt als Professor an der Technischen Hoch- in Dresden mit glänzendem Erfolge gewirkt hat und noch heute trotz der Last der Jahre tut. Die Zahl Schriftwerke ist eine große. Sie enthalten eine Fülle Belehrung und Anregung und werden ihren Wert iber unsere Zeit hinaus behalten. — 2. dem Ingenieur ssor an der Universität in Göttingen Dr. Ing. Ludwig ndtl, dessen bahnbrechende Forschungen auf dem te der Elastizitätslehre für die ganze Technik und auf Gebiete der Strömungslehre für den Maschinen- und rbau sowie für die Luftfahrt in ungeahnter Weise nd gewesen sind. Aus dem Göttinger Institut für ungslehre, dem Prandtl vorsteht, ist eine große An- on Ingenieuren und Physikern hervorgegangen, die e deutsche Technik schöpferisch tätig sind.

dann erhielt Architekt Prof. Albert Geßner, Berlin Wort zu dem Festvortrage: Die Deutsche Baukultur tzten 75 Jahre.

Dr. Soetbeer 25 Jahre Geschäftsführer des Verkehrs- usses. Am 1. April 1928 blickte Herr Dr. Soetbeer ne 25jährige Tätigkeit als Geschäftsführer des Aus- ses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Ta- mmission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen zu- Zu diesem Ehrentage sprach ihm der Präsident des rie- und Handelstags durch ein Handschreiben die chsten Glückwünsche aus und dankte ihm für die n Dienste, die er in seiner langjährigen Tätigkeit für uten Fortbestand und die Wahrung der überlieferten itlichkeit des Ausschusses und dadurch auch für die he Wirtschaft als Gesamtheit geleistet hat. Er sprach die Hoffnung aus, daß der Ausschuß der Verkehrs- ssenten, der nicht zuletzt durch die von Dr. Soetbeer hochgehaltene Überlieferung heute ein einzig da- des Wirtschaftsinstrument geworden ist, in diesem auch weiter seine verdienstvolle Aufgabe erfüllen und knüpfte hieran die besten Wünsche für sein per- ies ferneres Wohlergehen. Diesen Wünschen schlie- ch die vielen Freunde Dr. Soetbeers bei den Eisen- erwaltungen aufs beste an. Hat Dr. Soetbeer doch seine langjährige Tätigkeit wesentlich mit zu den Beziehungen beigetragen, die sich im Laufe der Jahre en dem Verkehrsausschuß und der Ständigen Tarif- ssion gebildet haben. Bei der allgemeinen Beliebtheit, sich Dr. Soetbeer erfreut und bei seiner allseitig annten verdienstvollen Tätigkeit ist zu wünschen, r. Soetbeer noch recht lange dieser Körperschaft an- n möge.

— **Personalnachrichten.** Der Wirkliche Geheime Oberbaurat i. R. Franz Petri vom ehemaligen Reichseisenbahnamt ist am 9. April d. J. 76 Jahr alt in Münster infolge eines Gehirnschlages verstorben.

Österreich.

— **Wagenbestellungen der Österreichischen Bundesbahnen.** Die Bundesbahnen haben kürzlich 6150 Wagen in Bestellung gegeben, darunter 190 vierachsige D-Zugwagen dritter Klasse, 300 Lokalzug- und 210 Gepäckwagen. Von den 5450 bestellten Güterwagen werden 2000 normale gedeckte Wagen, 1400 offene Holz- und 1600 Kohlentransportwagen sein. Die restlichen sind Spezialwagen. Der Kostenaufwand beträgt rund 100 Millionen Schilling.

Es ist seit Jahrzehnten die bedeutendste Wagenbestellung Österreichs. Die jetzt zum erstenmal gegebene Gelegenheit wird von den Bundesbahnen benutzt, um eine neue Wagennorm zu schaffen. Wenn auch die ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen für ihre Fahrzeuge sehr gute Normen aufgestellt hatten, bestanden doch zur Zeit der Monarchie zahlreiche Privatbahnen mit eigenem Fahrpark. Der Erfolg des gegenseitigen Wettbewerbes, die besten Wagengattungen herzustellen, war, daß man von einer österreichischen Wagennorm eigentlich nicht sprechen konnte, da insbesondere die durchlaufenden Fernzüge aus Süd-, Nord- und Staatseisenbahn-Staatswagen verschiedenster Art bestanden. Nach dem Zusammenbruch mußten die Bundesbahnen dieses Erbe antreten. Nunmehr gehen sie daran, durch das Ausscheiden der alten Wagen und durch die große Bestellung vereinheitlichter Wagen eine Verminderung der Vielgestaltigkeit ihres Wagenparkes herbeizuführen. Dabei stützen sie sich auf weitgehende vorzügliche Vorarbeiten, die im österreichischen „Normenausschuß" seit Jahren geleistet wurden, ebenso aber auch auf die Normenarbeiten, welche die deutschen Reichsbahnen durchzuführen im Begriffe sind. Die Bundesbahnen haben im Zusammenwirken mit den Wagenfabriken ein Normenbureau geschaffen, das nach der Methode des österreichischen Normenausschusses arbeitend, in der neuen Fahrzeugnorm die Interessen aller beteiligten Faktoren, in erster Linie die der Bundesbahnen, aber auch jene der einzelnen Industrien und Halbfabrikaterzeuger zum Nutzen der gesamten österreichischen Wirtschaft zu berücksichtigen sich zur Aufgabe gemacht hat.

Die neuen Güterwagen zeichnen sich durchweg durch eine größere Tragfähigkeit aus und werden für die Verwendung selbsttätiger Bremsen vorgerichtet. Die Personenwagen, sämtlich für die III. Klasse bestimmt, werden eine vollkommen neue Bauart schon insofern verkörpern, als das wesentliche Herstellungsmaterial des Wagenkastens nicht wie bisher Holz, sondern Eisen sein wird. Die Bundesbahnen sind dabei von der Erwägung ausgegangen, daß in allen europäischen Ländern ein Abströmen der Fahrgäste von der II. in die III. Klasse erfolgt ist, daß aber auch dann, wenn sich diese Beobachtung nicht ergeben hätte, das Bedürfnis nach Verbesserung der III. Klasse entsprechend der Entwicklung der Zeit zu einer Notwendigkeit geworden ist. Sämtliche Wagen III. Klasse, die in Auslandsschnellzügen laufen, werden von den Bundesbahnen im Laufe des Jahres 1929 durch neue ersetzt werden. Die aus diesen Zügen entnommenen Vierachser III. Klasse der bisherigen Bauart werden in die Inlandsschnellzüge eingereiht werden und so einem langgehegten Bedürfnis der inländischen Bevölkerung Genüge leisten. Die aus den Inlandsschnellzügen herausgezogenen Wagen, die vermöge der hohen Beanspruchung im Schnellzugsdienste hochwertig sind, werden wieder in die Personenzüge eingereiht.

Die innere Ausstattung der neubestellten Schnellzugwagen wird dadurch verbessert werden, daß die Einstiege größer und bequemer, der Fußboden einen Gummi- oder Linoleumbelag erhalten wird, ferner werden die Fenster ausnahmslos sehr große Metallrahmenfenster, die Bänke naturpolierte Lattenbänke mit gepolsterten Rückenlehnstreifen sein. Jede Bank wird vier Sitzplätze aufweisen, wobei die Mittelplätze eine gemeinsame Arm- und Kopflehne erhalten werden. Die Beleuchtung der Wagen wird elektrisch sein. Für die halbe Anzahl der Wagen ist Dampf-, für die halbe Dampf- und elektrische Heizung vorgesehen.

Außer diesen Fernschnellzugwagen haben die Bundesbahnen noch 300 Lokalzugwagen III. Klasse bestellt, die eine neue Bauart darstellen. Entsprechend den besonderen Bedingungen des Lokalverkehrs, insbesondere hinsichtlich des in wesentlich geringerer Menge mitgenommenen Handgepäcks ist die Anordnung in diesen Wagen so getroffen, daß das Gepäck in den Netzen an der Längswand und unter den Sitzplätzen untergebracht werden kann, so daß die das innere Aussehen des Wagens beeinträchtigenden Gepäcknetze und -stützen in Wegfall kommen.

— **Gleisumbauten bei den Österreichischen Bundesbahnen.** Im Laufe des Jahres 1928 werden von den im Bereiche der Bundesbahnen gelegenen rund 10 200 km Gleisen 375 km ausgewechselt. Ungefähr 270 km der neu zu legenden Gleise werden mit dem schwersten Schienenprofil der Bundesbahnen, das sind 44 kg/m versehen. Nach Durchführung der diesjährigen Neuanlagen werden rund 2770 km mit dem schweren Profil ausgerüstet sein. Außer den Auswechslungen im Oberbau kommen in diesem Jahr von rund 17 000 Weichen 570 Weichen zur Auswechslung.

— **Osterverkehr.** Von den fünf Wiener Bahnhöfen (Westbahnhof, Südbahnhof, Ostbahnhof, Nordbahnhof und Franz-Josephs-Bahnhof) wurden von Freitag bis einschließlich Montag in 921 regelmäßigen und 126 Erforderniszügen 491 000 Fahrgäste abbefördert. In der gleichen Zeit sind in den genannten Bahnhöfen 436 000 Fahrgäste mit 921 regelmäßigen und 149 Erforderniszügen angekommen, so daß eine Gesamtzahl von 927 000 Fahrgästen gegen 816 000 in der gleichen Zeit des Vorjahres zu verzeichnen ist. Gegenüber 1926 ist der Osterverkehr um etwa 10 % zurückgeblieben.

Übrige europäische Länder.

— **Neueinteilung der Güterklassen in Polen.** Im Rahmen der Reform des polnischen Gütertarifs erfolgt eine den Erfordernissen des polnischen Wirtschaftslebens entsprechende Anpassung der Güterklassifizierung. Es wurde für notwendig anerkannt, die Zahl der Güterklassen erheblich zu erweitern. Der jetzige Tarif besitzt sieben Normalgüterklassen (III. bis IX.) und ebensoviele Spezialklassen (A bis G). Das neue Projekt sieht zwanzig Güterklassen vor, wovon drei Klassen ausschließlich für Holz-, Kohle- und Getreidetransporte bestimmt werden sollen. Unter den anderen 17 Klassen werden alle übrigen Warenarten verteilt und zwar zunächst nach ihrem Handelswert. Hierauf sollen Veränderungen nach oben oder unten in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Notwendigkeiten eintreten. Die Einführung von drei Sonderklassen für Kohle, Holz und Getreide soll spätere Tarifänderungen erleichtern. Die weitgehende Abstufung der Güterklassen soll auch eine Verminderung der Ausnahmetarife ermöglichen. Zu erwähnen wäre noch, daß der Entwurf des neuen Warenverzeichnisses des Gütertarifs sich auf das Warenverzeichnis des polnischen Zolltarifs stützen soll.

— **Eine neue Konzession für den Bau einer Eisenbahnlinie in Polen.** Im „Monitor Polski“ (Nr. 54) ist ein Konzessionsvertrag über den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn veröffentlicht, die von Laz über Pilica—Busk—Padew—Nisko—Bilgoraj nach Zwierzyniec führen wird. Die Länge der neuen Linie beträgt 301,5 km. Der Konzessionär, ein polnisches Konsortium, hat sich verpflichtet, den Bau spätestens am 15. April 1928 zu beginnen und die Linie innerhalb von 3 Jahren fertigzustellen. Die zu gründende Aktiengesellschaft, deren Grundkapital 28 Mill. Zloty betragen wird, hat das Recht, eine Obligationsanleihe aufzunehmen, wobei das Verhältnis zwischen dem Aktienkapital und dem Obligationskapital nicht geringer als 1 : 9 sein darf. Die Konzession läuft am 25. Juni 2006 ab, wonach die Eisenbahn, samt dem Grund und Boden, Gebäuden, Inventar und Vorräten sowie mit dem Erneuerungsfonds in den Besitz des Staates übergeht. Schon vor Ablauf dieses Zeitpunktes, jedoch nicht vor dem 16. Januar 1947, hat die Regierung das Recht, das Unternehmen käuflich zu erwerben.

— **Verbesserung des internationalen Güterverkehrs der Tschechoslowakei.** Auf Grund des Ende März in Wien vereinbarten Güterzugfahrplans wurden für den internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom 15. einige neue Verbindungen festgelegt. Der Verkehr Triest erfährt eine Verbesserung, die Verbindung Balkan, hauptsächlich nach Bulgarien und Griecher wird erweitert und zwar teils über Prag—Bodenbach, über Sillein—Oderberg. Die Güterzugverbindungen der Schweiz und von dort nach Südfrankreich und Sp werden vermehrt.

— **Überfluß an Eisenbahnwagen I. und II. Klasse i Tschechoslowakei.** Das Eisenbahnministerium hat de der vorjährigen Herbsttagung des Zentraleisenbahn eingebrachten Antrag, es möge der Neubau von Wag und II. Klasse nicht ins Ungewisse hinausgeschoben we dahin beantwortet, daß die Staatsbahnen Überfluß an W I. und II. Klasse haben. Infolge der Entwicklung des K wagenverkehrs wie auch aus anderen Ursachen, ist de darf an diesen Wagen bedeutend gesunken und auch der Neuregelung der Tarife nicht wesentlich gestiege daß bei einer Reihe von Zügen die I. Klasse überhaupt gelassen wurde und ein Teil der Wagen I. und II. K mit der Bezeichnung der niedrigeren Klasse benützt damit die Wagen überhaupt ausgenützt werden. Es s her nicht begründet, daß unter diesen Verhältnissen w Geldmittel für neue Wagen I. und II. Klasse inve werden. Die Staatsbahnverwaltung wende aber bedeu Beträge auf die Neuinstandsetzung der Wagen I. un Klasse und auf die Verbesserung ihrer Ausstattung

— **Aufhebung des Sichtvermerkes zwischen der T choslowakei und Deutschland.** Am gleichen Tage d. 5. April, an welchem der Sichtvermerkszwang zwische Tschechoslowakei und Österreich aufgehoben wurde (Nr. 14, S. 374 d. Ztg.) ist auch das Abkommen in getreten, das die Tschechoslowakei mit Deutschland w Aufhebung des Sichtvermerkes abgeschlossen hat. brauchen daher die Angehörigen der beiden Vert staaten, wenn sie im Besitze eines Passes ihrer L sind, zur Reise nach Deutschland bzw. nach der Tsch slowakei nicht mehr den bisher üblichen Sichtver Diese neue Maßnahme bedeutet nicht nur eine Re leichterung, sondern auch eine Verbilligung, die von Beteiligten als ein Schritt zu einer wenigstens teilw Wiederherstellung der Freizügigkeit, wie sie vor Kriege bestand, begrüßt wird.

— **Einführung von Eisenbahnmotorwagen in Süd Westböhmen.** In der letzten Direktionsratssitzung Staatsbahndirektion Pilsen wurde mitgeteilt, daß 15. Mai angefangen auf einigen Lokalbahnstrecken Winterberg—Wallern und Haidmühle—Prachatitz Eisenbahnmotorwagenverkehr eingeführt werden Ferner wird je nach der Zuteilung von Motorwagen Verkehr unter anderen auch auf den Lokalbahnstr Neuhof—Weseritz, Schweissing—Tschernosin—Haid, T Tachau—Plan und Pilsen—Eisenstein zur Einführun langen.

— **Ausfall im tschechoslowakischen Güterverkehr Triest.** Der tschechoslowakische Güterverkehr ist im 1927 etwas zurückgegangen. Der Ausfall beträgt g über dem Jahre 1926 ungefähr 3000 Wagen und findet Erklärung in der verminderten Zuckerausfuhr au Tschechoslowakei. Der gesamte tschechoslowakische umsatz über Triest und Fiume bezifferte sich im 1927 auf rund 60 000 Wagen zu 10 t.

— **Bau eines großen Grenzbahnhofes an der tsch slowakisch-polnischen Grenze.** Der Bau des auf polni Gebiet gelegenen Grenzbahnhofes an der tschecho kisch-polnischen Grenze in Zebrzydowice (Seiber macht in der letzten Zeit große Fortschritte. Der Ba umfaßt 80 Gleise und wird zu den größten Bahnhö Europa zählen. Die tschechoslowakische und die pol Paß- und Zolluntersuchung wird dort erfolgen.

— **Der Befehlsstab in der Schweiz.** Die versuch Einführung des Befehlsstabes auf den Schweizeri Bundesbahnen, über die wir in Nr. 6/1928 dieser Z berichtet haben, wird in der Schweiz mit großer Leb keit und mit Interesse erörtert. Die deutsch und die

zösisch geschriebenen Tageszeitungen und die Eisenbahnerpresse beschäftigen sich in vielen Aufsätzen damit.

Als unbeachtlich dürften die Kritiken ausscheiden, die an einer gewissen Empfindlichkeit sich an dem Namen Befehlsstab (palette de commendement) stoßen. Fraglich scheint es auch zu sein, ob das Reisepublikum eine Art Recht darauf hat auf die Abfahrt des Zuges, wie es bisher der Fall war, durch die vom Zugführer abgegebenen Pfeifensignale aufmerksam gemacht zu werden. Auch eine solche Auffassung wird aber in der Presse vertreten. Es dürfte aber doch klar sein, daß das Reisepublikum zur Abfahrtszeit ohne weiteres auch seinerseits abfahrtsbereit sein muß. Der eigentlich tiefere Grund dieser Bemängelung dürfte sein, daß in der Schweiz wegen der fehlenden Bahnsteigsperre die Reisenden nicht nur in auffallend starkem Umfang von Abschiednehmenden an den Zug geleitet werden und über das Abschiednehmen dann nicht rechtzeitig an die Zugabfahrt denken, sondern daß sogar oft Abschiednehmende bei den Reisenden im Zug noch kurze Zeit Platz nehmen. Für diese ist es dann besonders unangenehm, wenn sie, mangels des Abfahrtpfiffes, nicht rechtzeitig aussteigen. Es bedarf keiner Erörterung, daß man aus einem solchen, reglementwidrigen Verhalten kein Argument gegen die Anwendung des Befehlsstabs herleiten kann.

Rein betriebsmäßig — und es handelt sich hier nur um einen Betriebsvorgang — wird eingewendet, daß im Gewühl des Publikums (wieder bei der fehlenden Bahnsteigsperre) das optische Zeichen schwerer vom Lokomotivpersonal aufgenommen werden kann als das akustische des Pfiffes. Abwegig scheint aber der Vorschlag zu sein, für den Abfertigungsbeamten deshalb einen eigenen erhöhten Tritt herzustellen, auf den er sich zur Befehlsabgabe zu stellen hätte.

Tatsache ist jedenfalls, daß bei unmittelbarer optischer Übertragung der Abfahrtserlaubnis vom Fahrdienstleiter auf das Lokomotivpersonal anstatt akustisch im Umweg über den Zugführer jedesmal ein Bruchteil einer Minute erspart wird, was bei öfterem Halten wesentlich ins Gewicht fällt. Bei den rasch anfahrenden elektrischen Lokomotiven der Bundesbahnen kann so die Abfahrt buchstäblich auf die Sekunde stattfinden.

— **Die Schweiz und der Hafen von Genua.** Anknüpfend an die Tatsache, daß auch 1927 der Hafenverkehr von Genua größer war als der des Hafens von Marseille, wird in schweizerischen und italienischen Zeitungen die Frage erörtert, warum gerade der schweizerische Verkehr nicht in dem Maße den Hafen von Genua benütze, wie es an sich nach der rein geographischen Lage zu erwarten sei. Hierbei weist ein Aufsatz einer italienischen Zeitung darauf hin, daß für die Frage einer Hafenbenutzung zwar die Kosten des Bahntransportes, aber auch die Schiffsfrachten und die Hafenunkosten ein Rolle spielen. Der Unterschied der Entfernung von Amerika nach Genua, Antwerpen, Hamburg, Bremen sei im Schiffsverkehr zwar nicht von zu großem Belang, wohl aber die Möglichkeit rascher Löschung in den nordischen Häfen. In Genua seien die Lagerkosten für wertvolle Güter oft sehr hoch, der unregelmäßigen und meist weit auseinander liegenden Schiffsabfahrtszeiten wegen. Ebenso seien die Hafenunkosten in Genua, wo es an mechanischen Einrichtungen für rasches und billiges Umladen fehle, hoch. Von den schweizerischen Spinnereien würde selbstverständlich Bremen als Einfuhrhafen für Rohbaumwolle der besonderen Lagerhäuser und der großen Bremer Baumwollbörse wegen bevorzugt. Im Verkehr der Schweiz nach Genua sei auch Italien mit zu kurzen Eisenbahnstrecken beteiligt, als daß Tarifbegünstigungen des Umschlagplatzes Genua sich auswirken könnten. Der schweizerische Anteil am Hafenverkehr Genuas ist von 220 000 t des Jahres 1914 auf 175 000 t im Jahre 1927 zurückgegangen.

— **Die Neuordnung des portugiesischen Eisenbahnwesens.** Die Eisenbahnen von Portugal umfaßten Ende 1926 ein Netz von 3287 km. Davon waren 1431 km Staatsbahnen, und zwar bestanden diese aus zwei räumlich getrennten Netzen: 360 km in Breitspur (1,67 m) und 154 km in Schmalspur im Norden des Landes und 917 km im Süden. 1146 km wurden zu dem genannten Zeitpunkt von der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft betrieben, und in die verbleibenden 710 km teilten sich fünf kleinere Unternehmen. Zunächst hatte der Staat den Eisenbahnbau privaten Unternehmungsgeist überlassen, 1867 entschloß er sich, eine Eisenbahn im nördlichen Teil des Landes selbst zu bauen. Als dann eine Eisenbahngesellschaft im Süden zusammenbrach, übernahm der Staat ihren Betrieb. Diese als einstweilig gedachte Maßnahme führte zu einem Dauerzustand, der durch ein Gesetz von 1899 festgelegt wurde. Bis 1912 brachte der Eisenbahnbetrieb dem Staate Überschüsse ein; sie waren in diesem Zeitraum von 781 bis auf 1323 Contos, also fast auf das doppelte gestiegen. Dann setzte ein Rückgang ein, der dauernd anhielt. Im Betriebsjahr 1916/17 betrug der Überschuß noch 17 Contos, schon im nächsten Jahr war aber ein Fehlbetrag von 177 Contos zu verzeichnen, und 1922/23 war dieser auf 18 083 Contos gestiegen. Danach waren die Einnahmen gegen das Vorjahr um 1323 %, die Ausgaben aber um 2152 % gestiegen.

Wiederholt, so in den Betriebsjahren 1914/15 und 1918/19 wurde der Versuch gemacht, durch Änderung der gesetzlichen Grundlagen die Verhältnisse zu verbessern, aber ohne Erfolg. Man mußte sich endlich dazu entschließen, die Wirtschaft der Staatsbahnen vom Staatshaushalt zu trennen. Die Eisenbahnen wurden an die Portugiesische Eisenbahngesellschaft verpachtet. Durch eine Verordnung vom 9. März 1927 ermächtigt, verhandelte die Regierung mit der Gesellschaft, die dann vom 10. Mai an den Betrieb der Staatsbahnen übernahm, wodurch sie mit 2577 km mehr als drei Viertel der Eisenbahnen des ganzen Landes in ihrer Hand vereinigte. Der Vertrag ist auf 30 Jahre abgeschlossen; er umfaßt nicht nur die bestehenden Eisenbahnen, sondern auch die im Bau begriffenen und die zukünftig zu erbauenden. Die Gesellschaft liefert an den Staat 6 % ihrer Roheinnahmen ab, dazu noch 70 bis 85 % ihrer Reineinnahmen. In den ersten fünf Jahren ist sie verpflichtet, ihren Anteil der Reineinnahmen zur Verbesserung der Anlagen und des Betriebsmittelparks zu verwenden. Um den Verkehr mit schwerem Massengut zu fördern, gewährt die Regierung der Gesellschaft eine Prämie von 5 % des Betrags, um den die Roheinnahmen aus diesem Verkehrszweig diejenigen des Betriebsjahrs 1924/25 übertreffen, und dazu noch 1 % dieses Betrags, um dem natürlichen Verkehrszuwachs und demjenigen, der durch die Inbetriebnahme neuer Strecken hervorgerufen wird, Rechnung zu tragen. Die Gesellschaft deckt den Betriebsfehlbetrag, soweit er nicht durch höhere Gewalt oder durch die geringe Höhe der von der Regierung festgesetzten Tarife verursacht wird. Über die Höhe dieser Fehlbeträge entscheidet ein Schiedsgericht, und von ihnen hat dann der Staat 70 % und die Gesellschaft 30 % zu tragen.

— **Zur Erhöhung der französischen Eisenbahntarife** (s. Nr. 13 d. Ztg vom 29. März 1928, S. 359). Die über diesen Gegenstand gebrachten Mitteilungen seien noch durch die Bemerkung ergänzt, daß die Verkehrssteuer, deren Abschaffung erwogen wird, zunächst von 11,5 % auf 10 % abgebaut worden ist.

— **Erhöhung der belgischen Eisenbahntarife.** Die erhöhten Tarife, die am 1. April bei den belgischen Eisenbahnen eingeführt worden sind (s. Nr. 14, S. 381 d. Ztg.) sollen jährlich 75 Mill. Fr. einbringen; da die Einnahmen für 1928 auf 2875 Mill. geschätzt werden, bedeutet dieser Betrag eine Erhöhung um 2,5 %. Die Güter waren bisher auf sechs Tarifklassen verteilt; zu diesen sind zwei weitere Klassen hinzugefügt worden. Die Personentarife sind im allgemeinen unverändert geblieben, nur der Preis der Dauerkarten mit Ausnahme derjenigen mit 5- und 15tägiger Gültigkeit, die verbilligt worden sind, ist um 15 % erhöht worden.

— **Bestrebungen zur Hebung des Eisenbahnverkehrs in England.** Die englischen Eisenbahnen leiden, wie hier schon wiederholt berichtet worden ist, schwer unter dem Wettbewerb des Kraftwagens, und zwar sowohl im Personen- wie im Güterverkehr. Als ein Beispiel für den Abbruch, den der Lastkraftwagen der Eisenbahn tut, wurde kürzlich vor dem Tarifgericht angeführt, daß früher die Rohstoffe und Erzeugnisse der Baumwollindustrie aus-

schließlich mit der Eisenbahn befördert wurden, heute aber mehr als drei Viertel dieses Verkehrs auf die Straße abgewandert sind. Es handelt sich dabei um 676 000 t Rohbaumwolle und 185 000 t Baumwollgarn nach den Zahlen des Jahres 1927, und bei dem fertigen Gewebe (294 000 t) war der Anteil, den der Kraftwagen beförderte, sogar noch erheblich höher als drei Viertel; er betrug 247 000 t. Wenn die Eisenbahnen die billigen Sätze, die kleine Unternehmen für die Beförderung auf der Straße fordern, unterbieten wollen, müssen sie sehr niedrige Sondertarife einführen, und sie fürchten, daß sie dann nicht mehr in der Lage sein werden, bei Beförderung von anderen schweren Massengütern, deren Versand bei der Eisenbahn verbleiben müssen, solche Möglichkeiten zu bieten, wie es im Interesse der Versender und Empfänger nötig wäre.

Im Personenverkehr ist es nicht nur der Vorort- und Nahverkehr, bei dem die Eisenbahnen unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden haben; es werden vielmehr heute auch Reisen auf weite Entfernungen im Kraftwagen gemacht, und es ist auch bereits eine erhebliche Anzahl von Fernomnibusverbindungen eingerichtet worden, die Verkehr von der Eisenbahn ablenken. Im Nahverkehr versucht man deshalb durch Triebwagenfahrten den Fahrplan zu verdichten und dadurch Verkehr auf die Eisenbahn anzulocken. Im Fernverkehr werden ebenfalls die Fahrpläne zum gleichen Zweck verbessert. Man bedient sich dabei eines Mittels, das in England von jeher besondere werbende Kraft gehabt hat, nämlich der aufenthaltslosen Fahrten auf weite Entfernung. Im Sommerfahrplan des vorigen Jahres hatte die London & Nordostbahn einen Schnellzug eingelegt, der die 431,5 km von London bis Newcastle ohne Aufenthalt durchfuhr, und der Sommerfahrplan der London, Midland und Schottischen Eisenbahn wies eine aufenthaltlose Fahrt von London bis Carnforth über 380 km auf. Damit hatte die Große Westbahn die Führung auf diesem Gebiet, die sie mit einer Zugfahrt über 364 km ohne anzuhalten hatte, verloren. Die Nordostbahn stellte allerdings den Verkehr ihres Fernschnellzugs, der nur drei Mal in der Woche verkehrt hatte, am 15. Oktober wieder ein, aber bei der Midlandbahn brachte der Winterfahrplan sogar noch einen Fortschritt, indem er eine aufenthaltlose Fahrt London—Carlisle über 481 km vorsah. Die Nordostbahn will auch diese Gipfelleistung noch übertreffen, indem sie einen Zug einlegt, der von London bis Edinburgh ohne Aufenthalt durchfährt; auf dieser 631 km langen Strecke muß die Lokomotivbesetzung unterwegs abgelöst werden. Der Tender für diesen Zug ist daher so gebaut, daß man von ihm ähnlich wie zwischen zwei D-Zugwagen in den Packmeisterwagen hinüber gehen kann. Auf der Midlandbahn ist die Entfernung zwischen London und Edinburgh noch um 13 km länger als auf der Nordostbahn; sie beträgt nämlich 644 km, und es wird der Midlandbahn nichts anderes übrig bleiben, als dem Beispiel der Nordostbahn zu folgen und auch ihre Züge von London bis Edinburgh ohne Aufenthalt durchzuführen. Ob sich freilich diese Züge lohnen, muß die Zukunft und ihre Besetzung zeigen, sie lassen aber erkennen, welche Anstrengungen die englischen Eisenbahnen machen, um Verkehr zu gewinnen, indem sie Höchstleistungen aufweisen, wie sie aber auch bemüht sind, einander den Rang abzulaufen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbaupläne Kaspisches Meer—Persischer Golf.** In einem Bericht der BBZtg. über die ordentliche Generalversammlung der Julius Berger Tiefbau-A.-G. heißt es: In Ergänzung des Geschäftsberichtes führte Kommerzienrat Berger über die Aussichten für das laufende Jahr und die nähere Zukunft aus, daß ein unter Führung der Julius Berger Tiefbau-A.-G. stehendes Konsortium, dem außerdem noch die Baufirmen Siemens Bau-Union G. m. b. H. und Philipp Holzmann & Co. A.-G. angehören, von der persischen Regierung den Bau einer Bahn vom Kaspischen Meer bis zum Persischen Meerbusen erhalten hat. Die Bahn hat eine Länge von 1700 km — die Strecke Memel—Konstanz mißt etwa 1500 km — und wird etwa 400 bis 500 Mill. Mark erfordern. Mit den Vorarbeiten hat man bereits begonnen, insbesondere ist der Bau von zwei Probestrecken von je 100 km Länge an den beiden Endpunkten der Bahn, also am Kaspischen Meer und am Persischen Golf, in Angriff genommen worden. Die Ausführung dieser beiden Probestrecken ist deswegen erforderlich, weil man erst feststellen will, wie hoch sich die Kosten für einen Bahnbau in diesem Lande stellen werden. Sobald man hierüber einen Überblick gewonnen hat, will man die Gesamtkosten veranschlagen und in Verhandlungen mit der persischen Regierung wegen Abschluß des endgültigen Verträge treten. Darüber hinaus hat das Konsortium ein Abkommen mit einer ersten führenden Baufirma Amerikas, der Firma Uhen & Co., getroffen. Nach diesem soll, falls die persische Regierung sich damit einverstanden erklärt, die nördliche Strecke der Bahn, also vom Kaspischen Meer bis Hamerdan, von dem deutschen und die südliche Strecke von Hamerdan bis zum Persischen Golf von einem aus amerikanischen, englischen und französischen Baufirmen bestehenden Konsortium gebaut werden.

— **Einschränkungen des Neubauprogramms der Chinesischen Ostbahn.** In diesem Jahre sollen infolge der von der Verwaltung der Chinesischen Ostbahn vorgenommenen Kürzungen des Ausgabeetats nur geringfügige Neubauten vorgenommen werden. Der Bau neuer Stationsgebäude wird auf das nächste Jahr verschoben. Nur einige bestehende Stationsgebäude sollen u. a. ausgebaut werden.

Nach vorläufigen Angaben beliefen sich die Gesamteinnahmen der Chinesischen Ostbahn im Februar auf 6,3 Mill. Rubel. Im Vergleich zum Februar 1927 haben sich die Einnahmen um 2 Mill. Rubel erhöht.

— **Eine Fernöstliche Eisenbahnkonferenz in Charbin.** Ende April findet in Charbin die 7. Fernöstliche Eisenbahnkonferenz statt. Gegenstand der Konferenz sind Fragen der direkten Verbindung zwischen der Mandschurei und Japan. An den Beratungen beteiligen sich alle Eisenbahnverwaltungen und Schiffahrtsgesellschaften, die am Personenverkehr zwischen der Mandschurei und Japan interessiert sind. Es sind dies: die Chinesische Ostbahn, die Südmandschurische Bahn, die Ussuribahn, die koreanischen Bahnen, die japanischen Bahnen, die russische staatliche Handelsflotte und die Ossaka—Chossen—Kaisha Bahn.

— **Der Schiffs- und Fährverkehr der Japanischen Staatsbahnen.** Japan ist bekanntlich eine Inselgruppe, und es ist daher nur natürlich, daß ein Bedürfnis besteht, die Eisenbahnen auf den einzelnen Inseln durch Schiffahrt- und Fährstrecken miteinander in Verbindung zu bringen. Schon die japanischen Eisenbahngesellschaften hatten solche Verbindungen eingerichtet, und als sie im Jahre 1906 verstaatlicht wurden, übernahm der Staat auch die Schiffe und Fähre. Es bestehen sieben Verbindungen zwischen der Hauptinsel Hondo und den Inseln Kiushiu, Shikoku und Hokkaido sowie mit Korea und Sachalin. Wie sich dieser Verkehrszweig entwickelt hat, geht daraus hervor, daß ihnen im Jahre 1907 18 Schiffe dienten, während heute eine Flotte von 66 Schiffen mit einem Tonnengehalt von 45 000 t gegen 8443 t damals vorhanden ist. Die neuen Strecken des Jahres 1908 waren 414 Seemeilen lang, die heutigen dagegen nur 350 Seemeilen, aber die Zahl der Fahrgäste ist von 1,3 Mill. auf fast 7 Mill. die Menge der beförderten Güter von 80 500 t auf 2,36 Mill. Tonnen gestiegen.

Die Schiffsstrecke Shimonoseki—Fusan stellt die Verbindung mit dem asiatischen Festland und damit durch die Mandschurei und Sibirien mit Europa her. Es verkehren hier drei Personen- und drei Frachtdampfer, von denen die erstgenannten 45 Fahrgäste in der 1., 210 in der 2. und 690 in der 3. Klasse aufnehmen können. Die 122 Seemeilen lange Strecke wird täglich zweimal befahren.

Zwischen Aomori und Hakodate, also zwischen der Hauptinsel und Hokkaido, beträgt die Entfernung 60 Seemeilen. Hier verkehren u. a. vier Fähren, die erst 1925 in Dienst gestellt worden sind; sie können auf dem Oberdeck bis fast 1000 Fahrgäste, darunter auf drei Gleisen 25 beladene 15 t-Wagen aufnehmen. Ein anderer Fährdampfer dieser Strecke, der nur dem Frachtverkehr dient, bietet Raum für 43 Eisenbahnwagen zu 15 t. Die Landestellen weisen die übliche Ausstattung mit beweglichen Landebrücken auf. Die Fahrgäste können auf einer Hochbrücke unmittelbar von den Wartesälen auf das Oberdeck gelangen.

Die 90 Seemeilen lange Schiffsverbindung zwischen Wakkanai auf Hokkaido und Odomari auf der Halbinsel Sachalin wurde 1923 eingerichtet, als die Eisenbahn bis Soya an der

rdspitze von Hokkaido in Betrieb genommen wurde. Die r verkehrenden zwei Dampfer sind als Eisbrecher gebaut. Sommer besteht eine tägliche Verbindung, im Dezember d jeden zweiten Tag gefahren und im Januar, Februar l März zwölfmal im Monat. Kürzlich ist hier ein 5000 t-mpfer, der 254 Fahrgäste aufnehmen kann, eingestellt rden.

Die Hauptinsel und Shikoku sind nur durch 11 Seemeilen sserweg voneinander getrennt, und zwischen Hondo und shiu liegt sogar nur eine 2,5 km breite Meerenge. Jene d für den Personenverkehr zwölfmal befahren und außer-n sind hier noch 12 Fähren vorhanden, die je drei Güter-gen befördern können und zu dreien von einem Dampfer chleppt werden. Auf dieser finden täglich 99 Fahrten im rsonenverkehr statt. Für den Güterverkehr besteht eine ondere Verbindung, die zwar auf Hondo auch von Shi-noseki ausgeht, auf Kiushiu aber Komori, etwa 1,5 km lich von Moji, wo die Personendampfer landen, endigt. drei Raddampfer, die je sechs Wagen aufnehmen können. chen 56 Fahrten am Tage. Der starke Verkehr über diese erenge hat Anlaß gegeben, Pläne für eine Überbrückung r Untertunnelung zu bearbeiten. Man hat sich für einen igleisigen Tunnel entschieden, dessen Bau demnächst in griff genommen werden soll.

— **Die Sahara-Eisenbahn.** Der Gedanke, eine Eisenbahn ch die Sahara zu bauen, ist über 50 Jahre alt; schon 9 hat die französische Regierung Expeditionen ausge-dt, die das Gelände erkunden und die günstigste Linien-rung suchen sollte. Bis 1914 und wieder nach Beendigung Krieges sind amtliche und halbamtliche Bereisungen der den Bahnbau in Frage kommenden Gegenden wiederholt geführt worden, aber erst in der letzten Zeit haben sie greifbaren Ergebnissen geführt. In der Nachkriegszeit der Gedanke, den französischen Einfluß in Nord- und telafrika dadurch zu stärken, daß bessere Verbindungen schen diesen Teilen des Erdteils geschaffen würden, ch den französischen Machthunger neue Nahrung erhal-, und neben den wirtschaftlichen Vorteilen, die eine ara-Eisenbahn haben würde, wird jetzt ihre strategische leutung in den Vordergrund gerückt. Im März hat die mmer die nötigen Mittel bewilligt, damit Vorarbeiten für Eisenbahnbau angestellt werden können, und dadurch ein wesentlicher Schritt auf dem Wege zur Ausführung längst gehegten Planes getan. Man hofft, daß den Vor-eiten die Ausführung auf dem Fuße folgen wird. Die fbringung der ungeheuren Kosten wird freilich nicht ganz fach sein; sie werden für die rd. 3000 km lange Eisenbahn 12 Milliarden Franken — beim heutigen Stande der nzösischen Währung etwa 2 Milliarden Mark — geschätzt, einen Ertrag wird dieses Kapital mindestens in den en Jahren nicht bringen. Der Bau und Betrieb ist also als Staatsunternehmen möglich. Nur etwa 2,5 Milliarden rden von den Eisenbahnen, die von der Saharabahn einen kehrszuwachs für ihre Strecken erwarten, zugeschossen rden.

Der Landweg von Nordafrika in das Innere und nach n Westen von Afrika hätte gegenüber dem Seeweg iche Vorteile. In den heißen Gegenden am Nigerknie um Timbuktu besteht das Bedürfnis einer Einfuhr aus gemäßigteren Norden und aus Europa, und umgekehrt nte sich aus jener Gegend eine Ausfuhr einheimischer eugnisse über Land entwickeln. Namentlich könnten ch eine Querbahn durch den Sudan die eingeborenen eitskräfte zur Ernte an- und abgefördert werden, die in verschiedenen Gegenden zu anderen Zeiten vor sich geht. mte und Offiziere kämen schneller nach dem Senegal den anderen französischen Siedelungen, und auch ein rächtlicher Touristenverkehr dürfte sich, so erwartet man. Laufe der Zeit entwickeln. Da die Eisenbahn durch weite serlose Strecken führen wird, ist ein Betrieb mit Dampf-motiven natürlich ausgeschlossen, und man wird Zug-lerung mit Diesellokomotiven in Aussicht nehmen müssen. dem Bahnbau im Wege stehenden baulichen Schwierig-ten werden nicht gering, aber auch nicht unüberwind-sein.

Dem mit den Vorarbeiten für den Bahnbau beauftragten sind 11,5 Mill. Fr zur Verfügung gestellt worden, zu en außer Frankreich selbst Algerien, Marokko, Tunis, nzösisch-Westafrika, ferner die Mittelmeer-, die Orléans- die Südbahn beitragen. Die Mittel sind à fonds perdus ausgeworfen, sollen aber unter Umständen von dem Unternehmen, dem der Bau und Betrieb der Eisenbahn übertragen wird, zurückerstattet werden. Die Vorarbeiten sollen innerhalb 18 Monaten nach Veröffentlichung des Gesetzes beendet werden, und die Mittel dazu sind infolgedessen auf die Haushaltjahre 1928 und 1929 zu verteilen.

Neben der Aufstellung eines Entwurfs für die Sahara-Eisenbahn ist dem Amt für die Vorarbeiten auch noch der Auftrag erteilt, die einschlägigen wirtschaftlichen und auf dem Gebiete der Verwaltung liegenden Fragen zu erörtern.

— **Werbetätigkeit der amerikanischen Eisenbahnen.** Wie schon oft in dieser Zeitung berichtet, tut der Kraftwagen dem Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen schweren Abbruch, und sie suchen diesen Wettbewerb dadurch zu bekämpfen, daß sie den Reisenden besonderes Entgegenkommen zeigen, ihnen besondere Annehmlichkeiten bieten und so Verkehr an sich locken, der sonst dem Kraftwagen zufallen würde. Besonders hoch entwickelt ist der öffentliche Kraftwagenverkehr in Kalifornien, und deshalb haben die Eisenbahnen an der Küste des Stillen Ozeans ihre Fahrpläne überprüft und umgearbeitet, dabei namentlich die Fahrzeiten verkürzt. Eine Eisenbahn im Osten der Vereinigten Staaten gibt Ausflugfahrkarten zu ermäßigtem Preis aus, die gegen Zahlung eines geringen Zuschlags zur Benutzung von Pullmanwagen berechtigen. Der Betrieb der Speisewagen wird verbessert, indem die Preise herabgesetzt werden, dabei aber mehr geboten wird. Den Speisewagen betrachten die amerikanischen Eisenbahnen als einen Zuschußbetrieb, der also nicht den Zweck hat, Geld einzubringen, sondern Reisende anzulocken, die dann das, was die Eisenbahngesellschaft bei ihrer Verpflegung zusetzt, in Gestalt des Fahrpreises wieder erstatten.

Der Kraftwagenverkehr ist bekanntlich in Amerika so hoch entwickelt, daß man auf manchen Straßen wegen ihrer Überlastung mit seinen Wagen nicht mehr recht vorwärts kommt, und es beginnt daher bereits eine rückläufige Bewegung, indem Leute, die einen eigenen Kraftwagen besitzen, ihn nur noch für den Weg zum nächsten Bahnhof benutzen, ihn dort abstellen und, z. B. zur Stadt, mit der Eisenbahn fahren. Dazu werden sie auch durch die Schwierigkeiten veranlaßt, die das Abstellen ihres Wagens in der Stadt macht, während sie ihre Geschäfte erledigen. Um diesen gebrochenen Verkehr zu fördern, stellen einige Eisenbahnen ihren Benutzern in der Nähe ihrer Bahnhöfe Parkplätze für Kraftwagen unentgeltlich zur Verfügung. Gerade dadurch hofft man, einen sehr erheblichen Anteil des verlorengegangenen Personenverkehrs zurückzugewinnen. Straßenbahngesellschaften haben auf diesem Wege schon ganz gute Erfolge erzielt.

Auf alle diese Erleichterungen für die Reisenden muß natürlich die Allgemeinheit in eindringlicher Weise aufmerksam gemacht werden, und trotz der lebhaften Tätigkeit, die auf diesem Wege durch Zeitungen und Zeitschriften, durch Verteilung von Faltblättern u. dgl. entwickelt wird, ist man doch der Ansicht, daß in dieser Beziehung noch nicht genug geschieht. Andererseits erlassen aber die Eisenbahngesellschaften auch die Aufforderung, die Allgemeinheit möge sich für das Entgegenkommen, das ihnen gezeigt wird, für die Bequemlichkeiten, die auf der Reise geboten werden, dadurch dankbar zeigen, daß sie die Eisenbahnen fleißig benutzt.

— **Amerikas größtes Bahnhofsunternehmen.** Die Aufteilung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in die Netze einer großen Anzahl von einzelnen Gesellschaften bringt es mit sich, daß in Städte, die Verkehrsmittelpunkte bilden, Eisenbahnstrecken einmünden, die Eigentum verschiedener Unternehmungen sind. In solchen Fällen schließen sich die beteiligten Gesellschaften häufig zu einem Unternehmen zusammen, das den Bau und Betrieb eines Gemeinschaftsbahnhofs übernimmt. Solche Anlagen gibt es sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr. Das größte Unternehmen dieser Art ist die Terminal Railroad Association of St. Louis, an der 14 Eisenbahngesellschaften beteiligt sind. Über ihre Anlagen gehen jährlich 4,5 Mill. Güterwagen und 650 000 Personenwagen. Ihre Anlagen umfassen den Gemeinschaftsbahnhof mit 32 Gleisen, in den alle St. Louis berührenden Eisenbahnen einmünden, sowie einen zweiten näher am Geschäftsviertel gelegenen Bahnhof, ferner sechs Gürtel- und Stichbahnen im Industriebezirk von St. Louis, die mit 28 Fernbahnstrecken in Verbindung stehen, endlich zwei Brücken über den Mississippi. Im ganzen sind

die Gleise der Gesellschaft etwa 640 km lang. Dem Personenverkehr dienen fünf Abstellbahnhöfe. 1400 gewerbliche Unternehmen werden von den Gleisen der Bahnhofsgesellschaft unmittelbar bedient, für eine weitere Anzahl in verschiedenen Teilen der Stadt bestehen 30 Zustreifdienste. Die Lagerräume der Gesellschaft haben eine Fläche von gegen 200 000 qm. An zehn verschiedenen Stellen liegen Verschiebe- und Zugbildungsbahnhöfe, die 20 000 Wagen aufnehmen können. An 12 Einmündungen von Fernbahnen übernimmt die Bahnhofsgesellschaft die Bedienung des Stückgutverkehrs.

Durch die Zusammenfassung des in St. Louis beginnenden und endigenden Verkehrs in einer Hand ist es gelungen, diesen Verkehr glatt abzuwickeln. Verkehrsstauungen, an anderen Stellen nichts ganz ungewöhnliches, kommen in St. Louis nicht vor. Dabei sind die Zuführungsgebühren dort äußerst niedrig; sie werden meist von den Eisenbahnen getragen, die die Güter anbringen oder abfördern, belasten also den Empfänger oder Absender nicht. In den Händen der Eisenbahngesellschaften befinden sich auch die Aktien der Bahnhofsgesellschaft, und sie gewährleisten auch die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, jedem anderen Eisenbahnunternehmen steht aber die Benutzung der Anlagen zu denselben Bedingungen wie den Eigentümer-Gesellschaften frei. Die Bahnhofsgesellschaft ist nicht als gewinnbringendes Unternehmen in dem Sinne aufgezogen, daß es eine Dividende ausschüttet, sondern die Kosten für Benutzung seiner Anlagen sind so bemessen, daß die Selbstkosten gedeckt werden, daß aber auch ein Ausbau der Anlagen möglich ist.

— **Eine Motorlokomotive mit Speicherbatterie.** Die New York Central-Eisenbahn hat ihren Lokomotivpark um eine Einheit bereichert, die als ein Amphibium bezeichnet wird. Sie kann nämlich ihren Dienst mit Hilfe eines Dieselmotors versehen, der entweder allein oder zusammen mit einer elektrischen Speicherbatterie arbeitet, sie kann aber auch mit der Speicherbatterie allein fahren, und sie kann endlich die Triebkraft von einer dritten Schiene oder von einem Fahrdraht abnehmen. Die Lokomotive ist im wesentlichen zum Verschiebedienst im Westen von New York bestimmt, wo die Bahnhöfe und Gleisanschlüsse noch nicht für elektrischen Verkehr eingerichtet sind; anschließend an diese Gleise liegen aber Strecken, wo die Züge mit 600 Volt Gleichstrom befördert werden, der teils durch eine dritte Schiene, teils durch einen Fahrdraht zugeführt wird. Die neue Lokomotive kann also ohne Schwierigkeiten von einem dieser Streckenteile auf den anderen übergehen. Sie ist mit einem 300 PS-Dieselmotor ausgerüstet, der die Lokomotive unmittelbar antreiben kann; er kann aber auch auf einen 200 Kw-Generator arbeiten, der seinerseits entweder den Motor der Lokomotive speist oder Strom zum Aufladen einer Speicherbatterie liefert. Genügt der Dieselmotor allein nicht zur Bewegung der Zuglast, so kann er durch den Elektromotor unterstützt werden, der aus der Speicherbatterie gespeist wird. Geht dann der Kraftbedarf zurück, so dient der Dieselmotor über den Generator zum Aufladen der Speicherbatterie. Die Lokomotive kann aber auch mit dem gespeicherten Strom allein betrieben werden und geht sie auf Strecken über, die für elektrischen Betrieb mit dritter Schiene oder Fahrdraht ausgerüstet sind, so kann sie ihren Dieselmotor stillsetzen und ihren Speicherstrom sparen, dafür aber mit dem ihr zugeleiteten Strom die Fahrt fortsetzen.

Die Lokomotive wiegt 116.7 t; die Zugkraft beträgt 15,4 t. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 64 km in der Stunde, für gewöhnlich fährt sie aber mit eigener Kraft nur mit 13 km, bei von außen zugeleitetem Strom mit etwa 30 km Stundengeschwindigkeit. Eine solche Lokomotive besitzt natürlich eine sehr verwickelte Bauart und infolgedessen viele Störungsquellen; sie kann nicht gerade zur Einführung an einer größeren Zahl von anderen Stellen empfohlen werden; durch ihre große Anpassungsfähigkeit kann sie sich aber unter den besonderen Verhältnissen, wie sie im Westen von New York herrschen, als recht zweckmäßig erweisen.

Wasserverkehr.

— **Zur Eröffnung der deutschen Frachtfahrt nach Kanada.** Die deutsche Ausfuhr nach Kanada hat sich in der Nachkriegszeit von Jahr zu Jahr ausgedehnt. Im Jahre 1925 betrug sie auf Grund der deutschen Außenhandelsstatistik 38 000 t im Werte von rund 37 Millionen RM, im J 1926 rund 58 000 t im Werte von 61,2 Millionen RM (Kohlenausfuhr) und im Jahre 1927 rund 71 000 t im W von 63,1 Millionen RM. Nichtsdestoweniger blieb sie b mengenmäßig hinter der Ausfuhr des Jahres 1913 (117 (im Werte von 60,5 Millionen M) weit zurück. Demg über hat die deutsche Einfuhr aus Kanada die Vorkr zahlen bei weitem überschritten: während im Jahre rund 348 000 t mit einem Wert von 64,3 Millionen M e führt wurden, wies das Jahr 1925 bereits 594 000 t mit e Wert von 161,7 Millionen RM und das Jahr 1927 1 Million Tonnen mit einem Wert von 262,1 Millionen und das Jahr 1927 über 1½ Millionen Tonnen mit e Wert von 386 Millionen RM aus. Bereits der Vergleich d Zahlen beweist, um wieviel hochwertiger die deutsche fuhr gegenüber der kanadischen Ausfuhr ist und tatsäc bestätigt sich dieser Eindruck bei näherer Differenzie der Statistik. Die deutsche Ausfuhr besteht nämlich zu 60—70 % aus industriellen Fertigerzeugnissen, während deutsche Einfuhr aus Kanada zu nahezu 100 % aus wirtschaftlichen Erzeugnissen und Rohstoffen sich zu mensetzt. Kanada weist in seiner Eigenschaft als einer Hauptlieferanten deutscher Lebensmitteleinfuhr im Ver nis zu Deutschland eine starke Aktivität der Handelsb auf und aus diesem großen Mißverhältnis der Ein- und fuhrmengen im deutsch-kanadischen Handelsverkehr e sich für den Schiffahrtslinienbetrieb eine sehr ungün Tonnagebilanz. Während ostwärts bei offener Schif während des ganzen Jahres mit Ladung für die Li dampfer gerechnet werden kann, fehlt westwärts selbs einen bescheidenen Linienverkehr im allgemeinen die n Ladungsbasis. Daraus ergibt sich, daß das Schiffa geschäft von Kanada eine Hauptdomäne der Trampfahr die dort zu Zeiten des Hauptladungsandranges den Ausg zwischen Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum sel Wenn trotz dieser für die Linienfahrt keineswegs id Verhältnisse das Interesse der großen deutschen Reede am Kanadaverkehr augenblicklich so stark hervortritt, dies durch die Eröffnung eigener Dienste durch Hapag Lloyd zum Ausdruck kommt, so muß man annehmen, in Schiffahrtskreisen die Entwicklung des Landes und damit verbundene Steigerung seiner Lebensbedürfnisse, die wachsende Absatzmöglichkeit, für europäische Indu erzeugnisse sehr günstig eingeschätzt wird und daß ma Beteiligung am Kanadaverkehr mehr als einen Wechse die Zukunft, als ein für den Augenblick gewinnbringe Geschäft betrachtet. In diesem Sinne wird man also Entschluß der beiden deutschen Großreedereien zu w haben, die in diesen Tagen (die Hapag am 12. April, Norddeutsche Lloyd am 22. April) ihre Frachtfahrt Kanada wieder aufnehmen.

Für den mitteleuropäischen Verlader bieten sich nun von deutschen Häfen nach der Ostküste Kanadas folg Verlademöglichkeiten: 1. Die Hamburg-Amerika-Linie in Betriebsgemeinschaft mit der County-Line in regelm gem wöchentlichen Dienst: ihre Dampfer laden nur in burg und gehen von hier direkt nach Montreal, bei geni dem Ladungsangebot auch nach Quebec. Regelmä Abfahrtstag ist der Donnerstag. 2. Der Norddeutsche L fährt zusammen mit der Cairn Thomson Line ebenfal wöchentlichem Dienst. Der Norddeutsche Lloyd und Cairn Line laden sowohl in Hamburg wie in Bremen un dienen Montreal, im Bedarfsfalle auch Quebec. 4. F besteht Verlademöglichkeit mit der Newfoundland Ca Line mit Umladung in Boston und der Red Cross Lin Umladung in New York. Für den Weitertransport von treal (im Winter West Saint John) besteht Verlademö keit mit den beiden kanadischen Hauptbahnen, der Can Pacific Railway Co. und der Canadian Steamship Na Railway. Im Sommer besteht durch die Canada Steam Lines Ltd. Verlademöglichkeit auf dem St.-Lorenzstrom den großen Seen nach dem inneren Kanada und nach mittleren Westen.

Für die Weiterverladung nach dem Inland geben Reedereien Durchkonnossemente; die Wahl des Trans weges und der Eisenbahngesellschaft bleibt, jedenfall den deutschen Linien, dem Verlader überlassen.

Bei der heute noch unbefriedigenden deutschen Au nach Kanada erscheint der zur Verfügung stehende Li dienst außerordentlich reichlich, und es ist sehr fra ob alle beteiligten Reedereien in der ersten Zeit ihr

schäft in diesem Dienst finden werden. Um einen aufreibenden Wettbewerbskampf von vornherein im Rahmen des Möglichen die Spitze zu bieten, haben sich die Reedereien vor kurzem zu einer Westwärts-Frachtkonferenz zusammengeschlossen, die den Namen „Canadian-Continental Westbound Freight Conference" führt.

Erwähnenswert ist noch, daß neben dem Passagierdienst der Canadian Pacific Railway Co. ab Hamburg auch die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd ihre früheren Passagier-Linien mit 14tägigen Abfahrten nach Halifax zu Beginn dieses Jahres wieder aufgenommen haben.

Dr. Botsch.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im ersten Vierteljahr 1928.** Der Eingang an Seeschiffen betrug in

	Hamburg		
1928:	3 968 Schiffe mit	5 166 219	NRT
1927:	3 322 „ „	4 739 123	„
+	646 Schiffe mit +	427 096	NRT
	Rotterdam		
1928:	3 061 Schiffe mit	5 101 099	NRT
1927:	3 351 „ „	5 279 868	„
—	290 Schiffe mit —	178 769	NRT
	Nieuwe Waterweg		
1928:	3 694 Schiffe mit	6 629 613	NRT
1927:	3 979 „ „	6 037 998	„
—	285 Schiffe mit —	8 385	NRT
	Antwerpen		
1928:	2 859 Schiffe mit	5 062 306	NRT
1927:	2 867 „ „	4 858 825	„
—	8 Schiffe mit +	203 481	NRT

— **Aus dem Antwerpener Hafen.** Die Bauarbeiten an den umfangreichen Schelde abwärts gelegenen Häfen sind soweit gediehen, daß die Neue Kruisschans-Schleuse voraussichtlich am 1. September d. J. in Gebrauch genommen werden kann.

Luftverkehr.

— **Das schweizerische Zivilflugwesen 1927.** Die amtliche Statistik über das schweizerische Zivilflugwesen gibt folgende Zahlen (das Ergebnis 1926 in Klammern): Anzahl der Flüge 7608 (6270), Anzahl der Flugstunden 3908 (3811), Anzahl der Flugkilometer 468 600 (424 700), Reisende 15 766 (8067), Post 22,9 t (20,6), Fracht 23,8 t (1,9), Gepäck 9,3 t (5,2). Es sind das die Zahlen für die rein nationale schweizerische Luftfahrt; jedoch für die drei Unterabteilungen: Flugschulbetrieb, allgemeiner Flugbetrieb (Rundflüge, Touristenflüge, Alpenflüge, populäre Flugtage) und kommerziellen Luftverkehr gemeinsam.

Letzterer als der wichtigste weist folgende Ergebnisse auf: Flüge 2210 (2366), Flugstunden 2593 (2799), Flugkilometer 316 100 (314 800), Reisende 5615 (3200), Post 22,8 t (20,6), Fracht 23,8 t (1,9), Gepäck 9,2 t (5,2).

Für die fremden, die Schweiz befliegenden vier Luftverkehrsgesellschaften ergeben sich für 1927 folgende Zahlen: Flüge 2894 (1887), Flugstunden 4561 (2930), Flugkilometer 630 000 (369 200), Reisende 7495 (4663), Post 23,8 t (10,6), Fracht 59,1 t (30,6), Gepäck 17,8 t (9,8).

— **Europa—Amerika.** In einem 36stündigen Flug vom 12. April 5,38 Uhr ab Baldonel (Irland) bis 13. April spät nachmittags überquerten deutsche Flieger, Hauptmann Köhl und Baron von Hünefeld mit dem Kommandanten der irischen Luftstreitkräfte Fitzmaurice in dem Junkers-Flugzeug „Bremen" zum ersten Male den Atlantischen Ozean von Osten nach Westen. Sie gingen auf Greenly Island, der kleinen Insel südlich der Meeresenge von Belle Isle an der Nordwestküste von Neufundland nieder.

— **Im Luftschiff zum Nordpol.** Das italienische Lenkluftschiff unter Führung des Generals Nobile „Italia" hat am 15. April 2 Uhr Mailand verlassen und ist nach 29stündiger Fahrt am 16. April 9 Uhr auf dem Flugplatz Seddin bei Stolp (Pommern) gelandet. Von hier beabsichtigt General Nobile seine Fahrt zum Nordpol im Mai fortzusetzen.

Kraftwagenverkehr.

— **Verkehrsleistungen im öffentlichen Kraftwagenverkehr.** Die Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. hat die Verkehrszahlen der ihr angeschlossenen und mit ihr in Arbeitsgemeinschaft stehenden Kraftverkehrsgesellschaften nunmehr auch für das zweite Halbjahr (Juli—Dezember) 1927 zusammengestellt. Hiernach haben die Gesellschaften folgende Leistungen erzielt: beförderte Personen 28,03 Millionen, gefahrene Wagenkilometer: im Personenverkehr 14,38 Millionen, im Güterverkehr 5,66 Millionen, zusammen 20,04 Millionen. Gegenüber den Zahlen im ersten Halbjahr 1927 ist ein nicht unerheblicher Aufschwung zu verzeichnen; er beträgt rund 32 % der beförderten Personen und 34 % der Fahrleistungen im Personen- und Güterverkehr.

Leider läßt sich ein Vergleich mit den Leistungen anderer Verkehrsunternehmungen im öffentlichen Überlandverkehr nicht anstellen, weil Zahlen von privaten Unternehmern nicht vorliegen und die Deutsche Reichspost ihre Leistungen im Kraftpostbetrieb seit dem 1. Juli v. J. nicht mehr bekannt gibt. Im ersten Halbjahr 1927 hatte die Reichspost insgesamt 21,05 Millionen Personen befördert und hierbei 21,27 Millionen Wagenkilometer zurückgelegt.

Die Kraftverkehrsgesellschaften hatten am 31. Dezember 1927 insgesamt 425 Kraftfahrlinien mit 8803 km Streckenlänge in Betrieb. Hiervon dienten der Personenbeförderung 380 Linien mit 6394 km Streckenlänge, der Güterbeförderung 45 Linien mit 2409 km Streckenlänge. Im ganzen Jahr 1927 beförderten die Gesellschaften zusammen 49 Millionen Personen und leisteten 26 Millionen Omnibuskilometer bei einem durchschnittlichen Bestand von 860 Kraftomnibussen. Auf einen Wagen entfallen demnach bei einer Jahresleistung von 30 000 km rund 57 000 Fahrgäste. Die durchschnittliche Besetzung für einen Omnibus stellte sich auf 15 Fahrgäste, die Reiselänge eines jeden Fahrgastes auf annähernd 8 km.

Eine Gegenüberstellung der Leistungen bei der Personenbeförderung in den Jahren 1926 und 1927 ergibt folgendes Bild:

	beförderte Personen	Wagenkilometer	Omnibusbestand am Jahresschluß
1926	32,30	18,80	748
1927	49,28	26,03	972
Zunahme rund	53 %	38 %	30 %

Außerdem wurden im abgelaufenen Jahre 1,04 Millionen Wagenkilometer bei der Vermietung von Personenkraftwagen erzielt.

Im Güterverkehr legten die Kraftverkehrsgesellschaften im Jahre 1927 zusammen 9,88 Millionen Lastwagenkilometer zurück gegenüber 7,20 Millionen im Jahre 1926; Zunahme rund 39 %. Die Zahl der im Betrieb befindlichen Lastkraftwagen betrug am Jahresschluß 742. Auf den Wagen entfallen sonach rund 13 000 km im Jahr, wobei zu berücksichtigen ist, daß es sich hierbei hauptsächlich um schwere Lastkraftwagen handelt.

Insgesamt leisteten die in der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. zusammengeschlossenen Kraftverkehrsgesellschaften im Jahre 1927 rd. 37 Millionen Wagenkilometer. Soweit sich übersehen läßt, stehen sie damit an der Spitze aller dem öffentlichen Überlandverkehr dienenden Kraftfahrunternehmungen.

Rechtspflege.

— **Haftung der Bahn für Auszahlung einer Pensionsabfertigung auf Grund eines objektiv unrichtigen Notariatsaktes.** M. K. ist die geschiedene Frau des Revidenten der österreichischen Südbahn i. R. O. K. Mit rechtskräftigem Urteil des Bezirksgerichtes Graz sind ihr eine Alimentation von 40 S monatlich und die mit 102 S 70 g bestimmten Prozeßkosten zuerkannt worden. Mit Exekutionsbewilligung vom 15. Dezember 1925 des Bezirksgerichtes Graz ist ihr zur Hereinbringung der Forderung an rückständigen

die Pfändung bzw. Überweisung der dem O. K. zustehenden Pensionsbezüge von Seite der Bahn von 183 S 60 g bewilligt worden.

Die Bahn hat den O. K., der für immer auf seine Pensionsbezüge verzichtet und auch eine notarielle Verzichtserklärung der Gattin beigebracht hatte, hinsichtlich seiner Pension abgefertigt. Die der Bahn vorgelegte Erklärung ist aber tatsächlich nicht von M. K., sondern ohne deren Wissen von einer Frauensperson gefertigt worden, die sich vor dem Notar als die geschiedene Gattin des O. K. ausgab und auch dem Notar gegenüber von zwei Identitätszeugen als Frau des O. K. agnosziert wurde.

Da die Pfändung nicht durchgeführt wurde, überreichte M. K. gegen die Bundesbahnen als Rechtsnachfolger der Südbahn die Klage und behauptete:

Es sei nachgewiesen, daß nicht sie die erwähnte Erklärung unterzeichnet habe, und daß auch darüber eine Anzeige an die Staatsanwaltschaft Wien II erstattet wurde. Da nun nicht Klägerin, sondern eine Fremde diese Erklärung unterschrieben habe, entbehre diese der Rechtswirksamkeit und beklagte Partei könne sich nicht auf sie berufen. Daher sei beklagte Partei schuldig, der klagenden Partei 461 S und die gerichtlich bestimmten Prozeßkosten binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen.

Demgegenüber beantragte beklagte Partei die kostenpflichtige Abweisung des Klagebegehrens und wendet ein: 1. Die vom 15. Dezember 1925 datierte Exekutionsbewilligung der Klägerin traf zu spät ein, nämlich erst am 21. Dezember 1925, die Auszahlung der Abfertigung des O. K. aber erfolgte schon am 22. Dezember 1925. Nun sei es bei der Größe des Betriebes der beklagten Partei ausgeschlossen, daß in einem Tage der durch die bürokratische Organisation vorgeschriebene Dienstweg ein wenn auch wichtiges Dienststück zum zuständigen Referenten bringe, so daß am 22. Dezember 1925 die Exekutionsbewilligung noch gar nicht bei dem die Auszahlung veranlassenden Referenten sein konnte. 2. Aber selbst bei rechtzeitigem Einlangen hätte die Exekutionsbewilligung, die vom 15. Dezember 1925 datiert war, die Auszahlung der Abfertigung nicht hemmen können, da die von O. K. vorgelegte notarielle Verzichterklärung seiner angeblichen Gattin vom 18. Dezember 1925 datiert war, also die spätere Urkunde darstelle. 3. O. K. sei Altpensionist der Südbahn gewesen und auf ihn fänden die Pensionsbestimmungen der Südbahn und nicht die der Bundesbahn Anwendung. Erstere aber verlangen für den Fall der einmaligen Abfertigung keine Verzichterklärung der Gattin. Sohin fehle jedes Verschulden der beklagten Partei.

Das Gericht I. Instanz hat die Klage abgewiesen, die Berufung der Klägerin hatte Erfolg.

Aus den Gründen des Berufungsgerichtes: Die Berufung der Klägerin bekämpft das erstgerichtliche Urteil aus dem Berufungsgrunde unrichtiger rechtlicher Beurteilung und beantragt dessen Abänderung in der Richtung kostenpflichtiger Bejahung des Klagebegehrens. Die Beklagte Partei hat die kostenpflichtige Abweisung der Berufung beantragt und stillschweigend dem ausdrücklichen Verzicht der Klägerin auf eine mündliche Berufungsverhandlung zugestimmt. Durch die Zustellung der gerichtlichen Exekutionsbewilligung und im Augenblicke dieser Zustellung erwirkt die betreibende Partei ein Pfandrecht an den beschlagnahmten Dienstbezügen des Verpflichteten. Daß dieser in der Zwischenzeit seinen Anspruch auf Ruhegenuß in eine Abfertigung konvertiert hat, nimmt der nach dieser Novation einlangenden Exekutionsbewilligung nicht die Beschlagnahmewirkung, weil die Abfertigung gemäß § 289 lit. e E. O. an die Stelle der Dienstbezüge tritt und dort, wo die Exekution auf die letzteren gerichtet war, von diesen doch ereilt wird, wofern nur die Abfertigung noch nicht ausgezahlt war.

Es würde darum die Schuld an die betreibende Partei, der die beschlagnahmte Forderung zur Einziehung überwiesen wurde, nach Maß des vollstreckbaren Anspruches und soweit dieser in der Abfertigung seine Deckung hat, zu bezahlen sein, ohne Rücksicht darauf, ob der Verpflichtete seinen Ruhegenußanspruch in eine Abfertigung umgewandelt hat oder nicht. Die beklagte Partei verweigert aber die Zahlung mit Zustimmung des ersten Richters deshalb, weil der Exekutionsantrag der Klägerin durch die Verzichturkunde vom 18. Dezember 1925 „derogiert" worden sei. Dieser Verweigerung stimmt das angefochtene Urteil zu, obgleich es, ohne hier auf einen Widerspr der Berufsgegnerin zu stoßen, ausdrücklich feststellt, d diese Verzichtsurkunde durch Vorschiebung einer frem Frauensperson betrügerisch erschlichen ist und nicht Willenserklärung der betreibenden Gläubigerin wiedergi Dieser Auffassung einer, wie das erste Urteil sagt, de gierenden Wirkung dieser Erklärung gegenüber der älte Exekutionsbewilligung kann durchaus nicht zugestim werden.

Steht fest, wie dies das angefochtene Urteil ausspri und die Berufungsgegnerin in der Berufungsmitteilung a drücklich zugibt, daß die Verzichtsurkunde vom 18. zember 1925 nicht von der Klägerin als der betreibend Gläubigerin ausging, dann besteht zwischen der in d Exekutionsantrage gelegenen und in der Exekutionsbewil gung durch das Gericht als berechtigt anerkannten Wille äußerung der Gläubigerin und der Willenserklärung in d Verzichtsurkunde nicht das Verhältnis zweier Wille äußerungen, deren jüngere im gegenseitigen Verhältnis die ältere aufheben könnte. Wollte der erste Richter seiner Ausdrucksweise von der derogierenden Kraft Meinung aussprechen, die Beklagte sei berechtigt gewes sich an den äußeren Schein zu halten und eine notariell glaubigte Urkunde als vollen Beweis machend dafür hi zunehmen, daß die Gläubigerin von der ursprünglichen A sicht der Betreibung einer vollstreckbaren Forderung gegangen sei, diesen älteren Willen drei Tage spät widerrufen habe, so muß demgegenüber festgestellt werd daß diese so gedeutete Verzichterklärung ja gar nic von der Gläubigerin ausging. Wenn die beklagte Par dies glaubte, so unterlag sie eben einer Täuschung, u wenn sie sich mit der notariell beglaubigten Urkunde gnügte, trug sie die Gefahr des an ihr begangenen B truges. Sie agnoszierte eine Urkunde, welche durch V schiebung einer nicht berechtigten Person verfälscht w als echt und haftet für den an ihr begangenen Betru dessen Konsequenzen sie allein zu tragen hat, ebenso w eine Zahlstelle, die auf Grund verfälschter Quittung Lasten des Kontos eines Berechtigten an einen Betrüg Zahlung leistet, wofern nur dem Kontoinhaber keinerl Verschulden durch Vernachlässigung der Obsorge über s Scheckbuch oder seine Geschäftspapiere oder sonst ei Vorschubleistung an dem Täuschungserfolge zur Last lieg

Die Berufungsmitteilung, welche zur Wahrung d Standpunktes der beklagten Partei mit der Beweiskra öffentlicher oder öffentlich beglaubigter Urkunden operie ist deshalb im Irrtum, weil nach Inhalt des Aktes nicht bestreiten ist, daß die Urkunde verfälscht ist. Im übrig aber sind die hier gezogenen Beweisregeln der ZPO. n prozeßrechtliche Vermutungen ohne materielle Wirkun

Das angefochtene Urteil meint, zu der Konvertierung d Ruhegenusses in eine Abfertigung hätte es der Einwilligu der Gattin des abgefertigten Dienstnehmers oder Ruh ständlers nicht bedurft. Dem mag so sein. Dann aber w es um so weniger zulässig, die Abfertigung auszuzahlen, sie vor ihrer Auszahlung durch Exekution beschlagnahm wurde und der Verpflichtete, dessen Anspruch vor d Auszahlung gepfändet wird, eben über diesen Anspru nicht verfügen darf. Jede Verfügung verstößt gegen d mit der Pfändung verbundene Verfügungsverbot, jede B friedigung gegen das mit der Pfändung erlassene Zahlung verbot. Die Berufungsgegnerin vertritt allerdings die A sicht, der Beschlagnahmeakt müsse ohne Wirkung bleibe weil er mit Rücksicht auf die bureaukratische Organisatio des Dritt-Schuldners nicht rechtzeitig eintraf. Der Ers richter hat mit Recht ausgesprochen, daß ein Zeitraum vo einem Tage auch bei einem großen Betriebe genügen mu um einen gerichtlichen Exekutionsakt zur Ausführung z bringen. Nach § 295 EO. Alte Fassung bestand die Vo schrift, daß eine Forderungspfändung, wenn es sich um A sprüche gegen den Bund oder vom Bunde gespeiste Fond handelt, gleichzeitig der anweisenden Behörde und d Kasse zuzustellen sei. Diese Bestimmung ist nun dahin g ändert, daß die Exekutionsbewilligung nur der anweisende Behörde und lediglich auf Antrag des Gläubigers auc der Kasse zuzustellen sei. Das will keineswegs sagen, da dort, wo der Gläubiger von dieser Bestimmung keinen G brauch macht und es bei der Zustellung des Exekutions beschlusses lediglich an die anweisende Behörde bewende läßt, er die Gefahr der verspäteten Zustellung trägt.

Die Vereinfachung der Vorschriften hängt lediglich mit er Neuregelung des Kassenverkehrs des Bundes und seiner onds zusammen, dessen Zahlungsverkehr beim Postsparassenamte vereinigt wurde. Gerade deshalb genügt jetzt ie Zustellung an die anweisende Behörde, welche dafür zu orgen hat, auf dem kürzesten Wege von derartigen Geschäftsstücken Kenntnis zu bekommen und deren Ausührung anzuordnen. Schließlich darf nicht übersehen erden, daß es sich um eine Auszahlung am 22. Dezember 925, also außerhalb der Zeiten besonderen Geschäftsndranges handelte und daß die Liquidierung des Kassenhecks erst am 22. Dezember 1925 erfolgte, nachdem schon gs vorher die Exekution bei derselben anweisenden Beörde eingetroffen ist. Auch bei einem großen Betriebe uß dafür gesorgt sein, daß das anweisende Organ zu eiten ruhigen Geschäftsverlaufes, wo derartige Anweiungen sporadisch vorkommen können, die Auszahlung ines gepfändeten Betrages rechtzeitig inhibiert.

Der Oberste Gerichtshof bestätigt dieses Urteil (Entsch. om 6. Oktober 1927, GZ. Ob II 953/27).

Aus der Begründung: Die Revision der beklagten artei wird auf die Revisionsgründe des § 503 Z. 4 und ZPO. gestützt und findet, da das Revisionsgericht die Anchauung des Berufungsgerichtes billigt, in der ersteren ichtung im wesentlichen schon in den zutreffenden Grünen des angefochtenen Urteils ihre Widerlegung. Lediglich as eine sei hier noch beigefügt: Die Revisionswerberin ıacht geltend, daß das Vertrauen auf den äußeren Tatestand ihr zugute komme und sie von der gegenständichen Klage befreien müsse. Jenes rechtliche Moment aber ann die beklagte Partei vorliegend nicht für sich in Anpruch nehmen, da es sich um keinen von der Gegenseite esetzten oder auch nur veranlaßten und andererseits um inen, wenn auch äußerlich unbedenklichen so doch rwiesenermaßen objektiv falschen Tatbestand handelt. Wenn ie Beklagte im Vertrauen auf einen solchen äußeren Tatestand ihre Maßnahmen traf und sich hierdurch irreführen ieß, so ist dies der Klägerin gegenüber ein Zufall, der sich n ihrem (der Beklagten) Vermögen ereignete (§ 1311 abGB), nd muß sie die hieraus sich ergebenden nachteiligen Folgen ragen, nicht aber die hieran gänzlich unbeteiligte Klägerin. Der Revisionsgrund des § 503 Z. 4 ZPO. ist somit nicht egeben.

Die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Auszahlung m 22. Dezember 1925 außerhalb der Zeit besonderen Geschäftsandranges erfolgt sei, ist allerdings eine willkürliche nd könnte von dem deshalb angerufenen Revisionsgrunde les § 503 Z. 3 ZPO. getroffen werden. Dieser unterlaufene Formfehler ist jedoch gegebenenfalls nicht entscheidend, da las Berufungsgericht schon in seinen früheren Ausführungen iervon unabhängig erklärt, daß das Prozeßgericht erster nstanz mit Recht ausgesprochen habe, daß ein Zeitraum on einem Tage auch bei einem großen Betriebe genügen nüsse, um einen gerichtlichen Exekutionsakt zur Ausführung u bringen. Hiervon abgesehen hätte selbst ein rechtzeitiges Einlangen der Exekutionsbewilligung bei dem Referenten an lem Vorgehen der Beklagten nichts zu ändern vermocht, da leren Vertreter bei der mündlichen Verhandlung vom 25. März 1927 vorbrachte, daß auch dann die Auszahlung m O. K. nicht hätte verhindert werden können, weil die Exekutionsbewilligung vom 15. Dezember 1925 datiert, die notarielle Verzichtserklärung aber am 18. Dezember 1925 seitens der M. K. abgegeben worden sei. D. Cap.

— **Aus der Rechtsprechung der Landesarbeitsgerichte.** Ein wichtiges Urteil, das die Beschäftigung von Zeitarbeitern und die sich daraus ergebenden Folgerungen betrifft, hat das Landesarbeitsgericht in Koblenz gefällt. Der Sachverhalt, der als Schulfall angesehen werden darf, ist kurz folgender: Einen Oberbauarbeiter E., der nach mehrjähriger Dienstzeit Stammarbeiter geworden sein wollte, wurde das Arbeitsverhältnis gekündigt. Sein Einspruch wurde vom Betriebsrat für berechtigt erklärt, und er strengte daraufhin gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Klage an. Diese Klage hat E. unter der Voraussetzung, daß er wieder als Zeitarbeiter in den Eisenbahndienst eingestellt würde, zurückgezogen. Am 9. April 1927 wurde E. bei der Bahnmeisterei I. Hbf. als Zeitarbeiter eingestellt, nachdem er zuvor am 5. April 1927 ein Anerkenntnis über seine Beschäftigung als Zeitarbeiter auf die Dauer von 6 Monaten unterschrieben hatte. Da noch nach Ablauf der 6 Monate weiter Arbeit für die Zeitarbeiter vorhanden war, hat die Bahnmeisterei ihnen erklärt, daß sie noch 4—6 Wochen weiterbeschäftigt werden könnten. Sie hat sich dann Ende September 1927 von den anderen Zeitarbeitern eine Bescheinigung unterschreiben lassen, daß sie als Zeitarbeiter über 6 Monate hinaus weiter beschäftigt würden. Der Arbeiter E. hat sich jedoch geweigert, diese Unterschrift zu leisten, und daraufhin wurde ihm am 15. Oktober 1927 unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 14 Tagen das Arbeitsverhältnis von der Beklagten gekündigt. Der Betriebsrat, welcher die Kündigung auf den Einspruch des E. für unbillig hielt, hat deswegen Klage erhoben, ist jedoch damit abgewiesen worden. Auch die Berufung wurde mit folgender Begründung abgewiesen*):

„... Zunächst ist den Ausführungen des Vorderrichters darin beizupflichten, daß auch ein Zeitarbeiter der Reichsbahn-Gesellschaft formell ein Einspruchsrecht gegen seine Kündigung gemäß § 80 BRV. für die Reichsbahn-Gesellschaft hat. Materiell wird aber ein Zeitarbeiter, der nur vorübergehend zur Saisonarbeit angenommen und mit seiner Entlassung nach Erledigung dieser Arbeiten rechnen muß, schwer nachweisen können, daß seine Entlassung eine unbillige Härte ist, die nicht durch die Verhältnisse der Reichsbahn bedingt ist. Vorliegend hat nun E. durch sein eigenes Verhalten seine Kündigung vor der der andern Zeitarbeiter selbst verschuldet. Wenn auch in der Regel Zeitarbeiter nur 6 Monate beschäftigt werden sollen, so ist in besonders gelagerten Fällen wie hier, wo noch weitere Mittel zur Ausführung von Oberbauarbeiten bewilligt waren, eine Beschäftigung bis zu 7 Monaten zulässig. E. sollte auch Anfang Oktober 1927 nach dem vorliegenden Revers sich nur mit einer Verlängerung seiner Beschäftigung bis zu 7 Monaten einverstanden erklären. Da er dieses Einverständnis verweigerte, so erklärte er damit selbst, daß er seine Weiterbeschäftigung als Zeitarbeiter ablehne. Da nach dem Tarifvertrag diese seine Weigerung ungerechtfertigt war, ist in der darauf erfolgten Kündigung keine unbillige Härte zu erblicken. Offenbar wollte E. mit seiner Weigerung auch nur erreichen, daß er als Tarif- bzw. als Stammarbeiter weiterbeschäftigt würde. Darauf hatte er aber rechtlich keinen Anspruch, selbst wenn unterstellt würde, daß ihm bei Zurückziehung eines früheren Einspruches von dem Eisenbahnoberinspektor H. versprochen ist, er würde im Herbst 1927 als erster als Stammarbeiter eingestellt werden, da eine Vermehrung dieser Arbeiter beabsichtigt sei. Einmal kann über die Ernennung zum Stammarbeiter nur die Direktion entscheiden und ferner ist in den vorliegenden Erklärungen, in denen sich E. mit seiner Beschäftigung als Zeitarbeiter einverstanden erklärt, keinerlei Vorbehalt gemacht. Es könnte sich daher bei den Besprechungen zwischen H. und E. nur um rechtlich unverbindliche Ansichtsäußerungen gehandelt haben, die vielleicht für E. ein Beweggrund zur Zurücknahme seines Einspruchs waren. Das zukünftige Arbeitsverhältnis war aber entsprechend dem Revers auch in einer für E. unverkennbar klaren Weise als Zeitarbeitsverhältnis ohne jeden Vorbehalt geregelt. Da irgendwelche Verpflichtungen von der Beklagten nicht übernommen waren, so ist die rechtliche Lösung dieses Zeitarbeiterverhältnisses keine Unbilligkeit, selbst wenn E. sich in seinen Erwartungen getäuscht sieht ..." Dr. C.

*) Urteil vom 25. Januar 1928. Gesch.-Nr. 1. A. S. 48/27.

Bücherschau.

— **Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten** 1928. 24. Jahrgang. Zusammengestellt nach Unterlagen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Stande vom März 1928. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8. Größe 12 : 17 cm. 400 Seiten mit vier Bildnissen. In lichtechtes Leinen gebunden 12 RM.

Das pünktlich zur gewohnten Zeit erschienene Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten gibt den Stand vom März 1928 an. Sein Erscheinen wird wieder in allen beteiligten Kreisen begrüßt werden, nicht nur von den Beamten selbst, sondern auch von den Behörden, Handel und Industrie sowie insbesondere von den Lieferfirmen der

Reichsbahn. Gibt das Buch doch in bewährter Weise Auskunft nicht nur über die Organisation des großen Unternehmens „Reichsbahn", sondern auch über das einem jeden der oberen Beamten der Reichsbahn zugewiesene Arbeitsgebiet. Es ist hiernach für jeden, der Verhandlungen mit der Reichsbahn zu führen hat, leicht, die zuständige Stelle festzustellen. Die übersichtliche Gliederung der letzten Jahrgänge ist auch in diesem Jahrgang beibehalten. Sein Umfang hat nur um wenige Seiten gegen den des letzten Jahrgangs zugenommen. Das Buch wird auch in seinem 24. Jahrgange wieder allen Beteiligten der bewährte Führer sein, der es bisher gewesen ist. W.

— **Gedanken über Unfälle auf Bahnübergängen.** Druck von Gebauer-Schwetschke A. G., Halle (Saale).

Die Reichsbahndirektion Halle hat eine sehr beachtenswerte kurze Druckschrift (8 Seiten) unter vorstehendem Titel herausgegeben und diese an die Regierungspräsidenten, die Magistrate der größeren Städte, die Landgerichte und an die Presse in ihrem Bereich gesandt. An Hand der Statistik wird in dieser Druckschrift nachgewiesen, daß im allgemeinen die Unachtsamkeit der Wagenführer die Ursache der meisten Kraftwagenunfälle auf beschrankten und unbeschrankten Bahnübergängen gewesen ist. Im einzelnen werden alsdann die Ursachen der Unfälle und Gefährdungen und die Mittel zur Abhilfe erläutert. Die Druckschrift kommt zu dem Ergebnis: Ein Mittel, das keine unmittelbaren Kosten, nur etwas Erziehungsarbeit verursacht, das ferner keine lange Projektierungs- und Herstellungszeit erfordert, sondern sofort angewendet werden kann, das ferner unbedingt wirksam ist, besteht zweifellos in der Erziehung der Lenker zu größerer Vorsicht, in der Stärkung ihres Verantwortungsgefühls. Daneben müssen nach den weiteren Ausführungen selbstverständlich solche Verbesserungen an den Überwegen ausgeführt werden, die bei der Finanzlage der Reichsbahn durchführbar sind.

Bei den vielen Angriffen, die bei Kraftwagenunfällen auf Bahnübergängen auf die Reichsbahnverwaltung und auf die Eisenbahnverwaltungen überhaupt gemacht werden und die meist von einer ganz falschen Beurteilung der Sachlage ausgehen, verdient die Denkschrift weiteste Verbreitung und Beachtung bei den Behörden, insbesondere aber auch bei den Gerichten. Auch würde es mit Dank zu begrüßen sein, wenn die Presse im Sinne der Denkschrift erläuternd auf die öffentliche Meinung einwirken würde. W.

C. Kersten, **Brücken in Eisenbeton.** Band 1: Platten- und Balkenbrücken. Sechste neubearbeitete Auflage. Berlin 1928. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis: geh. 12 RM, geb. 13,50 RM.

Sämtliche Eisenbetonbücher von Kersten, von denen das vorliegende, der erste Band über Eisenbetonbrücken, auch in spanischer Übersetzung erschienen ist, sind in den Fachkreisen allgemein bekannt. Bei jeder Neuauflage tritt deutlich das anerkennenswerte Bestreben des Verfassers hervor, die in der Zwischenzeit gesammelten Erfahrungen nutzbar zu verwerten. Auch der Inhalt der neuen sechsten Auflage dieses Buches über Platten- und Balkenbrücken weicht von der Ausgabe des Jahres 1921 nicht unwesentlich ab. Der schnelle Absatz der letzteren ist sicher auch damit begründet, daß der Eisenbeton im Brückenbau immer mehr angewendet wird. Zweifellos hat der Eisenbetonbau gegenüber anderen Ausführungsarten manche Vorteile. Die Güte jedes Eisenbetonbauwerkes wird jedoch in erster Linie von der Sorgfalt der Bauausführungen und der Beschaffenheit der Baustoffe abhängen. Der Verfasser sagt selbst, daß hierauf der größte Wert zu legen ist; daher wäre es wünschenswert gewesen, daß diesen Gesichtspunkten im ersten Abschnitt dieses Werkes „Allgemeines" genügend Rechnung getragen worden wäre. Zweckmäßigerweise werden in der nächsten Auflage die neueren Forschungen über Grundstoffe von Beton und die Zusammensetzung der Grundstoffe zu Beton, sowie auch über die Schutzmaßnahmen von Beton gegen Moor- und ähnlich zusammengesetzte Wässer zu berücksichtigen sein.

Trotz der Angabe auf der Titelseite: „Leitfaden für Schule und Praxis" ist dieses Werk in der Hauptsache als ein Nachschlagebuch für die in der Praxis stehenden Fachleute anzusehen, für die es darauf ankommt, in gedrängter Form eine umfassende Übersicht über die verschiedenen Konstruktionsmöglichkeiten zu erhalten. A solches erfüllt es seinen Zweck vollkommen, da eine Men ausgeführter Beispiele hier zusammengestellt sind. M findet solche über Durchlässe und Plattenbrücken, üb einfache Brückenträger mit oben und unten liegend Fahrbahn, auch über mehrere Öffnungen, über frei ge gerte Krag- und Gelenkträgerbrücken, rahmenförmige u durchlaufende Brückenträger auf mehreren Stützen, üb Hochbahnen, Landungsstege, Fachwerk-, Förder-, Verlad Gerüst-, Kanal- und Rohrbrücken und über Brückenform besonderer Art. Und dennoch ist der Stoff dabei nic überall völlig erfaßt. Wenn z. B. in einem solchen We auf Gründungsarten von Brückenbauten näher eingegang wird, so ist es m. E. unbedingt erforderlich, nicht nur d Pfahlgründung, wie geschehen, sondern auch die Gründu mit Senkbrunnen und die Druckluftgründung in gleich Ausführlichkeit zu behandeln und mit Beispielen zu b legen, zumal bei diesen Gründungsarten der Eisenbeton der heutigen Zeit eine bedeutende Rolle spielt und gera in letzter Zeit diese Gründungsarten häufig angewend worden sind. — Daß der Plattenbrücken aus einbetonierte Walzträgern, einer sehr beliebten Ausführungsart, geda ist, ist sehr richtig; jedoch vermißt man hierbei die zwec mäßigsten und auch in der Literatur bereits mehrfach b handelten Ausführungseinzelheiten. Eine Stellungnahm dazu ist leider auch bei manchen anderen Beispielserläut rungen nicht gegeben. Und gerade diese ist für ein solch Nachschlagewerk sehr erwünscht. — Die Abbildunge entbehren stellenweise der erforderlichen Deutlichkeit; d Maßstab ist mehrfach zu klein gewählt. Es ist durcha anerkennenswert, da, wo es angängig ist, einfache Syste skizzen zu geben und die Abbildungen möglichst klein z halten, um den Umfang des Buches in Anbetracht ein geringen Verkaufspreises knapp zu bemessen. Die Grenz dürfen jedoch hierbei nicht überschritten werden; denn fü Einzeldarstellungen, wie z. B. für die Wiedergabe v Eisenbetonauflagersteinen, ein sehr häufig anzuwendende wichtiges Bauglied, ist eine Mindestgröße für die deutli erkennbare Darstellung unbedingt erforderlich. Auch d Zahl dieser Abbildungen mit weiteren Erläuterungen reic hierbei nicht aus. Die Angabe des Lichtraumprofils fü Eisenbahngleise entspricht nicht den neuen Bestimmunge und bedarf der Ergänzung. —

Trotz dieser Mängel muß zum Schluß hervorgehob werden, daß der Verfasser wie für alle seine Bücher, s auch für diese Neubearbeitung große Mühe und Fleiß au gewendet hat, um als überzeugter Anhänger des Eise betons den mannigfachen Anfeindungen namentlich bei d Verwendung dieses Baustoffs für den Bau von Eisenbah brücken entgegenzutreten. J. Kuhnke - Berlin.

— **Nordwestdeutschland — die Hansestädte und Nordse bäder.** Das 20. Heft der von der Reichszentrale für Deutsch Verkehrswerbung herausgegebenen „Deutschen Verkehrs bücher" behandelt unter vorstehendem Titel die Städt Hamburg, Bremen, Lübeck, die Provinz Hannover einschlie lich der Lüneburger Heide, die an der Nordsee liegende Küsten- und Inselbäder und schließlich die Provinz Schle wig-Holstein. Das Heft bringt lediglich die für die Werbun wichtigsten sachlichen und praktischen Angaben über da Gebiet und die Städte, Kurorte usw.. In aller Knapphe sind, nach einer allgemeinen Kennzeichnung des betreffende Platzes, die Möglichkeiten für Verkehr, Unterkunft, Sehens würdigkeiten, Spaziergänge, Unterhaltungs- und Bildungs einrichtungen, Sport, Auskunft dargestellt. 20 ganzseitig Abbildungen und eine Verkehrskarte erhöhen den Wertb werb dieses handlichen Heftes. Der Umschlag zeigt de charakteristischen Mönchsfelsen von Helgoland, nach eine Entwurf von Richard Friese. — Die gleiche Werbeschrift is auch in englischer Sprache unter dem Titel „North-West Germany — The Hanseatic Cities and the North Sea Bathin Resorts" erschienen.

— **Wärmedurchgang bei einfachen Körpern und Ma schinen.** Vorträge auf der II. Tagung des Ausschusses fü Wärmeforschung im Verein Deutscher Ingenieure. Heft 30 der Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieu wesens. DIN A 4, IV/72 Seiten mit 108 Abbildungen un 22 Zahlentafeln. Preis broschiert 9 RM, für VDI-Mi glieder 8 RM, (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7).

Der Übergang der Wärme von flüssigen und gasnigen Stoffen auf die sie begrenzenden festen Wangen ist in der Technik von grundlegender Bedeutung. doch jede Umwandlung der Energieform mit Entwick- oder Aufnahme von Wärme verknüpft und spielen sich h die meisten derartigen Vorgänge in geschlossenen men ab. Für den Ablauf des technisch-physikalischen ganges und seinen Wirkungsgrad ist die Wärmeegung wichtig; sie muß für die Berechnung und konktive Gestaltung bekannt sein. Als Beispiele seien nur npf-, Gas-, Ölmaschinen, Feuerungen jeder Art, die stets rme zu irgendwelchem Zwecke übertragen sollen (auf sser, Metalle, Luft usw.), ferner Kompressoren oder tungen für heiße Gase oder Flüssigkeiten genannt.

Es ist daher zu begrüßen, daß der Verein Deutscher Ingenieure für die Durchforschung dieser grundlegenden Fragen einen Ausschuß aus führenden Fachleuten gebildet hat. Das vorliegende Heft gibt die Vorträge auf der II. Tagung dieses Ausschusses wieder und beweist besonders in den Erörterungen, wie notwendig die planmäßige Forschung zur Klärung und Berichtigung auf diesem Gebiete ist. Die Veröffentlichung wird befruchtend sowohl auf die theoretische Weiterentwicklung wie auf die Ausbildung der betroffenen Verfahren und Maschinen wirken, ist darüber hinaus aber für jeden Ingenieur ein Mittel, seine Anschauungen über die ihm täglich vorkommenden Vorgänge zu vertiefen. Dr. Landsberg.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Am April 1928 wird der an der Bahnstrecke Neudietendorf—chenhausen in km 55,12 zwischen den Stationen Suhl Dietzhausen neu errichtete Haltepunkt Simsonrke für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr ffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit Tage des Inkrafttretens des Sommerfahrplanes 1928 d der an der Strecke Glatz—Schlaney gelegene Bahn- Reinerz in „Bad Reinerz“ umbenannt.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. der Einführung des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1928 d die Bezeichnung des an der Hauptbahn Bischofsda—Zittau liegenden Bahnhofs Schirgiswalde in hirgiswalde-Kirschau“ geändert.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der an der Strecke Lübbenau—Kamenz gelegene Bahnhof Straßgräbchen erhält vom 15. Mai 1928 ab die Bezeichnung „Straßgräbchen-Bernsdorf (Oberlaus.)“.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe Ab 15. Mai 1928 treten folgende Änderungen in den Stationsbezeichnungen ein: Baden-Oos erhält die Bezeichnung Baden-Baden West, Sinzheim b. Oos erhält die Bezeichnung Sinzheim b. Bühl und Villingen (Baden) erhält die Bezeichnung Villingen (Schwarzw.).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 78 vom 11. und 14. April 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen auf Zulassung einer neuen Verladeart von Schienen bis 60 m Länge auf mehreren Wagen ohne Drehschemel.

Amtliche Bekanntmachungen

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

m 20. April 1928 wird der an der nstrecke Neudietendorf—Ritschen sen in km 55,12 zwischen den Staen Suhl und Dietzhausen neu erte Haltepunkt Simsonwerke den Personen-, Gepäck- und Exßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
ischen Suhl und Simsonwerke 3,43 km,
schen Dietzhausen und Simsonwerke 3,09 km.

Zur Bedienung des neuen Halteiktes werden die in den veröffentlten Fahrplänen vorgesehenen ge anhalten.

m gleichen Tage wird der in km 78 gelegene Haltepunkt Mäbenf- Albrechts geschlossen.

Erfurt, den 10. April 1928. (404)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Lübbenau—Kanz gelegene Bahnhof Straßgräbn erhält vom 15. Mai 1928 ab die zeichnung „Straßgräbchen-Bernsf (Oberlaus.)“. (413)

Halle (Saale), im April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
chsbahndirektion Halle (Saale).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfb. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1928 wird die Station Dohna (Sa.) als Versandstation zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 einbezogen.

Berlin, den 13. April 1928. (426)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif K 37.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1928 tritt der Ausnahmetarif K 37 für frisches Obst, frische Beeren usw. in Kraft. (425)

Berlin, den 12. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfb. 5 b.

Die Ausnahmetarife 11 und 41 für Düngemittel werden bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1928 verlängert. (428)

Berlin, den 16. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplanes 1928 wird der an der Strecke Hirschberg (Schles.)—Landeshut (Schles.) gelegene Bahnhof Pfaffengrund in „Quirl“ umbenannt.

Breslau, den 16. April 1928. (429)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Beim Ausnahmetarif 7 h (Minette aus Frankreich und Luxemburg) wird der Vermerk über die Gültigkeitsdauer wie folgt geändert:

„Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Juli 1928“.

Essen, den 16. April 1928. (423)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 23. April 1928 wird rohes Bormineral in die Abteilung XXIV des S. D. 5 aufgenommen. (424)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfb. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. April 1928 wird die Station Eßlingen als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht einbezogen. (427)

Berlin, den 16. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Nordisch-Italienischer Güterverkehr über Deutschland—Schweiz und Deutschland—Österreich.

Direkter Tarif vom 1. April 1926.

Die besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 13 und 38 des Internationalen Übereinkommens (Seite 4 und 5 des Tarifs) werden mit Wirkung vom 1. Mai 1928 geändert wie folgt:

Zu Art. 13. Nachnahmen.

Nachnahmen sind in der Richtung aus dem Norden nur in der Kronenwährung (schwedischer Landeswährung) und in der Richtung aus Italien nur in der Lirewährung (italienische Landeswährung) zugelassen.

Zu Art. 38. Interessedeklaration.

Die Deklaration des Interesses an der Lieferung ist in der Richtung aus dem Norden nur in der Kronenwährung (schwedischer Landeswährung) und in der Richtung aus Italien nur in der Lirewährung (italienischer Landeswährung) zugelassen. (407)

München, den 10. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Kohlentarif.

Ab 1. Mai 1928 wird die Station Ratheim in den Tarif einbezogen. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (417)

Altona, den 13. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1928 wird der Ausnahmetarif 44a für Getreide usw. durch einen neuen Ausnahmetarif ersetzt. (418)

Berlin, den 7. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1928 wird der Ausnahmetarif 44 für Güter der Tarifklassen A—E usw. durch einen neuen ersetzt. (419)

Berlin, den 10. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 16. April 1928 wird der Abschnitt lfd. Nr. 60 — Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn — geändert. (420)

Berlin, den 12. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit ab 23. April 1928 wird im A. T. 140 unter den Empfangsstationen Georgenthal (Thür.) nachgetragen. (416)

Breslau, den 16. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 2 für Malz.

Am 1. Mai 1928 wird der Ausnahmetarif 2 für Malz unter Aufhebung des gleichnamigen Ausnahmetarifs vom 15. Oktober 1927 neu ausgegeben. Der Tarif enthält zum Teil weitere Ermäßigungen. Er kann von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lösnitzstraße 12 bezogen werden. Preis 7,50 RM. (414)

Dresden, am 14. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Am 1. Mai 1928 wird der Eisenbahn-Gütertarif Heft 8 für die Beförderung von Gütern zwischen deutschen Seehafenstationen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen andererseits aufgehoben. Als Ersatz tritt zum gleichen Zeitpunkt ein neuer gleichnamiger Eisenbahn-Gütertarif in Kraft. In den neuen Tarif sind in der Hauptsache die bisher ausgegebenen Nachträge und Bekanntmachungen zum jetzigen Tarif und die aus der Tarifreform der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft vom 1. August 1927 und der Tschechoslowakischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1928 sich ergebenden Änderungen eingearbeitet worden. Der neue Tarif enthält den jeweils billigsten Frachtsatz in seiner Summe. Irgendwelche Vorschriften durch den Absender wegen Anwendung des Tarifs oder wegen der Verkehrsleitung sind nicht erforderlich. Der Tarif kann von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12 bezogen werden. (415)

Dresden, am 14. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Mitteldeutsch-bayerischer Gütertarif Teil II. Heft B.

Am 1. Mai 1928 wird der Nachtrag I ausgegeben. Die Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Rössen, Wallendorf und Zöschen der Reichsbahndirektion Halle (Saale) treten erst am Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen in Kraft. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger. Erfurt, den 12. April 1928. (408)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1928 treten für die bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München besondere Zuschlagsfrachten für den Ausnahmetarif 2 (Kies, Grand, Sand usw.) in Kraft. Näheres ist aus dem am 19. April d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (422)

Berlin, den 12. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 16. April treten im Abschnitt Zu 99 – W fälische Landes-Eisenbahn — ei Änderungen ein. (

Berlin, den 11. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Pfälzisch-Württ. Güterverkeh

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 die Station Talmühle (Wür mit einer Anstoßentfernung 30 km an Pforzheim-Brötzinger die Entfernungstafel I des Tarifs genommen. (

Stuttgart, den 13. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Stuttgart

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. April 1 Aufnahme von Stationen in die 30, 31, 33, 35, 38, 49, 52, 53, 58, 59 61, 99 und 172. Aufnahme von 5 10-t-Sätzen in A. T. 58. Berichtig gen in den A. T. 33, 35, 115, 122 und 179. Näheres durch Reichsb tarifanzeiger. (

Altona, den 13. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Altona.

Gütertarif Teil II für den Verk der Deutschen Reichsbahn mit Kleinbahnen und Fähren im Be der Reichsbahndirektion Oldenb Tfv. 88.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 v der Tarif neu herausgegeben. Näh durch Reichsbahntarifanzeiger. (

Oldenburg, den 12. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Oldenburg

Ausnahmetarif K 36.

Mit Gültigkeit vom 16. April werden die Stationen Leipzig-Co witz, Leipzig Dresdn. Bf. und L zig-Kleinzschocher als Empfangs tionen in den Ausnahmetarif K aufgenommen. (4

Berlin, den 11. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Gü verkehr (Kohlenverkehr von ol und niederschlesischen Gewinnu stätten) Heft 11.

Die in Nr. 15 vom 14. April 1 dieser Zeitung veröffentlichten mäßigten Schnittfrachtsätze II u den Stationen Kladno, Kraluv D und Staré Kladno gelten bis 30. J 1928. (4

Dresden, am 10. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Dresden.

Ausnahmetarif K 34.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1 wird die Station Wandsbeck in Geltungsbereich des Ausnahmeta K 34 einbezogen. (4

Berlin, den 13. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in B

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

17 Berlin, den 26. April 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Formen gemeinschaftlicher Güterwagenbenutzung.

Elektrische Zugförderung Rosenheim - Traunstein (—Salzburg).

Verhandlungen über die Angleichung des deutschen und österreichischen Verkehrs.

Elektrischen Eisenbahnen in Europa und Nordamerika.

Osterham, das neue Kinderheim des Verkehrspersonals.

Öl im Wagenbau.

Nachrichten.

Deutschland: Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im März 1928. — Neuer Personenbahnhof Königsberg-Nord. — Vorlesungen in Frankfurt (Main). — Niederrheinische Verwaltungsakademien. — Die dritte Tagung des Bundes zur Förderung der Farbe im Stadtbild e. V. — Pressa Köln. — Geheimer Kommerzienrat Vögele †. — Personalnachrichten.

Österreich: Beschränkung der Aufnahme ausländischer Arbeiter bei den Bundesbahnen. — Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen. — Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. — Kraftwagenfahrten der Postverwaltung im Jahre 1928. —

Ungarn: Studienreise ungarischer Eisenbahner nach Deutschland.

Luxemburg: Luxemburgische Prinz Heinrich-Bahn.

Übrige europäische Länder: Verwaltungsreform bei der Schwedischen Staatsbahn. — Durchgehende Abfertigung zwischen der Schwedischen Staatsbahn und Kraftwagenlinien. — Gütertarifermäßigung in Schweden. — Fahrplanverbesserungen der Schwedischen Staatsbahn. — Vereinheitlichung der russischen Schmalspurbahnen. — Neue Wagenbauarten auf den polnischen Staatsbahnen. — Rationalisierung bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Übernahme der Eisenbahnprioritäten durch die Tschechoslowakei. — Das Einmannsystem auf den Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen. — Schweizerischer Eisenbahnerverband. — Von der Berninabahn. — Paris—Corsica in 24 Stunden. — Ein beweglicher Bahnsteig.

Fremde Erdteile: Eisenbahnbau in Persien. — Deutsche Lokomotiven für die Chinesische Ostbahn. — Mechanisierung der Wagenverladung auf der Chinesischen Ostbahn. — Beteiligung der Chinesischen Ostbahn an der „Pressa".

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Formen gemeinschaftlicher Güterwagenbenutzung.

Von Dr. **Karl Herr** in München.

In der Vereinszeitung 1923 Nr. 37 habe ich einen Weg wickelt, der nach meiner Anschauung über die unter europäischen Eisenbahnen hinsichtlich der gegenigen Benutzung der Güterwagen bestehenden Vereinungen hinaus zu einer freizügigen Benutzung führen nte. Aus Anlaß der Verhandlungen im Vereinswagenschuß Köln 1926 wird nunmehr diese Frage, die zweios bei entsprechender Lösung für die Eisenbahnen st, ihr Personal und die Verkehrtreibenden eine tief ifende Umwälzung, aber auch einen Fortschritt ersten ges und eine Befreiung von lästigen Einschränkungen gen wird, durch einen im Verein DEV gestellten An- weiter untersucht werden.

Eine solche Untersuchung wird aber nur dann Erfolg sprechen, wenn sie den ganzen Fragenkomplex auift, wenn also untersucht wird, welche Formen und ge gegenseitiger und gemeinschaftlicher Güterwagenutzung in der Praxis vertreten oder sonst möglich und bar sind. Erst dann, wenn eine „Stufenleiter" dieser Möglichkeiten, von der leichtesten Bindung bis zur engsten Gemeinschaft aufgestellt ist, läßt sich übersehen, welche Wege Erfolg versprechen und welche Ziele angestrebt werden müssen.

Zur Erleichterung der Vorarbeiten für die sicher schwierigen Arbeiten im Verein ist eine solche Stufenleiter entworfen worden, die jedenfalls auch das Interesse der Leser dieser Zeitung finden wird, und die bei günstigem Ausgang der Arbeiten dann die Nachprüfung ermöglicht, welches Ziel die Entwicklung wirklich eingeschlagen hat.

Vorbemerkung.

In der nachstehenden Übersicht („Stufenleiter") ist entwickelt, welche wesentlichen Wege und Formen für die gegenseitige und gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen auf den Eisenbahnen vorhanden oder möglich sind. Ein Urteil über die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit, dann die Möglichkeit ihrer Übernahme in den Verein DEV. ist im allgemeinen mit der Aufführung nicht verbunden.

Von Schriften, die die gegenseitige Benutzung von Güterwagen kritisch behandeln, seien angeführt:

Festschrift des Vereins DEV. vom Jahre 1896 über die Tätigkeit des Vereins von 1846 bis 1896, Abschnitt Vereinswagenübereinkommen S. 111—185,

Höltzel „Das Vereinswagenübereinkommen des Vereins DEV. und seine wirtschaftliche Bedeutung" (Verlag Springer 1900),

Marx „Der Austausch der Güterwagen im Bereiche des Vereins DEV." (Archiv für Eisenbahnwesen 1917 S. 817, 1918 S. 22).

Enderes „Das Vereinswagenübereinkommen" (Festschrift der Zeitung des Vereins DEV. zur Hauptversammlung des 75. Vereinsjahres September 1921),

Herr „Freizügige Benutzung der Güterwagen im Verein DEV." (Zeitung des Vereins DEV. 1923 Nr. 37),

Gaier „Die Lochkarte zur Abrechnung der Wagenmieten im internationalen Verkehr" (Zeitung des Vereins DEV. 1924 Nr. 12),

Simon „Die internationalen Güterwagenübereinkommen" (Zeitung des Vereins DEV. 1926 Nr. 39/40),

Price „Railway Clearing house, 1926." (Vortrag, abgedruckt in der Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes Heft 1, Januar 1928).

Übersicht.

I. Systeme gemeinsamer Wagenbenutzung. Seite

1. Vollständig gemeinsamer Wagenpark 442
2. Gemeinschaftliche Benutzung des Wagenparks etwa nach Art des früheren Deutschen Staatsbahnwagenverbandes oder des Schweizerischen Wagenverbandes 442
3. Naturalausgleich a) früheres russisches System
   b) Ausgleich der Leistungen wie beim VPÜ 443
4. Freizügige Wagenbenutzung; nicht gestaffelte Einheitsmiete für alle beteiligten Verwaltungen oder Einheitsmiete für jede Verwaltung besonders, ggf. getrennt nach Schuld und Guthaben 443
5. Freizügige Wagenbenutzung unter den anschließenden Vereinsbahnen, Einheitsmiete, Abrechnung nach der Zahl der überschießenden Wagen 443
6. Freizügige Wagenbenutzung unter den anschließenden Vereinsbahnen. Einheitsmiete getrennt nach Guthaben und Schuld. Abrechnung nach der Zahl der benutzten Wagen mit Wagenausgleichung 444
7. Freizügige Verwendung der Vereinswagen, Beibehaltung der Staffelmiete und des Einzelnachweises auf den Grenzübergangsstationen 444
8. Französisches System 445
9. Englisches System 446

II. Wagenmietesysteme.

10. Festsetzung einer nicht gestaffelten Einheitsmiete 446
11. Festsetzung einer nicht gestaffelten Einheitsmiete, jedoch Berechnung von gestaffelten Verzögerungsgebühren 446
12. Vereinfachung der Mietabrechnung durch Vereinbarung von Durchschnittsmieten und Anpassung an das Lochkartenverfahren 447
13. Vereinfachung der Wagenmietenabrechnung durch Wegfall der Bestimmungen in § 10 Abs. 1a und 1b VWÜ 447
14. Gestaffelte Zeitmiete unter Abrechnung über jeden einzelnen Wagen 447

III. Erweiterte Wagenbenutzung.

15. Verpflichtung zur gegenseitigen Wagenaushilfe (Wagenbeistellung) 447
16. Ausbau des § 5 VWÜ (Aushilfe mit Wagen) 448
17. Unbeschränkte Benutzungsmöglichkeit der beladen zugelaufenen fremden Wagen 4
18. Zeitweilige Aufhebung des § 4 VWÜ . . . 4
19. Gewährung besonderer Vorteile für rückbeladende Verwaltungen 4
20. Rückgabe der leeren Wagen auf beliebigen Übergängen 4

IV. Zusammenlegung oder Erleichterung der Abrechnungsgeschäfte.

21. Zentralisierung der Abrechnungsgeschäfte einschließlich der Wagenaufschreibung auf den Übergangsstationen 44
22. Anfertigung der Unterlagen für die Wagenmieteabrechnung nach beiden Richtungen nur von einer Bahn 44
23. Verlängerung der Mieteabrechnung 4

I. Systeme gemeinsamer Wagenbenutzung.

1. Vollständig gemeinsamer Wagenpark

Die Wagen sind Eigentum des Wagenverbandes (Vereins); sie werden gemeinschaftlich benutzt; die Unterhaltung der Wagen wird gemeinsam getragen; für die Wagenbeschaffung wird eine Schlüsselzahl zugrunde gelegt, etwa auf Grund der kilometrischen Längen oder der Güterverkehrseinnahmen der einzelnen Bahnen oder der Zahl der auf den einzelnen Bahnen in einem bestimmten Zeitraum geleisteten Achskilometer beladener Güterwagen oder eines hieraus gemischten Schlüssels.

Nötig wären ein Gemeinschaftsamt für die Verwaltung und ein Gemeinschaftswagenbüro für den Ausgleich.

Die Einnahmen des Verbandes setzen sich im rohen zusammen:

a) aus den Vergütungen der Nichtverbandsbahnen für Benutzung und Beschädigung der Verbandswagen,
b) aus dem Erlös für ausgemusterte Wagen.

Die Ausgaben des Verbandes bestehen im rohen in

a) den Beträgen für Erneuerung der Verbandsgüterwagen,
b) den Kosten für die Unterhaltung der Verbandsgüterwagen,
c) den Vergütungen für Benutzung und Beschädigung von Nichtverbandswagen,
d) den Verwaltungskosten des Verbandes.

Der Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben des Verbandes wird nach vereinbarten Zeitabschnitten auf die einzelnen Bahnen umgelegt nach der Zahl der auf jeder Bahn geleisteten Achskilometer beladener Verbands- und fremder Güterwagen.

Das vorstehend umschriebene Wagensystem, das als das weitgehendste zu bezeichnen ist, wird höchstens für Länder mit einheitlichen Gesetzesbestimmungen — also vielleicht für französische oder englische Bahnen — anwendbar sein, kommt aber für Verhältnisse wie sie im Verein vorliegen, wohl nicht in Betracht. Auch würde es neben einer äußerst verwickelten Abrechnung die Einführung eingehender Kontrollen bedingen.

2. Gemeinschaftliche Benutzung des Wagenparks etwa nach Art des früheren Deutschen Staatsbahnwagenverbandes oder des Schweizerischen Wagenverbandes:

a) Die Wagen bleiben Eigentum der Verwaltung, die sie beschafft hat;
b) gemeinsame Benutzung im In- und Ausland;

c) gemeinsame Abrechnung gegenüber den verbandsfremden Bahnen;

d) gemeinsame Unterhaltung der Wagen; Verrechnung der Kosten für die Wagenunterhaltung (Ausbesserung, Untersuchung und Abänderung) zu Lasten der Eigentumsverwaltung);

e) Vereinheitlichung der Bauart der Wagen;

f) Festlegung von Grundsätzen über die Nachbeschaffung und Ausmusterung der Wagen.

Die Vergütung, die jede Verwaltung für die Benutzung es gemeinsamen Wagenparks an den Verband zu leisten at, wird nach Art einer Laufmiete (Achskilometer) berechnet. Die Vergütungssätze können für alle Bahnen inheitlich (Schweiz) oder abgestuft (früherer Deutscher taatsbahnwagenverband) sein. Jede Bahn ermittelt die ilometrischen Leistungen der Verbandswagen (einschl. er eigenen); die Zahl der Achskilometer wird mit dem estgesetzten Vergütungssatz vervielfacht. Würde nicht ach Achskilometern abgerechnet, so müßte wohl nach enutzungstagen unter Ermittlung der Aufenthaltszeiten earbeitet werden, was aber fast undurchführbar oder sehr chwierig wäre.

Die Einnahmen der Bahnen bestehen aus einer Vergütung, die aus der Zahl der von jeder Verwaltung vorehaltenen Güterwagen berechnet wird; außerdem erhalten ie Verbandsverwaltungen einen Anteil an den Wagenieten, die dem Verbande von verbandsfremden Verwaltungen zufließen, während die an Nichtverbandsverwaltungen zu zahlenden Wagenmieten nach einem festzulegenden chlüssel verteilt werden.

3. Naturalausgleich.

a) früheres russisches System.

Nach dem „Übereinkommen über die gegenseitige Ausutzung der Güterwagen für alle russischen Bahnen" urden die Güterwagen von den Verbandsbahnen gemeinchaftlich wie eigene benutzt. Eine Mieteabrechnung fand icht statt. Bei der Übergabe hatte die übernehmende Bahn er übergebenden die gleiche Anzahl Wagen zurückzueben, die sie erhalten hatte, dabei waren leere und eladene, offene und gedeckte Wagen zu unterscheiden; enn bei einem Überschuß an gedeckten Wagen diese egen offene ausgetauscht wurden, wurde ein gedeckter leich vier offenen gerechnet.

Zu unterscheiden war:

1. wirklicher Austausch ohne Rückgabefrist (Wagen gegen Wagen);
2. wirklicher Austausch mit Rückgabefrist;
3. Übergabe und Übernahme ohne tatsächlichen Austausch mit Rückgabefrist.

Da das Verfahren zu 1. für die Wagen gewöhnlicher auart galt, bildete es die Regel. Die Verwaltung, die it dem Austausch in Verzug geriet, hatte für jeden ückständigen Wagen eine Verzugsstrafe von 3 Rubel für 4 Stunden zu zahlen. Die Wagen wurden alle 2 Jahre ur Hauptuntersuchung ihrer Verwaltung zugeführt.

b) Ausgleich der Leistungen wie beim Personenwagenbereinkommen (VPÜ).

Zu 3a: Die Grundsätze über den Naturalausgleich aben, wie bekannt geworden, seit dem Kriege Änderungen rfahren. Im übrigen wird der Naturalausgleich für ein hochentwickeltes Verkehrssystem mit vielen Grenzübergängen und starker gegenseitiger Wagenübergabe nicht anwendbar sein, zumal er keine Handhabe bietet, die verschiedenartigen Interessen der Versand- und Empfangsbahnen gegeneinander auszugleichen.

Zu 3b: Das Verfahren ist im Güterwagenverkehr nicht benutzbar.

4. Freizügige Wagenbenutzung; nicht gestaffelte Einheitsmiete für alle beteiligten Verwaltungen oder Einheitsmiete für jede Verwaltung besonders, ggf. getrennt nach Schuld und Guthaben.

Die Wagen der österreichischen und ungarischen Staats- und Privatbahnen wurden von diesen Bahnen während des Krieges gemeinschaftlich benutzt. Eine Zentralwagendirigierung in Wien und verschiedene Kriegsfilialwagendirigierungen regelten die Verteilung. Die Bahnen rechneten unter sich nach Maßgabe der auf ihre Strecken übergangenen Wagen ab, wobei die Aufschreibungen auf den Übergängen beibehalten wurden. Abgerechnet wurde nach einer individualisierten Tagespauschalmiete; beispielsweise hatte die K. K. Staatsbahn für die Benutzung eines ATE-Wagens 1,46 M für den Tag zu zahlen, während die ATE für die Benutzung eines KKStB.-Wagens 0,95 M täglich zu entrichten hatte.

Dieses Verfahren galt nur als Kriegsmaßnahme und kommt für den Vereinsverkehr wohl nicht in Betracht, zumal hierbei jede Verwaltung bestrebt wäre, die Wagen der anderen Vereinsbahnen bei Wagenüberschuß abzustoßen.

5. Freizügige Wagenbenutzung unter den anschließenden Vereinsbahnen, Einheitsmiete, Abrechnung nach der Zahl der überschießenden Wagen. (Niederländischer Vorschlag, Vereinswagenausschußsitzung Köln, Niederschrift Nr. 82 S. 26/27.)

a) Die Verbandsbahnen benutzen die Wagen der Verbandsverwaltungen beliebig. Die Wagen werden zu größeren Ausbesserungen und zur Hauptuntersuchung (Wagen mit Luftbremse auch zur Bremsuntersuchung) nach der Heimatbahn zurückgesandt. Die Bahnen sind ferner berechtigt, die nicht benötigten Wagen einer anderen Verbandsbahn leer an diese zurückzugeben.

b) Die Abrechnung über jeden einzelnen Wagen entfällt, es wird die Zahl der an jedem Tage übergebenen und übernommenen Wagen festgestellt; der täglich zu Gunsten der einen oder anderen Verwaltung sich ergebende Unterschied wird in bestimmten Zeitabschnitten, z. B. monatlich zusammengezählt und der Saldo ermittelt; letzterer wird mit der Einheitsmiete vervielfältigt.

Bei diesem System rechnet jede Verbandsbahn nur mit ihrer Nachbarbahn ab. Geht z. B. ein niederländischer Wagen nach Ungarn, so wird er in der Abrechnung zwischen den Niederländischen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsbahn so behandelt, als wäre er in Deutschland verblieben; die Reichsbahn wird für seinen ganzen Lauf bis zur ungarischen Station und zurück bis zur niederländischen Grenzstation in der Zählung belastet, sie entlastet sich wieder bei seiner Übergabe an Österreich.

Schematische Darstellung der Berechnung nach dem niederländischen Vorschlag:

Tag	Zahl der von den Niederländischen Bahnen übergebenen Wagen	übernommenen Wagen	mehr übergeben	mehr übernommen
1.	1200	1060	140	—
2.	900	880	20	—
3.	900	970	—	70
4.	800	750	50	—
5.	430	680	—	250
6.	700	790	—	90
7.	830	800	30	—
	5760	5930	240	410

Saldo (mehr übernommen) 170

Schuld der übernehm. Verwaltung = 170 × Einheitsmiete.

Dieser Vorschlag — wohl nur zwischen zwei anschließenden Verwaltungen durchführbar — würde Erleichterung in der Wagenaufschreibung und der Wagenmieteabrechnung bringen, außerdem Leerläufe sparen; er würde es allerdings ermöglichen, daß eine Verwaltung die Wagen der übrigen Bahnen bei starkem Eigenbedarf zurückbehält, ohne daß den Eigentumsbahnen gegen die Entziehung der Wagen Abhilfsmittel gegeben sind, die durch ihre finanzielle Wirkung auf eine Rückkehr der Wagen hinwirken. Es müßte also wohl, wenn starke Minderrückgaben einsetzen, mit Mietzuschlägen gearbeitet werden.

6. Freizügige Wagenbenutzung unter den anschließenden Vereinsbahnen. Einheitsmiete getrennt nach Guthaben und Schuld. Abrechnung nach der Zahl der benutzten Wagen mit Wagenausgleichung. (Vorschlag Dr. Herr, Vereinszeitung Nr. 37 v. 13. September 1923.)

a) Zwei benachbarte Vereinsbahnen benutzen ihre Wagen freizügig; halbmonatlich oder wöchentlich wird die Anzahl der gegenseitig übergebenen Wagen festgestellt. Jene Bahn, welche mehr Wagen erhielt, hat im folgenden Zeitabschnitt eine entsprechende Zahl beladener oder leerer Wagen an die Nachbarbahn zu geben.

b) Für die Benutzung der Wagen der anderen Vereinsbahnen wird Miete berechnet. Hierbei wird die von einer Vereinsbahn für einen Wagen im Bereiche einer anderen Vereinsbahn in einem vorhergegangenen Zeitraum (Jahr) erzielte durchschnittliche Miete zugrunde gelegt (Grundmiete). Gesamtzahl der beladen übergegangenen Wagen × Grundmiete = Mieteschuld.

Etwaige Änderungen der durchschnittlichen Laufweite der Wagen, die eine Änderung der Grundmiete zur Folge haben, könnten an zu vereinbarenden Zählmonaten durch Aufschreibungen der Übergangsstationen festgestellt werden.

Gibt eine Vereinsbahn weniger Wagen zurück, als sie empfangen hat, so hat sie einen Mietzuschlag zu entrichten.

Die Wagen werden wie bei Vorschlag 5. bei größeren Ausbesserungen und zur Hauptuntersuchung zur Heimatbahn zurückzusenden sein.

Die Bahnen sind ferner berechtigt, die nicht benötigten Wagen der anderen Verbandsbahn leer an diese zurückzugeben.

Schematische Berechnung nach diesem Vorschlage:

Tag	Zahl der von den Niederländischen Bahnen übergebenen Wagen beladen	leer	übernommenen Wagen beladen	leer
1.	1000	100	1060	-
2.	850	50	880	-
3.	830	70	970	
4.	780	20	750	
5.	410	20	680	-
6.	640	60	790	-
7.	810	20	800	-
	5320	340	5930	
	5660			

Berechnung:

a) Mieteschuld der Niederländischen Staatsbahnen 5930 × Grundmiete.

b) Mietezuschlag für 270 zu wenig zurückgegebene Wagen.

Durch dieses System kann im Gegensatz zu den unter 5. aufgeführten infolge der Mietezuschläge ein Zwang zur Rückgabe der Wagen ausgeübt werden. Es ist jedoch jeweils nur zwischen zwei benachbarten Vereinsverwaltungen anwendbar, während im Verkehr mit den übrigen Verwaltungen die sonstige Mietabrechnung anzuwenden ist.

Falls es also nicht möglich ist, diesen Vorschlag so auszugestalten, daß er auf alle Vereinsbahnen anwendbar ist, käme in Frage, um den Abschluß der Sondervereinbarungen zwischen anschließenden Vereinsbahnen möglichst einheitlich zu gestalten, vereinsseitig einen Mustervertragsentwurf auszuarbeiten, der die wagenrechtlichen Beziehungen der Vereinsbahnen nach dem Vorschlag 6. regelt.

7. Freizügige Verwendung der Vereinswagen, Beibehaltung der Staffelmiete und des Einzelnachweises auf den Grenzübergangsstationen (von RBD. Köln angegebener Weg).

Unter Aufhebung der Bestimmungen des § 4 VWV werden alle Vereinswagen im Vereinsgebiet freizügig verwendet.

Jede Bahn behält und verwaltet ihre Wagen wie bisher.

Die übergebenen und übernommenen Vereinswagen werden wie bisher aufgeschrieben, jedoch nicht etwa der Mieteabrechnung wegen, sondern um den Verbleib festzustellen und verschollene Wagen nachweisen zu können.

Die bisherigen gestaffelten Wagenmieten werden beibehalten.

Die Zahl der zwischen den Vereinsbahnen täglich übergebenen und übernommenen Vereinswagen — die gegebenenfalls noch getrennt werden könnten nach gedeckten, offenen und Spezialwagen — wird täglich getrennt nach den einzelnen Vereinsbahnen übermittelt und der Überschuß der übergebenen Wagen zu Gunsten der einen oder anderen Verwaltung vorgetragen.

Die RIV-Wagen, die im gegenseitigen Vereinsverkehr übergehen, werden dagegen wie bisher mit Nummer und Eigentum nachgewiesen und abgerechnet.

Jede Vereinsbahn ist berechtigt, die Wagen jeder anderen Vereinsbahn nach einer RIV-Bahn zu beladen.

Zur Erfüllung des Solls darf jede Vereinsbahn eigene leere Wagen übergeben; eine über das Soll hinausgehende Übergabe kann abgelehnt werden.

Die Mieteabrechnung unter den Vereinsverwaltungen wird von einer Zentralstelle durchgeführt; dieser haben zu diesem Zwecke täglich alle Übergangsstationen, erforderlichenfalls unter Vermittlung der zuständigen Wagenbüros die Anzahl der gegenseitig übergebenen und übernommenen Vereinswagen — getrennt nach den einzelnen Bahnen — zu melden. Ebenso wird die Anzahl der im Verkehr zwischen Vereins- und RIV-Verwaltungen übergebenen und übernommenen Vereinswagen gemeldet, die zu Gunsten oder zu Lasten der übergebenden oder übernehmenden Vereinsbahnen gebucht werden.

An der bisher gestaffelten Zeitmiete wird festgehalten. Auf Grund der täglichen Meldungen können die Vereinsverwaltungen mühelos übersehen, ob das Soll im Verkehr mit den Vereinsbahnen erfüllt ist; bei etwaigen Minderrückgaben kann der Ausgleich bis zum 7. Tage (Ende der ersten Staffel) durchgeführt werden, so daß die zweite Staffel der Zeitmiete wohl in der Regel zu vermeiden ist.

Eine schematische Darstellung der von der DRG übergebenen und übernommenen Wagen der Niederländischen Eisenbahnen ist nachstehend angeführt. Hinsichtlich der technischen Behandlung der Wagen tritt keine Änderung gegenüber den jetzigen Vorschriften ein.

Bei größeren Ausbesserungen oder bei Ablauf der Untersuchungsfrist werden die Wagen zur Heimat gesandt.

Mieteabrechnung: Auf Grund täglicher Meldungen der Übergangsstationen wird ermittelt, wieviele Verbandswagen (einschließlich der eigenen) sich an jedem Tage auf jeder Verbandsbahn befinden, außerdem wird der Sollbestand, der dem wirklichen Park der betreffenden Bahn entspricht, festgestellt. Der Unterschied ergibt das Guthaben oder die Schuld einer jeden Bahn an Wagentagen. Die Zahl der Wagentage wird mit dem Vergütungssatz vervielfacht.

Die französischen Bahnen rechnen für drei Wagenarten (gedeckte, Kohlenwagen und Plattformwagen) besonders ab.

Wie in der Fußnote auf Seite 89 der Nr. 3 der Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes (Jahrgang 1927) ausgeführt, wurden die Bestimmungen der französischen Netze über den Rollmaterialaustausch erst im Jahre 1920 zu einem allgemeinen Übereinkommen zusammengefaßt. Seit dem 1. Januar 1921 besteht eine Neuorganisation. Ein Zentralamt (Office central du mouvement des wagons) schreibt die Übergänge der Fahrzeuge der verschiedenen Verwaltungen auf und stellt fest, wieviel Fahr-

Nachweisung

ler von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übernommenen und übergebenen Wagen der Niederländischen Eisenbahnen

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12	
Monat	Tag	Übergangsstation	übernommen zusammen			übergeben zusammen			Überschuß		Miete Guthaben der DRG		Schuld der DRG	
			beladen	leer	Spalte 3 u. 4	beladen	leer	Spalte 6 u. 7	für DRG Spalte 8 – 5	für Niederländisch. Eisenbahnen Spalte 5 – 8	RM	Pfg	RM	Pfg
Dezbr.	1		von Niederland			nach Niederland								
		Cranenburg	35	—	35	11	27	38						
		Aachen W	20	—	20	25	30	55						
		Elten	15	—	15	—	5	5						
		Neuschanz	21	—	21	5	5	10						
			von Österreich			nach Österreich								
		Passau	15	2	17	4	—	4						
		Salzburg	5	2	7	6	—	6						
			von Litauen			nach Litauen								
		Tilsit	—	5	5	7	—	7						
			von Schweiz			nach Schweiz								
		Konstanz	10	5	15	2	—	2						
			von Polen			nach Polen								
		Neu-Bentschen	—	15	15	4	—	4						
			121	29	150	64	67	131	—	19	—	—	11	40
	2	Zählergebnis	190	20	210	169	21	190	—	20	—	—	23	40
..	3	,,	187	3	190	167	13	180	—	10	—	—	29	40
..	4	,,	177	22	199	147	33	180	—	19	—	—	40	80
..	5	,,	165	15	180	160	50	210	30	—	—	—	22	80
..	6	,,	179	—	179	190	30	220	41	—	1	80	—	—

Dieser Weg würde die Möglichkeit bieten, daß er sowohl allgemein im Verein, als auch nur unter benachbarten Bahnen anwendbar ist.

8. Französisches System.

Gemeinschaftliche Wagenbenutzung in beschränktem Umfange.

Jede Bahn soll die ihr übergebenen Wagen anderer Verbandsbahnen in erster Linie in der Richtung zur Heimatbahn beladen oder leer zur Heimat senden, sie darf solche Wagen aber auch beliebig in ihrem Binnenverkehr verwenden.

zeuge sich täglich auf jedem Netz befinden. Die Verwaltungen, die mehr Fahrzeuge aufweisen, als ihr Wagenpark umfaßt, zahlen für die überschüssigen Fahrzeuge eine tägliche Miete, deren Höhe vierteljährlich festgelegt wird. Die Verwaltungen, welche sich in der umgekehrten Lage befinden, erhalten eine Gebühr in gleicher Höhe für die Benutzung ihrer Fahrzeuge durch die anderen. Außerdem sind Bußen vorgesehen für den Fall, daß das Gleichgewicht

zwischen den buchmäßigen und den wirklichen Beständen besonders stark abweicht. Ein Koeffizientensystem erlaubt die Unterschiede der mittleren Ladefähigkeiten der Fahrzeuge der verschiedenen Bahnen zu berücksichtigen.

Zur Zeit wird der Versuch unternommen, die Bußen durch ein gleitendes Mieteabrechnungssystem zu ersetzen, wobei die Miete bei Wagenüberschuß auf $^4/_5$ ermäßigt, in den starken Verkehrszeiten dagegen, wenn der Bedarf an Wagen groß ist, verdoppelt werden kann.

Dieses Verfahren läßt sich durch die in Frankreich bestehende Zusammenfassung der einzelnen Netze erklären; für den Vereinsverkehr dürfte es — zumal im Hinblick auf das verwickelte Abrechnungsverfahren — nicht geeignet sein.

9. Englisches System.

Eingehenden Aufschluß über das englische Güterwagenausgleich- und Mieteabrechnungssystem bringt ein im englischen Transportinstitut in London gehaltener Vortrag von P. H. Price, der in der Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes, Heft 1, Januar 1928, veröffentlicht ist. Als wesentlich sei hervorgehoben:

a) Vor dem Kriege hatten einige Bahnen das System der gemeinsamen Benutzung (common user) eingeführt, das nach dem Kriege auf alle englischen Bahnen ausgedehnt wurde.

Die gemeinsame Benutzung erstreckt sich auf Wagen bis zu 12 t Ladefähigkeit, die als gemeinsames Eigentum aller Gesellschaften betrachtet werden. Jede Bahn darf jeden solchen Wagen beladen.

Die (fast 800) Übergangsstationen stellen zweimal wöchentlich Übergangsverzeichnisse über alle beladenen und leeren Wagen bis 12 t auf und senden sie an das Railway Clearing house, dessen Abteilung für die Berechnung der Durchläufe (mileage section), Unterabteilung für die Ausgleichung der gemeinsamen Wagen- und Deckenbenutzung, dann für je zwei Gesellschaften in der Weise ausgleicht, daß es den Durchschnitt des Unterschiedes der zuviel erhaltenen oder versandten Fahrzeuge für drei Tage feststellt. Es wird dann jeder Bahn auf kürzestem Wege (auch telephonisch) mitgeteilt, wieviel leere Wagen sie abzugeben oder zu erhalten hat, so daß das Gleichgewicht wieder hergestellt ist.

Die geschuldeten Wagen sind innerhalb einer Woche zu liefern.

Jedes halbe Jahr wird an einem Sonntag auf allen Bahnhöfen gezählt. Fehlbestände oder Überschüsse werden ausgeglichen.

Die Annahme dieses Systems hat die Leerläufe der Wagen eingeschränkt und die Arbeiten in den Güterbahnhöfen und auf den Anschlußgleisen bedeutend verringert.

Die Wagen mit mehr als 12 t sowie Wagen mit Luftbremseinrichtungen, Spezialwagen, Kippwagen, Kokswagen und Arbeitswagen werden nicht gemeinsam benutzt; sie sind nach Entladung der Eigentumsbahn zurückzusenden, andernfalls ist eine Aufenthaltsgebühr zu entrichten.

Benötigt eine Bahn mehr Wagen, als ihr zukommen, so hat das Kontrollkommitee für die gemeinsame Wagenbenutzung das Ausleihen bestens zu regeln.

b) Einer anderen Abteilung des Clearing house obliegt die Mieteabrechnung für die beladenen Wagen aller Arten (unter und über 12 t), gleichgültig, ob gemeinschaftlich benutzt oder nicht.

Für jeden zu einem Transport benutzten Wagen wird beim beladenen Lauf eine feste Mietegebühr (journey payment) berechnet ohne Rücksicht auf Entfernung oder Zeitdauer, wodurch eine Berechnung der zurückgelegten Entfernung oder der Aufenthaltszeit für jeden einzelnen Lauf unnötig ist.

Die Mietegebühr entspricht für Wagen unter 20 t der im Jahre 1913 für die Benutzung eines beladenen Wagen zwischen zwei Bahnen im Durchschnitt gezahlten Vergütung unter Berücksichtigung des heutigen Geldwertes. Für Wagen von 20 bis 50 t wird die dreifache Mietegebühr gezahlt.

Die Wagen, die zur Beförderung von Kohlen oder besonderer Güter dienen (Privatwagen), unterliegen nicht dieser Gebühr, da die Gesellschaft, die solche Wagen stellt, die Wagenmiete vom Versender einzieht.

Am Ende eines jeden Jahres ermittelt das Clearing house die unter je zwei Bahnen angefallenen Beträge. Ihm obliegt auch die Feststellung, ob die nicht gemeinschaftlich benutzten Wagen der Eigentumsbahn innerhalb der vorgeschriebenen Frist zurückgegeben wurden.

Die Unterhaltung der Wagen besorgt jede Eigentümerin selbst.

In gewissem Umfang ähneln sich somit die Systeme unter 6 und 9.

II. Wagenmietesysteme.

(Ohne Änderung des Benutzungsrechtes.)

10. Festsetzung einer nicht gestaffelten Einheitsmiete.

Es wird eine Einheitsmiete von gleicher Höhe für jeden Tag festgesetzt (Antrag der Schwedischen Staatsbahn im RIV-Verband 1924, Vevey Seite 43).

Von einer Weiterbehandlung dieses Vorschlags wurde damals abgesehen, hauptsächlich auch deswegen, weil durch dessen Annahme ein Druckmittel für die baldige Rückgabe der Wagen an die Eigentümerin weggefallen wäre.

11. Festsetzung einer nicht gestaffelten Einheitsmiete, jedoch Berechnung von gestaffelten Verzögerungsgebühren.

Bei Behandlung eines Vorschlages der Belgischen Staatsbahnen im Deutsch-Italienischen Wagenverband auf Einführung eines vereinfachten Abrechnungsverfahren wurde von dem Unterausschuß in München, 20./21. März 1911, zunächst die Einführung einer Einheitsmiete für jeden Wagen und Tag unter Aufrechterhaltung einer gestaffelten Verzögerungsgebühr ins Auge gefaßt. Die Einführung einer Einheitsmiete für alle Verwaltungen erwies sich jedoch als aussichtslos, weil sich jede Verwaltung die im Verkehr mit anderen Verwaltungen tatsächlich angelaufenen Aktiv- und Passivmieten errechnete und befürchten mußte, bei Einführung der Einheitsmiete ihren bisherigen Aktivsaldo zu verlieren oder ihren Passivsaldo zu vergrößern.

Es hätten also im Verkehr jeder Verwaltung mit jeder anderen Verwaltung die Mietesätze getrennt für Guthaben und Schuld besonders festgesetzt werden müssen. Die Beibehaltung einer Verzögerungsgebühr erwies sich bei den Verhandlungen als notwendig; da jedoch gegen die Vorschläge zur Feststellung der Rückgabefristen — Vermerkung der Rückgabefrist an den Übergangszetteln —

chwerwiegende Bedenken geäußert wurden, wurde der lan nicht weiter verfolgt.

Dieses Mietesystem ist durch das unter 14 dargestellte berholt, seine Einführung würde einen Rückschritt bedeuten.

2. Vereinfachung der Mieteabrechnung urch Vereinbarung von Durchschnittsieten und Anpassung an das Lochkartenerfahren (Vorschlag Gaier, Vereinszeitung Nr. 12 vom 20. März 1924).

a) Jeder Wagen wird beim Ein- und Ausgang wie sher aufgeschrieben, die Miete wird jedoch nicht für den einzelnen Wagen berechnet, sondern für die Gesamtzeit der in einem Monat in Anspruch genommenen Wagenge. Die Zahl der Eingangs- und Ausgangstage wird nter fortlaufender Durchzählung der Kalendertage bis m Jahresschluß für jeden Monat festgestellt, die Summe r Eingangstage wird von der Summe der Ausgangstage gezogen, der Rest ergibt die Gesamtzahl der mietelichtigen Wagentage.

b) Die Mietesätze werden zwischen zwei Verwaltungen ch dem Durchschnittsaufenthalt der Wagen und unter enutzung einer Staffel auf Grund der Wagenmieteabrechung der letzten Jahre vereinbart. Die Mietesätze können eu vereinbart werden, sobald sich zeigt, daß die durchhnittliche Aufenthaltsdauer der Wagen allzusehr nach nten oder oben von der vereinbarten Aufenthaltsdauer weicht.

Eine Erleichterung in der Wagenbenutzung st nicht vorgesehen.

Schematische Berechnung nach diesem Vorschlag:

Nr.	Wageneigentumsmerkmal	Eingangstag	Ausgangstag
558	Kassel	1. II. = 32	4. II. = 35
25 893	Stuttgart	1. II. = 32	10. II. = 41
31 693	Karlsruhe	1. II. = 32	7. II. = 38
10 608	München	2. II. = 33	12. II. = 43
1 120	Augsburg	2. II. = 33	5. II. = 36
8 563	Nürnberg	2. II. = 33	6. II. = 37
		195	230
		Ab Eingangstage	195
Gesamtzahl der mietepflichtigen Wagentage			35

Angenommen, es beträgt die Anzahl der auf die Niederländischen Staatsbahnen übergegangenen Reichsbahnwagen 21 833
die Zahl der mietepflichtigen Wagentage . . 103 506
so ergeben sich für einen Wagen durchschnittlich 4,7 Tage Aufenthaltsdauer.

Nach der Abrechnung der vorangegangenen Zeit beträgt ie durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines Reichsbahnagens auf den Niederländischen Staatsbahnen fünf Tage. m jedoch gegenüber den Sätzen des jetzigen VWÜ keine erschlechterung eintreten zu lassen, haben sich die Reichsbahn und die Niederländischen Staatsbahnen geeinigt Annahme), daß die erste Staffel sieben Tagen (nicht fünf) nfaßt. Als Miete sind für jeden Tag der ersten Staffel ,60 RM, für den Rest der Wagentage für die ersten zweiausend . . . 1,00 RM, für die die zweiten Zweitausend . . . 50 RM und für je weitere zweitausend immer um 0,50 RM teigend vereinbart.

Es wird sohin, da die erste Staffel nicht überschritten ist, für 103 506 Wagentage eine Miete von 103 506 × 0,60 62 103,60 RM berechnet.

Würde bei den 21 833 auf die Niederländischen Staatsbahnen übergegangenen Reichsbahnwagen die Zahl der mietepflichtigen Wagentage 163 747 (statt 103 506) und der durchschnittliche Aufenthalt eines Wagens daher 7,5 Tage betragen, dann ergäbe sich folgende Rechnung:
21 833 × 7 = 152 831 Wagentage × 0,60 RM = 91 698,60 RM; für den Rest der Wagentage (163 747 — 152 831) = 10 916 ergäbe sich:

2 000 × 1,0 =	2 000
2 000 × 1,5 =	3 000
2 000 × 2,0 =	4 000
2 000 × 2,5 =	5 000
2 000 × 3,0 =	6 000
916 × 3,5 =	3 206
10 916	= 23 206

zusammen 91 698,60 + 23 206 = 114 904,60 RM.

Das Verfahren setzt genauestes rechnerisches Arbeiten unter Vermeidung aller Buchungsfehler voraus, da sich Irrtümer, sofern sie nicht sofort entdeckt werden, fortpflanzen und dann nur mehr schwer ausmerzen lassen. Die Änderungen der Vereinbarungen wegen Bemessung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer wären gleichfalls mit Schwierigkeiten verbunden.

13. Vereinfachung der Wagenmieteabrechnung durch Wegfall der Bestimmungen in § 10 Abs. 1a und 1b VWÜ.

Mietebefreiung bei Unfahrbarkeit von Strecken und bei Ausbesserungsarbeiten, welche die Anforderung von Ersatzstücken nicht bedingen, soll nicht mehr gewährt werden; vgl. Niederschrift über die Sitzung des RIV-Verbandes in Vevey 1924, Seite 53 und 89; der in der Hauptsache von Schweden gestellte Antrag fand keine Mehrheit.

Die Übernahme dieser Anregung lediglich im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen dürfte nur von untergeordneter Bedeutung sein, da nennenswerte Vereinfachungen und damit verbundene Personalersparnisse dadurch nicht erzielt würden. Im übrigen wäre wohl auch die geldliche Auswirkung nur gering.

14. Gestaffelte Zeitmiete unter Abrechnung über jeden einzelnen Wagen.

An die Stelle der bis 1921 im Verein bestehenden Lauf- und Zeitmiete nebst etwaiger Verzögerungsgebühr trat ab 1922 im gesamten internationalen Verkehr die reine, gestaffelte Zeitmiete unter Auflassung der Verzögerungsgebühr. Jeder Wagen wird einzeln abgerechnet.

III. Erweiterte Wagenbenutzung.

15. Verpflichtung zur gegenseitigen Wagenaushilfe (Wagenbeistellung).

Die nordamerikanischen Eisenbahnen haben in dem Reglement der Amerikan Railway Association über die Benutzung der Güterwagen, das im wesentlichen sonst mit dem Aufbau und den Wegen des VWÜ übereinstimmt (Miete nach Tagen, Rückleitung der fremden Wagen leer oder beladen nach der Eigentumsbahn), die besondere Bestimmung, daß bei Mangel im Bereich einer Verwaltung die Abteilung für Güterwagendienst dieses Vereins berechtigt ist, leere Wagen eines Netzes einem an-

deren zuzuführen. Für diese Wagen ist die Zahlung einer höheren als der gewöhnlichen Miete vorgesehen.

Diese Bestimmung geht also über die im § 5 VWÜ vorgesehene Zusicherung, nach Möglichkeit Wagen für gemeinsame Beförderungen beizustellen, hinaus.

16. Ausbau des § 5 VWÜ (Aushilfe mit Wagen).

Die Verwaltungen stellen einander Aushilfswagen zur beliebigen Benutzung (also nicht nur für Gemeinschaftstransporte) bei (österreichischer Vorschlag, Vereinswagenausschußsitzung Köln, Niederschrift Nr. 82 S. 27), wobei entweder die Sätze des VWÜ oder besondere Mietsätze angewendet werden.

17. Unbeschränkte Benutzungsmöglichkeit der beladen zugelaufenen fremden Wagen.

Bei restloser Ausnutzung des Lochkartenverfahrens wäre an sich folgender Weg denkbar:

a) Jede Verwaltung darf die in ihrem Bereiche aufkommenden Wagen der anderen Verwaltung — Spezialwagen ausgenommen — wie ihre eigenen benutzen. Sie entrichtet hierfür Miete und zwar solange, bis sie den Austritt der Wagen aus ihrem Bereich nachweist. (Ob Einheits- oder Staffelmietesätze zu wählen sind, wäre noch zu prüfen.)

b) Jede Verwaltung kann die Wagen der anderen Bahn ohne weiteres auch leer zurücksenden.

c) Im übrigen gelten die Bestimmungen des VWÜ.

Die Übergangsstationen hätten wie bisher die Nummern der Wagen aufzuschreiben; abzurechnen wäre nach dem jetzigen System. Solange ein Wagen nicht an die Eigentumsbahn zurückgegeben ist, wird über ihn monatlich abgerechnet.

Für die Abrechnung würde allerdings eine Mehrbelastung insofern eintreten, als eine weit größere Zahl von Restwagen als jetzt geführt werden müßte, da die Wagen unter Umständen jahrelang ausbleiben und daher solange in der Schuld geführt werden müßten.

Das System könnte an sich im Verein allgemein oder nur zwischen benachbarten Bahnen eingeführt werden; Ermittlungen wegen der durchschnittlichen Laufweite der Wagen wären entbehrlich. Das Verfahren wäre gegebenenfalls als Versuch benutzbar und würde dann ein Fortschreiten zu anderen Systemen ermöglichen.

18. Zeitweilige Aufhebung des § 4 VWÜ.

Vereinbarungen unter Verwaltungen, daß Wagen der einen oder anderen Gattung nach Entladung nicht zur Heimat zurückgesandt zu werden brauchen, sondern beliebig benutzt werden können (österreichischer Vorschlag Vereinswagenausschußsitzung Köln, Niederschrift Nr. 82 S. 27).

19. Gewährung besonderer Vorteile für rückbeladende Verwaltungen.

a) Vor dem 1. I. 1922 war im VWÜ zur Erleichterung der Rückbeladung der rückbeladenden Verwaltung ein Tag Ladefrist gewährt, sofern der fremde Wagen nicht im Binnenverkehr benutzt wurde; auch im früheren Internationalen Reglement wurde im Falle der Wiederbeladung eine höhere Ladefrist gewährt. (Vgl. hierzu Vereinswagenausschußsitzung Semmering, Niederschrift 78 Punkt III S. 14).

Da die Trennung nach Lauf- und Zeitmiete wohl immer aufgehoben worden ist, und die Miete nur noch als reine Zeitmiete berechnet wird, würde die Wiedergewährung solcher Vorteile einen Rückschritt bedeuten, so mehr, als nach Fortfall aller Kontrollmaßnahmen jede Nachprüfung der etwa abgesetzten mietefreien Tage unmöglich sein würde.

b) Antrag der belgischen Staatsbahnen im RIV-Verband (Graz 1922 Punkt 17) auf Gewährung von besonderen Vorteilen für die rückbeladende Verwaltung. Es käme in Betracht, daß einer Verwaltung, die einen fremden Wagen beladen aus ihrem Netz zurückgibt, erheblichere Vorteile als die jetzige Ersparung des Leerrücklaufs eingeräumt werden.

Der Antrag wurde szt. bis zur Revision des RIV. zurückgestellt, dann aber nicht mehr aufgenommen.

c) In dieses Gebiet fällt auch die Erweiterung des Rückbeladerechts. Im allgemeinen dürfte der jetzige § 4² VWÜ den Bedürfnissen Genüge leisten. Es könnte in Frage kommen, § 4³ VWÜ dahin abzuändern, daß die zur Rückbeladung leer abgelenkten Wagen auch nach weit gelegenen Stationen des eigenen Landes verwendet werden dürfen. (Vgl. Niederschriften über die Sitzungen des RIV-Verbandes 1924, Vevey S. 8 und Perugia S. 13.)

20. Rückgabe der leeren Wagen auf beliebigen Übergängen.

Dieses Verfahren bringt gewisse Vorteile und ist unter vielen Verwaltungen bereits gebräuchlich; seine weitere Ausdehnung wird zu empfehlen sein.

IV. Zusammenlegung oder Erleichterung der Abrechnungsgeschäfte.

21. Zentralisierung der Abrechnungsgeschäfte einschließlich der Wagenaufschreibung auf den Übergangsstationen.

Schaffung eines Abrechnungsbüros für alle an diesem Ausgleich beteiligten Verwaltungen, für den Verein etwa eines Vereinsbüros, was Minderung des Schriftwechsels in Wagenmieteabrechnungssachen zur Folge hätte. In den Übergangsstationen würde nur mehr von einer Verwaltung der Wagenübergang nachzuweisen sein, während jetzt beide Verwaltungen Nachweise führen. In England wird sogar der Aufschreibdienst (Numbertakers) vom Personal des Clearing house besorgt.

22. Anfertigung der Unterlagen für die Wagenmieteabrechnung nach beiden Richtungen nur von einer Bahn.

Vereinfachungen auf den Übergangsstationen, indem die Unterlagen — Wagenaufschreibungen und Übergangsnachweise — für die Wagenmieteabrechnung nach beiden Richtungen nur von einer Bahn angefertigt werden. Versuche in dieser Richtung werden zurzeit auf Anregung der RBD München in Simbach (Inn) und Salzburg angestellt. In der Vorkriegszeit waren ähnliche Versuche unternommen worden, vgl. Vereinszeitung Nr. 93 vom 30. Nov. 191

23. Verlängerung der Mieteabrechnung.

Würde die Frist für die Abrechnung, die jetzt bis zum Schluß des auf die Übernahme folgenden zweiten Monats übersandt werden muß, um einen weiteren Monat ver

ngert werden, so könnte eine Verminderung oder gänz-he Beseitigung der Restwagen erzielt werden (öster-ichischer Vorschlag Vereinswagenausschußsitzung Köln, iederschrift 82 S. 27).

An die Stelle monatlicher Abrechnung könnte viertel-hrliche Abrechnung treten.

Schlußbemerkung.

Die Übersicht dürfte zeigen, daß wohl überall die Über-ugung von der Notwendigkeit durchdringt, die Güter-gen gegenseitig nach einfacheren Methoden zu benützen d abzurechnen.

Der Betrieb ist damit beschäftigt, durch Einführung der in Jahrzehnten erwogenen durchgehenden Güterzugbremse Ersparnisse zu erzielen und im besonderen auch den Wagenumlauf zu beschleunigen.

Mögen auch die bevorstehenden Arbeiten der Organe des Vereins D.E.V. das aufgerollte Problem unter großen Gesichtspunkten einer Lösung näher bringen, die das eigene Interesse der Vereinsmitglieder und die Interessen des allgemeinen Verkehrs fördern würde.

Elektrische Zugförderung Rosenheim—Traunstein (—Salzburg).

Von Reichsbahnrat **Taschinger**, Rosenheim.

Am 21. März 1928 wurde mit Zug 815 die 53,3 km lange recke Rosenheim—Traunstein auf den elektrischen Betrieb ngestellt, nachdem kurz vorher, nämlich am 5. März 1928, s Bahnstromunterwerk Rosenheim (Abbildung 1) in Be-eb genommen wurde. Das Bahnstromunterwerk Rosenheim rsorgt die Strecken Rosenheim—Grafing, Rosenheim—

Abb. 1. Bahnstromunterwerk Rosenheim.

andesgrenze bei Kufstein und Rosenheim—Prien mit elek-ischer Arbeit. Gegenwärtig steht dieses Umspannwerk rch die über Holzkirchen—Bad Tölz—Kochel führende 0 kV Bahnstromfernleitung mit dem Walchenseekraftwerk Verbindung. Bis zur Inbetriebnahme des Bahnstromunter-erkes Traunstein, die nicht vor dem Jahre 1929 zu erwarten t, speist das Unterwerk Rosenheim die Strecke Rosenheim Traunstein freitragend. Der Abschnitt Traunstein—Frei-ssing (—Salzburg) wird durch zwei vom Unterwerk Rosen-eim ausgehende besondere Fernleitungen gespeist werden, ie auf den für die 110 kV Bahnstromfernleitung Rosenheim Traunstein bestimmten Masten aufgelegt und bereits mit ner dieser Hochspannung entsprechenden Isolation ver-hen sind, jedoch vorläufig mit 15 000 V betrieben werden.

Diese 110 kV Bahnstromfernleitung von Rosenheim führt ber Endorf—Seebruck (nördlich des Chiemsees) nach Traun-ein und hat eine Länge von 43,6 km. Das Unterwerk raunstein wird später die Strecke Prien—Traunstein und raunstein—Schutzstrecke bei Salzburg speisen. An der renze der beiden Unterwerke in Prien ist ein Strecken-upplungs-Gebäude errichtet. Das Kupplungsgebäude wird oraussichtlich am 15. April in Betrieb genommen werden, wobei zunächst durch einen Ölschalter die beiden Hauptgleise zusammengeschaltet werden, damit durch die Parallelschaltung der Fahrleitungen der beiden Streckengleise günstige Spannungsverhältnisse am Ende der freitragend gespeisten Strecke Rosenheim—Traunstein erzielt werden und die Arbeitsverluste auf ein erträgliches Maß zurückgeführt werden können.

Mit dem 21. März 1928 wurden sofort sämtliche fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und Güterzüge mit elektrischen Lokomotiven befördert, nur in einzelnen Fällen wird mit Rücksicht auf eine wirtschaftliche Verwendung der Lokomotiven der Dampfbetrieb vorerst noch aufrecht erhalten. Die mit elektrischen Lokomotiven gefahrenen Züge werden in Traunstein umgespannt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes von Traunstein bis Salzburg ist mit Sicherheit noch vor Beginn des Sommerfahrplanes zu erwarten.

Die Unterhaltung der Fahrleitungsanlagen obliegt zur Zeit den Fahrleitungsmeistereien Rosenheim (bis einschl. Streckenkupplung bei Prien) und Traunstein (von Prien bis Traunstein). Der Fahrleitungsmeisterei Rosenheim ist ferner die Unterhaltung der 110 kV Bahnstromfernleitung von Bad Tölz (Isarkreuzung) bis Seebruck (Alzkreuzung) und von hier bis Traunstein der Fahrleitungsmeisterei Traunstein zugewiesen.

Die Masten für die Strecke Rosenheim—Traunstein und Freilassing wurden im Laufe der Sommer- u. Herbstmonate 1927 aufgestellt. Mit dem Fahrdrahtzug wurde auf der Strecke Rosenheim—Prien am 16. November 1927 und auf dem Abschnitt von Prien bis Traunstein am 21. November 1927 begonnen. Der Fahrdrahtzug auf der freien Strecke wurde grundsätzlich bei eingleisigem Betrieb durchgeführt. Es hat sich betrieblich bei Strecken mit starkem Sommerverkehr als vorteilhaft erwiesen, die Masten im Sommer zu stellen und den Fahrdrahtzug während der verkehrsschwächeren Zeit bei eingleisigem Betrieb durchzuführen. Hierdurch werden die für den Betrieb an und für sich unangenehmen und auf ausgedehnten Streckenabschnitten durchzuführenden Arbeiten auf ein Mindestmaß abgekürzt; die Bespannung der Gleise konnte ohne Arbeitsunterbrechung durchgeführt und somit erhebliche Preisnachlässe erzielt werden. Außerdem wird bei eingleisigem Betrieb die Sicherheit des Betriebes insoweit erhöht, als die Arbeiten in einem Zeitabschnitt durchgeführt werden. Nach Abschluß der Arbeitszeit werden die Strecken von fahrbaren Leitern gesäubert dem Betrieb übergeben. So wurde die 51,34 km Gleislänge besitzende Strecke Prien—Traunstein innerhalb 34 Arbeitstagen bei 48 stündiger wöchentlicher Arbeitszeit bespannt, und zwar mit 7 Arbeitskolonnen, bestehend aus je einem Hilfsmonteur mit 12—14 Mann. Innerhalb eines Arbeitstages konnten

somit durchschnittlich 1,5 km Fahrleitung betriebsfertig verlegt werden. Der eingleisige Betrieb wurde arbeitstäglich durchgeführt in der Regel von 7^{30} bis 16^{30}. Ähnlich günstige Ergebnisse wurden auch auf den Abschnitten Rosenheim—Prien und Traunstein—Freilassing erzielt.

In technischer Beziehung weisen die Fahrleitungsanlagen des neu in Betrieb genommenen Abschnittes einiges bemerkenswertes auf, wenn auch grundsätzlich an der bisher bewährten Einheitsbauart der Deutschen Reichsbahn nichts geändert wurde. Insbesondere wurde die sogenannte Systemhöhe von 1.3 m auf der freien Strecke beibehalten, da die Betriebserfahrungen auf der Strecke von München bis Kufstein durchaus günstige Ergebnisse gezeigt haben.

Während bisher die in den Bahnhofsenden vorgesehenen Streckenschalter in der Regel mittels eines Drahtzuges durch Hebel mechanisch fernbedient wurden, wurden auf dem Abschnitt Rosenheim — Freilassing einheitlich sämtliche Streckenschalter elektrisch fernbetätigt. Die elektrische Arbeit für die Betätigung dieser Schalter wird dem jeweiligen Ortsnetz entnommen. Für den wohl als außergewöhnlich anzunehmenden Fall des Ausbleibens des Stromes in dem Augenblick, in welchem ein Schalter zu betätigen ist, muß der Bedienstete die Schalter mittels einer Kurbel mit der Hand betätigen. Bei der gegenwärtigen zuverlässigen Stromversorgung der Überlandwerke kann angenommen werden, daß der Zusammenfall von zwei ungünstigen Momenten wohl in den seltensten Fällen eintreten wird. Demgegenüber steht aber der nicht unwesentliche Vorteil, daß die Antriebsknebel für die elektrisch fernbedienten Schalter im Betriebsgebäude oder im Stellwerke untergebracht werden können. Unmittelbar neben diesem Schaltschrank wurde ein (Starkstrom-Telephon angeordnet, so daß der für die Bedienung de Schalter in Frage kommende Beamte jeweils beim Ausführe von Schalterbetätigungen unmittelbar mit dem zuständige Unterwerk in Fühlung bleiben kann. Die Schaltbefehle de Unterwerkes können somit in der kürzesten Zeit ausgeführ werden. Die Sicherheit der Fahrleitung wird hierdurch nicl unbeträchtlich erhöht, gleichzeitig wird bei eingetretene Störungen infolge der raschen Durchführung der Schalbefehle der Betrieb nur kurze Zeit beeinträchtigt. De elektrische Fernantrieb der Streckenschalter ist insbesonde

Abb. 2. Bahnhof Prien (unteres Richtseil spannungsführe

bei einmännig besetzten Stationen sehr zu empfehlen. Im übrigen wurde die Streckenschaltung in der üblichen Form durchgebildet.

In den Bahnhöfen wurde im allgemeinen das untere Richtseil unter Spannung genommen. (Abbildung 2.) Hierdurch ergibt sich zwar der Nachteil, daß die Länge der spannungführenden Teile größer ist als bei zwei geerdeten Richtseilen. (Vgl. Jhrg. 1927 Seite 408 dieser Zeitung.) Demgegenüber stehen jedoch eine Reihe beachtenswerter Vorteile. Zunächst entfallen die bei zwei geerdeten Richtseilen notwendigen Hängestützen. Das Quertragwerk wird leichter. Werden genügend große Schaltgruppen in den Bahnhöfen vorgesehen, so kann auch eine Reihe von Isolatoren eingespart werden. Die Fahrleitungsanlage wird dadurch erheblich betriebssicherer. Die Grenze der einzelnen Schaltgruppen ist durch den im Richtseil eingebauten Isolator besonders gekennzeichnet, so daß Irrtümer beim Arbeiten an abgeschalteten Gruppen durch das Fahrleitungsmeistereipersonal ausgeschlossen sind. Bei raschem Emporschnellen der Stromabnehmer von Ellok wird das geerdete untere Richtseil nicht mehr abgeschmort.

In Bahnhöfen mit starken Krümmungen empfiehlt es sich, auch das obere Richtseil unter Spannung zu setzen. Hierdurch werden unzulässige Schräglagen der Tragseilisolatoren, die zu Überschlägen führen, vermieden, da der Tragseilisolator, der sich zwischen Quertragseil und oberem Richtseil befindet, unter allen Umständen senkrecht eingebaut werden kann. Wenn auch hierdurch bei kleineren Bahnhöfen gegenüber der Ausführung mit zwei geerdeten Richtseilen im allgemeinen keine Isolatoren gespart werden, so hat diese Ausführung doch den Vorteil, daß bei Zerstörung eines Tragseilisolators das Kettenwerk noch vom oberen Richtseil gehalten wird. Die Auswechslung des beschädigten Isolators kann gegebenenfalls während einer Betriebspause vorgenommen werden. Bei den Ausführungen mit einem oder zwei geerdeten Richtseilen befindet sich der Tragseilisolator unterhalb des oberen Richtseiles. Bei Zerstörung dieses Isolators infolge Kurzschluß, Überschlag usw. fällt das Kettenwerk herab, wodurch insbesondere bei der Durchfahrt einer Ellok, erhebliche Zerstörungen hervorgerufen werden können. Die Fahrleitungsanlagen mit zwei spannungsführenden Richtseilen zeichnen sich ferner durch ein besonders durchsichtiges Bild aus. Mit diesem System wurden die Bahnhöfe Endorf und Traunstein ausgerüstet, da sie besonders starke Kurven aufweisen; die übrigen Bahnhöfe wurden

Abb. 3. Bahnhof Traunstein (2 spannungsführende Richtseile).

Abb. 4. Kurvenabzug über 11 Gleise.

im Interesse der Einsparung von Isolatoren mit einem geerdeten Richtseil ausgeführt.

In Bahnhöfen mit spannungsführenden Richtseilen können die Kurvenabzüge besonders leicht ausgeführt werden (vgl. Abbildung 4), da nur ein Zugseil notwendig ist.

Die Nachspannung des Fahrdrahtes erfolgt auf der Strecke Rosenheim—Freilassing durch ein von der Reichsbahndirektion München entworfenes Hebelnachspannwerk mit Fangvorrichtung. Durch dieses Hebelnachspannwerk (Abbildung 5 und 6) soll nicht nur eine gleichmäßige, von der Temperatur unabhängige Spannung im Fahrdraht erzielt werden, sondern es soll auch erreicht werden, daß im Falle eines Bruches der Fahrdrahtzug sofort entlastet, der Fahrdraht wenig verzogen und ein Abfallen der Nachspanngewichte vermieden wird.

Das Hebelnachspannwerk besteht aus Konsole, Winkelhebel und Klinkwerk. Die Konsole (K) besteht aus einem Rahmen aus 2 ⊏ Eisen, der an einem Ende, um die ungehinderte Einstellung der Fahrdrahtzugrichtung zu ermöglichen, drehbar am Mast befestigt ist. Außerdem ist durch einen Schlitz eine geringe Verschiebung der Konsole in der Richtung gegen den Mast möglich. Am anderen Ende ist die Konsole an einer schräg nach aufwärts gerichteten Zugstange unter Zwischenschaltung eines Kettengliedes am Mast aufgehängt, wobei die Höhenlage der Konsole durch Verstellen einer Schraubenmutter verändert werden kann.

Der Winkelhebel (W), ein Rahmen aus je zwei mittels Knotenblech rechtwinkelig vernieteter Bandeisen und versteift durch eine Zugstange, ist drehbar im vorderen Ende der Konsole gelagert. An beiden Enden des Winkelhebels sind je in einem Bolzen die Nachspanngewichte, bzw. der Fahrdraht mittels Zugstange eingehängt. Ferner trägt der Winkelhebel noch ein Zahnsegment für die Fahrdrahtbruchsperre mit Anschlag in der tiefsten Endlage.

Abb. 6. Eingebautes Hebelnachspannwerk

Das Übersetzungsverhältnis der Hebelarme ist 2 : 1, daß sich für 1000 kg Fahrdrahtzug ein Gewicht von 500 k ergibt.

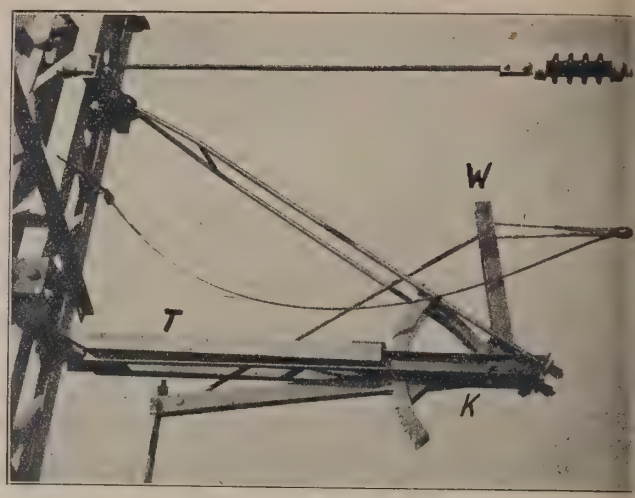


Abb. 5. Hebelnachspannwerk

Der Klinkenträger (T) ist ein einseitig offene Rahmen aus zwei auf der Konsole aufliegenden Winkeleisen Die freien Enden des Rahmens tragen Klinkenzähne au zwei abgeschrägten kurzen Winkeleisen. Ihre Entfernun vom Zahnsegment des Winkelhebels beträgt in der Rege 5—8 mm. Das andere Rahmenende ist am Mast befestigt

Im unbelasteten Zustand wird die Konsole unter de Wirkung ihres Eigengewichtes gegen den Mast geschoben das Zahnsegment greift in die Sperrklinken ein. Im be lasteten Zustand bewirkt der Fahrdrahtzug, daß die Konsol vom Mast weggezogen wird und deshalb die Zähne nich mehr in die Klinken eingreifen. Beim Bruch des Fahrdrahte tritt Entlastung ein, so daß die Konsolen, wie schon oben erwähnt, zum Mast verschoben werden und das Zahnsegmen sich durch den Klinkenträger sperrt.

Als Isolatoren sind auf Zug beanspruchte Knüppel-Iso latoren eingebaut. Die Isolatoren haben 4 oder 6 Ripper mit je 120 mm Durchmesser und Tropfkante. Jede Kante erhält auf der unteren Seite 2 Rillen. Für die Streckentrenner wurden einheitlich vierrillige Knüppelisolatoren verwendet damit für die Aufhängeschellen genügend Platz ist und eine Beschädigung des Isolators bei der Montage durch die Schelle vermieden bleibt.

Allgemein wurden eiserne Masten verwendet, die den bisherigen Regelbauart entsprechen. Die Sehkeilauslegen wurden in 3 Typen für die Abstände 3,60, 4,40, 5,20 m von der Gleisachse vereinheitlicht.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Rosenheim—Traunstein—Salzburg sind in Bayern 692 km elektrisiert.

Bücherschau.

— **Deutsche Übersetzung der neuen polnischen Eisenbahnverkehrsordnung.** Mit Gültigkeit vom 1 März 1928 ist ein neuer Gütertarif der polnischen Eisenbahnen, Teil I (Beförderungsvorschriften), zur Einführung gelangt. Soeben ist die vom „Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, herausgegebene deutsche Übersetzung dieses Tarifes, enthaltend die neue Eisenbahnverkehrsordnung samt Ausführungsbestimmungen erschienen. Exemplare der deutschen Übersetzung sind bei der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, erhältlich.

— **Der Badische Reichsbahn-Kalender** (Eisenbahnwissenschaftl. Jahrbuch) ist im Selbstverlage des Herausgebers im vierten Jahrgang und in einem Umfange von 311 Seiten erschienen. Er enthält wieder eine Reihe von guten Abhandlungen aus dem Gebiete des Organisations-, Verkehrs-, Frachtwesens, der Arbeitsgerichte usw. Der Preis beträgt einschließlich Porto 2,50 RM.

Verhandlungen über die Angleichung des deutschen und österreichischen Verkehrs.

In den letzten Tagen fanden im Reichsverkehrsministe-um zwischen dem österreichischen Bundesminister für andel und Verkehr Dr. Schürff und dem Reichsver-ehrsminister Dr. Koch die Schlußverhandlungen über die ngleichung der beiderseitigen Eisenbahnverkehrsordnun-en statt. Die am 1. Oktober d. J. in beiden Ländern in raft tretenden neuen Eisenbahnverkehrsordnungen wer-n sich nach Form und Inhalt fast völlig gleichen. Es urde vereinbart, daß diese Übereinstimmung auch in Zu-unft tunlichst bewahrt bleiben soll. Ebenso wurde be-hlossen, Vorsorge dafür zu treffen, daß auch die von n Eisenbahnverwaltungen zu erlassenden Ausführungs-stimmungen möglichst einander angeglichen werden.

Im Anschluß an diese Verhandlungen wurden zwischen n beiden Ministern Fragen der Binnenschiffahrt und des lugverkehrs besprochen und hierüber Übereinstimmung r beiderseitigen Auffassungen erzielt. Schließlich kam e Frage der Erneuerung der Verträge über den Eisen-ahnübergang an der Grenze und über die Gemeinschafts-ahnhöfe zur Sprache. Es wurde beschlossen, die näheren erhandlungen zwischen den beiden Regierungen über ese Frage in nächster Zeit in Angriff zu nehmen.

Im Verlauf der Verhandlungen über die Angleichung r beiderseitigen Eisenbahnverkehrsordnungen wurden rischen dem Reichsverkehrsminister Dr. Koch und dem sterreichischen Bundesminister für Handel und Verkehr r. Schürff folgende Reden gewechselt:

Dr. Koch: Es ist mir eine Ehre, und eine herzliche reude, den Herrn österreichischen Bundesminister für andel und Verkehr und seine Herren Begleiter als Ver-eter der österreichischen Regierung in der Reichshaupt-adt begrüßen zu dürfen.

Wir werden heute den Schlußstein legen zu einem ge-einsamen Gesetzeswerk, das auch in Zukunft die Über-nstimmung des österreichischen mit dem deutschen Eisen-ahnverkehrsrecht verbürgt.

Die neuen Verkehrsordnungen beider Länder gleichen ch nicht nur nach Form und Inhalt fast völlig, sondern es t auch dafür Sorge getragen, daß diese Übereinstimmung ch in Zukunft nach Möglichkeit gewahrt bleibt.

Die heutigen Vereinbarungen knüpfen an die große ge-hichtliche Vergangenheit an, die im Eisenbahnverkehrs-cht auf das Jahr 1874 zurückgeht. In diesem Jahre urde zum ersten Male ein gemeinsames Betriebsreglement r die Eisenbahnen Österreichs und Deutschlands geschaf-n. Diese Zusammenarbeit ist nicht lediglich das Ergeb-s technischer Erwägungen und Erleichterung des Ver-hrs zwischen zwei benachbarten Staaten. Es findet in r vielmehr zugleich der Gedanke der engsten auf unserer ammesgemeinschaft beruhenden Interessenverpflichtung usdruck.

Gerade auf dem Gebiete der gleichmäßigen Ausgestal-ng des Verkehrslebens drängt dieser Gedanke nach Ver-irklichung, da es dem Wesen des Verkehrs entspricht, umliche Hindernisse zu überwinden, Beziehungen aller rt anzubahnen und auf diese Weise Menschen und Völker ch innerlich miteinander zu verbinden. So können wir it besonderer Freude feststellen, daß durch Schaffung nes einheitlichen neuen österreichisch-deutschen Eisen-hnverkehrsrechtes und durch Anknüpfung engerer Be-hungen auch auf anderen Verkehrsgebieten neue Wege r das Zusammengehen zwischen unseren beiden deut-hen Ländern auf einem wichtigen wirtschaftlichen Ge-ete gewiesen worden sind. Die gleichmäßige Ausgestal-ng des Verkehrswesens wird der Wirtschaft beider Län-r dienen und damit dem Wohlstand weitester Kreise nen neuen Aufschwung geben.

Ich verkenne nicht, daß in mancher Hinsicht die äußeren Umstände in Österreich schwieriger liegen als in Deutschland.

Es gebührt deshalb der österreichischen Regierung mein besonderer Dank für die tatkräftige Mitwirkung, die sie bei der fortschrittlichen und verkehrsfreundlichen Ausgestaltung der neuen Eisenbahnverkehrsordnung geleistet hat.

Wenn sich auch die Sehnsucht und Hoffnung weiter Kreise hüben und drüben, dereinst in einem Staate vereinigt zu werden, zurzeit noch nicht verwirklichen läßt, so zeigt doch die praktische Wirklichkeit, daß sich Mittel und Wege finden lassen, um auf Verkehrs- und wirtschaftspolitischem Gebiete die Annäherung durchzuführen, die den Lebensnotwendigkeiten beider Länder entspricht.

Mögen die Herren Vertreter Österreichs von hier den Eindruck mit fortnehmen, daß sich das Deutsche Reich ihnen innerlich verbunden fühlt und an ihrer Seite jederzeit eintreten wird für das gemeinsame Ziel des friedlichen Wiederaufbaues und der Neubelebung der wirtschaftlichen und kulturellen Kräfte.

Der österreichische Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff erwiderte:

Es war mir eine besondere Freude, Ihrer sehr geschätzten Einladung Folge leisten zu können, zumal es sich um den Abschluß eines großen Werkes handelt, dessen einheitliche Regelung in Deutschland und Österreich mir besonders am Herzen liegt. Ich war daher Ihrem Herrn Amtsvorgänger zu besonderem Dank verpflichtet, als er meine kurz nach Vereinbarung der neuen Internationalen Übereinkommen gegebene Anregung, auch die inneren Beförderungsrechte für Deutschland und Österreich in einheitlicher Weise zu regeln, aufgriff und mir mitteilte, daß sich seine Absichten mit den meinen vollkommen decken.

Wie Ihnen, Herr Minister, ja bekannt ist, haben bereits vor Herausgabe der gegenwärtig in Deutschland und in Österreich geltenden Eisenbahnverkehrsordnungen Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsregierung und Vertretern Österreichs und Ungarns zu dem Zwecke stattgefunden, um die schon damals bestehende Übereinstimmung der Beförderungsrechte in diesen Staaten noch weiter zu vertiefen. Die Verhandlungen hatten damals zu einer fast vollständigen Gleichheit der Betriebsreglements geführt. Die wenigen Unterschiede, die bestehen blieben, waren durch besondere Verhältnisse und bezügliche Wünsche der Bahnbenutzer bedingt. Diese Gleichheit hat dann allerdings infolge der selbständigen Weiterentwicklung der Verkehrsordnungen in den Staaten eine starke Lockerung erfahren. Der Gedanke lag daher nahe, auch die Neuordnung der inneren Beförderungsrechte in Deutschland und Österreich dazu zu benutzen, um wieder eine tunlichste Übereinstimmung der Verkehrsordnungen zu erreichen. Die seit Jahren zwischen den von uns geleiteten Regierungsstellen geführten Verhandlungen haben dieses Ziel erreicht, dessen Vorteile nicht nur in dem auf politischen, nationalen, kulturellen und wirtschaftlichen Gründen beruhenden Streben nach allgemeiner Rechtsgleichheit zwischen Deutschland und Österreich zu suchen sind, sondern auch darin liegen, daß für alle Beförderungsfälle, die im internationalen Recht keine Regelung finden, in beiden Staaten die gleichen beförderungsrechtlichen Bestimmungen zur Anwendung gelangen. Dazu kommt, daß die Sprachpraxis der Gerichte und die wissenschaftliche Literatur über das Eisenbahnbeförderungsrecht gegenseitig werden benützt werden können.

Daß dieses erfreuliche Ergebnis erzielt wurde, ist vor allem auf Ihren Einfluß, Herr Minister, und auf die entgegenkommende und auf hervorragende Sachkenntnis gestützte Verhandlungsweise Ihrer Herren Vertreter zurückzuführen. Ich fühle mich daher verpflichtet, und komme dieser Verpflichtung mit besonderer Freude nach, Ihnen, Herr Minister, sowie Ihren Herren Vertretern im Namen der österreichischen Regierung den besondern Dank zum Ausdruck zu bringen.

Die elektrischen Eisenbahnen in Europa und Nordamerika.

Das Statistische Reichsamt veröffentlicht eine interessante Übersicht über die elektrisch betriebenen Eisenbahnen Europas und Nordamerikas. In den Vereinigten Staaten und in Kanada haben zwar, gemessen an europäischen Verhältnissen, die elektrisch betriebenen Bahnen die verhältnismäßig größte Ausdehnung, im Rahmen des gesamten Eisenbahnnetzes jedoch nehmen sie eine ähnliche Stellung wie in Europa ein. In Europa ergibt sich vor allem überall da ein großer Bestand an elektrisch betriebenen Eisenbahnen, wo in größerem Umfange nutzbare Wasserkräfte zur Verfügung stehen und andererseits ein Mangel an Kohle herrscht, so daß die Ausnutzung der Wasserkräfte eigentlich das Gegebene ist. Infolgedessen sind in der Schweiz, in Österreich und Italien die elektrischen Eisenbahnen im Verhältnis stärker ausgebaut als in den übrigen Ländern. In Deutschland sind für den elektrischen Ausbau 3 Momente vorherrschend: Erstens die nutzbaren Wasserkräfte (elektrische Strecken in Oberbayern und in Schlesien), zweitens die Nähe der Kohlengewinnungsstätten (die Strecken Halle—Leipzig und Leipzig—Dessau—Magdeburg im mitteldeutschen Braunkohlenrevier und z. T. auch die schlesischen Strecken) und drittens ist noch die Verkehrsdichte von Bedeutung (die Strecken des Berliner und Hamburger Vorortverkehrs). Die höheren Leistungen des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetrieb lassen hier den Verkehr lebhafter gestalten.

Für Deutschland liegen inzwischen neuere (vorläufige) Zahlen vor: Das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn betrug Ende 1927: 53 623 km, davon wurden 1223 km oder 2,88 % elektrisch betrieben. Das Gesamtschienennetz Norwegens und Schwedens ist nach dem Stande von Ende 19[illegible] angegeben, und für die Schweiz, die Vereinigten Staaten von Amerika sowie Kanada gelten alle Zahlen für 1925.

In Deutschland erfolgte der Ausbau der elektrischen Strecken zum größten Teil erst in den letzten Jahren. Ende 1914 betrug die Gesamtlänge der elektrisch betriebenen Strecken der jetzigen Deutschen Reichsbahn, die $^{9}/_{10}$ des gesamten deutschen Bahnnetzes besitzt, erst 176 km. Bis Ende 1926 waren es rund 1000 km, und Ende 1927 betrug das elektrische Schienennetz nach dem vorläufigen Ergebnis 1223 km; an diesem Zeitpunkte waren außerdem noch 325 km Fern- und Vorortstrecken im Ausbau begriffen. Darunter befanden sich die 81 km lange Strecke Rosenheim—Freilassing, die 42 km langen Strecken Lauban—Kohlfurt und Lauban-Marklissa, die 48 km lange, bereits Anfang dieses Jahres in Betrieb genommene Strecke Breslau—Königszelt sowie die rund 155 km langen Berliner Stadt-, Ring- und Vorortstrecken, die zum Teil noch in diesem Jahre elektrisch betrieben werden sollen, wie auch ein Teil der Strecke Rosenheim—Freilassing.

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Entwicklung der elektrisch betriebenen Strecken der Deutschen Reichsbahn:

Gebiet	Elektrisch betriebene Strecken der Deutschen Reichsbahn in km Ende des Jahres							
	1914	1918	1922	1923	1924	1925	1926	19
Berliner Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	9	9	9	9	32	58	58	
Hamburg-Altonaer Vorortbahnen	29	29	29	29	35	35	35	
Schlesien	35	165	180	254	257	257	258	
Mitteldeutschland (R.B.D. Dresden, Halle, Magdeburg)	—	5	138	183	183	189	189	
Baden	48	48	48	48	48	48	48	
Bayern	55	96	96	96	96	370	418	
insgesamt	176	352	500	619	651	957	1006	1:

Streckennetz.

Länder	Gesamtlänge des Schienennetzes Ende 1925 km	Länge der Strecken die in der Übersicht berücksichtigt sind km	Elektrisch betriebene Strecken Ende 1926 km	%
Deutschland	57 751	53 416	1 006	1,88
Belgien	11 093	4 978	12	0,24
England	39 262	31 117	640	2,06
Estland	1 433	1 175	12	1,02
Frankreich	53 561	39 939	913	2,29
Italien	21 100	16 569	1 093	6,6
Niederlande	3 645	3 627	43	1,19
Norwegen	3 603	3 603	165	4,6
Oesterreich	7 038	5 808	503	8,66
Schweden	15 793	15 793	1 186	7,52
Schweiz	5 261	5 261	2 287	43,71
Spanien	15 572	5 320	31	0,58
Tschechoslowakei	14 030	13 119	53	0,4
Ungarn	9 529	7 668	66	0,86
Vereinig. St. v. Amerika	403 785	378 022	2 693	0,71
Kanada	64 926	64 926	3 640	5,61

Bestand an elektrischen Lokomotiven und Betriebsleistungen.

Länder	Ende 1926				Im Jahre 1926			
	Bestand an Lokomotiven	davon elektrisch		Bestand an elektr. Triebwagen	Geleistete Lokomotivkilometer in Tausend	davon im elektr. Betrieb		Strom-Verbrauc
		insgesamt	%			insgesamt in Tausend km	%	1000 kW
Deutschland	25 921	301	1,16	343	607 875	10 986	1,81	193,390
Belgien	4 788	—	—	26	94 982	—	—	766
England	23 698	13	0,05	970	531 623	—	—	—
Estland	204	—	—	3	3 720	—	—	885
Frankreich	19 099	218	1,14	469	447 957	6 233	1,39	87 672
Italien	6 988	546	7,81	52	166 529	16 202	9,73	228 178
Niederlande	1 360	—	—	4	47 299	—	—	9 392
Norwegen	623	39	6,26	3	13 103	1 347	10,28	18 502
Oesterreich	2 666	112	4,2	29	54 468	3 933	7,22	35 972
Schweden	2 179	118	5,45	31	—	—	—	—
Schweiz	1 402	386	27,53	—	45 934	13 058	28,43	—
Spanien	1 362	7	0,51	—	39 857	164	0,41	617
Tschechoslowakei	4 266	1	0,02	12	111 473	—	—	586
Ungarn	2 069	4	0,19	11	35 841	342	0,95	969
Vereinigte Staaten v. Amerika	67 974	362	0,57	—	—	—	—	—
Kanada	5 752	29	0,50	—	—	—	—	—

Interessant ist auch der Vergleich der Leistungen des elektrischen Betriebes mit denen des Dampfbetriebes. Hierbei kommt die größere durchschnittliche Betriebsleistung der elektrischen Lokomotiven gegenüber den Dampflokomotiven deutlich zum Ausdruck, denn der Anteil der im elektrischen Betrieb zurückgelegten Lokomotivkilometer an der Gesamtzahl der Lokomotivkilometer ist überall — mit Ausnahme von Spanien — bedeutend größer als der Anteil der elektrischen Lokomotiven am Gesamt-Lokomotivbestand. Am deutlichsten tritt das bei Norwegen, bei Österreich und auch bei Ungarn in Erscheinung. Verhältnismäßig gering ist dieses Mehr bei der Schweiz, dem Lande mit dem ausgedehntesten elektrischen Betrieb in Europa.

Schirmer, Berlin.

Westerham, das neue Kinderheim des Verkehrspersonals.

Die Reichsbahn-Arbeiterpensionskasse II hat jüngst unter Mitwirkung der Reichsbahnbetriebskassen Rosenheim und Ludwigshafen bei Westerham (Strecke Holzkirchen—Rosenhain) für die Kinder des bayerischen Eisenbahn- und Postpersonals ein Kinderheim errichtet. Dieses 20 Minuten vom Dorfe und 5 Minuten vom Bahnhof

Westerham entfernte Heim liegt 575 m über dem Meere, ist nach Osten, Westen und Norden durch Hänge und Wälder gegen Wind geschützt, dagegen nach Süden mit einem wundervollen Ausblick auf die Alpenberge offen. Das Heim ist bestimmt zur Aufnahme von erholungsbedürftigen Knaben und Mädchen im Alter von 5 bis 14 Jahren und bietet Raum für die gleichzeitige Unterbringung von 80 Kindern (40 Knaben und 40 Mädchen). In Betracht kommen schwächliche, unterernährte, blutarme, skrofulöse und tuberkulös gefährdete Kinder. Ausgeschlossen sind solche mit ansteckenden Krankheiten. Kinder von Mitgliedern der Reichsbahn-Arbeiterpensionskasse II werden in diesem neuen Heim unentgeltlich aufgenommen. Für Kinder von Reichsbahnbeamten ist ein ermäßigter Verpflegungssatz von vorerst täglich 1 RM festgesetzt. Die Heimleitung ist Mallersdorfer Ordensschwestern übertragen und die Versorgung der Pfleglinge liegt in den Händen des Reichsbahnarztes. Der Betrieb wird ganzjährig durchgeführt.

Der Bau des Kinderheims ist in einfacher Form gehalten und vermeidet alles Überflüssige. In Hufeisenform errichtet, hat er Untergeschoß, Erd- und Obergeschoß und ausgebautes Dachgeschoß, außerdem sind östlich und westlich große, gegen Süden gelegene Liegehallen angebaut, die auch als Räume für orthopädisches Turnen eingerichtet sind.

Bei der Einteilung des Baues mußte von dem Architekten der Gedanke durchgeführt werden, daß die Räume für Knaben und Mädchen getrennt liegen, lediglich der Speisesaal sollte gemeinsam sein. In die östliche Hälfte des Baues wurde demnach die Mädchen-, in die westliche die Knabenabteilung verlegt.

Ecke in einem Mädchentagesraum.

Das Untergeschoß umfaßt neben einer großen Küche mit den notwendigen Nebenräumen die Warmwasserheizung, Wannenbäder, große Brausebäder mit drei Planschbecken, die sogenannten Schmutzgarderoben mit eingebauten Fußwaschbecken, Werkstätte, Waschküche mit modernen Wascheinrichtungen und ein Wäschezimmer.

Zwei Eingänge im östlichen und westlichen Flügelbau (wie schon erwähnt einer für Knaben und einer für Mädchen und als solche schon durch hübsche, von Prof. Gruber gearbeitete Schnitzereien kenntlich gemacht) sowie ein Haupteingang führen vom Hof in das Erdgeschoß. Über dem Haupteingang ist eine Uhr mit einem kleinen Glockenspiel.

Durch eine große, geräumige, gewölbte Vorhalle, die als Besuchsraum ausgestattet ist, führen zwei Türen in den 120 qm großen Speisesaal, der mit seiner Lärchenholztäfelung, den einfachen aber hübschen Speisetischen und Bänken und dem durch viele Fenster vermittelten Ausblick ins Gebirge einen überaus freundlichen und heimischen Eindruck macht. An den Speisesaal schließen sich östlich und westlich je zwei Aufenthalts- und Spielsäle für Knaben und Mädchen an. Je ein östlicher und westlicher Aufgang führt dann in das Obergeschoß mit den vier Schlafsälen für Knaben und Mädchen. Die Aufsicht wird durch unmittelbar anschließende Aufsichtszimmer ermöglicht. In einem an die Schlafsäle angrenzenden Waschraum hat jedes Kind sein eigenes eingebautes Waschbecken mit fließendem Wasser. Krankenzimmer, Isolierabteilung, Arztzimmer, Höhensonnenzimmer sind in den westlichen und östlichen Flügeln des Obergeschosses untergebracht.

Das ausgebaute Dachgeschoß enthält die Klausurräume für die Mallersdorfer Ordensschwestern, Gästezimmer, Dienstbotenzimmer und zwei Reserveschlafsäle.

Wandmalereien in den Tagesräumen (hergestellt von den Schülern Exter und Schellinger der Klasse Prof. Loi. Gruber in der städt. Malschule München), ein Fresko Kreuzweg von Kunstmaler Karl Blocherer, München, eine holzgeschnitzte Altargruppe „Jesus als Kinderfreund" von Bildhauer Hans Pauser, München, 2 Kapellenfenster „Hl. Franziskus den Fischern predigend" und „Hl. Klara die Sarazenen abwehrend" in Antikverglasung von Kunstmaler Bloderer, eine Schlagfigurengruppe von Bildhauer Mauritius Pfeifer, München, sind die einzigen Aufwendungen, die für besondere künstlerische Ausstattung gemacht wurden.

Der Entwurf des Kinderheims wurde von Regierungsbaurat Buchner der Reichsbahndirektion München erstellt, der sich schon als Erbauer der Oberenzinger Kirche einen Namen gemacht und durch den Bau des Kinderheims neuerdings gezeigt hat, daß er vor allem durch einfache Formengebung ganz außerordentlich günstige Wirkung hervorzubringen versteht. J. R.

Stahl im Wagenbau.

Von Oberingenieur Ebert, Berlin.

Der neuzeitliche Wagenbau verwendet für die eigentliche Konstruktion Stahl im ausgedehnten Maße, jedoch dürfte es noch weniger bekannt sein, daß wir im Stahl auch ein ausgezeichnetes Material für die Inneneinrichtung von Schlaf-, Speise- und Salonwagen besitzen. Der in der Abbildung gezeigte Speisewagen ist durchweg aus Stahl

gefertigt. Die gesamte Inneneinrichtung, die bisher vorwiegend aus Mahagoni oder anderen Edelhölzern ausgeführt wurde, ist hier aus Stahlblech angefertigt.

Wir können heute dem Stahl erstens jede beliebige Form und zweitens jeden gewünschten Farbton geben. Bekannt dürfte es sein, daß man Stahl in einfarbigem Ton halten kann, neu ist es aber, daß wir durch ein besonderes Verfahren die Maserung unserer in- und ausländischen Edelhölzer so naturgetreu auf Stahl übertragen können, daß es unmöglich zu unterscheiden ist, ob man das tatsächliche Holz oder Stahl vor sich hat. Ebenso läßt sich Marmor in vollkommener Naturtreue in Stahl wiedergeben. Die Abbildung zeigt deutlich die Zweckmäßigkeit und elegante Linienführung, welche sich durch Stahl erreichen läßt.

Auch die hier verwendeten Möbel sind durchweg aus Stahl gefertigt. Die Stahltische wurden mit einer in einen Stahlrahmen gefaßten Linoleumplatte belegt. Moderne Stahlmöbel sind in jeder Beziehung sauber, feuersicher und schön. Sie sind besonders auch für Verwendung im Eisenbahnverkehr zu empfehlen. Auch wird zweckmäßig die Farbe zum Farbton der Innenausführung des Speisewagens entsprechend abgestimmt. Es ist nicht nötig, daß der Stahl kalt und nüchtern wirken muß. Entsprechende Linienführung und ausgesucht schöne Farben, eleganteste Formen lassen ihn zu einem Konstruktionsmaterial werden, wie wir dies vor Jahren nicht für möglich gehalten haben. Edelhölzer werden im steigenden Maße immer teurer. Wir haben im Stahl ein Material, das uns ermöglicht, selbst für Gebiete, für welche seine Verwendung bisher noch wenig oder gar nicht bekannt war, neue Anwendungsmöglichkeiten zu schaffen.

Der in der Abbildung gezeigte Speisewagen ist in Elfenbein- und Mahagoniton gehalten. Diese Farbabstimmung gibt dem Inneren eine besonders vornehme Note.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im März 1928.** **I. Verkehr und Betrieb.** Im Personenzugverkehr, der im allgemeinen die der Jahreszeit entsprechende Ruhe zeigte, brachten der sonntägliche Ausflugs- und Sportverkehr und eine Reihe von Sonderveranstaltungen verstärkte Betriebsleistungen. Von den Sonderveranstaltungen ist insbesondere die Leipziger Frühjahrsmesse zu erwähnen, deren außerordentlich starker Besuch neben zahlreichen Zugverstärkungen die Führung von insgesamt 640 Sonderzügen erforderte (Vorjahr 383 Züge). Im ganzen Reichsbahnnetz sind im März 1664 Züge über Plan gefahren worden (Vormonat 1249, März 1927 1198), davon 10 für die Besatzung im Rheinland.

Der Güterverkehr entwickelte sich auch im März recht lebhaft. Aus der Wagenstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ergibt sich gegenüber dem Vormonat eine Verkehrszunahme von etwa 5 %, nämlich arbeitstäglich 7338 Wagen. Im März wurden im Durchschnitt arbeitstäglich 150 698 Wagen, im Februar dagegen 143 360 Wagen gestellt.

Diese Verkehrssteigerung verteilt sich sowohl auf den Expreß-, Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr, als auch auf den Wagenladungsverkehr und ist auf den be-

...immenden Versand von Frühgemüse, Sämereien usw. und ...uf die anhaltende weitere Belebung der Bautätigkeit zu...ückzuführen. Die Kälte während des größten Teils des ...ärz hielt die volle Entwicklung des Frühjahrsversandes ...on frostempfindlichem Saatgut sowie von Bäumen und ...räuchern zur Frühjahrspflanzung zum Teil zurück.

Der Kohlenversand aus den wichtigsten deutschen Koh...ngebieten zeigte im ganzen gegenüber dem Vormonat ...enig Veränderung.

An der Ruhr war die Förderleistung der des Vormo...ats etwa gleich. Der Auslandswettbewerb verschärfte ...ch immer mehr. Englische und holländische Kohle drang ...it Hilfe des Binnenumschlagtarifs insbesondere auch nach ...üddeutschland vor. So trafen z. B. in Karlsruhe 6 Schiffe ...it englischen Kohlen und Koks für badische, württem...rgische und bayerische Gasanstalten und Industrien ein.

In Deutsch-Oberschlesien war ein stärkerer Abruf in...lge der uneingeschränkten Inbetriebnahme der Oder...hiffahrt festzustellen. Der Koksabsatz blieb weiter ...ünstig.

In den wichtigsten Kohlengebieten wurden gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrhein. Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
März 1928	743 932	153 368	262 682	107 263	103 331
Febr. 1928	714 598	129 579	244 157	100 420	96 242
März 1927	764 342	141 216	218 262	105 418	90 084

Der Versand von künstlichen Düngemitteln für die ...rühjahrsdüngezeit hat ihren Höhepunkt überschritten. ...er Bezug der deutschen Landwirtschaft gestaltete sich ...ch lebhaft.

Es wurden für diese Zwecke gestellt im

März 1928 . . . . 111 508 Wagen,
Februar 1928 . . . 113 676 „
März 1927 . . . . 103 844 „

Die Kartoffelzufuhr aus Rußland und Polen ist gänz...h eingestellt. Die Abbeförderung der eingemieteten Kar...ffeln ging des starken Frostes wegen nur zögernd vor ...ch.

Die Beförderung von Getreide und Mehl übertraf wohl ...e des Vormonats, sie blieb aber immer noch hinter der ...s März 1927 zurück.

Der Absatz von Zucker ist um 1323 Wagen gegenüber ...onat Febr. gestiegen (9478 Wagen gegen 8155 Wagen).

Der Versand von Baustoffen aller Art war im März ...otz der für die Bautätigkeit zum Teil recht ungünstigen ...itterungsverhältnisse recht lebhaft.

Die Ergebnisse der Hochseefischereien waren infolge ...s starken Sturmes und der kalten Witterung zum Teil ...ring.

Der Verkehr konnte ohne Schwierigkeiten bewältigt ...rden, zumal weitere Verbesserungen in der Verkehrs...dienung durchgeführt wurden. Die erforderlichen Leer...gen konnten den Versendern pünktlich zur Beladung ...stellt werden. Die arbeitstäglichen Zugleistungen im ...iterverkehr haben gegenüber dem Vormonat um 4,5% ...genommen und lagen damit gegenüber 1927 um 6,2% ...her. Für die Beförderung von frischem Gemüse sind ...e Reihe von Zügen zur raschen Versorgung der Groß...idte neu eingelegt oder regelmäßig gefahren worden.

Auch die sonstigen Betriebsleistungen für die Seehäfen ...lten sich auf erheblicher Höhe.

An wirtschaftlichen Erfolgen ist zu erwähnen, daß der ...hnhof Waldenburg-Altwasser der Reichsbahndirektion ...eslau nach seiner Erweiterung ohne Vermehrung seiner ...beitskräfte Zugbildungen und Anschlußbedienungsfahr...n übernehmen konnte, die bisher durch den Bahnhof Nie...rsalzbrunn ausgeführt wurden, was eine erhebliche Ver...nderung des Rangieraufwandes brachte.

Der elektrische Betrieb im Bereich der Reichs...hndirektion München wurde am 26. März auf die Strecke ...senheim—Traunstein ausgedehnt.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betrie...s geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer	Februar 1928	Januar 1928
a) Personenverkehr . . .	29 254 000	31 227 000
b) Güterverkehr	19 538 000	20 390 000
c) Dienstzüge	284 000	279 000
zusammen	49 076 000	51 896 000
Wagenachskilometer:		
a) Personenverkehr . .	728 937 000	785 572 000
b) Güterverkehr	1 547 189 000	1 574 607 000
c) Dienstzüge	5 090 000	5 038 000
zusammen	2 281 216 000	2 365 217 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt):	März 1928	Februar 1928
in Hamm	6 900 Wagen	6 700 Wagen
in Mannheim . . .	5 400 Wagen	5 100 Wagen
in Wustermark . .	4 000 Wagen	4 000 Wagen
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt		
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	73 500 Wagen	94 800 Wagen
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	4 600 Wagen	5 800 Wagen

II. Tarife. A. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Seit dem 1. März d. J. kann Expreßgut bis zur Höhe des Wertes mit Nachnahme belastet werden. Die Nachnahme muß mindestens 5 RM. und darf höchstens 1000 RM. betragen.

Im Seeverkehr mit Ostpreußen ist ein neuer Tarif, in den auch Memel einbezogen worden ist, in Kraft getreten.

B. Güter- und Tierverkehr. Die Ausnahmetarife 6 r, 35 f, 146, 176, K 34 und K 35 des Reichsbahngütertarifs sowie die Ausnahmetarife 22 und 23 des deutsch-dänischen Verkehrs und 101 H des deutsch-niederländischen Verkehrs wurden gegen Widerruf und mit zum Teil zeitlicher Befristung neu eingeführt.

Ferner ist noch ein Ausnahmetarif für Malz in Säcken von bestimmten tschechoslowakischen nach bestimmten schweizerischen Stationen sowie nach Buch transit, Lindau-Reutin transit, St. Margarethen transit, Basel Bad. Bf. und Schaffhausen (Reichsbf.) eingeführt.

Bei den bereits bestehenden Ausnahmetarifen wurden in mehreren Fällen Frachtänderungen in Anpassung an die neue Wettbewerbslage durchgeführt.

Der A. T. 14 für rohes, unverarbeitetes Erdöl von inländischen Gewinnungsstätten wurde auf den Versand nach deutschen Stationen, an denen sich verarbeitende chemische Fabriken befinden, ausgedehnt.

Schließlich ist noch die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeten Ausnahmetarife widerruflich verlängert worden.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im Februar 1928.

I. Einnahmen.

1. Personen- und Gepäckverkehr	89 145 000 RM.
2. Güterverkehr	258 464 000 RM.
3. Sonstige Einnahmen . . .	32 583 000 RM.
Zusammen . .	380 192 000 RM.

II. Ausgaben

1. Für Betrieb und Unterhaltung	
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	194 989 000 RM.
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	94 308 000 RM.
Zusammen . .	289 297 000 RM.
2. Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	33 923 000 RM.
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung . . .	323 220 000 RM.

Übertrag:	323 220 000 RM.
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen . .	45 904 000 RM.
b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 100 000 RM.
4. Feste Lasten	
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage .	7 604 000 RM.
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000 RM.
Insgesamt . .	392 128 000 RM.

Das an sich zufriedenstellende Einnahmeergebnis reichte jedoch nicht aus, um die Ausgabeverpflichtungen voll zu decken. Zwar gelang es infolge der bei den Sachprogrammen vorgenommenen starken Einschränkungen und infolge anderer Sparmaßnahmen die sächlichen Ausgaben in mäßigen Grenzen zu halten. Dagegen bedingten die Erhöhungen der Gehälter und Ruhegehälter, ferner die planmäßig gestiegenen Reparationslasten eine starke Mehrbelastung.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist die Zahlung an den Generalagenten richtig geleistet worden.

Die Beförderungssteuer für Januar 1928 wurde am Fälligkeitstage abgeführt.

IV. Personal. Der Personalstand betrug:

im Januar 1928	649 584 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter .	9 065 Köpfe
insgesamt	658 649 Köpfe
im Februar 1928	647 900 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter .	8 279 Köpfe
insgesamt	656 179 Köpfe

Die Verminderung im Februar gegenüber dem Vormonat ist in der Hauptsache auf Verkehrsrückgang, Entlassung von Zeit- und Aushilfsarbeitern und Verminderung der Belegschaften in den Ausbesserungswerken zurückzuführen.

Die am Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn beteiligten Gewerkschaften haben die §§ 4, 5, 11 und 11a LTV zum 31. März 1928 gekündigt. Sie haben am 3. März d. J. in einer Verhandlung folgendes gefordert:

1. Eine allgemeine Lohnerhöhung von 10 Rpf. je Stunde,
2. durchgehende Löhnung für alle Schichtlöhner,
3. Erhöhung der Überzeitzuschläge von 15 % für die 49.—51. Stunde und von 25 % für die 52.—54. Stunde auf 30 % für die 49.—54. Stunde.
4. Beseitigung des Lohngebietes 1 und Einbeziehung gewisser Teile des Lohngebietes 2 in das Lohngebiet 3.

Außerdem forderten die Gewerkschaften Deutscher Eisenbahner und der Allgemeine Eisenbahnerverband die Einführung von Dienstalterszulagen und der Allgemeine Eisenbahnerverband die Einführung von Dienstprämien.

Diese Forderungen, die eine Steigerung der jährlichen Lohnausgaben um über 250 Millionen RM. ausmachten, konnten nicht als geeignete Grundlage für Verhandlungen angenommen werden, weil sie finanziell nicht tragbar und auch nach der Lohnlage nicht berechtigt waren. Bei dieser Sachlage hielt es die Reichsbahn für richtig, im Interesse der Aufrechterhaltung des Arbeitsfriedens und zur Vermeidung eines tariflosen Zustandes ab 1. April d. J. beim Reichsarbeitsminister die Einleitung des zur Austragung solcher Lohnstreitigkeiten vorgesehenen Schlichtungsverfahrens nachzusuchen. Auf Wunsch des Reichsarbeitsministers wurde am 13. März nochmals mit den Tarifgewerkschaften verhandelt. Auch diese Verhandlung führte zu keinem Ergebnis. Der Antrag auf Einleitung eines Schlichtungsverfahrens wurde deshalb erneuert. Am 20./21. März 1928 fällte die Schlichtungskammer folgenden Schiedsspruch:

„1. Die §§ 4, 5, 11 und 11a des Lohntarifs in der Fassung vom 11. Juli 1924 treten mit den aus diesem Schiedsspruch sich ergebenden Änderungen mit Wirkung vom 1. April 1928 wieder in Kraft.

a) Es erhöhen sich die Grundlöhne für alle Arbei nach dem 24. Lebensjahr in sämtlichen Ortskl sen für die Lohngruppe III
im Lohngebiet 1 von 61 auf 66 Rpf.
im Lohngebiet 2 von 67 auf 71 Rpf.
im Lohngebiet 3 von 71 auf 74 Rpf.
Die Grundlöhne der übrigen Lohngruppen so der übrigen Altersklassen erhöhen sich in gleichen Verhältnis.
b) Der Zuschlag für Überarbeit gemäß § 11a Zif des Lohntarifvertrages beträgt für die 49.— Stunde 25 %.
c) Die Schichtlohnzulage wird von 27 auf 30 erhöht.

2. Die Lohnregelung kann erstmalig zum 31. März 19 sodann zum Schluß jedes folgenden Kalendermo mit Frist von einem Monat von jeder der beiden tragsschließenden Parteien schriftlich gekün werden.

3. Frist für die Erklärung der Parteien untereinan und dem Reichsarbeitsministeriums gegenüber: Montag, den 26. März 1928, abends 6 Uhr."

Im Anschluß an das Schlichtungsverfahren fanden Wunsch des Reichsarbeitsministeriums weitere Verha lungen mit den Tarifgewerkschaften statt; sie führten 27. März zu folgender Vereinbarung:

„Der Schiedsspruch vom 21. März 1928 wird mit genden Änderungen zum Vertrag erhoben:

a) Es erhalten in den einzelnen Lohngebieten die ein nen Lohngruppen folgende Zulagen:

Lohngebiet	1	2	3
Lohngruppe I	6 Rpf.	5 Rpf.	5 Rpf.
„ II	5 „	4 „	4 „
„ III	5 „	4 „	4 „
„ IV	5 „	4 „	4 „
„ V	4 „	4 „	3 „
„ VI	4 „	3 „	3 „
„ VII	4 „	3 „	3 „
„ VIII	5 „	3 „	3 „

b) Die Lohnregelung kann erstmalig zum 31. Jan. usw. wie im Schiedsspruch."

Wegen Durchführung der Vereinbarung ist das Wei veranlaßt.

— **Neuer Personenbahnhof Königsberg-Nord.** Bei Umgestaltung der Königsberger Bahnhöfe (Neuer Ha bahnhof, neuer Güterbahnhof Nord, neuer Personen-H punkt Königsberg-Nord und neuer Haltepunkt Holl Baum unter Fortfall der bisherigen Anlagen und V gung der Bahnlinie Königsberg-Labiau) war neben Personenhaltepunkt Königsberg-Nord zunächst die B haltung der getrennten Bäderbahnhöfe der Königs Cranzer Eisenbahn und der Samlandbahn vorges Neuerdings haben sich nun die Königsberg-Cranzer E bahn und die Samlandbahn entschlossen, ihre Bahnhöf einem gemeinschaftlichen Bahnhof unter gemeinsc licher Betriebsführung umzubauen. Die gemeinschaft Betriebsführung soll der Betriebsführerin der Saml bahn, der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, vert lich übertragen werden. Der neue gemeinschaft Bahnhof wird ein neues gemeinsames Empfangsgeb erhalten, das zugleich auch als Bahnhofsgebäude für neuen Haltepunkt Königsberg-Nord der Reichsbahn di soll, so daß in ihm also die Reichsbahnstre Königsberg—Labiau—Tilsit, die Cran Bahn und die Samlandbahn zusamm laufen. Zur Finanzierung dieses Empfangsgebä ist unter der Firma „Empfangsgebäude Köni berg-Nord, G. m. b. H." eine Gesellschaft mit c Stammaktienkapital von rund einer Million Mark er tet worden, an dem die Königsberg-Cranzer Eisen Gesellschaft, die Samlandbahn A.-G. und die Sta meinde Königsberg (Pr.) beteiligt sind. Die Königs Cranzer Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt zu di Zwecke und für die Umgestaltung ihrer Bahnanlagen Kapitalaufnahme bis zu 800 000 RM. Die Deu Reichsbahn-Gesellschaft ist der G.m.b.H. nicht beigetr wird aber für die Erbauung des Empfangsgebäudes, auch den Zwecken der Reichsbahn dienen soll, einen stenbeitrag leisten.

Da der neue Bahnhof durch die Reichsbahnstrecke unmittelbare Verbindung mit dem Hauptbahnhof Königsberg (Pr.) erhält, wird auch die Möglichkeit geschaffen, Züge oder durchlaufende Wagen aus dem Reich direkt an den Badeorten an der Samlandküste zu leiten und in jedem Falle den Durchreisenden das Umsteigen wesentlich erleichtert.

— **Vorlesungen in Frankfurt (Main).** Reichsbahnoberrat Dyes, Dozent für Eisenbahnwesen an der Universität Frankfurt (Main), hält nach dem Vorlesungsverzeichnis der Universität Frankfurt (Main) im Sommersemester 1928 eine Vorlesung „Vorträge (mit Lichtbildern) über Eisenbahn und Verkehr".

— **Niederrheinische Verwaltungsakademien.** Am 15. September 1927 haben sich die Verwaltungsakademien Köln, Düsseldorf, Elberfeld und Essen zur „Arbeitsgemeinschaft der Niederrheinischen Verwaltungsakademien" zusammengeschlossen. Die Semestervorlesungen der Abteilung Elberfeld beginnen am 30. April 1928. Das Vorlesungsverzeichnis für das Sommersemester ist in der Geschäftsstelle, Rathaus Elberfeld, Zimmer 38, unentgeltlich in beliebiger Anzahl zu haben.

— **Die dritte Tagung des Bundes zur Förderung der Farbe im Stadtbild e. V.** findet in Osnabrück vom 31. Mai bis 3. Juni 1928 statt. Die Vorträge werden am 1. und 2. Juni im Osnabrücker Festsaal gehalten. Verbunden mit der Tagung ist eine Ausstellung farbiger Architekturaufnahmen und -entwürfe sowie von Sgraffitoproben in der Möserschule. Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an die Geschäftsstelle des Bundes, Hamburg 1, Spitalerstr. 11. Teilnahme an der Tagung steht auch Nichtmitgliedern frei.

— **Pressa Köln.** Die Deutsche Reichsbahn wird sich in größerem Umfange an der Internationalen Presseausstellung in Köln beteiligen, um zu zeigen, wie eng das moderne Verkehrsmittel der Eisenbahn mit der Presse verknüpft ist.

Zunächst wird dargestellt, was die Eisenbahnen für die Presse leisten. Ihre Dienste bei der Beförderung von Papier, Büchern und Zeitungen werden veranschaulicht, und ferner ihre Hilfe beim Vertriebe der Presseerzeugnisse durch den Bahnhofsbuchhandel. In den Dienst des Nachrichtenwesens stellt sich der Pressedienst der Reichsbahn. Seine Organisation und seine Tätigkeit werden plastisch dargestellt werden.

Wie andererseits Presse- und Drucktechnik im inneren Dienst der Reichsbahn verwendet werden, erweisen Apparate für Fahrkartendruck, ferner Fahrpläne, Kursbuch, Amtsblätter, Bücher und Zeitschriften, Plakate und Werbeschriften. Auch die moderne Nachrichtentechnik mit Telegraphie, Telephonie und Funk sehen wir im Dienste der Reichsbahn.

Eine geschichtliche Schau bietet wertvolle Urkunden aus der Entstehungszeit der Eisenbahn und aus dem Kampf der Presse für das neue Verkehrsmittel.

Modelle von Lokomotiven, von Wagen, ferner eine große Tafel, die das Netz der Reichsbahn mit ihren wichtigsten Verkehrsleistungen als Transparent zeigt, sowie ein Bücherraum vervollständigen das Bild ihres Standes.

Auch die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird auf der Ausstellung vertreten sein, indem sie ihre ersten Jahrgänge aus den Jahren 1860 und 1861 sowie die beiden letzten Jahrgänge 1926 und 1927, ferner einige Stücke des laufenden Jahres jeweils sofort nach dem Erscheinen ausgestellt. Außerdem werden einige andere vom Verein ausgegebenen Werke sowie ein Wandbild mit geographischen und statistischen Daten über die Vereinszeitung ausgestellt werden.

— **Geheimer Kommerzienrat Vögele †.** In der Nacht vom 13. zum 14. d. Mts. entschlief im Alter von 76 Jahren in Mannheim der Seniorchef der Joseph Vögele A.-G., Geheimer Kommerzienrat Heinrich Vögele, der auch in weiten Kreisen der Eisenbahnverwaltungen bekannt war. Im Jahre 1872 in die väterliche Fabrik eingetreten, hat der Verstorbene seine ganze Lebenskraft dem Ausbau und der Entwicklung des Unternehmens zu seiner heutigen Weltgeltung gewidmet. Nach Gründung der Aktiengesellschaft lieh er im Aufsichtsrat seinen Rat und die Fülle seiner Erfahrungen dem Werk.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Jargon, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Berlin 3, als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt Altona, Dr. jur. Borgers, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Allenstein, als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt Münster (Westf.), Heyse, bisher bei der Reichsbahndirektion Kassel, zur Reichsbahndirektion Altona und de la Sauce, bisher bei der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), zur Reichsbahndirektion Magdeburg, sowie der Reichsbahnamtmann Knauf, Vorstand des Brückenbaubüros und Hilfsdezernent bei der Reichsbahndirektion Altona, zum Reichsbahn-Zentralamt in Berlin.

Überwiesen sind: die Reichsbahnräte Ziflinger, bisher beim Reichsbahn-Neubauamt Berlin 1, zum Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 2 und Eugen Panzer, bisher beurlaubt, zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), sowie der Reichsbahnbaumeister Weyher, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 2, zur Reichsbahndirektion Berlin.

Gestorben sind: Reichsbahnrat Dieckhoff, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Münster (Westf.) und der Reichsbahnamtmann Jakob Lützel, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Kaiserslautern.

Österreich.

— **Beschränkung der Aufnahme ausländischer Arbeiter bei den Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat über die Beschäftigung von Ausländern in den Bahnbetrieben eine Anordnung getroffen, die im wesentlichen besagt:

Da die Österreichischen Bundesbahnen verpflichtet sind, dem durch das Inlandsarbeiterschutzgesetz gewährten Schutz des inländischen Arbeitsmarktes Rechnung zu tragen, werden sämtliche Dienststellen angewiesen, bei der Aufnahme von nichtständigen Hilfsbediensteten und Verstärkungsarbeitern oder sonstigen Vertragsbediensteten nur österreichische Bundesbürger zu berücksichtigen.

Nur in jenen Fällen, in denen für eine unbedingt notwendige Arbeitsleistung ein geeigneter österreichischer Bundesbürger nicht zur Verfügung steht, können ausnahmsweise auch Personen einer anderen Staatsbürgerschaft zur Beschäftigung bei den Bundesbahnen herangezogen werden. Sofern es sich nicht um Ausländer, die sich seit mindestens 1. Januar 1923 im Bundesgebiete ständig aufhalten oder um Beschäftigungen in auf ausländischem Boden gelegenen Grenzbahnhöfen handelt, ist in jedem einzelnen Falle unter Anführung der für die Aufnahme maßgebenden besonderen Verhältnisse der Antrag auf Einholung der Bewilligung bei der Generaldirektion zu stellen.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

Betriebsleistung der Bundesbahnen:	Dezember	Januar
1000 Zugkilometer	3 857	3 844
1000 Wagenkilometer	69 295	68 223
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der Personen führenden Züge	43 705	41 281
der Güterzüge	342 368	333 243
Wagengestellung: Anzahl der vollspurigen Güterwagen:		
überhaupt	150 189	146 992
je Arbeitstag	6 008	5 880
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließl. d. Verkehrssteuern 1000 S (vorläufiges Ergebnis)	42 565	41 186
Davon Personen- und Gepäckverkehr	11 866	11 476
Güterverkehr	30 699	29 710

— **Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Sitzung der Administration der Gesellschaft wurde der Rechnungsabschluß für das Jahr 1927 vorgelegt. Er weist nach Vornahme der Wertabschreibungen und einer Investitionsrücklage von zusammen

2 609 885 S (im Vorjahre 2 880 952 S), sowie nach Auffüllung des Schiffeassekuranzfonds mit 150 000 S (im Vorjahre 150 000 S) einen Reingewinn aus von 1 762 959 S (gegen 2 066 029 S im Vorjahre). Er setzt sich nach Berücksichtigung der oben bezeichneten Wertabschreibungen und der im Rahmen der Betriebsrechnungen erfolgten Vorsorge für die Erhaltung von Betriebseinrichtungen aus folgenden Posten zusammen: aus Erträgnissen der Fünfkirchener Steinkohlenwerke mit 1 820 928 S (gegen 2 029 001 S im Vorjahre), der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn mit 60 149 S (gegen 269 742 S im Vorjahre), und sonstigen Einnahmen von 1288 S (gegen Null Schilling im Vorjahre). Diesen Posten stehen gegenüber: das Schiffahrtsergebnis mit einem Abgang von 59 406 S (gegen 172 714 S im Vorjahre) und Zentralspesen (Bezüge der Administration) im Betrage von 60 000 S (unverändert). Das Roherträgnis des Schiffahrtsdienstes beträgt für das Jahr 1927 4 428 064 S (gegen 4 168 114 S im Vorjahre). Zu Lasten dieses Dienstes entfallen: an Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben, an Pensionen und Unterstützungen sowie an Wertabschreibungen und Investitionsrücklagen zusammen 4 487 471 S (gegen 4 340 829 S im Vorjahre), woraus sich der oben ausgewiesene Abgang beim Schiffahrtsdienst mit 59 406 S ergibt.

Es wurde beschlossen, der für den 3. Mai d. J. einberufenen Generalversammlung vorzuschlagen, nach statutenmäßiger Auffüllung des Reservefonds mit 163 992 S und nach Ausscheidung des auf die Administration entfallenden Gewinnanteils mit 32 798 (wie im Vorjahre) eine Dividende von 6 S je Aktie, das sind 1 414 500 S zur Verteilung zu bringen, weiter einen Betrag von 150 000 S dem Spezialreservefonds zuzuweisen und den verbleibenden Restbetrag von 1669 S zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1926 mit 404 549 S, zusammen 406 219 S auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Kraftwagenfahrten der Postverwaltung im Jahre 1928.** Die österreichische Postverwaltung schreitet auf dem vor einigen Jahren eingeschlagenen Wege, das Postkraftwagennetz auszugestalten und durch Kraftwagenlinien die dem Verkehr bisher schwer zugänglichen Gebiete dem Eisenbahnnetz anzuschließen, auch in diesem Jahre rüstig vorwärts.

Das Kraftwagennetz der Postverwaltung hat im Jahre 1927 rund 140 Linien umfaßt. Mehr als 280 Kraftwagen standen in Verwendung. Das regelmäßig befahrene Straßennetz hatte eine Länge von mehr als 4500 km. Mit den Jahreslinien wurden nahezu 1 400 000, mit den Sommerlinien über 300 000, mithin insgesamt über 1 700 000 Personen befördert. Durch die Führung dieser Linien wurde nicht nur den Bedürfnissen des Postverkehrs, sondern auch jenen des Personenverkehrs weitgehend Rechnung getragen. In letzterer Hinsicht war die Postverwaltung bemüht, einerseits den örtlichen Verkehrsbedürfnissen in Gebieten abseits der Bahn gerecht zu werden, andererseits dem Fremdenverkehr wichtige, an Naturschönheiten reiche Gebiete zu erschließen.

Nach den gleichen Gesichtspunkten wird die Postverwaltung den Postkraftwagenverkehr im Laufe des ersten Halbjahres 1928 durch Neueinrichtung weiterer Linien erweitern, so daß im kommenden Sommer nahezu 600 000 Straßenkilometer von den Postkraftwagen auf rund 180 Linien befahren werden. Um den Reisenden die Unterrichtung über die im laufenden Jahr geführten Postkraftwagenlinien zu erleichtern, hat die Postverwaltung bereits verschiedene Faltblätter herausgegeben, die die Postkraftwagenlinien behandeln und die zur Förderung des Fremdenverkehrs im In- und Ausland unentgeltlich abgegeben werden.

Außerdem wird Mitte Mai auch ein mit Bildern der schönsten Landschaften reich ausgestattetes Büchlein „Kraftwagenfahrten der österreichischen Postverwaltung" erscheinen, das alle Fahrpläne, Fahrpreise und eine Übersichtskarte enthält und bei den Bahnhofbuchhandlungen, bei den österreichischen Postämtern und den Postkraftwagenlenkern sowie bei der österreichischen Staatsdruckerei in Wien und ihren Verschleißstellen zum Preise von 1 Schilling erhältlich ist.

Ungarn.

— **Studienreise ungarischer Eisenbahner nach Deutschland.** 65 Hörer des ungarischen Eisenbahnbeamtenbildungskurses, weiter 15 mittlere und 2 höhere Beamte der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen haben in der Charwoche dieses Jahres nach Deutschland eine neuntägige Studienreise unternommen. Nach Besichtigung der Stadt und der herrlichen Umgebung von Salzburg, weiter der Bahnhofsanlagen, des Rangierbahnhofes und des Grenzübergangsdienstes dieser wichtigen Grenzübergangsstation wurde in München gehalten. Hier wurde unter vorzüglicher Führung und neben erläuternden Vorträgen das Bahnstrom-Unterwerk Pasing, weiter die Fahrkartendruckerei und die Zentralschule Freimann besichtigt. Nachmittags hatten im Deutschen Museum die Teilnehmer Gelegenheit zu erfahren, was menschlicher Fleiß und Wille zum Schaffen im Stande ist. Nach einem kurzen Überblick vom Bahnhofturm Stuttgart folgte ein Vortrag über das Lochkartenverfahren und die Besichtigung der Lochkartenstelle. Die großzügigen Einrichtungen des elektrisch betriebenen Stellwerkes, fern die mächtigen Anlagen des Hauptbahnhofes haben allgemeine Bewunderung erregt. Damit die Teilnehmer auch etwas von den Naturschönheiten des Deutschen Reiches zur Sicht bekommen, wurde nach Besichtigung der Heidelberger Bahnhofsanlagen in der Umgebung dieser wunderbar gelegenen Stadt ein Ausflug unternommen, bei welcher Gelegenheit auch das diese Gegend beherrschende herrliche Schloß besucht wurde. Nach einem kurzen Gebet im Kölner Dom folgte mit einer Sonderfahrt in einem Unterrichtswagen die Besichtigung der Lehranlagen in Köln-Nippes (R.A.W.) mit Vortrag über Unterrichts- und Bildungswesen. Sodann wurden die Anlagen von Köln Hbf., weiter die Lochkartenstelle und der mächtige Umladebahnhof Kalk-Nord unter vorzüglicher Führung und neben hervorragenden Vorträgen besichtigt. Mit einer Rundfahrt durch die Stadt wurde die Gelegenheit gegeben diese edle Perle des Rheinlandes besser kennen zu lernen. Die Rückfahrt von Köln Hbf. erfolgte durch das zur Zeit noch besetzte Gebiet, die Fahrt durch die romantische Rheingegend hat wohl alle Teilnehmer bei den Wagenfenstern festgehalten. In Frankfurt (Main) wurden von der Signalbrücke aus die riesigen Anlagen des Bahnhofes, sodann die unterridisch durchgeführte Gepäckbeförderung, der Rettungsdienst und die Fahrkartendruckerei eines von München abweichenden Systems besichtigt. Dann folgte ein Spaziergang durch die Stadt, in welcher neben dem modernsten Stadtteil auch viel Bauten aus alter Zeit zu sehen waren. Um auch etwas aus der alten deutschen Kultur kennen zu lernen durfte auch Nürnberg nicht vernachlässigt werden. Die staunenswürdigen Sehenswürdigkeiten des Verkehrsmuseums, die alte herrliche Baukunst dieser Stadt, welche anläßlich der Dürer-Feierlichkeiten eben mit Fahnen reich geschmückt war, haben den leider hier schon zu kurz gewordenen Aufenthalt der Teilnehmer vollkommen gerechtfertigt. Die Teilnehmer nahmen in Passau mit vollster Dankbarkeit, jedoch in der Hoffnung eines Wiedersehens vom deutschen Boden Abschied; sie kehrten mit tiefen Eindrücken, mit erweiterten Fachkenntnissen und mit unvergeßlichen Erinnerungen — zu welchen außer den aufopfernden Bemühungen und der Gastfreundschaft der beteiligten Reichsbahndirektionen, auch durch die Beihilfe der städt. Straßenbahn in Köln beigetragen wurde — in ihre Heimat zurück.

Dr. J. T.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz Heinrich-Bahn.** Dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Ausführungen: „Im Laufe des Jahres 1927 hat der Verkehr leicht denjenigen des Jahres 1926 überschritten. Er ist der stärkste, der bisher auf dem Netz der Gesellschaft erzielt worden ist und überschreitet den des Jahres 1913 um mehr als ein Drittel. Was die Nettoeinnahmen des Eisenbahnbetriebs betrifft, so sind sie ungefähr 1 Mill. Franken höher als im vorhergehenden Jahre. Die Erwägungen, die wir in unserem letzten Bericht über den Mangel an Übereinstimmung zwischen dem finanziellen Ergebnis unserer Gesellschaft und ihre Entwicklung angestellt haben, be-

lten auch für das Jahr 1927 Gültigkeit, um so mehr als st im August 1927 nach sehr langwierigen Verhandlun- n von der Regierung eine gewisse Erhöhung der Tarife reicht werden konnte. Diese verspätete und unzurei- ende Erhöhung reicht jedoch nicht aus, die Lasten zu cken, die uns nach und nach durch die Erhöhung der ehälter usw. auferlegt worden sind. Unsere erhöhten arife bleiben im allgemeinen noch erheblich hinter den f den Nachbarnetzen angewandten zurück. Die Brutto- riebseinnahmen, diejenigen des Bergwerksbetriebes eht eingeschlossen, belaufen sich auf 73 272 451 Fr. und hen damit um 18 732 247 Fr. über die des Jahres 1926 naus. Andererseits sind die Betriebsunkosten, ebenfalls ne den Bergwerksbetrieb, um 17 618 904 Fr. gestiegen, die ttoeinnahmen belaufen sich also auf 18 617 646 Fr. ge- n 17 504 303 Fr. im Vorjahre. Der Betrieb der K l e i n - a h n e n hat im abgelaufenen Jahre einen Verlust von 8073 Fr. ergeben.

Übrige europäische Länder.

— **Verwaltungsreform bei der Schwedischen Staats-hn.** Die Schwedische Staatsbahn beabsichtigt, in Anpas- ng an den Rückgang der Arbeitslast infolge der stabi- ren Verhältnisse, ihren Verwaltungsapparat zu verklei- rn. So hält man nicht mehr die Stellung eines Oberdi- ktors (Överdirektör) und stellvertretenden Generaldirek- rs wie eines Oberdirektors an der Seite des Generaldi- ktors für erforderlich. Da die Stelle nur bis Ende 1928 willigt ist, soll sie mit Ablauf dieses Jahres in Fortfall mmen. Die Stellung des Oberingenieurs im Werkstät- nwesen soll in eine Werkstättendirektorstelle mit einem ehalt von 15 000 Kr. verwandelt werden. In den einzel- n Büros der Hauptverwaltung werden verschiedene Stel- n eingezogen. Die Zusammenlegung von Büros ist vor- sehen. Auch außerhalb der Zentrale ist die Beseitigung rschiedener Stellen wie der eines Maschinendirektors, triebsdirektors und Verkehrsdirektors vorgesehen. Im anzen sollen 56 Stellen von oberen Beamten eingezogen erden, wodurch eine jährliche Ersparnis von fast ½ Mill. r. eintritt (vgl. hierzu auch die Mitteilung „Ersparnis- aßnahmen der Schwedischen Staatsbahn" auf S. 129 d. eitung).

— **Durchgehende Abfertigung zwischen der Schwedi- hen Staatsbahn und Kraftwagenlinien.** Vor kurzem gl. S. 103 d. Ztg.) berichteten wir über die erste Kraft- agenlinie in Schweden, die mit der Schwedischen Staats- hn eine Vereinbarung über durchgehende Abfertigung troffen hat. Wie wir erfahren, ist man inzwischen auf esem Wege fortgefahren, so daß jetzt bereits mit 17 ivaten Kraftwagenlinien derartige Abkommen getroffen orden sind.

— **Gütertarifermäßigung in Schweden.** Die Schwedi- he Staatsbahn hat bei der Regierung um die Genehmi- ng zur Herabsetzung der Sätze für die höchste Wagen- dungsklasse vom Tarif 2 zum Tarif 4 sowie um Ein- hrung des Tarifs 5 als allgemein gültigen Tarif für agenladungen im Gewichte von 10 t nachgesucht, soweit eht der Tarif eine niedrigere Einstufung vorschreibt.

— **Fahrplanverbesserungen der Schwedischen Staatsbahn.** ber die wesentlichen Verbesserungen der Verbindungen n Deutschland nach Schweden über Saßnitz—Trälleborg, e am 15. Mai eingeführt werden, berichteten wir bereits f S. 1245 des Jahrg. 1927 d. Ztg. Auch für den inner- hwedischen Verkehr sind einige Fahrplanverbesserungen nmehr beschlossen worden, die von allgemeiner Bedeu- ng sind.

Auf der Strecke S t o c k h o l m — G o t e n b u r g erhält chnellzug 9 folgende Lage: Stockholm ab 14.15 (bisher .07), Gotenburg an 21.12 (bisher 21.20), Beschleunigung 5 Minuten. Schnellzug 10 Gotenburg ab 14.15 (bisher 14.02), ockholm an 21.10 (bisher 21.15), Beschleunigung 18 Mi- uten. — Auf der Strecke S t o c k h o l m — M a l m ö werden die ugesschnellzüge zwischen Stockholm und Nässjö doppelt ge- hren. Der eigentliche Tagesschnellzug 7/8, der in Ver- ndung mit dem Nachtschnellzug Berlin bzw. Hamburg— ßnitz Hafen steht, erhält dadurch eine wesentlich ver- rzte Fahrzeit. Die Abfahrt von Stockholm wird erst 11.40 in der Zeit bis zum 15. September (jetzt 11.05), die Ankunft in Stockholm bereits 17.09 (jetzt 18.10) erfolgen. Die Reise- zeit Berlin—Stockholm beträgt bei dieser Verbindung 20 Stunden 44 Minuten, in umgekehrter Richtung 21 Stunden 25 Minuten. — Auf der Linie G o t e n b u r g — M a l m ö wird in der Zeit vom 15. Mai bis 14. September ein neues Schnellzugpaar 43/44 eingelegt: Gotenburg B : s ab 8.05, Hälsingborg F an 13.13, Malmö an 14.10 und in umgekehrter Richtung Malmö ab 15.30, Hälsingborg F ab 16.50, Gote- nburg B : s an 21.40. Nachtschnellzug 38 ist erheblich be- schleunigt worden: Trälleborg F ab 20.51, Malmö ab 21.34, Hälsingborg F ab 22.25, Gotenburg an 3.21, Oslo an 10.48 (statt bisher 11.32). — Die Verbindung S t o c k h o l m D r o n t h e i m gestaltet sich folgendermaßen: Schnell- zug 24 Stockholm ab 19.55, Östersund an 7.25, Storlien an 12.00, Drontheim an 15.30. Schnellzug 23 Drontheim ab 13.45, Storlien ab 17.26, Östersund ab 21.40, Stockholm an 9.03.

— **Vereinheitlichung der russischen Schmalspurbahnen.** Das Präsidium des Obersten Volkswirtschaftsrates der Sowjetunion hat an den Rat für Arbeit und Verteidigung einen Bericht eingereicht, in welchem darauf hingewiesen wird, daß die Schmalspurbahnen gegenwärtig die ver- schiedenartigsten Spurweiten von 457 bis 1000 mm haben. Der Oberste Volkswirtschaftsrat ersucht um Vereinheitli- chung der Spurweiten für die allgemein benutzten Bah- nen auf 750 und 1000 mm und für die anderen auf 600, 750 und 1000 mm. Die neu zu erbauenden Schmalspur- bahnen müssen eine der genannten Spurweiten besitzen, während die bestehenden Bahnen innerhalb von 15 Jahren sämtlich auf die vorgeschriebenen Spurweiten umgebaut werden sollen.

— **Neue Wagenbauarten auf den polnischen Staats-bahnen.** Nach einer Mitteilung des polnischen Verkehrs- ministeriums wird im Laufe der nächsten Wochen eine Anzahl neuer Personenwagen I. und II. Klasse mit allem neuzeitlichen Komfort in Betrieb genommen. Diese Wa- gen sollen sogar über ganz neue Einrichtungen verfügen. So enthält z. B. jeder Wagen eine Kalt- und Warmwasser- leitung, ferner eine Reiseapotheke und in den einzelnen Abteilen Ketten zum Anschließen des Gepäcks zur Siche- rung gegen Diebstähle (mit verwickelten Sperrvorrich- tungen). Auch neuartige Waggen III. Klasse sollen in den Betrieb gestellt werden. Sämtliche Wagen werden lediglich aus Metall hergestellt.

— **Rationalisierung bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Der ehem. Eisenbahnminister Sektionschef Dr. Riha hatte mit dem Redakteur eines führenden Prager tschechischen Blattes eine Unterredung, in deren Ver- lauf er sich über die Rationalisierungsbestrebungen der Eisenbahnunternehmung dahin äußerte, daß man über das Anfangsstadium der ersten Jahre hinaus sei. Wenn auch die Rationalisierung nicht in solchem Umfang durchge- führt werden könne, wie bei einer privaten Unternehmung, so sei doch der tschechoslowakische Eisenbahnbetrieb fast in jeder Hinsicht dem der übrigen europäischen Staaten ebenbürtig. Im Personalwesen werde die Rationa- lisierung vor allem durch eine Mechanisierung des Dienstes erreicht. Vorläufig sei sie im Rechnungs- und statistischen Dienst eingeführt. Im Außendienst sei noch eine ganze Reihe von Leistungen, die mit Erfolg mecha- nisiert werden können: mechanisches Auf- und Abladen von Kohle, elektrischer Antrieb der Gepäckwagen, elek- trische Aufzüge, Fern- und Zentralbedienung der Weichen und Signale, Einführung der durchgehenden Bremse bei Lastzügen, wie sie bisher bei Personenzügen bereits be- steht usw. Dieser Punkt allerdings sei noch im Stadium internationaler Versuche. Auch würde es sich dabei um einen Aufwand von 400 Mill. Ke handeln, der schwer zur Hand wäre. Was die Verbesserung und Wirtschaftlich- keit der Beförderung betreffe, so sei dazu eine Erneue- rung der Strecken, ihre Verstärkung und Wiederinstand- setzung der Brücken nötig, damit sie Schnelligkeit und Last in erhöhtem Maße ertragen. Die erhöhte Schnellig- keit der Züge sei ein wichtiges Mittel um dem interna- tionalen Wettbewerb zu begegnen, insbesondere soweit es sich um die Leitung internationaler Züge über das Gebiet der Republik handelt. Ein weiteres Mittel zur Erreichung der Schnelligkeit stellen die ungemein lei-

stungsfähigen Lokomotiven dar, deren sich die Bahnen in letzter Zeit bedienen. Motorzüge wurden dort eingeführt, wo ein geringer Verkehr besteht, sie haben sich als Ersatz von Schnellzügen bewährt. Auf Lokalbahnen wurden Motorautobusse eingeführt.

Im inneren Finanzdienst haben wir eine Neuigkeit eingeführt, die sich auf der Deutschen Reichsbahn sehr bewährt hat: die Einführung des täglichen Tagesausweises der Kassen, welcher uns einen Ueberblick der Ein- und Ausgaben und die Notwendigkeit der entsprechenden Vorkehrungen bietet. Die Jahreseinnahmen der tschechoslowakischen Staatsbahnen betragen etwa 4500 Mill. Kronen, die Ausgaben sind ungefähr gleich hoch, weil gewisse Überschüsse ebenso wie die 20%tige Transportabgabe zur Deckung der notwendigsten Investitionen verwendet werden. Die täglichen Einnahmen betragen in den Frühjahrsmonaten 12 bis 14 Mill. Kronen und steigern sich in der Zeit des Herbstverkehrs auf 25 Mill. Kronen täglich.

Er wies auch auf den Zusammenhang der Rationalisierung mit den politischen Verhältnissen hin und führte als Beispiel an: Es wäre rationeller, für die Heizung der Lokomotiven Kohle mit größter Heizkraft und besten physikalischen Eigenschaften zu verwenden. Aus politischen und sozialen Gründen sind wir gezwungen, Kohle aus Gruben zu beziehen, welche minderwertige Kohle fördern und die ungünstig gelegen sind. Für einen Betrag, zu dem wir hochwertige Schwarzkohle, beispielsweise oberschlesische Steinkohle, erhalten können, müssen wir minderwertige Braunkohle verwenden.

— **Übernahme der Eisenbahnprioritäten durch die Tschechoslowakei.** In der „Sammlung der Gesetze und Verordnungen des tschechoslowakischen Staates", Ausgabe vom 6. April d. J., ist das Gesetz vom 15. März 1928 betreffend die Übernahme dieser Prioritäten erschienen. Es umfaßt insgesamt 50 verschiedene Eisenbahnprioritäten und Schuldverschreibungen (siehe Nr. 8, S. 213, Jahrgang 1928). Die Übernahme der Schuld beginnt nach dem Gesetzt mit dem 1. Juli 1919 und bezieht sich also nicht auf Zinsen- und Kapitalrückzahlungen von Obligationen, die vor diesem Tage fällig geworden sind. Zur Bareinlösung gelangen unter anderem auch die auf Mark lautenden Obligationen, für welche die Zahlung von höchstens 20 Kc für je 100 Mk Nennwert einschließlich Zinsen vorgesehen ist. Diese Stücke sind binnen einem Jahre nach der Verlautbarung der Einberufung bei sonstigem Verfall vorzulegen.

— **Das Einmannsystem auf den Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen besprach Anfang April mit den Vertretern des Personals (in der Schweiz gibt es keine Betriebsräte im Sinn der deutschen Gesetzgebung) die mit dem Einmannsystem auf elektrischen Lokomotiven gemachten Erfahrungen. Die Personalvertreter, die sich lebhaft an der Aussprache beteiligten, gaben zu, daß sich Schwierigkeiten ernsthafter Art bis jetzt aus dem System nicht ergeben hätten. Andererseits erkannte die Generaldirektion an, daß das Personal loyal mitgearbeitet habe.

Die Generaldirektion beabsichtigt, mit dem kommenden Fahrplanwechsel weitere 30 Lokomotiven, unter Sicherheitssteuerung, einmännig führen zu lassen.

— **Schweizerischer Eisenbahnerverband.** Nach dem Jahresbericht wies dieser Verband Ende 1927 einen Mitgliederbestand von 36 689 auf, gegen 1926 nur 36 mehr. Der Jahresbericht glaubt den Grund für diese geringe Steigerung in dem Personalabbau erblicken zu müssen, der bei den Bundes- und Privatbahnen stattgefunden habe. Die Zahl der Vollmitglieder ist sogar um 180 zurrückgegangen, dagegen die Zahl der halbzahlenden Mitglieder um 216 (meist bisher nicht organisierter Frauen) gestiegen.

— **Von der Berninabahn.** Eine interessante technische Neuerung ist seit einiger Zeit im Chanadüras-Tunnel der Berninabahn im Betrieb. Dieser, nach der Stationsausfahrt bei St. Moritz von der Berninabahn zu durchfahrende Tunnel ist sehr wasserhaltig und im Winter stark den kalten Winden ausgesetzt.

Oft vereisten die Schienen so stark, daß die Züge n mehr fahren konnten, bevor das Eis von der Hand gepickelt worden war, ganz abgesehen davon, daß a die Vereisung der Fahrleitung manchmal den Stron nehmern gefährlich wurde. Zahlreiche Arbeitergrup mußten alsdann beschäftigt werden, um den Tunnel Eise zu befreien und fahrbar zu machen. Das Arbeite ständigem Durchzuge während der Nacht bei Temp turen von 20 bis 30 Grad unter Null war für die bet fenden Arbeiter sehr schwierig.

Mit einer durch die Züge automatisch selbst bedie Tunneltüre hat die Leitung der Berninabahn nun die Übelstande abgeholfen. Die Türe wird durch die Str abnehmer der Motorwagen und durch besondere Kont leitungen geöffnet und nachher wieder geschlossen. Temperatur sinkt nun im Tunnel nicht mehr unter Gefrierpunkt. Signale auf beiden Seiten unterrichten Personal, ob die Tunneltüre offen oder geschlossen ist.

Diese automatische Türe dürfte die erste ihrer Art s Sie wurde in der Depotwerkstätte der Berninabahn Poschiavo angefertigt und hat sich bis jetzt vorzüglich währt. Wie verlautet, gedenkt die Berninabahn n zwei bis drei andere Tunnel ihrer Strecke mit dieser richtung auszurüsten. Auch die Rhätische Bahn soll absichtigen, das System der Berninabahn für einige il der Eisbildung am stärksten ausgesetzten Tunnel zu ü nehmen. Mille

— **Paris—Corsica in 24 Stunden.** Seit dem 15. M kann man drei Mal in der Woche, nämlich am Frei Sonnabend und Sonntag, mit den Eildampfern der Compag Fraissinet, die mit 15 Knoten Geschwindigkeit fahren, dem Schnellzug der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn, Paris um 17 Uhr 10 Minuten verläßt, Corsica innerh 24 Stunden erreichen. Der genannte Schnellzug ist Salons und Liegeplätzen ausgestattet; er führt die 1. 2. Klasse und einen Speisewagen. Er kommt um 11 U 5 Minuten in Nizza an. Zwischen Bahnhof und Hafen die Eisenbahngesellschaft einen Kraftomnibusverkehr ihre Fahrgäste eingerichtet. Zum ersten Mal ist in dies Jahr ein Tagesverkehr von Corsica nach Nizza eingeric worden, von dem man erwartet, daß er fleißig ben werden wird. Die Dampfer fahren Donnerstag und F tag um 10 Uhr 30 Minuten aus Ajaccio ab und kom gegen 20 Uhr in Nizza an.

— **Ein beweglicher Bahnsteig.** Die Haltestelle W Lane der Central London-Eisenbahn hat neben ihren du gehenden Gleisen eine Umkehrschleife, an der ebenso an jenen Gleisen Bahnsteige liegen. Der zunehmende V kehr dieser Haltestelle, verursacht durch die in der N stattfindenen Hunderennen, machte es nötig, an dem Ba steig der Umkehrschleife Achtwagenzüge abzufertigen. zu reichte aber die Länge des Bahnsteigs nicht aus, zu verlängern war andrerseits nicht möglich, weil beiden Enden Abstellgleise abzweigen, und so hat man s denn auf eine eigenartige Weise helfen müssen, indem n nämlich eine etwa 10 m lange bewegliche Bahnsteigv längerung angeordnet hat. Dieser Bahnsteigteil steht wöhnlich in der Gebrauchsstellung und sperrt dadurch Abstellgleise; sein Bewegungsmechanismus ist daher den Weichen und Signalen so gekuppelt, daß die Fahrt in Abstellgleise erst freigegebe werden kann, wenn der wegliche Bahnsteigteil in seine die Abstellgleise f machende Endlage ausgeschwungen ist. Er besteht einem hölzernen Tragwerk. Zum Antrieb dient Druckl die elektrisch gesteuert wird.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Persien.** (Vergl. N. 16, S. 432 Ztg.) Wie WTB.-Handelsdienst von maßgebender S erfährt, ist der vom persischen Ministerrat vor kurzer Z gefaßte Beschluß, dem deutschen Baukonsortium, bestehe aus den Firmen Julius Berger Tiefbau A.-G., Phili Holzmann A.-G., Frankfurt (Main) und Siemens-Bauuni Berlin und einem unter Führung der Firma Ulen & C New-York stehenden Konsortium die Vorarbeiten Aufstellung eines Projektes für die Erbauung einer et 1700 km langen Bahnstrecke vom Kaspischen Meer z Persischen Golf nebst Bau von Probestrecken von et

km Länge zu übertragen, vom persischen Parlament zlich einstimmig genehmigt worden.

— **Deutsche Lokomotiven für die Chinesische Ostbahn.** h einem Bericht aus Charbin nahmen an den Ausreibungen für die Lieferung von Tanklokomotiven für Chinesische Ostbahn Vertreter von 27 europäischen amerikanischen Lokomotivfabriken teil. Nach Anen der Verwaltung der Chinesischen Ostbahn machte günstigste Angebot die deutsche Firma Schwarzkopf, den Lieferungsauftrag auch erhielt. Die Firma warzkopf hat sich verpflichtet, die Lokomotiven in 6 naten an die Chinesische Ostbahn zu liefern. Der Lieungsauftrag bedarf noch der formellen Bestätigung ch den Verwaltungsrat der Chinesischen Ostbahn.

— **Mechanisierung der Wagenverladung auf der Chinehen Ostbahn.** Die kaufmännische Abteilung der Chinehen Ostbahnverwaltung hat einer mitteleuropäischen ma einen Auftrag auf Lieferung eines Konveyors (Paosterwerk) zur Mechanisierung der Wagenverladung gegeben. Der Lieferpreis dieses Konveyors beträgt a 15 000 Dollar. Er soll auf der „Perewalotschnaja" gestellt werden, wo die ersten Versuche der mechanen Güterverladung erfolgen werden. Bei günstigem fall der Versuche sollen solche Konveyors auch an eren Stellen aufgestellt werden.

— **Beteiligung der Chinesischen Ostbahn an der essa".** Der Verlag der Chinesischen Ostbahn wird, wie Bahnverwaltung mitteilt, an der „Pressa" in Köln teilmen. Die Chinesische Ostbahn hat in den letzten Jahr eine bedeutende Anzahl von Büchern, Broschüren und chlagewerken herausgegeben, die über Wirtschafts- Verkehrsfragen des von der Chinesischen Ostbahn chzogenen Gebietes handeln. Die Druckschriften sind russischer, chinesischer und englischer Sprache erienen. Außerdem gibt der Verlag der Chinesischen bahn eine Monatsschrift unter dem Titel „Westnik ushurij" (Manshurischer Bote) heraus. Dieser erint in russischer und chinesischer Sprache mit mehre- Beilagen. Neben diesen Gegenständen sollen Diamme und Filme über die Manshurei vorgeführt wer. Als Vertreter der Chinesischen Ostbahn wird der faktеur Gorschenin vom „Manshurischen Boten" nach n gesandt werden.

Wasserverkehr.

— **Ein dritter tschechoslowakischer Donauhafen.** Neben beiden Donauhäfen in Preßburg und Komorn wird mächst ein solcher auch in Parkan erstehen. Die dorn Wirtschaftskreise haben einen großzügigen Plan beffend den Ausbau eines Donauhafens ausgearbeitet. Mit fe dieses Hafens soll das südliche Grenzgebiet der wakei auf dem billigen Wasserwege mit den internationen Märkten verbunden werden. Es wurden die notdigen Vermessungsarbeiten durchgeführt. Das staatne Bauamt hat eine Unterstützung von 250 000 Kc zuagt. Die Gemeindeverwaltung von Parkán hat denen Betrag gewidmet. Zunächst soll ein kleiner Hafen ichtet werden, der zum Umschlag von 20 000 bis 25 000 genladungen jährlich geeignet ist.

Allgemeines.

— **Straßenbahn oder Omnibus.** H. Mattinson, Generalktor der Manchester Corporation Tramways, hielt vor zem vor dem Rotary Club einen beachtenswerten Vorg über die Frage Straßenbahn oder Omnibus. Seinen sführungen ist folgendes zu entnehmen: Straßenbahn Omnibus sollen sich gegenseitig ergänzen und nicht ämpfen; auch ist es unzweckmäßig, das eine Verkehrstel einfach ohne weiteres durch das andere zu ersetzen. Einrichtung neuer Linien für Personenverkehr erint allerdings meist der Omnibus das zweckmäßigere rkehrsmittel, da die Kapitalanlage für die Einrichtung Omnibuslinien geringer ist, und sich außerdem der nibusbetrieb mehr dem Verkehrsbedürfnis anpassen als die schienengebundene Straßenbahn. Bald kommt jedoch in den meisten Fällen der kritische Augenblick, in dem die Verkehrsdichte auf der neuen Linie ein gewisses Maß überschreitet. Dann muß aus finanziellen Gründen doch zur Straßenbahn übergegangen werden; denn nach den Betriebsangaben von Mattinson kostet das Personenkilometer in Manchester bei der Straßenbahn rd. 0,14 pence, beim Omnibus 0,30 pence, d. h. die personenkilometrischen Kosten der Straßenbahn verhalten sich zu denen des Omnibus ungefähr wie 1 : 2. Mattinson führte aus: „Je mehr Fahrgäste die Straßenbahn befördert, um so billiger der Betrieb; das gilt aber nicht bei den Omnibussen„ wo die Kosten im Verhältnis gleich bleiben und von der Zahl der verwendeten Wagen im Verhältnis unabhängig sind." Er betont, daß nach seiner Ansicht einer der Hauptvorzüge der Straßenbahn darin besteht, daß für sie die Haltung eines großen Fahrzeugparkes für den Einsatz während der Hauptverkehrsstunden wirtschaftlich ist, was beim Omnibus unmöglich ist. Für dichten Verkehr ist, wenn nicht ganz besondere Verhältnisse vorliegen, immer die Straßenbahn vorzuziehen, allein schon wegen des höheren Fassungsvermögens. So wurden am 23. Januar nach einer Zählung am Hyde Park Corner in London in einer Stunde von 342 Omnibussen 17 784 Fahrgäste befördert, während am gleichen Tage der folgenden Woche die Manchester Trambahn auf dem Londoner Road 16 482 Fahrgäste mit nur 201 Straßenbahnwagen beförderte. Mattinsons Ausführungen gipfelten schließlich darin: Beseitigt man die Straßenbahn und ersetzt sie durch Omnibusse, so steigt die finanzielle Belastung der Bevölkerung ganz wesentlich; gleichzeitig aber werden die Kohlengruben und die Eisenbahnen durch die verringerte Nachfrage nach Kohle erheblich geschädigt. Gr.

— **Entwicklung und Wesen der Kohlenstaub-Feuerung.** Das neuerdings im Vordergrunde stehende Problem des mit Kohlenstaub gefeuerten Lokomotivkessels läßt es angezeigt erscheinen, einiges über die Entwicklung und das Wesen der Kohlenstaub-Feuerung, in Ergänzung eines Berichts in Nr. 4 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitung über die AEG-Kohlenstaub-Lokomotive, bekanntzugeben. Nach den Darlegungen des Regierungsbaurats a. D. W. Kleinow in einer Werbeschrift der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ist der Gedanke, Kohlenstaub mit Luft gemischt in Feuerungen zu verbrennen, nicht neu. In Deutschland wurden schon 1890 Versuche mit Kohlenstaub-Feuerungen aufgenommen, ohne jedoch zu dem erhofften Erfolge zu führen. Die praktische Anwendung der Kohlenstaub-Feuerungen erfolgte viel später, und zwar zunächst für industrielle Öfen, insbesondere der Zementindustrie, erst dann für Dampfkessel.

Die Verbreitung der Kohlenstaub-Feuerung nahm ihren Ausgang von den Vereinigten Staaten von Amerika, wo im Jahre 1916 bereits über 9 Millionen t Kohlenstaub verheizt wurden, hiervon nur 0,1 bis 0,2 Millionen t für Dampferzeugung. Von 1916 ab wuchs die Anwendung für Dampfkessel jedoch sehr schnell.

Für Deutschland hat der Kohlenstaub-Ausschuß des Reichskohlenrates eine Statistik über die arbeitenden und im Bau befindlichen Kohlenstaub-Feuerungen angelegt, die den Stand vom 1. April 1926 kennzeichnet. Danach waren 1926 über 600 Kohlenstaub-Feuerungen in Betrieb, die jährlich 2,5 Millionen t Kohlenstaub, und zwar ganz überwiegend Steinkohlenstaub, verbrauchten. Von diesem Verbrauch entfiel mehr als die Hälfte auf die Zementindustrie. Die weitere Entwicklung wird dieses Verhältnis stark verschieben; die Zunahme entfällt sowohl bei Stein- als auch bei Braunkohle zum überwiegenden Teil auf die Dampfkessel-Feuerungen. Im ganzen zeigt die Statistik eine überaus rasche Entwicklung.

Die Lokomotivfabrik der AEG hat sich seit 1918 mit Kohlenstaub-Feuerungen beschäftigt und nach dem Umbau einiger Kesselfeuerungen im Jahre 1923 für das eigene Werk eine große Anzahl solcher Feuerungen an Kunden geliefert. Heute beträgt die Zahl solcher von der AEG gebauten Kessel 64, die Summe der Heizflächen über 41 000 m². Die größten Kessel sind die des Klingenberg-Kraftwerkes mit 1750 m² Heizfläche.

Das Wesen der Kohlenstaub-Feuerung besteht in der Verbrennung eines Stoffes von mehlartiger Feinheit in der Schwebe ohne Rost. Feingemahlener Staub verbrennt schneller und vollkommener als ein festes Kohlenstück, da

er dem Luftangriff eine verhältnismäßig viel größere Oberfläche bietet. Um den restlosen Ausbrand aller brennbaren Teile zu gewährleisten, wird die Flamme so geführt, daß der Verbrennungsvorgang beendet ist, ehe die Flamme mit den kälteren Kesselteilen in innige Berührung kommt. Andernfalls werden die noch nicht verbrannten Teile des Brennstoffes als Koks ausgeschieden. Ferner müssen die flüßigen Ascheteilchen so schnell wie möglich abgeschreckt werden, damit sie erstarrt sind, ehe sie mit dem Mauerwerk der Aschetrichter oder den Heizflächen der Rohrbündel in Berührung kommen. Zur ordnungsmäßigen Abwicklung dieser Vorgänge sind natürlich Zeit und Raum notwendig. Die Kennzeichen der Staubfeuerung sind daher die großen Feuerräume mit Verbrennungszeiten von durchschnittlich 1 bis 2 Sek. Der Feuerraum muß eine Mindestgröße haben, die durch die Menge des Staubes, seine Mahlfeinheit und seine Brennzeit bestimmt wird. Die Menge des Brennstaubes ist durch die Dampfmenge gegeben. Die Mahlfeinheit ist aus wirtschaftlichen Gründen begrenzt. Um die Brennzeit nach Möglichkeit abzukürzen, muß zunächst die Zündung sehr energisch bewerkstelligt werden. Man umgibt zu diesem Zwecke die Zündstelle mit heißem Mauerwerk und sorgt für innige Durchmischung des entzündeten Brennstoffes mit der möglichst vorgewärmten Verbrennungsluft.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, daß man die Brennkammer nur mit einer bestimmten Wärmemenge je Raum- und Zeiteinheit belasten darf, wenn die Abwicklung des Verbrennungsvorganges in der geschilderten Weise vor sich gehen soll. In den heutigen Feuerräumen ortsfester Kessel werden etwa 150 000 bis 180 000 kcal je Kubikmeter und Stunde entwickelt. Die Bemühungen sind darauf gerichtet, diesen Wert zu erhöhen, um den Platzbedarf der Kohlenstaub-Feuerungen zu verringern.

Auf die Kohlenstaub-Feuerung für Lokomotiv-Kessel übergehend, hebt die Quelle hervor, wie außerordentlich schwierig das Problem des mit Kohlenstaub gefeuerten Lokomotivkessels ist, auch dann noch, wenn man sich mit einem erheblich niedrigeren Kessel-Wirkungsgrad begnügt als bei ortsfesten Dampfkesselanlagen. Gerade von Kennern der Kohlenstaub-Feuerungen wurde daher der mit Kohlenstaub gefeuerte Lokomotiv-Kessel mit größter Skepsis beurteilt.

Kohlenstaub-gefeuerte Lokomotiven sind, nach der Quelle, bisher nur in Nord-Amerika und Schweden gebaut worden. In Schweden beschränkten sich die Versuche auf die Verfeuerung von Torfstaub in ziemlich primitiver Form. In Amerika hat die „Locomotive Pulverized Fuel Corporation", abgekürzt Lopulco, im Jahre 1916 die erste Lokomotive gebaut. Während des Weltkrieges haben fünf amerikanische Eisenbahngesellschaften Versuche mit solchen Lokomotiven ausgeführt. Am bekanntesten geworden sind die in den Jahren 1917 bis 1919 gelieferten 12 Lokomotiven der Brasilianischen Staatsbahn. Da von weiteren Lieferungen nichts verlautet, muß man annehmen, daß die Erfahrungen nicht befriedigen.

Die Lokomotivfabrik der AEG hat die Frage der Kohlenstaublokomotive im September des Jahres 1924 in Angriff genommen. Mit wie gutem Erfolge, ist an dieser Stelle im eingangs erwähnten Bericht bereits bekanntgegeben.

Rechtspflege.

— **Zulässigkeit des Rechtswegs im Falle des § 197 des Preußischen Wassergesetzes.** Die Eisenbahn hatte das von dem Gebäude und Gelände eines Bahnhofs oberirdisch abfließende Waser von dem Bahnhofsplatz mittels eines Kanals durch einen Acker unterirdisch nach der im Eigentum der Gemeinde stehenden Straßenrinne geleitet. Die Leitung ging 1 m unter der Rinne her, bis das durch den Kanal geleitete Wasser in die Rinne selbst mit Gefälle abfließen konnte. Die Gemeinde hatte hierin eine erhebliche Belästigung erblickt und von der Eisenbahn Beseitigung der Anlage sowie Feststellung der Schadenersatzpflicht begehrt, und zwar auf Grund eines angeblichen besonderen Gestattungsvertrages aber auch auf Grund der wasserrechtlichen Vorschriften, und dieserhalb Klage erhoben. Sie hatte beantragt, die Eisenbahn zu verurteilen

1. es zu unterlassen, das Wasser in der bisherigen Weise abzuführen,
2. festzustellen, daß die Eisenbahn verpflichtet se Gemeinde den Schaden zu ersetzen, der der Gem durch die bislang mit ungenügenden Anlagen er Zuleitung des Wassers in die Straßenrinne entst sei und zwar in dem Straßenbelag ihrer Straße ihren Wasserableitungsanlagen selbst.

Die Eisenbahn hatte in erster Linie die Unzulässigkeit des Rechtswegs geltend gemacht. Das gericht entschied dahin, die Eisenbahn stütze ihre Ei der Unzulässigkeit des Rechtsweges auf die §§ 33 des Wassergesetzes vom 7. April 1913, nach Ansich Gerichts jedoch zu Unrecht. Die vorgenannten Bestim gen hätten nur den Fall im Auge, daß der Eigen eines Grundstücks das von diesem abfließende Wasse andere Weise nicht ableiten könne und infolgedesse gewisses Zwangsrecht begründet sei. Die hieraus stehenden Streitigkeiten unterlägen allerdings der scheidung der Verwaltungsbehörde. Im vorliegenden weise aber die Gemeinde mit Recht auf den § 19 Wassergesetzes hin, der hier Anwendung zu finden und bezüglich dessen dem ordentlichen Gericht die scheidung über die sich hieraus ergebenden Streitig zustehe. Diese Auffassung sei einmütig in der Lite vertreten. Es komme aber noch hinzu, daß die Klag einen obligatorischen Gestattungsvertrag gestützt daher unter allen Umständen der ordentliche Recht gegeben sei.

Interessant ist an dieser Entscheidung, daß das gericht den im Falle des § 197 tatsächlich gege ordentlichen Rechtsweg für gegeben erachtete, obwoh Entwässerungseinrichtung seiner Zeit landespoliz genehmigt war und die Wasserpolizeibehörde selbst kurz vorher das Recht der Eisenbahn zur Entwässe in der fraglichen Weise anerkannt und den Tatbe des § 330 Satz 2 des Wassergesetzes für vorlie erachtete. Der von der Gemeinde behauptete Gestatt vertrag bestand in Wirklichkeit nicht. Nach § 19 Wassergesetzes darf der Eigentümer eines Grunds den Ablauf des oberirdisch außerhalb eines Wasser abfließenden Wassers nicht künstlich so verändern, da tiefer liegenden Grundstücke belästigt werden. Der Grund dieser Vorschrift dem Belästigten gegebene ordentlichen Rechtswege verfolgbare Anspruch auf seitigung der vom Eigentümer herbeigeführten künstl Veränderung ist also auch dann verfolgbar, wenn Abfluß mit behördlicher Genehmigung hergestellt un Recht darauf behördlich anerkannt ist.

Der § 330 des Wassergesetzes gibt dem Eigent eines Grundstückes das Recht, von den Eigentümern tiefer liegenden Grundstücke die Aufnahme des Wa ohne Entschädigung zu verlangen, wenn er es durch lagen auf seinem Grund und Boden nicht oder nur unverhältnismäßigen Kosten abführen kann. In di Falle kann aber unter gewissen, im Gesetz genannten aussetzungen eine Entschädigung von den tiefer liege Grundeigentümern verlangt werden, über die nach § der Kreisausschuß zu befinden hat. Diese Bestimmu sollen aber nach Ansicht des Gerichts nur dann in F kommen, wenn das Wasser auf andere Weise keines abgeleitet werden kann und infolgedessen eine Zwang für den Eigentümer des obenliegenden Grundstücks geben ist. Dr. (

— **Liegt Verschulden der Beamten vor bei einem E bahnunfall infolge Versagens des Blocksystems?** Der B weichenwärter H. hatte die Aufgabe, auf der Sta Groß-R. (Eisenbahnstrecke Berlin-Köln) die Morseapp und Fernsprecher zu bedienen, sowie insbesondere für das nungsmäßige Schließen der Bahnschranken Sorge zu tra Die Ankunft der Züge wurde durch ein Läutewerk, s durch Auftauchen einer roten Scheibe im Blockhaus sogenannte Blocksystem) angemeldet; dies war die forderung für H., die Bahnschranken zu schließen. H seinen Verpflichtungen stets gewissenhaft nachgekom Am 29. November 1926 vormittags überhörte er jedoch Läutewerk und da im gleichen Augenblick unglückli weise auch das seit 18 Jahren eingeführte Blocksystem einmalig versagte, unterließ er, die Schranken zu schlie Die Folge hiervon war, daß — zumal dichter Nebel herrs — ein folgenschwerer Zusammenstoß zwischen dem Rathenow kommenden D-Zug und einem mit 5 Perso

letzten Lastkraftwagen stattfand. Dabei wurden 2 Personen getötet und 3 verletzt. Der Lastkraftwagen wurde vollkommen zertrümmert; die Lokomotive entgleiste. Darhin wurde gegen H., sowie gegen den Dienstleiter L. ein Strafverfahren wegen fahrlässiger Tötung (§ 222 StrGB.) und fahrlässiger Transportgefährdung (§ 316 StrGB.) eingeleitet. Beide wurden jedoch am 2. Juni 1927 vom Landgericht Stendal freigesprochen. H. gab zu seiner Entschuldigung an, daß sich das Blocksystem bereits seit Jahren bewährt hatte und er sich deshalb auf diese Einrichtung ganz und gar verlassen hätte. — Der 1. Strafsenat des Reichsgerichts trat der Auffassung des Landgerichts Stendal bei, daß die Eisenbahnbeamten nach den Dienstvorschriften verpflichtet seien, die Schranken nicht zu schließen, wenn das Läutewerk ertönt und die rote Scheibe im Blockhaus sich zeigt. Hier ist zwar das Läutewerk in Tätigkeit getreten, H. hat es jedoch überhört. Er hat sich — wie allgemein üblich — auf die „Blockierung" verlassen. Daß dieses System aber erstmalig nicht funktioniert habe, könne dem Angeklagten keinesfalls als Fahrlässigkeit angerechnet werden. Eine Vernachlässigung der Dienstpflichten sei mit Recht verneint worden. Die Freisprechung sei also nicht zu beanstanden. Demgemäß wurde die gegen das freisprechende Urteil eingelegte Revision der Staatsanwaltschaft verworfen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen". Leipzig S. 3.) (ID 1132/27. — 14. Februar 1928.)

— **Steinwurf gegen den fahrenden Zug — höhere Gewalt?** Das Oberlandesgericht hatte in einem Falle, in dem ein Reisender von einem durch einen nicht ermittelten Täter geworfenen Stein verletzt worden war, die Haftpflicht der Eisenbahn wegen höherer Gewalt verneint. Das Reichsgericht hat die Revision mit folgender Begründung zurückgewiesen*):

„Nach der unanfechtbaren Feststellung des Berufungsgerichts ist der Stein, durch den der Kläger verletzt worden ist, nicht von einem diensttuenden Bahnangestellten, sondern von einem Unbekannten, der mit dem Bahnbetrieb nichts zu tun hatte, gegen den fahrenden Zug geworfen worden. Da der Zug bereits in die Station einfuhr, war seine Geschwindigkeit nicht erheblich. Es mag aber der Revision zugegeben werden, daß die den Stein bewegende Kraft durch die Bewegung des fahrenden Zuges verstärkt worden sein kann. Ob unter diesem Gesichtspunkt von einem inneren Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Eisenbahnbetriebe gesprochen werden kann, kann dahingestellt bleiben. Auch wenn man zugunsten des Klägers annehmen sollte, er sei „beim Betriebe" der Eisenbahn verletzt worden, so entfällt gleichwohl die Haftung der Beklagten nach § 1 Haftpflichtgesetz, wenn mit dem Berufungsgericht anzunehmen ist, daß der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist.

Höhere Gewalt bedeutet ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt der Eisenbahn nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden konnte, das auch nicht wegen der Häufigkeit von ihr in Kauf genommen und vertreten werden muß. (Entsch. des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 104 S. 151; Bd. 109 S. 173.)

Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß auf die Tat der Unbekannten alle diese Merkmale zutreffen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Was insbesondere die Möglichkeit der Verhinderung derartiger Einwirkungen auf fahrende Eisenbahnzüge anbelangt, so ist sie ohne weiteres zu verneinen für die freien Bahnstrecken. Für das Bahngelände an den Stationen sind die bei der Beklagten üblichen Absperrungsmaßregeln mit dem Berufungsgericht für ausreichend anzusehen. Wenn das Berufungsgericht es für unerheblich erklärt, daß das Bahngelände an der Unfallstelle trotz bestehender Verbote gelegentlich von den Unbefugten betreten wird, so ist das dahin zu verstehen, daß der Beklagten vernünftigerweise nicht zugemutet werden kann, umfassende und strenge Bewachungsmaßregeln zu treffen und dauernd zu unterhalten, daß jedes Eindringen Unbefugter unmöglich gemacht wird. Rechtliche Bedenken sind dagegen nicht zu erheben." Dr. C.

*) Urteil des IV. Z.—S. vom 13. Juni 1927. Egers Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 46 Heft 1 S. 95 Nr. 42.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnoberbau im Deutschen Reiche**, ein Handbuch für Lernende und Lehrer des Eisenbahnwesens, bearbeitet von Dr.-Ing. Heinrich Saller, Direktor bei der Reichsbahn, Mitglied der Reichsbahndirektion Regensburg; mit 143 Abbildungen, 2 Zusammenstellungen und 3 Tafeln. Berlin 1928, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 336 Seiten Großoktav (Din A 5). Preis 15 RM.

Das Buch hat zum Ziel die wichtigsten noch liegenden Oberbauarten der früheren Ländereisenbahnen sowie den Reichsoberbau (unter Ausschluß der Weichen und Kreuzungen) darzustellen und zu erläutern. Es behandelt die bauliche Durchbildung, Verlegung und Pflege der Gleise, einschließlich der Geräte und maschinellen Hilfsmittel; es will leicht verständlich sein, auch für Techniker geringerer Ausbildung, auch als Nachschlagebuch für Nichttechniker geeignet sein und soll sich auf den gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und Praxis bis zu den neuesten Ergebissen gründen. Man wird gern und rückhaltlos anerkennen dürfen, daß das Buch diese Aufgabe voll und besonders vom Standpunkt der Wissenschaft aus vorbildlich erfüllt. Wer Sallers dienstliche Tätigkeit und seine Betätigung im Fachschriftentum kennt, weiß, daß er in seiner Person das beste geistige Rüstzeug für die Schaffung dieses Werkes mitgebracht hat. Seine, auf große Sprachkenntnisse gegründete Berührung mit dem ausländischen Schrifttum hat ihm überdies Anregung und Möglichkeit gegeben, über die Grenzen der Reichs- und früheren Länderbahnen hinausblickend lehrreiche Vergleiche mit ausländischem Oberbau anzustellen.

Das Buch gliedert sich in sechs Hauptabschnitte: I. Grundlagen des Oberbaus: Spurweite, Krümmungen, Überhöhung, Lasten, Streckeneinteilung nach den vorkommenden Lasten; II. Bauliche Einrichtung des Oberbaus: Schienen, Schwellen, Befestigung der Schienen auf ihnen, Schienenstoß, Leitschienen, Wanderschubsicherung, neuer Reichsoberbau, Berechnung des Oberbaus; III. Gleisbau: Absteckung, Herstellung des Bettungskörpers, Beförderung der Oberbauteile, Verlegung des Oberbaus, Kosten des Gleisbaues; IV. Verhalten des Oberbaus im Betriebe und Mittel zu seiner Beobachtung, Abnutzung und Lebensdauer des Oberbaus; V. Stoffverwaltung und Stoffbedarf; VI. Oberbaugeräte und Werkzeuge; dazu Namen- und Sachverzeichnis und drei Anlagen. Für Inhalt und Gliederung des Stoffes sind, wie Saller selbst angibt, die Gesichtspunkte der Lehrpläne des Unterrichts- und Bildungsausschusses der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft maßgebend gewesen. Diese Bindung scheint, was die Gliederung des Stoffes angeht, für das vorliegende Werk nicht immer von Vorteil gewesen zu sein; wenigstens bemerkt man bei seinem Studium, daß einige Gebiete, die innerlich zusammengehören, getrennt von einander behandelt werden.

In dem Buche finden sich Wiederholungen, die in Einzelheiten zu vermeiden gewesen wären. Diese Einzelheiten sind unbedeutend, in der Hauptsache waren die Wiederholungen nicht zu vermeiden, weil Saller bei der Besprechung der verschiedenen Konstruktionsteile immer wieder ihre Beanspruchung und das Kräftespiel erläutert. Diese Erläuterungen, diese stete Verbindung von Theorie und Praxis, von wissenschaftlicher Überlegung und Beobachtung im Betriebe geben dem Buch seinen besonderen Wert. Die wissenschaftliche Erforschung der Zusammenhänge steht durchgängig im Vordergrunde; Angaben für den praktischen Außendienst fehlen nicht, treten aber hiergegen zurück. Saller vermeidet es, die schwierige theoretisch-wissenschaftliche Arbeit, die seinem Werke zugrunde liegt, äußerlich besonders in Erscheinung treten zu lassen. Er weiß, daß den schwierigen mathematischen Berechnungen und auch den Einzelangaben von Prüfmessungen im Betriebe und von Versuchen im Laboratorium nicht viele Leser folgen würden, so bringt er grundsätzlich überhaupt keine Berechnungen und verschmäht auch, die landläufigen, leicht verständlichen kleinen Berechnungen zu wiederholen, die sich sonst in Oberbauwerken finden.

Auf die Notwendigkeit, bei den Oberbauberechnungen die dynamischen Beanspruchungen zu berücksichtigen, weist Saller nicht als erster, doch mit besonderem Nachdruck hin. Er betont die Schwierigkeit, die dynamischen Beanspruchungen mit ausreichender mathematischer Genauigkeit zu erfassen und ist weit davon entfernt, das praktische Ergebnis der mühevollen Arbeit, die die Beherrschung dieses Stoffes erfordert, zu überschätzen. Dem Ergebnisse aller bisherigen Oberbauberechnungen steht er letzten Endes mit einer gewissen Skepsis gegenüber. Der Geist sehr kühlen Urteils, der die Voraussetzung solchen Verzichtes ist, weht durch das ganze Buch. Mit großer Zurückhaltung betrachtet Saller auch Neuerungen, denen keine langjährige Bewährung zur Seite steht; der Hinweis auf frühere inzwischen verlassene Methoden, die von denselben Gedanken, wie die Neuerungen ausgingen, ist hier mitunter sehr interessant. Allenthalben, wo der Gegenstand zu Vergleichen anregt, stellt Saller, ohne jede Voreingenommenheit Berechnung und Erfahrung und Verschiedenheit der Anschauungen unter sorgfältiger Auswertung des Schrifttums einander gegenüber. Er begnügt sich damit, dem Leser ein ungefärbtes Bild der Sachlage zu geben, aus dem er sich selbst ein Urteil bilden kann. Mit dem Ausspruch eines eigenen, aus den gegebenen Unterlagen die Summe ziehenden Urteils ist Saller hierbei sehr zurückhaltend. An mehr als einer Stelle wird der Leser dies bedauern und meinen, daß Saller ein eigenes Urteil wohl hätte geben können, ohne sich dem Vorwurf eines zu kühnen oder vorschnellen Ausspruchs auszusetzen, den er seinerseits bei zwei Gelegenheiten — sachlich offenbar mit Recht — gegen den Altmeister des Oberbaues Haarmann erhebt.

Der Fortfall theoretischer Berechnungen macht das Werk nicht nur leichter lesbar und verständlich, sondern trägt auch dazu bei, daß das Buch einen angemessenen äußeren Umfang nicht überschreitet. Bei Begrenzung des Stoffes in den Gebieten der baulichen Ausbildung, der Unterhaltung, der Geräte, der Materialbewirtschaftung ist offenbar dieselbe Rücksicht maßgebend gewesen. Über Einzelheiten der Begrenzung des Stoffes und des Grades der Ausführlichkeit der Behandlung wird man anderer Meinung als der Verfasser sein können, doch der Grundwert des Buches wird hiervon nicht berührt. Die Erörterung solcher Einzelheiten würde über den Rahmen dieser Besprechung hinausgehen. Im einzelnen sei nur noch erwähnt, daß Saller, obwohl sein Buch offenbar im Auftrag der Reichsbahnverwaltung geschrieben ist, doch auch gegenüber den oberbautechnischen Neuerungen der Verwaltung seine im allgemeinen kühle Stellungnahme nicht aufgibt.

In diesem Zusammenhange ist auch seine mehrfach ausgesprochene Mahnung, an einmal gewählten Konstruktionsformen festzuhalten, bemerkenswert. Die Mahnung kommt aus den Erfordernissen der Praxis. Auch im Schrifttum ergibt sich, daß andernfalls viele Bücher gar schnell veralten. Ein Buch allerdings, daß soviel bleibendes, wie das vorliegende enthält, wird seinen Wert auch bei weiteren Konstruktionsneuerungen nicht so schnell verlieren.

Die Ausstattung des Buches ist gut, insonderheit sind die Zeichnungen — in der Mehrzahl neu hergestellt — als klar und übersichtlich zu loben. Von den drei Tafeln wären die Konstruktionszeichnungen des Reichsoberbaus B und K wohl entbehrlich gewesen; die Übersichtskarte der Steinschlaggewinnungsstellen und Schwellentränkanstalten wird hingegen als willkommen begrüßt werden.

Schneider.

— **Zur Synthese zwischen Eisenbahn und Schiffahrt.** Unter diesem Titel veröffentlicht Ministerialrat Hugo Baur, Berlin, im Aprilheft (Nr. 7 d. J., Seite 182 ff.) der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" einen Aufsatz, der sich in der Flut der Schriften, die in letzter Zeit über das Thema: „Eisenbahn und Wasserstraßen" veröffentlicht worden sind, durch seine Sachlichkeit auszeichnet. Verfasser hebt eingangs hervor, daß im Kampf der Meinungen vielfach zwei Fragen durcheinander geworfen werden. Es handelt sich darum: a) Sollen wir unser Wasserstraßennetz durch weitere Kanalbauten ausdehnen? — eine Zukunftsfrage (Baupolitik) und b) wie nützen wir das vorhandene Verkehrsnetz und die vorhandenen Verkehrsmittel für die Bedürfnisse der Volkswirtschaft am zweckmäßigsten aus? — die Gegenwartsfrage (Tarifpolitik). Verfasser beschäftigt sich nur mit der teren Frage. Er ist der Ansicht, daß in dem Verla nach der Synthese zwischen Eisenbahn und Schif — ein von Silverberg geprägtes Wort — das Be nis liegt nach einer vernünftigen Begrenzung Gegeneinanderarbeitens im Wettbewerb nach dem Finden einer richtigen Form des Ineir dergreifens von Eisenbahn und Sch fahrt als gemeinschaftlicher Diener unserer Ge wirtschaft. Verfasser ist weiter der Ansicht, daß die these wohl nur in der Leitung der Verkehrspolitik kann. Für diese wird nach seinen weiteren Ausführu das objektiv Richtigste sein, das Verkehrsbild anzustr das die volkswirtschaftlich größte Leist darstellt. Als solche ist wohl die zu betrachten, di günstigsten Verfrachtungssätzen für die Wirtschaf bestmögliche Rente des ganzen in den Verkehrsunte mungen investierten Kapitals ergibt. Verfasser geht auf die Schwierigkeiten dieser Formel ein und beha insbesondere den Wettbewerb zwischen Eisenbahn- Wasserstraßen und die Grundfragen der Tarifpolitik d beiden Verkehrsmittel.

Der Aufsatz, der auch als Sonderdruck erschiene bildet keine Kampfschrift. Er stellt nur den Versuch systematischen Problemstellung dar.

— **Weese, Eisenbeton-Zahlentafeln.** Teil I. Biegu momente und Querkräfte. 4. Auflage. 1928. Selbstv Weese, Kirchmöser (Havel). Werk Preis 24 RM.

Die Eisenbetonweise hat im Laufe der Zeit immer grö Anwendung gefunden. Deshalb sind Eisenbeton-Zahlent ein nicht mehr zu entbehrendes Hilfsmittel für die Entw und Berechnungsaufstellung von Eisenbeton-Bauwe Wird doch durch ihre Benutzung viel Zeit erspart; außer wird die Berechnung fehlerfreier durchgeführt und die stoffe werden wirtschaftlicher ausgenützt.

Die Eisenbeton-Zahlentafeln von Weese sind in Kreisen, die sich mit dem Eisenbetonbau befassen, allge bekannt und auch beliebt. Ihre letzte Aufgabe stammt dem Jahre 1916. Die vorliegende Neubearbeitung wa forderlich, um die Tafeln mit den neuen Bestimmungen Deutschen Ausschusses für Eisenbeton vom September in Einklang zu bringen. Außerdem sind die Tafeln gegen der vorhergehenden, dritten Auflage erweiter worden.

Das ganze Werk der Eisenbeton-Zahlentafeln ersch nunmehr in fünf völlig für sich abgeschlossenen Teilen. erst ist im Jahre 1925 der zweite Teil: „Eisenbetondec (Preis 14 RM), dann im Jahre 1926 der vierte: "Stützen mittiger Last (Preis 6 RM), im Jahre 1927 der dritte: „E steindecken" (Preis 18 RM) und ebenfalls im Jahre 1927 fünfte Teil: „Querschnitte mit außermittiger Last" (P 16 RM) — sämtlich im Selbstverlag Weese, Kirchm (Havel) — in der dritten Auflage herausgegeben. Mit vorliegenden Teil I ist dennoch das gesamte Werk in neuen Auflage abgeschlossen. Die Zerlegung des Ges stoffes in diese 5 für sich abgeschlossenen Bücher zweifellos, wie der Verfasser gewollt, den Vorteil, daß Zukunft bei Änderungen von Bestimmungen immer nur Neuauflage des von der Änderung betroffenen Teils n wird, die in kurzer Zeit hergestellt werden kann. Dami auch dem Interessenten gedient; er hat die Möglichkeit, nur den einen neuen Teil des Werkes anschaffen zu müs

Im Ganzen enthält der Teil I 31 Tafeln, denen voran läuterungen mit Beispielen und am Schlusse noch 5 Ta über Flächeninhalte und Umfänge von Rundeisen und aufnehmbare Schubkräfte durch unter 45° aufgebog Rundeisen und durch senkrechte, zweischnittige Bügel gefügt sind.

Gegenüber der früheren dritten bringt die neue liegende vierte Auflage des Teils I manche wertvolle besserung: Gleich an den Anfang sind zwei allgemeine rechnungstafeln mit enger Staffelung der Werte ges mittels deren alle Aufgaben auf Biegung beanspruc Rechteckquerschnitte mit einfacher Bewehrung gelöst wer können, und zwar sind diese Tafeln geteilt für die Ber nung a) nach dem Spannungsverhältnis von Eisen und ton und b) nach den zulässigen Spannungen. — Bei folgenden Tafeln ist ebenfalls eine enge Staffelung Werte vorgesehen und zwar mit einer Ausdehnung der tonspannung bis 70 kg für ein cm² und für Eisenspannun sieben verschiedener Größen, zwischen 800 und 1500 liege Zum ersten Mal sind in diesem Werk die für den Brück

i zugelassenen Spannungen berücksichtigt worden, so daß o dadurch der Benutzungskreis der Tafeln wesentlich ißer geworden ist. — Hervorzuheben ist auch die Auflung von zwei Tafeln mit den zulässigen Biegungsmenten und Querkräften von Rechteckquerschnitten mit facher Bewehrung bei allen Grenzspannungen. — Und ließlich mag nicht unerwähnt bleiben, daß bei Plattenken mit einfacher Bewehrung außer für Breiten von) cm bei dem am häufigsten benutzten Spannungsvertnis von 28 für Beton und 1200 für Eisen auch für andere iten die zulässigen Biegungsmomente und Querkräfte den Tabellen entnommen werden können.

Vergleicht man die Weese'schen Tafeln mit anderen enbeton-Tabellen, so kann man wohl sagen, daß sie nchen Vorzug haben. Wer sich einige Übung in der Bezung der Tafeln angeeignet hat, der wird gern, leicht schnell mit ihnen arbeiten. Und dazu trägt auch bei, sie, auf kräftigem Papier mit klarem Druck hergestellt, ht gut lesbar sind. Die wertvollen Erläuterungen und ispiele, ganz an den Anfang des Buches gesetzt, erleichtern Einarbeitung sehr. Durch Hinzufügung einer Skizze an ser und jener Stelle könnte diese jedoch noch mehr erhtert werden. Auch wäre zu erwägen, ob die Übersichtkeit nicht vergrößert wird, wenn anstatt der Wiederung der Bezeichnungen auf jeder einzelnen Tafel eine sprechende Skizze vor jeden Abschnitt gesetzt würde. lenfalls wird es sich empfehlen, die Tafelbezeichnung in iteren Auflagen mehr hervorzuheben; denn gerade für njenigen, der sich in ein Tabellenwerk einarbeiten will, ist e deutliche Kennzeichnung der Tafeln von großem Wert. Ich bin sicher, daß auch diese Auflage weiteste Verbreitung in den Fachkreisen finden wird.

I. Kuhnke, Berlin.

— Beitrag zur Geschichte und Ökonomik der Stadtnischen Vorortbahnen. Verlag Paul Haupt, akademische chhandlung, Bern, 1927. Berner Dissertation. Preis 3,20 Fr. Der Verfasser behandelt in dieser Schrift drei Stadtnische Vorortbahnen, nämlich die Bern—Worb-Bahn, die rblentalbahn und die Solothurn—Zollikofen—Bern-Bahn. gibt zunächst einen geschichtlichen Überblick über Entstehung und Entwicklung dieser Bahnen, in dem auch die gerade bei Bahnen von lokaler Bedeutung typischen Interessenkämpfe geschildert werden. Sodann ist die Betriebsökonomik besprochen, d. h. Betriebs-, Verkehrs- und Tarifragen. Die Untersuchungen sind im wesentlichen nur auf den Personenverkehr abgestellt, da der Güterverkehr bei Vorortbahnen, namentlich jetzt mit Zunahme des Kraftwagenverkehrs für nahe Entfernungen, keine bedeutende Rolle spielt.

In erster Linie wird natürlich diese Schrift für denjenigen, der sich besonders und im einzelnen für die darin behandelten drei Bahnen interessiert, von Bedeutung sein. Doch wird sie auch für den Volkswirtschaftler und den Eisenbahnfachmann, der sich über die bei Vorortbahnen im allgemeinen in Betracht kommenden Fragen unterrichten will, manches Lesenswerte bieten. Recht gut ist so an dem Beispiel der Bern-Worbbahn herausgearbeitet, wie sich eine ursprünglich als Überlandbahn (Verbindung eines ländlichen Hinterlandes mit der Stadt als Bezugs- und Verbrauchsort) gedachte und gebaute Bahn mit Veränderung der städtischen Wohnverhältnisse zur reinen Vorortbahn entwickeln kann. Auch die Behandlung des Einmannsystems vom verkehrstechnischen Standpunkt sowie der Frage der Einheitsklasse im Vorortverkehr, ferner die Untersuchungen über Verkehrsschwankungen sind von allgemeinem, über den Rahmen, in dem sich sonst die Schrift als Monographie bewegen muß, hinausgreifendem Interesse. Die Arbeit ist sorgfältig aus den Quellen (auch Akten und Geschäftsberichten der in Betracht kommenden Gesellschaften) und der allgemeinen Eisenbahnliteratur aufgebaut. Ein Nachteil ist der Mangel jeglichen Kartenmaterials, was das Eindringen in die Abhandlung erschwert.

E. S.

Berichtigung.

In der Mitteilung: „Zur Eröffnung der deutschen Frachtfahrt nach Kanada" (Nr. 16, S. 434), ist in der 2. Spalte, Zeile 19 von unten folgender Satz einzuschalten: „3. Die Canadian Pacific Railway Co. fährt allein in etwa 14tägigen Abständen." Ferner ist 6 Zeilen darunter das Wort „Steamship" zu streichen.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Drucksachen des Vereins.

Zu den Heften 1 und 4 des Übergangskilo-terzeigers, Abt. A (Deutschland) ist je Nachtrag I herausgegeben und mit Schreiben IV 58 vom 30 März 1928 verteilt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. m 15. Mai 1928 ab erhält der Bahnhof Harburg Hbf. die zeichnung „Harburg-Wilhelmsburg Hbf." Bahnhöfe Harburg UE und Wilhelmsburg, die Güterertigungen Harburg Hbf., Harburg UE und Wilhelmsg sowie die Eilgutabfertigung Harburg Hbf. behalten jetzige Bezeichnung bei.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ssen worden:

Nr. III 61 vom 19. April 1928 an die vorsitzende Verwaltung und die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Aufnahme neuer Mitglieder.

Nr. III 62 vom 16. April 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift 84 des Satzungsausschusses Baden-Baden, den 6./7. Oktober 1927.

Nr. IV 72 vom 18. April 1928 an die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses, betreffend den Expreßgutverkehr.

Nr. IV 89 vom 21. April 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 2 des Ständigen Unterausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Mittenwald, 10./12. Januar 1928.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Mai 1928 wird der rechts Bahnstrecke Großenhain—Cott- zwischen den Stationen Ruhland Brieske neu errichtete Haltekt Grube Viktoria III zunächst den Personenverkehr eröffnet rden. Der Gepäck- und Expreßverkehr wird nach der Fertigstelg des Empfangsgebäudes, voraussichtlich am 1. Oktober d. J., aufgenommen werden.

Die Entfernungen betragen:

zwischen Brieske und Grube Viktoria III	5,50 km
zwischen Grube Viktoria III und Ruhland	3,38 km

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Großenhain nach Cottbus: die Züge Nr. 959, 961, 969, 971, 975 und 983;
b) in der Richtung von Cottbus nach Großenhain die Züge Nr. 968, 970, 976, 980, 994 und 960.

Der Haltepunkt erhält die Lochkartennummer 12 427. (443)

Halle (Saale), den 15. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 15. Mai 1928 ab wird der Name des an der Strecke Dülken—Brüggen (Rheinl.) gelegenen Bahnhofs Brüggen (Rheinl.) in „Brüggen (Niederrh.)", der Name des an der Strecke Köln—Troisdorf gelegenen Bahnhofs Wahn in „Wahn (Rheinl.)" geändert. (445)

Köln, den 18. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit dem Tage des Inkrafttretens des Sommerfahrplanes 1928 werden die Bahnhöfe
Oberlangenbielau in „Langenbielau Oberstadt",
Langenbielau in „Langenbielau Niederstadt"
umbenannt. (448)

Breslau, den 20. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

3. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52, (Verkehr Schweiz-Niederlande).

Der Tarif vom 1. Februar 1927 wird auf 1. Juli 1928 durch eine Neuausgabe mit Änderungen im Warenverzeichnis, in den Anwendungsbedingungen und im Frachtsatzzeiger ersetzt. (439)

Karlsruhe, den 20. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Heft 13: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 wird das Teilheft B I 21 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge 1—31 neu herausgegeben. Preis 0,85 RM. (432)

Berlin, den 16. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Jselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio, Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil V.

Im Teil V des Tarifs sind im Stationsverzeichnis, bei den Abfertigungsbefugnissen, im Verzeichnis 2 der prozentualen Zuschläge und in den Ausnahmetarifen verschiedene Änderungen und Ergänzungen durchgeführt worden. Näheres enthalten die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 16. April 1928. (431)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral - Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Ab 1. Mai 1928 wird die deutsche Station Ratheim in den Tarif einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger (430)

Altona, den 18. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft 13: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfr. 9

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 — Frachterhöhung gültig vom 1. Juli 1928 — soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden zur Bildmetertafel I Nachtrag 32 und zur Bildmetertafel II Nachtrag 32 herausgegeben. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeiger. (433)

Berlin, den 16. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahngütertarif. Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit ab 26. April 1928 wird ein Ausnahmetarif für Tonerdehydrat von Bergheim (Erft) nach Deutsch - Lissa eingeführt. Näheres Reichsbahn-Tarifanzeiger. (434)

Breslau, den 18. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II vom 1. Nov. 1927.

Mit Gültigkeit vom 26. April 1928 werden Ergänzungen und Änderungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 18. April 1928. (435)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif K 22.

Der Ausnahmetarif K 22 wird mit Wirkung vom 26. April 1928 aufgehoben. (437)

Stuttgart, den 18. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Ausnahmetarif K 33.

Der Ausnahmetarif K 33 wird mit Wirkung vom 26. April 1928 aufgehoben. (436)

Stuttgart, den 18. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 treten Entfernungsänderungen im Teilheft B II 17 ein. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. (438)

Berlin, den 19. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 23. April 1928 erhält die Anmerkung bei der Station Magerviehhof eine neue Fassung.

Berlin, den 18. April 1928. (440)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 413. Reichsbahn-Gütertarif, nahmetarif 6 k für Steinkohlen -Koks vom Ruhrgebiet nach Grenzübergangsstationen Igel Gr und Perl Grenze

Am 1. Mai 1928 erscheint zum lenausnahmetarif 6 k der Nachtra Sämtliche Kürzungssätze der Ta A bis D sind infolge der belgis Frachterhöhung ermäßigt wor Der Preis des Nachtrages bet 0,20 RM. (

Essen, den 21. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Essen

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1928 ten bei lfd. Nr. 96 — Vorwohlmerthaler Eisenbahn — Änderun ein. Näheres ist aus dem am 3. 1928 erscheinenden Tarif- und kehrsanzeiger ersichtlich. (

Berlin, den 21. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch - Südwestdeutscher terverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai wird die Station Talmühle (Wü der Reichsbahndirektion Stuttgar das Tarifheft 3 aufgenommen. N res im Reichsbahntarifanzeiger. (

Erfurt, den 21. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Erfurt.

Deutsch-Niederländischer Eisenb verband Verbandsgütertarif Teil Heft 1 a und Heft 1 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai wird der Deutsch - Niederländis Verbandsgütertarif Teil II in Heften neu ausgegeben, und zwa Teil II Heft I a enthaltend, fernungen, Frachtsätze und zeichnis der Stationen mit derbestimmungen, (Tfv. 157 Preis 1,20 RM. Teil II Heft enthaltend Ausnahmetarife (157 b) Preis 1,— RM.

Der Verbandsgütertarif Teil Heft 2 für den Güterverkehr S bahnen — Niederlande bleibt vor fig bestehen und erhält die Nr. 1 des deutschen Tarifverzeichnisse (

Köln, den 23. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für Güterverkehr über Regensburg nauumschlagstelle, Deggendorf Ha und Passau Donauumschlagste Gütertarif, Teil II vom 1. Nov. 1

Mit Gültigkeit vom 1. Mai werden Ergänzungen und Änder gen im Tarif vorgenommen. Näh durch die Reichsbahntarifanzeige (

München, den 21. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bay

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in B

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 18 | Berlin, den 3. Mai 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Eisenbahnstatistik und die Ideen, die ihr heute zugrunde liegen.

„Menschenwirtschaft" in der Bahnunterhaltung.

Friedrich List und seine Pariser Preisschrift „Das natürliche System der politischen Ökonomie".

Die Bedeutung des Dienstvortragswesens für die Amtsvorstände und Dienststellenvorsteher.

Wie kann die Verwendung des Großraumgüterwagens im Kohlenverkehr gefördert werden?

Ermittlung der Arbeitsleistungen und Selbstkosten im Güterabfertigungsdienst.

Die automatische Kupplung in Rußland.

Nachrichten.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Zum 60. Geburtstag des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Stapff. — Die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Der Fahrplan im FD-Zugabteil. — Amtliche Einheitskurzschrift. — Platzkarten nach dem Auslande. — Eröffnung von drei Ausstellungen. — Spediteurtag 1928. — Ministerialdirektor a. D. Dr. Breusing 75 Jahre.

Österreich: Sprachliche Bezeichnung der im Ausland liegenden Bahnhöfe.

Ungarn: Der Sommerfahrplan.

Luxemburg: Erhöhung der Eisenbahntarife.

Übrige europäische Länder: Bau von Kulturbahnen und Verzinsung des Anleihekapitals bei der Schwedischen Staatsbahn. — Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen Finnlands im Jahre 1927. — Erleichterungen im Reiseverkehr zwischen Finnland und dem Auslande. — Estländische Eisenbahnpläne. — Das Programm der estnischen Eisenbahnbauten. — Ablehnung der staatlichen Garantie für eine Obligationsanleihe der Riga-Rujener Eisenbahn. — Ausbau der Bahnhöfe in den polnischen Kurorten. — Eine schweizerische Dreischienenbahn. — Rapidzüge zwischen Mailand und Rom. — Italienisch-südslawischer Güteraustausch. — Italienische Handelsbilanz im Februar 1928. — Der erste Vogesen-Durchstich. — Gründung einer Gesellschaft für Nebenbetriebe bei der französischen Südbahn. — Die neue Werkschule der französischen Nordbahn. — Der erste Wirtschaftsbericht der belgischen Staatseisenbahngesellschaft. — Bevorstehende Tariferhöhungen in Belgien. — Nachnahmesendungen in England.

Fremde Erdteile: Der Simplon-Orient-Expreß und seine Verbindung mit Ägypten. — Brückenbau der Chinesischen Ostbahn. — Schienenlieferungen für die Chiesische Ostbahn. — Elektrisierungsplan der japanischen Eisenbahnen. — Neuordnung der südafrikanischen Eisenbahnen. — Leistungen amerikanischer Eisenbahnen. — Hölzerne und eiserne Wagen bei der Pennsylvania-Eisenbahn. — Kohlen für New York. — Bekämpfung von Unfällen und Störungen bei einer amerikanischen Eisenbahn. — Bahnbau in Mexiko.

Wasserverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnstatistik und die Ideen, die ihr heute zugrunde liegen.

Von Dr. Steuernagel, Berlin.*)

Die Eisenbahnstatistik hat in den letzten 20 Jahren eine derartige Entwicklung genommen, daß es lohnen wird, sich die Ideen, die heute die Statistik beherrschen, wie sie sich im Laufe der Jahre herauskristallisiert haben, vor Augen zu halten. Ich brauche mich dabei nicht auf Deutschland zu beschränken, denn es handelt sich um Fragen, die bei allen Eisenbahnländern der Erde in irgend einer Form aufgetaucht und je nach dem Entwicklungsstande von Land und Eisenbahn mehr oder weniger energisch und erfolgreich betrieben worden sind. Die Tendenz, die in der Eisenbahnstatistik aller Länder festzustellen ist, ist eine in hohem Grade gleichmäßige, einheitliche. Die „Amalgamation" der Ideen ist, aus dem überall gleichen Bedürfnis entspringend und dank der gegenseitigen oft unmittelbaren Berührung der Verkehrsinstitute beachtlich weit vorgeschritten.

1. Zunächst in der Verwendung der Statistik, in der allgemeinen Einstellung zu ihrer Notwendigkeit, Bedeutung und Verwendungsmöglichkeit. In der Kindheit der Eisenbahnen waren die Eisenbahnnetze noch so klein, der auf ihnen geführte Betrieb so einfach, daß es möglich war, durch persönlichen Augenschein und Unterrichtung das Unternehmen zu übersehen und zu betreiben. Mit dem Anwachsen der Netze und des Verkehrs, mit den heutigen Anforderungen an Schnelligkeit der Entschlüsse und des Handelns ist diese persönliche Überwachung des Betriebes nicht mehr durchführbar. Heute wird die Kontrolle durch die Statistik ausgeübt.

Wie bei allen Wirtschaftsstatistiken, so hat man auch bei der Eisenbahnstatistik 2 Arten von Statistiken zu unterscheiden: solche zu „historischen" Darlegungen, für Rechenschafts-, Jahresberichte, und eigentliche „Betriebsstatistik", die fortlaufend in mehr oder weniger kurzen Zeiträumen erstellt werden als Mittel, Werkzeuge der Betriebsführung und Leitung. Auf diese letzteren richten heute alle

*) Aus einem Vortrag in der Verwaltungsakademie Berlin, März 1928.

Eisenbahnen ihr Hauptinteresse. Sicher können Unternehmen wie Eisenbahnen, die so eng mit der Volkswirtschaft, Gesetzgebung und Verwaltung, und oft noch mit den Parlamenten ihrer Länder verknüpft sind, ihren Jahresbericht nicht entbehren; aber er hat für die Eisenbahnen — abgesehen von der Vergleichsmöglichkeit verschiedener Jahre unter sich und der Möglichkeit aus solchen Vergleichen Schlüsse auf die künftige Entwicklung zu ziehen — im wesentlichen doch nur historisches, und oft politisches, Interesse. Für Zwecke des laufenden Betriebes ist der Geschäftsbericht kaum verwendbar. Die Verwaltung braucht heute Statistiken, die der Zentrale den nötigen Überblick geben, die den Außenstellen helfen, den ihnen anvertrauten Bezirk leistungsfähig und wirtschaftlich zu betreiben, und die beiden die Möglichkeit geben, zu erkennen, wo die Lage vom Durchschnitt unbegründet abweicht und wo Abhilfe nötig wäre. Stellt so die Betriebsstatistik ganz andere Anforderungen als die Statistik zu einem „Rechenschaftsbericht", so ist doch das Bestreben, sie so einzustellen, daß sie in ihrem Endeffekt die Angaben für den „Rechenschaftsbericht" liefert, ohne daß besondere Ermittelungen angestellt werden. Voraussetzung ist natürlich, daß beide Statistiken gleiche Grundbegriffe, Einheiten, Gliederungen haben. — Daß die Statistik nur Mittel zum Zweck und nicht Selbstzweck sein oder werden darf, ist Gemeingut aller Eisenbahnen.

2. Was den Umfang der bei den Eisenbahnen betriebenen Statistik anbelangt, so herrscht überall die Tendenz zu wachsen, nach Umfang der Ermittlungen sowohl wie nach ihrer Zerlegung und Gliederung (Detail, Einzelheiten). Während früher die Statistik außer dem geldlichen Ergebnis in der Hauptsache den physikalischen Zustand: Bahnkörper nach Länge, Neigung, Krümmung, Bauwerke, Gleiszahl, Fahrzeuge behandelte, also gewissermaßen den Status, liegt der Schwerpunkt der heutigen Statistik in dem Erfassen der Arbeits- und Bewegungsvorgänge, der Dynamik des Eisenbahngeschäftes. Sie wird auf alle Zweige ausgedehnt, ich erinnere nur an unsere interessanten einmaligen Erhebungen über den Wagenumlauf und die Dienstdauer. Der Verkehr wird bei einer vollkommenen Statistik heute nicht nur in den Betriebs- und Verkehrsleistungen, sondern auch im Aufwande für diese Leistungen bezw. den Ausgaben nach den Verkehrsarten, d. i. Personenverkehr und Güterverkehr unterteilt. Für die Gegenüberstellung von Aufwand und Leistung ist diese Trennung Voraussetzung. Im wesentlichen herrscht dabei überall das gleiche Prinzip — auch bei uns — wie es in U.S.A. und Canada nach den Regeln der Interstate Commerce Commission zur Anwendung kommt: Aufteilung auf die Kostenträger soweit wie möglich nach den Buchungsunterlagen, Schlüsselung des gemeinsam zu tragenden aber anders nicht aufteilbaren Restes. — Auch regionale Gliederung der großen Netze wird heute für nötig gehalten, man unterteilt die Statistiken nach Unternehmen und Bezirken (Reichsbahndirektionen). Dieses Ausdehnen, dieses Wachsen der Statistik in die Breite und in die Tiefe ist die unmittelbare Konsequenz ihrer veränderten Stellung und Aufgabe: Mittel der Betriebsführung für hoch und niedrig.

3. Was die Perioden anbelangt, die die Statistik jeweils umfaßt, und somit die Häufigkeit ihrer Erstellung und ihres Erscheinens, so sind sie immer kürzer geworden. Jährlich erscheinende und ein Jahr umfassende Statistiken haben heute fast stets nur historischen Wert. Heute geht die Forderung allgemein auf mindestens monatliche Statistiken für die Hauptgebiete. Der Kürzung der Periode liegt das Verlangen zugrunde, die Angaben so schnell w möglich zur Verfügung zu haben. Im Interesse d Schnelligkeit begnügt man sich, wo endgültige Zahlen er nach längerer Zeit vorliegen können, zunächst mit vo läufigen, die dann später durch die endgültigen erset werden. Man zieht es vor, eine ungenaue, aber annähernd Zahl zu haben als gar keine. Ich darf darauf hinweise daß wir in unseren statistischen Monatsberichten für manch Größen sogar geschätzte, vorläufige und endgültige A gaben bringen. In einer Frage hat sich eine commun opinio noch nicht gebildet, nämlich sollen die statistische Ergebnisse einzeln, sofort nach ihrem Erscheinen gebrac werden oder die zusammengehörigen gleichzeitig, g sammelt, in einem Heft oder dergl. Es liegt in der Natu der Sache, daß z. B. Wagenstellungsziffern schneller vo liegen können wie Zugkilometer, Achskilometer — sch weil dieses zusammengesetzte Werte sind. Die Betrieb statistik wird fast durchweg schneller zur Hand sein a die Verkehrsstatistik, denn die Betriebsstatistik ist ei primäre Statistik, die Verkehrsstatistik wird zum Teil er sekundär aus dem Rechnungsmaterial bei den Kontrolle gewonnen. Für die Einzelveröffentlichung sofort nach E scheinen spricht die Schnelligkeit; aber sie wird erreic auf Kosten der Güte der Zahlen, da sie nicht miteinand verglichen und abgestimmt, aber auch nicht äußerlich z einander in Relationen gebracht sind. Wir haben ein g mischtes System, das mir recht zweckmäßig erscheint: den „statistischen Mitteilungen", (Karteiblätter) e scheint jedes Erhebungsgebiet so häufig es zweckmäßig i und sobald die Angaben vorliegen, die Betriebsleistunge wöchentlich und außerdem monatlich, die Wagenstellun wöchentlich und die in den Kohlengebieten zwe mal monatlich, die übrigen Statistiken monatlic Die statistischen Monatsberichte de Hauptverwaltung sind Hefte, die monatlich e scheinen, 6 Wochen nach Ablauf des Berichtsmonats. D sie alle Gebiete behandeln, geben sie ein abgerundetes Bil ohne innere Widersprüche. Sie enthalten dort, wo stat stisch genaue, endgültige Angaben noch nicht vorliege auch Schätzungen und errechnete Angaben — abweichen von den Karteiblättern, die nur das Ergebnis statistische Ermittlungen enthalten.

Hinsichtlich der Form, in der die Statistik dargebote wird, d. h. der Darstellungstechnik, legt ma heute den größten Wert auf Übersichtlichkeit und Ver ständlichkeit ohne große Denkarbeit und ohne besonder Voraussetzungen. Man mag es Denkfaulheit nenne in Wirklichkeit liegt es in der ganzen Richtung unsere Zeit auf Wirtschaftlichkeit, auf Rationalisierung auch de geistigen Arbeit; Vermeidung auch der geistigen Rei bungsarbeit, Beschränkung der geistigen Arbeit, die zu Vorstudium einer Statistik, zum Eindringen in ihre Dar stellungstechnik nötig ist, auf ein Minimum. Anwendung aller zur Verfügung stehenden Mittel, um das Eindringe des Geistes in den dargestellten Inhalt zu erleichtern Umfangreiche Tabellen mit unzähligen Spalten und Zeile genügen diesen Forderungen nicht. In Übersichten stell man zusammengefaßt, auszugsweise, das wesentliche da — sie bilden den „Bädeker", Einzelheiten werden Sonder darstellungen vorbehalten. — Natürlich kann nur ver gleichsfähiges einander gegenübergestellt, miteinander ver koppelt werden. Wo die Vergleichsfähigkeit nur be schränkt oder bedingt ist, werden Anmerkungen gebrach

und gegebenenfalls die Ermittlungsmethoden angegeben, um fehlerhaften Schlußfolgerungen vorzubeugen. Dies ist namentlich dann nötig, wenn verschiedene Zeitabschnitte desselben Unternehmens miteinander verglichen werden, während derer aber die Methode der Ermittlung und demnach die Exaktheit der Zahlen eine verschiedene war. Überall ist man bestrebt, aus den absoluten Zahlen sich auch über ihre relative Größe ein Bild zu machen, d. h. über ihr Verhältnis zum Vormonat und Vorjahr und ihren Einfluß auf das Ergebnis seit Beginn des Jahres. Als allgemein anerkannt kann gelten, daß man zu einer Monatszahl mindestens anzugeben hat:

Gleicher Monat des Vorjahres,
seit Beginn des laufenden Geschäftsjahres,
gleiche Periode des Vorjahres,
Vormonat des laufenden Jahres.

Angaben aus weiteren früheren Jahren sind beliebt, sehr oft werden die Vergleiche auf 1913, das „Vorkriegsjahr", bezogen — wie wir es auch noch tun.

Zahl oder Bild — neben der Gewöhnung — im wesentlichen eine Sache des Geschmacks. Dort, wo die Statistik bei Bearbeitern liegt, die mit technischen Hilfsmitteln vertraut sind und in Koordinaten denken können, wird man der graphischen Darstellung geneigter sein als anderorts. Einen großen Vorzug hat die graphische Darstellung vor der Tabelle: Sie kann nie die vielen Einzelheiten bringen, die eine Tabelle oft zum Zahlenfriedhof machen. Da eine auf die Zeit gestellte Kurve auf einen Blick die Entwicklungstendenz erkennen läßt, ist sie gerade für die allgemeine Unterrichtung vom höheren Standpunkt aus sehr wertvoll; im einzelnen wird sie dann durch Tabellenstudium ergänzt.

5. Internationale Uniformität der statistischen Einheiten.

Wie in der ganzen äußeren und inneren Einstellung zur Statistik, so ist auch bei den statistischen Einheiten eine weitgehende Uniformität festzustellen. Die Grundbegriffe, nach denen Umfang und Art der Betriebs- und Verkehrsleistungen ermittelt werden, sind die gleichen, wenn auch die Wertschätzung, die man den einzelnen Größen beilegt, von Land zu Land schwankt. Werden doch z. B. die Personenkilometer bei den britischen Eisenbahnen nur 2mal im Jahre, die Net Ton-Miles erst seit 1920 überhaupt ermittelt, Tariftonnenkilometer (Commodity ton miles) nur einiger Güter in gewissen Zeiträumen festgestellt. Als Standarteinheiten haben sich Personenkilometer und Tonnenkilometer; Zug- Lokomotiv- und Wagenkilometer allgemein durchgesetzt.

Die Frage, ob Statistik besser auf Geld oder auf phisikalische Einheiten abzustellen ist, läßt sich nicht ohne weiteres beantworten; das hängt wesentlich vom Zweck der Statistik ab. In Tariffragen wird man die Versender besser mit Geldeinheiten als mit Einheiten aus der Betriebsführung aufzuklären versuchen, man wird die Notwendigkeit einer Tariferhöhung mit den Mehrkosten begründen und nicht allein mit Mehraufwand persönlicher und sachlicher Art (Personalzahlen, Materialmengen). Da Währung und Teuerung, Preise, Löhne in einem Lande im Lauf der Jahre schwanken, so sind oft Zahlen in Geldeinheiten wenig vergleichsfähig — Beispiel die Kosten für die Verladung 1 to Stückgut, — so daß man andere Einheiten — hier die Arbeitszeit für 1 t Stückgut — vorziehen muß. Aber auch diese können abhängig sein von Klima, Wetter usw., was namentlich wieder bei internationalen Vergleichen zu beachten ist.

Diese äußerlich ziemlich weitgehende Uniformität der Statistik zeigt leider im innern noch erhebliche Lücken. Die Statistik arbeitet mit gleichen oder ähnlichen Begriffen, aber ihre Basis ist in den Ländern noch recht verschieden. Dies ist einmal die verschiedene Ermittlungsmethode, die zu Ergebnissen verschiedenen Genauigkeitsgrades führt. Die Ergebnisse können im gleichen Lande wohl für verschiedene Jahre miteinander verglichen werden; denn wahrscheinlich ist der Fehler konstant und in jedem Jahre ähnlich. Aber die Möglichkeit des Vergleiches der absoluten Zahlen verschiedener Länder ist nicht gegeben ebensowenig wie bekanntlich Lebenshaltungs- und Großhandelsindex verschiedener Länder in seinen absoluten Zahlen miteinander vergleichbar ist, da er überall auf verschiedener Grundlage berechnet ist. Weiter ist aber die Eingliederung gewisser Begriffe in Oberbegriffe noch oft verschieden. Was ist Verwaltungsdienst? Bei uns z. B. ist der Begriff viel weiter gefaßt als bei den meisten ausländischen Eisenbahnen, wo der Fachverwaltungsdienst in seiner vertikalen Sparte enthalten ist, also der Oberbaudezernent in dem Personal der Bahnunterhaltung.

6. Auch in der Organisation der Statistik ist eine einheitliche Richtung festzustellen. Zwar ist die Eisenbahnstatistik wie alle Statistiken wirtschaftlicher Betriebe eine „nichtausgelöste", d. h. sie ist nicht organisatorisch selbständig, aus der Betriebsverwaltung herausgeschält — wie ein statistisches Reichs- oder Landesamt. Dies verbietet schon der Zweck und die Anforderungen, die an die Statistik als Betriebsstatistik heute gestellt werden. Aber die Nachteile der nicht ausgelösten Statistik — Qualität des Personals, Wechsel im Personal, mangelnde wissenschaftliche Durcharbeitung, Nichtberücksichtigung der allgemein-wissenschaftlichen Belange hat man durch organisatorische Maßnahmen vermieden, so daß man die Statistiken der großen Eisenbahnen heute meist als „halbausgelöste" bezeichnen kann. Der Dienst ist straff zusammengefaßt, ein Chef trägt jeweils die persönliche Verantwortung, besondere statistische Beamte sind ihm beigegeben. Der Erfolg wird überall in der Einheitlichkeit und Gleichförmigkeit, in der Genauigkeit der statistischen Ergebnisse und ihrer besseren Auswirkung anerkannt. Die sogenannten „Abteilungsstatistiken" werden zu einander in Beziehung gebracht und miteinander abgestimmt, die Grenzen zwischen den einzelnen Fachgebieten durch die Statistik überbrückt. Es besteht kein Zweifel, daß den erheblich gestiegenen Anforderungen an Art, Umfang, Güte und Schnelligkeit der statistischen Aufstellungen nur auf diese Weise entsprochen werden konnte. Dem Unterricht des Personals auch in Fragen der Technik und Methoden der Statistik wird große Bedeutung zugemessen. Ein wesentliches Mittel sowohl hierfür wie überhaupt für eine „gute" Statistik ist die Festlegung der Regeln, nach denen sie zu erstellen ist. Am ersten und am weitesten ist hier die Interstate Commerce Commission vorangegangen, als sie durch ganz ins einzelne gehende Vorschriften, die fast jeden möglichen Geschäftsvorfall umschreiben, die mehr als 2000 von ihr beaufsichtigte Gesellschaften in ein uniformes System brachte. Den Kodex der für die allgemeine Statistik der Reichsbahn geltenden Regeln und Anordnungen bilden eine Reihe grüner Hefte: Vorschriften für die statistischen Arbeiten der äußeren Dienststellen: Versta; für die Personenverkehrsstatistik: Persta; für die

Statistik des Güterverkehrs: Güsta und eine umfassende Rahmenvorschrift für die allgemeine Statistik: Allsta, in einer Zahl Unterabteilungen.

Diese Vorschriften umspannen alle Fachgebiete des Eisenbahnwesens, soweit sie statistisch erfaßt werden, soweit es sich nicht um Buchungs- und Kassenvorgänge an sich handelt und soweit es sich nicht um eng begrenzte Einzelerhebungen ohne allgemeinere Bedeutung handelt. Ein Haupterfordernis für eine brauchbare Statistik — um nicht zu sagen eine Voraussetzung — sind klare, eindeutige Begriffsbestimmungen. Bei dem einfachen Manne, der im allgemeinen das Urmaterial für die Statistik erhebt, gewinnt, entnimmt, darf kein Zweifel walten, unter welchen Begriff der Vorfall fällt, den er zu registrieren hat. Wo Begriffe fehlen bezw. durch die Entwicklung bedingt nötig werden, müssen sie geschaffen werden. Meist ist es nicht möglich, durch die Wortbildung des Begriffs seine Bedeutung und Grenzen eindeutig festzulegen. Deshalb ist es oft empfehlenswert, der statistischen Darstellung nicht nur die Methode der Gewinnung, sondern auch eine Definition gewisser Begriffe beizufügen. So verfahren wir in unseren statistischen Monatsberichten, so die (monthly) Railway Statistics des britischen Ministery of Transport.

Um internationale Vergleiche anstellen zu können, ist klare Begriffsbestimmung noch viel notwendiger. Ich möchte hier nur Begriffe wie „Verwaltungsdienst“ und „maschinentechnischer Dienst“ nennen. Auf diesem Gebiete liegen sicher noch viel Unstimmigkeiten ohne daß man sie vielleicht sogar vermutet. Daß sich die Verwendung mechanischer Hilfsmittel allgemein durchgeführt hat, soll nur erwähnt werden: Additions-, Multiplikationsmaschinen, und die mit „Lochkarten“ arbeitenden Maschinen von Hollerith und Power.

7. Die Art der Statistischen Erhebung.

Die Absicht, eine Materie statistisch zu erfassen, wird oft eine prinzipielle Entscheidung nötig machen, ob im Einzelfall eine primärstatistische Erhebung oder eine sekundäre Statistik vorzuziehen ist. Bekanntlich versteht man unter primärer Statistik die zu unmittelbaren statistischen Zwecken angestellten Erhebungen, während die statistische Auswertung von Material, das zunächst ohne Rücksicht hierauf gesammelt worden ist, als sekundäre Statistik bezeichnet wird. Während z. B. eine Volkszählung, die Betriebsleistungs-Statistik (Achskilometer usw), die deutsche Eisenbahn-Güterbewegungsstatistik primäre Statistiken sind, sind z. B. die Statistik der Geburten- und Sterbefälle, da sie auf den Registern der Standesämter aufgebaut ist, oder die Verkehrs-Statistik (Tonnenkilometer), soweit sie aus dem Rechnungswerk der Verkehrskontrollen entnommen wird, sekundäre Statistiken. Im allgemeinen mag die primäre Statistik, da ebe die Statistik ihr Selbstzweck ist, nach Anlage und Aufgab die für wissenschaftliche Auswertung glücklichere A der Materialsammlung sein, aber namentlich vom Kosten standpunkte aus gewinnt die sekundäre Statistik größe Bedeutung. Sie macht es möglich, ohne Zeit und Kost auch Gebiete zu erforschen, die sonst im Dunkeln bleibe würden. Oft ist sie mit kleiner Mühe zu ergänzen, eve tuell auch durch Primärstatistik und kann dadurch abg rundet werden, wie vom Gesichtspunkt der allgemeine oder praktischen Statistik aus erwünscht. Diese Kombi nation von Primär- und Sekundär-Statistik wird sich o als recht zweckmäßig erweisen. Zwar wird man im al gemeinen vorerst geneigt sein, der primären Statistik de Vorzug zu geben, da man in der Fragestellung und log schen Gliederung vollständig frei beweglich ist. Aber da ist auch gerade die große Gefahr, daß man an Statisti zuviel aufstellen wird. Bei der Sekundär-Statistik ist ma beschränkt, aber sie ist billiger und bei der Eisenbah was m.E. ein wesentlicher Gesichtspunkt ist, vielfach rich tiger und zuverlässiger als die Primär-Statistik, wenig stens bei allen Statistiken, die aus dem Gelde abgeleite sind. Es ist menschlich und Erfahrungstatsache, daß de Mann meist nur dann genau anschreibt, wenn er durc Geld be- oder entlastet wird.

An einer Frage darf man auch nicht ohne weiteres vo übergehen, nämlich Zentralisierung oder Dezentralisie rung in der Sammlung und ersten Verarbeitung statist schen Materials. Bei der Befürwortung der Dezentrali sierung wird oft argumentiert: „diese Arbeit wird neben bei gemacht, sie kostet also nichts“. Dies ist ein Fehl schluß, denn dann kann alles „nebenbei“ gemacht werde und wer trägt dann noch die Kosten? Eine derartige Be weisführung wäre nur dann richtig, wenn jemand mi statistischen Arbeiten betraut wird, der bis dahin nich genügend ausgelastet war.

Bücherschau.

— **Adreßbuch der Bahnspediteure.** Im Verlag von H. Apitz, G. m. b. H., in Berlin SW 61, Belle-Alliance-Str. 92, ist ein Adreßbuch der Bahnspediteure der Deutschen Reichsbahn und der Verwaltungen von Privat- und Kleinbahnen erschienen. Das Adreßbuch, das zum Preise von 3 RM unmittelbar vom Verlag oder durch jede Buchhandlung bezogen werden kann, enthält die Anschriften von über 3400 deutschen Bahnspediteuren. Das Vorwort bringt eine kurze Abhandlung über die Stellung und Tätigkeit der Bahnspediteure, insbesondere derjenigen der Deutschen Reichsbahn. Die Abhandlung enthält nähere Ausführungen über die allgemeinen Pflichten der Bahnspediteure dem Publikum gegenüber und ihre geschäftlichen Obliegenheiten, insbesondere auch über ihre Haftung für Schäden bei der Abrollung und Anfuhr von Gut. Der Nutzen des Adreßbuches besteht darin, daß es den Interessenten die Anschrift eines zuverlässigen Spediteurs in der Person des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers an einem Orte vermittelt. Auch werden die eingehenden Ausführungen, die in dem Vorwort über die Tätigkeit des Bahnspediteurs und seine Stellung zum Publikum gegeben sind, den Verkehrtreibenden willkommen sein.

— **Das Elektro-Fahrzeug.** Von Luth Westerkamp Ingenieur. Mit 186 Abbildungen. (Autotechnische Bibliothek, Band 83.) Berlin 1928. Richard Carl Schmidt & Co VII, 200 S. Preis in Ganzleinen 3,50 RM.

Im Rahmen der „Autotechnischen Bibliothek“ gibt das vorliegende Bändchen einen kurzen, aber umfassenden Überblick über die Elektrofahrzeuge. Zunächst wird die Entwicklung des elektrisch angetriebenen Kraftwagens und seine jetzige Bauart geschildert. Hierauf wird die Energiequelle, der Akkumulator, nach Wirkungsweise, Bauart und Verhalten im Betriebe beschrieben; der Elektromotor ist etwas summarischer behandelt, ebenso der Fahrschalter und die elektrische Ausrüstung. Es folgt eine Beschreibung der einzelnen Bauarten von Elektrowagen verschiedener Firmen. Sehr gut ist das auch für den Eisenbahn- und Werkstättenbetrieb wichtige Gebiet der Elektromotoren dargestellt, wie auch der Schlußabschnitt über die Ladeeinrichtung für die Akkumulatoren sich durch leicht verständliche Fassung auszeichnet. Bei seiner guten Ausstattung ist das Bändchen als ein ganz brauchbares Nachschlagebuch für das behandelte Gebiet anzusprechen.

Sch.

„Menschenwirtschaft" in der Bahnunterhaltung.

Ein Überblick über verschiedene Sonderabschnitte der „menschlichen" Rationalisierung der Arbeit am Oberbau.

Von Reichsbahnoberrat **Bach**, Elberfeld.

II. Abeitsgestaltung und Auslese*).

Rationalisierung: mit dem Zweck unter „Erfassung und Anwendung aller Mittel, die Technik und planmäßige Ordnung bieten," die Wirtschaftlichkeit zu heben und mit dem Ziel „durch Verbilligung, Vermehrung und Verbesserung der Güter" den Volkswohlstand zu steigern[1]), die als „Erfordernis der Jetztzeit" erkannt, seit Beginn der 20er Jahre die Deutsche Wirtschaft zu einer Um-, teils sogar zu Neugestaltung veranlaßt hatte, tritt in Verbindung mit einigen Fachgebieten der Deutschen Reichsbahn zum ersten Mal 1926 in die Öffentlichkeit gelegentlich einer Sonderveranstaltung der Verwaltungsakademie Berlin. Diese Sonderveranstaltung, die „Dritte eisenbahnwissenschaftliche Woche" (12.—17. April 1926), „die sich besonders mit den Fragen der wirtschaftlichen Betriebsführung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigt", hat das Ziel — wie es in der „Einführung" zu dem damals vorgesehenen „Vorlesungsplan" heißt — die Hörer „in der Anwendung aller betriebswissenschaftlichen und finanztechnischen Methoden zu unterrichten, um den Ertrag der Deutschen Reichsbahn zu heben". Es kamen nur Wirtschaftler und Fachleute der Reichsbahn zu Wort und, unter besonderer Hervorhebung des Begriffes „Rationalisierung" sprachen über: „Rationalisierung im Verkehrsdienst", Reichsbahndirektor Sommerlatte[2]); „Rationalisierung im Betriebswesen der Eisenbahnen", Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Heinrich[3]); „Rationalisierung der Personalwirtschaft", Reichsbahndirektor Osthoff.

Diesen Auslassungen folgte April 1927 der Bericht des Direktors bei der Reichsbahn Masur in Essen über „Die Rationalisierung des Rangierwesens"[4]), September 1927 das Sonderheft der „Verkehrstechnischen Woche": „Rationalisierung in Verkehrsbetrieben", dann Anfang Dezember 1927 der Vortrag des Generaldirektors Dr. Dorpmüller in der Handelshochschule Berlin: „Rationalisierung bei der Reichsbahn"[5]) und Mitte Februar 1928 der Aufsatz in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Heft 7: „Elemente der Rationalisierung" von Riedenauer.

Von den beiden Seiten, die jede Rationalisierung hat, behandeln diese Aufsätze und Vorträge fast ausschließlich die „technische" und lassen die nicht minder wichtige „menschliche", die Menschenführung, die „Menschenwirtschaft", bei der der Mensch im Vordergrund steht, stark zurücktreten. Während der erwähnten eisenbahnwissenschaftlichen Woche berührte lediglich Professor Dr. Moede von der Technischen Hochschule in Charlottenburg, Mitglied des psychotechnischen Ausschusses der Deutschen Reichsbahn, dieses Gebiet durch seinen Vortrag: „Grundzüge der Rationalisierung der Menschenarbeit"[6]) und etwas später, August 1926, Reichsbahnrat Dr. rer. pol. Couvé durch seinen Aufsatz in „Die Reichsbahn" (Heft 33): „Psychotechnische Rationalisierung bei der Deutschen Reichsbahn".

Zur Erklärung des neuzeitlichen Begriffes „Menschenwirtschaft" und seiner Bedeutung im allgemeinen sei hier an die Worte des großen Wirtschaftsführers Dr. Voegler auf der Tagung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute in Bonn, Mai 1925, erinnert: „. . . Vorbeigegangen sind wir an dem wichtigsten Faktor jedes Produktionsprozesses, dem Menschen . . .", sowie an das Deutsche Institut für Technische Arbeitsschulung (Dinta) in Düsseldorf[7]), dessen Gründung dieser Bonner Tagung folgte und das sich unter Leitung des in Wirtschaftskreisen allbekannten Oberingenieurs Arnhold u. a. die „menschliche Rationalisierung" zur Aufgabe gesetzt hat. Ferner sei hingewiesen auf die Arbeiten und Schriften des Professors Dr.-Ing. Friedrich von der Technischen Hochschule Karlsruhe: „Menschenwirtschaft" in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure", Nr. 17, April 1924; „Gott — Mensch — und Arbeit" in „Der Arbeitgeber", Zeitschrift der Vereinigung Deutscher Arbeitgeberverbände, 15. Oktober 1925; „Mensch und Arbeit" in „Der Eisenbahnfachmann" 1926, Heft 1—3, sowie auf seine losen Blätter: „Wertarbeit", besonders Nr. 11 und 12: „Menschenführung", Okt./Nov. 1925, Jan. 1926. Schließlich sei noch auf das kürzlich erschienene, von Prof. Atzler, Berlin, herausgegebene Handbuch der Arbeitsphysiologie: „Körper und Arbeit" (Verlag Georg Thieme, Leipzig, 1927) aufmerksam gemacht und darin besonders auf den von Hofrat Prof. Dr. Durig, Wien, verfaßten Abschnitt: „Die Ermüdung im praktischen Betrieb" mit dem wichtigen Unterabschnitt: „Ermüdung und Arbeitsrationalisierung".

Übereinstimmend zeigt sich in diesen Arbeiten, daß Aus- und Fortbildung, Anlernung und Schulung oder „Betriebspädagogik", wie es in den Richtlinien des Dinta heißt die Vorbedingung[8]),

Arbeitsgestaltung nebst Auslese geeigneter Kräfte die Hauptbedingung

für jede „Menschenwirtschaft", die „menschliche" Seite jeder Arbeitsrationalisierung, ist. Und bei der „Arbeitsgestaltung" selbst findet man, wieder übereinstimmend, als hauptsächlichste Wesensteile: Beobachtung des Arbeitsplatzes in bezug auf Beleuchtung, Luft-, Wärmezu- oder -abführung usw. angepaßt an den Arbeitsstoff; Geräusch und Takt von Maschinen in Verbindung

---

*) Siehe auch „I. Betriebspädagogik-Vorbedingung" in Nr. 33 Jahrg. 1926 d. Ztg.

[1]) Siehe: „Die deutsche Rationalisierungsbewegung und das Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit" von H. Hinnenthal, Heft 4 der R.K.W.-Veröffentlichungen (Berlin NW 6, Luisenstraße).

[2]) Siehe den gleichnamigen Aufsatz in „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", 1926, Heft 25 und 26.

[3]) „Über Rationalisierung im Eisenbahnbetriebswesen", „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", 1926, Heft 23 und 24.

[4]) Siehe: „Die Reichsbahn" 1927, Heft 21.

[5]) Siehe: Verkehrstechnische Woche 1928, Heft 1.

[6]) Siehe auch: „Betriebsrationalisierung auf psychotechnischer Grundlage" von Professor Dr. W. Moede in der „Frankfurter Zeitung" Nr. 295 vom 22. April 1926, der dritte Aufsatz in der Aufsatzreihe: „Wege zur Rationalisierung".

[7]) Siehe: „Der Eisenbahnfachmann" 1925, Heft 26 und 27: „Menschenbehandlung im Betriebe" von Prof. G. von Hanffstengel; „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen„ 1926, Heft 11; „Das Dinta und seine Einrichtungen, verglichen mit denen der Deutschen Reichsbahn"; „Technik voran", Heft 10/11, Mai 1927: „Industrielle Menschenführung".

[8]) Siehe: „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1926, Heft 33: „Menschenwirtschaft" in der Bahnunterhaltung, I. Betriebspädagogik — Vorbedingung.

oder Gegensatz zum eigenen Rhythmus; Sicherungsmaßnahmen, und Schutzvorkehrungen usw.; Beachtung des Arbeitsgerätes in bezug auf Griff, Form, Schwere, Zweckmäßigkeit usw. und davon nicht unbeeinflußt: Feststellung des Arbeitsverlaufes in bezug auf Schnelligkeit, Pausen, Ermüdung, ferner Reihenfolge und Ineinandergreifen der einzelnen Arbeitsabschnitte usw. sowie schließlich: Festsetzung der Arbeitsbedingungen unter Berücksichtigung von Zeit- oder Stücklohn, Aufsicht, Prüfung von Erfolg oder Verlust, Vorrat oder Absatz usw.

Die bisher angestellten Untersuchungen und getroffenen Einrichtungen sachgemäß durchgeführter „Arbeitsgestaltung", nicht nur in Fabrikbetrieben, sondern auch bei Bauten, haben sich als „menschliche Rationalisierung" stets zu Gunsten des arbeitenden Menschen bewährt und infolgedessen der Arbeit selbst und der „technischen" Seite der Rationalisierung ebenfalls Vorteile gebracht. Und diese Tatsache, für die im Einzelnen hier keine zahlenmäßigen Unterlagen gegeben werden können, zusammen mit der, daß im Geschäftsjahr 1926 bei der Deutschen Reichsbahn rd. 102 000 Mann am Oberbau gearbeitet haben, sind die Veranlassung, einige, soweit bekannt, bisher noch nicht besprochene Sonderabschnitte bei der „Arbeitsgestaltung" am Oberbau vom „menschlichen" Standpunkt aus als „Menschenwirtschaft in der Bahnunterhaltung" zu betrachten, weil jede noch so kleine „Verbilligung" und „Verbesserung" der Arbeit bei dem großen Heer von Oberbauern auf jeden Fall ein beachtenswertes Endergebnis haben muß.

Der Arbeitsplatz ist in der Bahnunterhaltung kein fester, bleibender wie in Fabriken, sondern wechselt ständig mit dem Fortschreiten der Arbeit am Gleis, auf der Strecke oder im Bahnhof. Infolgedessen kommt eine Untersuchung in bezug auf Beleuchtung, Luft-, Wärmezu- oder -abführung usw., die z. B. in der Feinmechanik, Spinnerei u. a. m. von ausschlaggebender Bedeutung sind, nicht in Frage. Nichtsdestoweniger spricht der „Arbeitsplatz" doch mit und zwar bei der „Auslese geeigneter Kräfte", denn nur wetterfeste, starke, gesunde Menschen können den gestellten Anforderungen genügen, weil ohne Rücksicht auf Wind und Wetter, Hitze oder Kälte, Sonne oder Regen die einmal begonnene Arbeit beendet, das auseinandergenommene Gleisstück unbedingt geschlossen werden muß.

Auch „Takt" und „Rhythmus" sind in der Bahnunterhaltung vorhanden beim Stopfen oder Krampen der Schwellen in Form des bekannten Vierschlags. An den Gleichklang beim Dreschen erinnernd, wurde er früher vielfach eingeübt und verlangt, weil er ohne Zweifel etwas anspornendes hat. Trotzdem schätzt man ihn heutzutage nicht mehr, weil man beobachtet hat, daß lediglich, um im Takt und Rhythmus zu bleiben, gegen die Schwelle geschlagen und nicht richtig gestopft und ordnungsmäßige Arbeit geleistet wurde.

Von größter Bedeutung sind die Sicherungsmaßnahmen — Schutzvorrichtungen wie z. B. Gitter od Hüllen vor Kreissägen und Getrieben u. a. m. komm nicht vor. Mit Freude ist es zu begrüßen, daß die b stehenden Unfallverhütungsvorschriften umgearbeitet un soweit bekannt, für die Bahnunterhaltung besonders scha gefaßt werden. Einen beachtenswerten Vorläufer bilden d in „Die Reichsbahn" Heft 3, 18. Januar 1928, bekanntgegeb nen „Maßnahmen zur Unfallverhütung", die, von den Ve hältnissen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken u der Bestellung eines sog. „Sicherheits-Ingenieur" ausgehen verschiedene Hinweise und Richtlinien geben, damit ei wesentliche „Verminderung der Unfälle" auch „in de übrigen Dienstzweigen der Reichsbahn" erreicht werde kann. Ständige Überwachung und Nachprüfung der ang ordneten Sicherungsmaßnahmen muß ebenso durchgefüh wie jeder Aufsichtsführende dahin erzogen werden, da deren richtige und zweckmäßige Anordnung seine vo nehmste Pflicht ist, denn der dauernde Umgang mit de Gefahr, die bei der Arbeit am Gleis durch den nie raste den Betrieb stets vorhanden ist, erzeugt gar leicht ei gewisse Gleichgültigkeit, Nichtachtung vor der Gefah man sieht es der lässigen Haltung des aus dem Gleis Heraustretenden an: „Wozu das Hornzeichen des Sich rungspostens sofort beachten?", daß er sich gar nicht übe legt oder klar macht, wie dem Lokomotivführer des he anbrausenden Zuges zu Mute ist, wenn er, nicht mal gleic an das Schlimmste denkend, die Dampfpfeife ziehen, d Hand an den Bremshebel legen und den Zug womöglic „zucken" lassen muß. So nahm vor einigen Jahren ei Lokomotivführer, der zwei Bahnunterhaltungsarbeite überfahren hatte, sich das Leben, obwohl es einwandfr feststand und er es selbst wußte, daß er an Beider To vollkommen schuldlos und der Unfall lediglich durc Außerachtlassung sämtlicher Sicherungsmaßnahmen veru sacht war. Hier erzieherisch zu wirken und unter Un ständen Zwang und Schärfe nicht zu scheuen, das allei schon ist „Menschenwirtschaft in der Bahnunterhaltung"

Abb. 1. Unterrichtsblatt der Reichsbahndirektion Altona. (Originalgröße des Blattes 16×22 cm).

In dieser Beziehung verdienen Unterrichtsblätter der Reichsbahndirektion Altona mit der in Abb. 1 und 2 wiedergegebenen Art und kurzgefaßten Regeln ausgestattet, Anerkennung und Beachtung, die jedem Aufsichtsführenden in die Hand gegeben sind und ihm stets vor Augen halten sollen, was zur Sicherung der Baustelle unbedingt nötig ist, damit einerseits der arbeitende Mensch die Überzeugung hat, mein Arbeitsplatz ist ausreichend gesichert, andererseits mit den Sicherungsposten, die Verschwendung bedeuten, wenn sie zu zahlreich sind, kein Luxus getrieben wird.

Beim Arbeitsgerät ist es die Stopfhacke, die am meisten Beachtung für sich beansprucht, weil das Stopfen von Schwellen etwa 35—40% sämtlicher Arbeiten am Oberbau ausmacht. Ein anderes, früher viel gebrauchtes Gerät, der Hebebaum, ist fallen gelassen und durch eine einfache Gleiswinde ersetzt worden, weil es sich „menschenwirtschaftlich“ als unbrauchbar erwies, denn um ein Gleis etwas zu heben, mußten sich 2—3 Arbeiter daranhängen, die bei jeder Vorbeifahrt eines Zuges entweder gefährdet waren oder von der Arbeit abließen.

Trotz ihrer starken Benutzung wurde die Stopfhacke, obwohl sie „genormt“ ist und ein einheitliches Gewicht von 3,5 kg hat, bisher psychotechnisch oder physiologisch noch nicht untersucht. Damit berührt man den nächsten Abschnitt der Arbeitsgestaltung, die Feststellung des Arbeitsverlaufes, die Ermüdung, denn ein Gerät ist vom Standpunkt der „Menschenwirtschaft“ erst dann zweckentsprechend und vollwertig, wenn bei größter Arbeit und bester Leistung der Kraftverbrauch derart ist, daß der Arbeiter am nächsten Morgen in voller Frische wieder zur Arbeit kommt.

Welchen Einfluß und welche Bedeutung das Gewicht der Stopfhacke hat, zeigt sich, wenn aus irgend einem Grunde Dauerarbeit, mehrere Arbeitsschichten hindurch, geleistet werden muß. Nach den bisherigen Beobachtungen wird in jeder Stunde nur 40 Minuten gearbeitet und müssen 20 Min. Pause gemacht werden, teils bedingt durch die Schwere der Arbeit, teils veranlaßt durch den Zugverkehr, der zum Unterbrechen der Arbeit zwingt. Rechnet man weiter mit 30 Schlägen in der Minute — als Mittel sind sogar 39 Schläge festgestellt worden,[9]) — so hebt ein Arbeiter in 8 Stunden insgesamt $40 \times 30 \times 8 \times 3{,}5 = 33\,600$ kg, also das Gewicht von etwa 144 m Reichsoberbau B auf Eisenschwellen: $B\ 49\ \frac{Br \times 22}{15}\ E$.

Angesichts dieser Arbeitsleistung entsteht die Frage, muß die Stopfhacke 3,5 kg schwer sein, genügt nicht z. B. ein Gewicht von 2,5 kg unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß die Güte der Arbeit unter der Gewichtsverminderung um 1 kg nicht leidet. Es bedarf keiner Erklärung, daß es ermüdender ist, $40 \times 30 \times 8 = 9600 \times 3{,}5$ kg zu heben als nur ebensovielmal 2,5 kg. Dagegen kann man einwenden, daß bei einer schwereren Stopfhacke das Fallenlassen allein genügt, um die nötige Schlagkraft zu erreichen, während die leichtere Hacke, um die gleiche Wirkung zu erzielen, einen Nachdruck erfordert, der ständig ausgeübt, ebenfalls zu „Ermüdung“ führen kann. Hier aber darf man sich auf den Aufsatz stützen: „Zeitstunden im Kohlenbergbau“ (Technische Blätter, Wochenschrift zur Deutschen Bergwerkszeitung, Nr. 51 vom 18. Dezember 1926), nach dem im Bergbau ein leichterer Hammer 26% Mehrleistung als ein schwererer brachte. Freilich läßt sich die Arbeit im Stollen, vor Ort, in gebückter Stellung auch nicht annähernd mit der am Oberbau in freier Luft und gerader Haltung vergleichen, aber die mit dem leichteren „Gerät“ erzielten Erfolge sind der beste Beweis, daß die eingangs gestellte Frage: „Muß die Stopfhacke 3,5 kg schwer sein?“ berechtigt ist. Mit dieser „menschlichen“ Frage steht die „wirtschaftliche“ Frage: „Was kostet die Pausenminute“[10]) in engster Verbindung. Rechnet man mit einem Durchschnittsstundenlohn von 60 Pfg. einschließlich Sozialzulagen je Mann, d. h. 1 Pfg. je Minute und Mann, so kostete bei einem Arbeiterheer von rd. 102 000 Mann, die während des Jahres 1926 am Oberbau beschäftigt waren, jede Minute 102 000 Pfg. = 1020 Mark. Daß Pausen erforderlich, notwendig und berechtigt sind, steht außer Zweifel und braucht nicht bewiesen zu werden[11]). Gelingt es aber die Arbeit am Oberbau so zu gestalten, daß sämtliche 102 000 Mann täglich nur eine Mi-

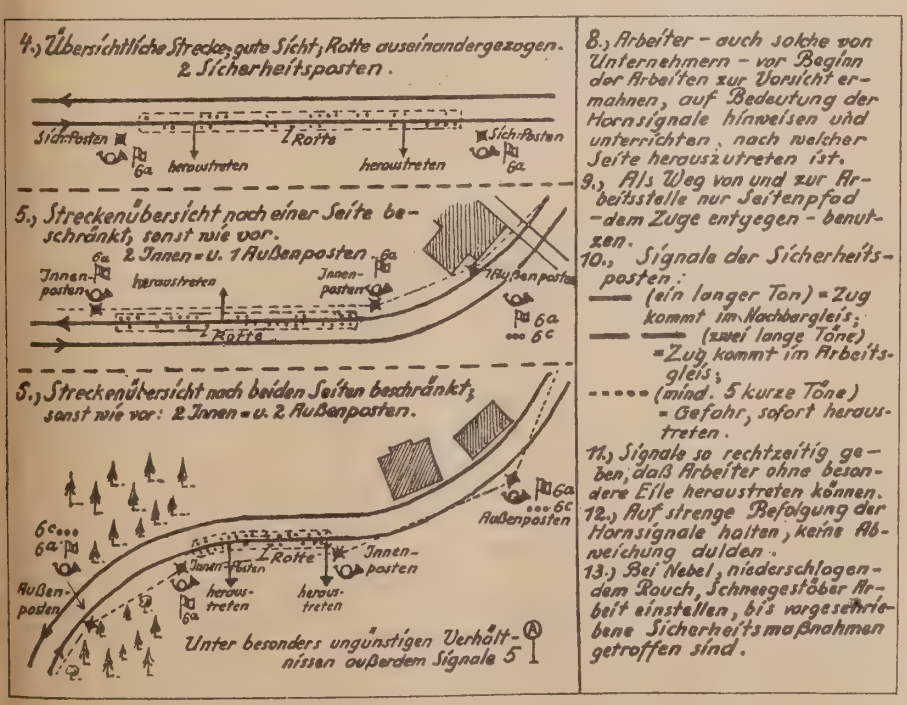


Abb. 2. Unterrichtsblatt der Reichsbahndirektion Altona.
(Rückseite des in Abb. 1 dargestellten Blattes).

[9]) Siehe: „Frankfurter Zeitung“ Nr. 311 vom 28. April 1926. „Wege zur Rationalisierung“: Arbeitsphysiologie und Rationalisierung von Professor Dr. Edgar Atzler, Mitglied des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Arbeitsphysiologie.

[10]) Siehe „Vom Wert der Arbeitssekunde im Bergbau und seiner Erfassung“ in „Deutsche Bergwerks-Zeitung“ Nr. 101 vom 1. Mai 1926, der 6. Aufsatz in der Aufsatzreihe: „Beiträge zum Rationalisierungsproblem“.

[11]) „Daß die Pausen und ihre richtige Verteilung maßgebend die Leistung beeinflussen“, beweisen K. A. Tramm, Oberingenieur der Berliner Straßenbahn und Eugen Hass, Ingenieur der Siemens-Bau-Union in ihrem Aufsatz: „Arbeitswissenschaft im Baubetrieb“, erschienen im „Der Bauingenieur“ 1922, Heft 19, durch Versuche beim Bau der Berliner Nord-Südbahn

nute weniger Pause machten, so würden täglich 1020 Mark gespart. Diese Zahl ist im Vergleich zum Tagesumsatz der Deutschen Reichsbahn nicht von ausschlaggebender Bedeutung, sie bekommt aber ein anderes Aussehen, wenn man sie in Baustoffen ausdrückt, z. B. Grauwackekleinschlag, und man dafür, bei einem Beschaffungspreis von 3 6 RM/t, rd. 280 t abnehmen könnte, eine Menge, die einer Tagesleistung eines mittleren Steinbruches mit etwa 40 Arbeitern entspricht. Angesichts dieser Zahlen findet die ganz selbstverständliche und natürliche Beziehung zwischen Stopfhackengewicht, Ermüdung und Pause nicht nur erhöhte Bedeutung, sondern greift auch über in den letzten Abschnitt der „Arbeitsgestaltung", in die Festsetzung der Arbeitsbedingungen durch die „Berücksichtigung von Stück- oder Zeitlohn" einerseits, auch durch „Prüfung von Erfolg oder Verlust" andererseits. Genau so wie in der „Bahnunterhaltung" der Drang besteht, aus der Rotte heraus in andere Dienstzweige zu kommen, weil die Entlohnung als nicht genügend angesehen wird, genau so ist Jeder bemüht, sich vor der Stopfhacke zu „drücken". Dieser bedauerlichen Einstellung kann nicht scharf genug entgegengetreten werden, denn die Stopfarbeit gehört mit zu den Grundlagen der Bahnunterhaltung oder, mit anderen Worten, sie beeinflußt von Grund aus eine Wirtschaftlichkeit günstig oder ungünstig je nach der Güte der Arbeit. In dieser Beziehung werden sich die unlängst neuvereinbarten „Gedingegrundsätze" dadurch vorteilhaft bemerkbar machen, daß die Arbeitergruppe, die eine Arbeit übernahm, noch eine Woche nach deren Abnahme für die Beseitigung etwa auftretender Mängel verantwortlich bleibt, oder, kraß gesagt: Fehler aus eigener Tasche bezahlen muß und dadurch erarbeiteten Überverdienst verlieren kann. Diese „Prüfung von Erfolg oder Verlust" führt von selbst zu ständigen Stopfkolonnen, deren Bildung noch lange nicht scharf genug durchgeführt wird, die nicht ohne Zwang zerrissen werden dürfen oder deren einzelne, auf einander eingespielte Mitglieder sich stets und schnell wieder zusammenfinden müssen. Leider kommt es noch vor, daß eine Arbeitergruppe sich als nicht gedingefähig erweist, weil aus irgend einem Grund „Ungeübte" zum Stopfen herangezogen wurden.

Diesen nicht zu unterschätzenden Übelstand wird eine, Anfang Dezember 1927 aus dem Unterrichtsreferat hervorgegangene Verfügung der Hauptverwaltung, wenn auch nicht beseitigen, so doch aller Voraussicht nach wesentlich einschränken und mildern, in der nach bestimmten Richtpunkten eine „Anlernung von neueingestellten, ungelernten Arbeitern", neben anderen Dienstzweigen auch für die Bahnunterhaltung, angeordnet wird. Nicht nur vom „technisch-wirtschaftlichen", sondern auch vom „menschenwirtschaftlichen" Standpunkt ist das zu begrüßen, denn es werden dadurch neue Wege beschritten, auf denen die Industrie schon seit längerer Zeit planmäßig und mit Erfolg voranschreitet.

Der bereits gegebenen Einteilung der „Arbeitsgestaltung" folgend enthält diese „Anlernung" die Abschnitte: „Arbeitsplatz", durch Hinweise auf die „Sicherungsmaßnahmen", und „Arbeitsgerät", das an erster Stelle steht und worüber es u. a. wörtlich heißt, daß die „neueintretenden, ungelernten Arbeiter — über ihre eigentlichen Dienstvorichtungen wie Gebrauch der Stopfhacke, der Schaufel, . . . Aufheben von Schienen . . . . zu unterrichten" sind. Mit Recht wird die Stopfhacke voran genannt, nicht nur wegen der Eigenart des Gerätes an sich, das man lediglich beim Oberbau verwendet – während Hammer, Brechstange, Schraubenschlüssel u.a.m der „Ungelernte" irgendwo und irgendwie, gleich oder ähnlich schon einmal in der Hand hatte —, sondern auch wegen der Wichtigkeit der zu leistenden und schaffende Arbeit.

Bei dieser Anlernung, die „der Dienststellenleiter selbst oder sein Stellvertreter vorzunehmen" hat, als kurzgesagt der Bahnmeister oder der Rottenführer, wird außer auf das Gewicht der Stopfhacke — „der Arbeiter wird sich selbst überzeugen können, ob er der für ihn bestimmten Arbeit gewachsen ist" — auf zwei bisher noch nicht erwähnte Punkte besonders hinzuweisen sein, auf Länge und Form des Stieles sowie Stellung und Haltung bei der Arbeit. Durch die Normalisierung der Stopfhacke und dabei des Hackenauges ist ebenfalls Querschnitt und Form des Stieles bestimmt. Hier spricht nun Körpergröße und Handspanne des Arbeiters mit; ein zu langer Stiel, der bei der schwingenden Bewegung des Stopfens hinderlich wirken kann, läßt sich „arbeitsfördernd" leicht verkürzen, und ein zu großer Stielumfang an der Angriffsstelle der führenden Hand, deren Daumen einen der anderen Finger wenigstens berühren muß — bei offener Hand tritt leicht Ermüdung im Handgelenk ein — durch Schnitzen und Feilen „passend" machen, damit, in Verbindung mit irgend einer Kennzeichnung, der „geübte Stopfer" seinen Stiel stets wieder findet.[12]) Anscheinend eine Belanglosigkeit, aber doch wichtig, nicht nur für gute und stetige Arbeit, sondern auch für die „Anlernung". Ebenso bedeutungsvoll ist der Hinweis auf richtige Haltung und Stellung bei der Arbeit, ausgehend von dem Grundsatz, daß der Arbeitende breitbeinig quer über der Schwelle steht, einen Fuß davor den anderen dahinter stellt, daß in Richtung gegen dessen Wölbung die Schwungbewegung beim Stopfen geführt beim Niederschlag Rücken und Knie des vornstehenden Beines ganz von selbst leicht gekrümmt wird und dadurch auf dessen Oberschenkel der führende Unterarm am Ende seiner Bewegung zur Ruhe kommt, der Prellschlag, der

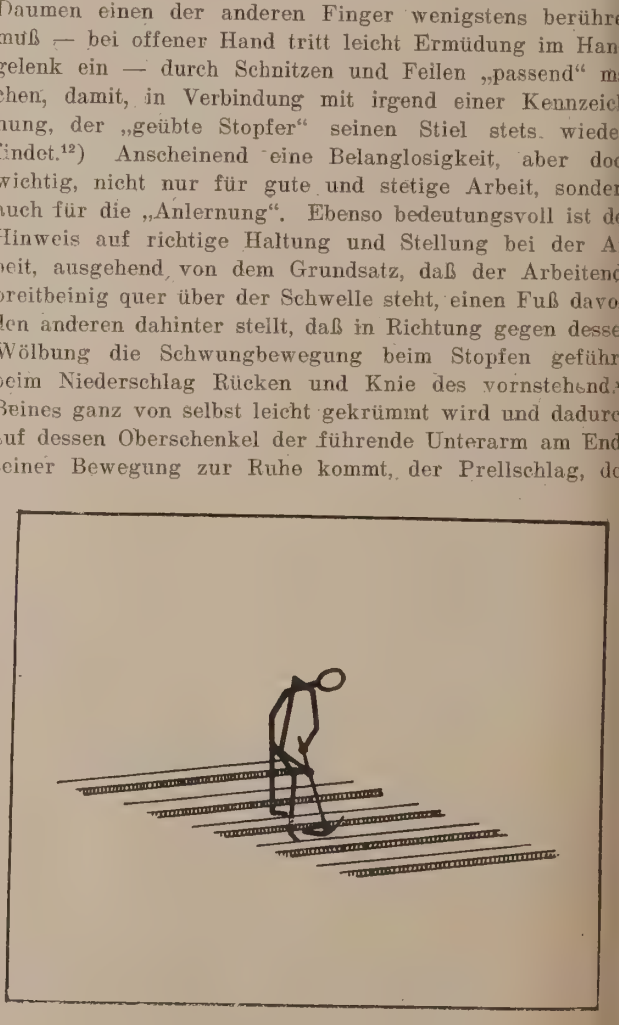


Abb. 3.

[12]) Siehe: K. A. Tramm: „Psychotechnik und Taylorsystem" (Verlag von Jul. Springer, Berlin 1921) im Abschnitt: Räumlicher Bewegungsverlauf: Hinweis auf das „Tastgefühl"; ferner: „die Ausgestaltung . . . von Gerät und Griff . . . darf nicht nebensächlich gehandhabt oder einfach dem Zufall überlassen werden".

beim Auftreffen der Hacke auf den Schotter entstehen und sich im Handgelenk der Führungshand auswirken muß, aufgefangen wird. Das hat den weiteren Vorteil, daß dieser Unterarm von hier aus durch schnelles Strecken des gebeugten Kniees mit scharfem Ruck, gewissermaßen von selbst, hochschnellt und durch diesen Schwung die Hacke leichter hebt.

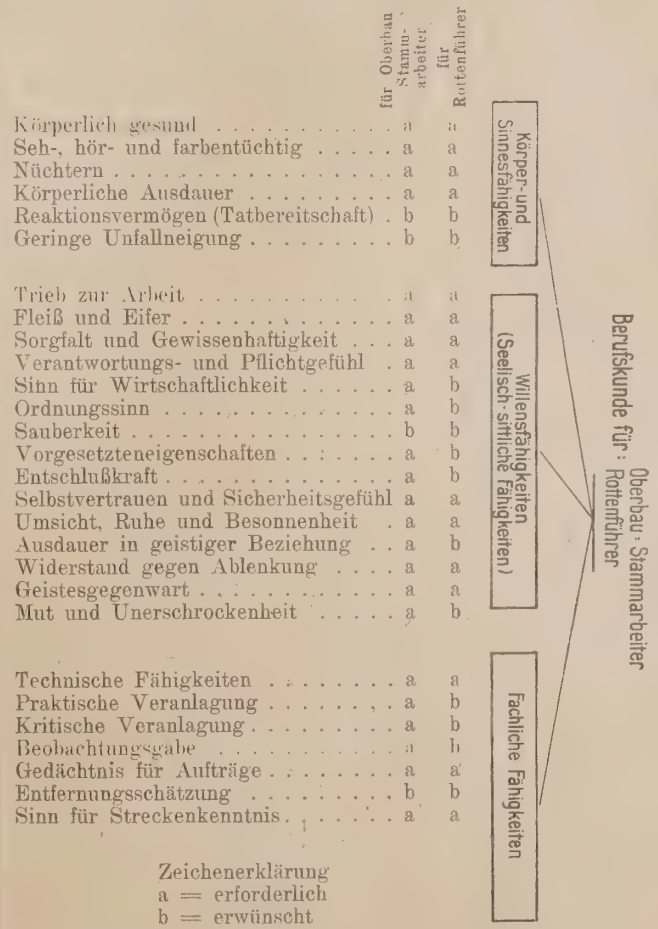
Mancher wird darüber lächeln, daß für eine so einfache Arbeit, wie es das Stopfen einer Schwelle dem Anschein nach ist, so viele Worte gemacht werden und daß man einem Rottenführer zumutet, sie bei der „Anlernung" irgend wie zu wiederholen oder sinngemäß zu gebrauchen. Und trotzdem, sie sind so lange nötig und am Platze, bis die immer noch fehlende arbeitswissenschaftliche Untersuchung der Stopfhacke und des Stopfens Besseres schafft.[13]) In dem Abschnitt: „Über die Bedeutung und den praktischen Nutzen der Arbeitsuntersuchung" des bereits erwähnten Buches: Phychotechnik und Taylorsystem von K. A. Tramm (S. 137/139) wird gezeigt, wie beim „Abbau von Erd- und Gesteinsmassen" nach Zerlegung der Arbeitstätigkeit durch einen neugeregelten Arbeitsvorgang „sich zunächst weniger Griffe und demzufolge geringere Zeiten ergeben haben. Außerdem ist eine Mehrleistung von 50% zu verzeichnen; wobei die Ermüdung und Beanspruchung ebenfalls um 50% gegenüber der ungeregelten Tätigkeit gesunken ist". Angesichts dieser einwandfrei feststehenden Zahlen, im Hinblick auf die Beziehungen zwischen Arbeitsgerät und Ermüdung, sowie auf den Wert der Pausenminute wird die von der Hauptverwaltung angeordnete „Anlernung" mit ihren, ganz von selbst sich ergebenden Folgerungen und Erweiterungen auf dem Gebiete: „Menschenwirtschaft in der Bahnunterhaltung" unbedingt bald Vorteile bringen.

Der Erklärung der Arbeit, die für den Oberbau in den vorstehenden Ausführungen nur teilweise angedeutet werden konnte und sollte, folgt bei der „Anlernung" die besondere Unterweisung „über die Gefahren des Eisenbahnbetriebes in ihrer Umgebung, das Verhalten beim Aufenthalt an und auf Betriebsgleisen, die mit ihrer Arbeitsleistung verbundenen sonstigen Gefahren und die Unfallverhütung". All das ist „Menschenwirtschaft" im wahrsten Sinne des Wortes und gerade das letztere, die Unterweisung über die Unfallverhütung, kann in der Bahnunterhaltung nicht stark genug unterstrichen, nicht oft genug wiederholt und nicht scharf genug überwacht werden.

Damit zusammenhängend ein Vorschlag von dem im Industriebezirk bekannten Leiter der Hütten- und Walzwerkberufsgenossenschaft, Dr. Schwandtke, Essen. In England und Amerika steht der Kampf gegen den Unfall unter der Losung: Safety first! Für diesen „Schlachtruf" hat man in Deutschland, in dem man immer nur von Unfallverhütung spricht und durch Betonung des seelisch unheimlich wirkenden Wortes: Unfall gar leicht „den Teufel an die Wand malt", noch nichts Gleiches oder Ähnliches an Schlagkraft, Treffsicherheit und klanglicher Abrundung gefunden. Weiter ist Unfallverhütungsvorschrift keine folgerichtig durchdachte Bezeichnung, weil Unfälle immer vorkommen werden und sich, wortwörtlich genommen, nie verhüten lassen, wohl aber läßt sich ihre Zahl und Größe vermindern durch Sicherungsmaßnahmen an der Hand von zweckentsprechend festgelegten Vorschriften. Deshalb seien statt der düsteren „Unfallverhütung" die freundlicher klingenden und wirklich durchzuführenden „Sicherungsmaßnahmen" als Bezeichnung auf die neuen Vorschriften gesetzt[14]).

Der Schlußabsatz der bereits mehrfach angezogenen Anlernungs-Verfügung, die, wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, für die „Menschenwirtschaft in der Bahnunterhaltung" eine Fülle von Anregungen enthält und gibt, beginnt mit den Worten: „Die Dienststelle wird sich hierdurch in zuverlässiger Weise über die Anstelligkeit und Eignung des Arbeiters für die ihm zu übertragende Arbeit vergewissern . . . können" und leitet damit zu der mit der „Arbeitsgestaltung" eng verbundenen Auslese geeigneter Kräfte über.

Die eigentümliche Stellung, die die Bahnunterhaltung in dem großen Gefüge der Reichsbahn besitzt, Eingang für sämtliche nicht zum Maschinendienst gehörenden Arbeiter zu sein und Speicher für den Nachschub in vielen Zweigen des Betriebsdienstes, nimmt ihr die Stetigkeit. Aus ihr heraus finden die Meisten dauernde Anstellung als Beamte, in ihr nur Wenige. Dazu kommt, daß sie eine sog. „Saisonarbeit" ist, die während der offenen Jahreszeit, durchschnittlich von Mitte März bis Anfang November, viel Kräfte, in den andern Monaten nur die der Zahl nach möglichst eingeschränkten „Stammarbeiter" benötigt. Da



[13]) Siehe: „Deutsche Bauzeitung" 17. Febr. 1926 Nr. 14. „Arbeitswissenschaftliche und psychotechnische Untersuchungen im Baubetrieb" von Dr. Rob. Werner Schulte; dabei u. a. Feststellung der günstigsten Arbeitshöhe beim Mauern; Ziegelsteinrutsche zur Erzielung bester Lagerhöhe der Steine; Leistungssteigerung durch zweckmäßige Materiallage.

[14]) Nach einem Vortrag von Dr. Schwandtke vor den sog. „Einsatzingenieuren" des Dinta am 5. November 1927 in Düsseldorf.

grade diese der Quell sind, der, wie schon angedeutet, andre Berufszweige innerhalb der Reichsbahn speist, so ist die Bahnunterhaltung für die Vielen lediglich „Beschäftigung“ und leider nur für Einige „Beruf“. Dies dürfte die Veranlassung sein, daß der psychotechnische Ausschuß der Deutschen Reichsbahn für sie noch keine entsprechende Berufskunde, wie für verschiedene andere Fachgebiete, herausgegeben hat. Nach deren Vorbild und an der Hand von Erfahrungen, sowie für nötig erachteten Anforderungen müßte sie, wie in vorstehender Zusammenstellung dargestellt, aussehen. Noch ist sie keine Notwendigkeit, doch Sommer und Herbst 1927, in denen die wiederauflebende, Deutsche Wirtschaft große Massen von Arbeitskräften beanspruchte und besser bezahlte als es die Deutsche Reichbahn kann, so daß sogar Stammarbeiter die alte Arbeitsstätte verließen, sind die ersten Anzeichen, daß in der Bahnunterhaltung eine „menschliche“ Umschichtung einzusetzen scheint, die u. U. sich ungünstig auswirken kann, wenn der starke Geburtenrückgang der ersten Kriegsjahre Anfang des nächsten Jahrzehntes fühlbar wird durch den Mangel an 18-, 19-jährigen Ungelernten, die bisher bei der „Eisenbahn“ eintraten, genau so, wie schon heute die 13-, 14-jährigen Lehrlinge zu fehlen anfangen. Dann heißt es: „an menschlicher Arbeitskraft sparen, ohne an Produktionsmenge oder -güte einz büßen“[15]), dann ist diese Berufskunde nicht nur Notwe digkeit, sondern sogar Zwang, weil bis dahin die Bah unterhaltung durch die jetzt einsetzende „technische Rat nalisierung“ mit Hilfe der mehr und mehr auftretend Maschinen aller Voraussicht nach überwiegend „Beru sein wird. Dann ist die gleiche oder ähnliche „Ausles erforderlich, wie sie schon heute in vielen Zweigen d Deutschen Wirtschaft eingeführt ist und in die kein U gelernter, ohne „geprüft und für wert befunden“ zu sei mehr aufgenommen wird: „Denn allein der geeignete A beiter kann gute und schnelle Arbeit liefern, zuglei Höchst- und Bestleistungen vollbringen.“[15])

Bis dahin wird eine arbeitswissenschaftliche Unte suchung, wie sie in den vorstehenden Ausführungen f einzelne Sonderabschnitte lediglich angedeutet werd konnte, vollkommen durchgeführt sein zu Nutzen und Gu sten einer erfolgreichen „Menschenwirtschaft in d Bahnunterhaltung“.

[15]) Siehe: „Hannoverscher Kurier“, Reichsausgabe N 104/05 vom 2. März 1928 in der Beilage: Handel und Wi schaft. „Wirtschaftspsychologie und Wirtschaft“ von D W. Hische, Direktor des städtischen, psychologischen I stituts Hannover.

Friedrich List und seine Pariser Preisschrift „Das natürliche System der politischen Ökonomie“.[1])

Wie es eine Goethe- und eine Shakespeare-Gesellschaft gibt, wie eine Kant-, eine Dante-Gesellschaft besteht, wie zu Ehren von Nietzsche, Raabe, Justus Liebig und vielen anderen Geistesgrößen Gesellschaften gegründet wurden, so ist neuerdings auch eine Friedrich-List-Gesellschaft ins Leben getreten. Der Name Friedrich List — sein voller Taufname lautet Daniel Friedrich List — hat in Eisenbahnerkreisen einen guten Klang. „Wir wissen, daß du, Friedrich List, zuerst ja doch der unsre bist“. Diese Verse bildeten den Kern- und Mittelpunkt der von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden poetischen Huldigung, die Reichsbahndirektor Dr. von Brescius, Dresden, im Namen des Vereins der Beamten der vormaligen Sächsischen Staatsbahnen am 30. Oktober 1927 in Leipzig bei der List-Denkmalsweihe den Manen Lists darbrachte. Und so werden immer wieder alle Bestrebungen, die darauf gerichtet sind, das Lebenswerk Lists in hellerem Licht erscheinen zu lassen, von vornherein auf das besondere Interesse der Leser unserer Zeitung rechnen dürfen. Schon wiederholt sind frühere Versuche unternommen worden, eine wissenschaftliche List-Ausgabe zu schaffen. Namentlich der berühmte Volkswirtschaftler Schmoller wies im Jahre 1909 mit Nachdruck darauf hin, daß „List ein noch weit wichtigeres Denkmal zu setzen sei, als wie er sie in Reutlingen und Kufstein bereits besitze und in Leipzig bald haben werde, nämlich die Herausgabe seiner Schriften“. Das Leipziger Denkmal ist inzwischen erstanden, das „wichtigere Denkmal“ aber hat die Friedrich-List-Gesellschaft tatkräftig in Angriff genommen. Sie ist a eingetragener Verein am 5. September 1925 gegründ worden und hat sich zur Aufgabe gestellt: Die Vera staltung, Förderung und Auswertung einer kritischen G samtausgabe der Schriften, Reden und Briefe Lists sow die Herausgabe einer Studienreihe zur Geschichte d Staatswissenschaften. Das wissenschaftliche Ideengut Lis soll dadurch in vollem Umfang in die theoretisch-ökon mische Diskussion der Gegenwart eingeführt werde „Die Mannigfaltigkeit und der Reichtum des politische und literarischen Wirkens Lists sind, soweit sie übe haupt je recht bekannt gewesen, dem Wissen der beide letzten Generationen verloren gegangen. Von dem Ga zen ist nicht mehr als dem „Nationalen System“ ein for dauerndes Weiterleben — und dies ohne prinzipielle Au nützung — beschieden gewesen.“ Geplant ist, die Gesam ausgabe in 8 Bänden erscheinen zu lassen. In Eise bahnerkreisen wird besonders Bd. III interessieren, d die Schriften zur Verkehrspolitik bringen soll und vo Prof. Dr. Erwin von Beckerath, Köln bearbeitet wir In einem Ergänzungsband wird auch eine Biographi Lists von Prof Dr. Salin erscheinen. „Das natürliche Sy stem der politischen Ökonomie“, neben dem „Nationale System“ das wertvollste systematische Werk Lists, desse Manuskript von Dr. Sommer i. J. 1925 in Paris aufg funden worden ist, liegt nunmehr im Bd. IV der List-Aus gabe vor und gibt ihr eine ganz besondere Bedeutung Welch hohe Ziele sich die Friedrich-List-Gesellschaft g steckt hat, geht u. a. aus den Ausführungen des Reichs ministers a. D. Saemisch hervor, der im Mai 1926 bei eine Sitzung des gesamten Vorstandes der Gesellschaft al stellvertretender Vorsitzender sich dahin aussprach, daß di Gesamtausgabe der Werke Lists zunächst gewiß die Ab tragung einer Dankesschuld sei, doch handle es sich hier bei nicht um einen unfruchtbaren Historismus, sondern un

[1]) Friedrich List, Das natürliche System der politischen Ökonomie. Nach der französischen Urschrift erstmals herausgegeben und übersetzt von Prof. Dr. Edgar Salin, Heidelberg und Prof. Dr. Artur Sommer, Heidelberg (als Band IV der Schriften, Reden und Briefe von Friedrich List, herausgegeben im Auftrag der Friedrich-List-Gesellschaft). 643 Seiten. Geheftet 15 M. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

in lebendiges Vorwärtsstreben; denn der Ideen- und Arbeitskreis von Friedrich List umfasse so recht das Problem gerade unserer Gegenwart. „Handelt es sich doch für uns, wie für List um ein doppeltes Problem, wenn es gilt, den Inhalt, die Mittel und die Ziele der politischen Ökonomie zu bestimmen: zunächst Aufbau der Nation und nationalen Wirtschaft, sodann und zugleich aber auch Einbau der nationalen Wirtschaft in die Weltwirtschaft. Dieses zweigeteilte Problem ist indessen — dies sei noch angedeutet — lediglich eine der vielen Anregungen, Fragen und Lehren, die aus dem unerschöpflichen und jedenfalls z. Zt. noch völlig unerschöpften geistigen Reservoir der wissenschaftlichen und publizistischen Werke Friedrich Lists entspringen." Saemisch fügte noch hinzu, daß, obgleich 80 Jahre seit dem Tode Lists verstrichen seien, der objektive Wert seiner Gedankengänge unter den veränderten Verhältnissen höchstens verschoben, nicht verändert worden sei; die starke Bedeutung Lists auch für unsere Gegenwart und Zukunft sei erwiesen.

Die Beurteilung Lists ist nicht immer gleich geblieben. „Von der Parteien Gunst und Haß verwirrt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte." Seine bewegliche, ruhelose und stürmische Natur hatte ihn von vornherein zu lebenslänglichem Kampf vorausbestimmt. Im Jahre 1789 geboren, sollte er als junger Mann in das Geschäft seines Vaters, des Weißgerbers List in Reutlingen, treten, aber schon nach kurzer Zeit überwarf er sich mit dem Vater und verließ die Handwerkerlaufbahn, um sich der Volkswirtschaft zu widmen. Diese Wissenschaft war damals noch neu; als ihr Geburtsjahr wird das Jahr 1776 angenommen, in welchem der Schotte Adam Smith sein berühmtes Buch „Untersuchung über das Wesen und die Ursachen des Volkswohlstandes" veröffentlichte. List wurde später einer seiner heftigsten Gegner. Auf diesem Kampfgebiet hat er sich Feinde und Bewunderer, Beschimpfung und Verehrung in reichem Maße zugezogen. Während viele seiner Zeitgenossen ihn als Phantasten, Projektemacher und Agitator verachteten, während das Philisterium und teilweise auch die amtliche Wissenschaft ihn vollständig verkannten, fand er später, namentlich nach seinem tragischen Tode im Jahre 1846, immer steigende Anerkennung und begeisterte, oft geradezu überschwängliche Bewunderung. Die Literatur ist reich an Zeugnissen hierfür. Schmoller nennt ihn mit Recht einen großen Denker und bezeichnet ihn als einen der größten Deutschen des 19. Jahrhunderts. Prof. Mammen zählt ihn zutreffend zu den Klassikern deutscher Nationalökonomie, ja er stimmt sogar denen zu, die List, mit einem Goethe, einem Schiller und einem Freiherrn v. Stein in eine Reihe stellen, und ihn als den Bismarck der deutschen Volkswirtschaft feiern. Staub und Mollat verstehen sich zu der weiteren Steigerung, daß sie List als einen Moses für sein Volk feiern, und viele, nicht bloß Dr. Kumpann, der ein Buch „Friedrich List als Prophet des neuen Deutschlands" geschrieben hat, verherrlichen ihn als einen Mann, der seherhaft in die Zukunft blickte. Gern berufen sie sich z. B. darauf, daß List i. J. 1845 schrieb: „Deutschland steht vor der Gefahr, daß Rußland und Frankreich über es herfallen; Deutschland muß ein Bündnis mit England schließen und in Zusammenhang mit England nach Kleinasien vordringen." Freilich stehen richtigen Urteilen auch Fehlurteile gegenüber, und eine nüchterne Beurteilung kann nicht verkennen, daß dem Sanguiniker, als der List anzusprechen ist, auch große Irrtümer untergelaufen sind. Als einziges Beispiel hierfür sei eine Äußerung Lists wiedergegeben, wonach er zunächst in einem prachtvollen Bild die junge Eisenbahn als einen „Herkules in der Wiege" bezeichnet, um dann in kühnem, in überkühnem Gedankenpflug fortzufahren, daß dieser Herkules „die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Teuerung und der Hungersnot, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schlendrians, ihre Felder befruchten, ihre Werkstätten und Schächte beleben und auch den niedrigsten unter ihnen Kraft verleihen wird, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernten Gegenden Arbeit und an fernen Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen[2])". An solche und ähnliche, von größtem Optimismus getragene, unerfüllte und auch nicht erfüllbare Voraussagen mag Prof. Sombart gedacht haben, wenn er gelegentlich sagt, daß gewisse unklare Begriffe und Vorstellungen Lists „wie unerlöste Seelen im Hades schweben". Dem Versuche, die wirkliche Bedeutung Lists in kurzen Worten zur Darstellung zu bringen, dürfen wir uns hier nicht entziehen. Dem Herzen und dem Bewußtsein unserer Leser liegen, wie schon angedeutet, am nächsten die Verdienste Lists um das deutsche Eisenbahnwesen. Wie namentlich Dr. Berta Meyer eingehend dargelegt hat[3]), steht List mit seiner Propaganda für die Eisenbahnen nicht allein; zahlreiche und zwar auch bedeutende Zeitgenossen von ihm sind ebenfalls in Wort und Schrift auf wirksame und intelligente Weise für den Bau von Eisenbahnen eingetreten. Man kann also, so fährt Dr. Berta Meyer fort, List auf diesem Gebiete nicht „Originalität" im eigentlichen Sinne zusprechen, seine Anschauungen gehen eben, wie die der anderen aus der gesamten wirtschaftlichen Struktur jener Jahre hervor. Während aber die übrige zeitgenössische Literatur durchweg sich mit Einzelstrecken, ohne Rücksicht auf größere Zusammenhänge und einheitlichen Gesamtausbau beschäftigt, und während diese Autoren nur als Geschäftsleute und gewissermaßen als Kirchturmspolitiker auftreten, erweist sich List als Politiker großen Stils und richtet sein Sinnen auf ein einheitliches Eisenbahnsystem für ganz Deutschland, erbaut und geleitet nach einem einheitlichen Plane, der die Lebensinteressen aller einzelnen Landesteile und ihre Beziehungen untereinander gleichmäßig berücksichtigt und die Grundlage zur Einheit und Größe Deutschlands bilden soll. Im Jahre 1833 erscheint seine berühmte Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems", worin er sich an Leipzig wendet als „die Herzkammer des deutschen Binnenverkehrs, des Buchhandels und der deutschen Fabrik-Industrie" (vergl. die erwähnte Schrift von Dr. Friedrich Schulze). Von glühender Vaterlandsliebe erfüllt, lebte er fortdauernd diesen Agitationsgedanken, und er schrieb einst aus Amerika: „Mitten in der Wildnis der blauen Berge träumte mir von einem deutschen Eisenbahn-System". Roscher hat die Bedeutung des Listschen Einflusses in seiner Geschichte der Nationalökonomie mit warmen Worten anerkannt und darauf hingewiesen, wie die deutsche Nationaleinheit ganz

[2]) Friedrich List in Leipzig von Dr. Friedrich Schulze, Direktor des Stadtgeschichtlichen Museums in Leipzig, Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig Nr. 8, Oktober 1927, Seite 12 ff.

[3]) Lists Ideen zum Deutschen Eisenbahnwesen von Dr. phil. Berta Meyer. Archiv für Eisenbahnwesen 1918 S. 231 ff., 379 ff. und 599 ff. Von der philosophischen Fakultät der Universität Bonn angenommene Doktor-Dissertation.

gewiß nicht ohne die Eisenbahnen erwachsen wäre. Weit über das Spezialfeld der Eisenbahn hinaus, betätigte sich aber List als Volkswirt auf zahlreichen anderen Gebieten. Auch hier sind seine Verdienste besonders von Schmoller[4]) in das rechte Licht gesetzt worden: 1841 publizierte List sein epochemachendes Werk „Das Nationale System der politischen Ökonomie", er trat ein für eine deutsche Nationalindustrie und infolgedessen für Schutzzölle, wobei er aber nicht ein Doktrinär des Schutzzolles, sondern ein Praktiker desselben von Fall zu Fall war; ferner propagierte er die Zolleinheit in Deutschland. In der Frage, ob List geradezu als Begründer des Zollvereins anzusehen sei, gibt Schmoller Treitschke und den anderen Recht, die List dies abstreiten. Einen besonders großen Fortschritt erblickt Schmoller in der im genannten Hauptwerk entwickelten Theorie Lists von den produktiven Kräften gegenüber der Theorie der Werte, so wie Adam Smith sie aufgestellt hatte. Auch in seinen übrigen Schriften kommt List immer wieder auf diesen Gegensatz zurück: nicht der Reichtum ist der Gegenstand der Wissenschaft, sondern es sind die Menschen in ihren wirtschaftlichen Gewohnheiten, in ihren wirtschaftlichen Kenntnissen, in ihren wirtschaftlichen Einrichtungen. Verherrlicht wird von List der Sieg der Intelligenz und der politischen Freiheit. Bei alledem muß die treibende Kraft, die in der agitatorischen Begabung Lists lag, besonders hoch eingeschätzt werden; Treitschke erkannte dies ausdrücklich an, indem er sagte: „Er war neben Blum und Lassalle der einzige große Volksmann und Demagoge". Noch heute erfreuen wir uns an der hinreißenden Gewald, die darin liegt, wenn List z. B. für die Seegeltung eintritt: „Die See ist die Wiege der Freiheit, sie ist die Hochstraße des Erdballs, und eine Nation ohne Schiff gleicht einem Vogel ohne Flügel". Und dabei steht List vor uns als deutscher Mann von nationaler Gesinnung im besten Sinne des Wortes, der sich als „erster ohne Amt" und ganz auf sich selbst gestellt, eine internationale Anerkennung erzwang, jedoch immer Deutscher blieb und von Amerika her das Bekenntnis ablegte: „Im Hintergrund aller meiner Pläne liegt Deutschland." „Und wenn wir nun fragen", führt Schmoller a. a. O. aus, „was List zu diesen großen Leistungen befähigt hat, so ist es unzweifelhaft, sein angeborenes Genie, ich möchte sagen: seine ganz große historische Phantasie". Dieses gewiß zutreffende Urteil lag den Zeitgenossen Lists durchaus fern, für große Persönlichkeiten ergibt sich eben die richtige Perspektive erst nach längerer Zeit. „Was glänzt, ist für den Augenblick geboren, das Echte bleibt der Nachwelt unverloren."

Das Gebiet der Listforschung ist durch die Auffindung der Pariser Preisschrift, die List im Gegensatz zum „Nationalen System" als „Das natürliche System der politischen Ökonomie" bezeichnete, außerordentlich erweitert worden. Habent sua fata libelli, und in der Tat sind die Geschicke dieses Werkes sonderbar genug. List, der von 1825 bis 1832 in Amerika geweilt und dann in Leipzig Aufenthalt genommen hatte, siedelte im August 1837 nach Paris über. Damals hatte „Die Akademie der moralischen und ökonomischen Wissenschaften zu Paris" folgende Preisaufgabe ausgeschrieben:

„Wenn eine Nation den Vorsatz hat, die Handelsfreiheit einzuführen oder ihre Douanen-Gesetzgebung zu ändern, welches sind dann die Tatsachen, die sie in B tracht ziehen muß, um auf die billigste Weise die Inte essen der National-Produzenten und diejenigen d Masse der Konsumenten auszugleichen?"

Am 31. Dezember 1837, dem letzten zulässigen Ablief rungstage, gab List die Preisschrift ab. Er hatte damit kürzester Zeit eine Riesenleistung vollbracht. Offenb. war er nicht gerade ein fanatischer Anhänger des 8-Stu den-Arbeitstages, denn er berichtet am 1. Januar 1838 einem Brief an seine Frau: „Alles dies ward in sechs W chen geschrieben, übersetzt und mit Noten versehen. V Morgens 1 oder 2 Uhr arbeitete ich bis 10 Uhr, dann gin auf die Bibliothek bis 3 Uhr, dann wieder zur Arbeit b 5½ Uhr, dann zu Tisch und um 7 oder 8 Uhr zu Be In meinem Leben ging mir die Arbeit nie besser von St ten und nie war ich gesünder." An anderen Stellen sprie List sogar noch von kürzerer Frist als 6 Wochen. Do darf hieran die Bedeutung des Werkes nicht gemess werden, vielmehr ist maßgebend, was List in einer Anm kung seiner Preisschrift (S. 199 des vorliegenden Buch von Salin und Sommer) betont: „Daß er über den beha delten Gegenstand seit mehr als 20 Jahren Beobachtung angestellt und nachgedacht habe." List hat die Schrift deutscher Sprache verfaßt und dann in's Französisc übertragen. Die deutsche Urschrift ist verloren gegange der französische Text aber ist, wie schon erwähnt, i Dezember 1925 von Prof. Dr. Sommer in Paris aufgefu den worden. Ein Preis ist übrigens seinerzeit von d Akademie weder List noch einem anderen Bewerber z erkannt worden. Das vorliegende Buch, Bd. IV der Werk Friedrich Lists, bringt auf S. 153 bis 551 die Preisschri selbst und zwar linksseitig im Listschen Urtext in fra zösischer Sprache und rechtsseitig in deutscher Übertr gung von Professor Salin. Voraus geht auf 150 Seit eine umfassende Einleitung von Dr. Sommer, die namer lich eine Geschichte der Preisschrift sowie die Bespr chung eines Teiles der von List benutzten Quellen u Autoren enthält und damit ein bedeutendes Stück Wisse schaftsgeschichte bringt. Auf S. 555 bis 638 folgt d „Kommentar zum Natürlichen System," ebenfalls von D Sommer. Die Preisschrift beschäftigt sich in 35 Kapite vor allem mit dem Douanenschutz, mit den Einfuhr- u Ausfuhrverboten und Zöllen, mit dem Übergang aus de Prohibitiv-System zum Schutzsystem und zur möglich ausgedehnten Handelsfreiheit, und gibt Rückblicke auf d Geschichte der politischen Ökonomie in England, Fran reich, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika us und bespricht insbesondere die Geschichte der politisch Ökonomie von Deutschland. Bei der Beschränktheit d zur Verfügung stehenden Raumes ist es unmöglich, hi auf den überaus reichen Inhalt der Preisschrift näher ei zugehen. Prof. Sommer, der verdienstvolle Entdecker d Preisschrift, hat sich in Schmollers Jahrbuch Bd. 50, He 5, S. 177, Oktober 1926, über dieses bisher unbekann Werk ausgesprochen. Aber auch er mußte zunächst da auf verzichten, den Inhalt desselben eingehend zu würd gen. Er preist aber die Schrift als das am meisten syst matische Werk Lists und hebt hervor, daß darin das Wese der Theorie der produktiven Kräfte in ihren Grundlage besonders scharf herausgearbeitet worden sei. Diese Th orie ist, wie schon erwähnt, einer der Grundbegriffe de Listschen Systems, und deshalb sei gestattet, wenigster noch in einigen Worten dieses Gebiet zu streifen. Au S. 191 ff. vorliegenden Buches ist Kapitel III der Prei schrift abgedruckt, worin List die Theorie der produktive

[4]) Schmoller, Freidrich List als praktischer Volkswirt. Vortrag in der Ortsgruppe Berlin des deutschen Volkswirtschaftlichen Verbandes (1909).

Kräfte behandelt. Er unterscheidet dort scharf zwischen den Kräften und Fähigkeiten, die tätig sind und zur Produktion beitragen einerseits, und den Dingen selbst, die produziert sind und als Tauschobjekt einen Wert haben andererseits. An zahlreichen Beispielen weist er die Bedeutung der produzierenden Kräfte und Fähigkeiten nach, nur eines davon sei hier willkürlich herausgegriffen: „Ein Vater der seine Ersparnisse opfert, um seinen Kindern eine ausgezeichnete Erziehung zu geben, opfert Werte; aber er vermehrt beträchtlich die produktiven Kräfte der nächsten Generation. Dagegen ein Vater, der seine Ersparnisse auf Zinsen legt, unter Vernachlässigung der Erziehung seiner Kinder, vermehrt um ebensoviel seine Tauschwerte, aber auf Kosten der produktiven Kräfte der Nation." Ein genaueres Studium gerade dieser Teile der Preisschrift ist besonders lohnend. Der Wissenschaft wie auch der Verwaltungspraxis bleibt die große, aber lohnende Aufgabe vorbehalten, den reichen Inhalt des Werkes auszuschöpfen und für die deutsche Volkswirtschaft beim Wiederaufbau Deutschlands nutzbar zu machen, über allem wird dabei das beherrschende Wort Lists schweben: „Man muß den Mut haben, an eine große Nationalzukunft zu glauben, und in diesem Glauben vorwärtsschreiten."

Dr. Otto.

Die Bedeutung des Dienstvortragswesens für die Amtsvorstände und Dienststellenvorsteher.

Von Dr. jur. **Calmberg**, Mitglied der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Durch die Dienstvorschrift 128 über das Dienstschul- und Dienstvortragswesen bei der Deutschen Reichsbahn ist das Dienstvortragswesen für den ganzen Reichsbahnbereich einheitlich geregelt werden. Seine Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Beamten kann bei richtiger Handhabung nicht hoch genug angeschlagen werden. Der Lehrstoff für den planmäßigen Unterricht auf den äußeren Dienststellen wird von den Ämtern nach den Bedürfnissen ihres Bezirks oder nach den Vorschlägen der Dienststellen im voraus festgesetzt. Die Gegenstände des Unterrichts müssen sich jeweilig nach den Bedürfnissen des praktischen Dienstes richten. Es ist durch diese Bestimmung in die Hände der Amtsvorstände gelegt, sich ihr Beamtenpersonal gut heran- und auszubilden. Entdecken die Amtsvorstände bei Dienstreisen in ihrem Bezirk Lücken in dem fachlichen Wissen, das zur ordnungsmäßigen Dienstbesorgung notwendig ist, oder Unkenntnis der bestehenden Vorschriften, so können sie diese Mängel ausmerzen, indem sie anordnen, daß über die betreffenden Gebiete im nächsten Vierteljahr Dienstvortrag zu halten ist und hierdurch die entdeckten Mängel abgestellt werden. Natürlich ist das nur zu erreichen, wenn auch die Durchführung des Unterrichtsplanes ständig überwacht wird und der Erfolg des Dienstvortrages durch die richtige Auswahl des Unterichtsleiters sichergestellt ist. Für eine erfolgreiche Kontrolle erscheint es notwendig, daß in den Ausführungsbestimmungen zum Teil IV der Dienstvorschrift 128 angeordnet wird, daß ohne vorherige Zustimmung des Amtsvorstandes ein angesetzter Dienstvortrag nicht verlegt werden darf. Die Amtsvorstände können aber auch auf das äußere Auftreten ihrer Beamten, die mit dem Publikum in Berührung kommen, insbesondere des Zugpersonals, einwirken, indem sie von Zeit zu Zeit im Dienstvortrag die Frage des Anzugs, der Reinlichkeit und der Höflichkeit behandeln lassen.

Natürlich bleibt es der Reichsbahndirektion unbenommen, auch von sich aus Vorträge über bestimmte Gebiete von Fall zu Fall vorzuschreiben, die dem vom Amt angeordneten Vortragsplan unter Umständen vorzugehen haben. Dies wird namentlich dann der Fall sein, wenn neue Dienstvorschriften eingeführt werden, mit denen das Personal beschleunigt vertraut gemacht werden muß. Dieses sind auch die einzigen Fälle, in denen ein wirklicher Fachvortrag vom Unterrichtsleiter zu halten sein wird, während er sonst bei Wiederholung bestehender Dienstvorschriften von vornherein so vorgehen muß, daß er den Vortragsstoff durch Fragen erörtert und die sich dabei herausstellenden Lücken oder falschen Ansichten ergänzt oder richtig stellt.

Ein weiteres Mittel auf die Beamten einzuwirken, ist den Amtsvorständen dadurch gegeben, daß sie die Dienststellenvorsteher zu gemeinsamer Besprechung unter dem Vorsitz des Amtsvorstandes im Verlauf des Jahres mindestens einmal zusammenrufen. Diese Maßnahme ist in den Ausführungsbestimmungen verschiedener Direktionen vorgesehen. Hier werden insbesondere neue Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, ihre richtige Handhabung, technische Neuerungen, wichtige Vorkommnisse im Bezirk zu behandeln sein.

Ist es so in die Hand der Amtsvorstände gelegt, sich ihr Personal heranzuziehen, so können andererseits auch die Dienststellenleiter eine reibungslose Abwicklung des örtlichen Dienstes erreichen, wenn sie die nach der Dienstvorschrift vorgesehenen Dienstbesprechungen dazu ausnutzen. Ihre Zahl ist nicht festgelegt; sie sind nach Bedarf mehrmals im Jahre abzuhalten, werden indes nicht über die Zahl von 4 jährl. nicht hinausgehen. Die Dienstellenvorsteher werden solche Dienstbesprechungen insbesondere festsetzen bei Fahrplan- oder Tarifänderungen, zur Besprechung der Maßnahmen, die aus besonderen Anlässen im Personen- oder Güterabfertigungsdienst zu treffen sind, oder zur reibungslosen Bewältigung des Herbstverkehrs dienen. Ebenso können Neueinrichtungen, Umbauten des Bahnhofs oder Gleisänderungen, sowie entdeckte Fehler in der Dienstausführung Anlaß zu solchen Dienstbesprechungen bieten. Kein Vorsteher einer größeren Dienststelle sollte sich die Mittel der Dienstbesprechung entgehen lassen, um eine sichere und richtige Handhabung des Dienstes für seine Dienststelle zu erreichen.

Aus dem Vorgesagten erhellt, welch große Bedeutung dem Dienstvortragswesen bei richtiger Handhabung für eine glatte Abwicklung des Dienstes innewohnt.

Bücherschau.

— **Röntgenstrahlen in der Schweißindustrie.** Mitteilungen aus der Schweißtechnischen Versuchsanstalt zu Wittenberge von Dipl. Ing. C. Kantner und Dipl. Ing. A. Herr. Verlag: „Das Eisenbahnwerk" Berlin SW 61. Preis 1,50 RM.

An Hand von 56 Bildern besprechen die Verfasser die im Röntgenverfahren angestellten Untersuchungen von Bau- und Werkstoffen und die Ergebnisse. Dieser Sonderdruck aus der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk" gibt jedem Unternehmen, das Schweißungen ausführt, wertvolle Anhaltspunkte für Ausführung guter Schweißarbeit.

— **Badnerland. Schwarzwald. Wegweiser und Hotelführer.** Bearbeitet von O. Rieger. Herausgegeben vom Badischen Verkehrsverband E. V. Karlsruhe i. B.

Die neue Ausgabe für 1928 behandelt über 200 Orte im Schwarzwald. Zahlreiche Bilder des nördlichen und südlichen Schwarzwaldes, Verkehrskarten der Eisenbahn- und Kraftwagenlinien usw. erhöhen den Wert des praktischen Ratgebers. Der gut ausgestattete 128 Seiten starke Führer ist bei den Reise- und Verkehrsbüros sowie gegen Einsendung von 20 Rpf (mit farbiger Reliefkarte 50 Rpf) franko durch den Badischen Verkehrsverband Karlsruhe (Postscheckkonto Nr. 4422 Karlsruhe) erhältlich.

Wie kann die Verwendung des Großraumgüterwagens im Kohlenverkehr gefördert werden?

Der Versand der Kohle im Großraumgüterwagen bedeutet eine Rationalisierungsmaßnahme ersten Ranges. Die Verwendung dieses Fahrzeugs wirkt kostensparend für den Absender und Empfänger und für die Eisenbahn. Die Kostensparung für den Absender und Empfänger liegt bei den Lade- und Entladekosten und in der Möglichkeit besserer Ausnutzung der Werkgleise. Bei der Eisenbahn liegt der Nutzen in der Einsparung von toter Last und in der Verminderung der Zahl der Beförderungseinheiten. In Deutschland wird der Großraumkohlenwagen vorerst lediglich bei der Versorgung von Großverbrauchern angewendet (Beispiele: Großkraftwerk Klingenberg, Lautawerk, Alzwerke in Bayern). Die Vorteile der Verwendung dieser Fahrzeuge sind aber so handgreiflich, daß man nach Wegen suchen muß, dieses Fahrzeug zur Versorgung eines viel größeren Verbraucherkreises nutzbar zu machen. Ich halte die Zeit für gekommen, ganz Süddeutschland und die Schweiz mit Großraumkohlenwagen zu bedienen. Ich stelle mir vor, daß man zu diesem Zwecke an einigen wenigen betriebsdienstlich und tarifarisch günstig gelegenen Punkten Kohlenstapelplätze anlegt, die mit geschlossenen Zügen bedient werden. Von diesen Stapelplätzen aus erfolgt die Einzelversorgung der Verbraucher und zwar entweder in Einzelgroßraumwagen oder in Normalwagen. Das letztere wird vorerst die Regel bilden. Aus diesem Grunde wird der Stapelplatz besondere Einrichtungen bekommen müssen. Die zur Entladung kommenden Teile des Großraumzuges werden a eine Hochrampe fahren. An den beiden Seiten der Hoc rampe befinden sich die Taschen zur Aufnahme des Er ladegutes. Die Taschen enthalten mehrere Abteilunge damit die Kohle nach Sorten gestapelt werden kann. No tiefer als die Taschen liegen dann Plangleise zur Au stellung der Normalwagen, die der Versorgung der Klei verbraucher dienen. Zur Versorgung von Süddeutschlar und der Schweiz würde man etwa 3 solcher Stapelplätz benötigen. Einer müßte etwa in der Höhe von Nürnberg-Gunzenhausen liegen und hätte zur Versorgung von Mitte und Südbayern zu dienen; eine zweite Anlage etwa b Mühlacker hätte zur Versorgung von Württemberg ur Mittelbaden zu dienen; eine dritte vor Basel hätte zur Ve sorgung von Südbaden und der Schweiz zu dienen. Zu Finanzierung dieser Anlagen und zur Wahrnehmung d Verteilungsgeschäftes müßten sich Verbraucherverbänd bilden oder es müßten die Zechenverbände die Sache in d Hand nehmen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellscha könnte die Errichtung solcher Anlagen durch Überlassun von Grund und Boden fördern. Als Anreiz zur Schaffun solcher Einrichtungen müßten Ausnahmetarife nach de Stapelplätzen und Ausnahmetarife ab Stapelplatz (nac dem Muster der Binnenumschlagstarife) zur Verfügun gestellt werden.

Burger, Reichsbahnoberrat in Würzburg.

Ermittlung der Arbeitsleistungen und Selbstkosten im Güterabfertigungsdienst.

In Nr. 40 Jahrg. 1927 d. Ztg. führt Güteroberinspektor Hultsch, Dresden, aus, daß und wie das Erfassen der Wirtschaftlichkeit der Dienststellen durch genaueste Aufschreibungen gewährleistet werden muß. Die Abhandlung bezieht sich dabei nur auf die Leistungen und Kosten im inneren Abfertigungsdienst. Es sei mir gestattet, im folgenden darzulegen, wie Leistungen und Selbstkosten (persönliche Ausgaben) auch aller anderen Arbeitsvorgänge bei einer Güterabfertigung genau ermittelt werden können. Einer derartigen Aufgabe sollte sich kein Dienstvorsteher entziehen, der sich wirklich als „Filialleiter" bei der Reichsbahn fühlt. Nichts darf verabsäumt werden, was zu einer Senkung der Selbstkosten beitragen kann. Hierzu bedarf es aber eines ständigen genauen Überblicks über den Verkehrsumfang der Dienststelle; denn nur dann kann man beurteilen, ob das Fallen oder Steigen der Selbstkosten in einem vernünftigen Verhältnis zum An- und Abschwellen des Verkehrs steht.

Die Arbeitsleistung einer Güterabfertigung wird gemessen 1. an der Tonnenbewegung, 2. an der Frachtbriefbearbeitung, 3. an dem Umfang des Wagenverkehrs. Diese Werte müssen durch genaue Aufschreibungen erfaßt werden.

Die Tonnenbewegung wird bei Güterabfertigungen mit Gedingeverfahren durch die verschiedenen vorgeschriebenen Ladekontrollen sicher ermittelt. Anders liegt die Sache bei den vielen mittleren und kleinen Abfertigungen, die gewöhnlich nicht im Gedinge arbeiten. Hier tappt der Dienstvorsteher ohne tägliche Aufschreibungen über die Leistungen seiner Güterbodenarbeiter nahezu im Dunkeln. Am Schluß des Monats geben ihm zwar die Ergebnisse der Monatsrechnungen Aufschluß über die bewegten Tonnen des Versand- und Empfangsgutes. Bis zur Fertigstellung der Rechnungen vergeht aber stets eine geraume Zeit. Etwa bewegtes Umladegut kann nachträglich kaum erfaßt werden. Nur die Führung einer fortlaufenden Ladekontrolle kann hier Abhilfe schaffen. Sämtliche am Schuppen behandelte Wagen müssen in ein Bezirkskontrollbuch eingetragen werden, das gleichzeitig als Lade kontrolle benutzt werden kann (Vordruck 6737r). In den Buch ist für jede Ladekolonne eine besondere Spalte vor zusehen, wodurch dem Dienstvorsteher ein Vergleichen de Arbeitsleistungen der einzelnen Kolonnen ermöglicht wird Die Gewichtsmengen der am Schuppen behandelten Wage werden vor der Entladung und nach der Verladung vo an der Tonnenbewegung nicht beteiligten Bediensteten a Hand der Frachtbriefe ermittelt und — nach Empfangs- Versand- und Umladegut getrennnt — in die Ladekontroll eingetragen. Die Kontrolle wird täglich abgeschlossen un dem Dienstvorsteher übergeben, der die Ergebnisse fü seine Aufschreibungen verwertet.

Die Zahl der bearbeiteten Frachtbriefe wird be manchen Abfertigungen erst am Schluß des Monats durch Zusammenzählen der Eintragungen in die Versand- und Empfangsbücher ermittelt. Tägliche Aufschreibungen sin unbedingt vorzuziehen. Diese werden zu viel genauerer Ergebnissen führen als nachträgliche Feststellungen. Da die Frachtbriefzahlen die Grundlage für verschiedene am 1. des Nachmonats fällige Berichte pp. bilden, wird eine nachträgliche Feststellung stets in Hast und Eile vor sich gehen. Es ist daher allen Abfertigungen zu empfehlen die Frachtbriefe täglich — getrennt nach Versand und Empfang — in einem Merkbuch zusammenzustellen. Auch dieses Buch ist dem Dienstvorsteher täglich vorzulegen

Bei der Ermittlung des Wagenverkehrs muß man unterscheiden zwischen Ortsverkehr und Durchgangsverkehr. Unter letzterem verstehe ich hier den Übergangsverkehr auf Zugwechselstationen. Bei diesem ist das Zug abfertigungspersonal der Güterabfertigung wesentlich beteiligt. Abfertigungen, die nicht an Übergangspunkten liegen, benötigen in der Regel Aufschreibungen über den Durchgangsverkehr nicht. Die Aufschreibungen über den Durchgangsverkehr werden zweckmäßig den Zugabfertigern zur Pflicht gemacht. Es genügt hierfür ein Merkbuch mit folgenden Spalten:

Datum	Zug	Eingang aus Richtung			Ausgang nach Richtung			Rückstände für Richtung		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C

ir jede Richtung ist eine besondere Spalte einzurichten. der 3. Hauptspalte (Rückstände) ist die Zahl der Wagen ızutragen, die nicht mit den planmäßigen Zügen des agenübergangsplanes abbefördert worden sind, mithin ıe Verzögerung in ihrem Lauf erlitten haben. Der enstvorsteher ist an Hand der Aufzeichnungen sofort in r Lage, Mißstände abzuhelfen.

Der Ortswagenverkehr (Ein- und Ausgang sowie Rück- ıde) wird zweckmäßig durch ein vom Wagendienst- ımten zu führendes Merkbuch überwacht. In diesem ch sind für alle Ladestellen, Anschlüsse usw. Spalten er Eingang, Ausgang sowie Rückstände in der Ent- und ladung einzurichten. Die Unterlagen hierfür werden rch Einsichtnahme in die Bezirkskontrollbücher der ein- nen Stellen gewonnen. Die Merkbücher der Zugabfertig ng und des Wagendienstbeamten werden täglich abge- ılossen und dem Dienstvorsteher übergeben. Für diesen t es jetzt, alle ihm zufließenden Angaben zu vereinigen d zu verwerten.

Ich habe mir hierfür ein Buch angelegt, daß ich eistungsbuch" nenne, weil es die Gesamtleistung der nststelle darstellt. Das Buch enthält folgende Spalten:

ag	Tonnenbewegung in				Verbr. Tagewerke Anzahl	Kopfleistung t	Frachtbriefleistung					Wagenverkehr					
	Versand t	Empfang t	Umladung t	Zusammen t			Empfang	Versand	Zusammen	Verbr. Tagewerk Anzahl	Kopfleistung	Ortsverkehr E.	Ortsverkehr A.	Ortsverkehr R.	Durchgangsverkehr E.	Durchgangsverkehr A.	Durchgangsverkehr R.

r die Ermittlung der verbrauchten Tagewerke verwendet n zweckmäßig die von Güteroberinspektor Hultsch vor- chlagenen Hilfsbogen.

Mit Hilfe dieser Aufschreibungen kann der Dienstvorsteher ohne besondere Schwierigkeiten die Selbstkosten für eine Tonne und einen Frachtbrief errechnen. Gleichzeitig gibt ihm sein „Leistungsbuch" einen zutreffenden Überblick über Stand und Entwicklung des Verkehrs. Es ist nunmehr leicht, am Schluß des Monats den Verkehrsbericht zu verfassen. Auch die sonstigen mannigfachen Nachweisungen, besonders die für die Betriebskostenrechnung (Beko I) zu liefernden Unterlagen können an Hand des „Leistungsbuches" leicht angefertigt werden. Ich möchte dem Dienstvorsteher weiter empfehlen, die Entwicklung des Verkehrs der Dienststelle graphisch darzustellen. Zweckmäßig vereinigt man zu je einer Tabelle: Tonnenbewegung und Kosten für 1 Tonne, Frachtbriefleistung und Kosten für 1 Frachtbrief, Orts- und Durchgangsverkehr. Diese Tabellen, vielleicht an den Wänden des Dienstzimmers aufgehängt, geben noch besser als die nackten Zahlen des „Leistungsbuches" das An- und Abschwellen des Verkehrs und der Selbstkosten wieder. Sie sind ein lebendiges Bild der Arbeitsleistung einer Dienststelle und ein vorzügliches Orientierungsmittel.

Güterinspektor Heil, Leer (Ostfriesland).

Die automatische Kupplung in Rußland.

Unter dem Titel: „Die automatische Kupplung als eine Grundlagen für die Lösung des Verkehrsproblems öffentlicht M. S. Federow in der russischen Zeitrift „Transport und Wirtschaft" einen Aufsatz, dem nach der Übersetzung von Dr. A. Markow, Sachständiger für russische Angelegenheiten beim Messt Königsberg/Pr., folgende Stellen entnehmen:

Die russische Schraubenkupplung — die sogenannte male — kann 12 Tonnen Zug aushalten. Mit dieser pplung sind 30 % aller Wagen ausgerüstet. Die verrkte Schraubenkupplung, mit der 70 % der russischen terwagen ausgerüstet ist, hält 16 t. aus. Somit braucht Zugkraft der russischen Lokomotiven auch nicht grö- zu sein als 16 t. Unsere Lokomotive der Serie E z. B. eine Zugkraft von 14½ t, was für Rußland fast Maximum darstellt. Bestimmend für die ganze rusche Eisenbahnwirtschaft ist also dieser bescheidene Meismus, denn nach der Stärke der Kupplung richtet sich h die Größe der Lokomotive. In den nächsten 5 Jahren d der Übergang von der normalen Kupplung zur verrkten bereits erfolgt sein. Diese Kupplungen werden 20 t ausprobiert und sie werden so schwer, daß ein genkuppler sie nicht mehr bedienen kann.

Die Lokomotiven werden im Falle einer allgemeinen sstattung der Wagen mit Kupplungen bis zu 16 t stärker rden können und eine Zugkraft von 18 t entwickeln. lt unsere Kupplung die Höchstgrenze dar? Selbstverndlich nicht. Amerika ist bereits vor vielen Jahren zur omatischen Kupplung und einer nicht durchgehenden gvorrichtung mit einer Stärke bis 50 t übergegangen. se Neueinrichtung der amerikanischen Eisenbahn hat die Entwicklung des Eisenbahnwesens Amerikas benmend gewirkt, die so häufig unsere Bewunderung er- t. Und wäre diese Kupplung nicht vorhanden, so hätt wir nicht jene ungeheuren amerikanischen Zuglängen, lt jene Riesenlokomotiven, nicht solch ungeheure Leingsfähigkeit der amerikanischen Lokomotiven. Den- en Weg wie Amerika geht Japan, welches im Jahre 5 sein ganzes rollendes Material auf automatische Kupp- g umgestellt hat. Die Praxis hat bewiesen, daß die richtung einer Kupplung für 50 t vollständig lebensfähig und möglich ist. Sofern die Theorie und Praxis die Wege für die Schaffung einer verstärkten automatischen Kupplung angeben, muß der Übergang des gesamten Wagenparks zu einer solchen Kupplung sich ermöglichen lassen. Sobald alle Wagen mit der automatischen Kupplung versehen sein werden, kann die gewöhnliche Kupplung abgeschafft werden. Dieser Vorgang wäre aber wenig wirtschaftlich, da die Technik Übergangsmethoden schaffen kann. Der Ingenieur Noltein schlug vor, je zwei Waggons an einem Ende mit allen für die nicht durchgehende automatische Kupplung nötigen Teile zu versehen. Diese „Wagen-Zwillinge" könnten solange zusammengehen, bis der ganze Wagenpark paarweise gekuppelt sein wird. Der Ingenieur Lewi schlug vor, die Wagen mit gleichartigen Kupplungen zu verbinden. Bis der Übergang vollkommen durchgeführt ist, müßten in jedem Zuge zwei Wagen vorhanden sein, die die alte und neue Kupplung haben. So könnte man, wenn man solche zwei „Wagen-Doppelgänge" hat, auch die Wagen verschiedener Kupplungen zu einem Zuge vereinen. Man kann auch den Übergang so durchführen, wie es Japan gemacht hat. Alle Wagens wurden dort für die neue Kupplung vorbereitet. Die Arbeiten hierzu begannen im Jahre 1920. Für kurze Zeit wurde dann im Jahre 1925 der Verkehr eingestellt. Die alten Kupplungen wurden abgenommen, die Puffer entfernt und die Köpfe der automatischen Kupplung eingesetzt. Aus dem Dargelegten ist ersichtlich, daß der Übergang von einem Kupplungssystem zum anderen möglich und durchführbar ist. Man muß also nur das für die russischen Verhältnisse wirtschaftliche System herausfinden.

Von allen Theoretikern wird die Verstärkung der Kupplung als unvermeidlich anerkannt. Es handelt sich nur um die Fristen und um die Reihenfolge der Durchführung In dem fünfjährigen Plan zum Wiederaufbau sind Vorbereitungsarbeiten für etwa 90 Mill. Rbl. vorgesehen. Aber diese Vorbereitungsarbeiten sind nicht als die grundlegenden angeführt. Sie sind nur eine Maßnahme der technischen Vervollkommnung. Bei einer solchen Langsamkeit der Mittelgewährung dehnt sich die Einführung einer starken Kupplung auf eine sehr lange Frist hinaus. Deshalb kann es vorkommen, daß man eine Menge Lokomo-

tiven erbauen wird, die sich später als zu schwach erweisen werden, oder daß man Durchlaßmöglichkeiten schaffen wird, die sich später als überflüssig erweisen. Schließlich kann es auch geschehen, daß man gar keine Mittel bewilligen wird, wie das im Budgetjahr 1926/27 erfolgte, wo für die Verstärkung der Kupplung schließlich nichts bewilligt wurde. Aber früher oder später wird man doch eine automatische Kupplung einführen müssen. Die Formel — zunächst die Entwicklung des Eisenbahnnetzes und dann erst die Einführung einer starken automatischen Kupplung — muß wie folgt abgeändert werden: Während das Eisenbahnnetz den Transporten angepaßt wird, die die Vorkriegsziffer noch bedeutend übertreffen, muß eine starke automatische Kupplung eingeführt werden mit der Berechnung, daß die Entwicklung des Netzes für einen großen Güterverkehr von dieser Kupplung ausgeht und erfolgt. Die Einführung einer verstärkten automatischen Kupplung muß sofort auf die Tagesordnung gesetzt werden als eine planmäßige, die Richtung und die Größen der Entwicklung der sonstigen Elemente vorbestimmende. Für die Einführung einer starken automatischen Kupplung braucht man mindestens 6 Jahre und man muß unbedingt sofort mit ihr beginnen und sie verwirklichen, solange der wachsende Güterverkehr auf dem Eisenbahnnetz keine wesentlichen Umbauten und sonstigen Bauten erfordert. Die Grundlage für die Lösung des Transportproblems bildet die Einführung einer starken automatischen Kupplung. Die Lösung dieser Frage ist notwendig, nicht nur vom Eisenbahnerstandpunkte, sondern von allgemeinen staatlichen Gesichtspunkten. Ihrer Bed tung nach ist die Versorgung des Wagenparks der Eisenb mit einer starken Kupplung nicht minder wichtig, als Schaffung anderer großer Anlagen der letzten Zeit. berührte Frage hat jetzt schon eine große Bedeutung bei dem Wiederaufbau der Industrie müßte man auch Eisenbahnen und die Industrie nach einem harmonisc Plan zusammenbringen. Der Verfasser faßt zum Sch seine Betrachtungen wie folgt zusammen:

1. Die jetzt zu Ende gehende Wiederaufbauperiode Transports verlangt die sofortige Ausarbeitung ei Planes für die Entwicklung der Eisenbahnwirtsch
2. Die Kupplungen zwischen den Einheiten des Wag parks bilden die Grundlage für die Lösung des Eis bahnproblems.
3. Die Lösung muß in der Vergrößerung der möglic Zugkraft im Vergleiche mit der bestehenden gefun werden.
4. Als Grundlage muß zunächst die automatische Gru lage eines beliebigen Typus mit einer Zugkraft mindestens 50 bis 60 t angenommen werden, die un dingt bis zum Jahre 1935/36 eingeführt werden müß
5. Die Einführung einer solchen Kupplung muß als bedeutendste allgemein staatliche Aufgabe anerka werden, die nicht nur für die Eisenbahn, sondern a für das Leben des ganzen Landes eine Bedeutung Hierbei muß die Frist der Einführung festges werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

— **Zum 60. Geburtstag des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Stapff.** Am 1. Mai d. J. vollendete der Vorsitzende des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, Dr. Stapff, sein 60. Lebensjahr. Dr. Stapff kann auf eine erfolgreiche Tätigkeit im Staats- und Reichseisenbahndienst, dem er über 30 Jahre angehört, zurückblicken. Von seinen verschiedenen Stellungen, die er während dieser Zeit inne hatte, seien nur die als Mitglied der Reichsbahndirektionen Essen und Köln und als Referent im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten erwähnt. Am 1. August 1919 wurde er zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) ernannt und Ende Juli 1925 als Präsident zur Reichsbahndirektion Berlin versetzt.

Mit der Leitung der Direktion Berlin übernahm Präsident Stapff zugleich den Vorsitz im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Während seiner dreijährigen Tätigkeit hat Präsident Stapff der Fortenwicklung und dem weiteren Ausbau der Einrichtungen des Vereins sein besonderes Interesse gewidmet. Durch eine Reihe von Anregungen hat er es weiter verstanden, neue Aufgaben dem Verein zuzuführen und hierdurch sein Arbeitsgebiet zu erweitern. Diese Tätigkeit für den Verein ist um so höher zu bewerten, als die Leitung der Direktion Berlin und der hiermit verbundene Vorsitz in der Ständigen Tarifkommission bereits ein volles Maß von Arbeit bedeuten. Mit Geschick und Erfolg leitete Präsident Stapff die im Herbst 1925 in Salzburg und im Herbst 1927 in Lübeck (Travemünde) abgehaltenen Vereinsversammlungen.

Die besten Wünsche des Vereins begleiten seinen Vorsitzenden auf seinem weiteren Lebenswege; mögen seiner Tätigkeit noch manche Erfolge beschieden sein.

— **Die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen** hat in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1927 im ganzen 166 800 Schuld- und Forderungsposten ausgeglichen, und zwar a) in deutscher Währung 147 750 Posten = 2 387 400 000 RM Schuld oder Forderung*), b) in österreichischer Währung 3430 = 37 185 700 Schilling, c) in ungarischer Währung 3700 = 19 816 600 Pen d) in tschechoslowakischer Währung 5870 = 588 864 500 e) in schweizerischer Währung 675 = 652 000 Franke f) in französischer Währung 675 = 12 691 000 Francs, g) italienischer Währung 300 = 1 049 300 Lire, h) in niederländischer Währung 370 = 466 300 Gulden, i) in USA-W rung 3100 = 20 137 000 Dollar, k) in jugoslavischer W. rung 620 = 1 596 000 Dinar, l) in polnischer Währung 300 300 000 Zloty und m) in belgischer Währung 10 = 120 Bel. In jeder Vereinsabrechnung sind durchschnittlich 6950 (a Vorjahre 6250) Rechnungsposten bearbeitet worden. D Anzahl der bearbeiteten Posten ist also gegen das Vorja um 11,2 % gestiegen. Ebenso ist auch die Summe al angemeldeten Beiträge gestiegen. Die Steigerung betr im Durchschnitt 21,71 % und erstreckte sich auf fünf W rungen. In den übrigen Währungen ist diese Summe erheblich zurückgegangen.

Die Anzahl der angemeldeten Posten und Summen durch Ausgleichung verringert worden: in deutscher Wä rung auf 1656 Posten und 137 086 000 RM, in österreichisch Währung 225 = 19 953 000 S, in ungarischer Währung 205 17 650 000 P, in tschechoslowakischer Währung 237 433 985 000 Kc, in schweizerischer Währung 98 = 63 500 I in französischer Währung 63 = 4 445 600 Fr, in italienisch Währung 90 = 977 000 Lire, in niederländischer Währu 74 = 212 500 Gulden, in USA-Währung 270 = 12 671 0 Dollar, in jugoslavischer Währung 100 = 1 104 000 Din in polnischer Währung 80 = 289 000 Zl, und in belgisch Währung 2 = 120 Belga. Durchschnittlich wurden hierna durch je eine Zahlung 54 (im Vorjahre 45) angemeld Posten ausgeglichen. Rechnet man der Übersichtlichk wegen die außerdeutschen Währungen in die Reichsmar währung um, so steht einer angemeldeten Gesamtsumm von 2 586 673 130 RM ein durch Ausgleichung verringert Betrag von 271 358 330 RM gegenüber. Für jedes Tausc der angemeldeten Schuldbeträge waren hiernach nur 105 R bar zu zahlen. Es wurden also 95 % der angemeldeten F träge durch die Saldierung ausgeglichen und nur noch 5 bar bezahlt.

Im Berichtsjahre sind 33 095 Anmeldungen eingegang und 6448 Rechnungsauszüge gefertigt worden. Auf je Vereinsabrechnung entfallen also durchschnittlich 1402 (i Vorjahre 1246) Anmeldungen und 269 (im Vorjahre 27 Rechnungsauszüge.

*) Die Summen sind in allen Währungen nur einfach gerechnet, da Schuld gleich Forderung.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das ichsverkehrsministerium hat unter dem 10. April einige ıderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenhn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der ·ordnung in Nr. 20 des Reichsgesetzblattes, Teil II, rvor.

— **Der Fahrplan im FD-Zugabteil.** Das neue Kurs- ch aller deutschen Schnellzüge. Mit Beginn s Sommerfahrplans am 15. Mai wird die deutsche Reichshn eine praktische Neuerung einführen: In den Fernnellzügen (FD-Zügen) werden in den Abteilen kleine hrplan-Faltblätter kostenlos an die Fahrgäste verteilt. ese Blätter enthalten die Verkehrszeiten des Zuges und ine wichtigsten Anschlußzüge in übersichtlicher Weise. r Reisende braucht daher nicht mehr nach den Ankunftsiten herumzufragen und auch nicht auf der Fahrt sein ırsbuch zu durchblättern; das kleine Fahrplan-Faltblatt gt ihm sofort, wann er auf der nächsten Station eintref- ı wird.

Das bisher allein von der Mitropa herausgegebene ıtropa-Kursbuch wird zum Sommerfahrplan gemeinsam n der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Mitropa vollkommen neuer Bearbeitung herausgegeben. Während sher das Mitropa-Kursbuch nur auf die Bedürfnisse der isenden zugeschnitten war, die Schlaf- und Speisewagen nutzen, ist die neue Ausgabe ein Kursbuch aller deuthen und aller nach dem Ausland führenden Fernverbinngen. Bemerkenswert ist die von allen bisherigen Kurschern abweichende Art der Streckenzusammenfassung. ese ermöglicht, jede wichtige Durchgangsverbindung der utschen Reichsbahn auf einem Plan und zwar auf einer ite abzulesen. Neben den schnellfahrenden Zügen erheinen in dem Kursbuch auch die Personenzüge und die rsonenzugstrecken, die als Zubringer zu bedeutenden, er nicht an Schnellzugstrecken liegenden Orten in Frage mmen. Das „Mitropa-Kursbuch" enthält ferner — zum sten Mal in einem Kursbuch — ein Verzeichnis ller deutschen Schnellzüge sowie aller sonigen Züge mit wichtigen Kurs- und Schlafwagenläufen. ıdurch wird die Auffindung wesentlich erleichtert. Das ch wird zu einem Preise von 1,50 RM bei den MER-Reiseiros und im Buch- bzw. Bahnhofsbuchhandel sowie bei n Fahrkartenschaltern und im Schlaf- und Speisewagen hältlich sein.

— **Amtliche Einheitskurzschrift.** Die Deutsche Reichshn-Gesellschaft hat in der „Reichsbahn" Heft Nr. 17 stimmungen über die Kenntnis der amtlichen Einheitsrzschrift erlassen. Hiernach müssen Fertigkeit in der ntlichen deutschen Einheitskurzschrift alle diejenigen betzen, die sich um Zulassung a) zum oberen Dienst, b) zu n Laufbahnen des gehobenen mittleren technischen und chttechnischen Dienstes, c) zu der Laufbahn der technihen und der nichttechnischen Assistenten und d) zu der ıufbahn der Betriebsassistenten bewerben. Die Fertigkeit t durch eine Prüfung nachzuweisen. Die Prüfungsbeimmungen sind in derselben Nummer der „Reichsbahn" itgeteilt.

— **Platzkarten nach dem Auslande.** Mit dem Fahrplanechsel zum Mai 1928 wird — wie das Mitteleuropäische eisebüro mitteilt — eine weitere Reiseerleichterung für is nach dem Auslande reisende Publikum insofern gehaffen, als in erheblich größerem Umfang Platzkarten ır direkte Kurswagen nach dem Auslande ausgegeben erden können. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß die urswagen nach dem Ausland nunmehr wieder überwiegend n der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gestellt werden, ährend sie bisher von den betreffenden ausländischen isenbahnverwaltungen gestellt wurden, deren Wagen sich ıer häufig infolge der abweichenden Bauart, Anordnung r Sitze, Nummerierung der Plätze usw. zur Verausıbung von Platzkarten nach einheitlichem Plan nicht gneten.

— **Eröffnung von drei Ausstellungen.** Die internationale resseausstellung „Pressa" in Köln wird am 12. Mai ierlich eröffnet werden. Die 7. Jahresschau deutscher Arbeit in Dresden, die anläßlich der Hundertjahrfeier der Dresdner Technischen Hochschule unter dem Motto „Die Technische Stadt" veranstaltet wird, soll am 16. Mai und die Ausstellung „Heim und Technik" in München am 26. Mai eröffnet werden.

— **Spediteurtag 1928.** Die 48. ordentliche Hauptversammlung des Vereins Deutscher Spediteure findet am 19. Mai d. J. in Weimar statt. Tags vorher ist Sitzung des Gesamtvorstandes.

— **Ministerialdirektor a. D. Dr. Breusing 75 Jahre.** Am 27. April beging der Wirkliche Geheime Oberbaurat Ministerialdirektor a. D. Dr. Ing. h. c. Karl Breusing in Berlin-Steglitz seinen 75. Geburtstag. Dr. Breusing, der am 1. August 1921 als Leiter der Betriebsabteilung des Reichsverkehrsministeriums in den Ruhestand getreten ist, hat an der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens hervorragenden Anteil. Seine Hauptverdienste liegen in der Vervollkommnung des Eisenbahnbetriebes, namentlich in der Zeit vor dem Kriege, als an die preußischen Eisenbahnen infolge des ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwungs Deutschlands mit den sprunghaften Verkehrssteigerungen gewaltige Aufgaben herantraten.

In den Jahren 1913—1917 war Dr. Breusing Präsident der Eisenbahndirektion Saarbrücken. An dieser Stelle war er bei der Durchführung des Aufmarsches und an der Versorgung der kämpfenden Heere besonders beteiligt. 1916 wurde er zum Leiter der Generalbetriebsleitung West und ein Jahr später unter Ernennung zum Ministerialdirektor zum Leiter der selbständigen Betriebsabteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. Mit dieser Stelle war auch die Führung der das ganze deutsche Netz umfassenden Kriegsbetriebsleitung verbunden. Nach dem Übergang der preußischen Bahnen auf das Reich wirkte er noch einige Zeit als Leiter der Betriebsabteilung des Reichsverkehrsministeriums. Seiner Tätigkeit auf dem Gebiete der Organisation des deutschen Eisenbahnbetriebs ist mit zu verdanken, daß sich der Eisenbahnbetrieb nach den Kriegs- und Nachkriegsjahren überraschend schnell erholt hat. Seine reichen Erfahrungen hat Dr. Breusing in dem von ihm verfaßten „Eisenbahnbetriebs-Handbuch" (1925 erschienen im Verlage der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn) niedergelegt.

Die besten Wünsche seiner vielen Freunde begleiten den Jubilar auch weiterhin.

Österreich.

— **Sprachliche Bezeichnung der im Ausland liegenden Bahnhöfe.** Mit Rücksicht auf aufgetauchte Zweifel, ob gelegentlich der Erneuerung der Anschriften auf den Bahnsteigrichtungstafeln für die Richtungen nach im Ausland liegenden Bahnhöfen diese mit den Namen in der fremden Sprache oder in der deutschen Sprache zu bezeichnen sind, hat die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen den Dienststellen die im Jahre 1925 ergangenen Richtlinien bezüglich der Ausfertigung von Fahrpreistafeln und von allen sonstigen nur im Inland zu verlautbarenden Mitteilungen in Erinnerung gebracht. Nach diesen sind für jene ausländischen Bahnhöfe, für die es deutsche und nichtdeutsche Bezeichnungen gibt, grundsätzlich die deutschen Namen an erster Stelle anzuwenden und die fremdsprachigen Bezeichnungen nur dann, und zwar in Klammern, beizufügen, wenn die Anführung neben dem deutschen Bahnhofnamen zweckmäßig oder geboten erscheint. Von diesen Richtlinien ist nur in jenen Fällen abzuweichen, in denen es sich um Einrichtungen handelt, die Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen sind (zum Beispiel Richtungsschilder auf den durchgehenden Wagen im zwischenstaatlichen Verkehr, für die die Bestimmungen des R. I. C. maßgebend sind), oder wenn es sich um solche Mitteilungen handelt, die auch im Ausland verlautbart werden müssen oder für den Dienstgebrauch im Ausland bestimmt sind (zum Beispiel Aushangfahrpläne, Fahrplanbücher usw. der Österreichischen Bundesbahnen, in denen die im Ausland gelegenen Bahnhöfe an erster Stelle mit dem fremdsprachigen und erst an zweiter Stelle mit dem deutschen Ortsnamen bezeichnet sind).

Ungarn.

— **Der Sommerfahrplan.** Auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn tritt am 15. Mai ein neuer Fahrplan in Kraft.

Der neue Fahrplan der Staatsbahnen zeigt diesmal sowohl in den internationalen Beziehungen als auch im internen Verkehr eine wesentliche Entwicklung, die sich auch darin äußert, daß die Fahrtdauer der meisten Eilzüge auf der Budapest-Wiener Linie verkürzt wurde.

Die wesentlichen Veränderungen, die mit der neuen Fahrordnung ins Leben treten, sind die folgenden:

Budapest—Hegyeshalom—Wien. Der durch die verkürzte Fahrtdauer erzielte Zeitgewinn (15—25 Minuten) tritt nur bei der Abfahrt oder Ankunft in Budapest in die Erscheinung. Die Eilzüge, die jetzt vom Ostbahnhof um 16 Uhr abgehen, oder dort um 13 Uhr 40 Min. eintreffen, werden im Interesse wichtiger internationalen Anschlüsse nur in Kelenföld und in Györ (Raab) halten. Hierfür wird zwischen Budapest und Györ (Abfahrt 15 Uhr 42 Min., Ankunft 13 Uhr 50 Min.) ein neues Paar Motor-Eilzüge in Verkehr gebracht, die in Komárom (Komorn) Anschluß an die tschechischen Züge finden. Eine Änderung erfährt der Budapest—Grazer Eilzug, der nicht wie bisher, vom Ostbahnhof, sondern vom Südbahnhof um 7 Uhr 35 Min. abgehen und um 21 Uhr 55 Min. dort eintreffen und über Székesfehérvár (Stuhlweißenburg)—Czelldömölk verkehren wird. Mit den von Budapest,Ostbahnhof um 7 Uhr (nach dem neuen Fahrplan um 7 Uhr 20 Min.) abgehenden und um 22 Uhr 5 Min. (21.40) eintreffenden Eilzügen wird eine neue Verbindung zwischen Budapest und München hergestellt. Ankunft in München um 21 Uhr 45 Min., Abfahrt von dort um 7 Uhr. Diese Züge werden gute Anschlüsse von und nach Stuttgart, Straßburg, Paris und Köln haben. — Der jetzt vom Ostbahnhof um 13 Uhr (13 Uhr 15 Min.) abgehende und um 16 Uhr 15 Min. (16 Uhr) eintreffende Schnellzug erhält über Basel einen vorteilhaften Pariser Anschluß mit Wagen I. und II. Klasse. Budapest—Györ—Szombathely—Graz. Außer den bereits erwähnten Veränderungen erhält der direkte Budapest—Szombathelyer Eilzug einen unmittelbaren Anschluß von und nach Graz, womit zwischen Budapest und Graz eine zweite Verbindung mit Wagen I., II. und III. Klasse hergestellt wird. Die Plattensee-Ausflugszüge werden an Sonn- und Feiertagen in den Monaten Juli und August auch in diesem Jahre verkehren, auch werden die Plattenseezüge erheblich vermehrt. Budapest—Ujdombovár—Gyékényes. Der jetzt vom Ostbahnhof um 8 Uhr abgehende und um 20 Uhr 25 Min. eintreffende vereinigte Budapest—Zagreber und Budapest—Eszéker Eilzug wird von Budapest um 45 Minuten später abgehen und in Budapest um zwei Stunden früher eintreffen. Infolge dieser Änderungen wird die Reisezeit zwischen Budapest und Zagreb wesentlich verkürzt werden. Diese Züge erhalten von und gegen Spalato mit Wagen erster und zweiter Klasse direkten Anschluß. Budapest—Szabadka (Belgrad). Mit der Beschleunigung der von und nach Wien sich anschließenden Eilzüge wurden auch die Eilzüge auf der Budapest—Szabadka—Belgrader Linie wesentlich beschleunigt. — Budapest—Miskolcz—Kassa. In der Zeit vom 15. Mai bis 15. September wird ein neuer direkter Tátra-Schnellzug verkehren.

Auf mehreren Linien (so auf der Linie Esztergom—Budapest, Pápa—Bánhida, Pápa—Csorna, Hegyeshalom—Szombathely) werden neue Motorzugpaare verkehren.

Luxemburg.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife.** In Nr. 15 S. 403 der Ztg. berichteten wir unter Benutzung der „Chronique des Transports" als Quelle über die Erhöhung der Eisenbahntarife in Luxemburg. Die Prinz Heinrich-Eisenbahn legt Wert darauf festzustellen, daß sich die Abhängigkeit der Tarife in Luxemburg von den französischen nur auf die Prinz Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn bezieht, die zur Zeit auf Grund von Abkommen mit der französischen Regierung von der Verwaltung der Elsaß-lothring. Eisenbahnen betrieben wird. Die Prinz Heinrich-Eisenbahn hat allerdings am 5. August 1927 ihre Tarife um 20% erhöht; diese Maßnahme steht aber in keinem Zusammenhang mit Vorgängen auf dem gleichen Gebiet in Frankreich. Prinz Heinrich-Eisenbahn ist in ihrer Tarifbildung unabhängig von anderen Eisenbahnen oder Eisenbahngrupp sie hat dabei immer auf ihre eigenen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, ferner auf die Lasten, die ihr durch gesetzlichen Ansprüche ihres Personals in Bezug auf Besoldung auferlegt werden, und endlich auf die allgemeine wirtschaftliche Lage des Großherzogtums.

Übrige europäische Länder

— **Bau von Kulturbahnen und Verzinsung des Anleihekapitals bei der Schwedischen Staatsbahn.** Nach Ansi der Schwedischen Staatsbahn ist die vorgesehene Verzinsung des Anlagekapitals nicht erreichbar. Die Staatsbahn fordert eine Abschreibung des Anlagekapitals die sog. Kulturbahnen, hauptsächlich Linien in Nordschweden, die stets Zuschüsse erfordern. Gerade mit Rücksicht auf die bereits jetzt schwere Belastung des Haushalts durch die genannten Bahnen warnt die Staatsbahn vor dem Bau weiterer solcher Bahnen und spricht sich aus wirtschaftlichen Gründen gegen den Bau der in Vorschlag gebrachten Linie Övertorneå-Pajala an der schwedisch-finnischen Grenze im Tale des Torneflusses aus. Sie ist der Ansicht, daß dem dortigen Verkehrsbedürfnis durch Einrichtung einer Kraftwagenlinie vollauf genügt werde. Trotzdem vertritt die Schwedische Staatsbahn den Standpunkt, daß der Bau der Linie Övertorneå-Pajala immerhin noch wichtiger sei als die vom schwedischen Reichstag beschlossene Fortsetzung des Baues der Landsbahn zwischen Sorsele und Arvidsjaur. Den jährlichen Zuschuß für die späteren Linien Lycksele-Storman-Sorsele-Arvidsjaur, Jokkmokk-Porjus und Övertorneå-Pajala berechnet die Schwedische Staatsbahn, abgesehen von dem Zinsverlust, auf jährlich 1,4 Mill. Kr. Darum sieht die Staatsbahn mit Besorgnis dem weiteren Bau von Bahnen entgegen, zumal der übrige Verkehr sich nicht in der bisherigen günstigen Weise weiterentwickelt. Man könne daher in Zukunft nicht mehr damit rechnen, daß man die für die nordschwedischen Linien erforderlichen Zuschüsse durch die bei den übrigen Linien erzielten Überschüsse ausgleichen könne. Eine bedeutende Verschlechterung in den Einnahmen sei und werde in noch stärkerem Maße auf die Verkehrsabwanderung auf die vor kurzem eröffnete Ostküstenbahn Gävle—Härnösand und auch auf die in Aussicht stehende allgemeine Ermäßigung der Gütertarife zurückzuführen. Alle diese Umstände machten es der Staatsbahn unmöglich, für die aus staatsfinanziellen Gründen geforderte Verzinsung des Anlagekapitals im Sinne des Reichstagsbeschlusses vor 1926 die Verantwortung zu tragen.

Die Schwedische Staatsbahn wiederholt ihr früheres Ersuchen um Abschreibung des nicht verzinslichen Anleihekapitals in Höhe von 240 Mill. Kr., da man sonst nicht den weiteren Bau und Betrieb von verlustbringenden Bahnen von ihr verlangen könne.

— **Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen Finnlands im Jahre 1927.** Die finnischen Staatseisenbahnen arbeiteten im vergangenen Jahre mit gutem Erfolg. Das Staatsbahnnetz umfaßte Ende 1927 insgesamt 4690 km (i. J. 1926 45 km). Befördert wurden nach den vorläufigen Ermittlung 22,08 Millionen Personen (21,78), Fracht- und Eilgüter 11,14 Millionen Tonnen (10,07). Von den beförderten Gütertonnen waren 57 % Holzwaren.

Die Finanzergebnisse gestalteten sich wie folgt:

	1927 Finnmark	gegen 1926 Finnmark
Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr	259 661 000	247 086 000
Einnahmen im Güterverkehr	546 070 000	509 915 000
Sonstige Einnahmen	30 450 000	29 521 000
Gesamteinnahmen	836 181 000	786 522 000
Betriebsausgaben (einschließlich Erneuerungsbeträge) .	679 947 000	655 323 000
Betriebsüberschuß	156 234 000	131 199 000

Die Betriebszahl für das Jahr 1927 beträgt 81,32 gegen 83,32 i. V. Der Bestand des planmäßigen Personals betrug Ende 1927 insgesamt 11 338 Köpfe, die Gesamtkopfzahl 2683

— **Erleichterungen im Reiseverkehr zwischen Finnland d dem Auslande.** Der Sichtvermerkzwang im Reiseverhr Finnland—Schweden ist mit Gültigkeit vom 1. Mai J. gegenseitig aufgehoben worden. Derartige Vereinrungen hat Finnland bereits mit Deutschland, Österreich, nemark, Island, Lettland, Estland und Japan getroffen. t einigen anderen Staaten wird zur Zeit über die gegentige Abschaffung des Visums verhandelt.

— **Estländische Eisenbahnpläne.** Im estnischen Verhrsministerium werden gegenwärtig neue Eisenbahnne bearbeitet. Einer dieser Pläne sieht den Bau einer enbahnlinie Rappel-Merjama-Leal-Werder vor. Die nge dieser Linie soll 94 km betragen. Die Baukosten nt den dazu benötigten Wagen und Lokomotiven werden f 4 Mill. Kronen geschätzt. Der Reingewinn aus dem trieb dieser Bahn wird jährlich auf 157 500 Kr., d. s. a 4% des investierten Kapitals errechnet. Der Hauptck dieser Bahn ist die Erleichterung und Verbilligung Güterbeförderung.

— **Das Programm der estnischen Eisenbahnbauten.** Das nische Verkehrsministerium hat nunmehr den Eisenbauplan ausgearbeitet, der der Regierung demnächst Prüfung zugehen wird. Mit der Durchführung dieses ns soll bereits in diesem Frühjahr begonnen werden. In ter Linie ist der Bau einer Eisenbahnlinie Dorpat-tschur vorgesehen. Es handelt sich um eine Vollrbahn von 88 km Länge, deren Baukosten auf 6,4 Mill. onen veranschlagt sind. Ferner ist der Bau einer malspurbahn Koil-Werder von 105 km Länge protiert, deren Baukosten auf 3,3 Mill. Kr. berechnet wern. Für die Beschaffung der Wagen und Lokomotiven rden 1,4 Mill. Kr. erforderlich sein. Im weiteren Verf der auf 10 Jahre berechneten Bauzeit sollen noch gende Linien gebaut werden: Dorpat-Fellin-rnau (Vollspurbahn), Länge 138,5 km, Baukosten 10,34 ll. Kr.; Fellin-Walk, Länge 80 km, Baukosten 2,86 ll. Kr.; Taps-St. Johannis, Länge 29 km, Bausten 1,1 Mill. Kr.; Fennern-Wöchma-Pillistr-Oberpallen-Laisholm-Tschorna, Länge km, Baukosten 4,44 Mill. Kr. Der Bau der Bahnen rpat-Petschur und Koil-Werder soll in den Jahren 8—1932 ausgeführt werden.

— **Ablehnung der staatlichen Garantie für eine Obligansanleihe der Riga-Rujener Eisenbahn.** Das Gesuch Aktiengesellschaft der Nordlivländischen Eisenbahnen die Bewilligung der staatlichen Garantie für eine Obationsanleihe in Höhe von 11,5 Mill. Lat zum Bau der enbahn Riga-Rujen wurde, trotzdem die Notwendigkeit d Zweckmäßigkeit dieser Bahn allgemein anerkannt wor ist, bei der Abstimmung in der Finanzkommission abehnt. Die Ablehnung der staatlichen Garantie ergte angeblich deshalb, weil die Gesellschaft selbst so gut keine Mittel besitzt und das erforderliche Kapital im nzen Umfange durch eine Anleihe aufgebracht werden lte.

— **Ausbau der Bahnhöfe in den polnischen Kurorten.** Das rkehrsministerium hat beschlossen, in allernächster Zeit den Ausbau der Bahnhöfe in den polnischen Kurorten schreiten. Die Bahnhöfe sollen nach Bedarf ausgebaut l mit elektrischer Beleuchtung und Bahnhofswirtschafausgestattet werden.

— **Eine schweizerische Dreischienenbahn.** Wir erhalfolgende Zuschrift: Unter den Aegiden von Dr. R. lnder, Direktor der Montreux-Oberlandbahn (MOB) und glied der Direktionskommission der Lötschbergbahn, ein schon früher gehegter Gedanke greifbare Gestalt genommen, der es seiner Originalität wegen verdient, h in der grünen Vereinszeitung dargelegt zu werden. Es handelt sich darum, durch Einbau einer dritten iene auf den Strecken Interlaken—Spiez, Spiez—Erlench und Erlenbach—Zweisimmen in einer Gesamtlänge n 51 Effektivkilometern auf diesen Vollspurstrecken ichzeitig einen meterspurigen Betrieb zu ermöglichen d damit den umsteiglosen Zugverkehr zwischen den emdenzentren Montreux und Interlaken sicherzustellen. ichzeitig wird ein zusammenhängendes Meterspurnetz n bedeutendem Umfange geschaffen, da die elektrischen Viviser- und die elektrischen Greyerzerbahnen sowie die Nebenstrecke Clarens-Blonay mit der MOB in direkter Verbindung stehen und diese außerdem über die Meterspurstrecke Zweisimmen—Lenk verfügt. Durch Ausdehnung der dritten Schiene bis Interlaken-Ost wird aber auch der Anschluß an die Berner-Oberland-Bahnen und an die Brüniglinie der Schweizerischen Bundesbahnen erreicht, die beide ebenfalls meterspurig sind. Damit wird eine wertvolle Austauschmöglichkeit von Rollmaterial geschaffen, die aber an praktischer Bedeutung hinter dem im Vordergrund stehenden Fremdenverkehrsinteresse einer direkten umsteiglosen Personenverbindung Montreux—Interlaken weit zurücksteht.

Die MOB hat schon im Jahre 1906 mit den Simmenthalerbahnen (Spiez—Erlenbach und Erlenbach—Zweisimmen) und der damaligen Thunerseebahn Expreßzüge eingeführt, welche die 114 km lange Strecke mit sehr wenigen Zwischenhalten, aber Umsteigen in Zweisimmen, in vierstündiger Fahrt zurücklegten. Dieser Betrieb ist nachkriegszeitlich mit zwei Zugpaaren wieder aufgenommen, die neben Aussichts- (auf der Meterspurstrecke) auch Speisewagen führen, sie erfreuen sich großer Beliebtheit. Dabei hat sich aber sowohl bei ihnen, als auch in dem übrigen während des Sommers starken Schnellzugsverkehr die Notwendigkeit des Wagenwechsels als starkes Hemmnis erwiesen. Seiner Beseitigung dienen die Bestrebungen Dr. Zehnders.

Allerdings stehen ihrer Verwirklichung erhebliche Hindernisse entgegen. Wohl wird sich der starke Viehverkehr aus dem Simmenthal wie auch der Güterverkehr nach wie vor ohne weiteres vollspurig abwickeln lassen und dasselbe gilt für den internen Personenverkehr. Allein das Stromsystem der elektrisierten Simmenthalerbahnen ist von demjenigen der MOB in Spannung und Art verschieden, und da ein Umbau zu kostspielig wäre, können nur die Anhängekompositionen übergehen, während die Motorwagen nach wie vor ausgewechselt werden müssen. Die noch völlig unabgeklärte Kostenfrage bildet ebenfalls ein erhebliches Hindernis. Zwar sind die schmalspurigen Betriebs- und Unterhaltungskosten geringer als die des Vollspurbetriebes; da aber mit einer Vermehrung der Fahrleistungen zu rechnen ist, dürfte der sich hieraus ergebende Nutzen auch kapitalisiert nicht erheblich ins Gewicht fallen. Ob die MOB über die hohen Anschaffungskosten vermehrten Rollmaterials hinaus noch Beiträge für die dritte Schiene aufzubringen vermag, ist sehr fraglich, und weder die Simmenthalerbahnen noch die Lötschbergbahn, aber auch nicht der mit Eisenbahnschulden ohnehin außerordentlich stark belastete Kanton Bern sind in der Lage, große neue Kapitalien aufzubringen, deren Verzinsungsmöglichkeit auch im günstigen Falle eine beschränkte sein wird. Dazu kommen nicht unerhebliche technische Schwierigkeiten im Bahnhof Spiez und erhebliche Umbaukosten für den künftigen Gemeinschaftsbahnhof Zweisimmen. Schließlich dürften auch gewisse Wettbewerbsverhältnisse dem Plan eher hinderlich sein, so daß mit einer sehr raschen Verwirklichung nicht zu rechnen ist. Andrerseits wird es aber durch den wachsenden Kraftwagenwettbewerb begünstigt, dem ohne energische und durchgreifende Abwehrmaßnahmen nicht mehr beizukommen ist. Diese Verhältnisse dürften sich auch als stärker erweisen als die vielfachen lokalen Widerstände, die nach Bekanntwerden des Projekts sofort breiten Ausdruck in der Presse gefunden haben. Erwähnt sei schließlich, daß auch auf der Meterspur die Fahrzeiten der Vollspur ohne weiteres innegehalten werden können. Miller, Bern.

— **Rapidzüge zwischen Mailand und Rom.** Am 16. April wurde der Verkehr von zwei beschleunigten Schnellzügen (Rapidzügen) zwischen Rom und Mailand eröffnet. Die Strecke wird in 10 Stunden 20 Minuten durchfahren. Abfahrt von Mailand um 12^{5}, Ankunft in Rom um 22^{25}, Abfahrt von Rom um 12^{50}, Ankunft in Mailand um 23^{10}. Die Züge fahren über Bologna-Florenz und bestehen nur aus Wagen I. Klasse mit Speisewagen.

— **Italienisch-südslawischer Güteraustausch.** Südslawien hat im Jahre 1927 für etwa 6½ Milliarden Dinar Güter nach Italien ausgeführt, wovon ungefähr ein Drittel nach Italien, das unter den einführenden Ländern an erster Stelle steht. Die wichtigsten Güter die Italien aus Südslawien einführt sind Bauholz (im Jahre 1927 für etwa 545 Mill.

Dinar), Eier, lebende Tiere und frisches Fleisch. In der Ausfuhr nach Südslawien (Gewebe, Garne und andere Manufakturen, Reis, Maschinen) nimmt Italien im selben Jahre den dritten Platz ein (nach Österreich und Tschechoslowakei) mit einem Betrag von ungefähr 905 Millionen Dinar, wogegen im Jahre 1926 Italien um 1 Milliarde 54 Millionen ausführte. Italien bezieht also aus Südslawien doppelt so viel als es ausführt. Außerdem befindet sich die italienische Ausfuhr in den letzten Jahren in stetem Rückgang, von 13,8% im Jahre 1926 ist sie im Vorjahre auf 12,98% gesunken, während die tschechoslowakische Ausfuhr von 18,70 auf 19,52 gestiegen ist. Deutschland, das vor einigen Jahren an der sechsten Stelle, stand, hatte die vierte Stelle im Jahre 1926 und hat noch etwas im Jahre 1927 gewonnen.

— **Italienische Handelsbilanz im Februar 1928.** Im Februar 1928 hat der Wert der italienischen Gesamteinfuhr 1 704 664 736 Lire und der der Gesamtausfuhr 1 215 427 174 Lire betragen. Die Einfuhr hat daher die Ausfuhr um 489,2 Millionen überstiegen, während im Februar 1927 der Unterschied 625,4 Millionen betragen hatte. Die Handelsbilanz hat sich somit um 136,2 Millionen gebessert. Für beide Monate Januar und Februar 1928 betrug die Einfuhr 3 266 778 408 Lire und die Ausfuhr 2 247 931 419 Lire. Die italienische Handelsbilanz weist somit für diese Zeit einen Fehlbetrag aus von 1 018 839 989 Lire mit einer Besserung von 477,2 Millionen Lire (31,8%) gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres.

— **Der erste Vogesen-Durchstich.** Unter dieser Überschrift teilt die Chronique des Transports mit, daß die Schienenverbindung zwischen der Ostbahn und den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, nämlich die Strecke St. Dié—Saales fertiggestellt und damit der erste Durchstich durch die Vogesen betriebsfähig ist. Die beiden anderen Tunnels durch dieses Gebirge zur Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen Alt- und Neufrankreich bieten größere Schwierigkeiten und sind weniger dringlich, und man hat daher die Eisenbahn St. Dié—Saales als erste dieser Verbindungen zur Vollendung gebracht (s. a. Nr. 4 dsr. Ztg. v. 24. Jan. 1926, S. 60.) Die neue Strecke ist zwar nur 25 km lang, ihr Bau bot aber doch erhebliche Schwierigkeiten, namentlich wegen der großen Zahl von Kunstbauten, unter denen besonders der 1600 m lange Tunnel unter dem Paß von Saales zu nennen ist. Die Entfernung St. Dié—Straßburg wird durch die neue Eisenbahn von 166 auf 79 km verkürzt; man erwartet infolge dessen von ihr eine Belebung des Verkehrs nicht nur zwischen Alt-Frankreich und Elsaß-Lothringen im allgemeinen, sondern zwischen diesen beiden Städten im besonderen.

— **Gründung einer Gesellschaft für Nebenbetriebe bei der französischen Südbahn.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Südbahngesellschaft die Genehmigung erteilt, eine „Société des Transports Auxiliaires" zu gründen, deren Zweck es zunächst ist, öffentliche Kraftwagenbetriebe im Verkehrsgebiet der Südbahn einzurichten, dann aber auch andere Betriebe zu schaffen, die Hand in Hand mit der Eisenbahn arbeiten und ihr Verkehr zuführen; an erster Stelle ist dabei an das Zusammenarbeiten mit dem Kraftverkehr gedacht. Es handelt sich dabei sowohl um Eigenbetriebe der neuen Gesellschaft als auch darum, fremde bereits bestehende Betriebe zu unterstützen und neue zu schaffen Jedem dieser Betriebe soll dabei die Bedienung des Verkehrs überlassen bleiben, der ihm zukommt, es soll aber dabei ein enges, planmäßiges Zusammenarbeiten mit der Eisenbahn angestrebt und gepflegt werden. Um ihre Aufgaben erfüllen zu können, bedarf die neue Gesellschaft ausgiebiger Mittel, und sie wird daher mit einem Aktienkapital von 25 Mill. Fr ausgerüstet, das zum größten Teil von der Eisenbahngesellschaft aufgebracht wird. Der Minister hat genehmigt, daß die Südbahn zu diesem Zweck das Ergebnis der Ausgabe von Schuldverschreibungen verwendet und die Ausgabe zu Lasten der Ergänzungsbauten verbucht. Die Dividende, die die Eisenbahngesellschaft aus diesem Aktienbesitz bezieht, dient an erster Stelle dem Zinsendienst dieser Schuldverschreibungen; ein etwaiger Überschuß wird unter deren Einnahmen aus anderen Quellen als aus dem Betriebe verbucht.

— **Die neue Werkschule der französischen Nordb** Demnächst wird die französische Nordbahn die Neuba ihrer Werkschule in Benutzung nehmen, in der sie Zöglinge nicht nur für ihren zukünftigen Beruf im E bahndienst vorbereitet, sondern sie auch theoretisch sogar künstlerisch ausbildet und auch für ihre körper Ertüchtigung sorgt. Am Vormittag findet der theoreti Unterricht statt, am Nachmittag arbeiten die Zögling den mechanischen oder elektrotechnischen Werkstätte nachdem auf welchem Gebiet sie sich später betätigen len. Von 5 Uhr an sind sie frei. Sie treten mit 13 Ja in die Werkschule ein und können in drei Jahren zu t tigen Handwerkern ausgebildet werden. Ihre Bildung möglicht ihnen, auch Zeichner im Entwurfbureau oder Werkmeister zu werden; die Wahl zwischen den vers denen Gebieten steht ihnen beim Antritt aus der Se frei. Ihre zweimonatlichen Ferien bringen die Zöglinge Werkschule auf Kosten der Eisenbahngesellschaft in d Kinderheimen an der Küste des Kanals zu.

— **Der erste Wirtschaftsbericht der belgischen St eisenbahngesellschaft.** Am 1. September 1926 hat die sellschaft, die zur Übernahme der belgischen Staatsbal gegründet worden war, ihre Tätigkeit begonnen. Um Wirtschaftsjahr mit dem Kalenderjahr in Einklang zu gen, hat sie als Zeitraum, über den sie ihren ersten V schaftsbericht erstattet, die 16 Monate bis Ende Dezei 1927 angenommen. Die Zahlen dieses Berichts sind mit den Betriebsergebnissen früherer Jahre nicht unmi bar zu vergleichen. Nach den vorläufigen Feststellu haben die Einnahmen 3 804 376 000 Fr, die Ausg 3 121 484 000 Fr betragen. Unter den Ausgaben ist eine R lage von 234 117 000 Fr zur Erneuerung der Anlagen griffen, außerdem sind noch 2,5 % Roheinnahmen, also 95 100 000 Fr einer Rücklage zuzuführen. Somit bleibt Überschuß von 587 792 000 Fr. Hiervon erhält der S 270 Mill. als Dividende auf die in seinen Händen bef lichen Aktien. Der gleiche Betrag wird als Gewinnan an die Besitzer der Vorzugsaktien ausgeschüttet, die au dem vom Staate 6% ihres Kapitals als gewährleistete destverzinsung erhalten. An die Belegschaft wer 28 400 000 Fr als Gewinnanteil ausgezahlt. Somit bl ein Überschuß von 19 392 000 Fr, von dem aber in Bericht gesagt wird, daß er bei der endgültigen Abrechn ganz oder teilweise verschwinden wird.

Nicht nur die Erstreckung des Berichts über einen raum von 16 Monaten erschwert den Vergleich mit früh Zeiten, sondern auch der Umstand, daß im Betriebs raum, einerseits die Tarife, sowohl im Personen- wie im G verkehr erhöht worden, andererseits die Preise für B Betriebs- und Werkstoffe gestiegen sind. Befördert den 1927: 217,9 Mill. Personen gegen 225,2 Mill. im Vorj die Verminderung ist auf den Wettbewerb der Kraftwa zurückzuführen. An Gütern wurden 76,6 Mill. t gege Mill. t befördert; hier liegt der Grund des Rückganges Ausstand bei den englischen Kohlenbergwerken im J 1926, der damals fördernd auf den Verkehr mit belgis Kohle gewirkt hat.

— **Bevorstehende Tariferhöhungen in Belgien.** Rücksicht auf das Betriebsergebnis des vergangenen res hat der Verwaltungsrat der belgischen Staatseisenb gesellschaft eine Anzahl Maßnahmen geplant, die trotz Erhöhung der Bezüge des Personals seit dem 1. Ja und sonstiger erhöhter Ausgaben das Gleichgewicht Betriebsrechnung sichern sollen. Der Binnenverkehr ni zwar zu, aber der Durchgangsverkehr geht zurück. ist daher beabsichtigt, den Preis der Dauerkarten zu höhen, und zwar je nach der Entfernung in verschied Abstufung, im Durchschnitt um etwa 15%. Um den sonenverkehr zu heben, sollen gewisse Erleichteru eingeführt werden, so die Ausgabe von Monatskarten v rend der Ferienzeit. Im Güterverkehr ist eine Erhöh der Sätze für die Beförderung von Koks um 10% plant und es sollen zwei neue Tarifklassen eingef werden, die auf dem Werte der Güter aufgebaut Diese beiden Tarifmaßnahmen sollen 50 Mill. einbrin Die Kohlenfrachten sollen zunächst unverändert blei Ein Sonderausschuß untersucht zur Zeit die Verhältn im belgischen Kohlenbergbau, der augenblicklich eine des Niedergangs durchmacht. Dieser Ausschuß hat

ßigung der Kohlentarife empfohlen, und die Eisen-
gesellschaft will augenscheinlich einer Entscheidung
dieser Richtung nicht vorgreifen, kann aber anderer-
auch nicht wagen, eine Maßnahme zu treffen, die
in der entgegengesetzten Richtung bewegt.

Nachnahmesendungen in England. In England fällt
ntlich ein großer Teil des Paketverkehrs, den bei
die Post besorgt, der Eisenbahn zu. Diese befördert
nur Pakete bis 11 Pfd. (5 kg) Gewicht, und da die
bahnen sich nicht mit dem Geldverkehr befassen, war
sher nicht möglich, bei größeren Sendungen Kosten
Empfänger durch Nachnahme zu erheben. Seit der
hrung des Nachnahmeverkehrs bei der Post im Jahre
hat sich dieser Verkehrszweig so entwickelt, daß man
n Umfang auf 1 650 000 Pakete im Jahre schätzt. Da-
ist zu schließen, daß ein lebhaftes Bedürfnis für die
ehung von Geldbeträgen bei Warensendungen durch
nahme besteht, und dieses Bedürfnis ist nicht nur auf
leinen Sendungen beschränkt, sondern erstreckt sich
auf größere. Die Postverwaltung und die Eisenbahn-
schaften haben daher Vereinbarungen getroffen, durch
ieses Bedürfnis befriedigt werden soll. Der Versen-
es Gutes kann nunmehr dem Empfänger einen Post-
g zugehen lassen; wird dieser eingelöst, so dient die
ng der Post über den erhaltenen Betrag der Eisen-
gegenüber als Ausweis zur Empfangnahme des Gutes.
Gut wird durch einen Anhänger gekennzeichnet, der
er Post zu haben ist. Das Gegenstück zu ihm bildet
Vordruck, der von der Post bei Einziehung des Geldes
ndet wird. Der einzuhebende Betrag darf 40 Pfd.
Mk.) nicht überschreiten, in bezug auf den Umfang der
ng gibt es aber keine obere Grenze, es können auch
nladungen, ebenso Pakete und Stückgüter gegen Nach-
e abgefertigt werden; nur Explosiv- und ähnliche ge-
chen Stoffe sowie lebendes Vieh sind ausgenommen,
eit auch noch leicht verderbliche Waren, wie Fleisch,
, gewisse Sorten Obst, geschnittene Blumen. Wird eine
ng innerhalb 48 Stunden nicht in Empfang genommen,
rden die üblichen Stand- und Lagergelder erhoben; im
en berechnet die Eisenbahn für die Nachnahmesen-
en eine Sondergebühr von 3 Pence (25 Pfg.) Die neue
chtung soll augenscheinlich zunächst der Landwirt-
t zugute kommen, die dadurch in die Lage versetzt
en soll, mit dem Verbraucher, der nur kleine Mengen,
Kartoffeln, Äpfel, Speck u. dgl. abnimmt, unmittelbar
rkehr zu treten. Wirklichen Vorteil wird sie in die-
Beziehung erst dann haben, wenn der Ausschluß von
er verderblichen Lebensmitteln beseitigt wird, was
ichtigt ist, doch will man vorher erst die Bewährung
Einrichtung abwarten.

Fremde Erdteile.

**Der Simplon-Orient-Expreß und seine Verbindung
Ägypten.** Zu der in Nr. 15, Seite 404 unter b gebrachten
ilung hören wir von interessierter Seite, daß die Ver-
ng Haidar Pascha—Kairo in Betrieb ist.

Brückenbau der Chinesischen Ostbahn. Die Skoda-
ke, Pilsen haben den Auftrag der Chinesischen Ost-
auf Ersatz der alten Eisenbahnbrücken durch neue
nommen. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen.
neuen Brücken werden — im Gegensatz zu den alten —
durch schwere Güterzüge befahrbar sein. Zunächst
die Brücke über die Sungari in Charbin erneuert.

Schienenlieferungen für die Chinesische Ostbahn.
Verwaltung der Chinesischen Ostbahn hat kürzlich
deutschen und französischen Firmen Lieferungsver-
auf 460 km Schienen abgeschlossen. Der Auftrag ist
deutsche und französische Firmen verteilt worden.

Elektrisierungsplan der japanischen Eisenbahnen.
japanische Eisenbahnministerium hat beschlossen, in
ster Zeit mit der Elektrisierung folgender Bahnen zu
nen: Akabane—Omia, Kokubudsi—Tashikava, Atami—
idsu, Oshanomidsu—Kameido und Tashikava—Kofu.
Kosten der Elektrisierung der erwähnten Linien sind
rund 20 Millionen Yen veranschlagt. Die erforder-
n Mittel werden teilweise von der japanischen Re-
ng, teilweise durch eine Anleihe bereitgestellt.

— **Neuordnung der südafrikanischen Eisenbahnen.** Die Verwaltungsordnung der Eisenbahnen von Südafrika, die bis vor kurzem beibehalten worden ist, stammte aus dem Jahre 1909. Damals hatte das Eisenbahnnetz der Staaten, die sich zu dem Staatenbund Südafrika zusammenschlossen, einen Umfang von etwas über 11 000 km. Nachdem es nunmehr auf fast 21 000 km angewachsen ist, ist es kein Wunder, daß sich das Bedürfnis einer Neuordnung herausstellte. Dem hat die Regierung Rechnung getragen, indem sie den gesetzgebenden Körperschaften einen Entwurf vorgelegt hat, der eine Erhöhung der Zahl der Direktionen von neun auf elf vorsieht. Damit ist eine Dezentralisation verbunden. Die Verkleinerung der Bezirke ermöglicht eine leichtere Verwaltung und Überwachung in den einzelnen Bezirken. Die Generaldirektion wird beibehalten. Dem Generaldirektor werden zwei Stellvertreter beigegeben, einer für technische, der andere für Verkehrsfragen.

— **Leistungen amerikanischer Eisenbahnen.** Einige veröffentlichte Zahlen geben ein anschauliches Bild von den Leistungen amerikanischer Eisenbahnen. Über jede Meile (1,61 km) der amerikanischen Eisenbahnen rollten im Jahre 1927 täglich sieben Personen- und sieben Güterzüge. Die sieben Güterzüge enthielten 325 Wagen, von denen 205 beladen und 120 leer waren. Die Nutzlast betrug etwa 5600 t, die Gesamtlast (einschließlich Lokomotive) 14 400 t. Die sieben Personenzüge führten 46 Wagen, die mit 416 Reisenden besetzt waren. Auf die Durchschnittsmeile entfiel eine tägliche Roheinnahme von 72 Dollar, von der 53 Dollar oder 74 % auf Betriebskosten abgingen. Dazu kamen noch 4 Dollar an Steuern und Abgaben. Nach Abzug von Zinsen, Mieten u. dgl. blieb ein Reingewinn von 13 Dollar, ein Betrag, der ausreichte, um das durchschnittliche Anlagekapital mit 4,5 % zu verzinsen.

— **Hölzerne und eiserne Wagen bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Schon seit dem Jahre 1907 hat die Pennsylvania-Eisenbahn keine hölzernen Personenwagen mehr beschafft, für das Jahr 1928 hat sie aber vollständig aus Eisen gebaute Wagen in solchem Umfang bestellt, daß auf ihrem ganzen Netz in Zukunft die regelmäßigen Personenzüge und die Ausflugzüge nach den Seebädern nur noch mit eisernen Wagen ausgestattet werden. Die Bestellungen für 1928 umfassen 300 Personenwagen von 21,5 m Länge, 210 Gepäckwagen von 18,3 m Länge und 20 Personenwagen mit Gepäckabteil. Die Lieferung ist an verschiedene Wagenbauanstalten vergeben. Die Kosten für die neuen Wagen werden 20 bis 26 Mill. Dollar betragen. — Die Pennsylvania-Eisenbahn besitzt bereits 4541 Personenwagen ganz aus Eisen. Im vorigen Jahre sind 559 hölzerne Wagen ausgemustert worden. Ihr Wagenpark wird, wenn die neuen Wagen geliefert sind, noch 200 hölzerne Wagen umfassen, doch sollen diese nur zur Aushilfe benutzt werden.

— **Kohlen für New York.** New York deckt seinen Kohlenbedarf im wesentlichen aus den Staaten Ohio, Pennsylvanien und West-Virginien, von denen es durch den Hudson getrennt ist. Infolgedessen haben fast alle Eisenbahnen, die die Kohle für New York heranbringen, auf dem Westufer des Hudson oder des Arthur Kill, des Meeresarms zwischen Staten Island und New Yersey, große Kohlenbahnhöfe. Als ein Beispiel sei hier einiges über den Kohlenbahnhof Port Reading der Reading-Eisenbahn am Arthur Kill berichtet. Er steht durch eine 34 km lange, eingleisige Eisenbahn, die, einer Tochtergesellschaft der Reading-Eisenbahn gehörig, nur dem Kohlenverkehr dient, mit der Hauptstrecke dieser Gesellschaft in Verbindung. Hier werden jährlich über 3,5 Mill. Tonnen Kohle umgeschlagen, die in mehr als 77 000 Wagen ankommen. Täglich verkehren auf der Kohlenbahn fünf oder sechs, in Zeiten lebhaften Bedarfs aber zehn und mehr Züge zu 50 bis 60 Wagen, die je etwa 4400 t Kohle anbringen.

Die New Yorker Kohlenhändler kaufen die Kohle auf der Zeche und leiten sie dann nach den Kohlenbahnhöfen gegenüber New York, wo sie endgültig darüber verfügen; der größte Teil dient zur Versorgung von New York, ein Teil ist aber auch Bunkerkohle, ein anderer wird durch die Küstenschiffahrt weiter befördert. Große Schwierigkeiten entstehen für den Betrieb der Kohlenbahnhöfe dadurch, daß es eine große Zahl verschiedene Kohlensorten

gibt und die Händler daher über jeden Wagen einzeln je nach seinem Inhalt verfügen. Bei flauem Markt kommt es vor, daß die Eisenbahnwagen monatelang als fahrbare Kohlenlager dienen müssen; daß ist freilich eine sehr teure Art der Lagerung, sie kostet täglich 2 Dollar Standgeld. Die Händler ziehen es daher vor, Kähne zur Lagerung der Kohle zu mieten, die 10 bis 25 Wagenladungen fassen und nur 8 bis 15 Dollar Miete täglich kosten. Zuweilen liegen 100 solcher Kähne mit 500 bis 1000 t Inhalt im Hafen. Dadurch werden zwar die Gleisanlagen entlastet, dies lange Lagern der Kohle auf den Gleisen und das Herausziehen des richtigen Wagens zur gegebenen Zeit macht aber immer noch genügende Schwierigkeiten.

Der Bahnhof hat etwa 100 km Gleis. Er besteht aus drei Teilen; der nördliche enthält 23 Einfahrtgleise; der mittlere besteht im wesentlichen aus Abstellgleisen, in denen die Kohlenwagen nach ihrem Inhalt geordnet aufgestellt werden. Es wird in zwei Schichten zu acht Stunden gearbeitet. Der Bahnhof ist mit allen nötigen Einrichtungen zum Umladen der Kohlen von den Eisenbahnwagen auf die Kähne ausgestattet. Im Winter kommt die Kohle in gefrorenem Zustande an; sie könnte so nicht umgeladen werden, und es ist daher ein 134 × 21,5 m großer Schuppen mit vier Gleisen für je elf Wagen zum Auftauen der Wagen vorhanden. Dies geschieht durch auf etwa 95 Grad erhitzte Druckluft, mit der die Wagen bespült werden. Die Anlage wird etwa drei bis vier Monate im Jahre gebraucht. Auf der Umschlaganlage sind bis 336 Wagen in zehn Stunden entladen worden, so daß der Kipper zu einem Wagen nur etwa 1¾ Minuten in Anspruch nehmen durfte. Die höchste Monatsleistung hat 600 000 t betragen. Dabei müssen auf den Kippern zwölf Mann beschäftigt werden, während früher bei reinem Schwerkraftbetrieb dazu mehrere hundert Arbeiter nötig waren.

Die Kähne, in die die Kohle umgeschlagen wird, gehören besonderen Gesellschaften, die Schlepper, die sie über den Hudson befördern, sind aber Eigentum der Reading-Eisenbahn. Ein Schleppzug besteht meist aus zwanzig Kähnen, es kommt aber in verkehrsstarken Zeiten vor, daß 40 bis 50 Kähne auf einmal bewegt werden. Das Beladen der Kähne geht meist am Tage vor sich, die Überführung der Kähne nach dem Ostufer meist in der Nacht, wobei die Flut ausgenutzt wird.

— **Bekämpfung von Unfällen und Störungen bei einer amerikanischen Eisenbahn.** Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind eifrig bemüht, durch Erhöhung der Betriebssicherheit und Beseitigung von Betriebsstörungen ihren Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Sie suchen dieses Ziel zum Teil durch erzieherische Einwirkung auf das Betriebspersonal zu erreichen. Eine Eisenbahngesellschaft rühmt sich, daß diese Tätigkeit zu besonderen Erfolgen geführt hat. Es sei bei ihr im Jahre 1927 bei der Gleisunterhaltung nur ein Unfall auf 68 997 Arbeitsstunden entfallen, wobei an 8 von 18 Stellen das Ziel, das man sich gesetzt hatte, überschritten worden ist; man wollte es nämlich auf höchstens einen Unfall bei 100 000 Arbeitsstunden oder Lokomotivmeilen (1 Meile = 1,61 km) bringen. Besondere Aufmerksamkeit hat man auch den Heißläufern gewidmet. Im Jahre 1926 entfiel auf 73 989 Meilen ein Heißläufer, im Jahre 1927 ist diese Zahl auf 80 569 Meilen gesteigert worden, und im November wurde das Ziel, das man sich gesteckt hatte, 100 000 Meilen auf einen Heißläufer, sogar überschritten. Im Jahre 1928 will man erreichen, daß erst auf 105 000 Meilen eine heiße Achse entfällt. Man ist der Überzeugung, daß die Erreichung dieses Zustands zwar Mühe gekostet hat, daß diese aber nicht vergebens aufgewendet worden ist.

— **Bahnbau in Mexiko.** Die politischen Unruhen der letzten Jahre in Mexiko haben zwar den Ausbau des Eisenbahnnetzes verzögert, ganz eingestellt worden ist er aber nicht. Kürzlich ist eine Verbindung, die 164 km lange Eisenbahn Tepic—La Quemada, fertiggestellt worden. Den Bau hat die amerikanische Südpacific-Eisenbahn ausgeführt, der die mexikanische Regierung 5,5 Mill. amerikanische Dollar in Gold als teilweiser Ersatz für durch den Umsturz entstandene Schäden unter der Bedingung zahlte, daß der gesamte Betrag für die genannte Eisenbahn aufgewendet würde. Die Bahn wurde alsbald von beiden Enden her in Angriff genommen; es wurden 3000 Mann dabei beschäftigt. Die neue Eisenbahn hat gerade Linien von 6° km und 9 km aufzuweisen, muß also z Teil durch ebenes Gelände führen, sie liegt aber an seits auch in Gebirgsschluchten, wo das Gelände de erhebliche Schwierigkeiten in den Weg stellte. Es 32 große Brücken, 340 Durchlässe und 31 Tunnel bauen. 26 von diesen Tunneln entfallen auf eine von 25 km. Im ganzen sind die Tunnel 7,25 km Der längste von ihnen hat eine Länge von 880 m. größte Brücke hat eine Spannweite von 260 m und 1200 t. Eisen und Zement ist von mexikanischen W bezogen worden, die Brücken hat eine Neuyorker Bri bauanstalt geliefert.

Die neue Eisenbahn bildet ein Verbindungsglied schen dem Nordwesten und den übrigen Teilen von M Sie erschließt ein an Naturschätzen reiches Gebiet es bisher an der Möglichkeit fehlte, seine Erzeu abzubefördern. Man erwartet von ihr auch eine beruhi Wirkung der politischen Beziehung.

Wasserverkehr.

— **Donauproblem und mitteleuropäische Wirtschaf** 3. Mai beginnt die IV. Mitteleuropäische Wirtschaftst in Wien, die als Hauptthema ihrer diesjährigen Ver lungen das Donauproblem gewählt hat. Zu dieser lasse hat Staatssekretär a. D. Dr. Elemer Hantos eingehende Denkschrift über das Donauproblem i mitteleuropäischen Wirtschaft ausgearbeitet, die alle dischen, wirtschaftlichen und technischen Seiten Problems gründlich behandelt und in ihren Schlußf rungen ein erschöpfendes Programm für die Verbess der Wirtschafts- und Verkehrslage an der Donau auf

Die Donau ist heute nach den Ausführungen vo Hantos eine technisch stark vernachlässigte und schaftlich wenig ausgenützte Verkehrsstraße mit ver nismäßig geringer Schiffahrt. Auch noch im Jahre betrug der Verkehr nicht mehr als 60% des vor Kriege verzeichneten. Diese Schrumpfung der tatsä ausgenützten Tonnage ist um so bemerkenswerter, a verfügbare Schiffsraum gegenüber dem Friedensstan 25% zugenommen hat. Ein englischer Sachverstän der sich in letzter Zeit dem Studium des Donaupro gewidmet hat, führt nun unter den Ursachen des Verl rückganges an erster Stelle die Verminderung der duktion an, an zweiter das gegenwärtig allenthalb Kraft stehende System der Hochschutzzölle und an d die vielfach angewendeten falschen administrativen M den und Verkehrseinschränkungen. Nicht minder al lich für den Verkehr auf der Donau ist die Tatsache die materiellen Grundlagen der Schiffahrtsfreiheit das heute zu Recht bestehende System nicht entspre gewährleistet ist.

Die Donauschiffahrtsakte von 23. Juli 1921 ist in Vorschriften nicht überall leicht verständlich und lä vielen Punkten verschiedene Auslegungen zu. Gl cherweise gibt aber die gleiche Donauakte die Möglic einer Reparation, auf die man alle Hoffnung setzen Der Mehrheit von zwei Dritteln ihrer Signatarmächte es nämlich mit dem Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten, also bereits seit dem 1. September 192 die Revision der Akte zu betreiben. Die Revision also aufgenommen werden und hat um so mehr Au auf Erfolg, als außer einer Völkerbundexpertise auc Gutachten der Internationalen Handelskammer vor das die Notwendigkeit einer Verbesserung der best den Rechtsordnung von objektiver Seite her best Nach der heutigen politischen Gestaltung von Mitteleu sollte die Donau das Rückgrat des Verkehrs und Ha sein; sie hat sich aber bisher nur als Trägerin der nalen Absperrungspolitik bewährt.

Über die dringend notwendige Zusammenar der Uferstaaten läßt sich Dr. Elemer Hantos in gender Weise aus: Der Kern des Donauproblems in der mangelhaften Zusammenarbeit der Donaust und in den Eifersüchteleien gewisser nationaler S fahrtsgesellschaften zu suchen. Früher hatte die Du schiffahrt auf der Donau nur gegen die tariflichen Ma men der Eisenbahnen anzukämpfen. Heute gesellt sich der Wettbewerbskampf der verschiedenen Schiffahrtsg schaften hinzu. Einen Ansatz zur Besserung brachte

gs das Jahr 1926. Im Oktober setzte nämlich ein gewis- Rationalisierungsprozeß ein, indem eine Kooperation der nau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit der Ungarischen ß- und Seeschiffahrts A.-G. und der Süddeutschen Do--Dampfschiffahrtsgesellschaft zustande kam. Die ge- nten Unternehmungen haben durch gemeinsam erstellte rpläne und gegenseitige Aushilfe im Großladungsver- r die Transportmöglichkeit vermehrt und erhöht. An- gs 1927 erfolgte der Anschluß der Bayrischen Lloyd- iffahrtsgesellschaft, wodurch die Betriebskooperation großzügige Ergänzung erfahren hat. Eine weitere ionalisierung des Donauverkehres hat aber auch die eitigung der Erschwerungen im Umschlagverkehr mit Eisenbahnen zur Voraussetzung. In der letzten Zeit sich zwar der Verkehr von Bahn zu Schiff und umge- rt wesentlich gehoben. Dieser Verkehr ist aber bis t noch nicht geregelt. Zu den dringendsten Notwendig- en gehört daher die Schaffung und Ausgestaltung binierter Eisenbahn- und Schiffahrtstarife sowie die führung direkter Frachtbriefe für den Eisenbahn- und iffahrtsdurchlauf.

Auch hinsichtlich der verkehrstechnischen ite des Donauproblems kann eine entspre- nde Lösung nur durch die Zusammenarbeit der be- igten Staaten gefunden werden. Die Regulierungs- ten, die man unbedingt vornehmen sollte, müßten be- ken, daß die niedrigsten Schiffahrtswasserstände chweg zumindest auf das Maß von 2 m gebracht den. Eine wichtige Strecke der Donau, die die Grenze schen der Tschechoslowakei und Ungarn bildet, müßte bessert werden, da sie die Schiffahrt zwischen Wien Budapest stark behindert. Auch die Donaumündung, Flußbett bei Sulina, die Versandung dieses Kanals in den letzten Jahren zu viel Besorgnis Anlaß ge- en. Gelänge es, die technischen, politischen und finan- len Hemmungen durch ein einvernehmliches Vorgehen Donaustaaten zu beseitigen, so könnte die Donau zur en europäischen Verkehrsstraße ausgestaltet werden, es wäre kein kühner Traum mehr, daß in Chartum Baumwolle beladene Schiffe talabwärts durch das äische Meer, die Dardanellen, den Bosporus und das warze Meer in die Donau bis Budapest fahren, ohne ndwo umladen zu müssen.

Die beherrschende Stellung der Donau im mittel- epäischen Verkehrssystem ist bedingt durch die haffung eines Wasserstraßennetzes schen den Stromgebieten Mitteleuropas. Es handelt da in erster Reihe um die Verbindung der Donau mit Main, mit der Elbe, mit der Oder und der Weichsel. Vorbereitungen für die Verwirklichung dieser Wasser- ßenpläne sind sowohl in Deutschland als auch in der hechoslowakei bereits erheblich fortgeschritten. Aber h liegt die Fertigstellung dieses großzügigen mittel- opäischen Wassernetzes in ferner Zukunft und schon die Eifersucht der Uferstaaten angefacht.

Staatssekretär Dr. Elemer Hantos macht nun im An- uß an diese Ausführungen Reformvorschläge, im wesentlichen folgendes enthalten:

Die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau ist seit r als einem Jahrhundert ein Dogma der internatio- n Traktate. Die Pariser Friedenskonferenz glaubte Lage zu verbessern, indem sie das Schlagwort der rnalisation zum Recht erhob. Was darunter zu ver- en ist, wurde nicht klargelegt. Ein neu zu fassender nauakt müßte daher die Lösung dieser Aufgabe brin- . Es wäre ebenso zu erwägen, ob nicht die europäische die internationale Donaukommission in ein einziges an zusammengezogen werden könnte und eine Zwei- ung der Aufgaben in technische und nautische Auf- en stattfinden könnte. Weiterhin wäre zu versuchen, Unzahl von Zollformalitäten, denen die auf dem rchlauf befindlichen Schiffe und Waren unterliegen, zuschränken. Eine wechselseitige Anerkennung der den Zollbehörden der Versendungshäfen angelegten mben und Siegel, dann die Abschaffung der ötigen und kostspieligen Zollbegleitung der iffe, sowie die Einrichtung eines ständigen und t auf die Amtsstunden beschränkten Dienstes in Zollstellen und namentlich auf den Grenzstationen ßte den Verkehr gleichfalls erleichtern.

Eine weitere Forderung ist, daß die Zweiteilung des einheitlichen Netzes der Wasserstraßen des Donaugebietes in internationalisierte und territoriale Gewässer nicht zum Hindernis des Verkehrs werden. Daneben sollten die Uferstaaten und Ufergemeinden, soweit sie über Hafenanlagen verfügen, eine einheitliche Benutzung ohne Ansehen der Flagge garantieren. Eine ergänzende Zusammenarbeit zwischen Bahn und Donauschiffahrt tut ferner dringend not. Für alle Donauhafenstädte wären daher Eisenbahnausnahmetarife zu schaffen, wie solche für die Seehäfen schon längst bestehen. Neben diesen verkehrsrechtlichen und verkehrspolitischen sind es schließlich auch noch die technischen Fragen (Vertiefung des Bettes, Beseitigung der Hindernisse am Eisernen Tor und in der Donaumündung), deren Lösung als eine Lebensfrage für die Zukunft des Donauverkehrs angesehen werden muß.

— **Die französischen Häfen im Jahre 1927.** In den französischen Seehäfen sind im Jahre 1927: 58 304 Schiffe mit einem Gehalt von 60,6 Mill. Tonnen ein- und 58 251 Schiffe mit einem solchen von 60,8 Tonnen ausgelaufen. Sie haben 31,9 Mill. Tonnen Güter und 1,8 Mill. Reisende angebracht und 11,7 Mill. Tonnen Güter und 1,9 Mill. Reisende mit fortgenommen. Aus diesen Zahlen, die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Presse mitgeteilt werden, ergibt sich, daß die Zunahme des französischen Seeverkehrs, die sich schon in den letzten Jahren bemerkbar gemacht hat, auch im vergangenen Jahr angehalten hat. Die Einfuhr über die nasse Grenze hat um 4,5 Mill. t zugenommen, die Ausfuhr dagegen nur um 0,9 Mill. Daß diese beiden Zahlen so stark voneinander abweichen, rührt daher, daß unter den Einfuhrgütern die Kohle eine überragende Rolle spielt, die überwiegend zur See eingeführt wird, während die Güter, die Frankreich ausführt, meist über die trockene Grenze gehen. Ausfuhr und Einfuhr der Häfen zusammen, 43,6 Mill. t, übertreffen die Menge des Jahres 1913, 42,2 Mill. t. Seit dem Kriege ist diese Menge nur zwei Mal, 1923 und 1924, übertroffen worden. Die Zahl der Reisenden, die Frankreich zur See besuchten und es auf demselben Wege verließen, hat allerdings um 150 000 abgenommen, was mit dem Stand der französischen Währung zusammenhängen dürfte. In bezug auf den Personenverkehr steht Marseille mit 754 958 angekommenen und abgereisten Schiffsgästen an erster Stelle; dann folgen Boulogne, Calais, Le Havre, Dieppe, Cherbourg, Trouville, Brest, St. Malo-St. Servan. Der letztgenannte Hafen hat noch 105 945 Reisende in Ein- und Ausgang aufzuweisen. alle weiteren Häfen bleiben unter 100 000. Boulogne hat dabei in der Reihenfolge den Platz mit Calais getauscht, Cherbourg mit Trouville, das den größten Rückgang gegen 1926 (—81 214 Reisende) aufzuweisen hat, begründet dadurch, daß es sich dort ausschließlich um Luxusverkehr handelt.

Im Güterverkehr steht ebenfalls Marseille mit 12 8 Mill. t Schiffsraum im Eingang an der Spitze der französischen Häfen; es hat auch den größten Zuwachs gegen 1926 aufzuweisen, wenn man von Dünkirchen absieht, wo infolge eines Ausstands im Jahre 1926 das Jahr 1927 einen ungewöhnlichen Zuwachs gebracht hat. Auf Marseille folgen in bezug auf die Größe des Schiffsraumes im Eingang Cherbourg, Le Havre, Dünkirchen, Boulogne, Bordeaux und Rouen. In Marseille ist auch die größte Gütermenge umgeschlagen worden; sie betrug 7,6 Mill. t. An zweiter und dritter Stelle folgen in dieser Beziehung Rouen und Le Havre. Auch in allen anderen Seehäfen, außer in Calais und Lorient, hat der Umschlageverkehr zugenommen.

Der französischen Ausfuhr über die Seehäfen fehlt es namentlich an schweren Massengütern, die bei der Einfuhr — Kohle und Erz — eine wichtige Rolle spielen. Daher kommt es, daß die Häfen an der Einfuhr Frankreichs im Jahre 1927 mit 64,7%, an der Ausfuhr aber nur mit 30,7% beteiligt waren; dieses Verhältnis hat sich seit 1921 nur wenig geändert.

Kraftwagenverkehr.

— **Eisenbahn-Kraftwagenverkehr.** Die Geschäftsstelle für den deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr, Berlin, hat ihren Geschäfts-

bericht für das Jahr 1927 herausgegeben. Im Eingang des Berichts wird darauf hingewiesen, daß die organisatorische Bewegung innerhalb des Kraftverkehrs im Reichsgebiet noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Es besteht vielmehr noch ein buntscheckiges Bild im Kraftfahrwesen, das Planlosigkeit und Zersplitterung erkennen läßt. Über die Stellung der Reichsbahn ist dem Bericht folgendes zu entnehmen: Das gegenseitige Verhältnis gestaltete sich, wesentlich unter dem Eindruck der Erörterungen und Verhandlungen, die in dem im Geschäftsbericht 1926 bereits erwähnten besonderen Ausschusse der Reichsbahn vorgenommen wurden, ständig freundlicher. Der Ausschuß empfahl eine aktive Beteiligung der Reichsbahn auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens in dem Sinne, das als endgültiges Ziel eine über das ganze Reich sich erstreckende und dem maßgeblichen Einfluß der Reichsbahn unterliegende Unternehmung geschaffen würde. Zu diesem Zweck entschloß sich die Reichsbahn im Westen im Einvernehmen mit der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. und unter Aufrechterhaltung der bestehenden Bestimmungen zusammen mit dem Reiche bei zwei geeigneten Kraftverkehrs-Gesellschaften die Kapitalmehrheit zu erwerben, um dort in ausgedehntem Maße sowohl Eisenbahnkraftwagenverkehre im Zubringerdienst, im Übereck- oder Querdienst und im Paralleldienst einzurichten als auch das vielfach von der Wirtschaft gewünschte Vermietgeschäft für Überlandtransporte durchzuführen. An dem Versuche sind die Reichsbahndirektionen Mainz, Trier, Köln, Elberfeld, Frankfurt (Main) und Kassel sowie die Rheinische Verkehrsgesellschaft A.-G. in Köln und die Kraftverkehrs-Gesellschaft Hessen in Frankfurt (Main) beteiligt. Das Ergebnis des Versuches bleibt abzuwarten.

Die Beteiligung der Reichsbahn an einzelnen Kraftverkehrs-Gesellschaften einschließlich der gegebenen Darlehen betrug 2 930 000 RM am 31. Dezember 1927 gegen 2 835 000 RM. am 31. Dezember 1926. Gefahren wurden im laufenden Geschäftsjahr 95 Eisenbahnkraftwagenverkehre, von denen am Jahresschluß 63 im Betrieb waren. Von diesen 63 Eisenbahnkraftwagenverkehren entfielen 35 auf den Güterverkehr und 28 auf den Personen- und gemischten Verkehr. Die Streckenlänge der Güterlinien betrug 1194 km, die der anderen Linien 378 km. Am 31. Dezember 1926 wurden 49 Eisenbahnkraftwagenverkehre gefahren, es ist somit 1927 gegenüber 1926 ein Zuwachs von 29 % eingetreten. Befördert wurden im Güterverkehr 1927: 317 512 t, 1926: 196 382 t = + 61 % in 1927; im Personenverkehr 1927: 1 508 861 Reisende, 1926: 669 899 Reisende = + 125 % in 1927.

Die Verhandlungen mit dem Verein Deutscher Straßenbahnen, Klein- und Privatbahnen haben zu dem Abkommen vom 18. August 1927 zwischen dem Verein und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. geführt, durch welches eine gedeihliche und planmäßige Zusammenarbeit zwischen den Bahn- und Kraftverkehrs-Gesellschaften gepflegt und gefördert werden soll. Besonders rege gestalteten sich die Beziehungen zum Auslande, die mit den verschiedensten Ländern zum gegenseitigen Austausch der gemachten Erfahrungen führten. Auf dem Weltmotorkongreß, der im November 1927 in London tagte, war die Geschäftsstelle vertreten. — Die Geschäftsstelle sieht auf das abgelaufene Geschäftsjahr nicht ohne Befriedigung zurück. Wenn auch noch nicht alles Wünschenswerte erreicht ist, ist doch die fortschrittliche Entwicklung unverkennbar. Sie wird — wie es in dem Bericht zum Schluß heißt — weiter bemüht sein, die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen enger und erfolgreicher zu gestalten.

Rechtspflege.

— **Zum Begriff des Betriebsunfalls im Sinne der Reichsversicherungsordnung.** Zu dem in der Nr. 30 d. Ztg. vom 28. Juli 1927 auf Seite 833 behandelten Falle, in dem der Bann des Betriebes bejaht wurde, sind jetzt zwei bemerkenswerte Ergänzungen durch die Entscheidungen vom 18. Oktober 1927 (Ia 5104/26) und 2. September 1927 (Ia 1152/27) ergangen, die erste zuungunsten, die zweite zugunsten des Unternehmers.

In jenem handelte es sich darum, daß eine Arbeiterin, der sonst regelmäßig von ihrer Mutter zu der mit einer Kantine nicht ausgestatteten Arbeitsstätte das Essen brachte, v deren Verhinderung in der Arbeitspause ausgegangen um sich Obst als Beibrot zur Mahlzeit einzukaufen, die n Butterschnitten bestand. Auf dem Rückwege von dem Kaufladen brach sie sich den Arm. Einen Betriebs nahm das Versicherungsamt gemäß § 545a RVO. an führte zur Begründnug dieser Ansicht aus, daß es k Unterschied mache, ob ein Versicherter während der Mi pause in seine Wohnung oder in eine Gastwirtschaft geht in einem Geschäft sich etwas zur Befriedigung des Nahr bedürfnisses dienendes kauft.

Diesem lag der Sachverhalt zugrunde, daß ein Ma dessen Betriebsstätte sowohl wie Wohnung ein Schiff während einer dem Besuche von Verwandten diene Urlaubsreise auf der Eisenbahn verunglückt war. Reichsversicherungsamt vertrat seinen Unfallanspri gegenüber den Standpunkt, daß der Verletzte seinem B nach einen Weg von und zur Arbeitsstätte überhaupt zurückzulegen hätte, und deshalb das Verlassen des Sc seiner eigenwirtschaftlichen, privaten Tätigkeit gedient auf die sich der Versicherungsschutz des § 545a RVO. erstrecke. —

Beide Fälle sind auch für das Eisenbahnwesen zu achten.

— **Handlungen, die vor Anstellung eines Beamte gangen sind, können nicht Gegenstand der Bestra wegen Dienstvergehens bilden. Zu § 2 des Disziplgesetzes vom 21. Juli 1852.** Das Staatsministerium is Auffassung des Disziplinarhofs (Beschl. vom 28. Juni — D. 38/26 —, abgedruckt in DJZ. 1926 S. 1784) beigetr daß Verfehlungen, die vor Erlangung der Beamtene eigenschaft begangen, aber erst nach Anstellung bek geworden sind, dienststrafrechtlich nicht geahndet we können. Ein Dienstvergehen liege nach §§ 2 und 3 nur vor, wenn ein Beamter die Pflichten, die ihm sein auferlege, verletze oder sich durch sein Verhalten in außer dem Amte der Achtung, des Ansehens und Vertra die sein Beruf erforderten, unwürdig zeige. Das Gesetz mithin das Bestehen eines Beamtendienstverhältnisses der aus ihm entspringenden besonderen Amtspflichten aus. Die in ihm ausgesprochenen Strafandrohungen erf daher nur solche Handlungen, die nach der Begr dung des Dienstverhältnisses begangen seien. (Beschl Preuß. Staatsministeriums — St. M. I. 13491/27 — vom 8. vember 1927.) (DJZtg. 1928, S. 389).

Bücherschau.

— **Moderne Arbeiterpolitik.** Von Dr. Waldemar M scherlich, ordentl. Prof. der Staatswissenschaft an Universität Breslau. Verlag C. L. Hirschfeld, Leipzig 109 S. Preis 4,20 RM.

Die Schrift will nur den Teil der Arbeiterpolitik handeln, der sich auf wirtschaftliche und soziale Fr bezieht, während die rein politische Arbeiterpolitik be ausgeschaltet wird. Der Verfasser will seine Arbeit nich politische, sondern als rein wissenschaftliche gew wissen. Sie soll nichts anderes wie erkennen, indem den Aufbau der modernen Wirtschaft dartun und als die Normen aufdecken soll, die dieser Wirtschaft zu Gru liegen. Schließlich stellt sie die Frage, inwieweit die derne Arbeiterpolitik der Struktur und den Normen der dernen Wirtschaft entspricht.

Der Verfasser geht davon aus, daß die Ungleichheit Natur und der Menschen die Ungleichheit des Ges ertrages nicht nur der einzelnen Wirtschaftsgemeinscha sondern auch der Bezüge der einzelnen Angehörigen Wirtschaftsgemeinschaft zur Folge haben und daß der teil des Arbeiters an wirtschaftlichen Gütern von man fachen Faktoren bestimmt wird, die auch der Arbeiterpo Inhalt und Richtung geben. Als solche Faktoren wer Kräfte erkannt, die nicht nur materieller Natur sind. wird gezeigt, welche Wirkung die Gedanken der „Freih und „Gleichheit" auf das ökonomische Leben der Mens ausgeübt haben, wie diese Gedanken zunächst ein re Gepräge aufwiesen, indem sie zu der Annahme führ daß es jedem Menschen frei stehe, gleich gut oder gl schlecht zu sein wie ein anderer, wie sie sich aber allm lich verfeinerten, indem sie den Menschen sittlich werte

n die gerade ihm gegebenen ethischen Fähigkeiten be-
sichtigten. Diese Gedanken werden von der Ethik auf
n politische Leben übertragen und es wird gelehrt, daß
n politischen Rechten auch politische Pflichten stehen
sen, und daß diese beiden mit den politischen Leistungs-
ichkeiten des einzelnen für die Allgemeinheit in Ein-
g gebracht werden müssen. Als zweiter Faktor der
iterpolitik wird die Tradition angesehen, die ihr Ge-
e durch die Erbmasse erhält, über die die sozialen
hten eines Entwicklungsabschnitts verfügen. Zu ihr
llen sich das Ressentiment und die öffentliche Meinung.
alle stehen nicht neben dem Ökonomischen, sondern
n in der Arbeiterpolitik. In einem weiteren Abschnitt
alsdann dargelegt, daß die „Freie Wirtschaft" über-
llen und daß an ihre Stelle die „Moderne Korporativ-
schaft" getreten ist, deren Grundlage in einer sich selbst
rlegten Gebundenheit besteht. An die Stelle der ein-
n treten die Gruppen. Als solche werden behandelt
Wirtschaftsunternehmungen des Reichs und der Länder,
gemischtwirtschaftlichen Betriebe sowie die Korpo-
nen der Arbeiterschaft, die Gewerkschaften. An der
altung des Ökonomischen haben alle Gruppen mitzu-
iten. Es können nicht 90 % der im Wirtschaftsleben
en Volksgemeinschaft zu nur ausführenden Organen
10 % gemacht werden, in deren Hand die Wirtschafts-
ung liegt. Der Arbeiter ist zu einem Faktor geworden,
selbst Arbeiterpolitik tätigt. In diesem Zusammenhang
des näheren in sehr instruktiver Weise dargestellt,
weit die Organisation der Unternehmerschaft heut ge-
n ist. Gab es doch 1924 bereits 1611 Reichsverbände
Unternehmer, 215 Verbände mit 1750 Unterverbänden
Arbeitgeber und 52 000 Genossenschaften, während
Millionen Arbeiter und Angestellte organisiert waren.
zeigt die Struktur des heutigen Wirtschaftslebens ein
lich anderes Bild als im 19. Jahrhundert. Daß sich dar-
auch andere Normen als Grundlage für die moderne
iterpolitik ergeben, wird im folgenden Abschnitt dar-
gt. Als solche werden gefunden „das Gesetz der gegen-
gen Verpflichtung", ohne das eine Korporativwirtschaft
bestehen kann. Es führt dazu, daß die heutige Wirt-
ft immer mehr Versorgungswirtschaft anstelle der alten
rbswirtschaft wird. Der Egoismus als Wirtschaftsidee
ersetzt durch die Gemeinschaftsidee. Als Beispiel da-
daß auch die Praxis diesen wirtschaftstechnischen An-
uungen nicht allzufern steht, wird auf Ford und Borsig
iesen. Den Wirtschaftsführern können die Machtmittel,
nicht ausschließlich ihre eigenen, sondern anvertraute
nicht zur beliebigen Verwendung überlassen bleiben.
sowenig darf sich ihr Einkommen lediglich im freien
der Kräfte bilden. Den Arbeitern muß ein persön-
s Interesse an ihrer Produktion und an der Produk-
it ihres Betriebes verschafft werden. Aus der Gemein-
ftsidee folgt ferner die Notwendigkeit von Schlichtungs-
nisationen und Schiedsgerichten. Entsprechend diesen
nderten Normen muß auch die moderne Arbeiterpolitik
re Züge tragen als die des vergangenen Jahrhunderts.
lem Schlußabschnitt will der Verfasser zeigen, inwie-
Wirtschaftsführer und Arbeiterschaft den Aufbau der
ernen gebundenen Wirtschaft fördern und den neuen
nen entsprechen, und was überwunden werden und
geschehen muß, um den Notwendigkeiten der Korpo-
wirtschaft gerecht zu werden. Es wird zunächst unter-
t, wie sich die christlichen Kirchen zu diesen Normen
n. Dabei ergibt sich, daß beide Kirchen sich bemühen,
Ganzen zu dienen und nicht gegen das Kommende zu
pfen, sondern mit ihm, daß aber die unteren Schichten
Bestrebungen bisher noch nicht erkannt haben.
rend sich so die christlichen Kirchen in Übereinstimmung mit den für die Korperativwirtschaft geltenden
nen befinden, liegen Unternehmer und Arbeiter mit
n fortgesetzt im Kampf. Der eine hängt dem Ideal der
ien Wirtschaft" an, der andere dem einer sozialistischen
kommunistischen Weltanschauung. Der Unternehmer
ibt sich gegen den Zwang, der sich aus dem Wesen der
orativwirtschaft ergibt. Der Wandel, der mit der
dung der Zentralarbeitsgemeinschaft am 15. November
eintrat, war nur scheinbar. Von dem mit ihr bejahten
unken der Arbeitsgemeinschaft sagten sich sehr bald
chst die Unternehmer innerlich immer mehr los, was
der Stabilisierung der Mark zu Tage trat. Tarifvertrag
Schlichtungswesen begegneten lebhaftester Abneigung,
gegen Achstundentag und Arbeitslosenunterstützung wurde angekämpft. Diese Reaktion war nur von kurzer Dauer. Sehr bald wuchs die Erkenntnis, daß das Wirtschaftleben tatächlich und dauernd eine andere Struktur angenommen hat. Dies hat insbesondere 1926 in der Rede Dr. Silverbergs auf der Tagung des Reichsverbandes der deutschen Industrie in Dresden Ausdruck gefunden, in der ein wirtschaftliches Zusammenarbeiten der Unternehmer mit den Arbeitern im Sinne einer Arbeitsgemeinschaft gesucht wurde. Damit bekannte sich das Unternehmertum zur modernen Wirtchaft mit ihren Normen. Die Arbeiterschaft dagegen ist nicht von gleicher Geschlossenheit. Die sozialistische und christlich-nationale Weltanschauung stehen nebeneinander und führen zu verschiedenen Einstellungen gegenüber dem Wirtschaftsaufbau. Immerhin wird von allen Arbeitern der Gemeinschaftsgedanke betont, dagegen besteht ein Unterschied in den Graden der Durchführung. Ebenso einig ist sich die Arbeiterschaft darüber, daß ihr Mitwirken in allen Wirtschaftsfragen nur im Rahmen der Gewerkschaften möglich ist und daß ihren gegenwärtigen Aufgaben noch weitere höhere anzugliedern sind. Auf dem Gebiete des Tarif- und Schlichtungswesens wirken die Gegensätze der Weltanschauung stärker.

Als Ergebnis seiner Untersuchungen kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß sowohl Unternehmer wie Arbeiter den Anforderungen der Korporativwirtschaft zunächst richtungslos gegenüber standen. Beide haben sich aber trotz Widerstandes unter die neuen Normen beugen müssen. Schöpferische Kraft ist nicht so sehr der einzelne oder gar die Masse, sondern die Gemeinschaft. Aus ihr wächst das neue Werk, nicht durch bewußtes Planen und Wollen, sondern aus der großen Fülle des Tuns und Wollens der Glieder der Gemeinschaft.

Der Verfasser ist seinem Vorsatz treu geblieben. Er hat sich von politischen Erwägungen ferngehalten und sich auf Erkennen und Ordnen des Erkannten beschränkt. Inwieweit er damit die Wahrheit gefunden hat, ist im Rahmen eines Referats zu untersuchen nicht möglich. Zu welchem Ergebnis auch immer eine solche Untersuchung führen möge, Mitscherlichs Arbeit wird von großem Nutzen für alle Leser sein. Denn sie wird sie — und das ist ihr Bestreben — befähigen, das Leben richtiger zu beurteilen und zu zutreffenden Anschauungen über Kapitalismus, Sozialismus und das tatsächliche Wesen der modernen Wirtschaft zu gelangen. Das Studium des kleinen Werks kann nur empfohlen werden. Kl.

„Hütte", des Ingenieurs Taschenbuch. Herausgegeben vom akademischen Verein Hütte in Berlin. 25. neubearbeitete Auflage. III. Band. Berlin 1928. Verlang von Wilhelm Ernst u. Sohn. Preis: in Leinen gebunden 15,60 RM, in Leder 18,60 RM.

Die Jubiläumsausgabe des allbekannten Taschenbuchs „Hütte" umfaßt wie bisher 4 Bände. Der erste Band enthält die theoretischen Grundlagen der Technik, der zweite den Maschinenbau, der dritte das Bauingenieurwesen und die gesamte Eisenbahntechnik, der vierte die Verkehrs- und Industrie- und Landwirtschaftstechnik. Das Äußere der Bücher, Größe, Form, Druck, bildliche Darstellungsweise, gleicht vollkommen der bisherigen Auflage; der Inhalt jedoch ist wesentlich anders geworden.

In dem vorliegenden dritten Band sind alle Abschnitte völlig umgearbeitet und ergänzt worden; neu sind die Abschnitte über Erd- und Tunnelbau, Garagenbau und beim Eisenbahnwesen die Unterabschnitte über Sicherungsanlagen, elektrische Vollbahnen, Öllokomotiven und die Eisenbahnwerkstätten. Die Vermessungskunde, die in dem dritten Band der früheren, der 24. Auflage enthalten war, ist in der 25. Auflage in den ersten Band verlegt. Der städtische Bahnbau — früher im zweiten Bande — ist nunmehr in den dritten Band übernommen. Der Inhalt des neuen Bauingenieurbandes ist somit folgender: Statik der Baukonstruktionen — Grundbau — Erd- und Tunnelbau — Eisenbetonbau — Hochbau — Heizung und Lüftung — Fabrikanlagen — Garagenbau — Baumaschinen — Wasserbau — Wasserkraftanlagen — Talsperren — Straßenbau — Städtebau — Wasserversorgung — Städteentwässerung — Eisenbahnwesen einschl. der Eisenbahnfahrzeuge, Brückenbau — Anhang, enthaltend die neuesten Bestimmungen im kurzen Auszuge.

Da das Bauingenieurwesen sehr stark mit den anderen Zweigen der Ingenieuerwissenschaften verflochten ist, so wird der Bauingenieur sehr häufig auch zu den anderen Bänden greifen müssen; vor allem wird er den ersten Band mit den allgemeinen technischen Wissenschaften, der Stoffkunde, der Vermessungskunde usw. nicht entbehren können.

Mögen andere Ansichten über die Stoffeinteilung und vor allem über den Umfang der einzelnen Abschnittsausführungen auftreten — allen Wünschen kann bei dem gewaltigen Umfang der technischen Wissenschaften ein Taschenbuch niemals gerecht werden —, so steht doch unbedingt fest, daß dieses Werk, fast den gesamten Stoff der Technik erfassend und so wohl einzig in der bestehenden Literatur dastehend, als Nachschlagewerk für den in der Praxis stehenden Techniker heute wahrhaft unentbehrlich ist. Den Studierenden bietet es einen leichten Einblick in das weit verzweigte Gebiet der Technik.

Daß das Werk dem heutigen Stande der Technik bzw. der Wiedergabe der neuesten bewährten Ausführungsarten und der neuesten Vorschriften und Bestimmungen in allen Abschnitten vollkommen entspricht, dafür bieten allein die Namen der bei der Bearbeitung tätig gewesenen anerkannten Fachmänner die beste Gewähr. Ihnen ist es gelungen, mit großem Fleiß innerhalb eines knappen Raumes den Stoff mit ausreichender Ausführlichkeit unter Beifügung deutlicher Abbildungen zu meistern. Auch die Werbung dieses Stabes von Fachleuten für diese Arbeit verdient der Anerkennung. Der akademische Verein Hütte kann stolz sein auf das Verdienst, das er sich mit diesem Werk um die Technik erworben hat.

In allernächster Zeit gelangt über den Inhalt der vier Bände der Jubiläumsausgabe in einem besonderen Bande noch ein Gesamtverzeichnis zur Ausgabe, durch das das leichtere Auffinden des Gesuchten ermöglicht wird. Dieses Verzeichnis, das steif geheftet 2,50 RM, in Leder gebunden 6,00 RM kostet, erhält jeder Bezieher von Band IV steif geheftet kostenlos, in Leder gebunden zum Preise von 3,50 RM.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Verzeichnis berechneter Funktionstafeln.** Von Prof. Dr. v. Mises. Gr. 8°, 24 Seiten. 1927. Preis broschiert 3,50 RM, für Bezieher der „Zeitschrift für angewandte Mathematik und Mechanik" und Mitglieder der Deutschen Mathematischen Gesellschaft 2,50 RM. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.)

Bei zahlreichen Berechnungen in der Technik, nat lich auf dem Gebiet der Elektrizität, der Wärme un Festigkeit, benötigt man Zahlenwerte, die sich in meistverbreiteten Taschenbüchern, der „Hütte" usw., finden. Tafeln verschiedener Funktionen ,die im Lauf Zeit aus mannigfachen Anlässen berechnet wurden, an zahlreichen Stellen des Schrifttums zerstreut und nur schwer aufzufinden. Das vorliegende Verzeichnis auf Veranlassung des Wissenschaftlichen Beirats des hergestellt wurde, enthält genaue Angaben über all her veröffentlichten Zahlenwerte betreffend die Be schen, elliptischen und Kugelfunktionen mit Hinweise die Quellen, an denen die Tafeln zu finden sind, den fang, die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Tafeln. Verzeichnis erspart seinem Benutzer die oft mühsame überaus zeitraubende Arbeit der Neuberechnung und ihn die bereits von anderen geleistete Arbeit zu verwe

— **Die Psychotechnische Versuchsstelle der Re bahndirektion Berlin.** Von Dr.-Ing. C. Heydt, B 1928. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesells m.b.H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis 0,50 RM

Nach Darlegung der Aufgaben der Psychotechnik allgemeinen geht der Verfasser in der vorliegende Druckseiten umfassenden Denkschrift auf die Entw lung der Versuchsstelle bei der Reichsbahndirek Berlin ein. In einem weiteren Abschnitt werden die nungsuntersuchungen der Versuchsstelle behandelt. ihr und den zu ihr gehörigen Untersuchungsstellen von Herbst 1921 bis zum Januar 1928 rund 40 000 sonen für Versuchs- und Einstellungszwecke unters worden. Sodann geht der Verfasser weiter auf das lernverfahren und die Aufgaben der Rationalisier soweit sie der Psychotechnik zufallen, ein. Den Sc der Schrift bildet eine Beschreibung des Inst der Versuchsstelle bei dem Reichsbahn-Ausbesseru werk Grunewald-Berlin.

Die Schrift bildet einen beachtenswerten Beitrag dem Gebiete der Psychotechnik. Sie zeigt nicht welche großen Aufgaben von der Reichbahn trotz Schwierigkeit der Zeitverhältnisse geleistet worden sondern sie gibt auch Auskunft über die Methoden, folge usw. dieser neuen Wissenschaft. Jeder, der dem Gebiete der Psychotechnik zu arbeiten hat, wird Schrift mit Nutzen lesen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltur

Drucksachen des Vereins.

Das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VPÜ.)", das auch die Bestimmungen des internationalen Personenwagenübereinkommens (RIC.) enthält, ist neu herausgegeben und mit Schreiben III 56 vom 11. April 1928 verteilt worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 16. April 1928 ist an der Strecke Reitzenhain—Flöh zwischen den Stationen Hetzdorf (Flöhatal) und Flöha ein neuer Haltepunkt, der die Bezeichnung „Falkenau (Sa.) Htp." führt, für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die Entfernung Hetzdorf (Flöhatal)—Falkenau (beträgt 2,18 km und die Entfernung Falkenau (Sa.) Ht Flöha = 3,36 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung erlassen worden:

Nr. III 71 vom 27. April 1928 an die Mitglieder Satzungsausschusses, betreffend Anschluß der Kreis naer Eisenbahn an den Verein Deutscher Eisenbahn waltungen.

Nr. III 72 vom 25. April 1928 an sämtliche Vereins waltungen ,betreffend Niederschrift 85 des Vereinswa ausschusses über die Sitzung in Salzburg am 30. 31. März 1928.

Nr. IV 94 vom 25. April 1928 an die Mitglieder Satzungsausschusses, betreffend Rückstände aus der einsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Mai 1928 wird der Grenzübergang Czymochen—Raczki nach Polen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. Der Fahrplan wird besonders bekanntgegeben. (476)

Königsberg (Pr.), d. 27. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1928 wird die Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 2 aufgenommen. (479)

Berlin, den 30. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1 wird der Ausnahmetarif 40 für St Siede- und Hüttensalz zur Ausf neu gefaßt. Näheres durch Rei bahntarifanzeiger. (4

Altona, den 30. April 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

chsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Gültigkeit vom 3. Mai 1928 sind eltungsbereich des Ausnahme- 160 (Glas usw. zur Ausfuhr) tationen Hof Hbf. und Münch- als Versandstationen nachzu- n. (475)

lin, den 30. April 1928.
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

hfuhrausnahmetarife D 22 (Nie- nde—Schweiz) und D 32 (Bel- gien—Schweiz).

it Gültigkeit vom 30. Juni 1928 en die vorstehend bezeichneten e nebst Nachträgen aufgehoben ab 1. Juli 1928 durch Neuaus- mit Änderungen im Warenver- nis, in den Anwendungsbedin- en und im Frachtsatzzeiger er- (457)

öln, den 24. April 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln

---

sch - italienischer Güterverkehr die Schweiz, Teil III vom 16. August 1926.

r Nachtrag III des Tarifs wird 1. Mai 1928 ausgegeben. Ver- spreis 0,50 RM oder 2,50 Lire. seit der Ausgabe des Nach- II erschienenen Tarifanzeiger- nntmachungen bleiben in Kraft Ausnahme der den Ausnahme- Nr. 1244 betreffenden Bekannt- ung unter lfd. Nr. 2012/1927. Der ahmetarif Nr. 1244 ist durch den trag III ersetzt. (470)

nchen, den 26. April 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
al - Tarifamt bei der Gruppen- verwaltung Bayern.

---

risch-Württembergischer Güterverkehr.

ruckfehlerberichtigung. In einem Teil der Auflage des fs vom 1. Mai 1928 fehlen in der ernungstafel I bei folgenden Sta- n die Anstoßentfernungen:

te 18 bei München - Schwabing, oßentfernung an Nr. 39 = 16 km; 27 bei Triesdorf, Anstoßentfer- an Nr. 44 = 12 km; Seite 29 bei heim (Schw.), Anstoßentfernung r. 47 = 6 km. (469)

inchen, den 27. April 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
ral - Tarifamt bei der Gruppen- verwaltung Bayern.

---

chsbahn - Gütertarif, Heft C II a Allgemeine Bestimmungen für die Ausnahmetarife des Heftes C II b) Tfv. 5a.

läßlich der Ausgabe des Nach- s 1 zum Heft C IIb sind in dem zeichnis der in die Ausnahme- e aufgenommenen Güter (Seite 58) einige Änderungen und Er- ungen vorzunehmen (vgl. näch- Tarifanzeiger). (477)

rlin, den 30. April 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Im Teilheft B II 23 wird die Entfernung Wahrstedt—Hadamar von 339 in 439 km berichtigt. (Augenscheinlicher Druckfehler.)

Berlin, den 27. April 1928. (473)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 5. Reichbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife),
Tfv. 6. Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).
Tfv. 9 Heft B, Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.
Tfv. 43. Güterverkehr Deutsche Reichsbahn—Saarbahnen.
Tfv. 61. Mitteldeutsch - Bayerischer Güterverkehr, Tarif Teil II, Heft B.
Tfv. 66. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.
Tfv. 72 a, b, c. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Hefte 1—3.
Tfv. 502. Reichsbahn-Tiertarif.

Am 15. Mai 1928 werden die an der Neubaustrecke Rheinsberg (Mark)—Zechlin Flecken gelegenen Stationen der Ruppiner Eisenbahn „Kagar-Dorf Zechlin, Linow und Zechlin Flecken" in die obengenannten Tarife aufgenommen.

Nähere Angaben enthält die Nummer 40 des Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (TVAI). (481)

Berlin, den 25. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1928 wird die Station Edle Krone als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 1 f für Daub- (Faß) Holz usw. unter B aufgenommen. (480)

Berlin, den 30. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 erscheint der Nachtrag 1 zum Heft C IIb (Preis 30 Rpf.). Er enthält neben bereits veröffentlichten Änderungen einen neuen Ausnahmetarif 13b für Tonerdehydrat, ferner ist der Ausnahmetarif 17a für Getreide von und in Ostpreußen durch einen neuen, etwas ermäßigten Ausnahmetarif ersetzt. Bei den Ausnahmetarifen 30, 31, 32, 33 usw. sind die gegen jederzeitigen Widerruf gültigen, besonders ermäßigten Ausnahmefrachtsätze geändert. Bei einzelnen Ausnahmetarifen sind neue Versandstationen einbezogen. (474)

Berlin, den 23. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 38.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 tritt der Ausnahmetarif K 38 für Güter der Tarifklassen A und B in Kraft. (468)

Berlin, den 26. April 1928
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 151 (Weizenstärkeabfälle) wird bis zum 30. April 1929 verlängert. Ferner wird zum 1. Mai 1928 die Mindestverkehrsmenge dieses Ausnahmetarifs von 1000 auf 600 t herabgesetzt. (463)

Berlin, den 26. April 1928
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 150 (Waren aus Bimssand usw. zur Ausfuhr) wird bis längstens zum 30. April 1929 verlängert. (461)

Berlin, den 26. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Im Teilheft B II 42 wird die Entfernung von Zimmersrode nach Bunzlau von 431 in 531 km berichtigt. (Augenscheinlicher Druckfehler). (462)

Berlin, den 25. April 1928
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 erhält die Ziffer 1 des Abschnittes „Anwendungsbedingungen" im Ausnahmetarif 7c für Eisenerz usw. eine neue Fassung. Ferner wird der Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung" geändert. (478)

Berlin, den 30. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in Leipzig-Plagwitz Ladest. I, II und III auch der Eilstückgutverkehr zugelassen. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (TVA I). (459)

Dresden, den 26. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abteilung B.

Ab 7. Mai 1928 treten einige Änderungen und Ergänzungen der Gütereinteilung in Kraft. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (460)

Altona, den 25. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 26. April 1928 wird die Station Lenggries als Versandstation der Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (453)

Berlin, den 21. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Mit dem Tage der Einführung des Sommerfahrplans 1928 werden die in das Eingemeindungsgebiet Breslau einbezogenen Bahnhöfe:

Deutsch Lissa, Mariahöfchen, Neukirch, Klein Mochbern, Oswitz, Hartlieb, Schmiedefeld, Herrnprotsch, Hundsfeld, Rosenthal, Schwoitsch, Schottwitz, die Haltepunkte Rennplatz, Cawallen und der Güterbahnhof Mochbern umbenannt in

„Breslau-Deutsch Lissa", „Breslau-Mariahöfchen", „Breslau-Neukirch", „Breslau-Klein Mochbern", „Breslau-Oswitz", „Breslau-Hartlieb", „Breslau-Schmiedefeld", „Breslau-Herrnprotsch", „Breslau-Hundsfeld", „Breslau-Rosenthal", „Breslau-Schwoitsch", „„Breslau-Schottwitz", „Breslau-Rennplatz", „Breslau-Cawallen", „Breslau-Mochbern". (455)

Breslau, den 24. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen - Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 30. April 1928 wird in einer neuen Abteilung (LX) ein Mindestmengentarif für Rohreis eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (456)

Altona, den 23. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6 Verkehr Deutsche Seehäfen Deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 wird für Eisenschrot von Stettin nach Oderberg ein ermäßigter Frachtsatz eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (450)

Altona, den 25. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Nr. Tfv. 9 Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 wird zwischen der Station Bechlin der Ruppiner Eisenbahn und der Reichsbahnstation Nauen des Bezirks Berlin eine nur für die Beförderung von Eilgut bei Frachtbriefvorschrift über Neustadt (Dosse) gültige Tarifentfernung von 74 km eingeführt. (464)

Berlin, den 26. April 1928
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 tritt der bisherige S. D. 2 außer Kraft und wird durch einen neuen ersetzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (451)

Altona, den 23. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks von den Saarbahnen nach Österreich und weiter.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1928 wird ein Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks von Heinitz nach Österreich und weiter eingeführt. Näheres Reichsbahntarifanzeiger (465)

München, den 27. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Tfv. 70. Wechselgüterverkehr Sachsen —Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 wird die Station Talmühle (Württ.) in die Entfernungstafel I des Tarifheftes B (Entfernungen) aufgenommen. Die Entfernungen werden durch Anstoß von 62 km an die Knotenstation 5 (Ludwigsburg) gebildet. (467).

Dresden, den 27. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr

Mit Wirkung vom Tage der Betriebseröffnung der Nebenbahn Spaichingen-Reichenbach (Heuberg) werden die Stationen Denkingen, Gosheim, Harras - Obernheim, Reichenbach (Heuberg) und Wehingen in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen. Gleichzeitig werden Eichelscheid Grenze, Schöneberg-Kübelberg Grenze und Zweibrücken Grenze in die Entfernungstafel II einbezogen. (452)

Näheres bei den Dienststellen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Stuttgart, den 24. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1928 wird der Ausnahmetarif Nr. 6 w für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts (Tarifverzeichnis Nr. 424) von oberschlesischen Gewinnungsstätten nach deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstationen eingeführt. Der an bestimmte Mindestmengen gebundene Tarif wird nach Erfüllung dieser im Rückvergütungswege gewährt. Anträge auf Rückerstattung sind bei der Reichsbahndirektion Oppeln anzubringen. (471)

Oppeln, den 28. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
Zugleich für die mitbeteiligte
Reichsbahndirektion Breslau

Pfälzisch-Württ. Güterverk

Mit Wirkung vom Tage d
triebseröffnung der Nebenbahn
felden-Waldenbuch, der besond
kanntgegeben wird, werden die
stehenden Stationen in die
nungstafel I des Tarif aufgeno

Die Tarifentfernungen werd
bildet durch Anstoß an Stuttga
von Steinenbronn
von Waldenbuch

Stuttgart, den 24. April 19
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Stuttg

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai erhalten die Abschnitte lfd. Nr. Nebenbahn Meckenbeuren-Tettn und lfd. Nr. 68 — Nebenbahn N biegen-Baienfurt-Weingarten (temberg) — eine neue Fassung weit Erhöhungen eintreten, w diese erst ab 1. Juli 1928 wir Näheres ist aus dem am 30. Apri erscheinenden Tarif- und Verl anzeiger ersichtlich.

Berlin, den 25. April 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Berlin

---

3. Personen-, Gepäck- un Expreßgutverkehr.

Tarif für den Personen- und Ge verkehr der Deutschen Reichs Gesellschaft mit den Kleinbahne Fähren im Bezirk der Reichs direktion Oldenburg (Tfv. 62

Zum 1. Juni d. Js. erscheint trag 1.

Oldenburg (Oldbg.), den 26.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Oldenbu

---

4. Verkehrseinschränkunge

Die Stelle des obersten Betr leiters bei der Elmshorn - Barms Oldesloer Eisenbahn soll zum 1. d. J. bezw. später neu besetzt we

Der oberste Betriebsleiter sol Vorsitzender des Vorstandes da samte Unternehmen (52 km N bahn der Elmshorn—Barmstedt desloer Eisenbahn und 43 km N bahn und 32 km Kleinbahn der Oldenburger Eisenbahn) in kauf nischer und technischer Hinsicht ten. Für die örtliche Betrieb tung der Kreis Oldenburger E bahn ist ein besonderer Betrieb ter (Regierungsbaumeister) vor den.

Die Besoldung erfolgt Gruppe II der Besoldungsordn für die Reichsbahnbeamten, au dem wird freie Wohnung gewäh

Bewerbungen sind unter B gung von Zeugnissen usw. bald beim Unterzeichneten einzureiche

Barmstedt (Holst.), d. 28. April 1 Der Vorsitzende des Aufsichts der Elmshorn - Barmstedt - Oldes Eisenbahn A.-G.
Greve, Bürgermeister

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in B

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

19 Berlin, den 10. Mai 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

nbahnbetriebsleitung.

Verminderung der Zahl der agenklassen bei der Deutschen eichsbahn.

nübergänge und Kraftwagenver-hr.

aba.

istik der Eisenbahnen der Ver-nigten Staaten von Amerika.

hrichten.

eutschland: Eröffnung von Eisenbahnstrecken. — Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände der Reichsbahn. — Ausstellung „Reise, Verkehr, Erholung" in Hamburg. — Ministerialrat a. D. Reichsbahndirektor Dr. Ing. Tecklenburg. — Geheimrat Deutsch 70 Jahre. — Ministerialdirektor a. D. Kirchhoff †. — Ministerialdirektor Staatsrat Dr. von Graßmann †. — Personalnachrichten.

Österreich: Österreichs Außenhandel. — Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Verkehrsstatistik d. Österreichischen Bundesbahnen.

Ungarn: Die Märzergebnisse der Eisenbahnen. — Ungarischer Eisenbahn- u. Schiffahrtsklub. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Die Sprache im lettisch-litt. Grenzverkehr. — Russ.-lettisch. direkter Eisenbahnverkehr. — Russische Verkehrsunfallstatistik. — Polnischer Gütertarif. — Zur Erhöhung der polnischen Personentarife. — Ausbau des Durchgangsverkehrs zwischen Danzig und der Tschechoslowakei. — Höchstleistung des slowakischen Güterverkehrs. — Stand der Elektrisierung in der Tschechoslowakei. — Neue Eisenbahnstrecken in der Slowakei. — Lemberg—Czernowitz—Jassy Eisenbahn. — Südslawische kommerzielle Vertretungen im Ausland. Fortschreitende Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen. — Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen.

Fremde Erdteile: Kraftwagenverkehr der Eisenbahnen von Südafrika. — Die Eisenbahnen von Rhodesien im Jahre 1926/1927. — Der Zuckerverkehr der argentinischen Eisenbahnen. — Eröffnung einer elektrischen Bahn in Guatemala.

Wasserverkehr.

Internationaler Verkehr.

Bücherschau.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnbetriebsleitung.*)

Von Reichsbahndirektor **Leibbrand**, Berlin

Die Reichsbahn ist ein Betriebsunternehmen. Das Wort trieb in diesem Zusammenhang deckt einen weiten Begriff. Man denkt dabei an die Gesamtheit Geschäfte, die bei der Erfüllung der Aufgaben des ernehmens abgewickelt werden müssen; es gehören dazu nicht nur die Vorgänge, die sich draußen auf den Bahnen, den Strecken, in den Güterschuppen, Lokomotivandlungsanlagen und Werkstätten abspielen, sondern auch die Gesamtheit des Wirkens der beaufsichtigenden leitenden Stellen, der Ämter, Direktionen, Oberbehsleitungen, des Zentralamts, der Gruppenverwaltungern und schließlich der Hauptverwaltung. Wenn man den Betriebsausgaben und -einnahmen spricht, so verit man darunter die Summe der laufenden Kosten und rägnisse aller Teile des Unternehmens mit Ausnahme auf Kapitalskonto zu buchenden Posten. Der Begriff Eisenbahnbetrieb in diesem Sinne ist vergleichbar mit dem Begriff des Industriebetriebes. Das Eisenbahnnetz wird betrieben, wie man ein Bergwerk oder eine Maschinenfabrik betreibt.

Neben der umfassenden Bedeutung hat das Wort Betrieb im Eisenbahnwesen noch einen zweiten, engeren Sinn. Man versteht darunter einen bestimmten Ausschnitt aus dem Gesamtarbeitsgebiet der Eisenbahn. Größe und Abgrenzung des Dienstzweiges Betrieb sind bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen nicht einheitlich. Das hängt von der recht verschiedenartigen Organisation der einzelnen Unternehmen ab. Entstehung, Tradition, Aufgaben, Umfang des Netzes und seine Stellung im Staate spielen dabei eine wichtige Rolle. Insbesondere ist die Unterteilung des Gesamtarbeitsgebietes umso weiter getrieben, je größer das Unternehmen ist. Damit wird der Umfang des einzelnen Teilgebietes, also auch des Betriebes, eingeschränkt. Bei der Reichsbahn finden wir in der Hauptverwaltung Abteilungen für Verkehr, Betrieb, Bau,

*) Vortrag, gehalten in der Berliner Verwaltungsakademie am 5. März 1928.

Maschinendienst, Werkstättenwesen, Finanzen, Rechtsangelegenheiten, Personalangelegenheiten, allgemeine Verwaltung und Einkauf. Bei den Reichsbahndirektionen ist die Gliederung in Abteilungen nicht so weit getrieben; sie tritt aber in den Dezernaten mehr oder weniger scharf ausgeprägt in Erscheinung. Man erkennt ohne Schwierigkeiten, daß für die Organisation kein durch unveränderliche Tatsachen festgelegter, starrer Rahmen gegeben ist. Weitere Spaltungen oder auch Zusammenfassungen sind ohne weiteres denkbar. Um die Aufgaben des Betriebes und seine mögliche Abgrenzung gegen die anderen Dienstzweige klar zu erkennen, vergleicht man zweckmäßig den inneren Aufbau einfacherer, leichter übersehbarer Unternehmen mit dem Gefüge der Eisenbahnen, und zwar zunächst ohne Rücksicht auf bestehende Organisationsformen.

In einer Fabrik läßt sich ohne Schwierigkeit ganz scharf herausschälen, was mit Betrieb im engeren Sinne zu bezeichnen ist. Der Betrieb der Fabrik ist der Zweig des Unternehmens, der die Ware mit Menschenkraft und technischen Mitteln herstellt. Der Betrieb ist hier gleichbedeutend mit Durchführung des Herstellungsvorgangs. Er ist eine vorwiegend innere Angelegenheit des Unternehmens und hebt sich ganz scharf von den übrigen Geschäftszweigen ab. Sie befassen sich nicht unmittelbar mit der Herstellung der Produkte; ihre Hauptaufgabe liegt in der Pflege der Wechselbeziehungen des Unternehmens mit der Umwelt. Es wird dabei vor allem an Einkauf, Verkauf, Finanzierungen, Arbeitsverträge und rechtliche Vertretung erinnert. Auch eine etwaige Neubauabteilung eines Fabrikunternehmens ist gegen den Betrieb klar abgegrenzt; ihre unmittelbare Aufgabe liegt ebenfalls in anderer Richtung als die des Fabrikbetriebes. Nicht viel anders ist die Unterhaltung der Fabrikanlagen zu beurteilen, wenn auch hier sich sehr oft ein enges Zusammenarbeiten mit den Betriebsvorgängen ergibt.

Wenden wir die gleiche Kennzeichnung der Aufgaben des Betriebes auf die Eisenbahn an, so ergibt sich folgendes Bild:

Auch die Eisenbahn erzeugt Ware. Am klarsten wird das bei der Güterbeförderung. Das am Versandort von der Eisenbahn übernommene Gut kann als Rohstoff im Fabrikationsvorgang angesehen werden. Es macht den Fabrikationsprozeß der Beförderung durch. Das fertige Produkt ist die am Empfangsort abgelieferte Sendung. Sie ist für den Interessenten mehr Wert als vorher, sie ist gewissermaßen veredelt worden. Genau so wie die Kohle ihren vollen Wert dadurch erhält, daß sie aus dem Bergwerkstollen ans Tageslicht gebracht wird. Was für die Güterbeförderung gilt, läßt sich entsprechend abgewandelt auch auf die Beförderung von Personen anwenden. Der Gesamtheit aller Arbeitsvorgänge einer Fabrik, die unmittelbar zur Herstellung der Ware dienen, entspricht bei der Eisenbahn also die Kette aller Vorgänge, die zur Beförderung von Reisenden von Bahnsteig zu Bahnsteig oder von Tieren und Gütern von der Übernahmestelle am Versandort bis zur Stelle, wo am Empfangsort die Aushändigung erfolgt, dienen. Danach könnte man als Eisenbahnbetrieb die Zusammenfassung aller der Zweige eines Eisenbahnunternehmens bezeichnen, die unmittelbar der Beförderung von Menschen, Tieren und Gütern dienen, ganz einerlei, ob es sich dabei um die Fortbewegung im Eisenbahnwagen oder um die Heranschaffung von Gütern von der Übernahmestelle bis zum Eisenbahnwagen, um Unterwegsumladung oder um die Bewegung auf dem Empfangsschuppen bis zur Aushändigung handelt. Man würde die ganze Beförderung als ein[heit]liches Vorgang ansehen und hätte einen eindeutigen [ab]umrissenen Begriff „Eisenbahnbetrieb".

Die Eisenbahnverwaltungen haben jedoch in ihrer [Or]ganisation solchen Erwägungen nicht immer voll [Rech]nung getragen. Die Zusammenhänge zwischen einzel[nen] Beförderungsvorgängen und Teilen des Verkehrsdien[stes] sind so eng, daß es oft für richtiger gehalten wurde, [die] organisatorischen Trennungslinien da und dort nicht [ge]nau entsprechend den Grenzen des Betriebes im obi[gen] Sinne zu ziehen. Insbesondere ist die Grenze bei [der] Stückgutbehandlung flüssig. Die Annahme des Gutes, [die] der Abschluß des Frachtvertrages an Hand des Fra[cht]briefes, also die zwischen den Kunden und der Eisenb[ahn] sich abwickelnden Handlungen, werden von den das P[u]blikum nicht unmittelbar berührenden Vorgängen der [Ord]dung und Umbildung der Stückgutwagen, ihrer Ver[te]lung auf bestimmte Züge durch Beförderungspläne [und] von der Überwachung ihres Laufweges nicht in jeder [Be]ziehung scharf getrennt. Man rechnet deshalb die R[e]gelung der Stückgutbeförderung und ebenso die Über[wa]chung der Fertigstellung der Beladung und des Laufs [der] Wagenladungen, auch soweit solche Handlungen die [Öf]fentlichkeit nicht berühren, als Beförderungsdienst meist nicht zum Betrieb. Nur bei der Minderzahl der Reichsbahndirektionen wird der Beförderungsdienst in der Betriebsabteilung erledigt. Ähnlich verhält es sich mit der Zugehörigkeit des Wagenausgleichs. Der Betriebsvorgang der Verschiebung der Leerwagen nach den Bedarfsstellen ist weitgehend abhängig von der Bestellung der Wagen und ihrer Zuteilung an den Versender, die Verkehrsangelegenheiten sind. Trennung der Leerwagenbeförderung und der Bestellung ist schwer möglich. Man behandelt deshalb beides zusammen, entweder beim Betrieb oder beim Verkehr. In der Hauptverwaltung der Reichsbahn wird die Bearbeitung des Wagenumlaufs und der Benutzung, Ausnutzung, Vorhaltung und Ergänzung des Wagenparks zu den Betriebangelegenheiten gezählt, soweit das durch engen Zusammenhang mit dem Betrieb bedingt ist. Es wird sehr sorgfältiger Überlegung bedürfen, ehe man sich entschließt, die Zugehörigkeit des Beförderungs- und Wagendienstes oder ihrer Teile nach der einen oder anderen Seite hin überall gleichmäßig festzulegen.

Sieht man vom Beförderungs- und Wagendienst ab, so begegnet die Übertragung des Begriffs Betrieb von einem Fabrikunternehmen auf die Eisenbahn keinerlei Schwierigkeiten, denn die Grenzen der Aufgaben des Betriebes gegen die übrigen Arbeitsgebiete sind klar. Doch lohnt es sich, auf die engen Zusammenhänge mit den anderen Dienstzweigen und die Aufgaben des Betriebes, die sich daraus ergeben, [noch] was näher einzugehen. Man gewinnt dadurch tiefere Einblick in das Wesen des Eisenbahnbetriebes.

Einwandfreie Verkehrsbedienung durch den Betrieb setzt volle Kenntnis der Forderungen des Verkehrs voraus. Umgekehrt muß der Verkehr wissen, was er vom Betrieb verlangen kann und was der Öffentlichkeit zusagt. Der Betrieb muß also bei der Untersuchung vorliegender Verkehrswünsche und der Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrs mitwirken. Er muß andererseits dem Verkehr die Unterlagen für seine Verhandlungen liefern. Der wichtigste Teil des Verkehrswesens, die Tarifgestaltung, bedarf der Angabe der Transportselbstkosten durch den Betrieb, denn die Kenntnis der Selbstkosten ist einer der

undpfeiler, auf denen das Tarifgebäude ruht. Rationalierung im Betrieb hat in letzter Linie als Hauptziel die nkung der Tarife.

Mit dem Bau ist der Betrieb besonders g verflochten. Der Betrieb muß sich darüber klar rden, welche neuen Anlagen er nötig hat, um leistungsig und wirtschaftlich zu bleiben. Er entscheidet danach er die Dringlichkeit der Bauausführungen und prüft die twürfe mit auf Übereinstimmung mit den Betriebserrungen. Das gilt nicht nur für Bahnhofsum- oder Neuten und Ergänzungen des Streckennetzes, sondern auch Brücken- und Oberbauverstärkung, Verbesserung der herungs- und Fernmeldeanlagen, Einrichtung von Gleisschlüssen usw. In der täglichen Arbeit treten tausend inere Wünsche des Betriebes nach baulichen Verbesseigen auf, wie Einlegen einer Weiche, Veränderungen den Verschlüssen der Stellwerke, Versetzen eines Sigs, die kurzerhand dem Bau übermittelt werden und en Erfüllung einen wesentlichen Teil der Fortentwickg der technischen Leistungsfähigkeit des Eisenbahnzes bedeutet.

Daß die Bahnunterhaltung in allergrößtem Umg unter Mitarbeitung des Betriebes geieht, bedarf eigentlich keiner Erläuterung. Fast alle isarbeiten erfolgen unter dem rollenden Rade. Der rieb hat die Möglichkeit der Durchführung im eigenn Interesse zu schaffen. Fast 4000 sogenannte Dienstehle, die die Betriebsabwicklung und den Bauvorgang ichzeitig betrafen, mußte ein einziges Betriebsamt im ten Jahr herausgeben.

Die Mitwirkung des Betriebes beim Neuu und Unterhaltung der Fahrzeuge beruht ganz ähnlichen Zusammenhängen. Aus der betriebn Festlegung der Länge, des Gewichts und der Schnelzeit der Züge, aus der Technik der Zugbildung ergeben die wesentlichsten Gesichtspunkte für den Bau und Unterhaltungszustand der Lokomotiven und Wagen.

Der Betrieb beschäftigt von allen Dienstzweigen die ßte Kopfzahl. Dementsprechend beeinflußt er ch die allgemeinen Personalangelegenten mit, die den Bereich des ganzen Eisenbahnunterhmens betreffen. Es handelt sich dabei vor allem um die ndsätze für Annahme, Ausbildung, Prüfung, Anstelr, Beförderung, Pensionierung, Besoldung und um die nstdauervorschriften.

Für das Finanzwesen ist das Urteil des Betriebes Bedeutung, soweit es sich um Ausgaben für Betriebscke handelt, sei es unmittelbar, sei es mittelbar in m von Aufwendungen für Bau oder Unterhaltung. obliegt dem Betrieb die Pflicht, rechtzeitig auf die eitstellung der erforderlichen Mittel zu drängen, aber an die Dringlichkeit und Wirtschaftlichkeit der Ausn den allerschärfsten Maßstab anzulegen. Nur dann len Überraschungen bei der Abwicklung des Haushalts nieden und eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung die Dauer sichergestellt.

Die Fragen, bei denen der Betrieb mitzuwirken hat, damit keineswegs erschöpfend zusammengefaßt. Man nnt aber aus der kurzen Aufzählung genügend, wie gehend der Betrieb mit allen anderen Arbeitsgebieten lochten ist und welches Maß von Verantwortlichkeit aus diesen Zusammenhängen erwächst.

Wichtiger aber, als die aus seiner Stellung zu den gen Zweigen des Eisenbahnunternehmens sich erden Pflichten sind für den Betrieb selbstverständlich die Aufgaben, deren verantwortlicher Träger er selbst ist. Im Mittelpunkt der Arbeiten des Betriebes steht die Bildung, die Auflösung und die Fahrt der Züge und die Wagenbewegung von und zu den Ladestellen.

Die bewegende Kraft stellt der Betriebsmaschinendienst. Er ist also ein besonders wichtiger Zweig des Betriebsdienstes. Man kann den Betriebsmaschinendienst, zurückgreifend auf das frühere Beispiel, mit dem Dienst der Kraftzentrale und der Kraftübertragung einer Fabrik vergleichen. Er schafft eine wichtige Vorbedingung der Produktion, also des Beförderungsvorganges, ohne selbst die Art des Produktes, also der Erfüllung der Verkehrswünsche, zu bestimmen.

Bei der Abwicklung des Betriebes sind grundsätzlich Leistung und Sicherheit getrennt zu betrachten, wenn man sich ein klares Urteil bilden will. Über die garnicht hoch genug einzuschätzende Bedeutung der Betriebssicherheit ist kein Wort zu verlieren. Aber auch sie hat mit dem eigentlichen Zweck des Betriebes, der Verkehrsbedienung, keinen unmittelbaren Zusammenhang. Auch hier ist der Vergleich mit einem Fabrikbetrieb sehr lehrreich. Die Sicherheitsvorschriften sind hier wie dort Schutzmaßregeln, aber keine Maßnahmen zur Erzeugung der Ware. Das klingt selbstverständlich, muß aber hervorgehoben werden, wenn die Aufgabe des Betriebes ganz klargelegt werden soll.

Die Leistung des Betriebes ist zu werten wie jedes andere Produkt, nach Güte und Preis oder, anders ausgedrückt, nach Vollkommenheit der Verkehrsbedienung und Wirtschaftlichkeit. Die Güte der Verkehrsbedienung hängt ab von dem Maß der Leistungsfähigkeit nach Menge, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit. Die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus dem Aufwand an Menschen und Material, die zur Erreichung der Leistungen eingesetzt werden müssen.

Die Organisation des Betriebsdienstes muß den drei Gebieten: Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit in gleichem Maße entsprechen. Vorbedingung für erfolgreiche Arbeit ist einheitlicher Aufbau und straffe Zusammenfassung. Gemeinsame Dienstvorschriften sind als Grundlage für reibungsloses Zusammenarbeiten ebenso nötig wie die Gleichartigkeit der technischen Mittel. Denn die einzelnen Teile stehen alle in so enger Wechselwirkung, daß nur einheitliche planmäßige Leitung und Überwachung schwere Störungen vermeiden kann. Dabei ist eine Verteilung der Betriebsleitung, Betriebsaufsicht und Betriebsdurchführung auf die einzelnen Instanzen nicht möglich. Auch die unteren Stellen haben zum Teil leitende und beaufsichtigende Tätigkeit, und die Spitze kann sich nicht auf allgemeine Anordnungen beschränken, auch sie muß Aufsicht ausüben.

Bei der Deutschen Reichsbahn liegt die oberste Leitung des Betriebes wie der anderen Teilgebiete des Unternehmens, in der Hauptverwaltung. Hier laufen in der Betriebsabteilung alle Fäden zusammen, und erfolgt die Entscheidung über alle grundsätzlichen Fragen im Zusammenwirken mit den anderen Abteilungen.

Bis zum Jahre 1917 war im früheren Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine besondere Betriebsabteilung nicht vorhanden. Die Betriebsangelegenheiten waren mit denen des Verkehrs in einer Abteilung zusammengefaßt. Den äußeren Anlaß zur Gründung der Betriebsabteilung gaben die Schwierigkeiten, die der Krieg brachte. Der tiefere Grund war, daß die Entwicklung seit

langem immer mehr darauf drängte, das immer schwieriger werdende Gebiet schärfer zusammenzufassen. Es handelte sich um eine späte, aber folgerichtige Auswirkung des Zusammenschlusses der Privatbahnen zu einem einheitlichen Staatsbahnnetz. Auch trat der Zusammenhang des Betriebes mit allen großen, grundsätzlichen Fragen der Entwicklung der Preußischen Staatsbahnen immer mehr und immer nachdrücklicher in Erscheinung. Eine umfassendere Vertretung der Betriebsangelegenheiten in der Zentrale war daher auch für die geordnete Geschäftsführung des Ministeriums selbst notwendig geworden. Heute gilt das noch in viel höherem Maße. Die Zusammenfassung der Länderbahnen zur Reichsbahn und die Notwendigkeit, die Betriebsleistungen im Wettkampf mit Auto, Schiffahrt, Flugzeug und ausländischen Bahnen aufs höchste zu steigern und gleichzeitig die Betriebsausgaben so niedrig wie möglich zu halten, haben die Aufgaben der Betriebsabteilung außerordentlich anwachsen lassen.

Zu den Angelegenheiten grundsätzlicher Art, die die Betriebsabteilung bearbeitet, gehört insbesondere die Weiterentwicklung der allgemein gültigen Vorschriften, wie der Bau- und Betriebsordnung, der Signalordnung, der Fahrdienstvorschriften und der Unfallmeldevorschriften. Daneben trifft sie die allgemeinen Anordnungen für den ganzen Reichsbahnbereich zur Regelung des Personen- und Güterzugfahrplans, für die Aufstellung der Betriebskostenrechnung, die Anwendung betriebswissenschaftlicher Methoden usw. Im Einzelfalle greift die Betriebsabteilung als oberste Instanz in solchen Fällen draußen ein, wo die Reichbahndirektionen allein nicht in der Lage sind, entstandene Unregelmäßigkeiten und Schwierigkeiten zu überwinden, weil dazu Befugnisse und Mittel notwendig sind, über die nur die Hauptverwaltung verfügt. Es sei dabei an den Ausgleich von Personal und Material in größerem Umfange zwischen den Reichsbahndirektionen und das u. U. nötige rücksichtslose Beiseiteschieben wirtschaftlicher Gesichtspunkte zur Beseitigung von Störungen und Stockungen erinnert. Das ewig wechselnde Bild des Betriebes eines so großen Unternehmens wie es die Reichsbahn darstellt, gibt den Anlaß zu solchem Eingreifen häufiger, als nach dem äußerlich meist geordnet erscheinenden Ablauf des Betriebes anzunehmen ist.

Die leitende und überwachende Tätigkeit der Betriebsabteilung der Hauptverwaltung finden wir in entsprechend veränderter Form bei den Reichsbahndirektionen wieder. Hier liegt der Aufbau der Unterlagen jeder Art für die Durchführung des Betriebsdienstes nach den allgemeinen Vorschriften und den grundsätzlichen Einzelverfügungen der Hauptverwaltung. Daneben üben die Reichsbahndirektionen eine fortlaufende regelnde und überwachende Tätigkeit aus.

Die wichtigste, von den Reichsbahndirektionen zu schaffende Betriebsunterlage ist der Fahrplan für den Personen- und den Güterverkehr. Er spielt für das Eisenbahnunternehmen die gleiche wichtige Rolle wie die Festlegung der Abwicklung des Fabrikationsprozesses in der Industrie. Sowohl die Leistungsfähigkeit wie die Wirtschaftlichkeit des Betriebes werden durch den Fahrplan entscheidend beeinflußt. Für die Güte der Verkehrsbedienung ist er ausschlaggebend. Zu den Fahrplanarbeiten im weiteren Sinne gehört nicht nur die Festsetzung der Zahl und Art der Züge und ihrer Fahrzeiten, sondern auch die Aufstellung der Zugbildungs- und Rangierpläne. Der Fahrplan bildet weiter die Hauptgrundlage für die Wagenübergangspläne, die Bahnhofsbedienungspläne und B hofs- und Lokomotivfahrordnungen und die Dienstei lungen für Lokomotiven mit ihrem Personal und für Zugbegleiter. Auch der örtliche Dienst wird vom F plan sehr weitgehend beeinflußt. Die Dauer der Di schichten, der Nachtruhe auf den Bahnhöfen und Stre die Belastung der Gleisanlagen, die Diensteinteilungen örtlichen Betriebspersonals unterliegen seiner Auswirk

Beim Fahrplan lassen sich zwei große Gesichtspu unterscheiden: der guter Verkehrsbedienung und der wandfreier Betriebsführung.

Nur dann ist ein brauchbares Ergebnis zu erzi wenn beide in vollem Umfange berücksichtigt wer Fahrplanaufstellung ohne eingehende Kenntnis der triebsverhältnisse ist deshalb undenkbar.

Der Personen- und der Güterzugfahrplan werden ihres engen Zusammenhanges getrennt bearbeitet. Bea tung in gleichem Dezernat ist wegen des großen Arb umfangs im allgemeinen nicht möglich.

Bemerkenswert ist, daß bei der Deutschen Reichsb die Regelung der Betriebsabwicklung durch den Fahr in viel weitergehendem Maße erfolgt, als z. B. in Ame Dort werden im Güterverkehr die Zugfahrten in viel ßerem Umfange von Fall zu Fall entsprechend dem kehrsaufkommen angeordnet. Lokomotiven und Pers werden also nicht nach festen Diensteinteilungen, son auf grund freier Verfügungen verwendet. Auch in and Ländern hat dieses sogenannte Dispatching-System Eingang gefunden. Es darf damit aber nicht weitgetriebene Überwachungsverfahren der pünktli Abwicklung des regelmäßigen Fahrplans verwechselt den, das sich auf vielen europäischen Eisenbahnen fi Die Amerikaner gehen im Eisenbahnbetrieb also anders als in ihrer Industrie, wo gerade auf streng planm geregelte Arbeitsweise, z. B. auf die Herstellung am fenden Band, der allergrößte Wert gelegt wird. Für sere meist viel verwickelteren deutschen Verhält scheint bis jetzt das Disponieren der Zugfahrten von zu Fall nicht mit dem gleichen Erfolg möglich wie sorgfältige Vorbereitung der Zugläufe durch Fahrplar

Nur bei den Leerwagen macht die Reichsbahn große Ausnahme. Dort besteht eine Art Dispatchin großem Stil. Die Leerwagen werden durch das Ha wagenamt des Reichsbahn-Zentralamts täglich nach Bedarfsstellen im ganzen Reichsbahnbereich verfügt. wechseln also hier die Aufgaben des Betriebes ständig sprechend dem jeweiligen Zustand der Verteilung der L wagen; jedoch werden die Leerzüge in der Ordnung Fahrplans befördert.

Die laufende Überwachung und Regelu der Durchführung des Fahrplans gesch bei den Reichsbahndirektionen im Bereich des fri preußisch-hessischen Netzes nicht durch die beiden F plandezernenten. Das besorgen vielmehr die betriebst nischen Streckendezernate, denen die Überwachung gesamten Betriebsvorgänge obliegt. Meist sind z solcher Dezernate eingerichtet. Zu ihren Pflichten hören insbesondere die Sorge für die Leistungsfähig der Betriebsanlagen und für die Wirtschaftlichkeit im triebsdienst, die Zuteilung des Dienstes an das örtli Betriebspersonal, die Unterweisung, Ausbildung und strafung der Stations- und Zugbegleitbeamten und Ba hofsarbeiter, die Maßregeln zur Sicherung des Fahr- Rangierdienstes und die Verfolgung aller Unregelmäß keiten, Störungen und Unfälle im Bahnhofs- und Zugdi

Die Vielgestaltigkeit der gesamten Betriebsgeschäfte, zu ...ien noch die des Betriebsmaschinendienstes kommen, ...d die unbedingte Notwendigkeit einheitlicher Zusammen...fassung besonders in schwierigen Zeiten führte bei der ...reußischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1907 zur ...richtung sogenannter Betriebsleitungen, mit ...en die beiden betriebstechnischen Dezernenten betraut ...rden. Es wurden im allgemeinen bei jeder Direktion ...ei Betriebsleitungen A und B geschaffen. Den beiden ...triebsleitern wurde weitgehendes Mitwirkungsrecht bei ...en Betriebsangelegenheiten ihres Bezirks übertragen. ...e beabsichtigte Vereinigung der Betriebsleitergeschäfte ...i einer Hand scheint damals wegen gewisser personal...itischer Schwierigkeiten zunächst nicht rücksichtslos ...rchgeführt worden zu sein. Man begnügte sich vor...läufig mit dem Ausweg, eines der betriebstechnischen ...reckendezernate mit einem Oberbaurat zu besetzen und ...in entsprechenden Einfluß auf alle Betriebsangelegen...heiten, also auch die im anderen Betriebsleitungsbezirk, zu ...geben. Im Jahre 1912 wurde die unbedingte Anordnungs...befugnis des Oberbaurats gegenüber allen übrigen Be...triebsdezernenten ausdrücklich festgelegt. Er führt seit...dem den Namen Oberbetriebsleiter.

Die damit dem Betrieb gegebene straffe Organisation ...rd man als gut und bei großen Bezirken unentbehrlich ...erkennen müssen. Die später eingetretenen Änderungen ...nd im allgemeinen nur formaler Art. Anstelle des Ober...baurats ist der Abteilungsleiter getreten, der Name Ober...betriebsleiter ist in Betriebsleiter geändert unter Beseiti...gung der Begriffe Betriebsleitung A und B. Der zweite ...betriebstechnische Streckendezernent führt also die Be...zeichnung Betriebsleiter nicht mehr. Die überragende ...Stellung des Betriebsleiters und seine Anordnungsbefugnis ...für den ganzen Bereich der Reichsbahndirektion ist da...durch noch schärfer gekennzeichnet.

Geschäfte der Betriebsleitung sind da...rum die Betriebsangelegenheiten geworden, die alle Be...triebsdezernate gemeinsam angehen oder die den Ausgleich ...zwischen den Dezernaten betreffen; das sind vor allem die ...gemeinen Fragen der Leistungsfähigkeit des Betriebes, ...Gesamtaufsicht über die Betriebsabwicklung, der Aus...gleich zwischen Personenzugfahrplan, Güterzugfahrplan, ...Betriebsmaschinendienst und Sicherheitsdienst, die Perso...nalausbildung und die Mitwirkung bei grundsätzlichen An...gelegenheiten aus andern Gebieten, die den Betrieb be...rühren. Der Betriebsleiter wird in betrieblich schwieri...gen Zeiten vom Präsidenten für die Geschäfte der Betriebs...leitung vorübergehend mit seiner vollen Vertretung für ...den ganzen Direktionsbezirk, auch bei seiner Anwesenheit, ...betraut.

Der Betriebsleiter nimmt neben diesen Geschäften seine ...Pflichten als betriebstechnischer Streckendezernent sozu...sagen nebenamtlich wahr; nötigenfalls muß er weitgehend ...davon entlastet werden.

Eine gewisse Unsicherheit in den Fragen der Betriebs...leitung ist dort geblieben, wo keine besondere Betriebs...teilung besteht, wo der Abteilungsleiter also nicht Be...triebsdezernent ist. Doch läßt sich durch Übertragung der ...Betriebsleiterbefugnisse an einen Betriebsdezernenten der ...Sache teil einigermaßen beheben.

Bei den süddeutschen Reichsbahndirektionen sowie in ...Oldenburg und Mecklenburg besteht eine Betriebsleitung ...im geschilderten Sinne noch nicht; in Sachsen ist sie in ...Einrichtung begriffen.

Bei der großen Bedeutung, die dem Güterzugfahrplan für die Betriebsabwicklung zukommt, liegt die schon mehrfach aufgeworfene Frage nahe, warum die Betriebsleitergeschäfte nicht dem Güterzugfahrplandezernenten mit übertragen werden. Eine solche Lösung wäre nicht einwandfrei. Der Güterzugfahrplandezernent ist viel zu sehr überlastet und viel zu oft auf Reisen, um Betriebsleiter sein zu können. Er ist auch gegenüber dem Personenzugfahrplan nicht ausreichend unbefangen. Es ist deshalb richtig, die Betriebsleitergeschäfte mit einem weniger belasteten Dezernat zu verbinden. Den Betriebsleiter von allen Dezernatsgeschäften zu befreien, empfiehlt sich nur bei ganz großen Bezirken. Der Wert unmittelbarer Fühlungnahme des Betriebsleiters mit den laufenden Geschäften ist nicht zu unterschätzen.

Der Betriebsleiter, die Betriebsstreckendezernenten und die Fahrplandezernenten haben für ihre Tätigkeit Organe nötig, die sie laufend über die Vorgänge draußen unterrichten und umgekehrt gegebenenfalls die Durchführung ihrer Anordnungen unterstützen. Dazu stehen den Reichsbahndirektionen die Betriebskontrolleure zur Verfügung. Außerdem aber ist diese Aufgabe der Oberzugleitung übertragen, die einen Teil des Betriebsbüros bildet. Die Oberzugleitung ist meist Tag und Nacht besetzt, nimmt Meldungen und Anfragen der Außenstellen über den Zuglauf, über Unregelmäßigkeiten usw. entgegen und erteilt Weisungen im Auftrag der Dezernenten. Sie ist die rechte Hand des Betriebsleiters.

Die Wirksamkeit der Betriebsleitung der einzelnen Reichsbahndirektionen findet im allgemeinen ihre Schranken an den Direktionsgrenzen. Treten Störungen oder Stockungen ein, die über mehr als einen Reichsbahndirektionsbezirk hinweggreifen, so sind Maßnahmen nötig, die über die Zuständigkeit des Betriebsleiters hinausgehen. Die Hauptverwaltung kann sich mit solchen Fragen nicht immer befassen. Das würde einen zu umfangreichen und sehr schwerfälligen Zentralapparat erfordern. Auch liegen die Reichsbahndirektionen im Süden und Westen des Reichs für schnelles örtliches Eingreifen der Hauptverwaltung zu weit ab. Der große Apparat würde ferner zu inneren Reibungen Anlaß geben.

Die Schwierigkeiten, die sich für die Leitung des Betriebes aus den Reichsbahndirektionsgrenzen und aus der Unmöglichkeit, alle Vorgänge von einer einzigen Stelle aus ausreichend zu übersehen und zu beherrschen, ergeben, machten sich bald nach der Neuorganisation der Preußischen Eisenbahnverwaltung im Jahre 1895 bemerkbar, als der schnelle Verkehrsaufschwung um die Jahrhundertwende den Betrieb vor immer größere Aufgaben stellte. Im Jahre 1908 wurden deshalb einzelne Direktionen als „Geschäftsführende Verwaltungen für den Betriebsdienst auf Strecken für den durchgehenden Verkehr" bestellt. Sie hatten die Aufgabe, die Einheitlichkeit in der Fahrplangestaltung und Zugbelastung des Durchgangsverkehrs zu wahren und für wirtschaftliche Verwendung von Personal und Lokomotiven ohne Rücksicht auf die Direktionsgrenzen zu sorgen. Anordnungsbefugnis hatten sie nicht. Ihre Tätigkeit hatte wenig Erfolg. 1912 traten schwere Stockungen im Westen ein. Ende 1913 wurde eine „Geschäftsführung für den durchgehenden Güterzugverkehr auf den An- und Abfuhrlinien des rheinisch-westfälischen Industriebezirks" geschaffen, die bei Stockungen ihre Geschäfte einem „Betriebsausschuß in Essen" mit Anord-

nungsbefugnis zu übergeben hatte. Die weitere Entwicklung führte dann schließlich nach einigen Zwischenstufen zu der heutigen Einrichtung der drei Oberbetriebsleitungen, West in Essen, Ost in Berlin und Süd in Würzburg, die sich in das Gesamtgebiet der Reichsbahn teilen. Ihr Tätigkeitsfeld ist nicht mehr auf die großen Durchgangsstrecken beschränkt; es umfaßt den gesamten Güterzugdienst und den Beförderungsdienst, soweit er in engem Zusammenhang mit dem Betrieb steht. Die Oberbetriebsleitungen behandeln jedoch nur Angelegenheiten, die über den Bereich der einzelnen Reichsbahndirektion hinausgehen und nicht von der Hauptverwaltung unmittelbar geregelt werden. Sie sind Hilfsstellen der Hauptverwaltung und ihr unmittelbar unterstellt. Anordnungsbefugnis haben sie nur in dringenden Fällen, in denen die Entscheidung der Hauptverwaltung nicht rechtzeitig eingeholt werden kann. Sie bilden keine Instanz zwischen Hauptverwaltung und Reichsbahndirektion. Entsprechend ihren Aufgaben haben die Oberbetriebsleitungen West und Ost neben dem Oberbetriebsleiter auch einen oberen Leiter für Verkehrsangelegenheiten; bei der Oberbetriebsleitung Süd nimmt ein Leiter beide Geschäfte zusammen wahr. Die Ausstattung der Oberbetriebsleitungen mit Personal ist gering, da sie mit Verwaltungsarbeit nicht belastet sind. Zunächst waren die Oberbetriebsleitungen ganz überwiegend als Ausgleichsstellen bei Schwierigkeiten und Stockungen gedacht. Sie sollten schnelle Einigung der Reichsbahndirektionen bei kritischen Lagen und tatkräftiges gemeinsames Handeln sicherstellen. Ihre Tätigkeit sollte aber von Anfang an auch den Schwierigkeiten vorbeugen und die Wirtschaftlichkeit fördern. Daraus ergab sich eine über den Einzelfall hinausgehende Unterstützung der Hauptverwaltung einerseits, der Reichsbahndirektionen andererseits.

Für die Zusammenfassung der immer schwieriger werdenden Fahrplanarbeiten für den Ferngüterverkehr sind die Oberbetriebsleitungen die gegebenen Stellen. Sie übernahmen deshalb für ihren Bereich nicht nur die Führung in den über die einzelnen Reichsbahndirektionen hinausgehenden Angelegenheiten der Betriebsleitung, sondern auch des Güterzugfahrplans. Beim Personenzugfahrplan wirken die Oberbetriebsleitungen nicht mit. Dafür besteht die Geschäftsführung durch einzelne Reichsbahndirektionen weiter. Ferner haben die Oberbetriebsleitungen nichts mit den Fragen der Betriebssicherheit und nichts mit dem betrieblichen Kleindienst zu tun.

Es ergibt sich, daß die Oberbetriebsleitungen aus dem Zwang der Tatsachen entstanden sind. Der Gedanke, sie nach Rückkehr ruhiger Betriebsverhältnisse wieder zu beseitigen, wäre nur unter sehr starker Mehrbelastung der Hauptverwaltung durchführbar.

Der breite Unterbau der Betriebsorganisation der Reichsbahn liegt in den Betriebsämtern, bei der Reichsbahndirektion Dresden in den Betriebsdirektionen; darunter in den Bahnhöfen, Haltepunkten und hinsichtlich bestimmter Dienstvorrichtungen auch in den Bahnmeistereien. Im Betriebsmaschinendienst sind die entsprechenden Aufgaben den Maschinenämtern und den Betriebswerken zugeteilt.

Im Gegensatz zu der überwiegend anordnenden und regelnden Betriebstätigkeit der Reichsbahndirektionen haben die Ämter vorwiegend die Durchführung gegebener Vorschriften und Anweisungen zu überwachen. Der Amtsvorstand sorgt für die Befolgung der Bestimmungen der Bau- und Betriebsordnung, der Signalordnung, der Fahrdienstvorschriften, für vorschriftsmäßige Zusammensetzung, Auslastung und Ausnutzung der Züge, pünktliche Einhaltung des Fahrplans, des Wagenübergangs- des Bedienungsplanes, der Beförderungspläne und Fahrordnungen. Er greift bei Störungen im Betrieb Sicherungs- und Fernmeldedienst und bei Unfällen ein. Daß ihm daneben die Befugnis der Anordnung bestimmter Betriebsmaßnahmen wie Einlegung von Arbeitszügen zusteht, und daß es zu seinen Pflichten gehört, seine Beobachtungen zu Vorschlägen an die Reichsbahndirektion zusammenzufassen, ist selbstverständlich.

Die Bahnhöfe und die Bahnmeistereien schließlich sind die ausführenden Stellen. Dem Dienstvorsteher fallen in kleinerem Rahmen Pflichten zu, die in ihrer Art denen des Amtsvorstandes entsprechen. Bei ihm steht die Sorge für die Durchführung gegebener Anordnungen gegenüber eigener leitender Tätigkeit noch mehr im Vordergrund. Aber auch beim Dienstvorsteher erfordern die Wechselfälle des Betriebes noch ein großes Maß eigener Entschlußkraft und die Fähigkeit zum selbständigen Handeln. Auch er ist in seinem Dienstkreis betriebsleitend.

Die Tatsache, daß auch für die Außenstellen die Betriebsdurchführung keineswegs einfach das Abrollen eines gegebenen Programms bedeutet, ist mit der Zunahme der Belastung des Eisenbahnnetzes und der wechselnden Vielgestaltigkeit seiner Aufgaben immer deutlicher geworden. Man erkannte die Notwendigkeit, bei örtlich oder zeitlich besonders schwierigen Verhältnissen besondere Stellen zu schaffen, die sofort regelnd eingreifen, wenn die Abwicklung des Fahrplans, der Diensteinteilungen usw. in Unordnung gerät. Solche Hilfsstellen wurden zuerst 1912 Zugleitungen aus Anlaß aufgetretener Schwierigkeiten eingesetzt; sie waren damals als vorübergehende Einrichtung gedacht. Heute sind die Zugleitungen ständige Organe in fast allen Reichsbahndirektionsbezirken geworden. Sie sind Hilfsbetriebsstellen zur Unterstützung der Beamten der Dienststellen, Ämter und Reichsbahndirektionen bei der Leitung und Überwachung des Fahrdienstes. Jeder Zugleitung ist ein betrieblich zusammengehöriger Teil des Reichsbahndirektionsbezirks, meist von der Größe einiger Betriebsämter, zugeteilt. Sie sind bis jetzt dem Vorsteher des Bahnhofs unterstellt, auf dem sie ihren Sitz haben. Die Zugleitungen unterrichten sich planmäßig über die Betriebsabwicklung und geben danach ihre Ratschläge an die Dienststellen ihres Bereichs. Anordnungsbefugnis haben sie nicht. Auch Fragen der Betriebssicherheit scheiden bei ihrer Tätigkeit aus. Sie unterrichten die Oberzugleitung der Reichsbahndirektion nach festgelegtem Meldeverfahren über ihre Beobachtungen und leisten wichtige Vorarbeit für die Entschlüsse des Betriebsleiters. Weitere Ausgestaltung der Zugleitungen und ihre Angliederung an Betriebsämter wird erwogen.

Damit ist der Kreis der Stellen der Reichsbahn, die dem Betrieb dienen, geschlossen. Der organisatorische Aufbau ist einfacher als es zunächst erscheint: Hauptverwaltung — Reichsbahndirektion — Amt — Dienststelle; daneben 3 Oberbetriebsleitungen zur Unterstützung der Betriebsabteilung der Hauptverwaltung und als Hilfsstellen zur laufenden Betriebsregelung bei den Reichsbahndirektionen die Oberzugleitung, bei den Dienststellen die Zugleitung.

Auch die Geschäfte, die sich aus dem Kern der triebsaufgaben, der Beförderung von Menschen, Tieren d Gütern ergeben, lassen sich sehr einfach in Gruppen zusammenfassen: Aufstellung von uernden grundlegenden Vorschriften und Verfügungen, e die Fahrdienstvorschriften, Schaffung der periodischen terlagen für die Betriebsabwicklung, wie Fahrpläne und ensteinteilungen, laufende Überwachung und Regelung Betriebsdurchführung. Die letzte Gruppe könnte man leicht als Betriebsleitung im engsten Sinne auffassen. er man wird den tatsächlichen Verhältnissen immer ang antun, wenn man mit Betriebsleitung einen ganz timmten Ausschnitt aus den Betriebsgeschäften bezeich- will. Die Betriebsleitung ist stets vielseitig und muß h gegebenenfalls mit allen Aufgaben des ganzen Ge- äftskreises, der den Betrieb berührt, befassen. Wie sich Arbeiten der Betriebsleitung auf die einzelnen Instan- und innerhalb der einzelnen Geschäftsstellen verteilen, bei der Erörterung der Organisation in großen Zügen rgelegt. Eingehen auf Einzelheiten ist hier unmöglich. r die Betriebsüberwachung soll noch kurz behandelt wer- , weil das für das Verständnis des Ineinandergreifens ganzen Räderwerkes des Betriebes besonders wertvoll cheint.

Jeder bei der Durchführung des Betriebes Tätige muß h dauernd über alle wichtigen Vorgänge in seinem Ge- äftsbereich unterrichtet halten. Dazu gehört ein klar gebautes Meldewesen. Der Bahnhofsvorsteher kann nen Bereich wenigstens zeitweise persönlich überprü- . Aber bestimmte Unterlagen muß er sich von den ein- nen Stellen, vor allem von den Aufsichtsbeamten, regel- ßig schriftlich vorlegen lassen. Nur so wird er in die ge versetzt, beim Dienstantritt sofort einzugreifen oder längeren Reihen von Angaben seine Schlüsse zu zie- . Bei seinen Ermittlungen und Aufschreibungen hat Bahnhof so zu verfahren, daß der Inhalt ohne weiteres Unterlage für die von ihm selbst zu erstattenden Mel- gen liefert.

Die Zugleitungen unterrichten sich für ihre Zwecke im gemeinen durch planmäßiges Abfragen der Dienststellen h bestimmtem Muster. Jedes unnötige Schreibwerk und entbehrliche Telephonbelastung wird so vermieden. Serdem aber geben die Dienststellen täglich Stunde 16 mündlich oder telegraphisch unaufgefordert eine Mel- g nach feststehenden Regeln an die Zugleitung, die die htigsten Mitteilungen, meist in Form von Zahlen, für eben abgelaufenen Abschnitt von 24 Stunden umfaßt. Zugleitungen fassen die Meldungen zusammen und lei- sie, ebenfalls nach festem Formblatt, an die Oberzug- ung weiter. Von den Reichsbahndirektionen werden Angaben sofort zu Übersichten für den ganzen Bezirk ammengestellt. Noch während der Nacht werden die ammenstellungen telegraphisch oder, soweit möglich, ch Telegrammbrief an das Reichsbahn-Zentralamt und chlautend, gegebenenfalls mit vereinbarten Zusätzen, die Oberbetriebsleitungen gegeben. Das Reichsbahn- tralamt nimmt die Telegramme nach feststehender henfolge auf und legt sie 8 Uhr früh in 7 Ausfertigun- der Betriebsabteilung der Hauptverwaltung vor.

Die Hauptverwaltung ist also täglich bei Dienstbeginn über die Lage im ganzen Reich nach dem Stande am vorhergehenden Nachmittag unterrichtet.

Die Oberbetriebsleitungen geben im Laufe des gleichen Tages, soweit nötig, Meldungen über das Veranlaßte und inzwischen eingetretene weitere Veränderungen an die Hauptverwaltung.

Die Meldungen der Reichsbahndirektionen enthalten in knappen Stichworten Angaben über die allgemeine Lage und wichtige Vorkommnisse, wie Stokkungen, Zugverweigerungen, Lokomotivmangel, Witterungsverhältnisse, Bahnhofsüberlastung. Dann folgen die Zahlen der auf den Haupt-Rangierbahnhöfen ausgelaufenen Wagen, die Güterzugszahlen und die Durchschnittsgröße der Güterzugsverspätungen der Hauptstrecken, die Einzelverspätungen der D- und Eilzüge über 60 Minuten auf den Übergabestationen, die Zahl der infolge mangelnder Vorflut zurückgestauten Züge und Wagen, die Zahl der um 16 Uhr wegen Lokomotiv- und Personalmangel abgestellten Züge, die Zahl der im Meldeabschnitt nicht laderecht gestellten Wagen und die Namen der notleidenden Bahnhöfe. Weiter erscheinen kurze Angaben über etwaigen Mangel an Lokomotiven und Zugbegleitern, über die Stärke des Personenverkehrs, Umleitungen, Sperren und Schiffahrtstörungen. Außerdem werden von einzelnen Reichsbahndirektionen besonders kennzeichnende Zahlen, z. B. der Wagenbestand im Bezirk Essen um 6 Uhr früh, angegeben. Die Angaben erfolgen unter bestimmten Kennbuchstaben in feststehender Reihenfolge, so daß sie trotz gedrängtester Kürze klar sind und den Telegraphen nicht belasten.

Bei ruhigen Verhältnissen werden nicht alle Angaben täglich der Hauptverwaltung übermittelt. Deshalb sind ergänzende schriftliche Wochenmeldungen eingeführt, die auf Formblatt die Leistungen der Rangierbahnhöfe, die Verspätungen der Güterzüge und die Zahl der abgestellten Fahrzeuge enthalten. Sie liegen Montags 8 Uhr bei der Hauptverwaltung vor.

Monatliche Berichte der Reichsbahndirektionen an die Hauptverwaltung geben einen zusammenhängenden Überblick über die Gesamtentwicklung des Betriebes.

Man erkennt also ein festgefügtes Meldesystem, das von unten nach oben einheitlich so aufgebaut ist, daß jede beteiligte Stelle das für sie Notwendige erfährt und das für die vorgesetzte Stelle Wichtige ohne Mühe weitergeben kann. Das Betriebsmeldeverfahren ist das wichtigste Handwerkszeug für die Betriebsüberwachung.

Daneben aber ist die persönliche Unterrichtung der Betriebsleiter oder die Untersuchung und Berichterstattung durch Kontrolleure niemals entbehrlich.

Auch in der Betriebsüberwachung kann man die Eisenbahn mit großen Fabrikationsunternehmen vergleichen. Nur eine wohldurchdachte Beaufsichtigung kann die Gewähr bieten, daß sich der Arbeitsvorgang dauernd glatt vollzieht und die Güte des Produktes einwandfrei bleibt. Hier wie dort ist die Vollkommenheit der Betriebsüberwachung und der Betriebsleitung mitentscheidend für das Gedeihen des ganzen Unternehmens.

Die Verminderung der Zahl der Wagenklassen bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Dr. **Fritze**, Erfurt.

1919 setzten die Deutschen Staatsbahnverwaltungen zur Prüfung der Frage, ob die Zahl der Wagenklassen vermindert werden könne, den „2-Klassen-Studien-ausschuß“ ein, der mit überwiegender Mehrheit die Verringerung der Klassen auf eine Polster- und eine Holzklasse empfahl. Er schlug vor, den Fahrpreis der Polsterklasse auf das Doppelte dessen der Holzklasse zu bemessen (12 und 6 Pfg.) und den Schnellzugszuschlag kilometrisch zu bilden, entweder für beide Klassen gleich dem Fahrpreis der Holzklasse (also 6 Pfg./km) oder in jeder Klasse gleich dem halben Grundfahrpreis (also 6 Pfg./km Polsterklasse, 3 Pfg./km Holzklasse). Bemerkenswert auch für die Jetztzeit ist die Feststellung des Ausschusses, daß Vereinfachungen im Betriebe zwar eintreten, daß sie aber nicht annähernd die vielfach erwartete geldliche Wirkung haben würden und daß ziemlich erhebliche Kosten aufgewendet werden müßten, wenn jedem Reisenden der 4. Klasse — die damals in Norddeutschland noch überwiegend Stehklasse war — ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden sollte. Die Arbeiten des Ausschusses zeitigten kein unmittelbares praktisches Ergebnis, der Währungsverfall zwang zu fortgesetzten Erhöhungen der Fahrpreise und ließ keinen Raum für grundlegende Änderungen des Systems.

Seit etwa 2 Jahren ist die Frage in der Öffentlichkeit erneut aufgerollt worden. Der Grund lag ziemlich nahe: die oberen Wagenklassen waren mit dem Ende der Inflation und des Ausländerverkehrs, besonders in den Personenzügen, mehr und mehr verödet, und bei dem Bestreben auf Rationalisierung, das die ganze Wirtschaft beherrscht, konnte man nicht achtlos an der Tatsache vorübergehen, daß eine große Zahl schlecht besetzter Wagen mitgeführt wird, die zur Bedienung des Verkehrs nicht nötig sind, infolgedessen einen Verkehrsluxus bedeuten.

Einen besonderen Anstoß erfuhren diese Bestrebungen durch die eingehenden Untersuchungen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Wagenklassen bei den verschiedenen Zuggattungen. Sie ergaben, daß die 1. Klasse der Schnellzüge und die 2. und 3. Klasse der Personenzüge nicht so stark besetzt sind, daß sie ihre Selbstkosten decken, daß vielmehr nur die 2. und 3. Klasse der Schnellzüge und die 4. Klasse der Personenzüge mit ihrer Betriebszahl unter 100 bleiben, mithin Überschußklassen darstellen. So bedeutungsvoll diese Feststellungen sind, muß man sich doch hüten, aus ihnen unmittelbar auf die Gestaltung des Klassensystems zu schließen: Es ist zwar möglich, zu berechnen, welcher Anteil von den Gesamtkosten des Personenverkehrs auf einen Platzkm. entfällt. Damit ist aber nicht gesagt, daß bei einem Fortfall der unwirtschaftlichen Klassen, z. B. bei einer Beförderung aller Personenzugreisenden in der 4. Klasse, die Ausgaben im Ganzen im gleichen Maße sinken wie die Einnahmen. Im Gegenteil kann man, nach den Feststellungen, die von dem 2-Klassen-Studienausschuß und seitdem gemacht worden sind, annehmen, daß die Ersparnisse im Bau und Betrieb nicht annähernd den jährlichen Ausfall von 70—80 Mill. RM. decken, der mit der Einführung der 4. Klasse als Einheitsklasse in den Personenzügen und den beschleunigten Personenzügen verbunden wäre. Immerhin darf man natürlich an den betrieblichen Vorteilen, die mit einer Verringerung der Klassenz verbunden sind, auch wenn sie geldlich nicht übermä zu Buche schlagen und schwer zu fassen sind, nicht a los vorübergehen.

Dazu kommt ein anderer sehr gewichtiger Grund die Verminderung der Klassenzahl: die fortgeset steigende Abwanderung in niedrigere W genklassen, („innere Abwanderung“) die in den l ten Jahren einen immer bedrohlicheren U fang angenommen hat und bei gleichbleibendem Verk der Reichsbahn jedes Jahr neue Mindereinnahmen bri die man mit 25—30 Mill. RM. kaum zu hoch veranschl Bei einer etwa nötigen Erhöhung der Fahrpreise wü die Abwanderung noch weit größeren Umfang annehm und die Reichsbahn zum großen Teil um den Erfolg Erhöhung bringen. Die Abwanderung wird gern auf Verarmung weiter Volksschichten in Deutschland zurü geführt. Indessen nur z. T. mit Recht. Wäre sie Hauptgrund, so könnte die Abwanderung nicht auch anderen Ländern beobachtet werden, in denen die Lebe haltung der Bevölkerung sich seit der Vorkriegszeit ni verschlechtert hat. Tatsächlich verschiebt sich die nutzung der Klassen überall, z. B. auch in dem reich England, zu Ungunsten der oberen Wagenklassen. I Grund ist einmal der Wettbewerb anderer B förderungsmittel, die besonders den oberen Kl sen Verkehr abziehen. Nach Berechnungen, die nat lich großenteils auf Schätzungen beruhen, aber doch wo begründet sind, ist der jährliche Einnahmeverlust Reichsbahn durch den Kraftwagen für 1927 auf 100 M. RM. und bei der zu erwartenden Weiterentwicklung 1932 auf 230 Mill. RM. zu veranschlagen. Davon entf vielleicht ⅔ auf die 1. bis 3. Klasse und nur ⅓ auf 4. Klasse. Hierzu tritt in naher Zukunft der ernstha Wettbewerb des Flugzeuges, das schon jetzt dank reichlichen Unterstützungen aus öffentlichen Mitteln der 1., z. T. sogar mit der 2. Klasse der Schnellzüge ko kurrieren kann und in der Lage ist, die Flugpreise nc weiter zu senken. Der Verkehr, den das Flugzeug Bahn fortnimmt, ist der höchstwertige, den sie überhau hat: der Schnellzugsverkehr 1. und 2. Klasse auf gro Entfernungen, besonders im internationalen Verkehr.

Die Eisenbahn kann sich aber auch selber nicht v der Schuld freisprechen, daß die Kunden, die i bisher treu geblieben sind, mehr und mehr in die nied geren Wagenklassen heruntersteigen, daß sie vor all die 3. mit der 4. Klasse vertauschen: Der Unterschi zwischen der 3. und 4. Klasse ist weitgehend verring worden in Verfolg der Bestimmung des Staatsvertrag über den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich, w nach künftig nur noch Wagen 4. Klasse mit Sitzen f alle Reisenden gebaut werden dürfen. Darüber hina ist die Vorhaltung des gleichen Wagenmaterials für 3. und 4. Klasse der Personenzüge in Süddeutschland v je her die Regel gewesen und schreitet auch in Nor deutschland immer weiter fort infolge des Mangels Wagen 4. Klasse. Zu den Maßnahmen, die die Klasse unterschiede verwischt haben, zählt weiter der Siestave trag, der Schlafwagen 3. Klasse und die Einstellung v Wagen 3. Klasse in alle D-Züge, von der erst in jüngst Zeit durch die FD-Züge wieder eine kleine Ausnahr gemacht worden ist. Ferner bestanden früher eine Reil

tariflicher Vergünstigungen, von denen die 4. Klasse im größten Teil Deutschlands ausgeschlossen war: die Sonntagskarten, die Monats- und Schülermonatskarten, die Gesellschaftssonderzüge. Jetzt sind diese und alle inzwischen eingeführten Vergünstigungen auch der 4. Klasse zugänglich gemacht und dieser außerdem Vorteile eingeräumt, die den oberen Klassen vorenthalten werden: die Arbeiterwochen-, Teilmonats- und Arbeiterrückfahrkarten, endlich die Zulassung der Traglasten.

Wie alle diese Umstände zusammengewirkt haben, zeigt folgende Gegenüberstellung (für 1907 nur für Preußen-Hessen, für 1925—1927 nur für die Monate Jan.—August)

Von den gefahrenen Perskm. entfielen auf

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4 Kl.
1907	1,07%	11,70%	39,22%	47,97%
1925	0,34%	7,52%	34,55%	57,59%
1926	0,40%	6,59%	33,99%	59,02%
1927	0,34%	5,64%	30,49%	63,53%

Sollte die Abwanderung im ganzen Jahr 1927 denselben Umfang beibehalten haben wie in den ersten 8 Monaten, so würde das bei gleichem Verkehr wie 1926 einen Verlust von rund 35 Mill. RM. in 1 Jahr allein durch die Abwanderung bedeuten. In erster Reihe diese Abwanderung, in geringerem Maße auch die Ablehnung der Fahrpreisermäßigungen hat zur Folge gehabt, daß die Einnahme auf 1 Perskm von 1913 auf 1927 nur von 2,47 auf 2,8 Rpf. gestiegen ist, d. h. um rd. 21%, trotzdem die Einheitssätze ohne Fahrkartensteuer in der gleichen Zeit um rd. 50% erhöht wurden. Ohne diese Verluste wäre die jetzige Einnahme der Reichsbahn aus dem Personenverkehr um über 300 Mill. RM. höher als sie tatsächlich ist. Hier zeigt sich, daß die Detarifierung, die im Güterverkehr nach sorgfältiger Abwägung des Einzelfalles vorgenommen wird, im Personenverkehr vom Publikum selbst durchgeführt wird und daß diese freiwillige Herabstufung der Reisenden der Bahn ungeahnte Verluste bringt. Um dieser Detarifierung entgegenzutreten, bedarf es nicht nur betrieblicher und wagenbaulicher, sondern auch durchgreifender tariflicher Maßnahmen, vor allem einer genauen Abwägung der Imponderabilien, auf denen die Abwanderung beruht.

Wenn auch der Anteil der 1. und 2. Klasse am gesamten Reiseverkehr am stärksten (auf ⅓ und ½) gesunken ist, so wirkt doch geldlich am meisten die Abwanderung von der 3. nach der 4. Klasse. Dies ist der Angelpunkt für eine Reihe von Reformvorschlägen, die dahin gehen, die Hauptquelle der Abwanderung zu verstopfen, d. h. die von der 3. zur 4. Klasse der Personenzüge, dagegen die Fahrpreise da unverändert zu lassen, wo keine Abwanderung möglich ist, also in den Eil- und Schnellzügen. Man denkt sich das meist so, daß in den Personenzügen eine Holzklasse zum Preis der jetzigen 4. Klasse und eine Polsterklasse geführt wird, diese — um die Spannung zwischen den beiden Klassen zu vermindern — zum Preis der jetzigen 3. Klasse und zum Ausgleich für den billigeren Preis nur mit leichter Polsterung und der gleichen Zahl von Plätzen wie die jetzige 3. Klasse. Man erwartet davon, daß die übergroße Mehrzahl der jetzigen Reisenden 3. Klasse die Polsterklasse benutzt, da diese ohne Preiserhöhung etwas mehr an Bequemlichkeit als jetzt die 3. Klasse bietet, daß darüber hinaus aber auch ein Teil der jetzigen 4. Klasse-Reisenden in die Polsterklasse zurückwandert. Inwieweit sich die jetzigen Benutzer der 3. Klasse durch die ziemlich geringe Erhöhung der Bequemlichkeit von der Abwanderung nach der 4. Klasse abhalten lassen, ist fraglich. Ausgeschlossen erscheint es aber, in irgendwie nennenswertem Umfang die Reisenden, die schon in die niedrigste Klasse übergesiedelt sind, für die Polsterklasse zu gewinnen — und zwar auch dann nicht, wenn diese wirklich bequeme Sitze nach Art der jetzigen 2. Klasse und nicht nur eine Scheinpolsterung bei höherer Platzzahl erhält. Das gilt vor allem auch für Süddeutschland, wo die künftige Polsterklasse der Pers.-Züge gerade so wenig von zahlenden Reisenden benutzt würde wie jetzt die 3. Klasse. So würde den betrieblichen Vorteilen der Zusammenlegung ein ziemlich hoher Ausfall an Fahrgeld gegenüberstehen: ohne Aufwanderung im Jahr rund 70 Mill. RM, bei 50% Aufwanderung der jetzigen 4. Klasse-Reisenden immerhin noch rund 40 Mill. RM. Dabei würde die Abfertigung wesentlich erschwert werden: es würde keine Verminderung der Fahrkartensorten eintreten (die gerade mit dem Zusammenlegen der Wagenklassen erstrebt wird!), vielmehr müßte zu den vorhandenen Sorten jedenfalls noch eine neue, die 2. Klasse für Personenzug („2b") kommen. Vor allem beim Übergang vom Personenzug zum Eilzug oder Schnellzug müßten besondere Übergangskarten — zum Schnellzug neben den Schnellzugzuschlagkarten — ausgegeben werden. Voraussichtlich würde das ohne eine Verstärkung des Zugbegleitpersonals nicht durchzuführen sein.

Noch wesentlich umständlicher wird die Abfertigung, wenn einer der — an sich durchaus beachtlichen — Vorschläge ausgeführt würde, die darauf hinausgehen, verschiedene Grundfahrpreise für die langsam und die schneller (beschleunigte Personenzüge) fahrenden Personenzüge in der Polster- und der Holzklasse einzuführen. Es ist vorgeschlagen worden, die Grundfahrpreise zu bemessen

	Polsterklasse	Holzklasse
für Personenzüge	5,3 Rpf/km	3,3 Rpf/km
für beschleunigte Personenzüge	6,0 „	4,0 „
für Eilzüge	7,5 „	5,0 } wie
für Schnellzüge	7,5 „	5,0 } bisher
	(+ S.-Z.-Zuschlag)	(+ S.-Z.-Zuschlag)

Diese Zusammenstellung zeigt schon die verwirrende Fülle neuer Fahrkarten, die nötig wäre und die zusammen mit den erforderlichen Übergangskarten in keinem Fahrkartenschrank und auf keinem Schalterdrucker unterzubringen wäre. Man würde vielfach die Fahrkartenausgaben umbauen müssen, um die Karten und Maschinen unterzubringen, man müsste weiter das Personal an den Schaltern und in den Zügen stark vermehren, um die Abfertigungsarbeit zu leisten, die mit der Zahl der Kartensorten automatisch steigt, und um die Nachlösungen im Zuge durchzuführen, soweit das bei Abteilzügen überhaupt möglich ist.

Den Vorschlägen haftet außerdem ein grundsätzlicher Mangel an: sie berücksichtigen nur den Wettbewerb der einzelnen Klassen, aber nicht der einzelnen Zuggattungen zu einander. Bekanntlich hat der beschleunigte Personenzug — eine der geldlich einschneidendsten Maßnahmen, die je durchgeführt wurden — zu der Abwanderung wesentlich beigetragen: er hat dem Fernreisenden, der früher auf die 3. Klasse der Schnellzüge und Eilzüge angewiesen war, vorzügliche Verbindungen durch ganz Deutschland mit der

4. Klasse zur Verfügung gestellt. Will eine Reform den Wettbewerb der 2 Holzklassen beseitigen, so darf sie daran nicht vorübergehen. Dieser Wettbewerb der Zuggattungen wird aber durch alle diese Vorschläge verewigt. Auch wenn die Fahrpreise für die langsam- und schnellfahrenden Personenzüge verschieden hoch bemessen werden, beträgt doch immer die Spannung

Personenzug : Eilzug : Schnellzug 1 : 1,5 : (rd) 1,8

und die Spannung beschleunigter Personenzug : Eilzug : Schnellzug 1 : 1,25 : (rd.) 1,45

und zwar gleichmäßig in der Polster- wie in der Holzklasse. Bei dieser Spannung wird die Öffentlichkeit nach wie vor fordern, daß die billigen Züge, d. h. die Personenzüge und beschleunigte Personenzüge, weiter vermehrt werden. So beseitigen diese Vorschläge zwar die Abwanderung von der 3. zur 4. Klasse der Personenzüge, nicht aber die vom teueren zum billigen Zug — die praktisch wieder auf die Abwanderung von der 3. zur 4. Klasse hinauskommt. Auf die Schwierigkeiten, die jede solche künstliche Lösung im Verkehr mit Privat- und Auslandsbahnen zur Folge hätte, braucht dabei gar nicht eingegangen werden.

So bleibt vom Standpunkt der Bahn eigentlich nur die radikalste Lösung: je ein Grundpreis der Holz- und der Polsterklasse und zwar gleichmäßig für alle Zuggattungen, neben dem natürlich Zuschläge für höhere Geschwindigkeit und Bequemlichkeit erhoben werden können. Ob man die Holzklasse als 3. oder 4. Klasse bezeichnet, ist eine untergeordnete Frage. Da aber fast alle Auslands- und alle Privatbahnen die 2. und 3. Klasse führen, wird es wohl nötig sein, die Einheitsholzklasse auch in Deutschland als 3. Klasse, die Polsterklasse als 2. Klasse zu bezeichnen. Ob die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs dazu führen, neben dieser einheitlichen Holzklasse noch eine Oberklasse nach Art der jetzigen 1. Klasse in einzelnen Schnellzügen beizubehalten, ist schwer zu beurteilen. Will die Reichsbahn die mühsam errungene Stellung im internationalen Verkehr sich erhalten und dem verwöhnten Reisenden, der am ehesten auf andere Beförderungsmittel abwandern kann, wirklich etwas bieten, so wird sie auf diese Klasse kaum verzichten können.

Entscheidet man sich — von der Oberklasse abgesehen — für eine Polster- und eine Holzklasse mit gleichen Grundpreisen für alle Zuggattungen, so ist die wichtigste Frage die nach der Spannung der Fahrpreise. Jetzt ist das Verhältnis der 4. : 3. : 2. Klasse 1 : 1½ : 2¼, das der oberen der beiden Holzklassen (3.) zur 2. Klasse wiederum 1 : 1½. Die Vorschläge des 2-Klassen-Studienausschusses sahen ein Verhältnis der Holzklasse zur Polsterklasse von 1 : 2 vor.

Die Erfahrungen aller anderen Länder und auch der Reichsbahn nach der Stabilisierung der Währung haben aber gezeigt, daß diese Spannung viel zu groß ist: der Anreiz, die Polsterklasse zu benutzen, verschwindet, die Polsterklasse verödet. In allen Ländern beträgt die Spannung zwischen der Holzklasse und der unteren (2.) Polsterklasse deshalb rd. 1 : 1½. Dieses Maß darf auch beim Zweiklassensystem in Deutschland die Spannung nicht überschreiten, wenn man der Abwanderung wirklich entgegenarbeiten will. Selbst diese Spannung ist nur zulässig, wenn die Polsterklasse wirklich entsprechend größere Bequemlichkeit als die Holzklasse bietet, d. h. wenn dem Reisenden ein wesentlich größerer Raum als in der Holzklasse und ein richtig gepolsterter Sitz zur Verfügung gestellt wird. Für ei Fahrt im Wagen 3. Klasse mit Scheinpolster wird schw lich jemand 50% mehr an Fahrpreis anlegen als für künftige Einheitsholzklasse.

Bei einer Änderung der Fahrpreise kann man an d Frage der Schnellzugzuschläge nicht vorüb gehen. Bei der Reichsbahn ist der Zuschlag zonenmäß gebildet. Theoretisch richtiger wäre vielleicht ein ki metrischer Zuschlag, jedoch sprechen dagegen einmal Abfertigungserschwernisse: jetzt ist der Übergang v Personenzug zum Schnellzug durch Zulösen der Z schlagkarte sehr einfach, künftig müßten für alle häufig vorkommenden Verbindungen Übergangskarten statt d jetzt vorhandenen wenigen Zonenkarten aufgelegt werd Vor allem im Zuge würde das Nachlösen viel umstär licher werden. Auch ein sachlicher Grund spricht f den Zonenzuschlag, denn er bedeutet eine Staff lung der Schnellzugpreise auf weite Entfernungen, d durchaus gerechtfertigt ist: am Fernreisenden verdie die Bahn schon an sich mehr als am Nahreisenden. D Fernreisende ist auf die Schnellzugbenutzung — we nicht gerade ein Eil- oder beschl. Personenzug zur Ve fügung steht — angewiesen und die Bahn hat deshalb e Interesse daran, ihm die schon an sich teure Reise nic noch durch einen zu hohen Schnellzugzuschlag zu ve teuern. Deshalb wird in anderen Ländern vielfach übe haupt kein Schnellzugzuschlag erhoben oder von einer g wissen Entfernung ab der Personenzug- und Schnellzu Fahrpreis gleichgestellt. Andererseits verteuert der Z nenzuschlag die Schnellzugbenutzung im Nahverkeh Auch dies liegt im Interesse der Bahn, da es eine Übe füllung der Schnellzüge durch Kurzstreckenreisende ve hindert. In Ländern, die keinen Zuschlag für Schnellzüg haben, ist diese betrieblich nötige Verteilung der Reise den auf Personen- und Schnellzüge meist dadurch erreich daß die Schnellzüge auf Nahentfernungen ausgeschlosse oder nur mit Fahrkarten der höheren Klassen benutzb sind.

In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frag Sollen auch die Eilzüge und beschleunigte Personenzüge mit einem Zuschlag belegt werden, wie von verschiedenen Seiten vorgeschlagen wird Natürlich müßte er wegen der geringeren Schnelligkeit an Bequemlichkeit dieser Züge niedriger als der Schnellzug zuschlag sein. An sich ist die Häufung der Zuschläge durchaus unerwünscht. Die Reichsbahn hat schon jetz außer dem D-Zug-Zuschlag erhöhte Zuschläge für FI Züge und künftig noch höhere für die FFD-Züge. Ei Zuschlag für Eil- und beschleunigte Personenzüge, de halb so hoch wie der jetzige Schnellzugzuschlag wär würde voraussichtlich nur geringe Mehreinnahmen (etw 5—6 Mill. RM) bringen, würde in Abteilzügen schwe einzuziehen sein und eine nirgends bekannte Neuerschei nung darstellen. Ein neuer Zuschlag sollte deshalb nu aus zwingenden betrieblichen Gründen eingeführt werden Solche liegen aber bei einer Tarifreform vielleicht für di jetzigen Eilzüge vor: Sie fahren mit solcher Geschwindig keit, daß sie den Verkehr der jetzigen Reisenden 4. Klass schwerlich aufnehmen können, wenn ihre Fahrzeit nich erheblich verlängert werden soll. Dazu ist die Zahl de 4-achsigen Wagen, aus denen die Eilzüge bestehen, ver hältnismäßig beschränkt. Deshalb sind Maßnahmen — wi z. B. die Erhebung eines mäßigen Zonenzuschlages — vielleicht nötig, wenn die Eilzüge in der bisherigen Art weiter gefahren werden sollen. Ähnliche betrieblichen

Gründe liegen bei den beschl. Personenzügen nicht vor, da diese schon jetzt den Reisenden 4. Klasse zur Verfügung stehen und aus dem gleichen Wagenmaterial wie die übrigen Personenzüge bestehen.

Am wichtigsten für das Publikum und die Finanzen der Reichsbahn ist selbstverständlich nicht die Verringerung der Wagenklassen an sich, sondern die Höhe der Fahrpreise. Vielfach wird die Ansicht vertreten, daß das 2-Klassensystem sich selber trage, d. h. daß der jetzige Preis der 4. Klasse nicht erhöht zu werden brauche und der Grundpreis der 2. Klasse auf den der jetzigen 3. Klasse gesenkt werden könne, ohne daß Ausfälle entständen. Bei dieser Annahme werden die Ersparnisse auf betrieblichem und wagenbaulichem Gebiet weit überschätzt und vor allem die Aufwanderung und der Verkehrszuwachs viel zu hoch angesetzt. Niemand kann den Umfang der Aufwanderung genau vorhersehen, bei jeder Rechnung muß aber das ununterbrochene Abwärtsgleiten weiter Volkskreise in die niedrigste Klasse und das allgemeine Bestreben, unter allen Umständen an Eisenbahnfahrgeld zu sparen und lieber eine gewisse Unbequemlichkeit in Kauf zu nehmen, in die Rechnung eingestellt werden. Auch die gesellschaftlichen Bedenken, die früher manchen abhielten, in der untersten Klasse zu fahren, verschwinden selbst in Norddeutschland mehr und mehr. Will man der Wirklichkeit einigermaßen nahe kommen, so wird man die Aufwanderung von der jetzigen 3. Klasse in die Polsterklasse bei Eil- und Personenzügen auf höchstens 30—40%, bei Schnellzügen noch wesentlich geringer ansetzen und von jeder Aufwanderung aus der 4. Klasse absehen müssen. Man kommt dann zu ziemlich beträchlichen Ausfällen. Der Gedanke, zur Deckung dieser Ausfälle den Fahrpreis der Polsterklasse mehr als 50% höher als den der Holzklasse anzusetzen, ist vom Standpunkt der Bahn wie der Reisenden gleichermaßen abzulehnen: damit sinkt der Anreiz zur Aufwanderung, die Gesamteinnahme wird niedriger statt höher und der Fahrpreis der Holzklasse muß weiter erhöht werden, um die erwarteten Einnahmen zu bringen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die Einnahme aus den beiden oberen Klassen im Fernverkehr nur rd. 13% der Gesamteinnahmen ausmacht — beim 2-Klassensystem infolge der Aufwanderung vielleicht 16 bis 20% — und daß eine Erhöhung dieser Klassen die Fehlbeträge der Holzklasse nie ausgleichen kann.

Ebenso schwer wie die Aufwanderung in höhere Klassen ist der Verkehrszuwachs infolge einer Änderung des Klassensystems und einer dadurch erreichten Senkung des Fahrpreises der jetzigen 3. und 2. Klasse zu schätzen. Auch hier darf man sich keinen übertriebenen Hoffnungen hingeben, wenn man natürlich auch erwarten kann, daß manche Reise gemacht wird, die jetzt unterbleibt, und auch die „äußere Abwanderung" auf andere Verkehrsmittel sich — wenn auch in bescheidenem Umfang — vermindert, sobald die Reichsbahn annähernd zum Preise der jetzigen 3. Klasse eine Beförderung in der weit bequemeren 2. Klasse bietet.

Auch die Höhe der Schnellzugzuschläge kann bei der Tarifreform nicht unberücksichtigt bleiben. Hier ist die wichtigste Frage: Werden sie, wenn der Grundpreis der Holzklasse in allen Zügen gleich gehalten wird, künftig genügen, um die richtige Verteilung der Reisenden zwischen den Schnellzügen und den übrigen Zügen zu gewährleisten? Was oben über die betriebliche Rechtfertigung der Eilzugzuschläge gesagt ist, gilt in noch höherem Maße von den Schnellzugzuschlägen. Beim 2-Klassensystem steht künftig allen Reisenden der Holzklasse — nicht nur, wie jetzt, denen der oberen Holzklasse — der Schnellzug gegen Lösung des Schnellzugzuschlages offen. Die Zahl der zu Normalfahrpreisen gefahrenen Personenkilometer in 3. und 4. Klasse verhält sich z. Z. wie 1 : 2. Nimmt man dazu noch die zu ermäßigten Sätzen geleisteten Personenkilometer, so ist das Verhältnis gar 1 : 2½. Also 2 bis 2½ mal so viel Personen wie jetzt steht künftig der Schnellzug zur Verfügung lediglich gegen die Zuschlagkarte, die besonders auf größere Entfernungen geldlich für den Reisenden gar keine Rolle spielt (Höchstbetrag 1,50 RM = 30 Personenzugkilometer 3. Klasse). Wenn die Schnellzüge künftig mit der jetzigen Geschwindigkeit — möglichst noch schneller! — gefahren werden sollen, ist es deshalb nicht zu umgehen, Sicherungen gegen ihre Überflutung zu treffen. Der Ausschluß von Fahrpreisermäßigungen genügt hierfür nicht, die Züge müssen darüber hinaus voraussichtlich entweder für den Nahverkehr ganz gesperrt oder mit einem höheren Zuschlag belegt werden. Werden die Grundfahrpreise der 2. und 3. Klasse im Zusammenhang mit der Reform allgemein gesenkt, so würde es wohl richtiger sein, statt des Ausschlusses die Zuschläge zu erhöhen, zumal hierdurch auch der Fehlbetrag zu einem großen Teil gedeckt werden kann. Auch dann wird der Fernreisende — für den der Schnellzug in erster Reihe bestimmt ist — noch billiger als jetzt fahren. Die Erhöhung der Zuschläge erscheint auch deshalb richtiger als der völlige Ausschluß der Schnellzüge im Nahverkehr, da der Ausschluß alle Reisenden, die zur Erreichung ihres Zieles wegen der Fahrplanlage auf kurze Teilstrecken Schnellzug benutzen müssen, sehr hart treffen würde.

Die Darstellung hat gezeigt, daß die Zusammenlegung der Holzklassen sich ohne eine geringe Erhöhung des Fahrpreises der 4. Klasse, jedenfalls auch ohne Erhöhung der Schnellzugszuschläge, vielleicht sogar ohne Einführung von Eilzuschlägen nicht durchführen läßt. Was ist unter diesen Umständen noch als Erfolg des 2-Klassensystems zu buchen? Es bleibt doch noch eine Reihe beachtlicher Vorzüge, die sich allerdings zum Teil nur dann voll auswirken werden, wenn das 2-Klassensystem bald eingeführt wird, ehe die Abwanderung noch größeren Umfang angenommen hat:

1. Es räumt mit der Trennung in 2 Holzklassen auf, der bei der weitgehenden Ausgleichung beider Klassen in wagenbaulicher und betrieblicher Hinsicht jede Berechtigung fehlt;

2. es verstopft eine Quelle dauernd steigender Verluste der Bahn durch Abwanderung in niedrigere Klassen, die bei gleichbleibendem Verkehr von Jahr zu Jahr einen neuen Verlust von 25—30 Mill. RM bringt und u. U. — um nur die bisherigen Einnahmen zu erhalten — allein schon zu einer Tariferhöhung nötigt;

3. es vereinfacht die Zugbildung, verringert die Zahl der mitzuführenden schlecht besetzten Wagen in den Personenzügen und wird voraussichtlich sogar der 2. Klasse in den Personenzügen wieder zu einer erträglichen Besetzung verhelfen;

4. es verbilligt die Reisen in der Polsterklasse der Personenzüge, der beschleunigten Personenzüge und voraus-

sichtlich auch der Eilzüge auf alle Entfernungen ganz wesentlich — fast auf den Stand der jetzigen 3. Klasse —, ein großer Vorteil für alle, die Gewicht auf bequemeres Reisen legen oder die jetzt regelmäßig die 3. Klasse dieser Züge zu ihren Berufsreisen benutzen (Angestellte und bes. reisende Kaufleute);

5. es verbilligt die großen Reisen im Schnellzug und zwar sowohl in der 2. wie in der 3. Klasse beträchtlich;

6. es vermindert die jetzige Spannung zwischen der niedrigsten Klasse der Personenzüge und beschleunigten Personenzüge einerseits, der Eil- und Schnellzüge andererseits und bietet dadurch der breiten Masse eine wesentlich bequemere und schnellere Beförderung als jetzt in der 4. Klasse des beschl. Personenzuges. Dies wird besonders bei Reisen auf große Strecken, wo jetzt der beschleunigte Personenzug notgedrungen benutzt wird, als Erleichterung begrüßt werden: Auf Entfernungen, wo jetzt der Preisunterschied von 12—15 RM. zwischen 4 Klasse beschleunigter Personenzug und 3. Klasse Schnellzug den sparsamen Reisenden in den beschleunigten Personenzug zwingt, steht ihm künftig der Schnellzug lediglich gegen Zulösen der Schnellzugkarte zur Verfügung. Und diese Vorteile sind so groß, daß wohl eine geringe Erhöhung der Fahrpreise 4. Klasse in Kauf genommen werden kann. Wird doch bei der Durchschnittsreise 4 Klasse, die kaum länger als 20 km ist, der Fahrpreis der 4 Klasse entweder gar nicht oder nur um 10 Rpf erhöht werden!

Viele Fragen tariflicher, wagenbaulicher und betrieblicher Art sind zu klären, ehe das 2-Klassensystem bei der Reichsbahn zur Wirklichkeit werden wird, man kann aber hoffen, daß sie in absehbarer Zeit gelöst werden und daß dann endlich mit einem alten Zopf, dem deutschen 4-Klassen-System, aufgeräumt werden kann.

Bahnübergänge und Kraftwagenverkehr.

Von Dr. Ing. **Derikartz**, Koblenz.

Die Entwicklung des Kraftwagens hat den Straßenverkehr grundlegend umgestaltet. Aus Wegen, die jahrtausendelang nur von Fußgängern und langsam sich bewegenden Fahrzeugen benutzt wurden, sind Schnellverkehrsbahnen geworden, aus Straßen die im allgemeinen nur sehr wenig benutzt werden, sind in vielen Fällen stark belastete Verkehrswege geworden. Sie werden von einer immer weiter wachsenden Zahl neuzeitlicher Verkehrsmittel befahren, die Geschwindigkeiten entwickeln, die die der Eisenbahnen bereits erreicht und in kurzer Zeit vielleicht überholt haben dürften. Die Dichtigkeit des Verkehrs ist auf manchen Straßen bereits so stark geworden, daß die Durchführung der anfallenden Verkehrsmengen in Frage gestellt und die Einrichtung von Entlastungsstraßen vielfach erforderlich wird. Das gilt nicht nur von städtischen, sondern auch von manchen Landstraßen. Mit der Steigerung des Straßenverkehrs und mit der wachsenden Geschwindigkeit der Fahrzeuge sind naturgemäß auch die Unfälle gestiegen. Hierbei spielen eine besonders große Rolle die Unfälle, die durch Zusammenstoßen von Kraftwagen mit Eisenbahnfahrzeugen auf den Bahnübergängen entstehen. Fälle, bei denen Kraftwagen und ihre Insassen dadurch zu Schaden kommen, daß sie auf bewachten oder unbewachten Übergängen mit Eisenbahnzügen zusammenstoßen, oder auch nur in geschlossene Bahnschranken einbrechen, sind leider so an der Tagesordnung, daß manche Zeitungen schon feststehende Überschriften für die Artikel haben, die solche Unfälle und ihre Folgen schildern.

Die Schranke, die den Überweg während der Vorbeifahrt des Zuges von der Straße absperren soll, und die bei früherem Straßenverkehr auch tatsächlich „geschlossen" die Wirkung hatte, daß sie Pferdefuhrwerke und Menschen von unzeitigem Betreten des Bahnkörpers abhielt, hat diese schützende Eigenschaft dem Kraftwagen gegenüber, der sie, wenn nicht rechtzeitig abgebremst, ohne weiteres durchbricht, fast ganz verloren. Sie ist für diese Verkehrsart nur zum Warnungszeichen geworden, das den Zweck hat, dem Führer den Gefahrpunkt erkenntlich zu machen. Aus diesen Erwägungen heraus ist es zu verstehen, daß der Gedanke erörtert und auch im Auslande schon verwirklicht worden ist, die Schranken überhaupt zu beseitigen und die Warnung und Kennzeichnung des Gefahrpunktes durch andere einfachere und u. U. besser wirkende Signale zu erzielen. Ein Gedanke der bekanntlich bei den amerikanischen Bahnen überhaupt von jeher durchgeführt worden ist. Hier wird die Sorge und Verantwortung für die eigene Sicherheit jedem selbst überlassen, der Gefahrpunkt wird nur als solcher erkennbar gemacht. An sich muß es ja auch als eigenartig bezeichnet werden, daß bei den Eisenbahnen ein solcher Aufwand an Anlagen und Bewachungspersonal zur Abschrankung der Bahnübergänge für erforderlich gehalten wird in einer Zeit, in der Fußgänger und Fuhrwerke auf den Straßen jeden Augenblick gezwungen sind, sich gegen Kraftfahrzeuge mit ähnlicher Geschwindigkeit durch eigene Beobachtung und Vorsorge zu schützen, wobei nicht einmal feste Ankündigungszeichen des Gefahrenpunktes vorhanden sind und eine Warnung nur durch die Hupensignale, Scheinwerfer oder das allgemeine Geräusch des Kraftwagens erfolgt. Dabei ist vom Standpunkt der Gefahr für den Fußgänger oder für andere Fahrzeuge der Unterschied zwischen einem Eisenbahnzug und einem Kraftwagen nicht einmal sehr groß. Günstiger ist beim Kraftwagen, daß er auf kurze Strecke zum Stehen gebracht werden und u. U. auch ausweichen kann. Beides sind Dinge, die zwar objektiv den Kraftwagen weniger gefährlich machen, subjektiv für den, der der Gefahr ausgesetzt ist, aber kaum einen Vorteil bedeuten, weil er sich hierauf nicht verlassen darf. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Öffentlichkeit sich durch den Aufschwung des Kraftwagenverkehrs allgemein daran gewöhnt hat, schnelle Fahrzeuge zu beobachten und sich gegen sie zu schützen. Bei der fortschreitenden Erziehung in diesem Sinne ist der Gedanke, die Bahnschranken wenigstens auf Landstraßen, wo sie für die weitaus wichtigste Verkehrsart keine unmittelbar schützende Wirkung mehr haben, zu entfernen, durchaus erwägenswert; seine Durchführung setzt natürlich eine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen auf verschiedenen Gebieten voraus.

Wenn nun auch bei den allermeisten Unfällen, die durch Zusammenstoßen von Kraftwagen und Eisenbahnfahrzeugen auf den Bahnübergängen entstehen — das zeigen die Nachrichten in den Tageszeitungen — die Schuld auf der Seite der Kraftwagenführer liegt, die die nötige Vor-

sicht außer acht lassen und sich den Gefahrpunkten mit so großer Geschwindigkeit nähern, daß sie beim Erkennen des Hindernisses die Wagen nicht mehr rechtzeitig zum Stehen bringen können und nur verhältnismäßig selten nicht rechtzeitiges Schließen oder vorzeitiges Öffnen von Schranken durch die Bahnbediensteten zur Ursache solcher Unfälle wird, so liegt doch alle Veranlassung vor, daß die Bahnverwaltungen diesen, durch die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs bedingten Verhältnisse ihre größte Aufmerksamkeit widmen und jede mögliche und tragbare Vorsorge treffen, um derartige Unfälle zu vermeiden oder möglichst einzuschränken, die selbst, wenn sie auch keinen unmittelbaren Schaden für die Eisenbahn nach sich ziehen, in all den Fällen, in denen die Schuld den Wagenführer trifft und infolgedessen das Eisenbahnunternehmen nicht haftbar gemacht werden kann, mittelbar doch insofern einen großen Nachteil bedeuten, weil diese Fälle in der Öffentlichkeit sehr häufig mehr oder weniger gegen die Eisenbahnen ausgelegt zu werden pflegen. Wird doch sogar immer wieder die Forderung erörtert, daß solche Wegeübergänge überhaupt beseitigt werden müßten. Wenn auch derartige Forderungen in den meisten Fällen von denen, die sie stellen, in ihrer wirtschaftlichen Tragweite nicht übersehen werden, so haben sie doch die große Gefahr, daß sie immer wieder wiederholt geeignet sind, die Öffentlichkeit einseitig zu beeinflussen. Daß Bahnübergänge unerwünscht sind, darüber herrscht sicher kein Zweifel und man wird auch in der heutigen Zeit bei der Anlage neuer Strecken oder bei umfassenden Umbauten, soweit wie möglich auf die Bedürfnisse des neuzeitlichen Straßenverkehrs insbesondere bei wichtigen Straßen Rücksicht nehmen, Bahnübergänge in Schienenhöhe vermeiden und auch die Bauwerke zur Kreuzung von Bahn und Straße in verschiedener Höhe und die zu ihnen hinführenden Teile der Straße in bezug auf Anlage und Übersichtlichkeit den neuzeitlichen Verkehrsbedingungen anpassen.

Bei der öffentlichen Erörterung solcher Unfälle, die zu den erwähnten weitgehenden Forderungen führen, handelt es sich meines Erachtens in vielen Fällen um eine Verschiebung der Schuldfrage, die gar zu gern in dem Sinne erörtert zu werden pflegt, daß die Schuld dem Bahnübergang als solchem zugeschrieben wird, während sie tatsächlich der Unvorsichtigkeit des Fahrers zur Last zu legen ist. Das gilt nicht nur für die Fälle, die zu Unfällen führen, sondern auch für die allermeisten, bei denen nur Schranken eingedrückt und beschädigt werden, die der Öffentlichkeit in der Regel gar nicht bekannt werden. Während man bei all den vielen anderen Hindernissen, die sich der Fahrt des Kraftwagens entgegenstellen, es als selbstverständlich ansieht, daß die Führer ihnen gegenüber die nötige Vorsicht anwenden, und vor allen Dingen bei festen Hindernissen die Ankündigungssignale beobachten und die Geschwindigkeit des Wagens entsprechend regeln, ist man vielfach geneigt, bei Bahnübergängen, die doch auch in gleicher Weise als Gefahrpunkte gekennzeichnet sind, das Außerachtlassen solcher Vorsichtsmaßregeln zu entschuldigen. Ganz besonders dann, wenn es sich um sogenannte unbewachte Überwege handelt, h. h. solche bei denen die Schranke fehlt. Die Kraftwagenführer wenden aber wohl manchmal den Bahnübergängen gegenüber tatsächlich nicht die Vorsicht an, die sie anderen Hindernissen gegenüber beobachten, sonst wären die sich häufenden Unfälle dieser Art wohl kaum zu erklären. Wenn man nach den Gründen hierfür sucht, so mögen sie z. T. daran liegen, daß die sonstigen Hindernisse, die eine starke Einschränkung der Geschwindigkeit bedingen, meistens innerhalb von bebauten Orten liegen, in denen die Fahrgeschwindigkeit gesetzlich begrenzt ist und infolgedessen ein Zwang langsam und vorsichtig zu fahren an sich schon vorhanden ist, während auf der freien Landstraße, auf der es bisher eine gesetzliche Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit nicht gibt, also keine Anzeige und Bestrafung droht, die Gefahr, daß trotz erkannter Warnungszeichen zu schnell gefahren wird, naturgemäß viel größer ist. Auch der Umstand, daß die Sorge für die Betriebssicherheit des Wagens insbesondere die Wirkung der Bremse nur dem Kraftwagenhalter selbst überlassen ist und manchmal außer acht gelassen wird, dürfte dazu beitragen, die Gefahr, daß die Wagen aus der schnellen Fahrt nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden können, zu erhöhen, was besonders an Bahnübergängen bedenkliche Folgen haben kann. Dazu kommt, daß der eigentliche Gefahrpunkt hier in manchen Fällen schwerer zu erkennen ist, als andere Hindernisse, besonders dann, wenn die Straße parallel zur Bahn läuft oder im spitzen Winkel auf sie zuführt und zur Erzielung einer möglichst rechtwinkeligen Kreuzung vor dem eigentlichen Übergang abgebogen wird und zwar — aus den früheren Straßenverhältnissen erklärlich und auch für den früheren Verkehr vollkommen ausreichend — mit scharfen Krümmungen. Nimmt man dazu, daß die Landstraßen zu allermeist zu beiden Seiten mit Bäumen bepflanzt sind, deren Reihen die Sicht auf die Bahnstrecke, der sich der Kraftwagen nähert, beeinträchtigen, so ergeben sich in vielen Fällen für die Erkennungsmöglichkeit des eigentlichen Gefahrpunktes ziemlich ungünstige Verhältnisse. Während bei bewachten Übergängen (hierzu gehören auch solche mit fernbedienten Schranken) die Schrankenbäume in der geschlossenen Stellung den Gefahrpunkt wenigstens auf kürzere Entfernungen auch in solchen Fällen erkennen lassen, fehlt beim unbewachten Übergang auch dieses Merkmal. Daß die vom Zuge bei der Annäherung gegebenen Läutesignale für den Kraftwagenführer kaum in Frage kommen, wird jeder, der einen Wagen gesteuert hat, ohne weiteres bejahen. Die Töne des Läutewerks gehen in dem Geräusch des arbeitenden Motors verloren. Während der Kraftwagenführer bewegliche Hindernisse, wie entgegenkommende Fuhrwerke und andere Kraftwagen, schon auf größere Entfernungen, selbst bei gekrümmter Landstraße (selbstverständlich gibt es auch hier gelegentlich ganz unübersichtliche Stellen) erblickt — bewegte Dinge fallen auch bei gelegentlich behinderter Sicht stark ins Auge, bei Nacht kündigen die Scheinwerfer die herankommenden Kraftwagen an — und seine Fahrgeschwindigkeit den sich vor seinen Augen entwickelnden Verhältnissen anpassen kann, ist das bei festen Hindernissen an sich schon ungünstiger, ganz besonders aber, wenn es sich um solche handelt, die er erst kurz, bevor er sie erreicht, übersehen kann. Aber auch das ist bei andern, etwa Straßenkreuzungen oder starken Wegkrümmungen usw. in der Regel nicht von so großer Bedeutung, wie gerade bei Eisenbahnübergängen, weil bei den anderen genannten Hindernissen in den seltensten Fällen vollständiges Halten nötig ist, während beim Eisenbahnübergang ein Durchrutschen um wenige Meter einen schweren Unfall herbeiführen kann. Natürlich gibt es auch eine ganze Menge von Eisenbahnübergängen, sowohl bewachten als unbewachten, bei denen die Verhältnisse günstiger liegen; so wird z. B. bei einer senkrecht auf die Bahn zu-

laufenden Straße ein Überweg, der durch Warnungssignale angekündigt ist, kaum übersehen werden können.

Wenn diese Fragen, die vor einigen Jahren sehr eingehend im Fachschrifttum erörtert worden sind, noch einmal angeschnitten werden, so geschieht das deswegen, weil noch Möglichkeiten vorliegen, die Dinge mit Mitteln zu verbessern, die wirtschaftlich tragbar sein dürften, besonders, wenn sie sich, wie sich aus den weiteren Ausführungen ergeben wird, auf mehrere Schultern verteilen. Die Vorschläge haben sich ergeben aus Überlegungen, die auch dem Gesichtspunkte Rechnung tragen, die vom Standpunkte des Kraftwagenführers aus mit erörtert werden müssen. Wenn man versuchen will in wirtschaftlich tragbaren Grenzen die vorhandenen Schwierigkeiten zu beseitigen oder wenigstens einzuschränken und damit die Wahrscheinlichkeit solcher Unfälle zu vermindern, so kommen drei Wege in Frage. Einmal Einwirkungen auf die Führer der Kraftfahrzeuge in dem Sinne, sie zu größerer Aufmerksamkeit zu erziehen, ferner Maßnahmen zur Ankündigung der Gefahrpunkte und endlich solche zur rechtzeitigen und ausreichenden Kenntlichmachung der gefährlichen Stellen selbst.

Auf dem ersten Gebiet könnte wohl noch mehr als bisher durch geeignete Einwirkung durch die Tagespresse, durch Klarlegung der gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen usw. geschehen, um eine bessere Unterrichtung und Erziehung der Kraftwagenführer zu gewährleisten. Es ist durchaus erforderlich, besonders, wenn der Kraftwagenverkehr, wie bestimmt zu erwarten steht, sich noch weiter ausbreitet, daß jeder Führer davon durchdrungen ist, welche Verantwortung er gegen sich, seine Mitfahrer, aber auch gegen die Benutzer der Eisenbahn hat — denn auch diese sind je nach Lage des Falles gefährdet — und daß er sich diese Verantwortung immer wieder vor Augen hält. Er muß sich voll bewußt sein, daß er ebenso, wie den anderen Hindernissen gegenüber auch beim Bahnübergang die Pflicht hat, selbst die nötigen Maßnahmen zu treffen um Unfälle zu verhüten, wozu unter allen Umständen gehört, daß er sich vor dem Befahren eines Bahnüberganges, sei es eines bewachten oder unbewachten, davon überzeugt, daß sich kein Zug nähert; er hat allen ihm entgegentretenden Warnungszeichen gegenüber die Aufmerksamkeit anzuwenden, die der Ernst der Sache erfordert. Nötig erscheint es auch bei den Prüfungen zum Kraftwagenführer mehr als bisher, auf physische Eigenschaften insbesondere die Fähigkeit, einwirkende Sinneseindrücke zu verarbeiten, Wert zu legen, daneben natürlich auch auf die ganze Persönlichkeit des Prüflings. Ob die bisherige ärztliche Untersuchung in dieser Richtung die nötige Gewähr bietet, dürfte durch die in Betracht kommenden Stellen nachzuprüfen sein. Eine größere und nachhaltigere Wirkung in bezug auf die Erziehung kann man sich vielleicht auch von bildlichen Darstellungen der in Betracht kommenden Verhältnisse in Form von Plakaten versprechen. Gerade diese Form der Beeinflussung entspricht ja der Zeiteinstellung; sie dürfte auch bei dem Bildungsgrad vieler Kraftfahrzeugführer noch wirksamer sein als lange Schriftsätze. Ich denke hierbei an ähnliche Darstellungen, wie die bei der Reichsbahn üblichen Plakate, die auf die Gefahren, die durch Unvorsichtigkeit bei der Benutzung der Bahn entstehen können, hinweisen. Es kommt nicht darauf an, die Fußgänger zu warnen, wie es heute schon vielfach geschieht, so z. B. in den Schulen, wo man den Kindern bildliche Darstellungen der Gefahren des Straßenverkehrs übergibt oder die Reisenden, die die Eisenbahn benutzen, sondern gibt auch sicher eine große Zahl von Kraftwagenführer die solcher, sich aufdrängenden und leicht faßbaren Wa nungen bedürfen. Hier liegt vielleicht ein dankbar Arbeitsfeld für die Versicherungsgesellschaften, die si mit dem Kraftfahrwesen befassen. Zum Teil haben sie d Weg ja auch schon beschritten z. B. bei der Kenntlic machung von Gefahrpunkten — erinnert sein an die ri sige ausgestreckte Hand in der Warnungsstellung, die d Agrippina-Konzern an den Rheinstraßen in vorbildlich Weise verwendet. Der wirtschaftliche Aufwand für solch Dinge würde sich vielleicht verhältnismäßig schnell dur Verringerung der Entschädigungssummen bezahlt mache

Was die Ankündigung der Bahnübergäng anbelangt, so sind in neuester Zeit, ebenso wie für ande Gefahrpunkte neue sehr wirkungsvolle Formen (dreieckig weiße, rotumränderte Schilder mit schwarzem Aufdruck von den Wegeunterhaltungspflichtigen aufzustellen. D Wirkung dieser Zeichen — an vielen Stellen sind s schon vorhanden, — muß als gut bezeichnet werden. S stehen auf der rechten Straßenseite in solcher Höhe, da sie bequem erkannt werden können und in der Dunkelhe durch die Scheinwerfer der Wagen bestrahlt werden, ab auch bei der Fahrt mit abgeblendeten Lichtern nicht g übersehen werden können. Die gewählte Aufstellungsa ist besser, als, wie es früher gemacht worden ist, Ankü digungstafeln quer über der Straße in verhältnismäßi großer Höhe aufzuhängen, besonders in der Dunkelhei Immerhin wäre vielleicht zu erwägen, ob nicht mit Rück sicht darauf, daß kreuzende Kraftwagen abblenden müsse und infolgedessen der Fall vorkommen kann, daß der de Übergange entgegenfahrende Wagen gerade mit abgeble deten Lichtern an dem Ankündigungszeichen vorbeifahr wenigstens auf stark befahrenen Straßen statt eines An kündigungszeichens zwei im Abstand von 100 bis 150 aufzustellen wären. Neben diesen neueren Zeichen finde sich noch viele Übergänge mit älteren, die nicht so wirk sam sind. Auch frühere von den Eisenbahnverwaltunge aufgestellte Warnungszeichen sind noch vielfach vo handen, sie entsprechen aber dem Zweck der Ankündigun des Gefahrpunktes vielfach deswegen nicht recht, we sie nicht weit genug entfernt sind. Die Forderunge beleuchtete Ankündigungszeichen aufzustellen, geht zu wei Die Anlage würde einmal hohe Kosten bedingen, daz kommt, daß die Lampen auf der freien Landstraße star Beschädigungen ausgesetzt sind. Es ist auch nicht ein zusehen, warum, nachdem an jedem Kraftwagen außer ordentlich wirksame Scheinwerfer vorhanden sind, noc besondere Lichtquellen verwendet werden sollen, wen der gleiche Zweck auf einfacherem Wege erreicht werde kann. Und das dürfte wohl, besonders wenn zwei Ankün digungszeichen vorgesehen werden, mit großer Wahr scheinlichkeit der Fall sein.

Vielleicht die schwierigste Frage ist beim Eisenbahn übergang die Kenntlichmachung des Gefahr punktes selbst, insbesondere, wenn die vorhin ge schilderten Verhältnisse den Übergang unübersichtlic machen. Die früheren Erken. ungszeichen, teils beleuchtet teils unbeleuchtet, die z. T. noch vorhanden sind, sind viel fach nicht zweckmäßig aufgestellt, sie stehen manchma nicht unmittelbar beim Gefahrpunkt, sondern davor un der dahinterliegende Überweg wird besonders bei Dunkel heit, wenn er nicht ausreichend beleuchtet ist, nicht recht zeitig erkannt. Die deutschen Eisenbahnen sind nun dazu übergegangen, die Schrankenbäume in den stark ins Aug

enden Farben weiß und rot anzustreichen, eine außer-
entlich begrüßenswerte Neuerung gegenüber dem frü-
en Zustand, der die Landesfarben hierzu verwendete,
nicht gerade immer besonders aufdringliche Farben-
ammenstellungen aufweisen. Dazu werden die Schran-
neuerdings in der Dunkelheit ebenso wie der Über-
selbst durch besondere, als Scheinwerfer wirkende
npen, die im übrigen abgeblendet sind, beleuchtet. Bei
chickter Aufstellung der Lampen kann erreicht werden,
die Schrankenbäume, sowohl in der geschlossenen, als
h in der offenen Stellung bestrahlt werden. Wenn der
ftwagenführer die Schrankenbäume rechtzeitig erkennen
n, so bieten sie mit ihrem rot-weißen Anstrich, sowohl
Tage als auch bei Nacht ein sehr wirkungsvolles, stark
die Augen fallendes Kennzeichen für den Gefahrpunkt.
Nacht wirkt dazu noch der ganze, durch die abgeblen-
en Scheinwerfer beleuchtete Überweg, der als eine er-
lte Fläche erscheint ohne zu blenden im günstigen
ne mit. Bei unübersichtlichen Wegübergängen, sowohl
bewachten als auch bei unbewachten, könnte vielleicht
einfachen Mitteln noch eine weitergehende Verbes-
ung erzielt werden, wenn am Überwege selbst ein
ßeres stark ins Auge fallendes Erkennungszeichen an-
racht würde, das womöglich so aufgestellt wird, daß
schon erkennbar wird, ehe der Wagen sich unmittelbar
dem Gefahrpunkt befindet. Bei bewachten Über-
gen könnte diese verstärkende Wirkung in vielen
den in sehr einfacher Weise und ohne besonderen Auf-
nd dadurch erzielt werden, daß die Bahnwärterhäuschen,
jetzt wenig ins Auge fallende Farben aufweisen, einen
strich erhalten, der sich stark dem Blick aufdrängt. Also
B. diagonal rot-weiß gestreift in ziemlich breiten Farb-
dern. Diese auffallend gestrichenen Flächen werden
wohl bei Tageslicht, als auch bei Dunkelheit im Lichte
Scheinwerfer früher erkennbar sein, als die immerhin
mlich dünne Linie des Schrankenbaumes. Vielfach dürfte
auch möglich sein, diese rot-weißen Flächen bei Nacht
nigstens zum Teil durch die vorhin erwähnten Schein-
werferlampen mitbeleuchten zu lassen, und sie so auch unabhängig von den Scheinwerfern der Kraftwagen erkennbar zu machen. Wenn nötig müßten die Häuschen versetzt werden, was besonders, wenn es sich um die vielfach verwendeten Wellblechbuden handelt, keine besonderen Schwierigkeiten macht. Wo die Schranken von größeren an den Überwegen stehenden Gebäuden, also z. B. von Stellwerken aus bedient werden, könnten die der Landstraße zugewandten Seiten ein größeres Feld in den beschriebenen Farben erhalten; an unbewachten Wegeübergängen, wenigstens an solchen mit stärkerem Verkehr, würde so, daß sie möglichst auf eine größere Entfernung zu sehen ist, eine entsprechende Tafel in derselben Weise angestrichen und wenn möglich durch die Beleuchtung des Überweges bestrahlt aufzustellen sein. Das diagonal rot-weiß gestreifte Feld würde das Kennzeichen des Gefahrpunktes der Bahnübergänge. Eine solche Bezeichnung wird auch an unbewachten Wegeübergängen vielleicht besser wirken, als die auch vorgeschlagenen, durch den Zug zu schaltenden Warnungssignale, bei denen immer die Gefahr des Versagens vorliegt.

In der richtigen Weise ausgeführt, werden derartig angestrichene Bahnwärterhäuser oder Warnungstafeln auch in der Landschaft durchaus nicht ungünstig wirken, wie buntgestrichene Häuschen anderer Art zeigen. Auf jeden Fall könnte auf diesem Wege mit verhältnismäßig einfachen Mitteln und ohne daß ein nennenswerter Aufwand für die Eisenbahnunternehmungen erforderlich wird, eine wesentliche Verbesserung der Kennzeichnung des Gefahrpunktes am Bahnübergange, die an vielen Stellen dringend nötig ist, erzielt werden, eine Kennzeichnung, die so ins Auge fällt, daß eine stärkere Einwirkung auf die Kraftfahrzeugführer erwartet werden darf. Zusammen mit der vorhin erläuterten verstärkten Aufklärung und Warnung ist so vielleicht eine Einschränkung der schweren Unfälle, die auch von außerordentlich großer wirtschaftlicher Tragweite sind, zu ermöglichen.

„Hafraba".

Von **Willy Hof**, Geschäftsführer der Hafraba.

In Nr. 86 der „Kasseler Post" vom 26. März 1928 sowie Nr. 15 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", übt Landesbaurat Dr. Taubert, Treysa, itik an dem Grundgedanken der Hafrabagesellschaft und mmt im Verlauf seiner Ausführungen zu einer Ver-nung des Hafrabagedankens. Dr. Taubert unterstellt, ß die Hafrabagesellschaft mit ihrer Idee, Straßen zu ien, die lediglich dem Autoverkehr auf eigenem Weg-rper dienen sollen, in großzügigster Weise an die Lösung s Straßenproblems herantritt". Ich führe hierzu die Aus-rungen des korrespondierenden Vorstandsmitglieds der fraba, Ing. Gr.-Uff. Dr. Puricelli, Mailand, gelegentlich r ersten Verwaltungsratssitzung am 10. Februar 1927 in ankfurt (Main) an:

„Unwillkürlich drängen sich die Fragen auf: Wann soll n Autostraßen bauen; eignen sie sich für dieses oder es Land; sollen sie in Verbindung mit dem bestehenden aßennetz erstellt werden?

Es kann nicht meine Aufgabe sein, den charakteristischen rkmalen des Straßennetzes in den einzelnen Staaten nachgehen und danach zu urteilen, ob der Bau von Autoaßen oder sogar deren Ausbau, zweckmäßig erscheint. otzdem können meiner Ansicht nach die oben gestellten agen verallgemeinert werden, wenn wir einen Augenck von den Gebräuchen, den Gewohnheiten und auch ein wenig von den Interessen und Vorurteilen absehen wollen. Dann wird man leicht erkennen können, daß es überall Straßen gibt, die vom Verkehr vollgepfropft sind, daß vielfach große Zentren vollkommen ungenügende Straßenverbindungen besitzen, daß ganze Zonen mangels schneller Verbindungsmöglichkeiten einfach nicht genügend ausgenutzt sind. Dann wird man auch ohne weiteres zugeben müssen, daß eine systematische Opposition gegen eine Autostraße, die ja erwiesenermaßen alle diese Mängel beseitigt, vernünftigerweise nicht mehr aufrechtzuerhalten ist.

Die unversönlichen Kritiker begehen den großen Fehler, daß sie glauben, bei uns in Italien wäre eine radikale Umänderung des gegenwärtigen Straßennetzes in Autostraßen geplant oder verlangt, wodurch ein bestehendes Straßenkapital, das ihrer Ansicht nach den jetzigen Verkehrsverhältnissen durchaus entspricht, — wenn ich so sagen darf — zunichte gemacht würde.

Es sei gleich gesagt, daß eine solche Absicht uns einfach untergeschoben wird und unserem Standpunkt vollkommen widerspricht. Denn wenn wir vor der Wahl ständen: entweder eine Autostraße zu bauen oder eine technisch gut angelegte Straße richtig auszubauen, dann würden wir unbedingt und ohne Einschränkung der zweiten Möglichkeit den Vorzug geben.

Über diesen Punkt müssen wir uns vollkommen klar sein, um alle Mißverständnisse zu vermeiden: die bestehenden Straßen sollen und müssen nicht nur weiterbestehen, sondern verbessert und nötigenfalls durch andere ergänzt werden,

wenn Bedürfnisse und Zweckmäßigkeiten es empfehlen. Das wird immer der Fall sein, teils durch den natürlichen Veränderungsprozeß, teils durch den Wandel der Zeiten mit veränderten Lebensansprüchen, denen sich ja immer alles von selbst anpaßt. Wenn aber schon heute Umstände zusammentreffen, wie wir sie mehrfach erwähnt haben, wo in bezug auf Örtlichkeit, Frequenz und Verkehr die bestehenden Straßen nicht mehr genügen, auch wenn sie auf das Beste gebaut und unterhalten sind, dann muß, behaupte ich, eine Autostraße gebaut werden.

Wir würden einen Fehler begehen, wenn wir unter solchen Umständen die bestehenden gewöhnlichen Straßen durch neue gleichartige ergänzen wollten, wären sie auch noch so breit und vollkommen angelegt. Das Verkehrsproblem bliebe so immer wieder aufs Neue ungelöst und man würde nie das Ziel erreichen, das einzig durch Anlage von Autostraßen erreicht werden kann.

Autostraßen und Straßen sind zwei grundverschiedene Begriffe. Gestatten Sie mir den Unterschied durch ein Beispiel klar zu machen: Im Wesentlichen entspricht der Unterschied, der zwischen einer Autostraße und einer gewöhnlichen Straße mit gemischtem Verkehr besteht, demjenigen zwischen einer Eisenbahnlinie für direkte Schnellzüge mit hohen Geschwindigkeiten und einer solchen nur für gewöhnliche dem lokalen Verkehr dienende Personenzüge. Genau wie im Eisenbahnwesen sich tagtäglich deutlicher ein Umschwung erkennen läßt, wird auch im Straßenwesen die Einführung der Autostraße einen gleichen Umschwung auslösen. Diese Entwicklung wird nicht ausbleiben, denn die Autostraße wird den ganzen modernen Schnellverkehr an sich reißen und so dem Automobil einen größeren Aktionsradius schaffen. Und so wie die direkten Schnellzuglinien im Eisenbahnverkehr je nach Bedarf den bestehenden Zugverbindungen zur Ergänzung und Verbesserung eingefügt werden, so dient die Autostraße den gleichen Zielen bei gleichen Notwendigkeiten im Automobilverkehr. Wie töricht wäre es zu verlangen, daß ein Schnellzug ohne Gefahrenmomente und mit einem höheren Wirtschaftlichkeitskoeffizienten eine für geringere Geschwindigkeiten gebaute und ausgerüstete Strecke durchläuft! Genau so ist es mit dem Automobil. Nie wird dieses moderne Verkehrsmittel voll ausgenutzt werden können und einem Minimum an Gefahren ausgesetzt sein, wenn es gezwungen ist, auf gewöhnlichen, ganz und garnicht für einen Automobil-Schnellverkehr gebauten Straßen zu fahren."

Aus diesen Ausführungen geht hervor, daß das Netz der Hafrabastraßen nur sehr weitmaschig und seine Aufgabe nur die Verbindung großer Wirtschaftszentren sein kann.

Die Ausführungen Dr. Tauberts über die Rentabilität des Hafrabastraßen-Netzes erinnern sehr an die bekannte Denkschrift von Friedrich List „über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems." List rechnet in seiner Rentabilitätsberechnung mit einem täglichen Verkehr von 60 Personen zwischen Leipzig und Dresden.

Wie der Verkehr nach Zahl und Art auf der Hafrabastraße sich künftig entwickeln wird, das kann heute niemand voraussehen. Ebenso wenig wie List seinerzeit voraussehen konnte, welchen Charakter der Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen im Laufe eines Jahrhunderts annehmen würde. Darüber aber kann kein Zweifel sein, daß es schon heute Gebiete gibt, deren Verkehr den Bau und Betrieb einer Hafrabastraße ertragbar gestalten. Der Verein Hafraba hat es sich zur Aufgabe gemacht, zunächst nur für die Ausführung der Teile seines Projektes zu werben, bei denen eine Rentabilität nach Maßgabe der jetzigen Verkehrsverhältnisse durchaus gesichert erscheint. Auf diesen Fundamenten des Hafrabagebäudes sollen sich dann die übrigen Gebäude aufbauen und je nach Entwicklung des Verkehrs der weitere Ausbau angegliedert werden. Selbstverständlich muß man schon heute, wenn man einen solchen Gedanken in der Zukunft zur Ausführung bringen will, die nötige Werbearbeit o nehmen, vor allen Dingen auch deswegen, um ein e bauen künftiger Möglichkeiten zu verhindern. Es ist i selbstverständliche Voraussetzung, daß der Grund r Boden für ein solches Werk nicht ohne Enteignung wonnen werden kann, und es ist ebenso selbstverstän daß die Enteignung von den zuständigen Parlame ermöglicht werden muß. Aufgabe des Vereins Hafrab es, seinen Gedanken so in die Bevölkerung von Stadt Land zu tragen, daß im erforderlichen Falle kein P ment die Enteignung für ein derartig gemeinnütz Unternehmen verweigern kann.

Irrig ist die Auffassung, daß jemals der Gedank standen hätte, im Wettbewerb mit der Eisenbahn zu ten. Die Hafraba hat vielmehr immer und überall ihren Sitzungen und Veröffentlichungen dem Geda Ausdruck gegeben, daß ein Wettbewerb zwischen E bahn, Kraftwagen und Flugzeug zu entfesseln, abw sei, vielmehr die Leistungen aller Verkehrsmittel in bewußte Abstimmung zueinander gebracht als wesent Grundlage des allgemeinen wirtschaftlichen Wiede baues zu nützen seien.

Die Ausführungen des Verfassers über die wirtsc liche Grundlage des Hafrabagedankens sind rein pe licher Natur, eine sachliche Begründung fehlt. Im gemeinen kann ich mich dem Gedanken nicht verschli daß der Verfasser mit seinen Ausführungen reichlich spätet kommt. Vor einem Jahre wären sie am Platze wesen, heute sind alle die Einwendungen, die er bringt, durch die von dem Verein Hafraba herausgege Literatur widerlegt.

Landesbaurat **Dr. Tauber** erwidert auf vorsteh Ausführungen folgendes:

1. Die angeführten Äußerungen des Italieners I celli treffen für deutsche Verhältnisse nicht zu. Puri ist der Erbauer der oberitalienischen Autostraßen, Standpunkt ist daher einseitig festgelegt; es darf nicht übersehen werden, daß die Hafrabastraße über Schweiz an die oberitalienischen Straßen anschließen und deshalb als Zubringerstraße wohl für Italien, aber für Deutschland, von größter Bedeutung sein wi

2. Die Absicht, außer für die Hafraba noch für we Nurautostraßen zu werben, erweitert das Programm derart ungeheurem Umfang, daß nach meinen früh Ausführungen eine ernsthafte Erörterung darüber erwartet werden kann.

3. Der Vergleich meiner Ausführungen mit der D schrift von Friedr. List stimmt nicht. Ein schnellfah des Fernverkehrsmittel gab es s. Zt. überhaupt nicht, mithin fehlte für Rentabilitätsberechnungen Anhalt; heute haben wir Eisenbahn-, Auto- und Luf kehr und können bei Berechnungen von sicheren Gr lagen ausgehen. Ferner ist bei dem Vergleich übers worden, daß die Eisenbahn durch billige Tarifsätze vornherein auf Massenbenutzung für die Allgemei eingestellt wurde, während die Benutzung der Haf naturgemäß doch nur für die Besitzer bezw. Verfügu berechtigte hochwertiger schnellfahrender Autos, dann auch nur für weite Strecken, in Frage kommen k Bei einer derartigen Benutzungsbeschränkung muß selbstverständlich die Gruppe der Interessenten auf Minimum zusammenschrumpfen.

4. Es muß befremden, daß der Verein Hafraba e Wettbewerb mit der Eisenbahn beharrlich ablehnt, de richtig aufgezogen — m. E. doch nur wertvoll für

lante Unternehmen sein könnte. Die Hafrabastraße erießt doch in unserem Kulturstaat kein Neuland mehr. d der Wettbewerbsgedanke grundsätzlich aufgegeben, leibt für die Anlage nur noch die sportliche Bedeutung.

. Der Satz „Die Ausführungen über die wirtschaften Grundlagen des Hafrabagedankens sind rein perlicher Natur, eine sachliche Begründung fehlt" kann auf einem Irrtum beruhen; offenbar sind die von mir gegebenen Zahlen und Belege übersehen worden.

. Inwiefern meine Ausführungen verspätet kommen, nicht einzusehen; wenn es doch nicht zu spät ist, für die Hafraba Propaganda zu treiben (vergl. Kasseler Ausstellung), ist es doch auch nicht zu spät, ihr entgegenzutreten.

7. Der Schlußsatz „Heute sind alle Einwendungen durch die von dem Verein Hafraba herausgegebene Literatur widerlegt" vermag in dieser allgemeinen Form nicht zu überzeugen, zumal einige Zeilen vorher die Ansicht vertreten wird, „Wie der Verkehr nach Zahl und Art auf der Hafrabastraße sich künftig entwickeln wird, das kann heute niemand voraussehen".

Statistik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

i einem stattlichen Band von rd. 270 Seiten in Großformat das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten eine ehende Statistik der seiner Überwachung unterstehenden nbahnen für das Jahr 1925 veröffentlicht. Die darin altenen Zahlen sind mittlerweile durch nichtamtliche eilungen überholt, trotzdem enthält die Statistik, bei n Umfang ein Zeitraum von etwa eineinhalb Jahren Ablauf der von ihr umfaßten Zeit bis zum Erscheinen haus nicht zu lang ist, auch heute noch vieles Wissense. Es sei denn daher nachstehend einiges wenige aus wiedergegeben, eingehend über ihren Inhalt zu berichverbietet einerseits ihr Umfang, andererseits der vere Räum.

m Oktober 1924 hat das Bunndesverkehrsamt angeet, daß alle Dampfbahnen der Klasse I alljährlich Be-e über ihr Anlagekapital und ihr Einkommen vorle- auf diesen und anderen ähnlichen Quellen baut sich ichst ein einstweiliger Bericht des Bundesverkehrsamts der dann später durch einen endgültigen ersetzt wird. vorliegende Bericht ist der zweite seiner Art, der auf nd der Bestimmungen von 1924 herausgegeben worden in der ganzen Reihe der vom Bundesverkehrsamt beiteten statistischen Jahresberichte hat er aber die mer 39. In seiner Einleitung gibt er zunächst eine hl Begriffsbestimmungen, die allein schon einen Ein- in das amerikanische Eisenbahnwesen vermitteln.

er Bericht unterscheidet zwischen Betriebsgesellften — operating companies —, d. s. solche, deren nten den Betrieb einer Eisenbahn leiten und in deren ern auch Betriebseinnahmen und -ausgaben erscheinen, Pachtgesellschaften — lessor companies —, d. s. solche, n Anlagen verpachtet sind und von anderen Gesellften betrieben werden, die aber doch rechtlich selbige Gesellschaften sind, in deren Büchern jedoch keine iebseinnahmen und -ausgaben erscheinen. Dazu kommen „subsidiary companies", d. s. solche, die zwar auf Grund s Pachtvertrags, eines Abkommens oder Vertrags einen eines anderen Betriebs bilden, trotzdem aber rechtlich ständige Unternehmen sind und eigene Rechnung führen; Abhängigkeitsverhältnis kann auch dadurch entstanden daß die andere Gesellschaft die Mehrheit der Aktien zt, wobei es sich um Neugründungen, also um Mutter- Tochtergesellschaften oder auch um nachträglichen erb der Aktien handeln kann.

eben den Eisenbahngesellschaften, die dem Fernverkehr en, stehen „terminal and switching companies", d. s. e, die den Fernbahnen Bahnhöfe, häufig zum gemeinftlichen Gebrauch mehrerer Fernbahnen, zur Verng stellen, oder die die Überführung von Wagen und n von einem Bahnhof eines Verkehrsknotenpunkts den anderen bewegen; beide Tätigkeiten können auch inigt vorkommen und sie können sich auch auf das itstellen von Brücken und Fähren erstrecken; endlich en solche Gesellschaften auch selbst einen regelgen Personen- und Güterverkehr betreiben.

ie Betriebsgesellschaften werden in drei Klassen einlt: zur Klasse I gehören diejenigen, bei denen die ichen Betriebseinnahmen eine Million Dollar überiten, zur Klasse II diejenigen, deren Jahreseinnahmen chen 100 000 Dollar und einer Million liegen, und zur se III diejenigen, deren Jahreseinnahmen unter 100 000 r bleiben. Klasse I umfaßt 174 Gesellschaften mit 16 km eigenen und 381 326 km von ihnen betriebenen ken, Klasse II 282 Gesellschaften mit 22 675 km eigenen und 25 110 km von ihnen betriebenen Strecken, Klasse III endlich 384 Gesellschaften, deren eigene Netze aber nur 9210 km umfaßt und die Strecken von zusammen 9960 km Länge betreiben. Der bei weitem überwiegende Teil der Eisenbahnen Amerikas ist also in den Händen der Großunternehmen; die Zahl der Eisenbahnen III. Klasse ist zwar groß, ihre Netzlänge ist aber dafür um so kleiner. Die Zahl der Pachtgesellschaften beträgt 430; sie haben Eisenbahnen von zusammen 65 936 km Länge verpachtet. Werden dazu noch die Gesellschaften gerechnet, die keine Jahresberichte an das Bundesverkehrsamt erstatten, z. B. weil ihre Strecken von anderen Gesellschaften mitbetrieben werden, so wächst die Zahl der Eisenbahnunternehmen der Vereinigten Staaten auf 1637; ihre Eigentumslänge auf 401 531 km; sie betreiben Eisenbahnen von 421 612 km Länge, von denen 4069 km in Kanada liegen. 1240 km Eisenbahnen in Alaska und 458 km in Hawai sind unter der Betriebslänge nicht enthalten, dagegen kommen zur Eigentumslänge noch 200 km in Kanada, 1289 km in Alaska und 406 km in Hawai. „Switching and terminal companies" gibt es 281 mit 3296 km Hauptgleis.

Das Kapital der Eisenbahnen I. Klasse belief sich Ende 1925 auf 18 098 164 119 Dollar; davon entfielen auf das Aktienkapital 7 633 455 455 Dollar, der Rest ist durch Schuldverschreibungen verschiedener Art aufgebracht. Bei den Eisenbahnen II. Klasse waren die entsprechenden Zahlen 437 021 959 Dollar und 183 813 687 Dollar, bei den Eisenbahnen III. Klasse handelte es sich um Beträge von 86 156 945 und 29 704 782 Dollar. Die „switching und terminal companies" arbeiten mit Beträgen von 662 794 099 Dollar und 488 026 272 Dollar.

Die Eisenbahnen, die dem Bundesverkehrsamt keine statistischen Berichte einreichen, haben zusammen eine Streckenlänge von 10 893 km und eine Gleislänge von 17 391 km. Ihr Aktienkapital beträgt rd. 122 Mill. Dollar, in ihren Anlagen sind rd. 494 Mill. Dollar angelegt; sie spielen also, wie wir noch sehen werden, im Gesamtbild der amerikanischen Eisenbahnen nur eine untergeordnete Rolle.

Aus zwei Zusammenstellungen, deren Wiedergabe zuviel Raum einnehmen würde, ist die Verteilung der amerikanischen Eisenbahnen auf die einzelnen Bundesstaaten sowie auf die drei Verkehrsbezirke, in die das Land eingeteilt ist: Osten, Süden, Westen, ersichtlich.

Von den Strecken der amerikanischen Dampfeisenbahnen werden Ende 1925 2695 km elektrisch betrieben. Auf diesem Gebiet hat sich natürlich seit der Berichtszeit ganz besonders viel geändert.

53 Eisenbahngesellschaften mit 30 086 km Gleislänge befanden sich Ende 1925 in Zwangsverwaltung; unter ihnen befindet sich, im Jahre 1925 neu hinzugekommen, die Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn mit einer Netzlänge von 18 042 km.

Die Statistik über die Ausrüstung der amerikanischen Eisenbahnen mit Wagen gibt kein erschöpfendes Bild von den Mitteln, mit denen in den Vereinigten Staaten Personen und Güter mit der Eisenbahn befördert werden. Zu den Fahrzeugen, die den Eisenbahnen selbst gehören, treten nämlich noch Güterwagen in großer Zahl hinzu, die sog. Privateigentum sind, immerhin aber meist auch von größeren Unternehmungen den Verfrachtern zu Verfügung gestellt werden. An den Gesellschaften, die Eisenbahnwagen besitzen, ohne selbst Eisenbahnen zu betreiben, sind zum Teil die Eisenbahngesellschaften auch beteiligt; im übrigen handelt es sich dabei sowohl um Unternehmen, die eigens

zur Stellung von Eisenbahnwagen gegründet sind, wie auch um Unternehmen, die zum Versand ihrer Güter ihren eigenen Wagenpark benutzen. Die Zahl dieser Wagen beträgt ungefähr 270 000, also etwas über 10 % der Menge der Güterwagen, die sich auf 2 445 408 belief. Im Personenverkehr liefen 56 814 Wagen, und Dienstzwecken der Eisenbahnen selbst dienten 112 592 Wagen, so daß die Gesamtzahl 2 614 814 betrug. Zu ihrer Beförderung waren 67 713 Dampf- und 379 elektrische Lokomotiven vorhanden.

Der größte Teil der Güterwagen, 1 078 004, war bedeckt; dann folgen 951 668 Kohlenwagen. 103 324 Plattformwagen, 86 963 Viehwagen, 10 737 Kesselwagen und 48 711 Kühlwagen gehörten ferner zum Bestand der Eisenbahngesellschaften, gerade unter diesen meist Sonderzwecken dienenden Wagen werden aber die Privatwagen besonders stark vertreten sein.

Die Personenwagen boten Raum für 2 208 461 sitzende Fahrgäste.

Das Bundesverkehrsamt veröffentlicht monatlich eine Lohnstatistik der Eisenbahnen und faßt sich daher in seinem Jahresbericht etwas kurz über die Beamten, Angestellten und Arbeiter. Ihre Zahl betrug Ende 1925 1 744 311; sie hatten im Laufe des Jahre 4531 Mill. Stunden gearbeitet und dafür eine Entschädigung von 2860 Mill. Dollar bezogen. Auf die Eisenbahnen der Klasse I entfielen 94,5 % dieser Arbeitskräfte, woraus wieder die überragende Bedeutung dieser Eisenbahnen und die untergeordnete Stellung der anderen hervorgeht. 19 519 Personen waren höhere Beamte, wenn man bei den amerikanischen Eisenbahnen überhaupt von Beamten reden kann, 292 979 arbeiteten im Bürodienst und waren gelernte Arbeiter, 413 446 entfielen auf die Bahnunterhaltung, 538 350 auf den Werkstättendienst, die übrigen auf die verschiedenen Zweige des Betriebsdienstes. Auch hier muß die Verteilung der Arbeitskräfte auf die einzelnen Gesellschaften übergangen werden, weil zu ihrer Wiedergabe der verfügbare Raum nicht ausreicht.

Das in den Eisenbahnen der Klasse I bis III arbeitende Kapital betrug Ende 1925: 21 734 095 754 Dollar; davon entfielen 9,4 Milliarden auf das Aktienkapital und 12,3 Milliarden auf Schuldverschreibungen, Hypotheken und dergleichen. Die sonstigen Eisenbahnunternehmen trugen noch weitere 662 794 099 Dollar bei, die sich mit 175 Mill. auf das Aktienkapital und mit 488 Mill. auf sonstige Verpflichtungen verteilen. Stimmberechtigt waren 755 252 Aktionäre.

Die vorstehend aufgeführten Zahlen geben ein Bild von der Größenordnung, um die es sich bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten handelt, und wenn es sich dabei auch um Zahlen handelt, deren Ermittelung bereits zwei Jahre zurück liegt, so hat sich doch das allgemeine Bild seitdem nur wenig verändert. Viel größer sind die Abweichungen, die in bezug auf die Verkehrs- und Betriebsleistungen seit dem Berichtszeitraum entstanden sind. Derartige Zahlen wiederzugeben mag daher unterbleiben. Aus demselben Grunde soll auf die Einnahmen und Ausgaben und die sich aus ihnen ergebenden Überschüsse nicht eingegangen werden. Die zahlreichen Zusammenstellungen des Berichts enthalten noch viel lehrreiches und fesselndes, und je mehr man in sie eindringt, desto größer wird der Reiz, den sie bieten. Es muß aber wegen aller dieser Einzelheiten auf das Werk selbst verwiesen werden. Nur einige nicht unmittelbar die Eisenbahnen betreffende statistische Angaben seien noch erwähnt.

So enthält der Bericht des Bundesverkehrsamts unter anderem eine kurze Statistik von 151 Unternehmen, die den Personen- und Güterverkehr zu Wasser betreiben. Ihre Anlagen und deren Ausrüstung verkörpern ein Kapital von 184 120 989 Dollar bei einem Aktienkapital von 88 20 Dollar. Sie beschäftigen 44 500 Personen, die 49 19 Dollar Löhne usw. beziehen.

Besonderes Interesse bietet die Statistik der Pull Gesellschaft. Ihre Wagen laufen auf Strecken 204 212 km Gleislänge. Ihr Aktienkapital beträgt 135 Dollar, in ihren Schlafwagen sind aber fast 207 Dollar angelegt. Die Schlafwagenplätze haben im 1925: 76 232 518 Dollar, die sonstige Platzmiete 9 996 734 Dollar eingebracht; für 1 845 394 Dollar ha Wagen vermietet. Die Pullman-Gesellschaft besch 26 619 Personen, die im Durchschnitt 3,64 Dollar tä verdienen. Ihr Wagenpark umfaßt 8 746 Schlaf-, S und ähnliche Wagen.

260 elektrisch betriebene Eisenbahnen mit 22 65 Streckenlänge reichen ihre Berichte an das Bund kehrsamt ein. In ihren Strecken und deren Ausrü sind 1 476 788 493 Dollar angelegt, ihr Aktienkapital b aber nur 779 982 747 Dollar. Sie beschäftigen 70 944 sonen mit einem Einkommen von 109 759 111 Dollar.

Der hier besprochene Bericht enthält ferner An über 14 Telegraphen- und Kabelgesellschaften, Drähte zusammen 3 341 285 km lang sind. Ohne d den Vereinigten Staaten liegenden 3790 km der dischen Pacific-Eisenbahn, für die, da sie einen Teil Eisenbahnunternehmens bilden, besondere Rechnung geführt wird, verkörpern ihre Anlagen ein Kapita 321 687 423 Dollar bei einem Aktienkapital von 133 3 Dollar. Sie beschäftigen 81 601 Personen. Neben ihn stehen noch 294 Telephongesellschaften, die ihre Be dem Bundesverkehrsamt vorlegen. Ihre Drähte habe Länge von 80 134 453 km. Bei einem Aktienkapita 2 330 103 405 Dollar sind in ihren Einrichtungen 27900 Dollar angelegt.

Eine Besonderheit im amerikanischen Verkehrs sind bekanntlich die Fernleitungen für Petroleum. D betreibenden Gesellschaften, 37 an der Zahl, gelten e wie die Eisenbahnen als Frachtführer und unterste her der Aufsicht des Bundesverkehrsamts. Ihre Ro tungen sind 112 714 km lang und haben einen Wer 511 087 923 Dollar; daneben haben diese Gesellsc aber noch 93 896 176 Dollar anderweit angelegt. Ihr A kapital beläuft sich auf 321 485 100 Dollar. Sie hab Jahre 1925: 831 199 821 Faß Öl befördert. Zu ihrer bedürfen sie eines Personals von 20 693 Köpfen 34 626 344 Dollar bezogen haben.

Im letzten Teil des Jahresberichts des Bunderverk amtes werden die einzelnen Eisenbahnen mit Streckenlänge, ihren Einnahmen und Ausgaben, Aktien und Schuldverschreibungen, ihren Betriebs Verkehrsleistungen aufgeführt, und endlich enthüll Bericht ein Verzeichnis der Eisenbahngesellschaften dem Abc mit Angabe ihrer Eigentums- und ihre triebslänge. Ein Verzeichnis dieser Gesellschaften m Hinweis, wo die statistischen Angaben über sie zu sind, und ein Stichworteverzeichnis erleichtern das finden, wenn man sich über die Verhältnisse einer nen Gesellschaft zu unterrichten wünscht. Alles in ist der Bericht des Bundesverkehrsamts ein wert Werk, das in seinen Zahlen und auch zwischen den manchen Einblick in das amerikanische Verkehrswese mittelt, das auch zu manchen Vergleichen mit den hältnissen anderer Länder anzuregen vermag. Aus seinen Teilen geht aber hervor, daß man in Ameri wöhnt ist, mit großen, ja mit riesigen Zahlen zu ten, mit Zahlen, an die diejenigen keines anderen der Welt heranreichen.

— **Vom Deutschen Museum.** Am Sonntag, den 6. Mai, sind die neuen Räume im gesamten zweiten Stock des Deutschen Museums, anläßlich der Jahresversammlung des Deutschen Museums, dem allgemeinen Besuch übergeben worden. Eine zweijährige Arbeit war erforderlich, um die Sammlungen einzurichten. In diesen Räumen haben die Abteilungen Baumaterialien, Hochbau, Beleuchtung, Heizung, Wasserversorgung und Kanalisation sowie Gas und Elektrotechnik Aufnahme gefunden. Die neue teilungen nehmen einen Flächenraum von 4600 qm ei sind überaus instruktiv aufgebaut. Nunmehr zähl Deutsche Museum insgesamt 300 Ausstellu räume. Verweilt man in jedem Raum nur eine Stunde — eine Zeit, die nur zum flüchtigen Betr ausreicht — so würde man zu einer Besichtigung de zen Museums mehr als sechs Tage benötigen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Am 15. Mai d. J. rden für den öffentlichen Verkehr eröffnet: a) die)5 km lange im Reichsbahndirektionsbezirk Altona ge- ene, vollspurige Bahnstrecke Bredstedt—Löwen- dt mit den Stationen Drelsdorf und Kolkerheide; b) als veiterung des Netzes der Ruppiner Eisenbahn-Aktien- ellschaft die 13,01 km lange, vollspurige Neubaustrecke einsberg (Mark)—Zechlin Flecken mit den tionen Linow, Kagar-Dorf Zechlin und Zechlin Flecken. Am 1. Juni d. J. soll die im Reichsbahndirektionsbezirk ona gelegene 7,33 km lange Reststrecke Haff- ug—Neustadt (Holst.) der Nebenbahn Bad wartau—Neustadt (Holst.) mit der an ihr liegenden ein- en Zwischenstation, dem nur dem Personenverkehr ienden unbesetzen Haltepunkt Sierksdorf, eröffnet den.

— **Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände der Reichsbahn.** e neue Geschäftsordnung für die Amtsvorstände der Reichs- n tritt am 1. Juni 1928 in Kraft. Sie ist mit Einführungs- immungen in der „Reichsbahn" Nr. 18, Seite 413 bis 423 öffentlicht.

— **Ausstellung „Reise, Verkehr, Erholung" in Hamburg.** der Zeit vom 16. bis 28. Mai d. J. veranstaltet der Ver- d Hamburgischer Verkehrsvereine e. V., Hamburg, in Ausstellungshallen des Zoologischen Gartens in Ham- g eine Verkehrsausstellung „Reise, Verkehr, Erholung". dieser Ausstellung wirken vornehmlich die Deutsche chsbahn-Gesellschaft, die Deutsche Reichspost, die Ham- ger Behörden, die Hamburger Hochbahn A. G., die ßen Schiffahrts-Gesellschaften und die Nachbarstädte nburgs mit.
Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist mit einer um- greichen Sonderschau auf der Ausstellung vertreten, aus rund zwanzig Abteilungen besteht. In diesen Ab- ungen wird neben den neuzeitlichen Fortschritten und ungenschaften auf allen Gebieten dem Ausstellungs- ucher besonders gezeigt werden, daß auch die Deutsche chsbahn-Gesellschaft wesentlich zur Belebung des chenend- und Ferienverkehrs und damit zur Volks- undheit beiträgt. Dem Zweck der Ausstellung ent- echend, bildet der Wochenend- und Bäderverkehr den telpunkt der Ausstellung. Hieran anschließend wird n Besucher die Entwicklung der Hamburger Bahn- ıgen vom Jahre 1842 bis zum heutigen Stande gezeigt den. In den übrigen Abteilungen wird eine Fülle von llichen Darstellungen usw. zur Schau gebracht, die ifellos in Eisenbahnerkreisen das lebhafteste Interesse vorrufen dürften. Die Ausstellungsleitung stellt daher Eisenbahner und ihre Angehörigen Karten zu er- igten Preisen von 0,50 RM für Erwachsene und 0,25 RM Kinder zur Verfügung. Diese Karten werden von den nschaltern der Fahrkartenausgaben Hamburg Haupt- nhof, Altona Hauptbahnhof und Hamburg-Dammtor en Vorzeigung des Personenausweises verkauft den.

— **Ministerialrat a. D. Reichsbahndirektor Dr. Ing. klenburg** wurde von der Preußischen Staatsregierung m Mitglied der Akademie des Bauwesens annt. Dr. Tecklenburg ist Mitglied der Hauptverwaltung Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und hat sich große dienste um die Frage der Rationalisierung des Eisen- ndienstes erworben. Besonders hat er sich verdient ge- ht um die Entwicklung der Betriebskostenrechnung, Arbeiterzeitstudien im Betrieb, Fragen, die eine wich- Rolle für die Verbilligung des Eisenbahnbetriebes ge- nen haben.
Den Grund zu seiner weiteren wissenschaftlichen Arbeit e Dr. Tecklenburg in seiner Doktordissertation über „Betriebskoeffizienten der Eisenbahnen und seine Ab- gigkeit von den Schwankungen der Wirtschaftskon- ktur", eine Frage, die gerade heute in Deutschland all- ein für Wirtschaftsunternehmungen von Bedeutung ist.

Dr. Tecklenburg steht im 54. Lebensjahr und stammt aus einer Offiziersfamilie. Er ist der Sohn des Generals Tecklenburg aus Wiesbaden. Er hat seine Schulausbildung auf dem Joachimsthalschen Gymnasium in Berlin genossen, widmete sich dem Studium des Bauingenieurwesens auf den Technischen Hochschulen in Berlin, München und Stuttgart und trat nach Ablegung der Regierungsbauführerprüfung im Jahre 1898 in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

— **Geheimrat Deutsch 70 Jahre.** Am 16. Mai feiert Geheimer Kommerzienrat Dr. Felix Deutsch, der Vorsitzende des Direktoriums der AEG, seinen 70. Geburtstag. Felix Deutsch wurde im Jahre 1858 in Breslau geboren und kam mit 15 Jahren zu einem Unternehmen seiner Vaterstadt in die Lehre, das sich mit dem Bau und der Ausrüstung von Zuckerfabriken beschäftigte. Dank seiner Umsicht und seiner organisatorischen Fähigkeiten gelangte Deutsch schon in jungen Jahren zu einer verantwortungsvollen Stellung. Im Jahre 1882 trat Deutsch zu dem Berliner Banken-Konsortium über, das sich zur Auswertung des Strontianit-Verfahrens in der Zuckerindustrie gebildet hatte. Im Auftrage dieses Konsortiums wurde er mit dem Bau und der Leitung der damals größten und modernsten Zuckerraffinerie Deutschlands in Rositz betraut. Die erfolgreiche Durchführung dieser Aufgabe führte dazu, daß Deutsch, der schon während seiner Rositzer Tätigkeit im Winter 1882/1883 verschiedentlich mit Emil Rathenau in Fühlung gekommen war, im Jahre 1883 in die Leitung der neugegründeten, den maßgebende Banken des Zuckerkonsortiums nahestehenden „Deutschen Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität", der Vorgängerin der AEG, berufen wurde. So wurde Deutsch bereits im Alter von 25 Jahren mit der kaufmännischen Leitung eines Unternehmens betraut, das sich im Laufe der 45 Jahre seines Bestehens in ständigem Wachsen zu immer größerer Bedeutung entfaltet hat und heute eines der mächtigsten Unternehmen der Welt darstellt.

Seine Tätigkeit, die der Geschichte der deutschen Industrie angehört, umfaßte insbesondere den organisatorischen Auf- und Ausbau des Unternehmens, vor allem die Schaffung der in- und ausländischen Organisation und die Pflege der industriellen und finanziellen Beziehungen, von denen nur die Verbindung der AEG mit der amerikanischen General Electric Company hervorgehoben sei.

Die entscheidende Mitwirkung Deutschs an der Entwicklung der AEG und sein Ansehen im deutschen Wirtschaftsleben machten es selbstverständlich, daß er im Jahre 1915, als Emil Rathenau die Augen geschlossen hatte, zum Vorsitzenden des Direktoriums des Unternehmens ernannt wurde. In die Zeit, die seitdem verflossen ist, fallen die Kriegs- und Inflationsjahre, durch deren Wirrnisse und Fährnisse Felix Deutsch die AEG mit sicherer Hand geleitet und zu immer stärkerer Entwicklung emporgeführt hat.

Die Tätigkeit Deutschs hat durch zahlreiche Ehrungen die Anerkennung der Öffentlichkeit gefunden: Deutsch ist u. a. Ehrendoktor der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln, Ehrendoktor der Technischen Hochschule Karlsruhe und Ehrenbürger der Technischen Hochschule Berlin. Von der Regierung wird Felix Deutsch bei allen wichtigen wirtschaftlichen Fragen, insbesondere, soweit die Auslandsbeziehungen in Betracht kommen, als Berater herangezogen. Deutsch ist weiterhin Mitglied des Reichswirtschaftsrates, Präsidialmitglied des Reichsverbandes der Deutschen Industrie sowie Vorstandsmitglied zahlreicher anderer wirtschaftlicher Verbände. Einer großen Anzahl von industriellen und Bankunternehmungen gehört Felix Deutsch als Vorsitzender bzw. als Mitglied des Aufsichtsrates an.

Zur Feier des Geburtstages hat die AEG eine Sondernummer ihrer Hauszeitschrift „Spannung" herausgegeben, die — außer einem offiziellen Glückwunsch der AEG und einer Würdigung der Persönlichkeit Deutschs aus der Feder des Aufsichtsratvorsitzenden Carl Fürstenberg — einen ausführlichen Auszug aus den bisher nicht veröffentlichten Lebenserinnerungen Geheimrat Deutschs enthält.

— **Ministerialdirektor a. D. Kirchhoff †.** Am 3. Mai d. J. verstarb zu Paderborn der frühere Ministerialdirektor im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Dr. jur. h. c. Hermann Kirchhoff im 83. Lebensjahre. Exzellenz Kirchhoff wurde am 29. Oktober 1845 in Paderborn geboren, wo er auch das Gymnasium absolvierte. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften widmete er sich zunächst dem Justizdienst. Am 1. Juli 1874 trat er zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung über; nachdem er zunächst bei der Eisenbahndirektion Elberfeld und den Eisenbahnkommissionen Altena und Essen beschäftigt gewesen war, wurde er zum Mitgliede der Direktion Elberfeld ernannt. Im Jahre 1883 wurde er als Hilfsarbeiter durch den Minister von Maybach in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen; hier wurde er 1884 im Alter von 39 Jahren als Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat angestellt. Vom 11. März 1895 ab wurde er unter Beförderung zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat mit der selbständigen Leitung der Eisenbahn-Finanzabteilung des Ministeriums betraut. Im Jahre 1897 wurde er zum Ministerialdirektor ernannt und 1905 durch die Verleihung des Charakters als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat Exzellenz ausgezeichnet. Am 1. Dezember 1908 trat er in den Ruhestand.

Kirchhoff hat an den großen preußischen Eisenbahnverstaatlichungen tatkräftig und erfolgreich mitgewirkt Infolge seiner besonderen Befähigung für diese Aufgabe wurde ihm bei den langwierigen Verhandlungen über die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn die Leitung übertragen. Der preußisch-hessische Gemeinschaftsvertrag vom Jahre 1896, der die Lösung dieser Frage darstellt, ist im wesentlichen sein Werk. Die Fortentwicklung des Gemeinschaftsgedankens lag weiterhin in seinen bewährten Händen. Bei den Verhandlungen über die Bildung einer deutschen Betriebsmittelgemeinschaft hatte er den Vorsitz. Diese führten zur Gründung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes. Weiterhin hat er sich als Neuordner des Eisenbahnfinanzwesens, als Schöpfer der vortrefflichen Finanzordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung große Verdienste erworben.

Auch nach seiner Zurruhesetzung ist er unablässig für ein weiteres Fortschreiten auf dem Gebiete der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens, das der Kern seiner amtlichen Wirksamkeit gewesen war, in Wort und Schrift eingetreten. Dem alten unermüdlichen Vorkämpfer des Reichseisenbahngedankens war es von einem günstigen Geschick beschieden, im hohen Alter noch die Verwirklichung seiner Ziele in der Deutschen Reichsbahn zu sehen.

In Anerkennung seiner Verdienste um das deutsche Eisenbahnwesen war ihm 1908 von der Universität Greifswald die Würde eines Doktor juris h. c. verliehen worden.

— **Ministerialdirektor Staatsrat Dr. von Graßmann †.** Am 27. April 1928 starb in München der Ministerialdirektor Staatsrat Dr. von Graßmann, Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft

Dr. von Graßmann war nach mehrjähriger Tätigkeit als Rechtsrat in Augsburg und als Legationssekretär und Legationsrat im Bayer. Staatsministerium des Äußern am 1. Januar 1904 in das neu gegründete Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten berufen worden und bearbeitete dort als Oberregierungsrat und später als Ministerialrat während vieler Jahre die Angelegenheiten des öffenlichen Rechtes, des Disziplinarwesens, der Grundstückverwaltung und des Wasserrechtes die Staatsverträge und die Privatbahnaufsicht. Bei Überahme der pfälzischen Eisenbahnen durch den bayerischen Staat wirkte er hervoragend mit. Durch seine besonderen Kenntnisse aller Wasserrechts- und Schiffahrtsfragen hat er sich um das Zustandekommen des Reichsgesetzes über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben große Verdienste erworben. Während des Krieges war er der politischen Abteilung des Deutschen Generalgouverneurs in Brüssel zugeteilt.

Nachdem Dr. von Graßmann schon im Jahre 1916 mit Titel und Rang eines Geheimen Rates ausgezeichnet worden war, wurde er am 1. September 1919 zum Ministerialdirektor befördert.

Als nach dem Kriege die Rechtsverhältnisse in Deu land neu zu gestalten und die Grundlagen für einen deraufbau des deutschen Wirtschaftslebens zu sch waren, wurde Dr. von Graßmann mit den verschiede verantwortungsvollen Aufgaben betraut: Er war sitzender der Kommission für die Abfassung der ba schen Verfassungsurkunde, Vertreter der bayeris Staatsregierung bei den Verhandlungen der Reichs fassungskommission in Weimar und beim Abschluß Staatsvertrages über den Übergang der Ländereisenba auf das Reich, Reichskommissar des Reichsminister für Wiederaufbau und deutscher Vertreter bei den I tungen der Internationalen Donaukommission in Paris Budapest.

Im Dezember 1921 wurde er zum Vorsitzenden des standes der neu gegründeten Rhein-Main-Donau-Aktie sellschaft gewählt und daraufhin aus dem Reichsdie beurlaubt. Er hat in dieser Stellung eine überaus rüh und erfolgreiche Tätigkeit entfaltet und ist eine der renden Persönlichkeiten in den Fragen der deuts Wasserstraßen geworden.

Dr. von Graßmann hat sich auch schriftstellerisch tätigt; so hat er das große Werk des Rechtslehrers Se über das Bayer. Staatsrecht zusammen mit Professor Piloty neu bearbeitet und herausgegeben.

Wegen seines umfangreichen Wissens, seiner Tat und seiner besonderen Befähigung zur Lösung wich Aufgaben hat er sich in allen seinen Verwendungen größte Ansehen erworben.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsb Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Friedm Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Osnab als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schn mühl, und Gygas, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesser werks Siegen, als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesser werk Brandenburg West, die Reichsbahnräte Ernst Gr Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Oldenb als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk C brück, Wolfframm, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausb rungswerks Schneidemühl, als Werkdirektor zum Reichsb Ausbesserungswerk Siegen, Runkel, bisher in Lauban, Gleiwitz als Leiter einer Abteilung beim dortigen Reichsb Ausbesserungswerk, Karl Ackermann, bisher bei der Re bahndirektion Essen, nach Duisburg als Leiter des neuerricht Reichsbahn-Neubauamts Duisburg 2, Friedrich Hartm Vorstand des bahnbautechnischen Büros bei der Reichsb direktion Stuttgart, zum Reichsbahn-Zentralamt in Be und Dr. jur. Wyszomirski, bisher bei der Hauptverwal in Berlin, als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt Wei sowie die Reichsbahnbaumeister Martin Herrmann, bisher Reichsbahn-Betriebsamt Frankfurt (Oder), zum Reichsb Neubauamt Gevelsberg, und Schinke, Leiter einer Abtei beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Gleiwitz Wagenwerk, Reichsbahn-Zentralamt in Berlin.

Überwiesen ist der Reichsbahnrat Dr.-Ing. Backo bisher bei der Reichsbahndirektion Stettin, zum Reichsb Betriebsamt Stettin 2.

Übertragen ist dem Reichsbahnrat Dr. jur. Ernst H mann in Altona die Stellung eines Mitgliedes bei der dort Reichsbahndirektion.

In den Ruhestand sind getreten die Reichsbahnr räte Junghänel, Vorstand des Reichsbahn-Bauamts Chemn und Fleck, Mitglied der Reichsbahndirektion Mainz sowie Reichsbahnamtmann Jansen, Verkehrskontrolleur beim Rei bahn-Verkehrsamt Elberfeld.

Gestorben ist der Reichsbahnamtmann Klär, Leiter Verschiebebahnhofs Hamburg-Rothenburgsort.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel.** Im Monat März hat wohl die Einfuhr wie auch die Ausfuhr im freien und edlungsverkehr der Menge nach dem Vormonat gegen neuerlich zugenommen, dagegen ergab sich, wohl ha sächlich infolge verschiedenartiger Zusammensetzung Verkehrszahlen, in beiden Richtungen eine Ermäßigung Gesamtwertes.

Der Wert der Einfuhr war um rund 4,3, der der A fuhr um 9,2 Millionen Schilling kleiner als im Februar, daher erhöhte sich das Passivum der Handelsbilanz

4 im Vormonat auf 66,3 Millionen Schilling im März. Die iche Höhe wies das Passivum auch im März 1927 auf, welchem Ein- und Ausfuhr einen um rund je 20 Mil- nen Schilling niederen Wert erreichten.

Im ersten Vierteljahr 1928 zeigt der Außen- ndel im Vergleich zum Vorjahr folgendes Bild:

	Jan. bis März 1927	Jan. bis März 1928	Jan. bis März 1927	Jan. bis März 1928
	Menge in Tonnen		Wert i. Million. S	
Einfuhr:				
bende Tiere	40 729	47 356	58,3	60,9
hrungsmittel und Getränke	280 762	259 450	158,8	163,5
neralische Brennstoffe	1 467 928	1 450 871	60,9	57,4
dere Rohstoffe und halbfertige Waren .	259 104	317 883	160,1	168,6
rtigwaren	69 093	78 136	222,1	302,8
elmetalle, auch gemünzt	28	85	18,0	17,7
Zusammen	2 117 644	2 153 781	678,2	770,9
Ausfuhr:				
bende Tiere	5 336	2 586	7,3	4,0
hrungsmittel und Getränke	7 458	34 368	6,5	10,6
dere Rohstoffe und halbfertige Waren .	755 717	965 470	102,3	121,3
rtigwaren	125 164	130 139	320,5	392,3
lelmetalle, auch gemünzt	138	129	16,1	16,4
Zusammen	893 813	1 132 692	452,7	544,6

Das Passivum betrug sonach in den ersten drei Mo- ten 226,3 Millionen Schilling und zeigt gegenüber dem sten Viertel 1927 (225,5) nahezu keine Änderung. Dem erte nach haben sich aber Ein- und Ausfuhr um je 92 Mil- nen Schilling gehoben. In der Einfuhr bedeutet dies ne Zunahme um 13,7%, bei der Ausfuhr eine solche um ,8%.

— **Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Die Erste nau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft veröffentlicht ihren der neralversammlung vorgelegten Bericht für das Jahr 1927. r Bericht führt unter anderem aus:

Die langsame Besserung im Schiffahrtsgeschäfte hat ch im Berichtsjahr — in erster Reihe in Auswirkung der Be- ebsgemeinschaft der großen Gesellschaften — eine gewisse rtsetzung gefunden. Das Bruttoerträgnis beläuft sich auf 128 064 Sch. gegenüber 4 168 114 Sch. im Vorjahre. Namentlich e Steigerung in der Ausgabenpost Pensionen, Unterstützungen w. von 2 541 597 Sch. auf 2 747 599 und die im Hinblick auf e Inanspruchnahme des Schiffparkes notwendigen Wert- schreibungen haben es auch in diesem Jahre unmöglich gemacht n Betrieb aktiv abzuschließen. Es ergibt sich vielmehr ein sfall im Schiffahrtsdienste von 59 406 Sch. Die verminderten gebnisse des Bergwerkes — 1 820 928 Sch. gegenüber 2 029 001 h. — und der Eisenbahn Mohacs-Pecs — 60 149 Sch. genüber 269 742 Sch. — finden ihre Erklärung in den un- nstigen Absatzverhältnissen. Unter Berücksichtigung des minderten Ausfalles in der Schiffahrt und der geringeren Er- gnisse des Kohlenbergwerkes und der Eisenbahn ergibt sich r das Berichtsjahr ein Reingewinn von 1 762 959 Sch. gegen- er 2 066 029 Sch. im Vorjahre, somit um 303 069 Sch. weniger.

Die Entwicklung war während des ganzen Jahres ziemlich haft. Insbesondere war das Getreidegeschäft aus der teren Donau auch in jenen Monaten befriedigend, in denen nst saisonmäßige Abschwächungen eintreten. Dieses Ergebnis auch auf eine systematische Frachtenpolitik zurückzuführen, rch die eine günstigere Verteilung der Transporte erzielt wurde. merhin konnte damit jener Nachteil nicht völlig behoben rden, der sich daraus ergab, daß Südslawien als Ausfuhr- biet im Berichtsjahre stark nachließ. Die sonstigen Schlepp- lungen im Mehl- und Holzgeschäfte, auch die Tank- und ohlentransporte, haben erheblich zugenommen. An neuen rfrachtungen wurde Wein aus Bulgarien gewonnen.

Die Kohlenförderung betrug im Jahre 1926: 748 377 t Roh- hle und 627 700 t Reinkohle, im Jahre 1927: 708 810 t Roh- hle und 571 690 t Reinkohle, daher im Jahre 1927 um 39 567 w. 56 010 t weniger.

Das Bruttoerträgnis der Eisenbahn Mohacs-Pecs hat sich folge der Verringerung der Kohlenausfuhr von 723 025 Sch. Vorjahre auf 569 439 Sch. vermindert, ist somit um 153 586 h. kleiner als in der Vergleichszeit. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Tilgungsquote 328 622 Sch. gegenüber 312 518 Sch. sowie der Pensionen 180 667 Sch. gegenüber 140 764 Sch., beziffert sich der zum Übertrag auf Generalgewinn- und Verlustrechnung bestimmte Überschuß im Berichtsjahre auf 60 149 Sch. gegenüber 269 742 Sch. im Vorjahre.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

	1928 Januar	1928 Februar
Betriebsleistungen der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	3 844	3 667
1000 Wagenkilometer	68 223	67 197
Verkehrsleistungen der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der		
Personen führenden Züge . . .	41 281	39 515
der Güterzüge	333 243	345 265
Wagengestellung: Anzahl der vollspurigen Güterwagen:		
Überhaupt	146 992	149 398
für den Arbeitstag	5 880	5 976
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschl. der Verkehrssteuern		
1000 S (vorläufiges Ergebnis)	41 186	39 918
Davon Personen- und Gepäckverkehr .	11 476	11 144
Güterverkehr .	29 710	28 774

Ungarn.

— **Die Märzergebnisse der Eisenbahnen** gestalteten sich laut Bericht des Finanzministers folgendermaßen:

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die Leistungen weisen im Frachtverkehr gegenüber den Ergebnissen des Monates März des Vorjahres eine Zunahme auf. Dies kommt auch in der Zunahme der Ausgaben zum Ausdruck. Es wurden 1 908 940 t Güter (im Vorjahre 1 737 417) gefördert. Die Zahl der beförderten Personen erreichte 6 759 133 (gegen 7 229 420). Die Gebarungsergebnisse waren die folgenden:

	März 1928	März 1927	
Einnahmen	21 611 000	21 526 053	Pengö
Ausgaben	21 247 570	20 692 724	„
Überschuß	363 430	833 329	Pengö

Provisorische Daten.

Donau - Save - Adria - Eisenbahngesellschaft. Die Leistungen im Berichtsmonat zeigen im allgemeinen dem Vormonat gegenüber eine gewisse Abnahme.

— **Ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtsklub.** Die vornehmste Vereinigung der Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, dieser seit 29 Jahren bestehende und 4300 Mitglieder zählende Klub, hielt seine diesjährige Generalversammlung vor kurzem in den Räumen seines Budapester Palais ab. Die Generalversammlung, die äußerst zahlreich besucht war, wurde durch den Präsidenten des Klubs, Staatssekratär K. v. Horváth mit einer schwungvollen Rede eröffnet. Sodann wurden Hofrat K. v. Haich, Generaldirektor der Györ-Sopron-Ebenfurther Bahn, früherer Vizepräsident des Klubs, und Dr. T. v. Zsitvay, Präsident des ungarischen Abgeordnetenhauses, einstiger Anwalt des Klubs, zu Ehrenmitgliedern des Klubs gewählt.

Aus dem in der Sitzung vorgetragenen Bericht des Ausschusses über die Tätigkeit des Klubs im Jahre 1927 ist folgendes hervorzuheben: Nach schweren Jahren zeigt die Entwicklung des Klubs wieder einen zielbewußten Aufstieg, was auch darin zum Ausdruck kommt, daß die aus den Mitgliederbeiträgen einlaufenden Einnahmen des Klubs im Jahre 1927 rund 35 000 RM betrugen gegenüber etwa 34 000 RM des vorhergehenden Jahres. Das Vermögen des Klubs beträgt gegenwärtig rund 380 000 RM, die Ausgaben des Jahres 1927, die durch die Einnahmen gedeckt wurden, machen rund 80 000 RM aus.

Das vom Chefredakteur Dr. Tüske mit großer Umsicht geleitete Fachblatt des Klubs: „Vasuti és Közlekedési Közlöny“ (Eisenbahn und Verkehrsanzeiger) entwickelte sich zu einem bedeutenden Faktor des wirtschaftlichen Lebens. Neben dem amtlichen Teil ist es besonders der vorzüglich redigierte nicht amtliche Teil des Blattes, der in Fachkreisen besonders geschätzt wird. — Das amtliche Blatt des Klubs, die „Eisenbahn- und Schiffahrts-Wochenschrift“, wurde im letzten Jahre auch auf die

entsprechende Höhe gebracht. Seit 1914 erschien im vergangenen Jahre zum ersten Male wieder das Jahrbuch des Klubs.

Der Vergnügungs-, Kunst- und Ausflugsausschuß des Klubs zeichnete sich durch Veranstaltungen gelungener künstlerischer Abende, Tanzunterhaltungen und Studienausflüge aus. Ein größerer Reiseausflug führte im Juli nach Dänemark, Schweden und Norwegen, im September machte eine große Gesellschaft einen zweitägigen Ausflug zum Plattensee (Balaton).

Auch der Entwicklung der Bibliothek wurde die größte Aufmerksamkeit gewidmet. So wurden im Jahre 1927: 290 ungarische 170 deutsche, 20 französische, 7 englische und 20 Fachbücher angeschafft. Die Bibliothek des Klubs besteht zur Zeit aus 5600 ungarischen, 5000 deutschen, 1200 französischen, 100 englischen und 600 Fachwerken, zusammen rund 12 500 Büchern. In der Ergänzung dieser seit 25 Jahren bestehenden Bibliothek erwarb sich der von Anfang an dort wirkende und allgemein beliebte Oberbibliothekar des Klubs, Staatsbahnoberinspektor Julius Müller, große Verdienste.

Der Ausschuß für Wohlfahrt und soziale Fürsorge des Klubs diente der Wohltätigkeit besonders durch Organisierung einer Kinder-Ferienfürsorge am Plattensee und einer großen wohltätigen Weihnachtsfeier. Der Sportausschuß bemüht sich um die Gründung eines neuen Sportplatzes. —

Nach diesem Berichte wurden die Ergebnisse der Preisbewerbungen vorgetragen. Von Jahr zu Jahr verwendet der Klub immer größere Summen zur Förderung der Fachliteratur. Heuer erwarb sich den ersten Preis (600 RM) Ö. Haffner, Oberinspektor der Staatsbahnen, durch sein tarifpolitisches und volkswirtschaftliches Werk: „Adria". Den zweiten Preis (400 RM) erhielt das Werk des Schiffahrtinspektors B. v. Nickl: „Die Entwicklungsmöglichkeiten des Personenverkehrs auf der Donau", den dritten Preis (300 RM) das Werk des Oberinspektors Dr. L. Filesz: „Mitteilungen über die ungarische Fachliteratur". In diesem Werke werden 234 Aufsätze bzw. 173 Verfasser gewürdigt. Der vierte Preis wurde dem Werke des Oberinspektors E. Wolter: „Erste Fachausbildung der zu mittlerem Dienste bei den ungarischen Staatsbahnen eingeteilten Beamten" zugeteilt.

Ebenso wurden auf Antrag des Preisausschusses den Fachmitarbeitern des „Vasuti és Közlekedési Közlöny" (Eisenbahn und Verkehrsanzeiger): T. Tóth, J. Hay, E. Zagróczky, E. Futásfalvi, Pal, Dr. E. Naeter, Dr. Gy. Wagner, für ihre im vergangenen Jahre erschienenen Facharbeiten Geldprämien verliehen.

Bei den darauf folgenden Wahlen wurde zu einem der Vizepräsidenten auch weiterhin R. Gordon, Ministerialrat, ungarischer Vertreter des Dgt.-Direktionsrates und Geschäftsdirektor der Mohács-Pécser Bahn gewählt. Ein Drittel des Ständigen Ausschusses wurde neu ergänzt, u. a. durch die Wahl der Staatssekretäre im Handelsministerium: Dr. v. Dezseöffy und Dr. v. Tormay.

Die gegenwärtige Leitung des Klubs, der es gelungen ist, das Klubleben in ganz kurzer Zeit wieder auf den Friedensstand zu erheben, hat sich auch für das Jahr 1928 ein großes Kultur- und Sozialprogramm zur Aufgabe gestellt. Die größten Verdienste bei diesen Arbeiten erwarb sich der äußerst tatkräftige Sekretär des Klubs Dr. v. Eszláry.

— **Personalnachrichten.** Der Reichsverweser hat dem Staatsbahndirektor L. v. Lázár den Titel eines Königlich ungarischen Oberregierungsrats verliehen. L. v. Lázár ist Direktor der Allgemeinen Verwaltungs- und Personal-Hauptsektion. Er erhielt diese (der früheren Hofratswürde entsprechende) Auszeichnung für seine sehr bedeutungsvolle und erfolgreiche Tätigkeit, die er im Interesse der Staatsbahn und ihrer Angestellten erfolgreich ausübte.

Der Staatsbahndirektor der Hauptabteilung für Materialbeschaffung, Ministerialrat Farkas, ist auf sein Ansuchen in den Ruhestand getreten. Er stand seit 10 Jahren an der Spitze der Materialverwaltung. Seine unter den schwersten Verhältnissen ausgeübte zielbewußte und erfolgreiche Tätigkeit wurde jetzt durch die warme Anerkennung des Handelsministers gewürdigt. Ministerialrat Farkas, der aus Gesundheitsrücksichten aus dem aktiven Dienst scheidet, wird — wie verlautet — auch weiterhin auf wirtschaftlichem Gebiet tätig sein. Sein Nachfolger ist F. v. Szent-Iványi, der bisher die Stelle des stellvertretenden Direktors innehatte. Er sowie auch der neue Direktorstellvertreter Dr. K. v. Imrédy sind im höheren technischen Dienst ausgebildet.

Der frühere Leiter der Kontrollabteilung im finanziellen Dienst der Staatsbahnverwaltung Ö. Vajna, der nahezu auf eine 40jährige Dienstzeit zurückblickte, ist als pensionierter Oberinspektor im 68. Lebensjahr verschieden. Auch durch s soziale Tätigkeit in weiten Kreisen bekannt, erweckte sein allgemeines Bedauern.

Übrige europäische Länder

— **Die Sprache im lettisch-litauischen Grenzverkehr.** Zwisch Lettland und Litauen ist eine Abmachung getroffen worden ü die gleichzeitige Kontrolle der Reiseausweise an der Grenze die Sprache, in der die Beamten mit dem Publikum verkeh sollen. Bisher wurde an der Grenze hauptsächlich die russis Sprache benutzt. Nunmehr sollen andere Sprachen an die St des Russischen treten, in erster Linie die deutsche Sprac

— **Russisch—lettischer direkter Eisenbahnverkehr.** N einer amtlichen Meldung aus Moskau ist zwischen den russisch und lettischen Eisenbahnen ein Abkommen über den direk Eisenbahnverkehr geschlossen worden, das am 15. Mai d. in Kraft tritt. Ein direkter Verkehr findet auf folgenden Lin statt: Riga-Wladiwostok, Riga-Mandshuria, Stolpce-Wladiwost und anderen.

— **Russische Verkehrsunfallstatistik.** In Moskau ist Prüfung der Ursachen der häufigen Eisenbahnunfälle Kommission eingesetzt worden. Sie hat festgestellt, daß 80 aller Unfälle auf den russischen Eisenbahnen auf die Unv läßlichkeit des Personals zurückgeführt werden können. Unfallschäden übersteigen eine Summe von 16 Millionen Doll

— **Polnischer Gütertarif.** Die Arbeiten an dem neuen Ta gehen ihrem Abschluß entgegen, so daß mit der Einführung Tarifs noch vor Ende 1928 gerechnet wird. Der Wert des neu Gütertarifs liegt insbesondere in seiner Anpassungsfähigkeit, seine jeweilige Anpassung auch an größere Preisbewegung ermöglicht. Dies gilt insbesondere für die in diesem Tarif v gesehene Sondergruppe, zu der u. a. Getreide, Holz und Kol gehören. Wie verlautet, plant das polnische Verkehrsministeri im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Gütertar die Aufhebung der gebrochenen Tarife, wenigstens f einige wichtige Ausfuhrwaren, im Danzig-polnischen Güt verkehr.

— **Zur Erhöhung der polnischen Personentarife.** Der Entwu der Erhöhung der Personentarife auf den polnischen Staat bahnen befindet sich noch beim Wirtschaftskomitee des Ministe rats, der die Entscheidung in dieser Frage noch hinauszie weil der Regierung das Inkrafttreten der neuen Tarife vor d Ernte nicht angezeigt erscheint. Spruchreif wird die Tar erhöhung erst im Herbst, ohne daß sie endgültig fallengelass worden ist.

— **Ausbau des Durchgangsverkehrs zwischen Danzig und d Tschechoslowakei.** Demnächst findet in Danzig eine Eisenbah konferenz statt, in der die Einzelheiten eines Durchgangstari zwischen Danzig und den tschechoslowakischen Grenzstation festgelegt werden sollen. Der tschechoslowakische Durchgang verkehr durch Polen in Richtung Danzig-See ist seit dem Jah 1926 erheblich gestiegen. Insbesondere bezieht sich der Verkeh auf Waren, die tschechischerseits über den Danziger Hafe eingeführt werden. Die Einfuhr über Danzig für die Tschech slowakei betrug im Jahre 1927 · 112375 t gegen 44876 t im Jah 1926. Der Haupteinfuhrartikel ist schwedisches Eisenerz.

— **Höchstleistung des slowakischen Güterverkehrs.** der letzten Aprilwoche fand in Preßburg eine Sitzung d Direktionseisenbahnrates statt. Der Direktor der Staat bahndirektion erstattete Bericht über die Erleichterunge welche im Verwaltungsgebiet der Eisenbahnen in der Sl wakei geplant sind. Er wies ferner auf die erfreulich Tatsache hin, daß der Güterverkehr auf den slowakische Eisenbahnstrecken seit dem politischen Umsturz (1918) i Vorjahr (1927) die Höchstzahl erreicht hat. Die Zunahm betrug bei der Rübenbeförderung 40%, bei den Erzsen dungen 30%, bei Mahlerzeugnissen 20%, bei landwirt schaftlichen Erzeugnissen und bei der Viehbeförderun 30%. Die Vertreter des Handels und der Industrie ver langten eine Erweiterung des Investitionsprogrammes un den Bau der Eisenbahnlinie Presov—Vranov. Schließlic wurde auch die Forderung gestellt, den Güterverkehr au den slowakischen Eisenbahnlinien zu beschleunigen un zu vereinfachen.

— **Stand der Elektrisierung in der Tschechoslowakei.** Die senbahnverwaltung hat zwar die Absicht, neben den kurzen rbindungen der Hauptstadt Prag mit ihrer nächsten Umbung auch einige größere Strecken auf den elektrischen Betrieb izustellen. Im Hinblick auf andere dringendere Arbeiten wird loch die Durchführung dieses Planes auf längere Zeit hinausschoben.

— **Neue Eisenbahnstrecken in der Slowakei.** Im Rahmen des nmäßigen Ausbaues der slowakischen Eisenbahnen wurde m Eisenbahnministerium der Bau einer direkten Verbindung ischen Myjava und Neustadt a. d. Waag und zwischen rna Skala und Margezany ins Programm für die nächste it aufgenommen. Während mit dem Bau der ersten Strecke reits begonnen wurde und seine Beendigung im nächsten Jahre olgen wird, wurde über den Zeitpunkt des Baues der anderen recke bisher nicht entschieden.

— **Lemberg—Czernowitz—Jassy Eisenbahn.** Vor kurm ist eine polnische Verordnung erschienen, welche die gelung der Verpflichtung des polnischen Staates gegener der Eisenbahngesellschaft Lemberg—Czernowitz—ssy vorsieht (siehe Nr. 26, S. 713 der Ztg. Jhrg. 1927). dieser Verordnung, die nur Rahmenbestimmungen entlt, wird unter anderem verfügt: Bei Umrechnung der f Polen entfallenden Verbindlichkeiten gegenüber der senbahngesellschaft Lemberg—Czernowitz—Jassy darf s Aufwertungsausmaß die Gleichsetzung 27 Zloty in ld=100 Kronen Nennwert nicht übersteigen. Zur Dekng wird der Finanzminister zur Herausgabe einer ligen Zloty-Eisenbahnanleihe in Gold ermächtigt. Der gierung wird ferner die Ermächtigung erteilt, die Konssionsurkunde der Eisenbahngesellschaft Lemberg—ernowitz—Jassy vom Jahre 1864 zu widerrufen, den rtrag zwischen der ehem. österreichischen Regierung d der Gesellschaft aus dem Jahre 1894 als aufgelöst zu klären und die Eisenbahnstrecke Lemberg—Staatsgrenze Eigentum des polnischen Staatsschatzes zu übernehmen. e Gesellschaft kann von allen Gebühren für die Nostrierung, grundbücherliche Eintragung sowie für die mpelgebühren und Kommunalabgaben des Vertrages freit werden. Die Obligationen der III. Emission aus m Jahre 1894 werden, sofern sie auf Grund des Friedensvertrages von St. Germain den polnischen Staatsschatz lasten, in Obligationen der 5%igen Eisenbahnkonversionsanleihe aus dem Jahre 1926 nach einem das Verhältn von 15 Zloty=100 Kronen nicht übersteigendem Ausß umgetauscht. Hierbei werden Obligationen, die Staatsrgern von Staaten gehören, auf welche sich die Bestimng des § 43 der Verordnung des Staatspräsidenten vom Mai 1924 bezieht, nach dem dort angegebenen Ausmaß getauscht werden.

Diese Verordnung stellt keineswegs eine Regelung ischen den Obligationenbesitzern und der polnischen Rerung dar, sondern bildet vorläufig eine Verhandlungsndlage zwischen Polen und der Gesellschaft. Es beht die Vermutung, daß die Einigung mit der polnischen gierung, wenn auch vielleicht mit einigen Abweichunn, auf Grundlage dieser Verordnung erfolgen wird. Die rhandlungen mit Rumänien haben keine derartigen Fortritte gemacht, daß mit einem Erfolg in absehbarer Zeit rechnet wird.

— **Südslawische kommerzielle Vertretungen im Ausland.** r Handelsminister hat die Aufhebung der meisten ausdischen südslawischen kommerziellen Vertretungen verst, mit Ausnahme derjenigen in Wien, Manchester, Budast, Berlin, Paris, Lyon, Marseille, Genf und Konstanopel.

— **Fortschreitende Elektrisierung der Schweizerischen Bundesnen.** Im neuen Sommerfahrplan 1928 wird der elektrische rieb auf den nachstehenden Strecken der Schweizerischen ndesbahnen aufgenommen werden: Zollikofen—Biel, Sargans hur, Lengnau—Delsberg und Winterthur—Romanshorn—rschach. Es sind das Arbeiten des sogenannten beschleunigten ktrisierungsprogramms, das Ende 1928 durchgeführt sein soll. Mit Inbetriebnahme der letztgenannten Strecke wird eine trisch betriebene Verbindung als Ost-Westlinie durch die ize Schweiz von Rorschach bis Genf bestehen.

— **Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen** stellen sich im ersten Vierteljahr 1928 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahrs wie folgt:

	1928 Fr	gegen 1927 Fr
Einnahmen im Personenverkehr	29 385 000	27 975 152
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	54 507 000	50 745 873
Verschiedene Einnahmen	6 543 000	6 309 801
zusammen	90 435 000	85 030 826
Betriebsausgaben	64 397 000	63 386 678
Betriebsüberschuß	26 038 000	21 644 148

Fremde Erdteile.

— **Kraftwagenverkehr der Eisenbahnen von Südafrika.** Der Personenverkehr der Eisenbahnen von Südafrika hat zwar im ganzen zugenommen, trotzdem hat ihm aber der Kraftwagen im einzelnen auch Abbruch getan. Auf einer Strecke allein wurden z. B. im Juni 1927: 55 000 Personen weniger befördert als im September 1926. Die Eisenbahnverwaltung sucht diesen Wettbewerb zu bekämpfen, indem sie selbst Kraftwagenbetriebe einrichtet, und sie hat damit schon erhebliches geleistet. Im Betriebsjahr 1927 hatten die von Kraftwagen der Eisenbahnverwaltung befahrenen Straßen eine Länge von 6 894 km, 4 397 km mehr als im Vorjahre. Schon aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß der Kraftwagendienst der Eisenbahn noch in der Entwicklung begriffen ist, doch geht der Aufbau sehr lebhaft vor sich. Die Zahl der beförderten Fahrgäste ist in den beiden letzten Jahren von 297 407 auf 493 924, die Menge der beförderten Güter von 9997 t auf 24 891 t gestiegen. Die Einnahmen betrugen 79 885 Sterling, die Ausgaben 82 558 Sterling, gegen 32 207 und 30 600 Sterling im Vorjahre. Daß das Betriebsjahr 1927 einen Fehlbetrag gebracht hat, wird darauf zurückgeführt, daß es sich um in der Entwicklung befindliche Betriebe handelt. Seit seinem Ende, dem 31. Mai 1927 bis März 1928, sind auf Straßen von insgesamt 1523 km Länge neue Kraftwagenlinien eröffnet worden.

— **Die Eisenbahnen von Rhodesien im Jahre 1926/27.** In dem am 30. September 1927 zu Ende gegangenen Betriebsjahr haben die Eisenbahnen von Rhodesien 4 908 519 Sterling eingenommen, dabei aber nur 2 645 490 Sterling Betriebsausgaben gehabt, so daß ein Überschuß von 2 263 029 Sterling erzielt und die Betriebszahl den erstaunlichen Wert von 54% annahm. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 659 909 Sterling, die Ausgaben aber nur um 110 315 Sterling gestiegen, so daß die Vermehrung des Überschusses 549 594 Sterling betrug. Dabei ist auf der Strecke Beira—Umtali infolge von Hochwasserschäden der Betrieb nahezu drei Monate eingestellt gewesen, so daß die genannten Zahlen nicht ohne weiteres vergleichbar sind, sie zeigen aber, daß sich das Wirtschaftsleben des Landes gehoben haben muß. Der Personenverkehr nimmt stark zu; 1927 sind 131 000 mehr Fahrgäste befördert worden als im Vorjahre, und zwar entfällt der Zuwachs zu 89% auf den Verkehr der Eingeborenen, für die eine Herabsetzung der Fahrpreise einen Anreiz bietet, die Eisenbahn mehr als früher zu benutzen. Infolgedessen muß der Personenwagenpark verstärkt werden.

— **Der Zuckerverkehr der argentinischen Eisenbahnen.** In der Provinz Tucuman (Argentinien), etwa 1100 km landeinwärts von Buenos Aires nach Nordwesten, wird auf großen Flächen in etwa 500 m Seehöhe am Fuße eines Ausläufers der Anden Zuckerrohr in großer Menge gebaut. Das Gebiet wird von Eisenbahnen durchquert, an denen sich auf viele Meilen die Zuckerrohrfelder hinziehen. Das Klima ist heiß und feucht, also zum Anbau von Zuckerrohr geeignet. Gelegentlicher Frost hat früher manchen Schaden angerichet, neuerdings wird ein aus Java eingeführtes Zuckerrohr gepflanzt, das die in Tucuman auftretenden Wärmeschwankungen vertragen kann. Die Zuckergewinnung ist für die Mittelargentinische Eisenbahn, neben der auch noch die Cordoba-Eisenbahn am Zuckerverkehr von Tucuman beteiligt ist, von großer Bedeutung; macht doch die Abförderung des Zuckerrohrs

und seiner Erzeugnisse sowie der Gegenverkehr etwa ein Drittel des Verkehrs dieser Eisenbahn aus. Die auf acht Orte verteilten Zuckerfabriken, 18 an der Zahl, haben alle Gleisanschluß, ebenso die Zuckerrohrpflanzungen, die eine Fläche von 65 000 ha bedecken. Zur Beförderung des Zuckerrohrs zwischen der Pflanzung und der Zuckersiederei dienen Wagen besonderer Bauart von 12 bis 18 t Tragfähigkeit. Während des Teils des Jahres, in dem sie zu diesem Zweck nicht gebraucht werden, schaffen sie aus den Wäldern jener Gegend das Holz heran, das in den Zuckerfabriken als Brennstoff dient. In der Regel bringt ein Jahr eine Erzeugung von 96 000 t Zucker, die ebenso wie die Nebenerzeugnisse mit der Eisenbahn abgefahren werden. Unter den Nebenerzeugnissen steht an erster Stelle die Melasse, zu deren Abförderung besondere Kesselwagen vorgesehen sind; sie wird in Buenos Aires zu Viehfutter verarbeitet. Außerdem wird aus ihr Spiritus gewonnen, der zum Betrieb von Motoren aller Art und zur Beleuchtung verwendet wird. Da das Zuckerrohr nicht auf einmal verarbeitet werden kann, der Markt auch die großen Mengen Zucker nur nach und nach aufnehmen kann, das feuchte Klima aber die Lagerung in Tucuman nicht erlaubt, hat die Eisenbahngesellschaft in La Banda, wo das Klima trocken ist, ein großes Lagerhaus für Zuckerrohr und Zucker errichtet. Die Entfernung, auf die der Zucker befördert werden muß, ist sehr erheblich, sie beträgt von Tucuman bis Buenos Aires 1153 km, von La Banda immer noch 1007 km. Für den Zucker werden Eilgüterzüge gefahren, die diese Strecken in 56 Stunden 50 Minuten und 48 Stunden 40 Minuten zurücklegen.

— **Eröffnung einer elektrischen Bahn in Guatemala.** In Guatemala wurde, einer Meldung des „Tag" zufolge, kürzlich eine elektrische Hochgebirgsbahn, die Ferrocarril de los Altos, eröffnet die technisch sehr bemerkenswert ist. Die Bahn verbindet Quetzaltenango, die Hauptstadt der Provinz gleichen Namens, mit Sanselipe und weist eine Länge von 44,8 km auf. Es handelt sich um die Durchquerung eines vulkanischen Hochgebirges, das noch heute durch Erdbeben oft erschüttert wird. Dabei sind außerordentliche Höhenunterschiede zu überwinden. Während der Endpunkt 2500 m hoch liegt, befindet sich die Ausgangsstation in einer Höhe von 600 m ü. d. M. Die Pläne amerikanischer und spanischer Firmen, die den Bau einer Zahnradbahn zum Ziele hatten, mußten wegen technischer und finanzieller Schwierigkeiten aufgegeben werden. Ende 1925 übernahm die AEG. (Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft) den Bau. Auf einer 20 km langen Strecke weist die elektrisch betriebene Bahn ohne Benutzung des Zahnradbetriebes eine Steigung von etwa 9% auf, sodaß sie als eine der steilsten, wenn nicht überhaupt als die steilste vollspurige Bahn der Welt mit Reibungsbetrieb bezeichnet werden kann. Da der gewöhnliche Dampf- oder elektrische Lokomotivbetrieb aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht empfehlenswert erschien, hat man einen aus Triebwagen gebildeten Zug eingesetzt, bei dem jede Achse durch einen eigenen Motor angetrieben wird. Am Samalafluß wurde ein Kraftwerk errichtet, das nach vollendetem Ausbau 14 000 PS liefert. Über den Samalafluß führt eine Brücke in einer Höhe von 35 m, die um deswillen besonders erwähnenswert ist, als sie in Kugelgelenken gelagert ist, um den immer wieder auftretenden Erdbeben genügend Widerstand zu leisten. Bei einer Pfeilerhöhe von 29 m und einer Steigung von 9% auf ihrer gesamten Länge von 106 m wurde sie so konstruiert, daß ihr eiserner Bau eine Kurve beschreibt.

Wasserverkehr.

— **Die tschechoslowakische Binnenschiffahrt** entwickelte sich im ersten Vierteljahr 1928 nach den Aufzeichnungen des statistischen Staatsamtes günstig. Danach wurden auf der Moldau und Elbe in dem angegebenen Zeitabschnitt in 1000 t (in der Klammer ist die Zunahme bezw. Abnahme gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres angegeben) befördert: im inländischen Schiffsverkehr 43 (+3%), im Schiffsverkehr nach dem Ausland 164 (—6%), im Schiffsverkehre nach dem Auslande 200 (+118%), im in- und ausländischen Floßverkehre 19 (—31%). Zusammen wurden befördert 426 (+27%). Der Umschlag in den wichtigsten Umschlagplätzen auf der Moldau und Elbe im In- und Auslandsverkehre war in dem angegebenen Zeitabschnitt folgender: Holleschowitz 4 (+17%), Mittelere Elbe 11 (—13%), Melnik 16 (—54%), Lobositz (+105%), Aussig 113 (+7%), Schönprisen 48 (+173% Nestomitz 35 (+53%), Rosawitz 23 (+100%), Tetschen (+67%), Laube 90 (+82%). Auf der Donau betrug Umschlag in den beiden Häfen in 1000 t: Preßburg (—31%), Komorn 73 (+37%), im Ganzen 145 (—80% Die Durchfuhr auf dem tschechoslowakischen Donauschnitt betrug in Preßburg 191 000 t (—12%).

Internationaler Verkehr.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft.** Die ordentliche Generalversammlung genehmigte den Jahresabschl für 1927. Die Dividende wird, wie die B. B. Ztg. meld mit 75 Fr (gegen 60 Fr i. V.) auf die 150 000 Vorzu aktien und auf die gewinnbeteiligten 1 000 000 gewö lichen Aktien ausgeschüttet. Durch Generalversammlun beschluß vom 19. April 1927 wurde das Stammkapital du die Ausgabe von 1 150 000 Aktien erhöht. In den V waltungsrat wurde an Stelle des verstorbenen Lord Dalz von der englischen Gruppe Sir Edmund Wyldbrod Smi u. a. Verwaltungsratsmiglied der Suezkanalgesellschaft, wählt. An Stelle des verstorbenen Mitgliedes Quelle wurde der Hüttenbesitzer Albert Dervaux gewählt. Zahl der Verwaltungsratsmitglieder wurde sodann von auf 20 erhöht und Lord Ashfield, Präsident der Midla bank in London und der International Sleeping Cars auf den neugeschaffenen Posten berufen.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn in Wort und Bild.** Grundzüge praktischen Eisenbahnwesens nach neuestem Stand der senbahntechnischen Wissenschaft in leicht faßlicher D stellung Herausgegeben von Franz Czygan, Reg rungs- und Baurat i. R. in Hannover. 2 Bände mit et 1500 Seiten, 1641 Textbildern, 12 einfarbigen und 5 mel farbigen Tafeln und 4 instruktiven Lehrmodellen in sonderer Mappe. Verlag von Heinrich Killinger, Verla gesellschaft m. b. H., Nordhausen am Harz. Preis für bei Bände gebunden 47 RM. (ohne die 4 Modelle 42 RM.)

Das vorliegende Werk hält — von Sonderwerken abg sehen — etwa die Mitte zwischen den eingehenden enzyk pädischen Werken, die der Fachwelt als Auskunf quellen dienen und den volkstümlichen Büchern, wie beispielsweise Fürst geschaffen hat, die eine Übersi über das umfassende Gebiet des Eisenbahnwesens f alle Kreise bringen wollen.

Der Herausgeber hat sich nämlich das Ziel gesetzt, d Angehörigen des Eisenbahnberufes und insbesondere den Außendienst tätigen Eisenbahnbediensteten „die sie umg benden Gegenstände und Einrichtungen ihres jeweilig Dienstzweiges bis ins einzelnen zu erläutern, aber au dem Laien das Eindringen in den Stoff leichter zu m chen". Daher das Bestreben möglichst gemeinverstä licher Darstellungsweise und eine Fülle von Abbildung die zum großen Teil, in einigen Abschnitten ganz sch bildlicher Art sind. Das Werk umfaßt 1463 Seiten Te enthält 1641 Textbilder; beigegeben ist ihm eine besond Mappe mit 17 Tafeln und 4 Modellen nach Art der A kleidefiguren.

Die Gesamtarbeit ist auf eine größere Zahl bewährt Mitarbeiter — sämtlich höhere Beamte der Reichsbahn verteilt worden; für Einheitlichkeit des Ganzen hat d Herausgeber, der auch selbst eine Anzahl Abschnitte arbeitete, gesorgt. Inhaltlich sind die beiden Bände aufgeteilt, daß im ersten Band die „allgemeinen G sichtspunkte" (1. Teil), „die Bahnanlagen und ihre H stellung" (2. Teil), „die Unterhaltung und Bewachung d Bahnanlagen" (3. Teil) und ein Teil des Abschnitts „ Fahrzeuge" (4. Teil) behandelt sind, dessen Abschluß den zweiten Band hinübergreift. In diesem folg weiterhin Abschnitte über „die Eisenbahnausbesserung werke" (5. Teil), „ortsfeste maschinelle Anlagen" (6. Tei „die Sicherungsanlagen für den Zugverkehr" (7. Tei das „Fernmeldewesen bei der Eisenbahn" (8. Teil), d „Eisenbahnbetriebsdienst" (9. Teil), den „Eisenbahnv kehrsdienst" (10. Teil), die „Organisation der Verwaltu der Eisenbahnen" (11. Teil) und über „Stoffkunde" 12. Tei Nachstehend ist auf den Inhalt bezüglich der Hauptpunk etwas näher eingegangen.

Es ist verständlich, daß im ersten Teil, wenn zw kurz, auch der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbah

esens gedacht ist; damit war auch das Fortschrittsgebiet r wettwerbenden Verkehrsmittel in den Kreis der Beachtungen zu ziehen, unter denen in letzter Zeit das raftfahrzeug und bereits das Flugzeug besonrs hervorgetreten sind. Der Kraftwagenverkehr dürfte ch schwerlich ebenso von den Eisenbahnen in den Hinter- und drängen lassen, wie etwa früher in einigen Länrn (England) der Kanalverkehr.

In den Werdegang der deutschen Eisenhneinheit sind die Pionierarbeiten unseres großen dkswirtes Friedrich List und anderer gleichzeitiger gbahner, wie des Elberfelder Kaufmanns Schmitz d des Oberbergrats Grote eingeschlossen. Alle drei ben, ihrer Zeit weit voraus eilend, mit bewundernsertem Scharfblick an der Gestaltung eines Gesamtnetzes utscher Eisenbahnen gearbeitet. In demselben Jahre, in m List starb (1846), trat schon ein auf Vereinheitlichung r damals bereits zahlreichen kleinen Privatlinien gechteter Gedanke auf, der dadurch feste Gestalt annahm, ß zehn deutsche Privatbahnen zur „einmütigen Förderung ihrer Interessen und derer des Publikums" den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltunen" begründeten, der sich später auf alle deutschen ahnen und verschiedene Bahnen des Auslandes ausdehnte. er Verein hat die „Technischen Vereinbarungen" als nheitliche Grundlage für den Bau und Betrieb aller utschen Bahnen geschaffen und entsprechende Vereinitlichungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens durchsetzt.

Dann ist die Bedeutung der Eisenbahnen für Kultur, erkehr und Handel, Land- und Forstwirtschaft, Bergbau, ewerbetätigkeit und die Gesundheit gestreift. Weiter ist ne Anzahl mehr durch ihre Eigenart als durch praktische rauchbarkeit gekennzeichneter Bahnsysteme angeführt, zu nen sich neuerdings noch Beispiele gesellen, deren Forn aus der Flugzeugtechnik abgeleitet sind. Die Gestalng der Seil-, Hänge-(Schwebe)bahnen, Zahnradbahnen hrt dann wieder in die Wirklichkeit zurück.

Der zweite Teil im I. Band beschäftigt sich vorweg urz mit den wirtschaftlichen, dann um so ausihrlicher mit den technischen Vorarbeiten der ahnen und ihren festen Anlagen. Das technische apitel befaßt sich in üblicher Weise mit der Entwurfsufstellung und dem Bahnkörper mit allem Zubehör an unneln, Brücken, dem Oberbau mit seinen Bestandteilen, n Bahnhofsanlagen im allgemeinen, den Hochbauten, den ohn- und Siedlungsverhältnissen und der Unterhaltung nd Überwachung der Anlagen. Eingehender sind behandelt n Unterabteilungen die Bahnhofsanlagen für Personennd Güterverkehr, die Verschiebe-, Abstellbahnhöfe usw. ach ihren allgemeinen Richtlinien und ihre Hochbauten it allem Zubehör. Neuzeitlicher Auffassung entspricht ie Einbeziehung der Wohn- und Siedlungsanlagen.

Aus dem reichen Inhalt mag im einzelnen noch auf die ueren Vervollkommnungen hingewiesen werden, die das rmessungswesen, die Verfahren der Erdbewegung Bagger-, Spülverfahren im Großbetrieb), ferner die Tunelbaumethoden erfahren haben (Röhrentunnel mit und hne Schildvortrieb, Unterwasser- und Unterstraßentunnel it und ohne Grundwassersenkung u. a. m.). Die Bauise der Brücken ist unter anderem durch die zunehmende rwendung des Eisenbetons, der Mauerwerks-Gelenkogen, durch bemerkenswerte Durchbildungen von Ausilfsbrücken, vervollkommnete Verfahren der Gründung nd des Aufbaues und besonders auch durch eine den getiegenen künstlerischen Anforderungen entsprechende Formebung bereichert, die an zahlreichen Beispielen — großen trombrücken u. a. — erläutert ist. Im Oberbauwesen erdienen die neueren maschinellen Verfahren Beachtung, ie beim Verlegen und bei der Unterhaltung angewendet rden (Gleislege- und Stopfmaschinen). Fortschritte im Weichenwesen zeigen sich in neueren Formen von Einzelichen und Weichenreihen. Im Bahnhofsbetriebe edient man sich statt der Handarbeit in steigendem Maße aschineller Kräfte (Einrichtungen zum Ent- und Beladen owie zur Beförderung von Gut, wie Krane, Kipper, Bager, Sturzanlagen, Bekohlungs- und Überladeeinrichtungen, örderbänder und Förderbahnen, Elektrokarren u. a. m.). on maschinellen Einrichtungen ist auch im Verchiebewesen, so vor allem bei den neueren Verchiebebahnhöfen (Hamm) in weitem Umfange Gebrauch emacht. Die Gestaltung der Hochbauten, vor allem der Bahnhöfe, aber auch der Zubehöranlagen (Wassertürme, Stellwerkhäuser) wird neuerdings ebenso wie bei den Brücken vom Künstler steigend beeinflußt. Ein neuzeitlicher Abschnitt bezieht sich auf das Anzeigewesen.

Im dritten Teil sind kurz einige Organisationsfragen — so „Einrichtungen, Arbeitsgebiet und innerer Dienst der Bahnmeistereien" — behandelt und allgemeine Richtlinien für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues gegeben, bei denen u. a. die Mittel zur Verhinderung des Schienenwanderns eine Rolle spielen.

Der vierte Teil hat zum Gegenstande das Fahrzeugwesen des Personen- und Güterverkehrs, umfassend die Wagen, Lokomotiven und die Bremsen. Auch hier ist den neuesten Fortschritten ausgiebig Rechnung getragen, sowohl hinsichtlich der allgemeinen Anordnung als der Einzelheiten der Betriebsmittel. Die letzteren zeigen bei den Personenwagen wichtige Verbesserungen der Zug- und Stoßvorrichtungen, Drehgestelle, Lager, Türen und deren Öffnungs- und Schließvorrichtungen bis auf die Schlösser, Vervollkommnungen im Lüftungs-, Heizungs- und Beleuchtungswesen, wie sie in besonders ausgesprochenem Maße beispielsweise auch bei den neuesten Schlafwagen hervortreten. Bei den Güterwagen ist der Beförderungsweise der Güter in Sonderwagen mit den vielgestaltigen Wagenformen für die Beförderung und Behandlung von Lebensmitteln, Luxuspferden, von Flüssigkeiten, staubförmigen Körpern usw. besondere Beachtung geschenkt. Die außerordentlich mannigfaltigen Formen und Entwicklungsstufen der Lokomotiven sind an zahlreichen Ausführungsbeispielen mit einer Fülle von Einzeleinrichtungen erläutert und bildlich dargestellt. Wir lesen über Kolbenmaschinen mit Tendern in ihren modernsten Formen und Zutaten (Feuerungsarten, Speisewasservorwärmer, Dampfüberhitzer, Schmierpumpen, Wasserschöpfeinrichtungen). Unter den verschiedenen Gattungen sind behandelt die feuerlosen Lokomotiven, Turbinenlokomotiven, Hochdrucklokomotiven und die elektrischen Lokomotiven, die ja heute zu hoher Vollendung durchgebildet sind. Dazu treten neuerdings Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren, wie die Diesellokomotiven. Weitere Abschnitte befassen sich mit Druckluftlokomotiven, Zahnradlokomotiven, Triebwagen verschiedener Art, darunter solche mit Fahrleitungsanlagen und Verbrennungsmotoren. Der Abschnitt Bremsen umfaßt die bekannten Bremsformen und geht insbesondere auf die Westinghouse-Bremse und die Kunze-Knorr-Bremse mit allen Einzelheiten ein. Auch der elektrischen Bremse ist gedacht.

Der fünfte Teil, über die Eisenbahnausbesserungswerke — auf die weiter einzugehen zu weit führen würde — ist besonders reich an Schaubildern.

Im sechsten Teil folgen als ortsfeste maschinelle Anlagen des Eisenbahnbetriebes beispielsweise die Drehscheiben, Schiebebühnen, die maschinellen Anlagen der Bekohlungs- und Besandungsanlagen, die Lokomotiv- und Viehwagenwaschanlagen. Auch die Fähren sind hier kurz besprochen.

Im siebenten Teil „Sicherungsanlagen für den Zugverkehr" ist begreiflicherweise vor allem das für die deutschen Bahnen seit Jahrzehnten aufs scharfsinnigste durchgebildete handbediente Signalsystem sehr eingehend behandlt. Das auch in Europa immer mehr in Aufnahme kommende selbsttätige Signalwesen ist bedauerlicherweise nur auf einer einzigen Textseite kurz gestreift, das Zugbeeinflussungswesen unerwähnt gelassen, obwohl damit bekanntlich neuerdings seitens der Reichsbahn umfassende Versuche durchgeführt werden. Anderseits ist neueren Signalformen, wie Tageslichtsignalen, Beachtung geschenkt.

Aus dem achten Teil „Fernmeldewesen bei der Eisenbahn" (Telegraph, Fernsprecher, Uhrenanlage, Leitungsbau usw.) ist besonders die drahtlose Fernmeldeanlage und die Zugtelephonie zu erwähnen.

Der neunte Teil — Eisenbahnbetriebsdienst — wendet sich an die Beamten des Innen- und Außendienstes; hier sind auch die Eisenbahnunfälle und ihre Abwehr behandelt.

Der Eisenbahnverkehrsdienst (zehnter Teil) umfaßt alle Geschäfte, die mit der Abfertigung und Beförderung von Personen und Gütern zusammenhängen mit Ausschluß derjenigen, die die Weiterbeförderung auf dem Schienenwege betreffen. Diese gehören dem Betriebsdienst an. In diesem Abschnitt tritt das Wirken

des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ hervorragend in die Erscheinung, dem die Festsetzung allgemeiner Grundsätze für den Güter- und Personenverkehr in seinen „Betriebsreglements“ zu danken ist. Schon 1850 entstand das erste Reglement für den Güterverkehr und das zugehörige Übereinkommen, wenn sich freilich diese Vereinsbetriebsreglements durch die staatliche Gesetzgebung auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechts allmählich wesentlich änderten. Der Verein hat aber nicht nur für den Verkehrsdienst, sondern auch gemeinsame Vorschriften über den Bau (Regelspur von 1,435 m), Betrieb und die Fahrzeuge und die gegenseitige Benutzung der Fahrzeuge (Vereinswagenübereinkommen, VWÜ.) einheitliche Vorschriften geschaffen, die für den ungehinderten und wirtschaftlichen Wagenübergang von größter Bedeutung waren. Auch die Wirksamkeit des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes fällt hier ins Gewicht. Nach Erläuterung dieser allgemeinen Fragen folgt das Nötigste über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, Tarife und Tarifbildung, Beförderungsvorschriften, Behandlung der Güter, Buchführung, Güterwagendienst u. a. Bei dieser Gelegenheit sind auch dem Eisenbahnkraftwagenverkehr und dem Luftverkehr einige Worte gewidmet.

Im elften Teil ist vorweg die Organisation der Preußischen Staatsbahnen vor der Verreichlichung in weiterem Rahmen dargestellt, weil auf ihr die Organisation der jetzigen Reichsbahn im wesentlichen aufgebaut ist, und weil die jetzigen Bezeichnungen der Behörden vielfach der alten preußischen Organisation entsprechen. Für die übrigen deutschen Länder ist hier nur der Stand der Organisation kurz vor der Verreichlichung angegeben. Sonderabschnitte zeigen den Übergang von den alten Staatsorganisationen zur neuen Organisation der Reichsbahn und im Anschluß daran die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft selbst, ihr Wesen und Verhältnis zum Deutschen Reich sowie die finanzielle Organisation der Gesellschaft im allgemeinen; auch der Dawes-Plan ist gestreift.

Die „Stoffkunde“ (zwölfter Teil) behandelt alphabetischer Folge eine große Zahl der beim Eisenbahnbau und der Eisenbahnunterhaltung nötigen Baustof

Die Benutzung des Werkes ist durch die Beifügung eines reichhaltigen Literaturverzeichnisses und eines alphabetisch geordneten Sachregisters erleichtert. Die ihm beigegebene Mappe enthält, wie schon erwähnt, außer 17 Tafeln vier Lehrmodelle, und zwar eines Bremszylinders mit Steuerventil und Auslösevorrichtung ein Güterwagen-Kunze-Knorr-Bremse, eines Weichenschalthebels des Kraftstellwerkes der AEG, einer Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-Schnellzuglokomotive und einer elektrischen Vollbahn-Güterzuglokomotive B+B+B für Wechselstrom. Ohne diese Modelle ist das Werk — wie eingangs erwähnt — zu einem etwas geringeren Preise lieferbar.

Wenn für eine Neuauflage die technischen Zeichnungen vor der Vervielfältigung einer gründlichen Durchsicht auf Strichführung und Beschriftung unterzogen werden könnten, würde die drucktechnische Aufmachung gewinnen und auf das in dieser Beziehung nicht zuletzt durch unsere führenden deutschen technischen Zeitschriften verwöhnte Auge des Lesers gefälliger wirken. Alles in allem aber ist das große Sammelwerk als ein hochwillkommene Bereicherung unserer Eisenbahnliteratur anzusprechen. Es ist zweifellos eine Fundgrube an neuestem technischen Orientierungsstoff, insbesondere für den wissenschaftlich weniger vorgebildeten Eisenbahner und für den Laien, der sich in das Eisenbahnwesen weiter hineinarbeiten und vertiefen will, ein ausgezeichnetes Lehr- und Nachschlagebuch. In späteren Jahren wird es allerdings unangenehm empfunden werden, daß an keiner Stelle des Werkes das Ausgabejahr vermerkt ist. Die Schreibweise ist außerordentlich klar und von theoretischen Ableitungen nach Kräften freigehalten; mathematisches Formelwesen ist dem ausgesprochenen Zweck des Werkes entsprechend nach Möglichkeit ausgeschaltet. Möge dem von hingebungsvoller und fleißiger Arbeit zeugenden Werke ein voller Erfolg beschieden sein. Dr. Kemmann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Halle (Saale). Am 15. Mai 1928 wird der rechts der Bahnstrecke Großenhain—Cottbus zwischen den Stationen Ruhland und Brieske neu errichtete Haltepunkt Grube Viktoria III zunächst für den Personenverkehr eröffnet werden. Der Gepäck- und Expreßgutverkehr wird nach Fertigstellung des Empfangsgebäudes, voraussichtlich am 1. Oktober d. J., aufgenommen werden. Die Entfernungen betragen:

zwischen Brieske und Grube Viktoria III . . . . . 5,50 km
zwischen Grube Viktoria III und Ruhland . . . . . 3,38 km

Reichsbahndirektion Königsberg. Am 15. Mai 1928 wird der Grenzübergang Czymochen-Raczki nach Polen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet.

Bundesbahndirektion Innsbruck. Die seit dem 21. November 1922 gesperrt gewesene Haltestelle Schaanwald der Linie Feldkirch—Buchs (St. G.) der Ö. B. B. wird am 15. Mai 1928 für den Personen- und Gepäckverkehr wieder eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt; Reisegepäck und Hunde werden im Nachzahlungswege abgefertigt.

Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft. Am 15. Mai 1928 wird auf der Linie Nagykanizsa—Barcs, zwischen den Stationen Murakeresztur und Légrád mit der Benennung Kakonya eine den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden vermittelnde Haltestelle eröffnet werden. In dieser Haltestelle werden nur Personenzugfahrkarten II. und III. Wagenklasse, und zwar bloß für die Stationen bzw. Haltestellen des Naheverkehrs ausgefolgt. Nach Stationen, welche nicht in der vorbezeichneten Relation gelegen sind, heben die Kondukteure die Fahrgebühren im Zuge (ohne Zuschlag) als Nachzahlung ein. Reisegepäck und Hunde werden von dieser Haltestelle nur gegen Nachzahlung befördert.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Breslau. Mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1928 wird der an der Strecke Hirschberg (Schles.)—Landeshut (Schles.) gelegene Bahnhof Pfaffengrund in „Quirl“, ferner die Bahnhöfe Oberlangenbielau in Langenbielau Oberstadt und Langenbielau in Langenbielau Niederstadt umbenannt.

Außerdem werden mit dem gleichen Tage die in das Eingemeindungsgebiet Breslau einbezogenen Bahnhöfe: Deutsch Lissa, Mariahöfchen, Neukirch, Klein Mochbern, Oswitz, Hartlieb, Schmiedefeld, Herrnprotsch, Hundsfeld, Rosenthal, Schwoitsch, Schottwitz, die Haltepunkte Rennplatz, Cawallen und der Güterbahnhof Mochbern umbenannt in Breslau-Deutsch Lissa, Breslau-Mariahöfchen, Breslau-Neukirch, Breslau-Klein Mochbern, Breslau-Oswitz, Breslau-Hartlieb, Breslau-Schmiedefeld, Breslau-Herrnprotsch, Breslau-Hundsfeld, Breslau-Rosenthal, Breslau-Schwoitsch, Breslau-Schottwitz, Breslau-Rennplatz, Breslau-Cawallen, Breslau-Mochbern.

Reichsbahndirektion Köln. Vom 15. Mai 1928 ab wird der Name des an der Strecke Dülken—Brüggen (Rheinl.) gelegenen Bahnhofs Brüggen (Rheinl.) in Brüggen (Niederrh.), der Name des an der Strecke Köln—Troisdorf gelegenen Bahnhof Wahn in Wahn (Rheinl.) geändert.

Reichsbahndirektion Stuttgart. Der an der Strecke Reutlingen—Schelklingen gelegene Haltepunkt Pfullingen Papierfabriken erhält vom 15. Mai 1928 an die Bezeichnung Pfullingen Süd.

Bundesbahndirektion Innsbruck. Die bisherige Bezeichnung des in der Strecke Innsbruck Hbf.—Lindau Stadt gelegenen Bahnhofes Danöfen wird mit 15. Mai 1928 in Wald am Arlberg abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 107 vom 3. Mai 1928 an die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses betreffend die Ermittlungsvorschriften des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 23. April verschied hierselbst nach längerer Krankheit

Eisenbahndirektionspräsident i. R.

Herr Franz Richard

Wirklicher Geheimer Oberbaurat

im 76. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat 46 Jahre der Eisenbahnverwaltung angehört und stand zuletzt von 1907 bis 1921 an der Spitze der Reichsbahndirektion Münster. Mit ihm ist ein Mann von umfassendem Wissen und reicher Erfahrung dahingegangen, der seiner Verwaltung in jeder Tätigkeit hervorragende Dienste geleistet hat. Seine vornehme Denkungsart und sein mit wahrer Herzensgüte gepaarter Gerechtigkeitssinn sichern ihm bei allen seinen früheren Untergebenen, denen er ein leuchtendes Vorbild von Berufstreue gewesen ist, ein ehrendes, nicht verlöschendes Andenken.

Münster i. W., den 25. April 1928. (483)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Münster.

2. Eröffnung von Strecken.

ie 7,33 km lange Reststrecke Haffg—Neustadt (Holst.) der 24,38 km gen Nebenbahn Bad Schwartau—stadt (Holst.) soll am 1. Juni 1928 den öffentlichen Personen-, Gek-, Güter- und Tierverkehr in Beb genommen werden. An ihr liegt einzige Zwischenstation der nur Personenverkehr dienende unbete Haltepunkt Sierksdorf.

ie Züge werden nach besonders öffentlichten Fahrplänen verren. (502)

ber die Höhe der Tarifsätze geben Dienststellen Auskunft.

ür die Bahn haben Gültigkeit die nbahn-Bau- und Betriebsordnung 4. November 1904 und die Eisenverkehrsordnung vom 23. Deober 1908.

ltona, den 4. Mai 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

m 15. Mai 1928 wird der an der nstrecke Zimmersrode—Kirchhain gene Haltepunkt Reptich für den sonenverkehr wiedergeöffnet.

assel, den 4. Mai 1928. (501)

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Kassel.

4. Güterverkehr.

utsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, m 1. April 1928 und Eisenbahntertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

it Ablauf des 31. Mai 1928 treten Frachtsätze des Artikeltarifs 20 Abteilung A_3 außer Kraft. Die führung neuer Frachtsätze erfolgt Nachtragswege. (496)

ünchen, den 2. Mai 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
der Gruppenverwaltung Bayern

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 werden die Stationen Altreichenau, Frauenberg, Jandelsbrunn, Neureichenau und Röhrnbach als Versandstationen in den Ausnahmetarif 1f für Daub-(Faß-)Holz usw. aufgenommen.

Berlin, den 30. April 1928. (489)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif. Heft 1, vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 11. Mai 1928 werden die Artikeltarife Nr. 8, 30 und 53 ergänzt, bzw. berichtigt.. (492)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 1. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 werden Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (494)

München, den 2. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Berichtigungen des Entfernungszeigers. 1. Seite 25 ist bei Simbach (Inn) statt „siehe Nr. 39" zu setzen: „Anstoß an Nr. 39". 2. Seite 50, 55, 56 und 62 sind zu ändern die Entfernungen für: Schwandorf-Neresheim von 151 km auf 251 km; Kempten (Allgäu) Hbf.—Adelsheim Ost von 340 km auf 283 km; Kempten (Allgäu) Hbf. — Dotternhausen - Dormettingen von 236 km auf 207 km; Kempten (Allgäu) Hbf. — Neuhausen (Filder) von 316 km auf 216 km. (500)

München, den 3. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentraltarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1928 werden bei der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn — Zu 51 — die Zuschlagsfrachten im Verkehr mit Liegnitz Liegn. R. E. bei Leitung über Liegnitz geändert. Näheres ist aus dem am 10. Mai d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (506)

Berlin, den 5. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1928 wird die Station Wikischken als Versandstation in den Ausnahmetarif 10d für Torfstreu und Torfmull usw. einbezogen. (507)

Berlin, den 5. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1928 wird in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Station Pößneck unt. Bf. als Versandstation zu Ziffer 3B usw. einbezogen. (508)

Berlin, den 4. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 11. Mai 1928 werden die Artikeltarife Nr. 8, 60 und 123 ergänzt bzw. berichtigt. (491)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 1. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 422. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 t für Steinkohlenkoks von rheinisch-westpfälischen Steinkohlengewinnungsstätten nach luxemburgischen Hochofenstationen.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1928 wird der Tarif neu herausgegeben. Hierin sind nur die Frachtsätze gegenüber dem bislang gültigen Tarif geändert worden, mit Rücksicht auf Frachtermäßigungen, die auf den luxemburgischen Eisenbahnstrecken in Kraft getreten sind. (503)

Essen, den 4. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Mitteldeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Denkingen, Gosheim Harras - Obernheim, Reichenbach (Heuberg) und Wehingen der Nebenbahn Spaichingen—Reichenbach (Heuberg) und Steinenbronn und Waldenbuch der Nebenbahn Leinfelden — Waldenbuch der Reichsbahndirektion Stuttgart in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 3. Mai 1928. (499)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Die im Nachtrag 32 zu den Teilheften B I 15 und B II 33 und 34 bekanntgegebenen Änderungen für die Stationen Haffkrug, Ratekau, Scharbeutz und Timmendorferstrand gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke Haffkrug—Neustadt (Holst.), (vorauss. 1. Juni 1928).

Berlin, den 2. Mai 1928. (484)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif, Teil I, (Tfv. 600).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1928 treten in den Bestimmungen über die Fahrpreisermäßigungen für Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen (Abschnitt C VI der Ausführungsbestimmungen zu § 12 EVO.) Änderungen ein. Näheres ist aus der Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T. V. A. III) vom 14. Mai 1928 zu ersehen. (488)

Berlin, den 3. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 treten im Abschnitt lfd. Nr. 40 — Ilmebahn — Änderungen ein. Näheres ist aus dem am 7. Mai 1928 erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (486)

Berlin, den 1. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 wird der Abschnitt lfd. Nr. 68 — Nebenbahn Niederbiegen — Baienfurt — Weingarten (Württ.) — geändert. Näheres ist aus dem am 7. Mai d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (485)

Berlin, den 3. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1928 wird die Station Neisse als Versandstation in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) aufgenommen.

Berlin, den 5. Mai 1928. (505)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 Erweiterung des AT. 75 für Hanf- und Strohgeflechte. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (490)

Altona, den 1. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1928 werden bei den AT. 20, 33, 35, 35a, 53 und 99 weitere Stationen aufgenommen. Bei den AT. 30, 31, 34 und 35 werden Druckfehler berichtigt. Im AT. 35 wird die Station Düsseldorf-Heerdt mit Gültigkeit vom 10. Juli 1928 gestrichen. (498)

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4 Verkehr Deutsche Seehäfen — Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 11. Mai 1928 wird eine neue Abteilung LXXIII für Eisenbahnfahrzeuge von Saßnitz Hafen nach Salzburg eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (497)

Altona, den 4. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Tiertarif Teil II, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der neu zu eröffnenden Nebenbahn Spaichingen—Reichenbach (Heuberg) werden die daran liegenden Stationen Denkingen und Harras - Obernheim für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken und die Station Reichenbach (Heuberg) für die Abfertigung von Tieren in einbödigen Wagen eingerichtet. (504)

Berlin, den 5. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1928 werden die Bestimmungen bei den Stationen Mainz Hafen, Wiesbaden West und Worms Hafen sowie bei der Ladestelle Mainz Neutor geändert. Näheres ist aus dem am 7. Mai d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (487)

Berlin, den 2. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 426. Reichsbahn-Gütertarif Te Ausnahmetarif 6y für Steinko Steinkohlenkoks und Steinkohle ketts von rheinischen u. westfälis Gewinnungsstätten nach bestim Donau-Umschlagstationen zur W beförderung nach Südslawien Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 192 auf jederzeitigen Widerruf, läng bis 30. April 1929 tritt der v zeichnete Ausnahmetarif in Kraft gewährt bei Auflieferung bestim Mindestmengen Frachtermäßigur die nach näherer Bestimmung Tarifs im Erstattungswege gew werden. (

Der Tarif ist zum Preise vo Reichspfennige zu beziehen durch Reichsbahn-Auskunftei für den G verkehr in Berlin SW 11, Askanis Platz 5 und die übrigen bekan Verkaufsstellen.

Essen, den 1. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha Reichsbahndirektion Essen.

Deutscher Seehafenverkehr m Süddeutschland.

In den Tarif werden aufgenomm

1. mit Gültigkeit vom Tage der triebseröffnung der Nebenbal Leinfelden—Waldenbuch und S chingen — Reichenbach (Heub die Stationen Denkingen, Gosh Harras - Obernheim, Reichenb (Heuberg), Steinenbronn, Wal buch und Wehingen. (
2. Mit Gültigkeit vom 15. Mai die württembergische Station mühle (Württ.).

Näheres im Tarif- und Verke anzeiger.

Hannover, den 1. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha Reichsbahndirektion Hannover

---

5. Offene Stellen.

Die Stelle des obersten Betri leiters bei der Elmshorn - Barmst Oldesloer Eisenbahn soll zum 1. d. J. bezw. später neu besetzt wer

Der oberste Betriebsleiter soll Vorsitzender des Vorstandes das samte Unternehmen (52 km Nebahn der Elmshorn—Barmstedt—desloer Eisenbahn und 43 km Nebahn und 32 km Kleinbahn der K Oldenburger Eisenbahn) in kaufmnischer und technischer Hinsicht ten. Für die örtliche Betriebstung der Kreis Oldenburger Eisbahn ist ein besonderer Betriebster (Regierungsbaumeister) vorhden. (4

Die Besoldung erfolgt n Gruppe II der Besoldungsordnu für die Reichsbahnbeamten, auf dem wird freie Wohnung gewähr

Bewerbungen sind unter Beigung von Zeugnissen usw. baldi beim Unterzeichneten einzureichen

Barmstedt (Holst.), d. 28. April 19

Der Vorsitzende des Aufsichtsr der Elmshorn - Barmstedt - Oldesl Eisenbahn A.-G.

Greve, Bürgermeister

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 20 Berlin, den 17. Mai 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei.

Personenzugkonferenz 1928.

Bremsschuh und Gleisbremse.

Der Sommerluftverkehr 1928.

Unfälle bei den englischen Eisenbahnen.

Mitteleuropäische Wirtschaftstagung.

Verschiedenes.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Eröffnung der Eisenbahnstrecke Geyersdorf - Mildenau — Königswalde (Erzgeb.). — Pünktlicher Zugverkehr in Deutschland; ein englisches Urteil. — Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr 1927. — Die neuen Stettiner Oderbrücken.

Österreich: Die Eisenbahnverkehrsordnung. — Patscherkofelbahn.

Ungarn: Valorisierung der Schadenersatzansprüche gegen Verkehrsanstalten. — Betriebsergebnisse und Verkehrsangaben der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1927 bis 31. März 1928.

Niederlande: Die Elektrisierung der Niederländischen Eisenbahnen. — Zurücknahme von Fahrkarten für Ausflugszüge. — Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Größere Bauten auf den lettischen Eisenbahnen. — Prämien für sprachkundige Eisenbahnbeamte in Lettland. — Ein neues Gebäude für die Warschauer Eisenbahndirektion. — Polnisch-afghanischer Durchgangsverkehr. — Tschechoslowakischer Zentraleisenbahnrat. — Tschechoslowakischer Außenhandel im ersten Vierteljahr 1928. — Kennzeichnung der Dauerkarten in England. — Die Wohltätigkeitsanstalt der englischen Eisenbahnen. — Eine Ausstellung von Eisenbahnplakaten. — „Verkehrslehrlinge" bei einer englischen Eisenbahngesellschaft. — Kraftwagenparade in London. — Der Schiffsverkehr der London, Midland und Schottischen Eisenbahn auf der Strecke Heysham—Belfast.

Fremde Erdteile: Zum Bau der Turkestan-Sibirien-Eisenbahnlinie. — Zunahme des Güterverkehrs auf der Chinesischen Ostbahn. — Errichtung europäischer Einkaufsstellen der Chinesischen Ostbahn. — Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahnlinie Tomsk—Jenisseisk. — Die siamesischen Staatsbahnen. — Die Eisenbahnen in Alaska.

Internationaler Verkehr.

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei.

Von Sektionschef Dr. **Otakar Lanka**š Prag.

Unter diesem Titel hat Landgerichtsdirektor Dr. Loening-Berlin in der Nr. 3 dieser Zeitung einen Aufsatz veröffentlicht, der ein vom Obersten Gerichtshof in Brünn gefälltes Erkenntnis über die Gültigkeit des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Tschechoslowakei und die durch dieses Erkenntnis tatsächlich geschaffene Rechtslage zum Gegenstande hat. Der Aufsatz enthält eine Reihe von Angriffen gegen die tschechoslowakische Staatseisenbahnverwaltung und mittelbar sowie gegen den Staat selbst, deren Form und Inhalt Zweifel auftauchen läßt, ob die Ausführungen des Dr. Loening rein sachlich gedacht und geschrieben wurden.

Dr. Loening befaßt sich zunächst mit der Frage, ob das Berner Übereinkommen nach Beendigung des Weltkrieges in der Tschechoslowakei in Geltung geblieben ist, verneint in treffender Weise diese Frage, weist darauf hin, daß die Tschechoslowakei im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919 gegenüber den Hauptmächten die Verpflichtung übernommen hat, dem Berner Übereinkommen beizutreten und stellt fest, daß die Tschechoslowakei durch das Beitrittsprotokoll vom 25. September 1922 ihren Beitritt zum Übereinkommen erklärt hat und die Eisenbahnlinien ihres Gebietes in die Streckenliste eintragen ließ. Dr. Loening zitiert die Feststellung des Obersten Gerichtshofes Brünn, daß das Berner Übereinkommen in der tschechoslowakischen Gesetz- und Verordnungsversammlung nicht kundgemacht wurde und somit in der Tschechoslowakei nicht als Gesetz gilt. Wenn aber Dr. Loening weiter behauptet, daß der Oberste Gerichtshof das Berner Übereinkommen in der Tschechoslowakei als nicht anwendbar erklärt hat, so daß dieses Übereinkommen in der Tschechoslowakei innerstaatlich überhaupt keine rechtliche Geltung hätte, so befindet er sich in einem Irrtum, der vielleicht durch einen Übersetzungsfehler zu erklären wäre. Tatsächlich hat der Oberste Gerichtshof lediglich die formelle Geltung des Berner Übereinkommens als Gesetz verneint, jedoch ausdrücklich erklärt, daß das Berner Übereinkommen auf Grund der zwischen den be-

teiligten Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen besonderen Abkommen als Bestimmung des Tarifs im weiteren Sinne des Wortes in Geltung steht. Ein solches Tarifabkommen wurde schon in den ersten Monaten nach Friedensschluß auch mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen, von der tschechoslowakischen Aufsichtsbehörde genehmigt und gehörig kundgemacht. Dr. Loening gibt somit in diesem Teile seiner Ausführungen dem Erkenntnisse des Obersten Gerichtshofes einen anderen Sinn als es tatsächlich hat; demnach ist auch seine Schilderung der durch die Erkenntnis geschaffenen Rechtslage unzutreffend. Folglich sind auch seine daran geknüpften Betrachtungen und Erwägungen und insbesondere der Vorwurf „es sei nur zu verwundern, daß der Oberste Gerichtshof so lange Zeit gebraucht hat, um diesen Standpunkt einzunehmen" und daß er „seit 1922 sich niemals der Mühe unterzogen hat nachzuprüfen, ob die Voraussetzungen für die innerstaatliche Anwendung des Übereinkommens gegeben sind," alle seine bisherigen Erkenntnisse, die sich auf das Internationale Übereinkommen stützen, seien „Fehlurteile, die ein sonderbares Licht auf die Rechtsprechung dieses Landes werfen, so daß man in Zukunft den Urteilen dieses Gerichtes gegenüber sehr vorsichtig wird sein müssen" vollständig hinfällig. Diese Behauptungen Dr. Loenings sind nicht stichhaltig. Der Oberste Gerichtshof in Brünn hat zutreffender Weise stets die Geltung des Berner Übereinkommens als Tarifrecht in der Tschechoslowakei anerkannt; er hat aber bis zum November 1927 keine Gelegenheit gehabt, die Frage, ob das Berner Übereinkommen als Gesetz oder als Tarifrecht gilt, zu erörtern, da ihm erst da eine auf eine Abweichung vom Berner Übereinkommen basierte Klage den Anlaß dazu gegeben hat. Ebensowenig treffen auch die weiteren Behauptungen des Dr. Loening zu. Es ist nicht richtig, daß das Übereinkommen in der Tschechoslowakei von den Gerichten nicht angewendet werden kann, weil es innerstaatlich keine Rechtsgültigkeit hat, und es trifft nicht zu, daß die tschechoslowakischen Gerichte seine Anwendung verneinen würden oder verneinen könnten, so daß dem Ausländer der Rechtsschutz verwehrt werden würde. Wahr ist vielmehr die jedem Praktiker selbstverständlich gut bekannte Tatsache, daß in der Tschechoslowakei für den Internationalen Eisenbahnverkehr das Berner Übereinkommen materiell genau in derselben Weise gilt, wie in anderen Staaten und insbesondere in Deutschland.

Die Behauptung des Dr. Loening, die Tschechoslowakei habe ein „völkerrechtliches Delikt begangen" und seine Anschuldigung, die Tschechoslowakei „habe ihre staatliche Ehre verletzt, indem sie durch Anmeldung ihrer Eisenbahnlinien den Anschein erweckt habe, daß auf ihren Eisenbahnen das Übereinkommen angewandt wird, jedoch durch innerstaatliche Nichtinkraftsetzung des Übereinkommens den gerichtlichen Schutz denen versage, die auf den Beitritt der Tschechoslowakei zum Übereinkommen vertraut haben", sowie seine Aufforderung, die anderen Vertragsstaaten mögen von dem angeblichen Verstoß gegen die völkerrechtlichen Grundsätze Konsequenzen ziehen, alle die Äußerungen, die jeder tatsächlichen Grundlage entbehren, sind so ungerecht, daß sie auf das schärfste zurückgewiesen werden müssen.

Die Tschechoslowakei hat durch ihre Beitrittserklärung zum Berner Übereinkommen ihrer gegenüber den Hauptmächten völkerrechtlich übernommenen Verpflichtung materiell Genüge getan; ob sie formell das Übereinkommen innerstaatlich als Gesetz publiziert und führt oder über Verfügung ihrer hierzu kompetenten sichtsbehörde nur als Tarifrecht anwendet, ist vollstä Sache ihrer Erwägung. Es ist nirgends vorgeschriebe welcher Art und Weise die innerstaatliche Durchfüh zwischenstaatlich übernommener Verpflichtungen zu e gen hat. Die Tschechoslowakei hat aus gewichtigen G den, die ich weiter unten darlegen werde, den Weg wählt, ihren internationalen Eisenbahnverkehr durch T abkommen- und Bestimmungen nach dem Berner Übe kommen zu regeln. Diese Tarifabkommen wurden, oben gesagt, zwischen Eisenbahnverwaltungen abgesch sen, durch die Aufsichtsbehörde gutgeheißen und au dem noch durch zwischenstaatliche Verträge, d. h. d Handelsverträge oder Zusatzabkommen zu Handelsve gen, bekräftigt. Auf Grund dieser Abkommen wurde wird in der Tschechoslowakei auch judiziert. Auf gleiche Art und Weise wurde übrigens das Internatio Übereinkommen seinerzeit dem Eisenbahnverkehr mit nahen Orient zu Grunde gelegt und in derselben Art der Eisenbahnverkehr mit den Sowjetstaaten gere werden.

In dem vorletzten Absatz seines Aufsatzes stellt Dr. Loening selbst fest, daß der Oberste Gerichtshof B doch die innerstaatliche Geltung und Anwendung des ner Übereinkommen als Vertragsrecht, das ist als geh kundgemachte Tarifvorschrift anerkannt, jedoch mit wissen Abweichungen. Diese Abweichungen seien nach der Meinung des Dr. Loening unzulässig, da ja Übereinkommen absolute Geltung zukomme und es Vertragsstaaten daher nicht gestattet sei, Vorschriften den internationalen Verkehr zu erlassen, die das Übe kommen selbst nicht vorsieht. Daraus konstruiert Loening einen Vorwurf gegen die Tschechoslowakei, gißt aber dabei, daß man den Spieß umdrehen kann und herzigt in seinen Darlegungen nicht die schwierige L der deutschen Eisenbahnverwaltungen, der deu schen Aufsichtsbehörde und der deutschen Geric Dr. Loening übersieht, daß auch die deutsche Aufsic behörde durch Umstände höherer Gewalt genötigt w trotzdem das Übereinkommen in Deutschland als Ges in Geltung stand und steht, für den Verkehr einer Reihe von Staaten — Tschechoslowakei, Pol Jugoslavien, Rumänien und zur Zeit der deutsch Inflation im Verkehre mit allen übrigen Vertragsstaaten Tarifbestimmungen zu genehmigen, die mit den wie Loening meint, absolut und ohne jede Ausnahme zw genden Bestimmungen des Berner Übereinkommens in fern nicht im Einklang standen, als sie die Beschränku der Freiheit bei der Frachtzahlung, ferner das Verbot Nachnahmen und Barvorschüsse, den Ausschluß der na träglichen Verfügungen und den Zwang der Angabe Übergangsstation vorsahen.

Auf diese Frage werde ich noch des näheren zurückko men, möchte mich aber nunmehr den Ausführungen Dr. Loening im letzten Absatze seines Aufsatzes zuw den. Dr. Loening erhebt gegen die tschechoslowakisc Delegation auf der Berner Revisionskonferenz vom Jal 1923 die Anschuldigung eines bewußt illoyalen Vorgehe

Ich kann nicht umhin, darauf hinzuweisen, daß si Dr. Loening auf Grund der Sitzungsprotokolle d Revisionskonferenz, auch wenn sie bedauerlicherwei nicht den Gang der Verhandlung in den Komm sionen vollinhaltlich wiedergeben, insbesondere aber dur Befragen in deutschen Fachkreisen leicht von der Unstic

ltigkeit seines Vorwurfes hätte überzeugen können. Vor em ist festzustellen, daß der von ihm angezogene pol- che Antrag, nach dem jeder Staat, der dem Übereinmmen beizutreten wünsche, vorher mit allen benachbar- Staaten Vereinbarungen für die Ausführung direkr Transporte treffen müsse, auf den vorliegenden ll nicht paßt, da dieser Vorschlag sich nicht auf die Art innerstaatlichen Inkraftsetzung des Übereinkommens, ndern auf die Ermöglichung der praktischen Anwendung Übereinkommens in finanzieller und technischer Hinht behufs Sicherstellung der Durchführung direkter innationaler Transporte bezogen hat, und die Tatsache der terbrechung von Eisenbahnbeziehungen zwischen Polen l einem Nachbarstaate zum Ausgangspunkt hatte. Zweis hätte das Studium der Sitzungsprotokolle und eine chfrage bei irgend einem Teilnehmer an der Konferenz . Loening davon unterrichtet, daß die tschechoslowachen Delegierten die Tatsache, daß in ihrem Lande das ernationale Übereinkommen zwar mit den gewissen allmein üblichen Abweichungen als Tarifrecht, aber nicht Gesetz angewendet wird, in der Konferenz nicht nur cht verschwiegen, sondern stets und wiederholt urbi et i gepredigt und auf die Notwendigkeit der Sanierung Rechtslage im internationalen Verkehr hingewiesen en. Die Bemühungen der Tschechoslowakei in diesem lange verdienen eine eingehendere Darstellung.

Der Sachverhalt war folgender: Mit Ausnahme des geseitigen Verkehrs einiger vom Weltkriege unberührt liebener Neutralländer, haben nach dem Kriege alle rtragsstaaten des Berner Übereinkommens eigentlich ht dieses Übereinkommen, sondern an seiner Stelle die ischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen als Vergsrecht vereinbarten Tarifabkommen ihrem internatioen Verkehr zugrunde gelegt, die gewisse durch Gründe herer Gewalt bedingte Abweichungen vom Berner Überkommen vorsahen. Es soll nicht unerwähnt bleiben, s es gerade die Tschechoslowakei war, welche sich für tunlichste Einschränkung der Abweichungen auf das rnotwendigste Maß eingesetzt hat, diesen Standpunkt besondere auch in der Porto-Rose Konferenz vertreten und vielfach die von anderen Staaten verlangten Beränkungen der Haftung aus dem Frachtvertrage abgent hat. Nachdem sich dann die Verkehrsverhältnisse Laufe der ersten zwei Jahre nach dem Friedensschluß as gebessert hatten und auch eine gewisse Hoffnung auf nsolidierung der Valutaverhältnisse bestand, hat sich der hechoslowakische Staat entschlossen, im Jahre 1922 dem ereinkommen beizutreten, um der im Vertrag von Saintrmain übernommenen Verpflichtung auch formell geht zu werden.

Die Hoffnung der Tschechoslowakei, daß nunmehr die stimmungen des Übereinkommens würden voll eingehalwerden können, ist jedoch durch die Zerüttung der tschen Valutaverhältnisse zu Nichte geworden, und so r es weiterhin notwendig, Abweichungen vom Übereinmmen zuzulassen, insbesondere bezüglich der Frachtlung, der Zulassung von Nachnahmen und Barvorüsse und der freien Wahl der Grenzübergangspunkte.

Die Tschechoslowakei stand also bezüglich der formelRegelung ihres internationalen Eisenbahnverkehrs vor em schwierigen Dilemma. Auf der einen Seite hätte sie Berner Übereinkommen in Ausführung ihres Beitrittes ihm innerstaatlich als Gesetz in Kraft setzen, andererseits aber hätte sie gleichzeitig im Widerspruch zu zwingenden Bestimmungen des Übereinkommens Abweichungen zulassen und kundmachen sollen. Dabei befand sich die Tschechoslowakei wie auch viele andere Staaten in der Zwangslage, daß eine Reihe von Staaten nur unter Zulassung von Abweichungen vom Berner Übereinkommen zur Aufrechterhaltung oder Aufnahme des internationalen Eisenbahnverkehrs bereit war. Nach gründlicher Erwägung dieser Sachlage wurde der Beschluß gefaßt, die Kundmachung des Berner Übereinkommens als Gesetz einstweilen zu vertagen, es weiter als Tarifrecht gelten zu lassen, gleichzeitig aber zwecks Sanierung der Lage bei der Schweizer Regierung die Einberufung einer besonderen internationalen Konferenz vorzuschlagen, welche im Wege eines Separatabkommens jene Abweichungen vom Berner Übereinkommen als zulässig erklären sollte, die insbesondere infolge der zerütteten Valutaverhältnisse notwendig waren.

Inzwischen wurde für den Monat Mai 1923 von der schweizerischen Regierung eine Konferenz zwecks Revision des Berner Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und Abschluß eines neuen Übereinkommens über den internationalen Personenverkehr einberufen. Die tschechoslowakische Regierung stellte bei der Schweizer Regierung den Antrag, diese Revisionskonferenz dazu zu benützen, um ein Sonderabkommen zwecks Zulassung von Abweichungen vom Berner Übereinkommen abzuschließen, wobei die Tschechoslowakei die Beschränkung dieser Abweichungen auf das allernotwendigste Ausmaß und für den Fall des Aufschubes der Revisionskonferenz die Einberufung einer ad hoc Konferenz verlangt hat. Nach Überwindung zahlreicher Widerstände ist es der zähen Mühe der tschechoslowakischen Delegierten auf der Revisionskonferenz gelungen, den Abschluß eines Zusatzabkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr durchzusetzen, welches im Sonderprotokoll der dritten Revisionskonferenz vom 8. Juni 1923 niedergelegt ist. Dieses Abkommen sollte dieselbe Geltung und Dauer haben wie das Berner Übereinkommen selbst und sollte in Kraft treten, wenn es von mindestens vier Mächten ratifiziert ist.

Leider ist es zu der Ratifikation dieses Übereinkommens nicht gekommen, wohl deswegen, weil man trotz der Warnungen der tschechoslowakischen Delegierten der Überzeugung war, daß das neue Übereinkommen, welches gleichfalls entsprechend einem Antrag der tschechoslowakischen Delegierten eine auf kurze Dauer beschränkte Zulassung von Abweichungen vom Berner Übereinkommen vorsah, in kürzester Zeit in Kraft treten werde und außerdem auch infolge gewisser diplomatischer Schwierigkeiten in der Frage des Beischlusses des deutschen Textes, welche langwierige Verhandlungen zwischen der deutschen und französischen Regierung notwendig machten. Dieselben Schwierigkeiten verzögerten übrigens auch den diplomatischen Abschluß der neuen Berner Übereinkommen, zu deren Unterfertigung es erst im Jahre 1924 im Oktober kam. Die tschechoslowakische Regierung hat in ihrem Bestreben, einen vollständig legalen Zustand im internationalen Eisenbahnverkehr herbeizuführen, trotz des gegenteiligen, seitens der französischen und schweizerischen Regierung gestellten Antrages auf den Abschluß des im Jahre 1923 in Bern ausgearbeiteten Zusatzübereinkommens beharrt. Ihr Delegierter hat noch auf der diplomatischen Konferenz in Bern den Abschluß des Zusatzabkommens be-

trieben und, als seine Bemühungen fruchtlos blieben, wenigstens zu nachstehender Resolution Anlaß gegeben:

„Die diplomatische Konferenz konstatiert, daß in bestimmten Relationen Abweichungen von bestehender Konvention infolge höherer Gewalt notwendig sind und daß diesen Schwierigkeiten durch die neue Konvention abgeholfen werden wird, die solche Abweichungen ausdrücklich zuläßt. Es empfiehlt sich daher, daß die Regierungen mit allen Mitteln dahin wirken, daß die neuen Konventionen möglichst bald, spätestens bis Ende Juni 1925 in Kraft treten."

Da der Abschluß des Zusatzabkommens zum alten Übereinkommen trotz aller Bemühungen der tschechoslowakischen Regierung nicht zu Stande kam, andererseits aber die ungeregelten Valutaverhältnisse die weitere Aufrechterhaltung von Abweichungen vom Berner Übereinkommen notwendig machten, blieb nichts anderes übrig, als es bei dem bisherigen Zustand zu belassen und bis zum Inkrafttreten des neuen Übereinkommens das alte Übereinkommen in der bisherigen Form von Tarifrecht gelten zu lassen. Hierbei hat man allerdings nicht annehmen können, daß das Inkrafttreten der neuen Übereinkommen trotz aller Bemühungen des Berner Zentralamtes bis zum 1. Oktober 1928 hinausgeschoben werden wird.

Aus diesen Darlegungen erhellt wohl zur Genüge, wie ungerecht die von Dr. Loening erhobenen Anschuldigungen waren.

Feriensonderzugkonferenz 1928.

Wie üblich und gleichsam als Auftakt für den Reiseverkehr fand auch in diesem Jahre wieder in den ersten Tagen des Mai (2. bis 4. Mai) die Feriensonderzugkonferenz in Baden-Baden statt.

Der Präsident der geschäftsführenden Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) Dr. jur. Roser eröffnete die Tagung und begrüßte als Teilnehmer die zahlreich vertretenen Reichsbahndirektionen, die Vertreter der Privat- und Kleinbahnen und der Reedereien, insbesondere die als Vertreter der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn erschienenen Reichsbahndirektoren Geheimrat Knebel und Baumgarten, einen Vertreter der Gruppenverwaltung Bayern und als Vertreter der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen den Sektionsrat Dr. jur. Bockhorn. Er dankte Stadt- und Kurverwaltung für die den Konferenzteilnehmern bekannte Gastfreundschaft und der Reichsbahndirektion Karlsruhe für ihre Mühen um Unterbringung der Teilnehmer.

Nachdem Geheimrat Knebel für die Hauptverwaltung gedankt und auf die Bedeutung dieser Konferenz hingewiesen hatte, schloß sich ihm mit Worten des Dankes Dr. Bockhorn an. Hierauf begrüßte der Kurdirektor von Hofwächter zugleich auch im Namen des dienstlich abwesenden Oberbürgermeisters die Konferenzteilnehmer in den Mauern des Weltbades in herzlichen Worten mit dem Wunsche, sie möchten sich in Baden-Baden wohlfühlen und, an dem alten Brauch in Zukunft festhaltend, auch 1929 wiederkommen.

Danach wurde in die Beratung eingetreten und zunächst der Geschäftsbericht der geschäftsführenden Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) entgegengenommen, aus dem hervorging, daß 1927 im Ganzen 539 Feriensonderzüge gefahren wurden (9% mehr als 1926), deren Besetzung gegenüber dem Vorjahr gebessert war.

Nachdem die einzelnen Punkte der sehr reichlichen Tagesordnung in der Plenarsitzung einer Würdigung unterzogen worden waren, wurden die Beratungen in der Fahrplan- und Tarifgruppe fortgesetzt. Am 4. Mai trat alsdann wieder die Vollsitzung in Tätigkeit, um die Beschlüsse dieser Gruppen gutzuheißen.

1928 werden 565 Feriensonderzüge gefahren werden, das sind 26 mehr als 1927. Darunter befindet sich eine Anzahl Züge, die besonders für Köln bestimmt sind, das seine Ferien in diesem Jahre verlegen mußte. Die Feriensonderzüge werden im allgemeinen nach den gleichen Bedingungen des Vorjahres gefahren. Diese werden wie üblich in besonderen Heftchen zusammengefaßt, die in diesem Jahre zum ersten Male einen einheitlichen und übersichtlicheren Aufbau ihres Inhaltes für alle Reichsbahndirektionen aufweisen und auch im Format einander gleichen. Die schon in der Vorkriegszeit beliebte Buchfahrkarte bleibt in diesem Jahre in der bisherigen Form bestehen. Sie wird aber einer Umarbeitung unterzogen und in verbesserter Form im Jahre 1929 — zunächst versuchsweise — in die Erscheinung treten.

Der Wert der Buchfahrkarte besteht neben anderen Vorteilen, die sie gewährt, in der Möglichkeit, auf der Rückfahrt dem Reisenden zahlreiche Wahlwege zur Verfügung zu stellen. Den von und nach Ostpreußen Reisenden war aus Rücksicht auf die Vereinbarungen mit Polen im Verkehr durch den Korridor dieser Vorteil bislang versagt. Verhandlungen mit den polnischen Bahnen, die Buchfahrkarte auch im Verkehr durch den Korridor zu zugestehen, scheiterten an dem Widerstand der Polen. Die Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) hatte nun einen Vorschlag ausgearbeitet, der die Verwendung der Buchfahrkarte im Verkehr nach und von Ostpreußen dadurch ermöglicht, daß die Korridorstrecken in den Fahrpreis eingerechnet werden, in die Buchfahrkarte für die Korridorstrecke ein Gutschein eingeheftet wird, gegen den eine für sie gültige Fahrkarte auf bestimmten Stationen oder im Zuge vom Reisenden entnommen werden kann, und für die Reise im Sonderzug diese Fahrkarte für die Korridorstrecke zugleich mit der Buchfahrkarte ausgegeben wird. Für die Rückreise hat also der Reisende nachdem er sich für den Rückweg entschlossen hat, lediglich zu sorgen, daß er vor dem Betreten des Korridors seinen Gutschein der Buchfahrkarte umgetauscht hat. Die Konferenz hat diesen Vorschlag auf Antrag der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) angenommen.

Die Österreichischen Bundesbahnen, die schon in der Vorkriegszeit am deutschen Feriensonderzugverkehr in beschränktem Umfang teilnahmen, ermöglichen in diesem Jahre dem mit Feriensonderzugkarten nach Passau oder Salzburg ausgerüsteten Reisenden in Passau oder Salzburg eine Anschlußkarte nach Wien und zurück zu entnehmen. Diese Karte ist um 25% des Fahrpreises 3. Klasse — für alle Züge gültig — ermäßigt, gilt solange die Feriensonderzugkarte gilt, ermöglicht eine viermalige Unterbrechung sowohl auf der Hinfahrt wie auf der Rückfahrt und gestattet den Übergang in eine höhere Wagenklasse, wobei die Anschlußkarte als Karte des normalen Verkehrs gerechnet wird. Zwei Kinder können auf eine Anschlußkarte befördert werden, während ein einzelnes Kind nur die im allgemeinen Verkehr übliche Ermäßigung genießt. Diese Anschlußkarten können nur gegen Vorzeigung der Feriensonderzugkarte und nur an den Grenzstationen Passau und Salzburg gelöst werden. Trotzdem ist im Rahmen der Abfertigungsmöglichkeiten nach dem Deutsch-Österreichischen Tarif die Abfertigung von Gepäck über Passau und Salzburg hinaus schon an der Einsteigestation möglich.

Zu den nach Basel verkehrenden Feriensonderzügen werden Sonderzugkarten nur nach Basel (Bad. B.) ausgegeben. Einzelne Züge werden aber aus Betriebsgründen nach Basel (S. B. B.) durchgeführt. Den über die Verbindungsbahn zwischen beiden Bahnhöfen Weiterreisenden werden ab Karlsruhe für die Fahrt auf der Verbindungsbahn gültige Fahrkarten im Zuge verabfolgt. Es soll damit versucht werden, seither im Verkehr auf der Verbindungsbahn entstandene Schwierigkeiten zu beheben.

Dr. J.

Hemmschuh und Gleisbremse.

Von Reichsbahnrat Dr. Ing. **Bäseler**, München.

In Nr. 10 der „Verkehrstechnischen Woche“ 1928 (Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung und Betrieb 4. Band) faßt sich Regierungsbaumeister a. D. Wenzel unter anderem mit den französischen Hemmschuhgleisbremsen und stellt ihnen die vornehmlich in Deutschland entwickelten Backenbremsen gegenüber. Diese Gegenüberstellung muß auffallen. Sie ist zwar für Frankreich richtig, nicht aber für Deutschland, wo meines Wissens in dem ganzen Schrifttum über Rangiertechnik nirgends ernsthaft der Versuch gemacht worden ist, Backenbremsen und Hemmschuh als austauschbare Gegenstände zu betrachten.

Die Frage liegt doch im Grunde ungemein einfach. Auf Verschiebebahnhöfen muß man bremsen können. An einer Stelle, wo dies sehr oft geschieht, lohnt sich der Einsatz eines entsprechenden Kapitals, an einer anderen, wo nur selten gebremst wird, nicht. An der ersten Stelle kann man eine schwere Gleisbremse verwenden, an der zweiten nicht. Da aber die Wagen bei uns nur zum kleineren Teil mit Bremsen ausgerüstet sind, bleibt uns für Punkte der letzten Art gar nichts anderes über, als den Hemmschuh zu verwenden, wie wir es seit langem tun. Es wäre eine große Täuschung, zu glauben, das vielgestaltige Bremsbedürfnis auf einem Verschiebebahnhof, namentlich einem solchen älterer Art, mit schweren Gleisbremsen allein wirtschaftlich befriedigen zu können.

Wenn man schon den Hemmschuh nicht entbehren kann, so ist es für die Bremsung ganz belanglos, ob man ihn mechanisiert oder nicht. Daß man dann mechanisieren muß, wegen der Ersparnis an Hemmschuhlégern, darüber kann nicht der leiseste Zweifel bestehen. Das ist einfach die Forderung der Zeit. Die Frage ist auf Gefällbahnhöfen mit ihren vielen Zwischenhemmungen geradezu entscheidend, auf vielen anderen mindestens von größtem Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit und bedeutend wichtiger als diejenige der schweren Gleisbremsen. Wöhrl hat kürzlich auf diese Frage sehr nachdrücklich und durchaus zutreffend hingewiesen[1]).

Seit einiger Zeit befaßt sich die Öffentlichkeit und neuerdings auch die Studiengesellschaft für Rangiertechnik mit der Frage, ob der Hemmschuh schädlich sei. Diese Frage ist sehr interessant und sogar grundlegend für die Eisenbahn, aber auf die praktischen Entschlüsse eines Bahnhofsleiters ist sie ohne Einfluß. Wenn der Hemmschuh schädlich ist, bleiben uns nur Wagenbremsen; das ist eine so weitläufige Frage, daß wir bis zu ihrer Lösung doch Hemmschuhe benützen müssen.

Manchmal ist behauptet worden, der mechanisierte Hemmschuh sei gar nicht billiger als Backenbremsen. Ein Hemmschuh gibt nach den Messungen von Dr. Gottschalk in demselben Sonderheft rund 2,5 t Bremskraft für einen 20-t-Wagen. Die von Wenzel beschriebene französische Bremse kostet 1800 RM und ist 20 m lang; sie leistet also 20 : 2,5 = 50 mt. Selbst wenn man die Bremse verdoppelt, um auch Gruppen von zwei beladenen Wagen noch genügend bremsen zu können, kostet die Anlage erst 3600 RM. Welche Backenbremse leistet das bisher für den gleichen Preis? 100 mt, was etwa die übliche Höchstleistung der schweren Gleisbremsen ist, kosten als Hemmschuhbremse 3600 bzw. 7200 RM, als Backenbremse das Einf- bis zehnfache.

Man kann sich schwer des Eindrucks erwehren, als ob ein gewisser Zug zur großen Maschine, der uns in den letzten Jahren befallen hat, auch in der Rangiertechnik dazu führen sollte, die kleinen billigen Hilfsmittel zu vernachlässigen. Niemand bestreitet die Vorteile der großen Bremsen, wo sie am Platze sind. Aber warum ein gutes Prinzip durch Übertreibung zu Tode reiten? Die große Bremse ist nicht die Rangiertechnik. Dabei soll keineswegs verkannt werden, daß die Backenbremse in ihrer mit dem Lauf des Fahrzeugs durchaus parallelen Gestaltung ein grundsätzlich überlegenes und, wenn man so sagen soll, sogar ästhetisch höher wertiges Formprinzip darstellt. Dieses Empfinden dürfte so allgemein sein, daß man darüber nicht zu diskutieren braucht. Aber man halte Maß. Zunächst und letzten Endes entscheidet das Geld. Wenn man gegen den Hemmschuh kämpft, muß man seine Nachteile besser beweisen als mit allgemeinen Worten.

Wenzel nennt als Nachteile der Hemmschuhbremse:

1. Anwendung nur bei mäßigen Geschwindigkeiten,
2. langsame Bedienungsfolge,
3. sinkende Bremswirkung bei Gruppen und Vierachsern,
4. geringe Regelbarkeit,
5. Schleifstellen und dadurch Unrundwerden der Räder,
6. einseitige Bremsung in Verbindung mit Stoß.

Man brauchte sich mit all diesen Punkten gar nicht zu beschäftigen, weil sie ja eben dem freien Hemmschuh auch anhaften. Aber sie sind auch so nur sehr bedingt und z. T. richtig.

Zu 1. und 2. Mäßige Geschwindigkeiten und langsamere Bedienungsfolge hat man oft so wie so, z. B. auf Gefällbahnhöfen, und gar kein Bedürfnis und keinen Wunsch nach etwas anderem. Frohne[2]) hat bewiesen, daß — beim jetzigen status — die Erhöhung der Ablauffolge gar nicht so schwer wiegt gegenüber der Abkürzung der Pausen.

Zu 3. Die sinkende Bremswirkung wie übrigens auch die eben genannte langsamere Bedienungsfolge, gleicht die erwähnte Verdoppelung der Hemmschuhbremse aus.

Zu 4. Die französischen Bremsen sind z. T. recht gut regelbar, wenn auch nur im voraus und absatzweise. Der Verfasser hat wie bekannt, versucht, die Hemmschuhgleisbremse nachträglich regelbar zu machen, für einen ursprünglich engbegrenzten, ganz bestimmten Zweck, nämlich als Zusatz zum zwangläufigen Ablauf und für Leistungen von etwa 15 bis 20 mt. Er hat angesichts der bedeutenden Erfolge der französischen Bremsen das Ziel als für die meisten anderen Fälle vielleicht unnötig fein einstweilen zurückgestellt, auf Ersuchen allerdings wieder aufgenommen. Seine Ansichten decken sich hier ganz mit denen von Kaempf[3]), in seinem Schlußabsatz.

Zu 5. und 6. Bei diesen behaupteten Nachteilen gilt vor allem, daß sie der gewöhnliche Hemmschuh ja auch und teilweise noch mehr hat. Gegen Schleifstellen schützt beim mechanisierten Hemmschuh ohne weiteres Zweiseitigkeit oder Ölen der Oberfläche. Daß der Hemmschuh nicht einseitig bremst, sondern zweiseitig, ist eine inzwischen durch Theorie und Versuch so erhärtete Tatsache, daß man sich wundern muß, daß die Einseitigkeit hier noch behauptet wird. Der Hemmschuh verhält sich hierin nicht anders als Backenbremsen; sind die Reibungsziffern auf

[1]) Organ 1926, Nr. 12 und Organ 1928, Nr. 5.

[2]) Organ 1927 Nr. 13 und 14.

[3]) Organ 1928 Nr. 5.

beiden Seiten gleich, so ist alles symmetrisch, sind sie ungleich, nicht. Beim Hemmschuh kommen Unterschiede vielleicht öfter vor — ohne daß sie nach ihrer Größenordnung von Belang sind — bei Backenbremsen sind sie sehr wahrscheinlich stärker. Einzig die Stoßfrage ist noch nicht ganz geklärt; es ist aber inzwischen mehrfach dargetan, daß der Stoß, wenn überhaupt, nicht sehr erheblich sein kann gegenüber den Stößen, die der Achshalter sonst erleidet[4]).

Am meisten müssen die Ausführungen Wenzels über den Übergang der Südbahn zu zweiseitigen Hemmschuhbremsen befremden. Er bringt sie in einer Form, die eine Zustimmung zu enthalten scheint, jedenfalls weit entfernt ist von einer Ablehnung. Nun ist in Deutschland in den letzten Jahren sowohl innerhalb als auch außerhalb der Studiengesellschaft für Rangiertechnik über diese Frage vieles gearbeitet und bekannt geworden. Die Vorstellung daß die „relativ hohe Bremswirkung einer einseitigen Hemmschuhbremse nur auf Kosten des Fahrzeugs infolge seiner klemmenden Wirkung im Gleis erzielt wird", enthält einen so augenscheinlichen Anschauungsfehler und einen so groben Verstoß gegen die Grundlagen der Gleismechanik, daß es auffallen muß, daß ein Fachmann sie in einem Aufsatz ernsthaft bringt, ohne zugleich ihre Unhaltbarkeit darzutun.

[4]) „Verkehrstechn. Woche" 1928 Nr. 16.

Wenn ein Fahrzeug im Gleis eckt, so ist die bremsende Wirkung genau von der Art und Größe der Bogenreibung d. h. ein oder zwei Räder laufen mit ziemlichem Druck (der hier überdies noch zu beweisen wäre, die ecken Bewegung beweist noch gar nichts für die Kräfte) u unter einem sehr kleinen Winkel an die Schiene an. D ergibt bekanntlich einen Widerstand von einigen kg/t. W hat das gegen die 80 oder 100 kg/t zu bedeuten, die d Hemmschuh bringt?

Die hier zugrunde liegende Frage ist eine solche d allereinfachsten Mechanik; wenn man eine rollende Wel irgendwo am Drehen verhindert, bremsen alle fest a ihr sitzenden Räder. Deshalb bremst eine einseitige Hemmschuhbremse in erster Annäherung genau so stark wie ei zweiseitige. Das ist lange allgemein bekannt. Man mu hier die Frage stellen: Wird die Mechanik beiseite g schoben oder nicht verstanden?

Das Sonderheft der „Verkehrstechnischen Woche" i von der Studiengesellschaft für Rangiertechnik mit herau gegeben. Es würde die Fachwelt arg verwirren, wenn d Ansicht entstünde, als ob die Anschauungen von Wenz auch diejenigen der Studiengesellschaft sind. Eine Äuß rung darüber wäre daher erwünscht.

Und was haben wir praktisch zu tun? Nichts als s schnell wie möglich die Versuche der Franzosen au zunehmen und fortzuführen. Alles andere ist nur Zei verlust.

Der Sommerluftverkehr 1928.

Von Hauptmann a. D. **Oefele**, München.

Am Montag, den 23. April hat die Deutsche Luft Hansa den diesjährigen Sommerluftverkehr eröffnet. Das vom Reichsverkehrsministerium herausgegebene Flugkursbuch führt insgesamt etwa 90 Linien auf. Eine Zusammenstellung dieser Strecken ergibt in den Hauptbetriebsmonaten eine tägliche Flugleistung von etwas über 60 000 km. Die Gesamtlänge des deutschen Luftverkehrsnetzes 1928 übertrifft somit wenigstens im Sommer die des Vorjahres (siehe Abb. 1).

Diese Leistungssteigerung ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß zu dem internationalen Streckennetz des vorigen Sommers einige neue internationale Flugverbindungen hinzugekommen sind. Seit Anfang Januar ist Spaniens Hauptstadt Madrid an das deutsche Luftverkehrsnetz angeschlossen. Als erste direkte Flugverbindung zwischen Deutschland und Italien wird die transalpine Versuchsstrecke München—Mailand mit probeweiser Zwischenlandung in Trient durchgeführt, zunächst nur zur Beförderung von Fracht und Post, bei genügender Erfahrung auch für den Personentransport. Ein beachtlicher Ausbau ist ferner auch auf den nach Skandinavien und den östlichen Randstaaten bestehenden Linien vollzogen worden. So ist erstmalig eine Überseeverbindung von Lübeck nach Kalmar geschaffen, die nordwärts nach Stockholm und südwestwärts nach Hamburg, Bremen, Rheinland Anschluß hat; durch diese Strecke kann man jetzt u. a. von Köln nach Stockholm in 11 Stunden reisen. An der Ostsee ist Memel durch die Linie Königsberg—Tilsit—Memel an das mitteleuropäische Netz angeschlossen. Man kann daher jetzt schon von einem geschlossenen europäischen Luftverkehrsnetz sprechen. Nachdem Deutschland mit allen mittelbaren oder unmittelbaren Nachbarstaaten, mit Ausnahme von Polen, Luftverkehrsabkommen geschlossen hat, sind fast alle Hauptstädte Europas von deutschen Flughäfen aus im regelmäßigen Luftverkehr zu erreichen. London, Amsterdam, Brüssel, Paris, Madrid, Basel, Zürich, Mailand, Venedig (Rom), Wien, Budapest (Belgrad, Sofia, Bukarest, Konstantinopel), Prag, Moskau, Riga, Reval, Helsingfors, Stockholm, Kopenhagen, Oslo sind die Endpunkte der von Deutschland ausstrahlenden Fluglinien.

Das innerdeutsche Streckennetz hat etwa di alte Ausdehnung und Dichte des Vorjahres beibehalte Nachdem Deutschland durch den Vertrag von Versailles di Militärluftfahrt verboten und der Flugsport erheblich er schwert ist, kommt dem innerdeutschen Luftverkehr hervor ragende Bedeutung zu, und es ist das verhältnismäßig dicht innerdeutsche Streckennetz die wirksamste Förderung de Luftfahrtgedankens im deutschen Volke. Neben dieser Pro pagandawirkung der innerdeutschen Strecken ist aber auch ihre wirtschaftliche Bedeutung unverkennbar. Eine große Anzahl dieser Linien hat im vergangenen Sommer eine fast 100prozentige Ausnutzung des zur Verfügung gestellten Raumes gehabt. Viele bis an die deutschen Grenzen von Nord und West, Ost und Süd geführten Fluglinien halten für das deutsche Wirtschaftsleben durchaus den Vergleich mit den großen durchgehenden europäischen Strecken aus Soweit es sich um kleinere deutsche Strecken oder um Zubringerlinien oder um Verbindungen mit häufigeren Zwischenlandungen handelt, entsprechen diese stets den Wunsche der unmittelbar interessierten Länder, Provinzen und Städte. Beachtenswert ist es auch, daß auf den inner deutschen Strecken und insbesondere den Zubringerlinien die Möglichkeit besteht, die an sich bewährten kleineren Flugzeugtypen, die aber für den Betrieb der internationalen Großflugwege nicht mehr ausreichen, nutzbringend zu verwenden.

In dem neuen Luftkursbuch macht sich sowohl im internationalen Verkehr wie auch auf den innerdeutschen Strecken das Bestreben nach möglichster Beschleunigung des Verkehrs deutlich bemerkbar. Das wird in vielen Fällen durch Verringerung der Zwischenlandungen, aber auch durch erhebliche Abkürzung der Aufenthalts- und Umsteigezeiten erreicht. So ist durch diese Maßnahmen beispielsweise der Verkehr Berlin—Moskau um 3 Stunden, Berlin—Basel um 70 Minuten, Berlin—Paris um 40 Minuten beschleunigt worden. Natürlich trägt zu dieser Beschleunigung des Luftverkehrs auch der Einsatz neuer, immer schnellerer mehrmotoriger Großflugzeuge wesentlich bei. Der Park der Landflugzeuge der Deutschen Luft Hansa hat in dieser Beziehung durch die Einstellung des derzeit größten und mo-

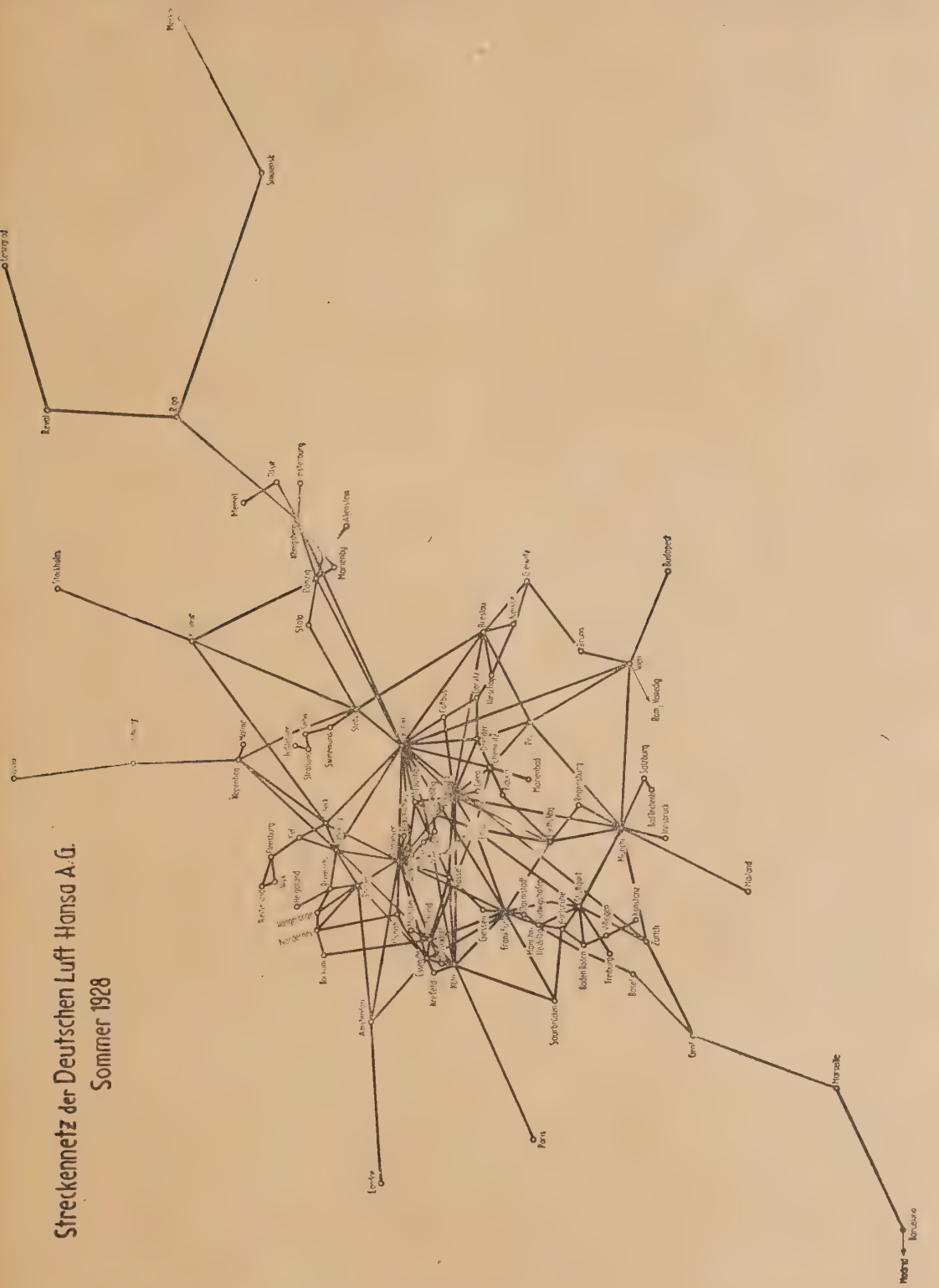


Abbildung 1.

rnsten Flugzeuges, des Junkers G 31, eine besondere Be-
cherung erfahren.

Eine weitere beachtenswerte Neuerung des neuen Luft-
rkehrsplanes ist, daß eine deutliche Trennung ge-
isser Liniengruppen zu erkennen ist. Man unter-
heidet nicht mehr allein internationale und innerdeutsche
nien, sondern man findet auch D-Linien, Expreßstrecken,
iderlinien, Spezialfrachtstrecken, Sonntagslinien.

Das Bestreben nach Beschleunigung des Verkehrs hat
zu geführt, daß auf besonders wichtigen Strecken neben
r bisherigen Verbindung mit Zwischenlandungen eine zweite Durchflugverbindung ohne jede Zwischenlandung eingerichtet worden ist. Diese sogenannten D-Linien stehen zu den anderen, gleichlaufenden Routen mit Zwischenlandungen etwa in demselben Verhältnis wie ein FD-Zug zum Tagesschnellzug. Derartige D-Linien sind im internationalen Verkehr Berlin—Zürich und Berlin—Wien, im innerdeutschen Verkehr Berlin—Frankfurt/M. und Berlin—Hamburg. Diese D-Linien tragen zugleich auch zur Erweiterung des Verkehrs bei; denn man kann jetzt z. B. von Berlin aus nach Zürich zu zwei, nach Wien sogar zu drei verschiedenen Tageszeiten reisen.

Die Schaffung dieser D-Linien und die Durchführung der anderen Maßnahmen für die Beschleunigung des Luftverkehrs hat zur Errichtung besonderer Expreß-Flugstrecken geführt. Die Deutsche Luft Hansa betreibt nach dem Luftkursbuch folgende Expreßstrecken: London-Expreß (Berlin—Hannover—Amsterdam—London), Paris-Expreß (Berlin—Köln—Paris), Main-Expreß (Berlin—Frankfurt/M.), Schweiz-Expreß (Berlin—Zürich), Isar-Expreß (Berlin—Halle—München), Adria-Expreß (Berlin—Wien—Klagenfurt—Venedig—Rom), Ost-Expreß (Berlin—Königsberg—Riga—Smolensk—Moskau), Alster-Expreß (Berlin—Hamburg).

Außer diesen Strecken sind die folgenden Linien ausgesprochene Schnellverbindungen: Berlin—Stockholm, Lübeck/Travemünde—Oslo, Berlin—Genf—Madrid, Malmö—Berlin—Wien, Köln—Kopenhagen, Bremen—Prag, München—Mailand.

Dieser Schnellflugdienst der Deutschen Luft Hansa ist aus der Schnellstreckenkarte (Abb. 2) zu ersehen.

Die Vorteile des Luftverkehrs treten auf den Strecken London—Moskau, Berlin—Madrid und Berlin—Rom besonders zutage. Auf der Rußlandlinie startet man morgens in London, trifft am Spätnachmittag in Berlin ein, startet um 11 Uhr abends mit dem Nachtflugzeug nach Moskau und landet dort am nächsten Tag um 3 Uhr nachmittags. Die 2100 km lange Flugverbindung nach Spanien wird in zwei Tagesflügen mit nur einer Übernachtung in Genf zurückgelegt. Die Luftreise von der deutschen zur italienischen Hauptstadt wird in einem Tage bewältigt.

Ein wesentliches Merkmal des neuen Luftkursbuches ist es, daß durch vorzügliche Umsteigemöglichkeiten nicht nur die Hauptzentren des Verkehrs, sondern auch die vielen kleineren Flughäfen an die großen internationalen Verbindungen angeschlossen sind.

Eine Sonderstellung nehmen die sogenannten Bäderlinien ein, welche nach der Nord- und Ostsee, nach dem Riesengebirge, dem Schwarzwald, dem Harz und den bayerischen Alpen führen. Erfahrungsgemäß zeichnen sich gerade diese Strecken durch eine fast 100prozentige Frequenz aus. Auch der Wochenendverkehr von den Großstädten zu den Kurorten und Erholungsplätzen ist bei der Zusammenstellung des Sommerflugplanes weiter berücksichtigt worden.

Überseeluftverkehr findet über die Nord- und Ostsee nach den nordischen Hauptstädten Oslo, Kopenhagen, Stockholm und Helsingfors statt. Auf diesen Linien finden die bewährten Flugboote von Dornier und Rohrbach V wendung, besonders der Dornier-Superwal und später a das neueste und größte Flugboot, die Rohrbach-Romar ihren zwei Motoren zu je 650 PS.

Eine weitere organisatorische Neuerung sind die Sp zial-Frachtstrecken. Bekanntlich werden in Kursflugzeugen Personen, Post und Fracht befördert. einigen wirtschaftlich wichtigen Strecken hat sich aber Notwendigkeit ergeben, den Personenverkehr vom Frac verkehr organisatorisch zu trennen und neben den norma Kursflugzeugen, die natürlich auch Güter befördern, re Frachtflugzeuge, die nur Güter befördern, ein setzen. Dies geschieht auf den Strecken Berlin—Hannove Amsterdam—London, Berlin—Hannover—Essen/Mülhein Köln—Paris und Berlin—Essen/Mülheim—Köln—Lond Dieser Luftfracht-Spezialdienst wickelt sich nach einem ei nen Flugplan auf 5 Frachtkursen — siehe die Spezial-Frac streckenkarte (Abb. 3) — so ab, daß die Beförderung

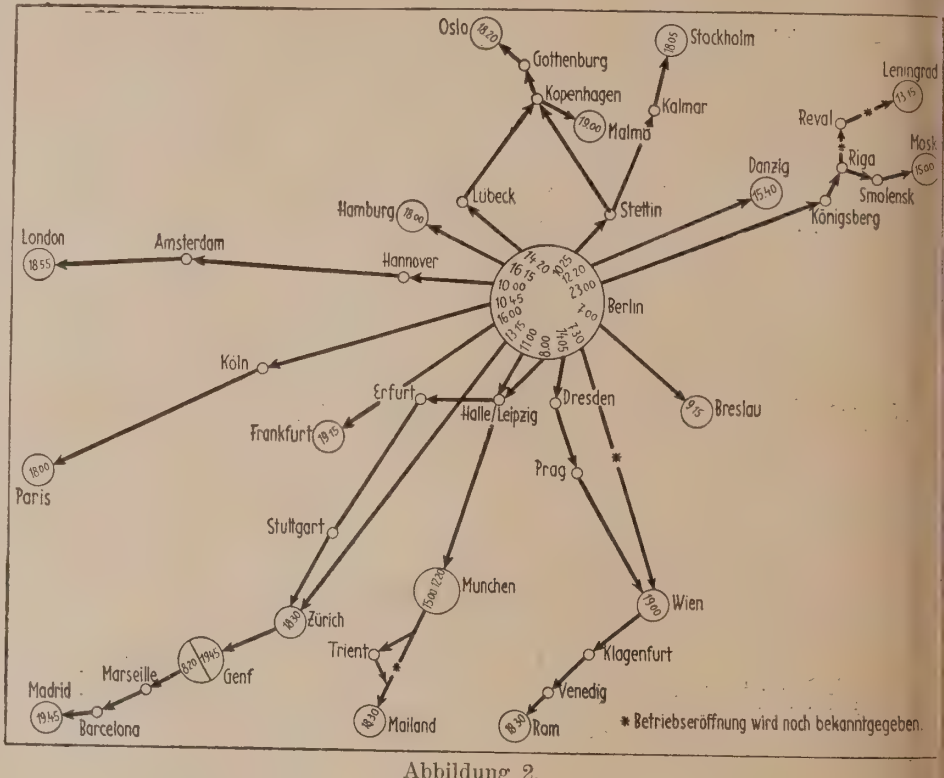


Abbildung 2.

Güter von und nach London bzw. Paris bis Haus Empfäng nur 20 Stunden in Anspruch nimmt. Durch das engmaschig Streckennetz der Deutschen Luft Hansa sind von den meiste Städten Deutschlands direkte Verbindungsmöglichkeiten m Berlin bzw. den Zwischenlandeplätzen Hannover, Essen un Köln gegeben. An Orten, welche vom Luftverkehr noc nicht berührt werden, ist der Anschluß an die Frachtlinie

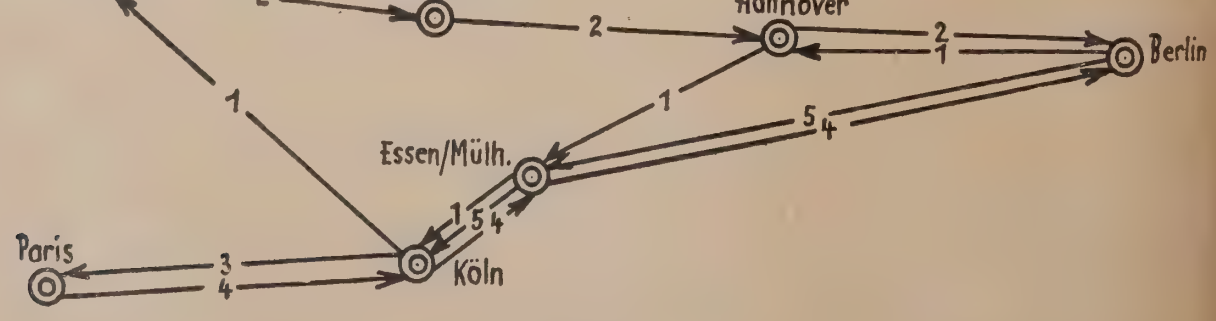


Abbildung 3.

rch den Flugeisenbahnverkehr ermöglicht. nn Fleisendungen z. B. auf allen Bahnhöfen in Berlin 21 Uhr, in Essen um 4 Uhr, in Hannover um 3 Uhr und Köln um 5 Uhr ankommen, so können diese mit Frachtgzeug um 10.20 in Paris, um 10.40 in London eintreffen d spätestens um die Mittagsstunde den Empfängern ausndigt sein. Der Fleiverkehr wird sich daher erst in sem Sommer richtig auswirken.

Als Spezialfrachtstrecke ist zunächst auch die Versuchsecke München—Mailand zu betrachten, deren Eröffnung h bekanntgegeben wird. Mit 3½ Stunden Flugdauer über Hochgebirge hinweg wird diese Strecke einen außerlentlichen Zeitgewinn bringen.

Eine andere Neuerung ist die Einrichtung des Sonngsflugdienstes zwischen Berlin und Paris, welche hl als Beginn eines allgemeinen Sonntagsluftverkehrs rachtet werden kann.

Endlich ist auch noch der Nachtluftverkehr zu erwähnen, der als eine der ersten Voraussetzungen für die erstrebte Rentabilität des Luftverkehrs einen weiteren Ausbau erfahren hat. Im vorigen Sommer bestand nur die eine Nachtluftverbindung Berlin—Danzig—Königsberg. In diesem Flugplan ist neu hinzugekommen die Strecke Berlin—Hannover, welche später nach Köln verlängert werden soll. Da der Nachtflug im Gegensatz zum Nebelflug kein technisches Problem mehr ist, ist er nur eine Kostenfrage. Voraussetzung für die Schaffung neuer Nachtflugstrecken ist daher die Bewilligung der für die Befeuerung und die Bodenorganisation notwendigen Mittel. Als nächste Nachtstrecken sind in Aussicht genommen: Berlin—Halle/Leipzig; Fürth-Nürnberg—München und Berlin—Breslau—Gleiwitz.

Ein Überblick über die Neuerungen und Verbesserungen des diesjährigen Sommerflugplanes der Deutschen Luft Hansa ergibt, daß in der Entwicklung der deutschen Handelsluftfahrt ein weiterer Fortschritt erzielt ist.

Unfälle bei den englischen Eisenbahnen.

Die englischen Eisenbahnen hatten Ende 1926 eine eckenlänge von 32 838 km mit 59 663 km Haupt- und 591 km Nebengleisen. Auf diesem Netz sind im Jahre 26 nach dem Bericht des mit der Untersuchung der Eisenunfälle betrauten Beamten des Verkehrsministeriums, Obersten Sir J. Pringle, bei Zugunfällen 374 Personen llich verunglückt, und 23 433 Personen haben leichtere fälle erlitten, bei denen sie mit dem Leben davon gemmen sind. Diese Zahlen, die Reisende und Bedienstete fassen, bedeuten gegen 1925 eine Erhöhung der Betriebsherheit, indem die Zahl der tödlich Verletzten um 91, der anderen um 2960 zurückgegangen ist. Betrachtet n aber nur die Reisenden, so wird das Bild ein anderes; Todesfällen im Jahre 1926 steht nur einer im Jahre vor r gegenüber, und die Zahl der leichter verletzten Fahrte ist um 374 auf 765 gestiegen. Damit ist der Durchschnitt letzten zehn Jahre überschritten worden. Die Zahlen Berichts — siehe auch die nachstehende Zusammenllung — geben allerdings noch kein ganz vollständiges ld, weil Unfälle, die Eisenbahnbedienstete betreffen, nur nn dem Ministerium gemeldet werden, wenn darauf enstunfähigkeit von mindestens einem Tag folgt, während i Reisenden und anderen Personen alle Unfälle gemeldet d demgemäß in die Statistik aufgenommen werden.

	1926		1925	
	Todesfälle	Verletzung.	Todesfälle	Verletzung.
Reisende				
a) Zugunfälle	13	765	1	391
b) Unfälle an bewegten Zügen	72	2 647	70	2 989
c) andere Unfälle	8	855	5	997
Bahnbedienstete				
a) Zugunfälle	2	98	14	107
b) Unfälle an bewegten Zügen	159	2882	242	3561
c) andere Unfälle	37	15493	42	17635
Andere Personen				
a) Zugunfälle	17	45	19	46
b) Unfälle an bewegten Zügen	53	89	54	107
c) andere Unfälle	13	550	18	560
insgesamt	374	23433	465	26393

Ueber die Art der Zugunfälle und ihre Folgen gibt die chstehende Zusammenstellung Auskunft.

	Reisende		Bedienteste		And. Person.		Insgesamt	
	Todesfälle	Verletzung.	Todesfälle	Verletzung.	Todesfälle	Verletzung.	Todesfälle	Verletzung.
sammenstöße von Personenzügen	13	739	1	27	—	20	14	786
dere Zusammenstöße	—	—	—	55	—	3	—	58
tgleisungen von Personenzügen	—	20	—	1	—	—	—	21
dere Entgleisungen	—	—	—	7	—	—	—	7
fälle, verursacht d. Schäden an den Betriebsmitteln	—	—	—	3	—	1	—	4
uer in Zügen	—	1	—	2	—	—	—	3
dere Unfälle	—	5	1	3	17	30	18	38
zusammen	13	765	2	98	17	54	32	917

Die Zahl der Unfälle im Jahre 1926 läßt sich mit denen des Vorjahres nicht ohne weiteres vergleichen; das Jahr 1926 war wegen des allgemeinen Ausstands und des sich daran anschließenden Ausstands in den Kohlenbergwerken sowie wegen des damit im Zusammenhang stehenden schlechten Geschäftsgangs ein ungewöhnliches. Es sind 163,6 Mill. Reisende weniger befördert und 91 Mill. Zugkilometer weniger geleistet worden. Unter diesen Umständen muß, so sagt der amtliche Bericht, das Jahr 1926, als besonders ungünstig in bezug auf die Zahl der Zugunfälle, von denen Reisende betroffen worden sind, bezeichnet werden; ihre Zahl war größer als der Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Während in den letztvergangenen zehn Jahren die Zahl der Todesfälle durchschnittlich 8,3 und die Zahl der Verletzungen 450 betrug, waren die entsprechenden Zahlen des Jahres 1926: 13 und 765. Von den Todesfällen des Jahres 1926 entfielen vier auf zwei Eisenbahnunfälle während des allgemeinen Ausstandes. Die große Zahl der verletzten Reisenden ist auf einen Unfall im Nebel zurückzuführen, nach dem sich 70 Reisende mit Verletzungen oder Nervenerschütterungen meldeten; nur vier von ihnen mußten aber zu ihrer Wiederherstellung ein Krankenhaus aufsuchen. Nachträglich traten noch 334 Reisende auf, die von dem Unfall in Mitleidenschaft gezogen sein wollten. Günstiger steht das Jahr 1926 in bezug auf die verunglückten Bediensteten da; die Zahlen, 2 Todesfälle und 98 Verletzungen bei Zugunfällen, bleiben erheblich hinter dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre — 7 und 125 — zurück.

Die Unfälle, die fahrende Züge betroffen haben, veranlassen den Berichterstatter des Ministeriums zu dem Hinweis, daß sich drei von ihnen, zwei Zusammenstöße und eine Entgleisung, am 10. Mai, also während des allgemeinen Ausstandes ereigneten. Bei dem einen Unfall fuhren die Züge in Zeitabstand, bei dem anderen wurde der Zugverkehr durch den Fernsprecher geleitet; es herrschten also ungewöhnliche Verhältnisse, und den Eisenbahngesellschaften kann aus diesen Unfällen kaum ein Vorwurf gemacht werden. Die Entgleisung war sogar auf Sabotage, auf das Herausreißen einer Schiene, zurückzuführen. Für einen anderen Unfall, einen Zusammenstoß, war der Grund der Zusammenbruch eines Privatwagens in einem Kohlenzug, was darauf schließen läßt, daß diese Wagen einer besseren Beaufsichtigung bedürfen.

Bei 22 Unfällen hat eine amtliche Untersuchung durch den Beauftragten des Verkehrsministeriums stattgefunden; dabei wurde als Ursache des Unfalls festgestellt in 7 Fällen schlechter Zustand der Betriebsmittel oder unzulängliche Dienstvorschriften, in 3 Fällen Außerachtlassen von Signalen durch Lokomotivführer, in 5 Fällen Außerachtlassen von Dienstvorschriften oder falsche Auffassung der Lage, in 2 Fällen Versagen von Schrankenwärtern, in 3 Fällen Versagen mehrerer Bediensteten, in einem Fall mangelnde Achtsamkeit des Führers eines Straßenfahrzeugs, in einem Fall Sabotage.

Die drei Fälle, in denen Signale unbeachtet gelassen worden sind, geben Anlaß zu der Bemerkung, daß diese Unfälle zwar durch selbsttätige Vorrichtungen zum Anhalten der Züge bei gesperrter Strecke hätten vermieden werden können, daß ihre geringe Zahl es aber unberechtigt erscheinen lassen würde, wenn man von den Eisen-

bahnen verlangen wollte, daß sie die hohen Kosten für die Einführung derartiger Vorrichtungen aufwenden sollen. Die einschlägigen Fragen werden zurzeit von einem technischen Ausschuß der Eisenbahngesellschaften erörtert, der bis jetzt zu der Erkenntnis gekommen ist, daß es schwer sein wird, eine zur allgemeinen Einführung geeignete Form derartiger Vorrichtungen zu finden. Bis zum Abschluß dieser Erörterung soll, so wird empfohlen, von Vorrichtungen zum Auslegen von Knallkapseln in größerem Umfang Gebrauch gemacht werden.

Eine Anzahl kleinere Unfälle des Jahres 1926 sind auf den schlechten Zustand von Güterwagen zurückzuführen, und der Bericht empfiehlt daher eine häufigere und sorgfältigere Untersuchung dieser Fahrzeuge. Ein Versagen der Kuppelungen kam bei Personenzügen 2179 mal, bei Güterzügen 5726 mal vor; diese Fälle machen 95,4 % der Unfälle bei Personenzügen und 85,8 % derjenigen bei Güterzügen aus. Es scheint also, als ob die Kuppelungen der englischen Eisenbahnwagen noch verbesserungsbedürftig wären. Der Bericht empfiehlt zur Verhütung von zukünftigen Unfällen die Einführung von Gleisströmen bei Spitzweichen, wo aus Platzmangel keine Fühlschienen zur Verhinderung des vorzeitigen Umstellens der Weiche untergebracht werden können; in anderen Fällen wird eine Abänderung der Vorschriften für Störungsbetrieb, Verbesserung der Fernsprechverbindungen, bessere Ausbildung der Schrankenwärter u. dgl. zur Verhütung von Unfällen angeregt.

Die Allgemeinheit ist im Jahre 1926 durch eine Anzahl von Unfällen auf schienengleichen Uebergängen etwas beunruhigt worden. Die amtliche Statistik weist nach, daß an solchen Stellen 23 Todesfälle und 24 Verletzungen ohne tödlichen Ausgang vorgekommen sind; 14 von diesen Fällen betrafen Fußgänger, die den Uebergang unvorsichtig üb schritten. An allen öffentlichen Uebergängen müssen englischen Eisenbahnen Schranken anbringen und sie einem Wärter besetzen, an Uebergängen von Privatweg kann der Wärter wegbleiben. Schienengleiche Uebergän sind in England verhältnismäßig selten, weil man von fang an richtig erkannt hat, daß sie gewisse Gefahren, wohl für den Straßen- wie für den Eisenbahnverkehr sich bringen, mindestens aber für den Betrieb lästig sir man hat daher Straßen in den meisten Fällen unter- o übergeführt. Die Vorgänge des Jahres 1926 geben kein Anlaß, etwa die Vorschriften betreffs Sicherung schien gleicher Straßenkreuzungen zu verschärfen.

Eine Art der Unfälle, die alljährlich in dem Bericht üb solche Vorkommnisse wiederkehrt, besteht darin, daß R sende aus dem Zug fallen; solche Unfälle kamen im Jah 1926: 66mal vor, wobei 24 Reisende den Tod erlitten und verletzt wurden. Auf 16 Mill. Reisende oder, wenn die haber von Dauerkarten einbezogen werden, auf 23 M Reisende kam einer, der auf diese Weise verunglückte; scheint also kaum nötig, etwa darauf zu dringen, daß Türverschlüsse verbessert werden, zumal es nur ein sich sehr unvorsichtig benehmenden Reisenden gesche kann, daß er aus dem Zug fällt.

Im ganzen kam auf 113,6 Mill. Reisende einer, der t lich verunglückte, und auf 2 Mill einer, der eine Verletzu erlitt. In beiden Fällen sind die Inhaber von Dauerkar inbegriffen. Auf 2788,5 Zugkilometer entfiel ein Todesf. eines Bediensteten und auf 5,6 Mill. Zugkilometer ein dur Unfall verletzter Bediensteter. Von 15 530 Unfällen, nicht mit bewegten Zügen zusammenhängen, werden 14 9 also 96,44 %, als solche bezeichnet, wie sie in jedem werblichen Betriebe unvermeidlicherweise vorkommen.

Mitteleuropäische Wirtschaftstagung.*)

In der Zeit vom 3. bis 5. Mai d. J. fand in Wien die IV. Mitteleuropäische Wirtschaftstagung statt. Die Gegenstände, mit denen sie sich beschäftigte, lassen sich in drei große Gruppen einteilen: Donauangelegenheiten, Mitteleuropäische Kanäle und volkswirtschaftliche Angelegenheiten Mitteleuropas. In erster Linie beschäftigte sich die Tagung mit dem Donauproblem. Vorträge hielten ungefähr 20 Redner aus Deutschland, Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und Südslawien. Zu den deutschen Vertretern gehörten u. a.: Der Geheime Legationsrat Universitätsprofessor Dr. Gottfried Zoepfl, Minister a. D. Dr. Georg Gothein, ferner die beiden Oberbürgermeister Dr. Schwammberger von Ulm und Dr. Sitler von Passau und Ministerialrat Dr. Krenzer von der Rhein-Main-Donau-A.-G. Es ist selbstverständlich ausgeschlossen im Rahmen eines kurzen Berichtes den ganzen Gang der dreitägigen Verhandlungen wiederzugeben. Nur zusammenfassend sollen einige Grundgedanken kurz angedeutet werden, die bei der Tagung ausgesprochen wurden.

Die Donauschiffahrt hat sich beinahe auf die Hälfte der Vorkriegszeit vermindert. Die Ursachen hiervon sind folgende. Durch die Zertrümmerung der österreichisch-ungarischen Monarchie sind in der Strecke zwischen Passau und Orsova (1270 km) an Stelle eines Staates fünf getreten, die die auf der Donau beförderten Güter zollamtlich behandeln. Damit ist ein großer Zeitverlust verbunden. Obwohl die Tarife der Donauschiffahrt um 20—30 % billiger sind als die der Eisenbahn, können sie unter diesen Umständen den Zeitverlust bei vielen Gütern nicht wettmachen. Überdies liegen den Donautarifen nicht weniger als acht Geldwährungen zugrunde. Obwohl die Donau als internationaler Strom erklärt wurde, ist die Kabotage, d. i. der Verkehr zwischen Häfen desselben Uferstaates bloß den heimischen Schiffen vorbehalten. Auch stehen die Hafenanlagen nicht den Schiffen aller Staaten gleichmäßig zur Verfügung. Ferner bestehen statt einer, zwei Donaukommissionen: die Internationale und die Europäische. Der Wirkungskreis der ersteren erstreckt sich von Ulm bis Braila, die der letzteren auf das Mündungsgebiet der Donau. In letzterer ist nur ein einziger Uferstaat Rumänien vertreten. Die einzelnen Uferstaaten haben selbständige Schi fahrtsgesellschaften errichtet, die miteinander in We bewerb treten. Erfreulich ist die seit kurzem erfolgte triebsgemeinschaft der Donau-Dampfschiffahrtsgesellscha der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, d Bayerischen Lloyd und der Ungarischen Fluß- und Se schiffahrt A.-G. Der Umschlagverkehr mit der Eisenba muß erleichtert werden durch Schaffung vereinigter Eise bahn- und Schiffahrtstarife sowie durch die Einführu direkter Frachtbriefe für den Eisenbahn- und Schif verkehr. Gegenwärtig entspricht die Donau, vom nautisch Standpunkte betrachtet, nicht den Anforderungen einer Ve kehrsstraße für die Großschiffahrt. Große Hindernis für die Schiffahrt sind noch immer der Strudengau Österreich, die Grenzstrecke zwischen der Tschechoslowak und Ungarn unterhalb Preßburg und die Eiserne To Strecke. Was die Donaumündung anbelangt, so ist derz nur der Sulinaarm fahrbar. Er ist aber voraussichtli in einigen Jahren durch Versandung völlig unbrauchba Als Verkehrsstraße kann die Donau übrigens erst da zur vollen Geltung kommen, wenn sie Kanalverbindung mit dem Rhein, der Elbe, der Oder und der Weichs erhält.

Wenn auch keine dieser Verbindungen derzeit ferti gestellt ist, so wurde bei der Tagung von den berufen Fachmännern die Versicherung gegeben, daß an d Fertigstellung dieser Wasserstraßen gearbeitet wird. A weitesten ist der Plan der Verbindung zwischen d Donau und dem Rhein durch den Rhein-Main-Donaukan gediehen. Es wurde im Jahre 1921 die Rhein-Main-Don A.-G. gegründet, deren Hauptaktionäre das Deutsche Rei und Bayern sind. Zu den Einnahmen dieser Aktiengesel schaft werden auch die von ihr erbauten Wasserkraf werke beitragen. Die Kanalisierung des Main von Mai bis Aschaffenburg ist vollendet. Von Aschaffenburg wi der Kanal über Bamberg, Nürnberg bis Kehlheim an d Donau fortgeführt und soll im Jahre 1935 vollendet sei Die gesamte Wasserverbindung zwischen den beide Flüssen wird 6100 km betragen, und sie wird 49 Schleuse und 38 Kraftwerke besitzen. Die wirtschaftliche Bede tung des Kanals liegt weniger in der Verbindung d Nordsee mit dem Schwarzen Meere als in der Verbindun der Industrie des Rheins mit dem agrarischen Süden. Da Schiffahrtshindernis des Kachlet bei Passau ist vor kurze

*) Vgl. auch: „Donauproblem und mitteleuropäische Wirtschaft“ in Nr. 18 S. 410 d. Ztg.

ch eine Stauanlage und eine Schleuse beseitigt worden. ch dem Ausbau des Rhein-Main-Donaukanals wird eine sserstraße von 3000 km zur Verfügung stehen. Beträgt h die Schiffahrtsstrecke auf der Donau 2400 km, die dem Rhein 820 km.

Die Tschechoslowakei verfolgt nach entsprechender änderung der von Österreich übernommenen Pläne den sbau des Donau-Oder- und Donau-Elbe-Kanals. End- besteht das Projekt eines Kanals von der Werra zur nau, der die Weser und damit Bremen mit der Donau rbindet.

Wird die Donau mit den nördlichen Flüssen vom Rhein zur Weichsel verbunden, so entsteht ein zusammen- ngendes Wasserstraßennetz von 15 000 km, welches der nau einen ungeahnten Verkehr bringen wird. Dann nn ein großer Massenverkehr auf dem Wasserwege ischen dem Norden und Westen von Mitteleuropa und m Osten stattfinden. Nach dem Osten werden z. B. hle, Koks, Erze, Kali zur Verbesserung der Landwirt- aft befördert werden, dagegen Getreide und Mineralöle ch dem Norden und dem Westen. Dabei ist nicht etwa eine Wegnahme des Verkehrs von der Eisenbahn ge- cht, da nach einer alten Erfahrung jeder Verkehr neuen zeugt.

Hinsichtlich des Mitteleuropäischen Wirt- haftsproblems wurden auf der Tagung folgende danken ausgesprochen: Mitteleuropa ist mehr als je mit r Weltwirtschaft verflochten. Damit vereinigt sich hwer das von den meisten mitteleuropäischen Staaten pflegte System der Autarkie. Heute spielt sich ein Teil s Handels als Weltwirtschaft ab, der früher Binnen- ndel war. Er ist von jeder Änderung des Welthandels hängig. Mitteleuropa ist auch durch seine Ver- huldung an das Ausland von der Weltwirtschaft viel ab- ngiger als vor dem Kriege. Es wird sich in Zukunft streben müssen, sich von seinen Kapitalverpflichtungen befreien. Die Handelsbilanz fast aller mitteleuropäischer aaten ist passiv. Dies gilt besonders für die Donau- nder, die auf die Dauer ihre Zahlungsbilanz nicht durch pitalausfuhr ausgleichen können. Die Donauländer sind cht fähig, allein zu gedeihen, sondern nur in Verbindung it den Weststaaten, besonders mit Deutschland. Sie müssen daher den übertriebenen Schutz ihrer Industrie aufgeben und die Verträge untereinander verbessern. Es wäre wünschenswert, in Mitteleuropa zu einer Zoll- union überzugehen, zuerst zwischen Deutschland und Österreich, der sich dann die anderen Staaten anschließen. Man muß in ganz Mitteleuropa die Überspannung der Schutzzollpolitik aufgeben und sich dem Freihandel nähern. Mitteleuropa leidet nicht an einem Mangel, son- dern an zuviel Erzeugnissen.

Andere Redner wiesen auf die Rationalisierung hin und bedauerten, daß in Mitteleuropa durch die Zunahme der Staaten viele Arbeiten, die früher von einem Staate verrichtet wurden, nun von mehreren ausgeführt werden. Um dies zu vermeiden, sollten alle mitteleuropäischen Staaten in allen wirtschaftlichen Angelegenheiten gemein- sam vorgehen. Dies sei schon deshalb notwendig, um dem Wettbewerb von Amerika begegnen zu können.

Am Ende der Tagung wurde folgende Entschließung angenommen:

Die Tagung erkennt an, daß auf dem Gebiete der wirt- schaftlichen Kooperation gewisse Fortschritte zu ver- zeichnen sind, daß aber die Unwirtschaftlichkeit sich noch großer Gebiete des wirtschaftlichen Lebens bemächtigt, von denen die Tagung sich in erster Reihe mit der Verkehrs- wirtschaft und mit dem Verkehr auf der Donau befaßt. Der gegenwärtige Zustand auf der Donau entspricht nicht der Bedeutung des Stromes als Verkehrsstraße. Die Haupt- ursache dieser Lage ist in der unrationellen Abschließungs- politik zu suchen. Wenn die Tagung auch nicht verkennt, daß sich die Zustände und der Verkehr in den letzten Jahren gebessert haben, so entspricht die derzeitige Re- gelung der Schiffahrt des Stromlaufes, des Aufbaues der Tarife und der Ausgestaltung des Wassernetzes nicht den Anforderungen. Die Freiheit der Donau und der Neben- gewässer ist durch eine neu zu fassende Donauakte fest- zustellen. Donauumschlagtarife wären zu schaffen und die paritätische Behandlung in den Tarifen zu gewährleisten; die Vertiefung der Donau hätte unterhalb Braila derart durchgeführt zu werden, daß Seeschiffe ständig ungehindert verkehren können. Die Verbindung der Donau mit den nach der Nord- und Ostsee führenden Wasserstraßen soll gefördert werden.

Regierungsrat Dr. Emil Weinberg.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das eichsverkehrsministerium hat unterm 19. April d. J. die eförderungsbedingungen für brennbare Flüssigkeiten Abschnitt III der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsord- ung) mit Wirkung vom 1. Juni d. J. neu geregelt. Die esonderen Bedingungen unterworfenen brennbaren Flüs- gkeiten sind nicht mehr namentlich aufgeführt; sie wer- en künftig nach ihrem Flammpunkt in drei Gefahrklassen ingeteilt. Die zutreffende Gefahrklasse ist im Fracht- rief anzugeben. Das Nähere geht aus der Verordnung Nr. 22 des Reichsgesetzblattes, Teil II hervor.

— **Eröffnung der Eisenbahnstrecke Geyersdorf-Mil- enau—Königswalde (Erzgeb.).** Am 15. d. M. ist im Bezirk er Reichsbahndirektion Dresden die 3,49 km lange rest- che Teilstrecke Geyersdorf-Mildenau—Kö- igswalde (Erzgeb.) der vollspurigen Nebenbahn Wiesenbad—Königswalde (Erzgeb.) mit dem Endbahnhof Königswalde (Erzgeb.) unt. Bf. für den Wagenladungs-, tückgut- und Tierverkehr in Betrieb genommen worden.

— **Pünktlicher Zugverkehr in Deutschland; ein eng- isches Urteil.** In der englischen Fachzeitschrift Railway Gazette berichtet ein englischer Reisender, anscheinend ein Fachmann, er habe in der letzten Zeit etwa 3 000 km auf eutschen Eisenbahnen zurückgelegt und dabei keine ein- ige Verspätung erlebt; er findet das umso anerkennens- erter, als seine Reisen sich nicht auf die großen durch- ehenden Schnellzüge beschränkt, sich vielmehr auch auf Nebenbahnen erstreckt haben. Er findet zwar die Fahr- geschwindigkeit in Deutschland nicht hoch, wenn er auch anerkennen muß, daß in dieser Beziehung in der letzten Zeit Fortschritte gemacht worden sind, er würdigt aber den Standpunkt der Verwaltung der Reichsbahn, den auch Generaldirektor Dr. Ing. e. h. Dorpmüller in seinen Vor- trägen dargelegt habe, daß es richtig ist, im Fahrplan einen gewissen Spielraum, sowohl in Bezug auf die Fahr- geschwindigkeit wie auf die Aufenthalte zu geben und dafür die Gewähr zu haben, daß der Fahrplan eingehalten wird. In England nimmt man bekanntlich den entgegen- gesetzten Standpunkt ein; der Fahrplan sieht die kürzest mögliche Zeit für die Fahrt zwischen Ausgangs- und End- punkt der Züge vor, und man nimmt es dafür in Kauf, daß diese nicht immer eingehalten wird, ein Standpunkt, der mit dem Reklamebedürfnis der englischen Eisenbahn- gesellschaften zusammenhängt: kurze Fahrzeiten, z. B. zwischen London und Edinburgh, haben werbende Kraft. Der pünktliche Zugverkehr in Deutschland wird, wie der englische Gewährsmann annehmen zu sollen glaubt, durch große Strenge bei Überwachung der Zugläufe erzwungen. Verspätungen, die nicht durch Lokomotivschäden oder Ge- schwindigkeitsbeschränkungen, verursacht durch den Zu- stand der Strecke, begründet sind, werden streng geahn- det. Der Grundsatz besteht, daß der Fahrplan unter allen Umständen, auch bei Schwierigkeiten, eingehalten werden muß.

— **Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr 1927.** Nach der Verkehrsstatistik der Reichsbahndirektion Berlin wur- den im Laufe des Jahres 1927 im Bereich des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs insgesamt rund 376,9 Mill. Fahrten zurückgelegt gegenüber 369,1 Mill. im Jahre

1926. Damit ist zum ersten Male die in den letzten Jahren eingetretene sinkende Richtung unterbrochen und eine Zunahme von 7,7 Mill. Fahrten gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen. Von den ausgeführten Fahrten entfielen auf die Einzelkarten der II. Klasse 24,1 Mill. oder 6,4%, auf die Einzelkarten der III. Klasse 160,5 Mill. oder 42,6%, auf Arbeiterwochenkarten 86,4 Mill. oder 22,9%, auf Kurzarbeiterwochenkarten 41 604 und auf Monats- und Schülermonatskarten 27,5 Mill. II. Klasse oder 7,3% bezw. 78,3 Mill. III. Klasse oder 20,8%, (unter Berechnung von je 60 Fahrten für Monatskarten, 14 für Arbeiterwochenkarten und 6 Fahrten für Kurzarbeiterwochenkarten).

— **Die neuen Stettiner Oderbrücken.** Bisher waren die meisten großen Strombrücken in einer vollkommen neutralen Farbe gestrichen, bleigrau in der Regel. Der Beschauer achtete wohl auf die Formen der Brücke, kaum aber auf die Farbgebung. Jetzt wird in Stettin an dem Bau der Strecke für die Güterumgehungsbahn gearbeitet, die auf besonders aufgeschüttetem Damm über die Oderniederung an Stettin herangeführt wird. Dazu war der Bau zweier neuer großer Eisenbahnbrücken in beträchtlicher Höhe über die Ost- und Westoder hinüber erforderlich. Die dreiteilige Brücke über die Ostoder, die bereits für ein Gleispaar fertig steht, ist in hellblauer Farbe gestrichen. Die Wirkung ist überraschend, zumal wenn man die neue Brücke mit der unweit davon stehenden alten Brücke vergleicht. Die Brücke über die Westoder besteht gleichfalls aus drei Öffnungen; in den Seitenöffnungen liegt die Fahrbahn oben auf den Überbauten, in der Mittelöffnung zwischen den Hauptträgern. Das Eisenwerk hat einen meergrünen Anstrich erhalten. Auch diese Färbung paßt ausgezeichnet in die Landschaft. Das Hellblau und Meergrün erhöht den Eindruck der Schwebeleichtigkeit, der durch die Konstruktion der Stützen in Dreieckform erzielt wird. Dem Landschaftsbild der Oderniederung gibt die hellfarbige Brücke, besonders bei Sonnenschein, eine heitere Note. Das ist nicht mehr das drohende Brückenungetüm, das die Landschaftsstimmung zerreißt.

Österreich.

— **Die Eisenbahnverkehrsordnung.** Im Österreichischen Nationalrat wurde die neue Eisenbahnverkehrsordnung als Regierungsvorlage eingebracht. Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff führte hierzu in der Sitzung des Nationalrates vom 8. Mai aus: Diese Gesetzesvorlage ist dadurch veranlaßt worden, daß eine Änderung der für die österreichischen Eisenbahnen gegenwärtig geltenden Eisenbahnverkehrsordnung aus mehrfachen Gründen notwendig ist.

1. Vor allem ist eine Neufassung der bestehenden Verkehrsordnung aus dem Grunde geboten, weil am 1. Oktober 1928 neue internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, -Gepäck- und -Güterverkehr in Kraft treten werden, die gegenüber dem geltenden internationalen Beförderungsrecht für Güter und der auf diesem aufgebauten österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung grundlegende Änderungen enthalten. Es geht nun nicht an, eine Neuregelung der internationalen Eisenbahnrechtsnormen durchzuführen, ohne auch gleichzeitig das interne Beförderungsrecht unter Bedachtnahme auf die neue internationale Beförderungsregelung einer Neuordnung zu unterziehen.

2. Eine Neufassung der österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung ist aber auch deshalb notwendig, weil die gegenwärtige Verkehrsordnung infolge der geänderten Wirtschafts- und Eisenbahnverhältnisse und mit Rücksicht auf die durch die gerichtliche Spruchpraxis zutage getretenen Lücken und Unklarheiten entschieden reformbedürftig erscheint.

3. Schließlich ist eine Neuordnung des österreichischen Eisenbahnbeförderungsrechtes auch aus dem Grunde zweckmäßig, weil das Deutsche Reich mit dem Tage des Inkrafttretens der neuen internationalen Übereinkommen ein neues internes Beförderungsrecht in Wirksamkeit setzt und falls in Österreich die bestehende Eisenbahnverkehrsordnung weiter in Kraft bliebe, die gegenwärtige weitgehende Übereinstimmung der beiden Verkehrsordnungen in Brüche ginge. Um diese Rechtsgleichheit mit Deutschland aufrecht zu erhalten und womöglich noch zu vertiefen, hat die Bundesregierung bei der V fassung der Regierungsvorlage das Einvernehm mit der deutschen Reichsregierung gepflogen. vor mehr als einem Jahr begonnenen Verhandlungen ha zu dem erfreulichen Ergebnis geführt, daß die dem ho Hause unterbreitete Regierungsvorlage mit dem dem D schen Reichsrate vorgelegten Verordnungsentwurf sprachlicher Beziehung sowie hinsichtlich der Anordn des Stoffes vollständig, in den sachlichen Belangen de weitgehend übereinstimmt, daß, falls die vorgelegte sung des Gesetzentwurfes die Zustimmung des ho Hauses finden sollte, auch in der Folge in Österreich in Deutschland wieder die gleichen beförderungsre lichen Bestimmungen im Eisenbahnverkehr gelten wer

Diesem Ziel legt die Bundesregierung und auch Öffentlichkeit die größte Bedeutung bei; denn die Rec gleichheit zwischen Österreich und Deutschland auf Gebiete der Eisenbahnbeförderung hat, abgesehen von politischen, nationalen und kulturellen Vorteilen, den n zu unterschätzenden Wert, daß in allen jenen Fällen, die das neue internationale Beförderungsrecht überha keine oder keine ausreichende Regelung vorsieht, beiden Staaten die gleichen Rechtsnormen gelten.

Die gegenwärtig geltende Eisenbahnverkehrsordnu ist eine vom vormaligen Eisenbahnministerium im Ein nehmen mit dem Justiz- und Handelsministerium erlass Verordnung vom 11. November 1909, die sich auf das setz vom 27. Oktober 1892 stützt. Mit diesem Ge wurde die Regierung ermächtigt, im Verordungsweg Eisenbahnbetriebsreglement zu erlassen und dabei z Zweck der Angleichung an das Internationale Übere kommen über den Eisenbahnkraftverkehr vom Jahre 1 von den Vorschriften des Handelsgesetzbuches ab weichen. Die geltende Eisenbahnverkehrsordnung entl tatsächlich in mehrfacher Beziehung eine Abänderung allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches üb das Frachtgeschäft und der besonderen Bestimmungen üb das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Dieser Weg s nach Ansicht der Bundesregierung bei Erlassung neuen Eisenbahnverkehrsordnung nicht mehr beschritt die neue Verkehrsordnung vielmehr als Gesetz ein führt werden. Für die Beschreitung des Gesetzweges Erlassung der Eisenbahnverkehrsordnung spricht nach sicht der Bundesregierung auch die Erwägung, daß Regelung der mannigfaltigen, sich aus der Eisenbahn förderung ergebenden Rechtsfragen nicht durch e Regierungsverordnung, sondern vom Nationalrat zu tr fen ist.

Dem Bedenken, daß die Eisenbahnverkehrsordnung d wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs und Wirtschaf lebens jeweils rasch angepaßt werden muß und daß h das jedesmalige Beschreiten des Gesetzgebungsweges v zögernd wirken würde, hat die Bundesregierung im setzentwurf dadurch Rechnung getragen, daß solche F gen, deren Ordnung von den jeweiligen wirtschaftlich und Eisenbahnverhältnissen abhängt, nicht im Ges selbst geregelt, sondern der Entscheidung durch den Ta oder dem Verordnungsweg überlassen werden sollen.

Die Herausgabe der neuen Eisenbahnverkehrsordnu im Gesetzwege hat aber auf der anderen Seite den groß Vorteil, im Zusammenhange damit — auch unter Abä derung bestehender Gesetze — Fragen regeln zu könne die zwar nicht unmittelbar die Eisenbahnbeförderung treffen, wohl aber mit dieser in enger Verbindung steh

— **Patscherkofelbahn.** Am 6. Mai wurde durch d Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schür die feierliche Eröffnung der Seilschwebebahn auf d Patscherkofel bei Innsbruck vorgenommen.

Ungarn.

— **Valorisierung der Schadenersatzansprüche gege Verkehrsanstalten.** Die Regierung hat eine Verordnung e lassen, wonach jedes richterliche Verfahren, in welche Stadium immer, also auch bei der Erledigung des A spruchbegehrens oder der Exekutionsforderung von Am wegen einzustellen ist, wenn die Klage sich auf einen E satzanspruch für einen vor dem 26. Juli 1921 Personen ohn deren Verschulden verursachten Schaden oder auf eine ve botene Handlung gründet, und zwar gegen die Königlic Ungarischen Staatsbahnen seitens einer Klagenpartei, di

den abgetrennten Gebieten oder aber auf dem Gebiete der aus der Aufteilung der alten österreichisch-ungarischen Monarchie entstandenen Nachfolgestaaten ihren nsitz hat. Diese Verordnung ist auch dann anzuwenden, die Unfallsrente durch richterliches Urteil oder durch gleich bereits bemessen wurde, und das Substrat des ahrens die Abänderung der Rente oder deren Valorisierung ist.

n einer weiteren Verordnung heißt es, das eine durch erliches Urteil oder auf andere Weise vor dem 1. April unter dem Titel der Entschädigung für einen einer Perohne deren Verschulden verursachten Schaden oder eine otene Handlung festgesetzte Rente, die von den Königl Ungarischen Staatsbahnen, einer anderen öffentlichen oder Schiffahrtunternehmung oder einem anderen tlichen Betrieb zu leisten und im Sinne des Gesetzes alorisieren ist, regelmäßig auf 60 % des Goldwertes, aber die Verminderung der Arbeitsfähigkeit des enbesitzers 75 % erreicht oder übersteigt, auf 85 % Goldwertes valorisiert werden muß. Sollte hierdurch Verminderung der vor dem Inkrafttreten der Verordzuletzt bezahlten Rentensumme eintreten, so muß auch r die zuletzt bezahlte Rente liquidiert werden.

– **Betriebsergebnisse und Verkehrsangaben der Königl Ungarischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1927 bis März 1928.** Die Betriebsergebnisse waren in den Mon Juli 1927 bis März 1928 nach den vorläufigen An- folgende:

Ausgaben:	Pengö
onalausgaben	66 449 698
liche Ausgaben	2 342 147
iebsausgaben	71 259 453
uerungsausgaben	6 098 832
räge zu Pensionsfonds und Krankenkasse	47 398 643
tige Ausgaben	2 552 990
ldendienst	8 188 956
innanteile	2 952 786
zusammen	207 243 505

Einnahmen:	Pengö
nen- und Gepäckverkehr	62 188 435
und Frachtgutverkehr	132 222 478
schiedene Einnahmen	30 767 709
zusammen	225 178 622
stitionen	19 296 190

Die Ausgaben für die Monate Juli—Februar enthalten ültige, für März vorläufige und die Einnahmen für Monate Juli—Dezember endgültige und für Januar— z vorläufige Zahlen.

Die auf den Staatseisenbahnen und von ihnen verwalten Bahnen vom 1. Juli bis 31. März 1928 beförderten htpflichtigen Güter betrugen 1 527 667 Wagenladungen. enüber der entsprechenden Zeit des Jahres 1926/1927 t sich ein Zuwachs von 5,9 %.

Von den beförderten Gütern entfallen auf Getreide 9, auf Mehl 20 999, auf Zuckerrüben 68 909, auf Kohlen 166, auf Holz 166 298, auf Stückgüter 281 951, auf Bauerialien 285 457 Wagenladungen und der Rest auf verdene Güter.

Der gesamte frachtpflichtige Eil- und Frachtgutverkehr Staatseisenbahnen und von ihnen verwalteten Bahnen ug in der gleichen Zeit 18 413 754 t, was gegenüber entsprechenden Zeit des Vorjahres einen siebenprozenn Zuwachs bedeutet.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 623 368, die Abnahme 1,2 %.

Es wurden in den Monaten Juli 1927 bis März 1928 3 449 Personen befördert; gegenüber der entsprechenZeit des Vorjahres zeigt sich ein Zuwachs von 10,7 %. Anzahl der Personenkilometer war 1 979 049 162, was enüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres einen rozentigen Zuwachs bedeutet.

Niederlande.

– **Die Elektrisierung der Niederländischen Eisenen.** Auf der elektrisch betriebenen Strecke Amsterdam ag—Rotterdam werden neben den Triebwagenzügen die internationalen Schnellzüge und die Güterzüge noch mit Dampf befördert. Die Niederländischen Eisenbahnen lassen jetzt bei der „Werkspoor“ in Amsterdam und Utrecht zwei elektrische Lokomotiven zu Versuchszwecken bauen, zunächst für den Güterzugbetrieb. Später sollen dann alle Dampflokomotiven zurückgezogen werden.

— **Zurücknahme von Fahrkarten für Ausflugszüge.** Die Niederländischen Eisenbahnen werden versuchsweise ein Verfahren einführen, um einen größeren Anreiz zum Kauf von Fahrkarten für Ausflugszüge zu geben. Im allgemeinen werden die Karten für solche Züge, die im voraus gelöst werden müssen, nicht zurückgenommen. Mit Rücksicht auf die Unsicherheit des Wetters nimmt man daher öfter von dem Kauf solcher Fahrkarten Abstand. Es soll nunmehr gegen einen Zuschlag von 10 % des Fahrpreises den Reisenden gestattet werden, die Fahrkarten zurückzugeben, falls die Reise infolge ungünstigen Wetters nicht angetreten werden soll. Ob tatsächlich das Wetter Anlaß bietet, die Reise nicht zu machen, entscheiden die Feststellungen des meteorologischen Instituts. Die Versicherungsgebühr von 10 % behält die Bahn.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** betrugen im ersten Vierteljahr 1928 38 961 580 fl gegen 35 942 833 fl im gleichen Zeitraum 1927.

Übrige europäische Länder.

— **Größere Bauten auf den lettischen Eisenbahnen.** In diesem Jahre plant die Hauptverwaltung der lettischen Eisenbahnen die Ausführung mehrerer größerer Bauten, Von diesen ist in erster Linie die Wiederherstellung der während des Krieges zerstörten Eisenbahnbrücke über die Düna bei Kreuzburg zu erwähnen, deren Instandsetzung für den Durchgangsverkehr nach und von Rußland von großer Wichtigkeit ist. Ferner sind eine Anzahl von Bahnhofsbauten vorgesehen, die Beendigung des Baues des großen Grenzbahnhofs in Semgale (an der lettisch-polnischen Grenze), die Errichtung einer größeren Eisenbahnwerkstatt am Rigaer Güterbahnhof, Eisenbahnerwohnungen u. a. — Im Laufe dieses Monats wird die neu erbaute Hochbrücke über die Eisenbahn bei Mitau dem Verkehr übergeben. In den nächsten Tagen beginnen die Arbeiten an der Erweiterung der Spurweiten der 600-mm-Feldbahnen, die bekanntlich auch dem Personenverkehr dienen und wegen ihrer schmalen Spur häufige Unfälle verursachen, auf 750 mm Spurweite.

— **Prämien für sprachkundige Eisenbahnbeamte in Lettland.** Auf Grund eines Gutachtens der innerministeriellen Kommission sollen die Eisenbahnbeamten, die im Grenzverkehr und im durchgehenden Eisenbahnverkehr beschäftigt werden, für Kenntnisse der französischen oder englischen Sprache eine Gehaltszulage von 25 Lats monatlich und für die Beherrschung der deutschen Sprache eine solche von 12 bis 15 Lats erhalten. Die Bewilligung der Zulage wird von der Ablegung einer Sprachprüfung abhängig gemacht.

— **Ein neues Gebäude für die Warschauer Eisenbahndirektion.** Das polnische Verkehrsministerium schreitet noch in diesem Jahre zum Bau eines eigenen vierstöckigen Gebäudes, das die Warschauer Eisenbahndirektion aufnehmen soll. Der Kostenanschlag des Baues sieht einen Betrag von 6 Millionen Zl. vor. Das Gebäude soll bis zum Jahre 1930 fertiggestellt sein.

— **Polnisch afghanischer Durchgangsverkehr.** Der polnisch-afghanische Freundschaftsvertrag vom 30. August 1927 sieht bekanntlich den Abschluß eines Handelsvertrages vor. Da die Handelsvertragsverhandlungen längere Zeit in Anspruch nehmen dürften, haben die polnische und afghanische Regierung ein Übereinkommen getroffen, wonach — unabhängig von dem Abschluß eines Handelsvertrags — der Durchgangsverkehr als eine der dringendsten Maßnahmen schon jetzt geregelt werden soll. Am 1. Mai 1928 erfolgte während der Anwesenheit des Königs Amanullah in Warschau der Austausch der Noten in dieser Frage. Dadurch wird den Waren aus beiden Ländern der Durchgangsverkehr in beiden Richtungen den Bestimmungen der Transitkommission von Barcelona vom 20. April 1921 gemäß gesichert.

— **Tschechoslowakischer Zentraleisenbahnrat.** Am 7. Mai fand in Prag die diesjährige Jahresversammlung des Zentraleisenbahnrates statt, in deren Verlaufe verschiedene Anträge durchberaten wurden. Zu Beginn der Beratungen gab der Eisenbahnminister einen Überblick über die gegenwärtige Lage der Staatsbahnen; er führte unter anderem aus: Unter den Gesetzentwürfen, an denen derzeit gearbeitet wird, ist der wichtigste der Entwurf der neuen Eisenbahnverkehrsordnung. Auf dem Gebiete der internationalen Eisenbahnverträge über die Anschlußverkehre ist der Vertrag mit Polen zur Ratifizierung vorbereitet. Die Verhandlungen mit Deutschland über die Regelung des Eisenbahnverkehrs in den Grenzstationen und auf den Grenzstrecken betreffen vorläufig nur grundsätzliche internationale Rechtsfragen, die auch mit der finanziellen Regelung zusammenhängen. Da es sich bei Deutschland um 33 Stationen und um eine Reihe von Strecken handelt, welche an manchen Stellen weit über die Staatsgrenzen reichen, ist es begreiflich, daß die Verhandlungen nicht so schnell vorwärts gehen wie bei anderen Nachbarstaaten.

Die Festigung der rechtlichen und finanziellen Verhältnisse bei den im Staatsbetrieb befindlichen Privatbahnen ist in der letzten Zeit so weit vorgeschritten, daß in der nächsten Zeit an die Regelung dieser Verhältnisse bei weiteren Bahnen in der Slowakei geschritten werden wird. Damit wird sich die Zahl der bisher nicht nostrifizierten Eisenbahngesellschaften verringern.

Ich kann im ganzen mit Befriedigung feststellen, daß sich die Finanzwirtschaft der Eisenbahnunternehmung im Jahre 1927 nach den vorausgesagten Ergebnissen entwickelt hat, ja sogar, daß diese Ergebnisse vielfach besser waren als wir voraussetzten. Ich glaube, daß man mir nicht allzu großen Optimismus vorwerfen wird, wenn ich der Hoffnung Ausdruck gebe, daß auch die Ergebnisse im nächsten Jahr durchaus befriedigend sein werden.

Im internationalen Güterverkehr wurden direkte Verbindungen mit England mittels Trajektwagen erzielt, welche den Verfrachtern die Sicherheit bieten, daß die Ware unbeschädigt und rasch am Bestimmungsort eintrifft. Die Leitung des Zugverkehrs mit Hilfe von Selektorentelephone wurde von Prag über Brünn bis nach Lundenburg und von Preßburg bis nach Parkan eingeführt. Der Verkehr zeigte im Jahre 1927 gegenüber den vorhergehenden Jahren eine ständige Zunahme. Die Beförderungsleistung war im Jahre 1927 um 535 077 Wagen größer als im Jahre 1926. Mit Rüben, Rübenschnitzeln, Rohzucker und Saturationsschlamm wurden um 66 751 Wagen mehr beladen als im vorigen Jahre. Die Vorbereitungen für die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Prager Bahnhöfen sind beendet. Der Verschub wird auf dem Prager Wilsonbahnhof zum Teil von elektrischen Lokomotiven besorgt. In Brünn wurde zu Versuchszwecken eine Telephonzentrale mit Glühlampenruf eingerichtet. Dies bedeutet eine bessere Ausnutzung der Telegraphenlinien und Apparate wie auch eine Beschleunigung der Telegrammbeförderung. Die neuen internationalen Abkommen über die Eisenbahnpersonen-, Gepäck- und Güterbeförderung treten am 1. Oktober in Kraft. Der betreffende Antrag wird in Kürze der Regierung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Im internationalen Eisenbahngüterverkehr wurden neue Vereinbarungen mit der Türkei und Sowjetrußland getroffen. Im Hinblick auf das neue internationale Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Gepäck wird es notwendig sein, daß mit 1. Oktober auch ein neuer Personentarif in Kraft tritt. Der bisherige Entfernungszeiger, der infolge zahlreicher Berichtigungen und Ergänzungen unübersichtlich geworden ist, wird wahrscheinlich mit 1. Juli neu herausgegeben werden. Die Neuregelung des Gütertarifs hatte ihren Einfluß auch auf die Ausfuhr-, Durchfuhr- und Verbandstarife. Bei allen diesen Maßnahmen war die Eisenbahnverwaltung bemüht, sich den Bedürfnissen des Handels und der Industrie anzupassen. Ebenso wie die Beförderungsleistung zeigt auch der Wagendienst eine entsprechende Erhöhung. Die Leistung stieg um 4,43 % Lokomotivkilometer und um 4,33 % Bruttotonnenkilometer gegenüber dem Jahre 1926.

Der Wagenpark wurde seit der letzten Sitzung des Zentraleisenbahnrats vermehrt, und zwar um 31 Lokomotiven, 5 Motorwagen, 3 Gleisautobusse, 4 Straßenautobusse und 136 Personenwagen. Für das Jahr 1928 sind bestellt: 33 Lokomotiven, 55 Gleisautobusse mit 29 Anhängewag 109 Personenwagen, 20 Dienst- und Spezialwagen, 3 Mot wagen und 10 Straßenautobusse. Der Preis eines Mot wagens bewegt sich zwischen 80 000 bis 1 000 000 Kc, d jenige eines Motorautobusses zwischen 1,5 bis 1,8 Mill. K Für eine rasche Zeitungsbeförderung werden Draisinen a gekauft; diese werden auf ihrem Rückweg zur Gemüse- u Milchbeförderung benutzt. Ende des nächsten Jahres wi auf den Hauptstrecken bei allen Personenzügen die Lu druckbremse eingeführt. Außerdem werden für die Eilg und Obstbeförderung in diesem Jahre 800 gedeckte Wag mit vollständiger Luftdruckbremse ausgestattet und 1200 deckte Wagen mit Luftdruckbremsleitung. Zur Hebung Verkehrssicherheit wurden auf den internationalen Streck im ganzen 297 Gleiskilometer und 352 Weichen erneue Außerhalb des Rahmens der im Voranschlag vorgesehen Investitionen wird in diesem Jahre auch der Bau des neu Frachtenbahnhofs in Prag begonnen. Ein höherer geldlich Aufwand wird auch für die Bahnhofsbauten in Lundenbu Böhm. Trübau und Preßburg verwendet. Diese größer Investitionsausgaben sind im Hinblick auf die verhältn mäßig zufriedenstellenden Betriebsergebnisse dieses Jah möglich.

Zum Schluß gab der Minister einen Überblick der I vestitionstätigkeit im Jahre 1927 nach den tatsächlich a gegebenen Beträgen. Danach wurden ausgegeben in K für Betriebsbauten 146,5 Mill., für Erneuerung und Verm rung des Wagenparkes 47,5 Mill., für Bahnelektrisieru 26 Mill. und für neue Bahnbauten 107 Mill. Unter Hin rechnung von 100 Mill. für andere Betriebsbauten erg sich eine Gesamtausgabe von 437 Mill. tschechische Kron

— **Tschechoslowakischer Außenhandel im ersten Viertjahr 1928.** Die zur Veröffentlichung gelangten Zahlen Außenhandels im März und auch in den ersten drei Mo ten 1928 zeigen deutlich, daß eine Zunahme der Ausfu von Fertigwaren und der Einfuhr von Rohstoffen ein treten ist. Die Bilanz für März weist einen Überschuß v 70 Mill. Kc aus, gegenüber einem solchen von nur 16 M Kc im Februar. Der Wert der Fertigwarenausfuhr trägt im März 1311 Mill. Kc; sie ist um 300 Mill. größer als im Vorjahre und übertrifft die Zahl des V monats um fast 270 Mill. Kc. Daß die Industrie auch w terhin einen guten Absatz erwartet, darauf deutet die w tere Zunahme der Rohstoffeinfuhr hin, die gegen das V jahr um 254, gegen den Vormonat um 220 Mill. Kc stiegen ist. Im ersten Vierteljahr 1928 ist die Fertigwar ausfuhr um 622 Mill. Kc gestiegen, die Rohstoffeinfuhr gegen das Vorjahr um 528 Mill. Kc zugenommen. Außenhandel (Einfuhr und Ausfuhr) hat im ersten Viertjahr einen Betrag von 9½ Milliarden erreicht, welcher 1886 Millionen höher ist als der Umsatz des Außenhand im Jahre 1927.

— **Kennzeichnung der Dauerkarten in England.** Bei englischen Südbahn werden die Dauerkarten, die an weliche Personen ausgegeben werden, mit einem deutli sichtbaren „W" (Woman) gestempelt. Ein junger Ma ist kürzlich in Strafe genommen worden, weil er mit ei solchen Karte die Eisenbahn benutzte; augenscheinli kannte er die Bedeutung des aufgedruckten „W" nic Auch sonst haben die Dauerkarten dieser Gesellsch Kennzeichen, an denen z. B. der den Verkehr überchende Beamte auf den ersten Blick die Besonderheit Karte, z. B. darin bestehend, daß sie nur auf einer einznen bestimmten Strecke benutzt werden darf, erkenn kann. Bei den Untergrundbahnen werden auf die Daukarten für weibliche Personen zwei „W" aufgestemp wenn aus der Unterschrift der Inhaberin nicht herv geht, daß der Vorname ein weiblicher ist. Ebenso ke zeichnet die Westbahn die Karten für weibliche Fal gäste mit einem „W". Die Metropolitan-Eisenbahn nutzt zu dem gleichen Zweck einen in Richtung Diagonale aufgedruckten Strich.

— **Die Wohltätigkeitsanstalt der englischen Eisenbahnen.** Die seit 70 Jahren bestehende „Railway Benevolent Institution" bezweckt, bedürftige Eisenbahnwitw zu unterstützen und -waisen zu erziehen; ebenso wie d Witwen wird auch alten Angehörigen des Eisenbahndie stes eine Geldbeihilfe gewährt, wenn sie nicht mehr v

enen können. Seit 1858, dem Gründungsjahr sind 7468 itwen, deren Männer tötlich verunglückt waren, 29 298 ndere Witwen, 213 302 unfallverletzte Männer und 4592 is anderen Gründen Not leidende Männer unterstützt orden. Dazu kommen noch 875 Kinder und andere Angeörige von Eisenbahnern, sowie weibliche Personen aus dem isenbahndienst. 8174 Witwen und arbeitsunfähige Männer ben Renten von 3 bis 50 Sterling im Jahre bezogen. 3007 inder sind im Eisenbahn-Waisenhaus in Derby und in ideren Anstalten erzogen worden. Zur Zeit werden 307 inder auf Kosten der Wohltätigkeitsanstalt erzogen. Die enten, die zur Zeit an Witwen und andere Mitglieder ezahlt werden, belaufen sich auf über 53 500 Sterling. ie Anstalt wird von den Eisenbahngesellschaften unterützt und von deren Beamten geleitet. Der Eintritt steht llen Eisenbahnern von Großbritannien und Irland frei. as religiöse Bekenntnis spielt dabei keine Rolle, und olitische Einflüsse werden ferngehalten.

— **Eine Ausstellung von Eisenbahnplakaten.** Die London nd Nordostbahn hat in einem Londoner Museum eine usstellung von Werbeplakaten veranstaltet, die sie in er Zeit von 1922 bis heute herausgebracht hat. Unter en Künstlern, die diese Plakate entworfen haben, sind solie mit höchst klangvollen Namen, und die Ausstellung eigt, daß sich die Anschauungen über diese Art Kunst hr stark gewandelt haben. Es werden ja an Plakate beondere Anforderungen gestellt; sie sollen nicht nur Kunstwerke im üblichen Sinne sein, sondern auch beim Beschauer einen besonderen Eindruck hinterlassen, ihm Anlaß zu bestimmten Taten geben. Außerdem muß ein Entwurf für ein Plakat besonders zur Vervielfältigung geeignet sein. Nach englischen Berichten haben die ausgestellten Plakate all die Eigenschaften, die von ihnen gefordert werden müssen; es sind unter ihnen witzige und bizarre, zurückhaltende Darstellungen und kühne. 42 Künstler sind in der Ausstellung vertreten, und Modern Transport erteilt ihnen allen das Lob, daß ihre Bemühungen, durch ihre Kunst für die Eisenbahn zu werben, erfolgreich gewesen sind.

— **„Verkehrslehrlinge" bei einer englischen Eisenbahngesellschaft.** Die ehemalige englische Nordostbahngesellschaft hatte schon im Jahre 1907 eine Einrichtung geschaffen, die sie als „Verkehrslehrzeit" bezeichnete, der Zweck war, junge Leute, die versprachen, etwas im Eisenbahndienst zu leisten, zu unterrichten und auszubilden, so daß ihnen die Möglichkeit, vorwärts zu kommen gegeben würde. Die Einrichtung bewährte sich, und sie wurde daher, als die Nordostbahn im Jahre 1923 in der London Nordostbahn aufging, von dieser übernommen und auf deren ganzen Bereich ausgedehnt. Verwaltet wird die Einrichtung von einem Ausschuß, an dessen Spitze der Stellvertreter des Generaldirektors steht. In den drei Bezirken, in die der Bereich der Eisenbahngesellschaft eingeteilt ist, bestehen örtliche Ausschüsse, die in den Hauptausschuß Vertreter entsenden.

Die Teilnehmer an der Ausbildung, die „traffic apprentices", gehören zwei verschiedenen Gruppen an. Es werden einerseits junge Leute mit abgeschlossener Schul- oder Universitätsbildung von außen eingestellt, und andererseits im Dienst befindliche Mitglieder der Belegschaft der Eisenbahn hierzu ausgewählt. Für die Annahme der Anwärter von außerhalb des Eisenbahndienstes sind deren Schulzeugnisse, sowie der allgemeine Eindruck, den sie auf den genannten Ausschuß machen, maßgebend. Großer Wert wird auch auf Empfehlung des Stellenvermittlungsamts gelegt, das für von den Universitäten mit Abschlußprüfung abgehende Studenten ein Unterkommen beschafft. Die Anwärter werden zunächst versuchsweise eingestellt; die Eisenbahngesellschaft kann sie jederzeit entlassen, sie können aber auch auf eigenen Wunsch ausreten. An die Anwärter werden hohe Anforderungen gestellt. Von 150, die sich in den letzten fünf Jahren gemeldet haben, sind nur 32 angenommen worden. Von diesen sind acht wieder ausgetreten. Von den verbleibenden 24 wird berichtet, daß sie sich bewähren.

Die zweite Gruppe, diejenige aus dem Eisenbahndienst, wird auf Grund von Prüfungen ausgewählt, zu denen Anwärter für den Bureaudienst und Angestellte für diesen Dienst im Alter von 20 bis 25 Jahren zugelassen werden. Die Prüfung ist schriftlich und mündlich; Prüfungsfächer sind Eisenbahn-Betriebsdienst und -Wirtschaft, Rechnungswesen, Sicherungswesen, Kenntnis der Dienstvorschriften, allgemeine Fächer. Prüfende sind zwei Eisenbahnbeamte und zwei Universitätsprofessoren. Jährlich werden höchstens 13 von den Prüflingen für die Ausbildung angenommen, die Zahl derer, die sich dazu melden, ist aber größer.

Die „Lehrlinge" werden besoldet. Sie erhalten mit 20 Jahren 150 Pfund und steigen über 175 Pfund im zweiten auf 200 Pfund im dritten Jahr; in den nächsten Jahren beträgt die Zulage 10 Pfund. Gewöhnlich dauert die Ausbildung drei Jahre. Bewährt sich der Anwärter nicht, so kann er von der Ausbildung ausgeschlossen werden; gehört er dem Eisenbahndienstbereich an, tritt er an seine alte Stelle zurück und hat dann keine anderen Aussichten auf Vorwärtskommen als andere junge Leute seiner Klasse. Seit 1923 haben sich 1004 Kandidaten aus dem Eisenbahndienst zur Ausbildung gemeldet; von diesen sind 35 angenommen worden. Unter diesen wiederum haben drei versagt, 12 befinden sich noch im Anfang der Ausbildung, so daß über sie noch kein Urteil abgegeben werden kann. Die übrigen arbeiten zur Zufriedenheit, einige sind schon in verantwortliche Stellen eingerückt.

Die örtlichen Ausschüsse sorgen dafür, daß die Anwärter alle Zweige des Betriebs- und Verkehrsdienstes kennen lernen. Die jungen Leute werden daher häufig versetzt. Sie müssen regelmäßig Berichte über ihre Tätigkeit erstatten, die über die örtlichen Ausschüsse an die Direktion geleitet werden. Von Zeit zu Zeit finden Versammlungen der Anwärter vor den Ausschüssen statt.

Die Ausbildung der Anwärter für Stellen von größerer Bedeutung wird soweit wie möglich in die Ausbildung eingegliedert, die die Eisenbahngesellschaft allen ihren Dienstanfängern zuteil werden läßt. Hierzu sind Pläne im Einverständnis mit elf Universitäten aufgestellt worden, die ständig dieserhalb mit der Eisenbahn in Verbindung stehen. Lehrgegenstände sind Rechtskunde und Wirtschaftslehre, soweit die Eisenbahn in Frage kommt, Eisenbahnbetriebslehre, Eisenbahngeographie, Signalwesen, Rechnungswesen. An 21 Orten werden Lehrgänge auf diesen Gebieten abgehalten. Die praktischen Fächer werden von Eisenbahnbeamten unterrichtet, im übrigen werden die Vorträge von seiten der Universitäten gehalten. Es werden Prüfungen abgehalten, wobei die Anforderungen für das Bestehen ungefähr denjenigen der Universitäten für die Abschlußprüfung entsprechen. Die Anwärter für den höheren Dienst müssen an all diesen Veranstaltungen teilnehmen. Zur Zeit sind 37 solcher Anwärter in der Ausbildung begriffen, von denen 23 aus dem Eisenbahndienst stammen und 14 von außen eingetreten sind. Im ersten Jahr gelten die Anwärter bei ihrer Dienststelle als überzählig, dann müssen sie an deren Arbeit teilnehmen oder sie erhalten einen Sonderauftrag. Auf diese Art wird erreicht, daß die Kosten der Ausbildung nur gering sind.

— **Kraftwagenparade in London.** In London hat schon seit längerer Zeit der Gebrauch bestanden, einmal im Jahre eine Pferdeparade zu halten, bei der Geschäftsgespanne vorgeführt werden und bei der an die besten von ihnen Preise verteilt werden. Unter anderem haben sich an dieser Veranstaltung immer die Eisenbahngesellschaften lebhaft beteiligt, die bekanntlich in England den Zustreifdienst selbst besorgen und zu diesem Zweck über einen ansehnlichen Marstall verfügen. In diesem Jahr haben sich an der Pferdeparade am Ostermontag 657 Gespanne, 53 mehr als im Vorjahre, beteiligt. Die Londoner Nordostbahn hatte 13 Fahrzeuge aus ihrem Paketverkehr gestellt und hat mit ihnen elf erste und zwei zweite Preise davongetragen. Die Midland-Eisenbahn hat für ihre 19 Fahrzeuge sogar 18 erste und einen zweiten Preis erhalten. In den letzten 22 Jahren ist der neuzeitlichen Entwicklung folgend zur Pferdeparade eine Parade von Nutz- und Geschäftskraftwagen hinzugetreten. Sie hat dieses Jahr Ende März auf einem Platz der Londoner City stattgefunden. Es waren dazu 99 Fahrzeuge erschienen, die mit Benzin, Dampf und Elektrizität betrieben werden. 25 Unternehmen bewarben sich mit Gruppen von drei Fahrzeugen um einen Wanderpokal und eine silberne Medaille. Die Fahrer der preisgekrönten Wagen erhalten außerdem einen Geldpreis von 2 Sterling und eine Erinnerungsmünze. Von 19 Unternehmen stellten sich den Preis-

richtern 75 Wagen mit Benzinmotor, die je mindestens 6400 km zurückgelegt hatten. Die drei Wagen des Unternehmens, das den Wanderpreis davontrug, hatten bereits 367 700, 320 500 und 416 600 km hinter sich. An zweiter Stelle stand eine Gruppe, von der ein Wagen sogar schon 464 000 km geleistet hatte. Auch die Postverwaltung beteiligte sich an dem Wettbewerb, allerdings mit jüngeren Wagen. Ferner wurden 17 Wagen mit elektrischem Antrieb und sechs mit Dampfbetrieb vorgeführt. Der Dampfkraftwagen, der bei uns kaum vorkommt, ist in England bekanntlich ziemlich verbreitet. Auch die nicht mit einem Preis bedachten Wagen waren in so gutem Zustande, daß ihren Fahrern wenigstens eine Geldbelohnung zugesprochen werden konnte. Die Veranstalterin des Wettbewerbs, der Verband der Betriebe mit Nutzkraftwagen, glaubt durch seine Tätigkeit erreicht zu haben, daß auf die Pflege weit größere Sorgfalt verwendet wird, als es zu der Zeit geschah, wo man zum ersten Mal eine solche Parade abhielt. In diesem Jahr war die Beteiligung merkwürdiger Weise gering, sie hat sonst etwa 200 Fahrzeuge umfaßt, und vor dem Kriege wurden sogar gewöhnlich etwa 500 Wagen vorgeführt. Um diese Zahl etwas zu vermindern, wurden damals nur noch Gruppen von sechs Wagen zum Wettbewerb zugelassen, sodaß er also auf Großbetriebe beschränkt war. Dann wurde diese Zahl auf drei herabgesetzt, und neuerdings wird erwogen, auch Einzelwagen zuzulassen, um die Beteiligung weiterer Kreise zu ermöglichen.

— **Der Schiffsverkehr der London, Midland und Schottischen Eisenbahn auf der Strecke Heysham—Belfast.** Außer ihrem in England und Schottland gelegenen Hauptnetz betreibt die London, Midland & Schottische Eisenbahn noch 616 km Eisenbahnstrecken in Nordirland. Sie hat deshalb lebhaftes Interesse am Schiffsverkehr zwischen England und Irland. Neuerdings hat sie beschlossen, in bezug auf diesen Verkehr eine veränderte Politik zu verfolgen und ihre ganze Aufmerksamkeit nur noch dem Schiffsverkehr zwischen beiden Inseln auf der Strecke Heysham—Belfast zu widmen. Zu diesem Zweck hat sie drei neue 3600 t-Dampfer angeschafft, die den Reisenden alle Bequemlichkeiten bieten sollen und als verkleinerte Ozeandampfer bezeichnet werden. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 21 Knoten. Die Überfahrt dauert dabei 6 Stunden 40 Minuten. Mitte April ist eine Eröffnungsfahrt mit geladenen Gästen veranstaltet worden, und seit dem 30. April wird der Verkehr regelmäßig mit den neuen Dampfern bedient. Sie haben 141 Einzelschlafabteile, 65 Abteile mit 2 Betten und 7 mit 4 Betten, dazu noch 104 Schlaflager; im ganzen können sie 1500 Reisende aufnehmen. Die Schlafabteile sind nach Art der Schlafwagen umgestaltet.

Fremde Erdteile.

— **Zum Bau der Turkestan-Sibirien-Eisenbahnlinie.** Nach Angaben des Verkehrskommissariats der Sowjetunion wird die Gesamtlänge der im Bau befindlichen Turkestan-Sibirien-Eisenbahnlinie 1481 km betragen. Die Eisenbahlinie führt von Semipalatinsk über Sergiopol, über die Bergketten Malaja Sara, den Fluß Ili, die Stadt Alma-Ata und schließlich über den Tschokpa-Paß bis zur Station Lugowaja. Der Güterumsatz der Eisenbahnlinie wird in den ersten Jahren auf 1 210 000 t berechnet, darunter 800 000 t Ausfuhrgetreide. Die Baukosten der Linie werden auf 205,5 Mill. Rubel geschätzt.

— **Zunahme des Güterverkehrs auf der Chinesischen Ostbahn.** Die Gesamteinnahmen der Chinesischen Ostbahn aus dem Personen- und Güterverkehr betrugen im März 1928 6,8 Mill. Rubel, d. h. 0,7 Mill. Rubel mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Hiervon entfielen auf die Personenbeförderung 1,54 Mill., auf Inlandsfrachten 1,63 Mill. und der Rest, der den größten Teil der Einnahmen ausmacht, auf die Beförderung von Ausfuhrgütern. Von diesen stehen wiederum die von der Chinesischen Ostbahn an die Ussuri-Bahn übergebenen Frachten an erster Stelle. — In der ersten Hälfte des April 1928 hat die Chinesische Ostbahn 219 803 t verschiener Güter befördert, darunter 108 288 t Getreide (1. Aprilhälfte 1927: 181 304 t). Der Rückgang der Getreidefrachten wird auf den frühzeitigen Abschluß der Ausfuhrkampagne und die Hemmung der Getreidezufuh infolge der Schneeschmelze zurückgeführt.

— **Errichtung europäischer Einkaufsstellen der Chine sischen Ostbahn.** Nach einem Bericht der Verwaltung de Chinesischen Ostbahn hat sich eine Vertretung der Bah nach Westeuropa begeben, um die Organisation eine Einkaufszentrale in einem der größeren Industriemitte punkte Deutschlands oder Frankreichs durchzu führen. Des weiteren soll die Vertretung in Europa Ge schäftsverbindungen mit Handelsorganiastionen anknüpfer die für den Bezug manshurischer Rohstoffe in Frag kommen.

— **Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahnlinie Tomsk–Jenisseisk.** In Tomsk ist eine Kommission aus Moskau eingetroffen, um die Vorarbeiten für den Bau der neue Eisenbahnlinie Tomsk—Jenisseisk aufzunehmen. Die neu Eisenbahnlinie, die eine Länge von 250 km haben wird soll jährlich etwa 48 Mill. Festmeter Holz abbefördern Die Frachtkosten für Holz auf der neuen Bahn sollen sich günstiger stellen als der Transport des Uralholzes nach Mittelasien. Die Baukosten der neuen Linie werden auf 54 Mill. Rubel veranschlagt.

— **Die siamesischen Staatsbahnen.** Das Königreich Sian zählt heute auf einer Fläche von rd. 520 000 qkm mehr als 8 Millionen Bewohner. Der Norden, Süden und Westen des Landes ist von Gebirgen bedeckt, die im Doi-Intanon bis zu 2575 m Höhe emporsteigen, während die Mitte, den Osten und Nordosten weite Ebenen erfüllen. Die reiche Erzeugung des Landes liefert als Hauptausfuhrgüter Reis, Baumwolle, Tabak, Kaffee Zucker, Pfeffer, Edelhölzer und Seide.

Unter den Verkehrswegen Siams sind die Landstraßen vernachlässigt und in der Regenzeit fast ungangbar. Für Reisen in das Innere sind die Elefanten von unschätzbarem Wert. Der Verbesserung und dem Ausbau des Kanalnetzes schenkt man neuerdings große Beachtung.

Das siamesische Eisenbahnnetz befindet sich fast ausschließlich im Besitz des Staates. Die erste, 76 km lange Eisenbahnlinie, die die Hauptstadt Bangkok, das „Venedig des Ostens", mit der alten Königstadt Ayuthia verbindet, wurde in den Jahren 1892 bis 1897 erbaut; im Jahre 1900 wurde diese Linie 265 km weit bis Korat verlängert und neuerdings bis zu der in der Nähe des Mekong gelegenen Stadt Ubon vorgeschoben. Gleichzeitig mit der Weiterführung der Ostbahn bis Korat wurde der Bau der Nordbahn, die dem Ostufer des Menam folgt, in Angriff genommen. Ihre Gesamtlänge bis zum derzeitigen Endpunkt Chiengmai, der Hauptstadt des nördlichen Siams, beträgt rd. 700 km. Die Reise von Bangkok bis Chiengmai, die früher mehrere Wochen erforderte, wird heute in 2 bis 3 Tagen zurückgelegt. Eine zweite von Bangkok ostwärts führende Linie, die bisher in dem Orte Petriew endigte, wird gegenwärtig rasch nach der Grenze des französischen Schutzgebietes Kambodscha verlängert, um eine Durchgangsverbindung zwischen Bangkok und Saigon zu schaffen.

Während die Strecken im Norden und Osten des Landes vollspurig erbaut wurden, erhielt die Südlinie der siamesischen Staatsbahnen mit Rücksicht auf den Anschluß an die Bahnen in den Verbündeten Malaienstaaten und in Birma die Meterspur. Die erste 153 km lange Teilstrecke Bangkok-Noi—Petchaburi der Südbahn wurde im Jahre 1903 eröffnet und im Jahre 1919 die Durchgangsverbindung mit Penang und Singapur hergestellt. Seit dem Jahre 1922 verkehrt wöchentlich ein direkter Schnellzug, der Speise- und Schlafwagen führt, zwischen Bangkok und Prai (Penang) mit einer Fahrzeit von 34 Stunden. Durch eine Brücke über den Menam, die sich z. Zt. wenige Kilometer oberhalb Bangkok im Bau befindet, wird die Südbahn, die bisher auf dem westlichen Ufer des Stromes endete, in den Hauptbahnhof Bangkok eingeführt, in den die nördlichen und östlichen Strecken einmünden. Einschließlich einiger kurzer noch im Bau befindlicher Strecken umfaßt die Südbahn heute ein Netz von 1439 km Länge.

Um die Ungleichheit der Spurweiten zu beseitigen und den Durchgangsverkehr mit den Nachbarländern im Osten und Norden zu ermöglichen, hat man neuerdings beschlossen, die Strecken des nördlichen Netzes von der Vollspur auf Meterspur umzubauen und mit dieser Umwandlung bereits begonnen. Der Lokomotivpark ist auf der Südbahn mit geringen Ausnahmen britischer Herkunft, während auf den nördlichen Linien

das deutsche Material überwiegt. Die Änderung der Spurweite wird umfangreiche Neubeschaffungen von Fahrzeugen erforderlich machen.

Die Gesamtlänge des siamesischen Eisenbahnnetzes beträgt einschließlich der Privatbahnen gegenwärtig fast 2600 km. Das Anlagekapital beläuft sich auf rund 160 Millionen Ticals (278,2 Millionen RM).

— **Die Eisenbahnen in Alaska.** Im „Neuen Wiener Tagblatt" findet sich ein beachtenswerter Aufsatz des Ingenieurs Baravalle über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Alaska, dem wir im Auszuge folgendes entnehmen: Die ersten Alaskabahnen sind Ergebnisse echt amerikanischen Geschäftsgeistes. Alaska ist eines der Länder, die erst verhältnismäßig vor kurzer Zeit in den Kreis des Weltinteresses hineingezogen wurden. Im Jahre 1867 erwarben die Vereinigten Staaten von Amerika um den Preis von 7200000 Dollar in Gold das ganze ungeheure Gebiet von der Beringstraße bis Kanada, das mit seinen 1 376 292 qkm ungefähr den fünften Teil der Vereinigten Staaten ausmacht. Als im Jahre 1896 die erste Kunde von reichen Goldfunden in die Welt hinausdrang, wurde Alaska zu einem zweiten Kalifornien. Kaum drei Jahre nach dem großen Goldfund wurde die erste Bahn: Skagway—Whitepass—Whitehorse geplant. Ihr Bau, mit dem man im Jahre 1899 begonnen hat, wurde bereits 1901 vollendet. Die Bahn warf ihren Unternehmern, englischen Kapitalisten, schon in den ersten Jahren ihres Bestandes zwei Millionen Dollar Dividende ab. Der Ruf nach Beförderungsmitteln erhob sich da und dort und wurde gehört. So entstanden Bahnen vom Tanana- und vom Beringsee zu Goldwäscher- und Erzgrubenmittelpunkten. Der größte Schwung kam in den Eisenbahnbau, als die Firmen Morgan und Guggenheim ihn in die Hand nahmen. Sie bauten eine ganze Reihe von Schmalspurbahnen. Die unverhältnismäßig hohen Tarife für Fracht und für die Personenbeförderung brachten hohe Dividenden. Man bezahlte für die Person und Meile 14 Cent gegenüber 2, 3, 4 Cent und bis 14½ Cent für die Tonne und Meile gegenüber 1 Cent in den Vereinigten Staaten.

Zur Klärung der Verhältnisse entsandte die Regierung im Jahre 1914 eine große Kommission nach dem fernen Staate, und nahm in der Folge den weiteren Bau von Bahnen selbst in die Hand. Im § 1 des Gesetzes vom 12. März 1914 wurde der Präsident beauftragt, in Alaska ein staatliches Eisenbahnnetz von 100 Meilen Länge zu gründen und im § 2 wurden ihm vom Schatzamt 35 Millionen Dollar zur Verfügung gestellt, um vorläufig wenigstens eine Bahnlinie von einem guten Seehafen der Südküste nach den schiffbaren Strömen des Binnenlandes und zu den Kohlenfeldern erbauen zu lassen.

Der Präsident entschied sich für die Linie Sewards—Fairbanks, der Verbindung des besten, ganzjährig eisfreien Hafens mit dem größten Handelsplatz im Innern des Landes und zugleich eine Verbindung mit dem Stromnetz des Yuko, dem fünftgrößten Strom Nordamerikas, der, selbst auf 2164 Meilen schiffbar, mit seinen großen Nebenflüssen ein einheitliches Stromnetz von 4000 km schiffbarer Wasserstraße bildet, das allerdings nur in der Zeit vom Juni bis September vollkommen eisfrei ist. Die Linie nach Fairbanks sollte überdies die Kohlenfelder von Nenana mit ihren frei zutage liegenden Lignitmassen erschließen und durch eine Zweigbahn auch die mächtigen Kohlenlager von Mataniska erreichen, die in der Folge die Kriegsflotte der Vereinigten Staaten im Pazifischen Ozean versorgen sollten.

Am 5. Februar 1922 wurde, nachdem Teilstrecken schon früher in Betrieb waren, das Schlußstück der neuen Bahn eröffnet. Es fehlte damals nur noch die Brücke über den Tanana, um den durchgehenden Verkehr bis Fairbanks zu leiten. Der Tarif wurde mit 6 Cents für je einen Reisenden und eine Meile festgesetzt.

In Fairbanks findet die neue Linie als Verlängerung gegen Norden noch die bestehende Bahn in die Goldlager von Chatanika. Aber auch mit diesem nördlichsten Ausläufer erreicht sie den 64. Grad, bleibt also südlich des Polarkreises und bleibt somit, was nördliche Breite betrifft, hinter den europäischen Nordlandsbahnen zurück. Wenn nun sie selbst und alle übrigen Bahnen von Alaska dennoch mit allen Unbilden arktischer Winter zu kämpfen haben, so liegt dies eben in der eigentümlichen Gestaltung des Landes, die ihm ein weit rauheres Klima gibt, als es seiner Lage nach haben könnte. Von den Roucky Mauntains her zieht ein Gebirge, dessen schneebedeckte Gipfel bis 7000 m ansteigen, der Südküste entlang und sperrt das Land gegen warme Winde ab. Dagegen stürzt durch seine Täler, ähnlich der Bora im Karst die kalte Luft der nördlichen Bezirke gegen die warme Küste und steigert sich oft zu Stürmen, die mit einer Geschwindigkeit von 80 Meilen in der Stunde dahinrasen und große Schneemengen mitbringen, die die Täler verwehen und den Bahnen schwer zu schaffen machen. Eine Besonderheit der das Randgebirge von Alaska durchbrechenden Bahn ist ihre enge Nachbarschaft mit den Gletschern, die sich bis in die Täler hineinziehen und manche Sorgen verursachen. So rückte z. B. der an der Linie Cordova—Copper—River befindliche Childgletscher im Laufe des Jahres 1910/11 um 500 m vor und wächst an manchen Stellen noch immer.

Internationaler Verkehr.

— **Internationaler Eisenbahnverband.** Nach der Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes Heft Nr. 3, Seite 136 ff sind die Ausschüsse des Verbandes in den Tagen vom 23. April bis 5. Mai d. J. in Brüssel zur Sitzung zusammengetreten. Nach der Tagesordnung haben von wichtigeren Gegenständen folgende auf der Tagesordnung gestanden: Personenverkehr: Vereinheitlichung der Regeln für die Gewährung von Reiseerleichterungen im internationalen Verkehr an die Teilnehmer von künstlerischen, wissenschaftlichen, literarischen oder solchen Kongressen, die im allgemeinen ein selbstloses Ziel verfolgen; Internationale Vereinheitlichung der Regeln für die Fahrtunterbrechung auf den Zwischenstationen; Einheitliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Stationsnamen auf den Bahnhöfen. Güterverkehr: Ausarbeitung eines Güterverzeichnisses in französischer Sprache mit Übersetzung in die Sprache aller beteiligten Länder; Vereinheitlichung der Frachtermäßigungen für die Beförderung von Ausstellungsgegenständen nach bestimmten Messen; Kombinierte Eisenbahn-Luftbeförderung; Entwurf eines einheitlichen Tarifs für die Beförderung von kleineren Expreßgütern, der auf alle Länder Europas Anwendung finden soll. Abrechnungs- und Währungswesen: Grundlagen für eine internationale Statistik der Eisenbahnverwaltungen; Vereinheitlichung der Abrechnungsvorschriften für die verschiedenen Personen-, Gepäck- und Güterverkehre; Annahme einer Tarifwährung (Einheitsmünze). Technische Fragen: Verwendung und Betrieb der durchgehenden Güterzugbremse; Internationale Vereinheitlichung der bei unbewachten Planübergängen auf den Straßen anzubringenden Warnungssignale; Wahl von Vorsignalen auf elektrisch betriebenen Strecken.

— **Die internationalen Bureaus in Bern im Jahre 1927.** Von den vier in Bern befindlichen internationalen Bureaus: des Weltpostvereins, der Telegraphenunion, des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport und der Bureaus für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum befassen sich die drei erstgenannten mit Verkehrsfragen. Über ihre Tätigkeit im Jahre 1927 geben die nun erschienenen Jahresberichte Auskunft, denen wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

I. das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport.

Das Amt war am 1. Januar 1927 mit 9 Personen besetzt. Der bisherige Direktor hat, wie wir schon berichtet hatten, im Laufe des Jahres sein Abschiedsgesuch eingereicht und inzwischen die Geschäfte an seinen Nachfolger übergeben (vgl. Nr. 10 S. 274 d. Ztg.). Der Geltungsbereich des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 umfaßte am 31. März 1927: 17 europäische Staaten mit Eisenbahnstrecken von 219 277 km. In dieser Hinsicht wird 1928 eine wesentliche Änderung in materieller und formeller Hinsicht eintreten: der Jahresbericht weist auf die am 18. Oktober 1927 in Bern abgehaltene diplomatische Konferenz hin, auf der das Inkrafttreten der beiden internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr zum 1. Oktober 1928 beschlossen wurde. Dadurch erweitert sich nicht nur an sich der Kreis der diesem Übereinkommen zugehörenden Staaten auf 25 (ganz Europa außer Rußland und England), sondern es trifft auch eine ganz neue Materie des Eisenbahnrechts, die Vorschriften über Personen- und Gepäckverkehr, in den Rahmen internationaler Behandlung und damit in den der Aufgaben des Zentralamts (zu vgl. Nr. 43/1927 d. Ztg.). Die vom Zentralamt herausgegebene und ständig, namentlich in rein juristischer Hinsicht, er-

weiterte „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ wurde 1927 in 1300 Stück aufgelegt. Die Zahl der Abonnenten hat gegen 1926 zugenommen. Der Geschäftsbericht erwähnt noch die vermittelnde Tätigkeit des Amtes bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Eisenbahnverwaltungen und seine sonstigen Arbeiten, namentlich bei Reklamationen und Anfragen von Privaten, ferner behandelt er die ganze infolge des bevorstehenden Inkrafttretens der beiden internationalen Übereinkommen wesentlich größer gewordene Tätigkeit des Amtes, endlich seine Beteiligung an anderen internationalen Institutionen.

II. das Internationale Bureau des Weltpostvereins.

Das Personal dieses Bureaus bestand 1927 aus 9 Personen. Der Weltpostunion gehörten Ende 1927 siebenzig Staaten an, außer den Kolonien, Dominien oder ähnlichen Gebilden. Die Zeitschrift des Bureaus „l'Union postale“ ist in 3500 Stücken aufgelegt.

Von wichtigen Ereignissen erwähnt der Jahresbericht namentlich die von 38 Staaten und 14 Luftverkehrsgesellschaften beschickte Konferenz über den Luftpostdienst (le service postal aérien), die in der Zeit vom 1. bis 10. September 1927 im Haag stattfand. Er weist ferner auf die im Mai 1929 in London stattfindende Konferenz der Weltpostunion hin. Der Bericht über die Tätigkeit des Bureaus enthält auch Angaben über die Arbeiten, die dem Bureau durch die früheren Kongresse zugewiesen sind, über das Studium besonderer Fragen, über Auskunfterteilungen und schiedsgerichtliche Entscheidungen bei Differenzen zwischen den Postverwaltungen verschiedener Länder.

III. Internationales Bureau der Telegraphenunion.

Dieses Bureau hat zwei Abteilungen, eines für Telegraphie und eines für Radiotelegraphie. Das Personal besteht aus 21 Personen außer dem Leiter, die auf beide Abteilungen verteilt sind oder gemeinsam für beide arbeiten. Am 31. Dezember 1927 bestand die Telegraphenunion aus 71 Mitgliedern, dem radiotelegraphischen Übereinkommen gehörten 105 Mitglieder an, das Gebiet fast der ganzen Erde. Das monatlich erscheinende „Journal telegraphique“ hat eine Auflage von 2500 Stück.

Im Oktober und November 1927 fand in Washington eine internationale radiotelegraphische Konferenz statt, an der unter anderem der Direktor und der eine Vizedirektor des Bureaus teilnahmen. Auf ihr wurde ein neues radiotelegraphisches internationales Übereinkommen, ein allgemeines und ein Zusatzreglement erstellt. Die nächste solche Konferenz soll 1932 in Madrid sattfinden. Der Direktor dieses internationalen Bureaus starb auf der Heimreise von dieser Konferenz.

An sonstigen Arbeiten erwähnt der Bericht unter anderem den Schriftwechsel, die Rundschreiben, die Notifikationen und die Herausgabe einer erheblichen Anzahl von Dokumenten der Konferenzen und Kommissionen, ferner von Karten. Aus diesen Geschäftsberichten geht hervor, daß in den drei Bureaus eine ganz erhebliche, der Allgemeinheit nicht weiter bekannt werdende, aber ihr zugute kommende Arbeit geleistet wird.

Die drei Bureaus sind nicht dem Völkerbund, sondern dem Schweizerischen Bundesrat unterstellt.

Wasserverkehr.

— **Fährverbindung Schweden—England.** Der alte Gedanke, einer Durchgangslinie durch Schweden zwischen den baltischen Ländern und Rußland einerseits und England andererseits, ist der Verwirklichung nähergerückt, nachdem die Einrichtung einer Fährverbindung über die Ostsee so gut wie beschlossene Sache ist (vgl. unseren Artikel „Fährenverbindung Schweden-baltische Länder“ auf Seite 274 d. Ztg.). Nachdem die estnische Regierung Garantien für ein günstiges finanzielles Ergebnis der schwedisch-estnischen Linie in den ersten Jahren gegeben hat, geht man jetzt eifrigst an die Vorbereitungen. Man beabsichtigt, schon im Frühjahr 1929 die neue Fährverbindung eröffnen zu können. Ob dies wirklich der Fall sein wird, dürfte jedoch mehr als zweifelhaft erscheinen.

Aber auch der Plan der Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Schweden und England scheint jetzt, einer Meldung von Svenska Dagbladet zufolge, in ein weiteres Stadium getreten zu sein. Die wichtigsten Fragen waren vor allem der Ansch an das englische Eisenbahnnetz einschließlich der Hafenfr in England sowie der Entwurf eines betriebssicheren und w schaftlichen Fährschifftypes für die Güter- und Person beförderung.

Namentlich der Anschluß in England bereitet große Schwier keiten, da es an der ganzen englischen Ostküste nur eine Haf anlage gibt, die unabhängig vom Wasserstande stets Sch von der beabsichtigten Größe aufnehmen kann. Die Hafenanl von Immingham erfüllt diese Bedingungen. Zum Zeitpun der Verhandlungen der schwedisch-englischen Verkehrskomm sion traten infolge der Kriegszeit und der damals schwebend Frage des Erwerbs der englischen Eisenbahnen durch den St gewisse Schwierigkeiten auf, um einen Vertrag über die Haf anlage von Immingham abzuschließen, über die damals die Gr Zentralbahn (Great Centralrailway) verfügte. Es waren dam auch mehr politische als rein wirtschaftliche Gründe, die Verwirklichung des Planes der Fährverbindung unmögl machten.

Es ist nun Interessenten der geplanten schwedischen Fä verbindung gelungen, die englische Eisenbahngesellschaft, jetzt über die Docks von Immingham verfügt, nämlich die Lon and North Eastern Railway Company für den Plan zu gewinn Die Gesellschaft hat besonders schnellfahrende Anschlußzü an das Fährschiff nach und von London in Aussicht geste die die Strecke in 3½ Stunden zurücklegen. Einflußrei Persönlichkeiten in England, die englische Presse und Parlamen kreise sollen sich für die Verwirklichung des Planes einsetz Schwedischerseits wird ein Ausschuß gebildet, der zur Akti zeichnung für ein Fährschiffunternehmen auffordern wird.

Es sind zwei Doppeltouren wöchentlich zwischen Gotenb und Immingham in Aussicht genommen, für die ein Schn fährschiff für Güter und Personen genügt. Es soll später n ein billigeres und langsamer fahrendes Güterfährschiff eingese werden, das unregelmäßig im Bedarfsfalle und zum Ausgle des Verkehrs verkehren soll. Ein Reserveschiff für den Person verkehr soll einstweilen nicht angeschafft werden, um nicht nötig den Fahrpreis zu verteuern und dem erstrebten Ziele dem Personenverkehr, billige Fahrt im Verein mit Schnelligk und Komfort, entgegenzuwirken.

Sobald sich der Verkehr weiter entwickelt hat, soll ein zwei Schnellfährschiff beschafft werden. Es sollen dann, abgesel von den Wintermonaten, wöchentlich vier Doppeltouren sta finden.

Die Größenverhältnisse des Fährschiffes sollen betrag Länge 135 m, Breite 17,6 m, Tiefe 6,5 m, die Wasserverdrängu bei Ladung 8000 t. Das Schiff kann 76 große Güterwagen a nehmen und bietet Bequemlichkeiten für 460 Personen, v denen 250 auf die 1. Kl., 110 auf die 2. Kl. und 100 auf die 3. entfallen. Der Fahrpreis soll in der 1. Kl. 50 Kr., in der 2. 40 Kr. und in der 3. Kl. 25 Kr. betragen. Das Schiff legt 1 Knoten in der Stunde zurück. Die Überfahrtzeit beträgt Stunden. Das Schnellschiff soll nach der höchsten Klasse v Lloyd, wahrscheinlich auf einer englischen Werft, gebaut werd Die Kosten werden auf etwa 230000 £ veranschlagt. Das Güt fährschiff soll in Schweden gebaut werden. Vgl. hierzu au unsere Nachricht auf Seite 1222 des vor. Jahrg. unserer Zeitu

Das schwedische Handelskollegium, dem die schwedis Regierung die Pläne einer Fährverbindung zur Äußerung üb sandt hatte, spricht sich gegen eine Fährschiffverbindung a Notwendig sei nur eine Verbesserung der Personenbeförderu Hierfür würden aber schnellfahrende Personendampfer genüg Die Äußerung der Schwedischen Staatsbahn, die früher selb die Errichtung einer solchen Verbindung geplant hatte, auf die private Projekt steht noch aus.

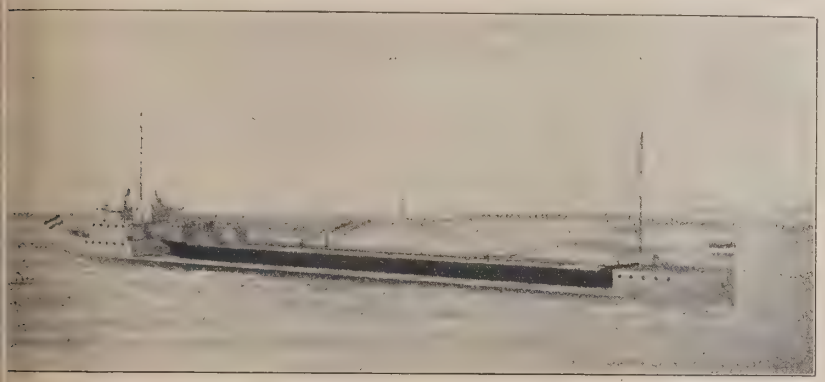
— **Ein neuer Dampfer für den Dienst Harwich—Ho van Holland.** Die immer wachsende Zahl von R senden, die den Dienst nach Holland und Deuts land über Harwich und den Hoek van Holland benutz hat die London- und North-Eastern Eisenbahn veranla einen neuen großen Doppelschrauben-Turbinen-Dampf mit geschlossenem Promenadendeck in Auftrag zu geben

Mit dem Bau des neuen Schiffes, das das größte Dienst zwischen England und dem Festlande sein wi soll sofort begonnen werden. Der Ausführung des neu Dampfers soll der Bauplan der gegenwärtig im Die nach Hoek van Holland und Antwerpen stehenden Schiffe jedoch mit vielen Verbesserungen — zugrunde gel werden. Die Zahl der Einzelkajüten soll wesentlich höht, und auf vier Decks soll Schlafraum für mehr

000 Reisende geschaffen werden. Auf dem geschlossenen Hauptdeck, neben dem großen Gesellschaftssaal, sind ein großer Speisesaal und ein Rauchzimmer, nebst einer elektrischen Küche vorgesehen.

Die Kajüten werden besonders sorgfältig eingerichtet; alle sollen mit elektrischen Leselampen und heißem und kaltem Wasser versehen werden. Dazu werden noch in der ersten Klasse Badezimmer eingerichtet.

— **Die Seekahnfähre als ein neues Transportmittel*).** Man schreibt uns aus Wien: Aus Budapest liegen Berichte vor, daß sich die ungarische Regierung mit einem Projekt befaßt, welches die Einrichtung von Fährverbindungen zwischen der Donaumündung und Hafenplätzen im Schwarzen und Mittelmeere zum Gegenstande hat. Es handelt sich dabei um die Ausnützung einer Erfindung des Schiffbauingenieurs Otto Popper, eines Neffen des in Prag lebenden berühmten Technikers, der die Dreadnougths der ehemaligen Monarchie baute und dafür durch den Titel General-Marineingenieur ausgezeichnet wurde. Der Erfinder der Kahnfähre, der gleichfalls tschechoslowakischer Staatsbürger ist,



Seekahnfähre in Fahrt.

gehört der Internationalen Donaukommission an und dieser Umstand macht es erklärlich, daß zunächst an Fährenverbindungen von der Donaumündnug ab gedacht wurde.

Das neue Transportmittel bezweckt die Überführung von beladenen Flußkähnen über Meerestrecken, so daß die Umladung gänzlich entfällt. So sollen z. B. Baumwolle und Kokosnüsse, die am oberen Nil in Kähne verladen und durch Flußdampfer bis Alexandrien geschleppt sind, dort auf die Fähre übernommen werden, die sie nach Sulina bringt, von wo sie mit Donauschiffen nach Belgrad, Budapest, Bratislava und Wien vielleicht auch bis Regensburg weiterreisen.

Die Bedeutung, welche die Kahnfähre für den Verkehr auf den Europa umgebenden kleineren Meeren haben kann, wird augenfällig, wenn man an den Riesenverkehr denkt, der sich z. B. zwischen Rotterdam und Hamburg einerseits und englischen und skandinavischen Häfen anderseits abwickelt. Die Waren aus den Rhein- und Elbkähnen müssen in den Hafenplätzen ausnahmslos in Seeschiffe umgeladen werden, da es unmöglich ist, die Kähne übers Meer zu schleppen. Die hohen Umladekosten würden durch die Fähre gänzlich erspart und mit ihnen die mit der Umladung immer verbundenen bedeutenden Risiken (Bruch usw.). Selbstverständlich wird die seemäßige Verpackung überflüssig, weil die Sendungen auch während der Seereise in den Flußkähnen bleiben. In vielen Fällen wird ebenso wie bei Benutzung von Eisenbahnfähren die Verpackung gänzlich entfallen können. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil des neuen Transportmittels ist, daß Hölzer, Eisenträger und dergleichen von fast unbeschränkter Länge (bis zu 70 m) ohne Schwierigkeiten auf die Fähre übernommen werden können, so daß diese auch auf der Elbe oder am Rhein geflößtes Holz durch einfaches Aufschwimmen auf die Fähre z. B. nach England oder Holland übersetzen kann.

Auf die technische Konstruktion der Fähre, die durch internationale Patente geschützt ist, kann an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Immerhin sei Einiges darüber gesagt. Nach den von der Werft Blohm & Voß in Hamburg ausgearbeiteten Plänen handelt es sich um ein Trajektdock, das vom Kiel bis zur Höhe der Freibordlinie die Form eines normalen Seedampfers hat und oberhalb dieser Linie zu einer Deckplattform zwecks Aufnahme von Flußschiffen ausgebildet ist. Das Innere hat die Einrichtung eines Schwimmdocks. Zur Aufnahme der Kähne wird die Fähre entsprechend versenkt, die Kähne schwimmen über der Plattform auf und werden dort der Länge nach eingestellt. Dann wird das Wasser aus den Zellen gepumpt und dadurch die Fähre mit den nun auf die Plattform aufsitzenden gutbefestigten Kähnen gehoben. Nach der Beförderung über die Seestrecken werden die Flußschiffe durch den umgekehrten Vorgang wieder zum freien Aufschwimmen gebracht. Das Dockungsmanöver (Versenkung der Fähre, Abschwimmen der Kähne, Aufnahme und Befestigung neuer Kähne und Hebung der Fähre) erfordert höchstens vier Stunden, kann also in jener Zeit vollzogen werden, die zur Erfüllung der Formalitäten in jedem Hafen erforderlich ist. Wie daraus ersichtlich, reisen die Kähne trocken über das Meer, so daß die meisten Möglichkeiten teilweiser Havarie ausgeschlossen erscheinen.

Die Fähre ist vollkommen selbständig, das heißt mit allen Einrichtungen zum Versenken, Auspumpen und zur Eigenfahrt ausgestattet. Zur Erhaltung der Stabilität im halb- oder ganz versenktem Zustande dienen Vor- und Achterschiff, die über die Plattform hochgezogen sind, nötigenfalls auch Seitenwälle.

Zum Dockmanöver braucht die Fähre natürlich keinerlei Hafenanlage. Bei ruhiger See kann die Dockung überall erfolgen, wo eine Wassertiefe von etwa 4 m vorhanden ist. Gegebenenfalls genügt eine betonierte Grube von dieser Tiefe in der Größe der Fähre, um die Dockung auch in seichterem Wasser vorzunehmen.

Das Dockmanöver: Auf der versenkten Fähre ist ein Kahn schon eingestellt, ein zweiter wird herangebracht.

Das der ungarischen Regierung vorliegende Projekt sieht für die Donaumündung Fähren vor, deren Plattform 70 : 19 m mißt und die mit zwei Flußkähnen von je 1000 t fahren sollen. Für eine größere Type der Fähre — vier Kähne in zwei Lagen übereinander — erscheint der Verkehr in diesem Gebiet zu schwach. Neben einer Verbindung

*) Eine Studie über die Aussichten von Kahnfährenverbindungen ist in Form einer Broschüre von Guido Kolm, Wien (II., Nordbahnstraße 32) erschienen und wird vom Verfasser zum Selbstkostenpreis von 2 RM nur direkt an Interessenten abgegeben.

mit der Nilmündung ist an eine solche für Öltanks von Batum ab und vielleicht an Zweiglinien nach den russischen Häfen im Schwarzen Meere (Odessa, Rostow) sowie Konstantinopel, Salonique, Piräus, Smyrna usw. gedacht. Ferner wird die Verwendung der Fähre auch für die Löschung von Kähnen in den Donauhäfen in Erwägung gezogen. Die Kähne würden auf die Fähre gebracht und durch Aufpumpen in die Höhe der Kais gestellt werden, wodurch die Löschung sehr erleichtert wäre.

Die Inbetriebsetzung von Kahnfähren könnte tatsächlich eine Umwälzung des Verkehrs auf kürzeren Seestrecken mit sich bringen, zumal anzunehmen ist, daß die Fährenunternehmungen glänzend auf ihre Rechnung kommen dürften, wenn sie die börsenmäßigen Seefrachten einhalten, da die Ersparnis der Umschlagkosten für die Frachtgeber großer Anreiz wäre, das neue Transportmittel zu bevorzugen. Die Selbstkosten der Fähre hingegen müssen weitaus billiger sein, als jene eines Seeschiffes, da letzteres bei Befahrung kürzerer Meeresstrecken gewöhnlich mehr Liegeals Fahrtage hat und während des Stilleliegens kaum weniger kostet als während der Fahrt.

Gegenwärtig befaßt sich in Budapest eine vom ungarischen Handelsministerium einberufene Enquete mit der Einführung von Kahnfähren zwischen Sulina und Alexandrien.

— **Australien gibt seine Staatsreederei auf.** Man schreibt uns aus Wirtschaftskreisen:

Die australische Staatsflotte, die das Ergebnis des Tonnagemangels während und nach dem Krieg war, hat dem Lande viel Geld gekostet. Solange die Tonnageknappheit und in Verbindung damit die hohen Raten andauerten, ging die Sache gut, als aber wieder genug Schiffsraum vorhanden war und die Privatschiffahrt ihre alten Fahrtgebiete wieder eroberte, zeigte es sich, daß der Staatsbetrieb und besonders der australische, ihr in keiner Hinsicht gewachsen war. Der Betrieb war von vornherein mit außerordentlich hohen Baukosten belastet, das Schiffsmaterial war außerdem für die betriebenen Dienste ungeeignet. Besonders belastend waren aber die australischen Heuerverhältnisse, die in der Seemannsunion organisierten Seeleute stellten Forderungen, die jede Rentabilität des Betriebs unmöglich machten. Es ergaben sich Fälle, in denen dasselbe Schiff unter ausländischer Flagge und mit ausländischer Besatzung zu einem Bruchteil der Personalkosten hätte gefahren werden können, als es unter australischer Regie gefahren wurde. Darüber wird man sich nicht wundern, wenn man hört, daß der Jahresmindestverdienst eines australischen Seemanns über 9000 M bei freier Station und bei besonderer Berechnung der Überstunden beträgt. Es ist erklärlich, daß die Seeleute und ihre im Parlament einflußreiche Organisation gegen eine Preisgabe der staatlichen Schiffahrt schärfsten Widerstand leisteten. Trotzdem ist die Staatsflotte, nachdem sie dem Lande ohne Berechnung der Zinsverluste, rund 16 Mill. Pfund Sterling gekostet hat, nunmehr meistbietend verkauft worden. Zu einem Preis von 38 Millionen Mark hat die White Star Line die Schiffe einschl. der Geschäftsräume und Dockanlagen übernommen. Der Royal Mail Konzern, zu dem die White Star Line gehört, ist mit dieser Erwerbung zum größten Schiffahrtskonzern der Welt geworden. — Durch dieses klägliche Ende der australischen Staatsschiffahrt ist übrigens auch in Amerika, wo die Verhältnisse ähnlich liegen, die Stimmung gegen den staatlichen Reedereibetrieb wieder stark aufgeflammt und in lebhafter Pressekritik zum Ausdruck gekommen.

— **Zwei englische Kanäle vereinigt.** Die englischen Kanäle haben zwar durch den Wettbewerb der Eisenbahnen stark an Bedeutung verloren, man hofft aber immer auf ein Wiederaufleben der Binnenschiffahrt, und der Vorsitzende des Aufsichtsrats einer Kanalgesellschaft hat sich erst kürzlich dahin ausgesprochen, er werde noch den Tag erleben, an dem 100 t-Boote über die Kanäle von London nach Birmingham fahren. Dieser Ausspruch fiel aus Anlaß des Zusammenschlusses der Gesellschaften, denen der Regents-Canal und der Grand Junction-Canal mit ihren Häfen gehören. Die neue Gesellschaft wird den Namen Grand Union Canal Company führen; ihrer Gründung wurde bei den zu ihrer Genehmigung nötigen Verhandlungen vor dem Parlament nur von der Londoner Hafenbehörde widersprochen, doch ist deren Widerstand beseitigt, nachdem ihren Interessen durch Einschaltung besonderer Bedingungen in das Gesetz Rechnung getragen worden ist. Der Grand Junction-Canal ist mit seinen Nebenarmen 305 km lang. Er zweigt bei Brentford kurz oberhalb London aus der Themse ab und führt nach Norden bis Leicester und Braunston, wo drei weitere Kanäle, darunter einer nach Oxford und einer nach Birmingham führe an ihn anschließen. Zwei von diesen, darunter derjenige n Birmingham, sollen von der neugegründeten Gesellschaft n angekauft werden. Der Regents-Canal, 1820 erbaut, schli bei Paddington an einen Zweig des Grand Junction-Canals er führt, etwa 14 km lang, nach Limehouse an der Themse unt halb London, wo die Gesellschaft ein 4 ha großes Hafenbec besitzt. Die Lagerhäuser an diesem Hafen werden ebenso wie Schiffahrt auf beiden Kanälen nicht von den Gesellschaf selbst betrieben; die Lagerhäuser sind verpachtet und der Verk auf den Kanälen ist in den Händen seiner Benutzer. Die Gra Junction-Gesellschaft bleibt auch bestehen, nachdem sie ih Kanalbesitz aufgegeben hat; sie beschränkt sich auf die V waltung von Ländereien, die sie abseits vom Kanal auf Gru langjähriger Verträge erpachtet hat.

Allgemeines.

— **Bericht der Internationalen Handelskammer über Wirtschaftslage 1927.** Dieser unter dem 2. April d. von dem Präsidenten dieser Kammer Alberto Pirel erstattete Bericht enthält eine reichhaltige Statistik u bemerkenswerte Ausführungen über die wirtschaftlich Verhältnisse des Jahres 1927. Nach einer allgemein Übersicht werden die Entwicklung der Erzeugung, Bewegung des zwischenstaatlichen Handels, die Hand politik der verschiedenen Länder usw. behandelt. dem Abschnitt: „Bewegung der Preise und der Lebe haltungskosten" ist die Mitteilung der Großhandelsind Zahlen interessant. Sie betrugen in England 141, in Vereinigten Staaten 146, in Deutschland 137, in Frankre 616, in Italien 495.

Bei dem Kapitel: „Transporte und Verkeh wird folgendes ausgeführt: Im Laufe des vergangen Jahres konnte eine allgemeine Verbesserung in den int nationalen Verkehrsverbindungen festgestellt werden, dem Gebiete des Landverkehrs (durch Schaffung v neuen internationalen Zugverbindungen, Eröffnung neu Straßenverbindungen) wie auf dem des Seeverkehrs (dur Indienstsetzung von neuen Übersee-Luxusdampfern) u insbesondere auf dem Gebiete des Luftverkehrs.

1927 hatten alle Luftverkehrslinien Nordamerikas regelmäßigem Betrieb eine Streckenlänge von insgesa beinahe 16 000 km; in Europa war diese mehr als 50 000 k und in Afrika über 6000 km. Luftverkehrslinien besteh auch in Asien und in Australien.

Die Beförderung von Postsendungen wird sicherli zu der Entwicklung der Luftverkehrslinien gewaltig b tragen, da sie diesen regelmäßigere und rentable Frachten verspricht, als die Beförderung von Reisende die Internationale Handelskammer war und bleibt bestre die für die weitere Entwicklung der Luftpost unentbel liche Vereinheitlichung der internationalen Postordnu zu erzielen.

Bemerkenswert sind auch noch die folgenden Angab über Auswanderung:

Die Entwicklung der Auswanderung hat gegenüber d drei letzten Jahren keine großen Veränderungen erfahre die Auswanderung aus Europa nach Amerika hat si etwas vergrößert. 1925 war die Zahl der Auswander nach den Vereinigten Staaten 171 454; es wird vorausg sehen, daß deren Zahl 1927: 200 000 übersteigen wird. sei noch hinzugefügt, daß die monatliche Auswandere zahl nach Argentinien im ersten Halbjahr 1927 ungefä 12 000 erreichte, gegenüber 8 500 im entsprechenden Ze raum 1926. Andererseits ist die Zahl der Auswander aus den Vereinigten Staaten nach Europa gegenüber d letzten Jahren unverändert geblieben, wogegen die Au wanderug aus Argentinien nach Europa etwas gestiegen i Die Länder, aus denen die größte Zahl Auswanderer a Europa nach Amerika gezogen ist, sind Großbritanni mit 170 000 Auswanderern in 1927, Italien mit 134 408 Au wanderern, dann Deutschland und Spanien.

Für jeden, der sich mit Weltwirtschaft befaßt, wird d Bericht Interesse bieten.

Rechtspflege.

— **Zulässigkeit der Abtretung von Ansprüchen im deutsch polnischen Verkehr. Erstattungsansprüche wegen zuviel erh bener Fracht sind Ansprüche aus dem Frachtvertrage. Voraus**

etzung für Anwendung von ermäßigten Tarifen. Im Februar nd März 1926 sandte die Speditionsfirma W. in Beuthen O. S. on dort 85 leere Privatwagen (Kesselwagen) an die Speditionsrma S. in Sniatyn-Zalucze (Polen). Diese Privatwagen waren, ie die Beklagte angibt und nicht streitig ist, in den Wagenpark er Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingestellt und die Bahn atte dem Einsteller, dessen Namen in den Instanzurteilen nicht ngegeben wird (vermutlich die jetzige Klägerin), die Kündigung es Einstellungsvertrags angedroht, wenn nicht innerhalb gesser Frist die Bremsen geändert würden. Daraufhin sollten ie Wagen nach der Absicht des Einstellers in den Park der umänischen Staatsbahn eingestellt werden. Ihrer Beförderung rthin diente ihre Versendung von Beuthen nach Sniatynlucze. Aufgegeben zur Beförderung waren die Wagen mittels ternationaler Frachtbriefe. Als Zweck des Leerlaufs war in n Frachtbriefen angegeben „zur Umstationierung"; darunter ar vermerkt, „zu befördern gegen ermäßigte Fracht". Die rigen tarifmäßigen Angaben (Heimatstation, Zeichen P usw.) aren ebenfalls in den Frachtbriefen gemacht.

Nach dem „Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Verkehr vischen den Stationen der Deutschen Eisenbahnen einerseits id den Stationen der in Polen .... verwalteten Eisenbahnen dererseits", gültig vom 15. Juni 1925 (Nr. 183 des deutschen rifverzeichnisses) werden leere Privatgüterwagen als Frachtt gegen eine ermäßigte Fracht und zwar in Deutschland von RM für den Wagen, in Polen von 3 Groschen für den Wagen id das Tarifkilometer befördert, sofern die im Tarif angegebenen dingungen (Abteilung B, Abschnitt V Nr. 12, S. 18) erfüllt nd.

Die polnische Staatsbahnverwaltung hat vom Empfänger die llen Frachtsätze mit 16447,95 Zloty erhoben. Die Klägerin, stützt auf Abtretung der Ansprüche des Absenders und des mpfängers, behauptet, daß 14764,95 Zloty Fracht zuviel erben worden seien. Der Empfänger hatte diesen Betrag von r polnischen Staatsbahn zurückverlangt, auch im Oktober 26 1670,50 Zloty zurückerhalten, mußte das Geld jedoch nn wieder auf Erfordern der Polnischen Staatsbahn zurückben. Die Klägerin verlangt mit der Klage von der Deutschen eichsbahn Zahlung von 8120,72 RM nebst Zinsen, indem sie rer Berechnung den Zloty-Kurs vom Tage der Frachtbezahlung grundelegt.

Die Beklagte hat bestritten, daß die Polnische Bahn die echt unrichtig berechnet habe. Sie hat ferner die Sachberechtigung der Klägerin bestritten, weil nach dem deutsch-polnischen rif Abtretungen nur zwischen Empfänger und Absender zulassen seien. Bestritten hat sie endlich auch, die richtige Beagte zu sein, weil derartige Ansprüche nur gegen diejenige senbahn gerichtet werden könnten, welche die Fracht erhoben be.

Das Landgericht wies die Klage ab. Auf die Berufung der lägerin erklärte das Oberlandesgericht den Klageanspruch dem runde nach für gerechtfertigt und verwies im übrigen die che an das Landgericht zurück. Hiergegen legten die Beklagte d ihr Streitgehilfe Revision ein mit dem Ziel auf Wiederherllung des ersten Urteils.

Den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts entnehmen r folgendes:

I. Die Sachberechtigung der Klägerin ist gegeben. Die klagte hält der Klägerin den Deutsch-polnischen Gütertarif r. 183 des deutschen Tarifverzeichnisses) entgegen. Dort heißt in Abteilung A, Abschnitt II, § 7 Nr. 8 (S. 8):

In Polen sind Zessionen nur zwischen Absender und Empger zugelassen. Anderen Personen kann dieses Recht nicht getreten werden. Das Berufungsgericht hatte diesen Einwand ter Bezugnahme auf seine in einer gleichartigen Sache entngene Entscheidung (IV U 299/26) als unbegründet bezeichnet. letzterem Urteil werden dafür zwei Gründe angegeben. nmal soll die Abtretungsbeschränkung gemäß Art. 4 JÜ htig sein. Außerdem aber lasse sich aus der Bestimmung ht entnehmen, daß eine gleichwohl vorgenommene Abtretung genüber der Deutschen Eisenbahn unwirksam sein solle. r letztere Grund schlägt durch. Der Wortlaut der Bestimng ist ungewöhnlich und gibt zu Zweifeln Anlaß. Wenn sagt wird, „in Polen" seien Abtretungen nur zwischen Abder und Empfänger „zugelassen", so bleibt denkbarerweise eifelhaft, ob sich diese Beschränkung allein auf polnische äubiger oder auf alle in Polen vorgenommenen Abtretungen ziehen soll. Es bleibt ferner fraglich, ob mit dem Vermerk r auf ein allein für die polnischen Gerichte beachtliches Recht fmerksam gemacht werden soll oder ob der Sinn der sein soll, ß auch der deutsche Richter, je nachdem er deutsches oder polnisches Recht anzuwenden habe, die Abtretung zwischen anderen Personen als wirksam oder unwirksam zu behandeln hat. Der Deutsch-polnische Eisenbahn-Gütertarif sollte aber gerade eine gemeinsame Rechtsgrundlage schaffen und die äußerst zweifelhaften Fragen des zwischenstaatlichen Rechts beseitigen. Es bleiben hiernach erhebliche Zweifel über die Tragweite der Tarifbestimmung bestehen und diese Zweifel müssen, wie im Urteil des erkennenden Senats vom 17. Mai 1924, I 451 23 (abgedruckt in Egers eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 41, S. 155) ausgeführt ist, zur Auslegung gegen die Bahn führen. Dort wird gesagt: „Die Eisenbahn, welche gegenüber dem verkehrsbedürftigen Publikum eine unangreifbare Monopolstellung einnimmt, muß jede unklare und unvollständige Fassung der von ihr selbst bewirkten, oft in kurzen Zwischenräumen umredigierten, vielfach zerstreuten und sich gegenseitig ergänzenden, teils einschränkenden Tarifvorschriften gegen sich gelten lassen." Die Abtretungserklärung des Empfängers schafft somit der Klägerin ein wirksames Klagerecht.

2. Zutreffend ist auch vom Oberlandesgericht die Sachverpflichtung der Beklagten bejaht worden. Die abweichende Regelung in JÜ. vom 23. Oktober 1924 (Art. 42 § 1) kommt nicht in Betracht. Im Schrifttum wird zwar von verschiedenen Seiten angenommen, das neue internationale Übereinkommen sei durch die Veröffentlichung des Textes im Reichsgesetzblatt 1925 (Teil II S. 183 flg.) schon jetzt in Kraft getreten (v. Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht im Grundriß, 2. Aufl O. 536; Goltermann in Egers eisenbahnrechtl. Entsch. und Abhdlg. Bd. 42 S. 244, Bd. 43 S. 118; Senckpiehl in Gesetzgebung und Rechtspraxis des Auslands Bd. 1 S. 114). Demgegenüber hat jedoch Loening (Komm. z. JÜ. vom 23. Oktober 1924 S. 991 Anm. 1 und Nachtrag dazu S. 997) mit Recht darauf hingewiesen, daß nach dem Berner Schlußprotokoll das Übereinkommen erst noch zu ratifizieren war und daß es zwischen den Staaten, die es ratifiziert haben, erst in Kraft tritt, sobald eine Vereinbarung hierüber zwischen den Regierungen dieser Staaten zustandegekommen sein wird. Eine solche Vereinbarung hat im Jahre 1926 noch nicht stattgefunden. Nach den letzten veröffentlichten Mitteilungen des Zentralamts (Ztschr. für den internationalen Eisenbahntransport, Jahrgang 1927, S. 334) ist das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens zwischen den Staaten, die es ratifiziert haben, auf den 1. Oktober 1928 festgesetzt worden. Maßgebend für den Streitfall ist also das alte Übereinkommen.

Die Klägerin beruft sich für die Inanspruchnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf Art. 27 Abs. 3. Danach können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage im Wege der Klage nur erhoben werden gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat oder gegen diejenige Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat. Es mag sein, daß hierbei in erster Linie an Ersatzansprüche für Schäden gedacht ist, die das Frachtgut erlitten hat. Daraus läßt sich aber nicht zwingend herleiten, daß andere Ansprüche aus dem Frachtvertrage, insbesondere Frachterstattungsansprüche, nicht auch darunter fallen sollten. Wollte man überhaupt eine Gesamthaftung der an einer Beförderung beteiligten Bahnen festsetzen, so würde es an einem begründeten Anlaß dafür fehlen, diesen Grundsatz für die Frachterstattungsansprüche wieder zu durchbrechen. Das Oberlandesgericht hat in seinem Urteil in IV U 299/26, auf das es auch hier Bezug nimmt, u. a. ausgeführt, durch Art. 12 JÜ. werde dem Empfänger, der zuviel Fracht gezahlt habe, das Recht eingeräumt, das zuviel Erhobene erstattet zu verlangen, und damit werde dieser Erstattungsanspruch zu einem Anspruch aus dem Frachtvertrag gemacht. Dem ist beizustimmen (zu vgl. Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, in Ehrenbergs Handbuch Bd. V, 2, S. 364; Blume-Weirauch Anm. 1 zu § 70 EVerkO.). Allgemein steht auch das Schrifttum auf dem gleichen Standpunkt (zu vgl. außer den vorigen Angaben noch Blume JÜ. S. 89, Anm. II, 2b zu Art. 12; Eger, JÜ.[3], S. 151, Anm. 84 zu Art. 12; ferner Loening JÜ. (1924), S. 833, wo ebenfalls die Fracherstattungsansprüche zu den Ansprüchen aus dem Frachtvertrag gerechnet werden; zu vgl. auch Österr. Oberster. GH. vom 18. April 1904 in Egers eisenbahnr. Entsch. Bd. 21, S. 67). Dem steht nicht entgegen die Zusatzbestimmung 3 zu Art. 12 JÜ. Diese besagt nur, daß die Frachterstattungsansprüche bei derjenigen Eisenbahn „einzubringen", d. h. anzumelden sind, an welche die Zahlung geleistet wurde. Die Sachverpflichtung im Rechtsstreit wird dadurch nicht berührt.

3. Gleichwohl konnte der Klage nicht stattgegeben werden und mußte das erste Urteil wiederhergestellt werden. Zwar ist es richtig, daß die ermäßigte Fracht nach dem mehrfach erwähnten

Deutsch-polnischen Eisenbahn-Gütertarif (Abteilung B, Abschnitt V) auch für die Umstationierung von Privatgüterwagen gilt. Denn die unter Nr. 12 zu b angegebenen Fälle werden ausdrücklich nur als Beispiele aufgeführt. Ferner heißt es in dem vom 1. August 1925 ab geltenden Deutschen Eisenbahn-Gütertarif (Teil I, Abt. B), der nach Art. 11 JÜ. ergänzend heranzuziehen ist und inhaltlich der besonderen Tarifvereinbarung für den Deutsch-polnischen Güterverkehr insoweit entspricht, in der Anmerkung zu § 53 Abs. 9 (S. 29):

Bei Leerläufen eingestellter Privatwagen wird bei Aufgabe als Frachtgut für jeden Lauf (z. B. zur Beladung, zum Zwecke der Umstationierung oder zur Wiederherstellung in Werkstätten) eine ermäßigte Fracht für den Wagen .... erhoben.

Die Tarifermäßigung kann aber hier aus anderen Gründen nicht Platz greifen. Die Klägerin oder derjenige, der die Speditionsfirma W. beauftragte, wollte die Wagen aus dem Bereich des mit der Reichsbahn abgeschlossenen Einstellungsvertrags herausziehen, um sie in den Park der rumänischen Eisenbahnverwaltung einzustellen. Wenn man zunächst unterstellt, daß auch dieser Fall eine Umstationierung im Sinne des Tarifs wäre, da hätte der Einsteller die Herausziehung aus dem Verbandsbereich doch ordnungsmäßig nur nach dreimonatiger Kündigung bewirken können (Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen § 16). Solange das nicht geschah und die Frist noch nicht abgelaufen war, durfte also der Einsteller die Wagen überhaupt nicht herausziehen. Ein einseitiges, unbefugtes Vorgehen des Einstellers vermochte ihm keinesfalls die Vorteile des Tarifs zu verschaffen. Aber das Ergebnis wäre auch dann kein anderes, wenn die Bahn zugestimmt hätte, weil es sich in Wirklichkeit hier gar nicht um eine Umstationierung im Sinne des Tarifs handelt. Denn damit sind nur Verlegungen nach Stationen der Verbandsländer gemeint. Nach Abschnitt V Nr. 1 des Deutsch-polnischen Tarifs sind Privatgüterwagen, die in den Park „einer Eisenbahnverwaltung" eingestellten Wagen. Welche Eisenbahnverwaltungen hierunter zu verstehen sind, geht aus dem hinter dem Vorwort des Tarifs abgedruckten „Verzeichnis der beteiligten Eisenbahnverwaltungen" hervor. Es sind dies lediglich deutsche und polnische Eisenbahnverwaltungen. Eine Umstationierung im Sinne der Tarifermäßigung kann also nur vorkommen, wenn die neue Heimatstation zu einer dieser Eisenbahnverwaltungen gehört. Andernfalls hören die Wagen auf, als Privatwagen eingestellt zu sein, mag nun diese Beendigung einseitig vom Einsteller herbeigeführt sein oder auf Vereinbarung beruhen. Diese Auslegung entspricht auch allein dem wirtschaftlichen Zweck der Tarifermäßigung, den Verbandsbahnen durch Frachteinnahmen aus regelmäßig wiederholten Fahrten der immer nach einer Heimatstation im Verbandsbezirk zurückkehrenden Privatwagen einen Ausgleich zu bieten. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob, wie lediglich von der Beklagten behauptet und geltend gemacht worden war, der Einsteller der Privatwagen deren Ausscheiden aus dem Direktionsbezirk beantragt hatte und diesem Antrag stattgegeben worden war.

Soweit der erkennende Senat in seinem Urteil vom 17. Mai 1924 einen anderen Standpunkt eingenommen haben sollte, wird dieser nicht mehr aufrechterhalten (Urt. RG. vom 3. März 1928 — I. 264/27). P.

Bücherschau.

— **Großer Katechismus für den Weichen- und Stellwerksdienst.** Anleitung für die Prüfungen in der Laufbahn der Beamten des Weichen- und Stellwerksdienstes. Von Reichsbahnrat Gold. 175 Seiten. Reichsbahnbücherei Band XIX. Volkskraft-Verlagsgesellschaft. Berlin 1928.

Das Büchlein wendet sich an Berufsanwärter und Beamte des Weichen- und Stellwerksdienstes bis zum Stellwerksmeister und will diese mit den sie betreffenden Laufbahnvorschriften und sonstigen förmlichen Bestimmungen für ihren Dienstzweig bekanntmachen, ihnen ferner zeigen, welchen Umfang an Kenntnissen aus den verschiedenen Teilen des Betriebsdienstes sie beherrschen möchten, bevor sie sich zur Prüfung melden.

Die Lehrgegenstände sind in einem Ausmaße vorgeführt, daß man das Büchlein schon als Lehrbuch ansprechen muß. Für die Darstellung ist im allgemeinen das Beispiel und die lebendige Form von Frage und Antwort gewählt, die zugleich zum Selbstüberlegen anregt und dem Leser Gelegenheit gibt, sich über sein Wissen selbst Rechenschaft zu geben. Selbstverständlich soll weder, noch kann durch diese Form das Studium der Dienstvorschriften überflüssig gemacht werden. Aber daß der Stoff dem zukünftigen Prüfling in einer examenmäßigen Form gegentritt, scheint mir ein wesentlicher Vorzug dieser der Stoffübermittlung zu sein.

Sehr ausführlich ist das Sicherungswesen behan Diese Abschnitte dürften allen Betriebsbediensteten kommen sein, weil sie hier unter Zurückstellung nischer Einzelheiten die gedanklichen Zusammenhänge Gebietes sehr klar und eingängig dargelegt finden.

Die Hauptkapitel des Buches betreffen: Die Laufb vom Personalstandspunkte aus, die Zulassungsbedingun die Feststellung der praktischen Befähigung zum Weic wärter, womit hauptsächlich die dienstlichen Kenntn und Erfordernisse gemeint sind, und die Prüfung Stellwerksmeister. Auch die Verzahnungsfrage ist k behandelt.

Bei einer Neuauflage dürfte es sich empfehlen, destens die Seiten 21 bis 101 im Inhaltsverzeichnis unterteilen, um damit das Aufsuchen einzelner Fragen erleichtern, und ferner die Übersicht dadurch zu verbess daß auch die Unterabschnitte drucktechnisch hervorgeho und die Überschriften mit Zahlen durch Worte ers werden. Doch können diese Wünsche zu der äußeren F des Werkchens der Güte seines Inhalts keinen bruch tun. Gläse

— **Wilhelm Teubert. „Die Welt im Querschnitt Verkehrs".** Mit einem Geleitwort des Reichsverkehrs nisters Dr. Koch. Berlin. Kurt Vohwinkel 1928. 32 RM.

In einem 500 Seiten starken Werke hat Regierur und Baurat Dr. Wilhelm Teubert die Früchte einer jährigen Weltreise niedergelegt, die er 1925—1926 mit F derung des Reichsverkehrsministeriums zum Studium Verkehrs- und damit zusammenhängenden Wirtschafts gen durchgeführt hat. Das Buch kann nach mehr als ei Richtung das Interesse deutscher Wirtschafts- und V kehrskreise beanspruchen. Auf der Grundlage sei räumlich und zeitlich so umfassenden Unternehmens hat Verfasser die Lage des Verkehrs in einer Reihe der wi tigsten überseeischen Wirtschaftsländer, seinen der tigen Stand und seine künftigen Aussichten untersucht querschnittartig aufgezeigt. Dabei werden nicht bloß gegenwärtigen ausländischen Verkehrsverhältnisse mit heimischen verglichen, sondern es werden vor allem a ihre Entwicklungstendenzen daraufhin untersucht, inw weit sie deutscher Wirtschaftskraft direkt oder indir (Mitarbeit der deutschen Verkehrsindustrie, Schaffung s stiger Absatzmöglichkeiten, Erschließung von geeignet Ansiedlungsgelände) zugute zu kommen vermögen. In Abschnitten über Südamerika, hauptsächlich Brasilien u Argentinien, denen rund die Hälfte der ganzen Reise gewidmet war, über die Vereinigten Staaten von No amerika und über Ostasien kommt dies deutlich zum A druck.

Als Fachmann auf dem Gebiete des Schiffbau- und B nenwasserstraßenwesens hat Dr. Teubert vor allem d Seeschiffahrts-, Binnenschiffahrts- und Hafenfragen s Augenmerk zugewendet, so beispielsweise, wenn er Zukunftsmöglichkeiten prüft, die Stromgebiete des Plata in weitergehendem Maße der Binnenschiffahrt erschließen oder die großen nordamerikanischen Seen biete mit der Seeschiffahrt in Verbindung zu bring Darüber hinaus sind aber den Schiffahrtsverhältniss jeweils die übrigen Verkehrsbeziehungen gegenüber stellt und beide gegeneinander in ihrer Bedingtheit u wechselseitigen Einflußnahme abgewogen. Der Verfasser w zwar diese letzteren Abschnitte, wie er einleitend bemer nicht als Sachverständigenurteil, sondern nur als persö liche Reiseeindrücke bewertet wissen. Immerhin ist bei der Gesamteinstellung Teuberts als Verkehrspolitik und der Fülle seines Materials von Interesse, wie er au außerhalb seines engeren Aufgabengebietes die Verkehr möglichkeiten einschätzt und in großen zusammenhänge den Abschnitten Eisenbahnen, städtische Verkehrsmitt Kraftwagen- und Luftfahrtwesen in den Kreis seiner B trachtungen einspannt. Auch für den Eisenbahner biet seine Ausführungen über den Zustand des heutigen Eise bahnwesens in den beiden amerikanischen Kontinenten u die damit in Verbindung oder Wettbewerb stehenden a dern binnenländischen Verkehrsmittel Beachtenswertes. D heutigen Spurverschiedenheiten in Südamerika und die d

us sich ergebenden Beschränkungen des Wirkungskrei-
s, die vor allem dem Kraftwagenverkehr zugute kommen,
ıden eingehende Würdigung, wobei auch das jüngst wie-
r laut gewordene Projekt einer durchgehenden Verbin-
ng New York—Buenos Aires gestreift wird. Die Ein-
hfungen der nordamerikanischen Pacificbahnen werden
f Grund von persönlichen Beobachtungen und Erkundun-
n zu denen der deutschen Eisenbahnen in Vergleich ge-
zt. Als Beitrag zu der von Bäseler und Derikartz (zu-
zt in Nr. 47 des Jahrg. 1927 dieser Zeitung) behandelten
ıge von Umladebehältern ist vielleicht die Tatsache von
deutung, daß bei der New York Grand Central die Post-
förderung durch aufgesetzte, nach Städten getrennte
stschränke erfolgt. Ausführlich wird die Ausbreitung
d Ausbildung des Kraftwagenwesens in den Vereinigten
ıaten im Personen- und im Gütertransport, im freien
d im linienmäßigen Betrieb, im Nahverkehr und Fern-
rkehr auf weite Strecken, letzteres bis auf Tausende von
lometern (z. B. Texas—Vancouver), geschildert. Des-
ichen wird die damit in Zusammenhang stehende
ıßenfrage behandelt, die in Amerika allerdings mehr
ie Frage der Schaffung von Landstraßen überhaupt als —
mentlich bei der Anpassungsfähigkeit und Anspruchslo-
:keit des Fordwagens — ein „Nur Autostraßen"-Prob-
n bedeutet. An Hand von Material schließlich werden die
ıtigen Verhältnisse des amerikanischen Flugverkehrs,
ssen Ausbreitung die großen Entfernungen und z. B. im
rden und Nordwesten des südamerikanischen Kontinents
Erschwerungen des sonstigen Verkehrs durch natür-
he Hindernisse zugute kommen, desgleichen die damit in
sammenhang stehenden internationalen Luftverkehrs-
ıne beleuchtet.

Freilich beurteilt Teubert, der ja nicht bloß durch Tradi-
n, sondern durch eigene wissenschaftliche und prak-
he Lebensarbeit Verfechter des Binnenschiffahrtsge-
ıkens ist, da, wo er die ausländischen Verhältnisse zu
ı heimischen in Beziehung setzt und auf die heutige
ıtsche Wettbewerbslage zwischen Binnenschiffahrt und
:enbahn zu sprechen kommt, das Problem doch allzu ein-
tig.*)

Sieht man hiervon ab, so vermag das Buch, wenngleich
in erster Linie dem Binnenschiffahrtsgedanken neue
ge erschließen will, auch dem Eisenbahnpolitiker man-
rlei zu geben. Die Durcharbeitung des reichhaltigen
ffes wird durch seine Anordnung erleichtert: ungeachtet
Gliederung nach Gebiets- und Verkehrskomplexen wer-
ı überall die sich hierbei ergebenden anderweitigen Zu-
ımenhänge aufgezeigt, volkswirtschaftliche Tatsachen,
politische und ethnologische Beobachtungen eingeflocht-
und bei der Reise mit Schiff, Eisenbahn, Kraftwagen
r Flugzeug die Dinge, „die am Wege liegen", nicht un-
chtet gelassen. Besonders interessant sind z. B. nach
ser Richtung die Eindrücke und Urteile über den Ford-
en Arbeitsbetrieb und dessen Anwendungsmöglichkeiten.
ie große Zahl von Karten und selbstaufgenommenen
htbildern unterstützt die Darstellung, ein reichhaltiges
Literaturverzeichnis weist über den Rahmen des Buches hinaus den Weg zu weitergehenden Einzelstudien.

Dr. Kronheimer.

*) Man wird der Einstellung und dem Temperament Verfassers manches zugute halten, aber es befremdet — ıal im Rahmen dieses Buches —, wenn er neben gewis- sehr unsachlichen Entgleisungen, die Deutsche Reichs- n-Gesellschaft für die heutige Verminderung der Auf- ıtsbefugnisse des Reiches verantwortlich machen will, ırend diese doch für Reich wie Reichsbahn in gleicher ise bindend durch die Dawesgesetze festgelegt wurde, r wenn er der Deutschen Reichsbahn das Bestreben argt, größtmöglichsten Verkehr an sich zu ziehen. Es d dabei übersehen, daß die Väter des Sachverständigen- achtens vom status quo des Verkehrsaufkommens der chsbahn bei der Bemessung der Reparationsbelastung gingen und daß die Reichsbahn nicht allein ihren Gläu- ern, sondern vor allem dem Reich gegenüber verpflich- ist zur Vermeidung der Haftung des Reiches dafür orgt zu sein, daß ihr trotz wesentlich veränderter Wett- erbslage ausreichender Verkehr zufließt, der eine Tra- g ihrer der Höhe nach nicht veränderlichen Jahres- tungen gewährleistet. Übrigens läßt die Verkehrspolitik Reiches, wie das Kanalbauprogramm der Gegenwart gt, vorerst für die Befürchtung keinen Raum, daß man a zuungunsten der Binnenschiffahrt „ das Nebeneinander ier Verkehrsmittel als Verschwendung" ansähe.

— **Steuerreform als wirtschaftliche Nothilfe.** Von Oberregierungsrat Dr. inr. et phil. Franz von Lilienthal. Verlag Otto Liebmann, Berlin 1928, Preis 5 RM.

Dies Buch ist zwar von einem Steuerfachmann, keineswegs aber nur oder auch nur in erster Linie für Steuerfachleute geschrieben; es beschäftigt sich nicht etwa mit schwierigen Einzelfragen aus der Steuerpraxis, es behandelt vielmehr in Anknüpfung an die Steuerpolitik der Nachkriegszeit alle die großen wirtschaftlichen Probleme des heutigen Deutschland, über die jeder volkswirtschaftlich oder politisch einigermaßen interessierte Deutsche wenigstens in großen Zügen unterrichtet sein sollte. Es seien hier nur genannt: Erhaltung des Mittelstandes, Sanierung der Landwirtschaft, überhaupt Begünstigung der Bildung inländischen Kapitals, Erhöhung der Warenausfuhr, Ersparnisse der öffentlichen Hand, insbesondere Verwaltungsreform, Finanznot der Länder und Gemeinden und im Zusammenhange damit die Gestaltung des Finanzausgleichs und die Rückwirkung der Aufnahme ausländischer Anleihen durch deutsche Kommunen auf die Kreditbereitschaft des Auslandes gegenüber Reichsanleihen und Anleihen großer deutscher Unternehmen u. a. m.

Der Verfasser ist sich natürlich klar darüber, daß die starke steuerliche Belastung nicht die alleinige Ursache all der wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist, er legt aber auf das eingehendste und eindringlichste dar, daß die ungeheure Steuerlast und vor allem die zum Teil bewußt einer „trockenen Sozialisierung" dienstbar gemachte Steuerverteilung die Bildung neuen Kapitals außerordentlich erschwert und so eine endgültige Gesundung der deutschen Wirtschaft jedenfalls zum großen Teile mit verhindert hat. Hauptzweck der Anregungen des Verfassers ist daher, wie er in seiner Einleitung hervorhebt, eine Erleichterung der Kapitalbildung. „Es gibt keine Mühe, die gescheut werden dürfte, und schließlich auch kein Opfer, das zu bringen nicht geboten wäre, wenn dadurch die Möglichkeit herbeigeführt werden könnte, die deutschen Spardepots wieder aufzufüllen." Lilienthal schlägt daher vor, den „überhohen Druck der direkten Besteuerung zu mindern und dafür die Abgabenlast etwas mehr auf die indirekte Seite zu verlegen." Seine Schrift bewegt sich also grundsätzlich in privatwirtschaftlichen Anschauungen, und er hält es für ein Unding zumal auf dem Gebiete der Steuergesetzgebung gleichzeitig privatwirtschaftliche wie sozialistische Grundsätze zu verfolgen.

Zunächst wird die Einkommensteuer, die den größten Teil des Steueraufkommens erbringt, behandelt. Sie wird zumeist als besonders „gerechte" Steuer bezeichnet, weil sie sich angeblich am besten der Leistungsfähigkeit des Steuerpflichtigen anpasse. Wäre dies richtig, so wäre Voraussetzung, daß der Begriff des Einkommens eindeutig festläge. Welche Ungerechtigkeiten sich aber gerade durch diese Schwierigkeiten, das Einkommen im wirtschaftlichen Sinne fest zu umgrenzen, ergeben, wird an Hand von Beispielen erläutert.

Als einer Kapitalbildung besonders abträglich wird die starke Staffelung der Einkommensteuer (von 10 % bis zu 40 %!) bekämpft. Zur Zeit des preußischen Finanzministers Miquel, also zur Zeit wirtschaftlichen Hochstands Ende des vorigen Jahrhunderts, als man diese progressive Besteuerung einführte, diente diese Maßnahme zur Beruhigung der Öffentlichkeit, ohne bei ihrer erheblich gemäßigteren Ausgestaltung die Kapitalbildung in einer für die Volkswirtschaft gefahrbringenden Weise zu beeinflussen; heute, in einer Zeit, wo der Steuerdruck dank den Reparationen, der Kriegsfürsorge und anderen hohen sozialen Lasten unvergleichlich höher und das Inlandkapital zum größten Teil der Inflation u. a. zum Opfer gefallen ist, wo es also gilt, Anreiz zu neuer Kapitalbildung zu schaffen, wirkt sich die in der progressiven Einkommensteuer liegende Bestrafung der Tüchtigkeit des einzelnen ganz besonders verhängnisvoll aus.

Ähnlich besitzeinebnend wirken auch die Vermögens- und vor allem die Erbschaftssteuer, die deshalb auch vom Verfasser bekämpft werden.

Sehr interessant und sicher in großem Umfange zutreffend sind die Ausführungen über die Abwälzung der Steuern. Es wird ja diese Abwälzbarkeit — nämlich auf den Verbraucher — immer als Merkmal der indirekten Steuer (man denke an Tabak-, Bier-, Zigarrensteuer, an die Zölle usw.) angesehen, während die direkte Steuer (Einkommen-, Erbschafts-, Vermögenssteuer u. s. f.) nach der bis her herrschenden Meinung von demjenigen,

der sie entrichtet, auch getragen werden muß. Diese scharfe Unterscheidung zwischen den (indirekten) Steuern, die durch Aufschlag auf die Warenpreise vom steuerpflichtigen Verkäufer auf den Verbraucher abgewälzt werden und daher die Lebenshaltung der großen Käufermassen ungünstig beeinflussen, und solchen (direkten) Steuern, die das allgemeine Preisniveau nicht beeinträchtigen, ist im Anschluß an Lassalles Lehren von den spezialistischen Parteien festgehalten worden und der Grund zur Abneigung jener Kreise gegen die indirekten Steuern. Bei der normalen Steuerbelastung Deutschlands vor dem Kriege waren indirekte und direkte Steuern in ihrer Wirkung zweifellos in dem Lassalleschen Sinne meist unterscheidbar, aber heute?

Die Behauptung Lilienthals wird kaum ernstlich bestritten werden können, daß heutzutage der Kaufmann auch die direkten Steuern bei seiner Preisgestaltung als Geschäftsunkosten möglichst — zum mindesten zum Teil — mitberücksichtigt, also: „abwälzt". Lilienthal will auch im allgemeinen bei den Industriearbeitern von einer Abwälzung des Steuerabzugs auf den Arbeitgeber sprechen; kann man das denn nicht auch bei einem Teil der Beamtenschaft? Oder sollte man nicht lieber diese Erhöhung des Existenzminimums hier herauslassen? Aber richtig scheint mir zweifellos, daß die Abwälzbarkeit heutzutage nicht mehr das Kennzeichen der indirekten Steuer im Gegensatz zur direkten ist. Diese Erkenntnis ist sehr wichtig für die Reformvorschläge des Verfassers, die auf eine erhebliche Erhöhung der Umsatzsteuer hinauslaufen, also einer indirekten Steuer, die nach bisheriger Anschauung besonders die große Masse der arbeitenden Bevölkerung stark trifft.

Diese nach dem Kriege zeitweise ja recht starke Umsatzbesteuerung begünstigte stark die vertikale Vertrustung, d. h. den wenn auch verhältnismäßig losen Zusammenschluß von Unternehmen, die ein bestimmtes Produkt von der Gewinnung über die Verarbeitung bis zum Verbrauch führen. Durch diesen Zusammenschluß wurde Umsatzsteuer gespart, die sonst beim Absatz von einem — etwa dem das Rohprodukt gewinnenden — Werke an das die erste Verarbeitung vornehmende Werk, von diesem an das nächste Werk usw. hätte entrichtet werden müssen. Es ist richtig, daß diese vertikale Vertrustung ihre Grenze an der Kraft des einzelnen Menschen, solche großen Unternehmen zu leiten, hat; immerhin ist diese Grenze nicht allzu eng, und die Bedenken gegen eine solche Vertrustung sind nicht von der Hand zu weisen — gerade auch von dem auch von Lilienthal betonten Standpunkt der Erhaltung leistungsfähiger Einzelpersonen, z. B. Gewerbetreibender. Zuzustimmen ist wohl aber dem Verfasser, daß jedenfalls zu normalen Zeiten der Umsatz einen ziemlich guten Anhalt für den Stand des Unternehmens gibt, daß infolgedessen die Umsatzbesteuerung jedenfalls nicht weniger gerecht ist als andere Steuern, daß die Veranlagung zur Umsatzsteuer ziemlich einfach und sie dadurch, daß sie notfalls bei Exportwaren ermäßigt oder gar nicht erhoben wird, zur Hebung des Warenexports in hervorragendem Maße herangezogen werden kann.

Hand in Hand mit der Ausgestaltung der Umsatzsteuer soll nach Lilienthal eine Herabsetzung der Einkommensteuer gehen: Einkommen bis 30000 RM jährlich sollen von jeder Einkommenbesteuerung freibleiben. Daß für die Industrie der Wegfall des Steuerabzugs vom Arbeitslohn große Ersparnisse an Arbeitskräften bedeutet, liegt auf der Hand, ähnlich bei den Behörden, und mit Recht wird die Tatsache, daß z. B. der preußische Staat für seine Beamten dem Reiche Einkommensteuer überweist, um sie dann z. T. wieder nach den Grundsätzen des Finanzausgleichs zurückzuerhalten, als absurd hingestellt.

In dem Abschnitt über die technische Ausgestaltung des Finanzausgleichs tritt der Verfasser grundsätzlich für die Erhaltung des Eigenlebens der Länder und Gemeinden ein, möchte also keine feste Grenze der von diesen Stellen zu erhebenden Steuern festgelegt haben, wenn er auch einen gewissen Druck auf Niedrighaltung dieser Steuern vom Reiche dadurch ausgeübt sehen will, daß bestimmte Sätze des heutigen Aufkommens an Realsteuern nur nach Anhörung der betreffenden Wirtschaftsvertretungen überschritten werden dürfen. Damit soll der zweifellos ungesunde Zustand zumal in den Kommunalverwaltungen beseitigt werden, daß Bevölkerungskreise eine Steuer, die sie selbst nicht trifft, unbeschränkt erhöhen dürfen.

Die durch die Reichsfinanzpolitik herbeigeführten unverschuldeten finanziellen Schwierigkeiten der Länder werden anerkannt, nicht ganz in dem Umfange die der Gemeinden, die in ihren Ausgaben manchmal nicht vorsichtig genug seien. Dabei wird die allzu starke Besteuerung nicht nur der Gewerbebetriebe und des Grundbesitzes, sondern auch der Kunststätten durch die Vergnügungssteuer, die kulturhemmend wirke, hervorgehoben und auf die Gefahren der Ausdehnung kommun Auslandsanleihen — trotz der vom Reiche eingerich Beratungsstelle für Auslandsleihen — hervorgehoben. Man dem Verfasser im wesentlichen recht geben müssen, wen einer Einschränkung dieser Kommunalanleihen das Wort und das Reich als Hauptanleihenehmer auf dem internatio Markt sehen möchte. Die Begründung mit der größeren siertheit des Reiches auf diesem Gebiete dürfte aber in allgemeinen Form über das Ziel hinausschießen.

Was die Verwaltungsreform anlangt, so hält er vor Ersparnis durch Wegfall von Länderparlamenten und -minist nicht allzu viel und tritt mit Recht für ein vorsichtiges Vorg auf dem Wege zur Zentralisierung ein, zumal im Hinblick die süddeutschen Staaten.

Bei der Besprechung der Landwirtschaft hebt Lilie deren stark schwankende finanzielle Lage in den letzten zehnten, vor allem ihre Entschuldung in den Nachkriegs- Inflationsjahren und ihre jetzige, alles Dagewesene übersteig Verschuldung hervor und geht auf die allgemeine Bedeutung Landwirtschaft für ein Land, insbesondere für Deutsch des näheren ein: Erhaltung eines kräftigen, mit Grund Boden verbundenen Volksteiles als Reservoir für die sich in Großstädten schneller verbrauchenden Schichten, Erhal der Wehrhaftigkeit, Verminderung der Abhängigkeit der V ernährung vom Auslande, Steigerung des industriellen Abs im Inlande als Folge der Rentabilität der landwirtschaftli Betriebe u. s. f. Die ja nur einmalig auftretende Erbsch steuer und vor allem die regelmäßig wiederkehrenden Gr steuern werden als besonders belastend für die Landwirts hervorgehoben.

Die Reformvorschläge des Verfassers sind im wesentli folgende:

1. Befreiung aller Einkommen unter 30000 RM von allgemeinen Einkommensteuer, Wegfall der progressiven steuerung, Besteuerung der hiernach steuerpflichtigen kommen mit durchweg 10 %.
2. Fortfall des Steuerabzugs vom Arbeitslohn.
3. Fortfall des Steuerabzugs vom Kapitalertrag.
4. Fortfall der Erbschaftssteuer.
5. Senkung der Körperschaftssteuer (von 20 auf 10 %).
6. Beschränkung der Vermögenssteuer auf Vermögen 300000 RM (Steuersatz: 5 ‰).
7. Senkung oder Wegfall verschiedener Länder-und Gemei steuern (Grund-, Gewerbe-, Hauszins-, Vergnügungssteuern

Die nach den Berechnungen Lilienthals auf über 3000 M onen anzunehmenden Ausfälle der unter 1—6 genannten Rei steuern und auf etwa 525 Millionen sich stellenden Ausfäll den unter 7 angedeuteten Steuern sollen durch eine Erhöh der Umsatzsteuer (von jetzt ¾ %) auf 4 %, wovon 3 % Rei umsatzsteuer und 1 % durchschnittlicher Umsatzsteuerzusc für Länder und Gemeinden sein sollen, ausgeglichen wer Durch eine vom Reichstag dem Reichsfinanzminister zu erteil Ermächtigung zur Erhöhung oder Senkung der Umsatzste sätze in einem begrenzten Rahmen könnte das Steueraufkom dem Steuerbedarf verhältnismäßig leicht angepaßt werden.

Es liegt in der Natur der von Lilienthal behandelten Fra daß der eine auf Grund seiner Weltanschauung, seiner vo wirtschaftlichen oder politischen Einstellung den Gedanl gängen des Verfassers mehr zustimmen wird als der and der ihnen vielleicht sogar ganz abgeneigt ist. Vielleicht mag a der privatwirtschaftliche Standpunkt stellenweise für u Empfinden zu stark betont sein. Ich kann mir auch kein U darüber anmaßen, ob die Berechnungen Lilienthals durch zutreffen und die von ihm vorgeschlagene Lösung prakt ohne Schwierigkeiten durchführbar ist. Mag dem sein wi will — es ändert an der Bedeutung der Darlegungen we und man kann die Lektüre des Buches jedem warm empfeh weil es den interessanten und vielleicht etwas spröde erse nenden Stoff von einem hohen, sachlichen Standpunkte und in einer flüssigen und m. E. für ein sich mit derartigen schaftlichen Problemen befassendes Buch ganz auffall fesselnder Form behandelt. Auch, ja vielleicht gerade diejeni die sich mit der deutschen Steuerpolitik noch nicht näher schäftigt haben, können sich durch die Lektüre des Buc rasch und leicht über die großen Fragen dieser Politik un richten.

Dr. Blüher, Emden.

— **Die Bibliotheken der deutschen Technischen Hochschul** Von Oberbibliothekar Dr. Paul Trommsdorff, Leiter der Bibliot der Technischen Hochschule Hannover. Din A 5, 40 Seit

eis broschiert 2,50 RM, für VDI-Mitglieder 2,25 RM. 1928. DI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7).

Gegenstand der Darstellung sind die Bibliotheken der Techchen Hochschulen mit deutscher Unterrichtssprache. Außer reichsdeutschen Anstalten sind daher berücksichtigt die cherei der Technischen Hochschule der Freien Stadt Danzig, Bibliotheken der Technischen Hochschulen Österreichs und Tschechoslowakischen Republik, die Bibliothek der Eidössischen Technischen Hochschule und des ehemaligen Polyhnischen Instituts in Riga. Nach einem Abriß über die Enthung und die bisherige Entwicklung, die letzten Endes durch Gleichstellung mit den Universitätsbibliotheken gekennchnet wird, geht der Verfasser eingehend auf den gegenrtigen Zustand der Bibliotheken der vorerwähnten deutschen hnischen Hochschulen ein. (Bestände, Personal, Geldmittel, nutzung, Räume.) Von besonderem Interesse sind die Ausrungen im IV. Abschnitt über Zukunftspläne. Neben Landesliotheken für Technik, führt der Verfasser aus, und regionalen rsorgungsstellen bedarf Deutschland einer technischen Hauptliothek, die die Tätigkeit der Bibliotheken der einzelnen hnischen Hochschulen und der übrigen technische Literatur haltenden Bibliotheken in der gleichen Weise unterstützt d ergänzt wie die Preußische Staatsbibliothek die der Universitsbibliotheken. Die Größe der Aufgabe und die Ökonomie Kräfte lassen es wünschenswert erscheinen, daß sich die nchener und die Berliner Bibliothek in die zu leistende Arbeit en, um sich dann wechselseitig zu ergänzen. Die letzte Tagung deutschen Bibliothekare hat sich für eine solche Teilung ausprochen, wonach die Bibliothek des Deutschen Museums in nchen als große Präsenzbibliothek unter besonderer Berücktigung der geschichtlichen Entwicklung der technischen ssenschaften, die Bibliothek der Technischen Hochschule Berlin vornehmlich mit Berücksichtigung der modernsten eratur als Ausleihebibliothek in Frage kommen sollen.

In einem Anhang wird eine Übersicht der von den einzelnen liotheken herausgegebenen sowie der auf sie bezüglichen riften gegeben.

Bei der Wichtigkeit der Bibliotheken für Praktiker und ssenschaftler wird die Schrift weite Kreise interessieren. W.

— **Rationalisierung im Verkehr.** „Rationalisierung" ist zt das Losungswort. In allen Betrieben, größeren wie ch kleineren, wird dauernd geprüft, ob Maßnahmen zu ffen sind, die mit weniger Aufwand an Arbeit und Geld einem gleichen oder noch besseren wirtschaftlichen gebnis als bisher führen. Vor allem sind es die Verrsunternehmungen, die alsbald nach dem Kriege — hierauch dem Gebote der Notwendigkeit folgend — daran gangen sind, ihre Betriebe durch zweckmäßige und rzbringende Einrichtungen wirtschaftlicher zu gestalten. e Deutsche Reichsbahn steht hierbei an der itze. In einem sehr interessanten Vortrag am 5. Denber 1927 in der Handelshochschule in Berlin hat der neraldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. rpmüller gezeigt, wie weit die Deutsche Reichsbahn f allen Gebieten ihrer Verwaltung (Personal- und nanzwesen, Verkehr, Betrieb, Bau usw.) in der Rationalirung vorgeschritten ist. So werden z. B. jetzt weniger ge gefahren, mit diesen Zügen wird aber mehr als iher geleistet. Der Vortrag ist nunmehr in oschürenform von der Reichsbahn herausgegeben d verdient weiteste Beachtung. In der gleichen Richtung wegen sich die Ausführungen des Präsidenten der neraldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Dr. hrafl. Auch er gibt im einzelnen die weitgehenden reinfachungen und Einrichtungen an, die die Wirtschaftlkeit seiner Verwaltung verbessert haben, und zeigt an r Hand von Zahlen die erzielten Ersparnisse. Sein ortrag ist in dem „SBB-Nachrichtenblatt" Heft 2/1928, te 20 ff abgedruckt.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient das Heft: tionalisierung in Verkehrsbetrieben, rausgegeben von der Schriftleitung der „Verkehrstechchen Woche". Technisch-Wirtschaftliche Bücherei ft 38. Preis 3 RM. — Verlag Guido Hackebeil A.-G., rlin S 14. Das Heft ist anläßlich der vierten wissenaftlichen Jahrestagung der Vereinigung von höheren hnischen Reichsbahnbeamten e. V. in Stuttgart im Herbst 27 herausgegeben und jetzt erschienen. Nach einem Vorrt des Präsidenten der Reichsbahndirektion Stuttgart, Dr. Sigel, in dem dieser sehr richtig darauf hinweist, daß die Frage der Rationalisierung nicht bloß den Techniker angeht, sondern sich an alle wendet, behandelt Professor Dr. Blum, Hannover das Thema: „Die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels". Beachtenswert sind hier die Ausführungen über die Vorzüge und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen. Professor Dr. Pirath beschäftigt sich in interessanter Weise mit dem Thema: „Spezialisierung der Verkehrsarbeit und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung", während der Präsident der Reichsbahndirektion Trier, Dr. Sarter, auf die „Hilfsmittel der Rationalisierung und Kalkulation bei der Reichsbahn" hinweist, die eine genaue Kontrolle der wirtschaftlichen Arbeit ermöglichen. Das wichtige Thema „der Selbstkostenermittlung im Verkehrswesen", wird von Regierungsbaumeister a. D. Dr. Sommer in ausführlichster Weise behandelt. Von Interesse sind ferner die Abhandlungen des Reichsbahnrats Freyss: „Vorschriften und Rationalisierung", des Reichsbahndirektors Pokorny, Dresden: „Leistungssteigerungen und Ersparnisse im Betriebsdienst durch Kleinmaßnahmen" sowie des Reichsbahnrats Frohne „Grundlagen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Abrollanlagen".

Die in dem Heft wiedergegebenen Vorträge bilden einen sehr beachtenswerten Beitrag zur Frage der Rationalisierung. Das Studium dieser Ausführungen kann allen empfohlen werden, die sich für dieses Thema interessieren und mit ihm befassen. W.

— **Getriebe.** Gesammelte Aufsätze der Zeitschrift „Maschinenbau". Mit 169 Abbildungen. Berlin 1928. VDJ-Verlag G. m. b. H., IV, 148 S. Preis geh. 2,75 RM.

Bei der konstruktiven Durchbildung von Kraftfahrzeugen, Werkzeugmaschinen, Hebezeugen, Diesellokomotiven u. a. nehmen die Getriebe als Mittel zur Leitung und Umformung mechanischer Energie eine besonders wichtige Stellung ein. Das vorliegende Heft bringt eine systematische Zusammenstellung dessen, was Technik und Wissenschaft dem Konstrukteur heute für seine Arbeit auf diesem Gebiete geben können.

In dem einleitenden Aufsatze: „Die heutigen Probleme der Energie-Umformer" stellt Prof. K. Kutzbach, Dresden, in knapper und klarer Weise die Aufgaben dar, an deren Lösung die Technik z. Z. arbeitet, und zeigt gleichzeitig die Systematik, der das Heft folgt. Er bringt dann das grundsätzlich Wichtige über Zahnradgetriebe in der Abhandlung: „Mehrgliedrige Radgetriebe und ihre Gesetze", worin bemerkenswerte zeichnerische Verfahren für den Entwurf und die Untersuchung von Radgetrieben mit beliebiger Gliederzahl angegeben werden. Wertvolle Beispiele aus der Praxis geben die 3 Aufsätze von Dr. Ing. Fritz G. Altmann, Dresden, über „die Bauformen gleichachsiger Stirnradumformer", „Antrieb von Hebezeugen durch hochübersetzende, raumsparende Stirnradgetriebe" und „Zahnradumformer für außergewöhnlich große Übersetzungen". Oberingenieur Otto Wolf und Dipl.-Ing. Jungkunz, Mülheim (Ruhr), behandeln „Die Normung von Hochleistungsgetrieben, ihre Durchführung und ihre wirtschaftlichen Vorteile", über „Lokomotivgetriebe" berichtet Oberingenieur Robert Klein, Essen, über „Reibradgetriebe" C. G. Garrard, London. Die Riementriebe sind durch Mitteilung der Ergebnisse von Versuchen zur Verbesserung des Durchzuggrades berücksichtigt, die Prof. K. Kutzbach an der Technischen Hochschule Dresden durchgeführt hat. Dip.-Ing. Joh. Ritter, Ludwigshafen a. Rh. behandelt „Die Grundlagen der hydraulischen Energie-Umformer". Anschließend erörtert Kutzbach „die Regelung bei stufenlosen Umformern". Dr. Ing. E. H. W. Kühn, Frankfurt a. M. bespricht „regelbare Flüssigkeits-Getriebe, insbesondere den „Enor"-Trieb".

Die Aufsätze sind bereits in der Zeitschrift „Maschinenbau" erschienen, ihre Zusammenfassung in dem vorliegenden Heft ist für den Konstrukteur von hohem Werte. Sch.

— **Der Technische Zeichner.** Kurze Zusammenfassung von Richtlinien für die Herstellung von Zeichnungen für Klischees, Diapositive, Lehr- und Aufstellungsbilder sowie für die gesamte Reproduktionstechnik. Herausgegeben von

L. I. Kaiser. Beuth-Verlag, Berlin S. 14, Dresdener-Str. 97. Preis 2,50 RM.

Das Büchlein wird den technischen Zeichnern oder denen die es werden wollen, insofern ein gewissenhafter Berater sein, als es grundlegende Richtlinien und einschlägige Normen für die Herstellung solcher Zeichnungen bekannt gibt, die zur Vervielfältigung bestimmt sind, nach denen also zweckdienlich und eindringlich wirkende Klischees, Diapositive, Filme usw. angefertigt werden sollen.

Daß auf diesem Gebiete immer noch arg gesündigt wird, beweisen die vielen zur Veröffentlichung gelangenden völlig mißglückten Klischeeabdrucke. Zahllos sind die Fälle, in denen die vielleicht mit großer Sorgfalt und peinlichster Sauberkeit hergestellten Originalzeichnungen sich als ungeeignet zur Verkleinerung erwiesen. Werden solche Zeichnungen dennoch verkleinert und klischiert, bleiben sie meist unleserlich und wirkungslos, weil eben von vornherein ungeeignete, einer solchen Reproduktion nicht standhaltende Strichstärken, Schriftgrößen, Signaturen, Schraffierungen usw. angewendet wurden. Werden in der Praxis die im vorliegenden Nachschlagewerk angegeb Normen in der richtigen Folge angewendet, so kann sicherlich viel Zeit, Geld, Ärger, Enttäuschung und flüssige Arbeit ersparen. Es erübrigen sich z. B. Umz nungen, wenn bei der Anfertigung vorstehend bezeich Zeichnungen, durch die zweckmäßige Anwendung der gegebenen Industrienormen auf etwa spätere Veröf lichungen Rücksicht genommen wird.

Aus dem Inhalt seien folgende Abschnitte angeft Diapositiv- und Klischeezeichnungen (Größenanga Maßstäbe, Beschriftung). — Die schräge Blockschrift Din 16 (Schriftstärken, Schrifthöhen, Zeichenfedern) Die genormten Formel- und Kurzzeichen. — Schraff zur Werkstoff-Kennzeichnung. — Musterzeichnungen Technik und Kunstgewerbe usw.

Da das aus der Praxis für die Praxis geschrie Nachschlagebuch zweifellos den Selbstunterricht des t nischen Zeichners fördern und als Ratgeber bei der Lös alltäglicher Aufgaben und Berufsfragen dienen wird, k die Anschaffung nur empfohlen werden. W. l

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltun

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 15. Mai 1928 wird die restliche 3,49 km lange Teilstrecke Geyersdorf-Mildenau—Königswalde (Erzgeb.) unt. Bf. der vollspurigen eingleisigen Nebenbahn Wiesenbad—Königswalde (Erzgeb.) unt. Bf. für den Wagenladungs-, Stückgut- und Tierverkehr in Betrieb genommen. Der neue Endbahnhof Königswalde (Erzgeb.) unt. Bf. hat eine Kopf- und Seitenladerampe und wird mit einem Güteragenten besetzt. Der an der Strecke Weipert—Flöha liegende Bahnhof Königswalde (Erzgeb.) erhält vom gleichen Zeitpunkte an die Bezeichnung Königswalde (Erzgeb.) ob. Bf.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Breslau. Am 15. Mai 1928 wird der Bahnhof Neumittelwalde für den Grenzübergangsverkehr nach Polen eröffnet. Die Tarifverhältnisse des Bahnhofs Neumittelwalde werden jedoch hiervon nicht berührt. Die Entfernung vom Bahnhof bis zur Grenze beträgt 1,73 km. Dieser Tarifpunkt wird als solcher unter der Bezeichnung „Neumittelwalde Grenze“ in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen, seine Tarifentfernungen bilden sich durch Anstoß von 2 km an diejenigen der Tarifstation Neumittelwalde.

Bundesbahndirektion Innsbruck. Am 15. Mai 1928 wird die zwischen den Bahnhöfen Gries—Brennero (Brenner) in km 110,867 der Linie Kufstei Brennero (Brenner) der Ö.B.B. gelegene Haltest „Brennersee“ für den Personenverkehr eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Bundesbahndirektion Innsbruck. bisherige Bezeichnung des in der Strecke Salzbur Wörgl gelegenen Bahnhofes „Taxenbach“ der Ö.B.B. w mit 15. Mai 1928 auf „Taxenbach-Rauris“ ab ändert.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse.

Reichsbahndirektion Stuttgart. Am 1. J 1928 wird der an der Nebenbahn Schiltach—Schramb liegende Haltepunkt Lehengericht, der bisher für den Personen- und den beschränkten Reisegepäckv kehr eingerichtet war, für den Stückgut- und Wag ladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbal Am 15. Mai 1928 wird die zwischen Györ und Enese gende Haltestelle Ikrény, welche bisher nur dem P sonenverkehr sowie der Auf- und Abgabe von Reisegepä und Expreßgut diente, für den öffentlichen Eil- u Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Leben Tiere und Güter, deren Ein- und Ausladung besonde Einrichtungen benötigt, können zur Beförderung nicht a genommen werden.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 28. März 1928 verschied der Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamtes Münster (Westf.)

Reichsbahnrat

Herr Franz Dieckhoff

Der Verstorbene gehörte seit 1895 der Eisenbahnverwaltung an und zwar seit 1916 der Direktion Münster. Ausgestattet mit reichen Kenntnissen, insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrswesens, hat er der Verwaltung in rastloser Arbeit und vorbildlicher Pflichttreue, auch auf schwierigen Posten im Weltkriege, wertvolle Dienste geleistet.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten. (525)

Münster (Westf.), den 7. Mai 1928.

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Münster.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke Rössen-Zöschen der regelspurigen eingle sigen Nebenbahnstrecke Merseburg Zöschen.

Am 1. Juni 1928 wird von der r gelspurigen eingleisigen Nebenbahn strecke Merseburg—Zöschen di 8,12 km lange Reststrecke Rössen-Zöschen für den vollen Personen und Güterverkehr eröffnet. An de Strecke liegen folgende Stationen Bahnhof 4. Kl. Rössen (rechts de Bahnstrecke 4,30 km von Merseburg entfernt); Güterladestelle Trebnitz Merseburg (links der Bahnstreck 6,55 km von Merseburg entfernt) Bahnhof 4. Kl. Wallendorf (links de

Am 10. ds. Mts. verschied hier nach langem, schweren Leiden der

Reichsbahnrat i. e. R.

Herr Gustav Johlen

im 55. Lebensjahre.

28 Jahre hat der Verstorbene im Eisenbahndienst gestanden und sich namentlich in der oberschlesischen Besatzungszeit sehr verdient gemacht. Wir verlieren in ihm einen tüchtigen Mitarbeiter, der durch seine vortrefflichen Eigenschaften sich die Wertschätzung und Achtung aller, die mit ihm dienstlich und außerdienstlich in Berührung gekommen sind, erworben hat.

Wir werden ihm eine treue Erinnerung und ein ehrendes Gedenken allzeit bewahren.

Oppeln, den 10. Mai 1928. (536)

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes der Reichsbahndirektion Oppeln.

hnstrecke 9,58 km von Merseburg
tfernt); Bahnhof 4. Kl. Zöschen
nks der Bahnstrecke 12,42 km von
rseburg entfernt).

Die Bahnhöfe Rössen, Wallendorf
d Zöschen erhalten Verkehrsein-
htungen zur Abfertigung von
rsonen, Gepäck, Expreßgut, le-
nden Tieren, Eil- und Frachtstück-
t und Wagenladungen, die Bahn-
fe Rössen und Zöschen außerdem
ch Einrichtungen zur Abfertigung
n Fahrzeugen. Die Bahnhöfe wer-
n mit einem Lademaß ausgerüstet.
hnhof Rössen ist auch für den
ivattelegrammverkehr vorgesehen.
sondere Posträume sind nicht vor-
nden. Desinfektionsanstalten, La-
kräne und Zentesimalwagen sind
ht vorgesehen.

Trebnitz b. Merseburg ist nur Gü-
ladestelle. Die Abfertigung von
agenladungen findet in Rössen
tt.

Für die neue Strecke gelten die
senbahnbau- und Betriebsordnung
m 4. November 1904 und die Eisen-
hn-Verkehrsordnung vom 23. De-
nber 1908. Die stärkste Neigung
rägt 1 : 200, der kleinste Krüm-
ngshalbmesser 500 m. Der größte
lässige Achsdruck 8,5 t und der
lässige feste Achsstand 6,60. Bei
ladung offener Wagen ist das
demaß I zulässig.

Die Züge werden nach besonders
röffentlichten Fahrplänen ver-
hren.

Die Stationen erhalten folgende
heitsgruppennummern: Rössen
, Wallendorf 278, Zöschen 279 und
Lochkartennummern Rössen
322, Trebnitz b. Merseburg 12 323,
llendorf 12 324 und Zöschen 12 325.

Die bisher für Rössen vorgesehene
mmer 12 405 ist zu streichen.

Für die Güterbewegungsstatistik
ört die Strecke zu dem Verkehrs-
biet 19.

m Entfernungszeiger (Dreiecks-
ometerzeiger) für den Personen-
d Güterverkehr der Reichsbahn-
ektion Halle (Saale) — gültig
n 1. Oktober 1926 — sind als
ecke 3 b folgende Entfernungen
hzutragen:

3b Merseburg—Zöschen

	Rössen	Trebnitz b. Merseburg*)	Wallendorf	Zöschen
Merseburg	4,30	6,55	9,58	12,42
Rössen		2,25	5,28	8,12
Trebnitz			3.03	5.87
Wallendorf				2.84

*) nur Güterladestelle.

Halle (Saale), im Mai 1928. (535)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

3. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Mai 1928 wird der Bahnhof Neumittelwalde für den Grenzübergangsverkehr nach Polen eröffnet. Die Tarifverhältnisse des Bahnhofs Neumittelwalde werden jedoch hiervon nicht berührt. Die Entfernung vom Bahnhof bis zur Grenze beträgt 1,73 km. Dieser Tarifpunkt wird als solcher unter der Bezeichnung „Neumittelwalde Grenze" in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen, seine Tarifentfernungen bilden sich durch Anstoß von 2 km an diejenigen der Tarifstation Neumittelwalde.

Breslau, den 9. Mai 1928. (515)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau

4. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Eisenbahnstrecke Oberhausen—Emmerich gelegene Bahnhof Empel erhält vom 1. Juni d. J. an die Bezeichnung „Empel—Rees". (538)

Essen, den 9. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

5. Güterverkehr.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1928 wird der Tarifpunkt Czymochen Grenze des Direktionsbezirks Königsberg (Pr.), in den oben genannten Tarif einbezogen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 11. Mai 1928. (539)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden einige Stationen des Bezirks Hannover in den Tarif aufgenommen. Näheres darüber und über weitere Tarifberichtigungen im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T.V.A.I.). (514)

Dresden, den 8. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden. Heft B.

Am 15. Mai 1928 wird die Station Königswalde (Erzgeb.) unt. Bf. in den Anhang zum Tarif aufgenommen. Näheres durch Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (TVAI). (511)

Dresden, den 7. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. (Tfv. 9).

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 wird Lüderdissen-Oelkassen als Station der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in den Tarif aufgenommen. Die sich hieraus ergebenden Tarifergänzungen werden durch den TVA. I Nr. 43 bekannt gegeben. (532)

Berlin, den 8. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 wird die Station Lüerdissen-Oelkassen als Station der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn nachgetragen. Näheres enthält der am 14. d. M. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (528)

Berlin, den 8. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Ausnahmetarif K 37.

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 werden sämtliche in der Tarifstelle „Feld- und Gartenfrüchte" der ermäßigten Eilgutklasse genannten Güter in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs K 37 aufgenommen.

Berlin, den 9. Mai 1928. (517)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Juli 1928 wird im Ausnahmetarif 146 (Baracken zur Ausfuhr) die Station Niedersachswerfen Reichsb. als Versandstation gestrichen.

Berlin, den 9. Mai 1928. (516)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1928 treten bei der Dahme-Uckroer und Niederlausitzer Eisenbahn Änderungen ein. Näheres enthält der am 17. d. M. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 11. Mai 1928. (522)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1928 werden im Abschnitt 88a — Ruppiner Eisenbahn — die Stationen Kagar-Dorf Zechlin Linow und Zechlin Flecken nachgetragen. Näheres enthält der am 14. Mai d. J. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 10. Mai 1928. (523)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 18. Mai 1928 wird in die Abteilung II des Ausnahmetarifs 7 unter die Entemaillierungsanstalten die Firma Frank & Volmer A.-G. mit der Bestimmungsstation Dortmund-Obereving aufgenommen.

Essen, den 11. Mai 1928. (524)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Im Nachtrag 32 zu den Teilheften B I 10 und 22 sowie im Teilheft B II 34 werden einige Druckfehler berichtigt. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 9. Mai 1928. (529)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 20. Mai 1928 sind einige schwedische Stationen in die Ausnahmetarife 26 und 31 einbezogen worden. Näheres durch den Reichsanzeiger.

Altona, den 7. Mai 1928. (512)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarif) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 wird in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen die Station Königsberg (Pr.) K.C.E. als Empfangsstation einbezogen.

Berlin, den 8. Mai 1928. (510).
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 . . . Tfv. 511.

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 tritt die Prignitzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif mit ihren sämtlichen Stationen bei.

Berlin, den 8. Mai 1928. (509)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 wird bei lfd. Nr. 98 — Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn — die Zuschlagsfracht für Mauer-, Hohl- und Dachziegel nach Öchsen von 15 auf 4 Rpf ermäßigt. Gleichzeitig wird im Abschnitt lfd. Nr. 96 — Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn — die Station Lüerdissen-Oelkassen nachgetragen.

Berlin, den 8. Mai 1928. (526)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnenwechselverkehr, der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 treten im Kilometerzeiger des ehemaligen Staats- und Privatbahngütertarifs Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. Erhöhungen gelten erst vom 1. August 1928. (530)

Berlin, den 10. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfb. 1b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1928 werden die im Abschnitt X des Nebengebührentarifs angegebenen Sätze für Deckenmiete und die Verzögerungsgebühr für Decken ermäßigt. Das Nähere ist aus der Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privatbahnen (TVA. I) ersichtlich.

Berlin, den 8. Mai 1928. (518)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Die im Nachtrag 32 zu den Teilheften B I 15 und BII 33 und 34 bekanntgegebenen Entfernungsänderungen für die Stationen Haffkrug, Ratekau, Scharbeutz und Timmendorferstrand treten mit der Eröffnung der Reststrecke Haffkrug — Neustadt (Holst.) am 1. Juni 1928 in Kraft.

Berlin, den 8. Mai 1928. (519)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1928 wird im A.T. 140 unter den Empfangsstationen Dachau Bahnhof nachgetragen. (520)

Breslau, den 8. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S 1. Tfv. 512.

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1928 tritt die Prignitzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif mit ihren sämtlichen Stationen bei. (521)

Berlin, den 8. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Verbands-Gü tarif Teil II, Heft 2.

Am 1. Juni 1928 tritt Ausnah tarif 24 für Blumenzwiebeln von Niederlanden über Flensburg Wei nach Dänemark in Kraft. Nähe durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Mai 1827. (5
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltunge

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 19 werden bei den A.T. 30, 31 und Druckfehler berichtigt, bei den A 35, 122 und 130 weitere Statio aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (5

Altona, den 8. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (S tionstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 17. bzw. 26. M 1928 wird eine Anzahl von Station nachgetragen. Näheres enthält d am 17. d. M. erscheinende Tarif- u Verkehrsanzeiger. (53

Berlin, den 12. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 70 Wechselgüterverkehr Sac sen-Württemberg.

Mit Gültigkeit vom Tage der E trieberöffnung werden eine Anza von Stationen der Nebenbahnen Spa chingen—Reichenbach (Heuberg) u Leinfelden—Waldenbuch in die Ei fernungstafel I des Heftes B (Entfe nungen) aufgenommen. Näheres i aus dem Tarif- und Verkehrsanzeig für den Güter- und Tierverkel (T.V.A. I) zu ersehen. (53

Dresden, den 14. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güte verkehr. Ausnahmetarif 3 für San

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 19 wird die Empfangsstation Nové Mest nad Váhom aufgenommen. Näher Reichsbahntarifanzeiger. (537

Dresden, den 14. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

---

6. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Tarif für die Beförderung von Per sonen, Reisegepäck und Expreßgu im Berliner Stadt-, Ring- und Vorort verkehr.

Mit Wirkung vom 20. Juli 192 wird der letzte Satz der besonderen Ausführungsbestimmungen II 2 A 1 zu vorgenanntem Tarif durch den fol genden ersetzt: „Der Rahmen wir zum Preise von 0,50 RM an den Fahr kartenschaltern verkauft."

Berlin, den 10. Mai 1928. (531
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 21 Berlin, den 24. Mai 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

e Änderungen der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung gegenüber dem Entwurf vom Januar 1928.

istung und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetrieb.

inder zahlen die Hälfte."

die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gezwungen, bei Entlassung von Arbeitern zur Vermeidung einer unbilligen Härte (§ 84, Ziff. 4 BRG.) einen Austausch von Arbeitskräften zwischen verschiedenen Reichsbahnstellen vorzunehmen?

achrichten.

Deutschland: Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im April 1928. — Der „Rheingold"-Zug. — Eröffnung von Eisenbahnstrecken. — Der neue Duisburger Bahnhofsvorplatz. — Ostseebäder-Rückfahrkarten in Österreich und der Tschechoslowakei erhältlich. — Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. — Deutsches Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung. — Geheimer Kommerzienrat Dr. Felix Deutsch †. — Personalnachrichten.

Österreich: Hebung der Rheinbrücke bei Buchs. — Schleppbahn Felixdorf—Tattendorf. — Der Sommerfahrplan 1928 auf den Österreichischen Bundesbahnen.

Ungarn: Fremdenverkehr.

Übrige europäische Länder: Gütertarifermäßigung in Schweden. — Deutsche Lokomotiven für die estnischen Eisenbahnen. — Staatliche Garantie für Obligationen der Nordlivländischen Eisenbahngesellschaft. — Kühlwagenbetrieb auf den litauischen Staatsbahnen. — Bau der Bahn Kretingen—Telschi (Litauen). — Eisenbahnbau in der Sowjetukraine. — Beschleunigter Bau der Eisenbahnlinie Ostoberschlesien—Gdingen. — Maßnahmen zur technischen Vervollkommnung des polnischen Eisenbahnbetriebs. — Bau der polnischen Eisenbahnlinie Kalety (Stahlhammer)—Wozniki. — Neuregelung der Beratungen des tschechoslowakischen Zentraleisenbahnrats. — Eilbeförderung von Nahrungsmitteln auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Bauten der belgischen Eisenbahnen. — Die Beförderung leerer Packkisten und dergleichen in England.

Fremde Erdteile: Elektrische Zugförderung einer amerikanischen Eisenbahn. — Bureaumaschinen im Eisenbahndienst.

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Änderungen der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung gegenüber dem Entwurf vom Januar 1928.

Von Dr. **Kurt Friebe**, Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

Die Grundzüge des Entwurfs zur neuen deutschen enbahn-Verkehrsordnung vom Januar 1928 (sog. Jarentwurf) sind bereits in Nr. 6 dieser Zeitung vom Februar d. J. S. 141 ff. dargelegt worden. Der Entrf ist inzwischen von den Spitzenverbänden der Wirtaft eingehend begutachtet worden. Zu den zahlreichen änderungsanträgen aus allen Kreisen der deutschen rtschaft hat der Ständige Ausschuß des Reichsenbahnrats am 8. März Stellung genommen und n Reichsverkehrsministerium eine Reihe von Ändegsvorschlägen unterbreitet, die eine Besserstellung der frachter in mancher Beziehung bezweckten.

Da bei der Neugestaltung des deutschen Verkehrshts der Wunsch besteht, eine möglichst vollständige gleichung an die österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung zu erzielen, sind die rschläge des Reichseisenbahnrats mit den Vertretern österreichischen Bundesministeriums für Handel und rkehr in Wien besprochen worden. Diese Verhandlungen haben zu dem erfreulichen Ergebnis geführt, daß die Wünsche der deutschen und österreichischen Wirtschaftskreise in weitgehendem Maße erfüllt werden konnten und dabei eine noch weitergehende Angleichung der beiderseitigen Entwürfe erreicht wurde. Der Schlußstein zu diesen Verhandlungen wurde am 19. April anläßlich der Anwesenheit des österreichischen Bundesministers für Handel und Verkehr Dr. Schürff in Berlin gelegt. Die neuen Verkehrsordnungen beider Länder gleichen sich in der Sprache und der Stoffanordnung völlig. In sachlicher Beziehung bestehen Unterschiede nur insoweit, als sie durch besondere innerstaatliche oder wirtschaftliche Verhältnisse bedingt sind. So ist vor allem die deutsche EVO. an das Handelsgesetzbuch gebunden, während die österreichische EVO., die als Gesetz unter Mitwirkung des Parlaments erlassen werden soll, freie Hand hat.

Ferner ist durch eine Vereinbarung zwischen dem deutschen Reichsverkehrsminister und dem österreichi-

schen Bundesminister für Handel und Verkehr dafür Sorge getragen, daß die Übereinstimmung der Verkehrsordnungen auch in Zukunft nach Möglichkeit gewahrt bleibt, und daß auch die Ausführungsbestimmungen zur EVO. in Deutschland und Österreich möglichst angeglichen werden.

Der abgeänderte deutsche Entwurf (sog. Märzentwurf) ist sodann, nachdem er die Zustimmung des Reichskabinetts gefunden hatte, gemäß Artikel 91 der Reichsverfassung dem Reichsrat vorgelegt worden. Dieser hat ihn mit einigen Abänderungen am 3. Mai angenommen, so daß die Reichsregierung nunmehr in der Lage ist, die am 1. Oktober 1928 in Kraft tretende Eisenbahn-Verkehrsordnung im Reichsgesetzblatt zu veröffentlichen.

Im folgenden sollen die wesentlichen Abänderungen besprochen werden, die der Januarentwurf inzwischen auf Grund der Beschlüsse des Reichseisenbahnrats und des Reichsrats erfahren hat. Die Änderungen betreffen nur Einzelbestimmungen und lassen die allgemeinen Grundgedanken des Entwurfs unverändert. Insbesondere bleibt die Nichtübernahme des im IÜP. und IÜG. vorgesehenen allgemeinen Entschädigungshöchstbetrages bestehen. Sofern nicht das Gegenteil ausdrücklich erwähnt ist, hat auch der österreichische Entwurf die gleichen Abänderungen erfahren.

I.

Personen- und Gepäckverkehr.

1. Anweisung eines Platzes in der nächsthöheren Wagenklasse.

Wie in Nr. 6 dieser Zeitung unter I 1) erwähnt worden ist, gewährte § 18 (3) des Januarentwurfs dem Reisenden einen Rechtsanspruch auf Beförderung in der nächsthöheren Wagenklasse, wenn er in der seinem Fahrausweis entsprechenden Klasse keinen Sitz- bzw. in der vierten Klasse auch keinen Stehplatz findet. Diese Vorschrift ist nach einem Wunsche des Reichseisenbahnrats und der Wirtschaftskreise zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten dahin abgeschwächt worden, daß dem Reisenden bei Überfüllung seiner Wagenklasse „tunlichst in der nächsthöheren Klasse ein solcher anzuweisen ist, falls dort noch Sitzplätze frei sind".

2. Frauenabteile.

Während § 17 (1) des Januarentwurfs der Eisenbahn im Fernverkehr die Pflicht auferlegte, unter gewissen Voraussetzungen Frauenabteile einzurichten, bestimmt § 17 (2) der neuen EVO. folgendes:

„(2) Die Eisenbahn kann, soweit dafür ein Bedürfnis besteht, Frauenabteile einrichten. In diese dürfen Männer auch mit Einverständnis der darin fahrenden Frauen nicht zugelassen werden. Die Mitnahme von Knaben bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr ist gestattet. Bei Überfüllung der anderen Abteile kann der Schaffner auch Männern Plätze in Frauenabteilen anweisen."

Der österreichische Entwurf kennt Frauenabteile überhaupt nicht mehr. In Übereinstimmung hiermit und mit der Auffassung der Wirtschaftsverbände hatte auch der Ständige Ausschuß des deutschen Reichseisenbahnrats einstimmig die Abschaffung der Frauenabteile gefordert. Nach seiner Ansicht ist die Führung solcher Abteile unter den veränderten Zeitverhältnissen nicht mehr notwe Die Abteile fahren meist in sehr schlechter Besetzun erfahrungsgemäß die Mehrzahl der Frauen die Fr abteile meidet.

3. Annahme von Fahrzeugen mit motorischem Antrieb als Reisegepäck.

Während nach der bisherigen Ausführungsbestim 1) zu § 30 EVO. und nach § 28 (2)g) des Janua wurfs Motorräder als Reisegepäck nur dann zugel werden, „wenn die Brennstoffbehälter Ablaßhähne b und vollständig leer sind", bestimmt § 28 (2) der n EVO. auf Grund eines Beschlusses des Reichsrats gendes:

„Die Behälter der Fahrzeuge mit motorischem trieb dürfen auch Betriebsstoff enthalten."

Diese Erleichterung für die Motorradbenutzer wa reits von der Ständigen Tarifkommission (vgl. das tokoll der 150. Sitzung) vorgeschlagen worden.

4. Änderung der Fristen im Gepäckverk

Zugunsten der Reisenden gilt künftig nach § 36 ein Gepäckstück bereits eine Woche nach der Abforde als verloren. Der Januarentwurf hatte in Anpassun Art. 32 § 1 IÜP. eine Frist von zwei Wochen vorgese Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, daß deutschen Binnenverkehr kürzere Strecken in Frage k men als im internationalen Verkehr.

Dementsprechend mußte auch im § 37 die Zeit, die eine Entschädigung wegen Lieferfristüberschreit gewährt wird, von zwei Wochen auf eine Woche verk werden.

5. Sonstige Vorschriften des Personen- und Gepäckverkehrs.

Die in dem ersten Aufsatz unter I 2) bis 4) und behandelten Vorschriften sind unverändert geblieb ebenso die unter 5) behandelte Haftung der Eisenbahn Verlust, Minderung und Beschädigung von Reisegepä soweit der deutsche Entwurf in Frage kommt. Der ös reichische Entwurf hat die erwähnte allgemeine Haftun beschränkung auf einen Höchstbetrag fallen gelassen. läßt die Eisenbahn ebenso wie nach der neuen deutsc EVO. bei Nachweis eines Schadens unbeschränkt für gemeinen Handelswert haften und sieht ebenso wie § 35 der deutschen EVO. einen Höchstbetrag (und zwar Deutschland 10,— Reichsmark und Österreich 10 Schill für das Kilogramm Rohgewicht) nur dann vor, wenn Schaden nicht nachgewiesen wird.

Der deutsche und österreichische Entwurf stimmen a in dieser Beziehung nunmehr grundsätzlich überein.

II.

Beförderung von lebenden Tieren.

Bevollmächtigung des Tierbegleiters.

Während nach dem Januarentwurf der Tierbegleit ohne weiteres zur Erteilung von Anweisungen an Ste des Absenders als bevollmächtigt galt, und der Absend im Frachtbrief den Ausschluß der Vollmacht ausdrückli erklären mußte, schreibt § 49 Abs. 2 der neuen EV vor, daß der Tierbegleiter nur dann als bevollmächti gilt, wenn der Absender dies im Frachtbrief ausdrückli erklärt hat. Die Änderung entspricht den Wünschen d

Wirtschaftskreise, insbesondere des Verbandes der Viehhändler Deutschlands.

III.

Güterverkehr.

1. Haftausschließungsgründe.

Die im ersten Aufsatz unter III 2) a) und c) und 3) behandelten Grundsätze sind unverändert geblieben. Dagegen ist bei dem unter 2b) behandelten Haftungsausschluß der Eisenbahn bei der Beförderung in offenen Wagen die Streichung des in der alten EVO. enthaltenen Zusatzes nicht aufrechterhalten, sondern in den bisherigen Wortlaut wieder eingeführt worden. § 83 (1) a) hat demgemäß folgenden Zusatz erhalten:

„hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen".

Die Streichung dieser Worte war bei allen Wirtschaftskreisen auf einmütigen Widerstand gestoßen. Auch der Reichseisenbahnrat hielt es für geboten, den Zusatz mit dem bisherigen Wortlaut wieder aufzunehmen.

2. Verfügungsrecht des Empfängers und des Absenders.

Verfügungsrecht des Empfängers.

Die im ersten Aufsatz unter III. 4) behandelten Grundsätze sind unverändert geblieben. Wie bereits erwähnt, weicht der österreichische Entwurf insofern vom deutschen ab, als er in Anpassung an Art. 16 § 3 IÜG. dem Empfänger auch dann das Verfügungsrecht über das Gut einräumt, wenn es innerhalb 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist am Bestimmungsbahnhof nicht angekommen ist. Diese Abweichung der Verkehrsordnungen, die auch bestehen bleiben wird, beruht darauf, daß im österreichischen Güterverkehr im Gegensatz zum deutschen der internationale Verkehr überwiegt, so daß es Österreich untunlich erschien, in dieser Frage von dem IÜG. abzuweichen.

Verfügungsrecht des Absenders.

Die im ersten Aufsatz unter III. 5) behandelte neue Bestimmung des Januarentwurfs in § 72 (3), wonach das Verfügungsrecht des Absenders bereits mit der Abnahme des Gutes durch den Empfänger ohne Einlösung des Frachtbriefs erlöschen sollte, ist nicht beibehalten und damit auch die Übereinstimmung mit dem österreichischen Entwurf, der diese neue Vorschrift nicht kannte, wiederhergestellt worden. Es verbleibt also bei dem bisherigen Grundsatz, daß das Verfügungsrecht des Absenders nur dann erlischt, wenn „der Empfänger nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof den Frachtbrief einlöst oder seine Rechte aus § 75 (2) schriftlich geltend gemacht hat". Dies gilt auch im Verkehr mit den Privatgleisanschlußinhabern. Die Wirtschaftskreise befürchteten von der Anwendung der neuen Bestimmung erhebliche Schwierigkeiten.

3. Lieferfristbestimmungen.

Die im ersten Aufsatz unter III. 6) bis 8) geschilderten Bestimmungen sind inhaltlich unverändert geblieben. Erwähnenswert ist nur, daß der Ausdruck „Lieferungsfrist" in Anpassung an das Wort Lieferfrist in Übereinstimmung mit dem österreichischen Entwurf durch „Lieferwert" ersetzt worden ist.

4. Haftung für den Frachtzuschlag.

Die im ersten Aufsatz unter III. 9) behandelte Vorschrift des § 60 (4) ist sachlich unverändert geblieben. Es ist nur in der Fassung klargestellt worden, daß der Empfänger an Stelle des Absenders für den Frachtzuschlag haftet, wenn er eine Anwendungsbedingung eines nach der Inhaltsangabe im Frachtbrief in Anspruch genommenen ermäßigten Tarifs nicht erfüllt.

5. Nachfrüfung des Inhalts der Sendung.

Die in Nr. 6 unter III. 10) behandelte Bestimmung in § 58 (2) ist inhaltlich unverändert geblieben. Als Ausgleich für diese Erweiterung des Nachprüfungsrechts der Eisenbahn ist einem Antrag der Wirtschaftskreise entsprechend in den § 76 als neuer Absatz (5) folgende Bestimmung eingefügt worden:

„(5) Verlangt der Empfänger auf dem Bestimmungsbahnhof nach Einlösung des Frachtbriefs, daß die Eisenbahn die Übereinstimmung der Sendung mit den Angaben im Frachtbrief über Inhalt und Verpackung nachprüft, so ist dem zu entsprechen, wenn die Betriebsverhältnisse und die Beschaffenheit des Gutes es ohne Schwierigkeit gestatten. Für die Nachprüfung ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen. Auf Verlangen des Empfängers ist die Nachprüfung in seiner Gegenwart vorzunehmen."

6. Erleichterung der Vorschriften über die Frachtbriefangaben.

a) In § 56 (1) b) ist einem Beschlusse des Reichsrats und einem Wunsche aus Wirtschaftskreisen entsprechend nicht mehr unbedingt die tarifmäßige Bezeichnung des Bahnhofs vorgeschrieben worden, sondern es soll diese Bezeichnung „möglichst dem Tarif entsprechen".

b) Zu § 56 (1) d): Während nach dem Januarentwurf der Absender bei den Gütern, die er zu verladen hat, auch die Gattung des Wagens angeben mußte, braucht er nach der neuen EVO. nur anzugeben, ob der Wagen offen oder gedeckt ist, weil nur diese Angabe für die Frachtberechnung wesentlich ist.

Bei der Bezeichnung des Inhalts der Güter schreibt die neue EVO. zwar grundsätzlich die „Bezeichnung nach dem Tarif und der Anlage C" auch weiterhin vor, ändert jedoch die bisherige Fassung dahin, daß der Tarif Erleichterungen zugunsten der Verfrachter zulassen kann.

Diese Änderungen entsprechen den Wünschen der Wirtschaft und einem Beschlusse des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats.

7. Milderung der Haftung für die Frachtbriefangaben.

a) Berücksichtigung des Irrtums bei den Frachtbriefangaben.

In der Frage der Haftung für die Frachtbriefangaben ist die wichtigste Änderung des Entwurfs eingetreten. Während bisher für die Frachtberechnung und die Erhebung des Frachtzuschlags allein die Angaben im Frachtbrief maßgebend waren und eine Befreiung von einer Nachzahlung von Fracht oder sonstigen Kosten oder von der Zahlung von Frachtzuschlägen nur aus Billigkeit im Einzelfalle eintrat, enthält die neue deutsche und österreichische EVO. einem dringenden Wunsche der Verfrachter und einem Beschlusse des Reichseisenbahnrats entsprechend folgende neue Bestimmungen:

„§ 60 (3) a): Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden, wenn der Absender nachweist, daß seine Angabe auf Irrtum beruhen".

„§ 70 (2): Weist der Absender nach, daß seine Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief auf Irrtum beruhen, so kann die Rückzahlung der dadurch erwachsenen Mehrfracht verlangt werden".

Diese neuen Bestimmungen bezwecken eine Milderung der bisherigen strengen Haftung der Verfrachter für ihre Frachtbriefangaben in den Fällen, wo die Unrichtigkeit der Angaben auf Umständen beruht, die als entschuldbar anzusehen sind. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß diese Bestimmungen nicht bei jedem Versehen anzuwenden sind, sondern nur dann, wenn es sich um Irrtum im Sinne von §§ 119 ff. BGB. handelt, und der Absender seine Erklärung unverzüglich angefochten hat. (Vgl. des näheren §§ 119 ff. BGB.) Aus der Fassung dieser neuen Bestimmungen soll zum Ausdruck kommen, daß auch dem Empfänger aus einem Irrtum des Absenders kein Nachteil erwachsen soll. Auch der Empfänger ist sowohl nach § 60 (3) a) von der Zahlung eines Frachtzuschlages befreit und kann nach § 70 (2) einen zuviel gezahlten Frachtbetrag zurückverlangen.

b) Einer Anregung des Reichseisenbahnrats entsprechend ist die in § 57 des Januarentwurfs nach dem Vorbild von Artikel 7 § 1 IÜG. vorgesehene Haftung des Absenders für die Folgen, die daraus entstehen, daß seine Angaben und Erklärungen nicht an der für sie vorgesehenen Stelle stehen, weggefallen.

8. Kennzeichnung der Stückgüter durch den Absender.

§ 62 (7) des Januarentwurfs sah in Anpassung an Art. 12 § 6 IÜG. und in Abweichung von dem bisherigen Recht vor, daß auf jedem Stückgut außer Zeichen, Nummer und Angabe des Bestimmungsbahnhofs auch Name und Anschrift des Empfängers anzubringen ist. Hiergegen ist aus allen Wirtschaftskreisen lebhafter Widerspruch erhoben worden, weil die Angabe des Namens und der Anschrift des Empfängers dem Absender eine erhebliche Mehrarbeit aufbürde und vor allem der Handelsspionage Vorschub leiste. Auch der Reichseisenbahnrat teilte diese Bedenken. Deshalb wird in dem neuen § 62 (7) wie bisher dem Absender nur die Pflicht auferlegt, die Stückgüter haltbar, deutlich und in einer Verwechselungen ausschließenden Weise zu zeichnen. Art. 12 § 6 IÜG. stellt es den Versandländern frei, ob sie die Angabe der Anschrift und des Namens des Empfängers vorschreiben wollen.

9. Sonstige Änderungen.

a) Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft.

In § 78 (3) a) behält die neue EVO. den bisherigen Grundsatz bei, daß die Benachrichtigung bei Zustellung durch die Post vier Stunden, durch Telegramm eine Stunde nach der Aufgabe als bewirkt gilt. Um besonderen örtlichen Verhältnissen, insbesondere der Postbestellung auf dem Lande, Rechnung tragen zu können, ist ausdrücklich darauf hingewiesen worden, daß der Tarif für besondere Fälle längere Fristen vorsehen kann.

b) Zuführung.

In § 77 (1) ist zur Klarstellung zum Ausdruck bracht worden, daß die Eisenbahn die Stückgüter Empfänger innerhalb des Bestimmungsorts oder nach nachbarten Orten in die Wohnung oder die schäftsstelle selbst zuführen oder Rollfuhrun nehmer dafür bestellen kann.

c) Beschränkung des Selbstabholungsrechts.

In § 77 (3) ist zur Behebung von Zweifeln bestim worden, daß die Eisenbahn das Selbstabholungsrecht allgemeinen Verkehrsrücksichten bei einzel Güterabfertigungen mit Genehmigung des Rei verkehrsministers vorübergehend oder auch dauernd heben oder beschränken kann.

d) Frist für die Geltendmachung von Ent schädigungsansprüchen wegen Liefr fristüberschreitung.

Die in § 93 (2b) des Januarentwurfs wie bisher ge gesehene Frist von zwei Wochen für die Geltendmach von Entschädigungsansprüchen wegen Lieferfristüb schreitung ist einem Antrag der Wirtschaftsverbände sprechend auf einen Monat verlängert worden.

IV.

Zum Schluß seien noch zwei wichtige Anträge e Wirtschaftsverbände erwähnt, die zur Eisenbahn-Verke ordnung gestellt waren, jedoch nicht in dieser Ordnu sondern teils in anderen Vorschriften berücksichg worden sind, teils noch weiterer Erörterungen bedürf

Das ist einmal der Antrag der Wirtschaftsverbä auf Einbeziehung des Verkehrs mit den Privatgle anschlüssen in die Eisenbahn-Verkehrsordnung und anderen der Antrag des Vereins Deutscher Straßenbahn Kleinbahnen und Privateisenbahnen auf Unterstell der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen un die EVO.

Beide Anträge stehen insofern in einem gewissen sammenhang, als sie die Ausdehnung des Geltungsbereis der EVO. auch auf Bahnen des nicht allgemeinen Ve kehrs bezwecken.

1. Privatgleisanschlüsse.

Was zunächst den Antrag auf Einbeziehung d Verkehrs mit den Privatgleisanschlüssn betrifft, so handelt es sich hier nicht um einen allgemein Verkehr im Sinne von § 473 HGB. und Art. 7 Abs. 13 d Art. 89 ff. der Reichsverfassung. Er unterliegt also we der Reichsgesetzgebung noch der Reichsaufsicht. Auß dem nimmt dieser Verkehr durch seine Eigenart gegü über dem allgemeinen Eisenbahnverkehr eine Sond stellung ein. Im wesentlichen sind die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Privatgleisanschlußinhabern a einem besonderen Vertrag, den allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB.) eingehend geregelt. Aus diesen Gründen ist es weder möglich noch zweckmäßig, den Wünschen d Privatanschlußinhaber durch Aufnahme des Verkehrs auch der Privatgleisanschlüsse in die EVO. Rechnung zu tragen. Es ist aber durchaus angängig, die Privatgleisanschlußbedingungen einer Nachprüfung in dieser R

hung zu unterziehen. Die Wirtschaftskreise bezweckten t ihrem Antrag vor allem die Übernahme der frachtchtlichen Haftung der Eisenbahn nach der EVO. von d nach der Übergabestelle der Wagen auf den Anschluß. ch § 16 (1) der bisherigen PAB. gilt nämlich als Ort r Auflieferung der ankommenden und als Ort der Auferung der abgehenden Sendungen nicht der Anschluß, ndern der Sitz der zuständigen Güterabfertigung. Dort ginnt und endet auch die eisenbahnfrachtrechtliche Haftng der Eisenbahn. Die PAB. sind vor kurzem einer chprüfung durch den Eisenbahnverkehrsverband unterzogen und hierbei den Wünschen der Privatgleisanschlußaber durch eine Neufassung des § 16 (1) und (2) Rechng getragen worden, der künftig folgende Fassung erlten soll:

„§ 16.

Verkehrsdienstliche Bestimmungen.

(1) Der Frachtvertrag ist, soweit nicht anderes vereinbart ist, abgeschlossen, nachdem die Abfertigungsstelle des Anschlußbahnhofs Gut und Frachtbrief angenommen hat (§ 61 EVO.).

Die Reichsbahn übernimmt jedoch die Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes nach Maßgabe der EVO. bereits für die Beförderung der Sendung von der Übergabestelle zum Anschlußbahnhof.

Für Anschlüsse auf freier Strecke wird die Abfertigungsstelle im Vertrag bestimmt.

(2) Die ankommenden Sendungen werden zur Ablieferung an der Übergabestelle bereitgestellt. Der Anschließer hat dafür zu sorgen, daß sie hierbei ihm oder seinem Beauftragten übergeben werden können. Wird dem nicht entsprochen, so gilt das Gut als unbeanstandet abgenommen.

Der Anschließer ist von der Ankunft des Gutes zu benachrichtigen, wenn nichts anderes vereinbart ist."

Die Eisenbahn übernimmt also nach dem Anschlußrtrag die eisenbahnfrachtrechtliche Haftung nach der O. für Verlust, Minderung oder Beschädigung abgehender Sendungen bereits für die Beförderung von der Übergabestelle zum Anschlußbahnhof und bei ankommenden Sendungen auch für die Strecke vom Anschlußbahnhof zur Übergabestelle.

2. Kleinbahnen.

Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen e. V. hat anläßlich der Neubearbeitung der EVO. beim Reichsverkehrsminister den Antrag gestellt, den § 1 Zif. 1 EVO. wie folgt zu fassen:

„(1) Die Eisenbahn-Verkehrsordnung (abgekürzte Bezeichung EVO.) gilt auf allen dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands, auf den nicht dem allgemeinen, wohl aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen) nur insoweit, als die Tarife dieser Eisenbahnen keine Abweichungen zulassen."

Auch diesem Antrag stehen in erster Linie die Vorschriften des Art. 7 Zif. 19 und Art. 89—96 der Reichsverfassung sowie § 473 des Handelsgesetzbuchs entgegen. Hiernach unterstehen diese Bahnen nicht der Aufsicht des Reichs, sondern der Länder. Jedenfalls konnte diesem Antrag bei der gegenwärtigen Neubearbeitung der EVO. nicht Rechnung getragen werden. Es wird vielmehr hierzu noch eine eingehende Prüfung der Bedürfnisfrage sowie der Rechtslage erforderlich sein, wobei insbesondere auch die Frage zu klären ist, inwieweit es den Kleinbahnen überlassen werden kann, Bestimmungen der EVO. durch ihre Tarife auszuschließen.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, hat der Reichsverkehrsminister bei der Umarbeitung des Entwurfs das Ziel einer verkehrsfreundlichen und großzügigen Neugestaltung des neuen innerdeutschen Verkehrsrechts weiter verfolgt. Sehr erfreulich ist es, daß es gelungen ist, die heute schon bestehende Angleichung des deutschen und österreichischen Verkehrsrechts nicht nur zu erhalten, sondern noch zu vertiefen.

Bücherschau.

— **Rädersang und Schienenklang** von Dr. Ing. Walter rauß. 25 Lebenslieder der Lokomotive nebst einem aktigen Festspiel. Mit 26 Originalzeichnungen von Jo' Danilowatz. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin V 61. Preis 7 RM.

Aus der Feder des bekannten Verfassers „Von eisern Pferden und Pfaden" liegt eine Sammlung von Gehten mit dem Titel „Rädersang und Schienenklang" vor, volle Beachtung verdient. Die Gedichte behandeln die rschiedenen Elemente des Eisenbahnwesens, wie Lokotiven und Fahrzeuge, Oberbau- und Signalwesen, Bahnfs- und Kunstbauten, Brücken- und Tunnelbauten sowie rühmte Bahnabschnitte. Es sind im ganzen 25 Gedichte Gruppen zusammengefaßt, in denen das Eisenbahnwesen von Poesie durchwoben wird. Von der Aufzählung der einzelnen Gedichte muß abgesehen werden, alle sonderen Einrichtungen (Personenzug, Güterzug, Bahnf. Signalwerk, Brücken, Tunnel usw.) sind in ihnen geirdigt worden. Die Gotthard-, Bernina- und Semmeringhn werden als hervorragende Kunstbauten besonders rherrlicht, um den siegreichen Kampf des Menschen mit n Berg- und Naturgewalten in den Kunstbauten dieser ecken dem Verständnis näher zu bringen. Man muß die elgestaltigkeit und die Gewandtheit des Wortes und der rstellung bewundern, mit denen der Dichter alle diese Dinge poetisch zu behandeln versteht. Bemerkenswert ist übrigens, daß er in sämtlichen Gedichten die richtigen fachtechnischen Bezeichnungen für die einzelnen Gegenstände verwendet.

Ein Festspiel „Poetarum disputatio" beschließt das Buch. Das Festspiel trägt den Untertitel „Ein zeitloses Quellen-Scherzo", weil die Aussprüche der Darsteller Originalworte der betreffenden Dichter sind und vom Verfasser derart aneinander gereiht wurden, als hätten die handelnden Personen direkt zueinander gesprochen.

26 gute Schwarzweißzeichnungen des Wiener Künstlers Josef Danilowatz begleiten die einzelnen Gedichte und das Festspiel.

Das Buch ist Ingenieur Johann Rihošek, „dem hervorragenden Förderer des österreichischen Eisenbahnwesens, Sektionschef des Österreichischen Verkehrsministeriums i. R., Dozent für Lokomotivbau an der Technischen Hochschule in Wien verehrungsvoll gewidmet".

„Rädersang und Schienenklang" kann jedem zur Lektüre empfohlen werden. Insbesondere sollten die Büchereien der Eisenbahnverwaltungen, ferner die Eisenbahnvereine, Heime usw. die Anschaffung nicht versäumen. Die Sammlung wird dem Fachmann eine Erholung und dem Laien ein lehrreiches Anschauungsmaterial, der Jugend aber viele Anregung bieten. W

Leistung und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetrieb.*)

Von Reichsbahndirektor **Leibbrand**, Berlin

Preis und Güte eines Produkts stehen im allgemeinen in einem gewissen Gegensatz. Man fordert niedrigen Preis und hohe Vollkommenheit. Beides ist schwer vereinbar. Die Überbrückung des Zwiespalts ist eine Hauptaufgabe der Technik und der Arbeitsorganisation. Das gilt auch im Verkehrswesen. Die Entwicklung der Beförderungsmittel von der Lastträgerkarawane zum Großgüterwagenzug, vom Einbaum zum Ozeandampfer, vom Eilboten zum Flugzeug hat nicht nur die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel hinsichtlich der Schnelligkeit, Beförderungsmenge und der Zuverlässigkeit ganz gewaltig gesteigert, sondern auch gleichzeitig die Kosten der Beförderung so ermäßigt, daß sich der Verkehr ein Feld erobern konnte, dessen Ausdehnung früher einfach unvorstellbar war.

Die Eisenbahn ist verhältnismäßig jung in die Reihe der Verkehrsmittel eingetreten. Sie verdankt ihre Entstehung dem Bestreben, den Widerstand, den die Fahrbahn dem rollenden Rad entgegensetzt, zu vermindern, die Abnutzung der Fahrbahn zu verkleinern und ihre Tragfähigkeit zu erhöhen; also an Zugkraft und Unterhaltungskosten zu sparen.

Die Anlage von Gleisen aus Steinen, die mit sorgfältig ausgehauener Fahrrinne versehen waren, zeigen schon die ältesten Kunststraßen Griechenlands. Im 16. Jahrhundert tauchen im deutschen Bergbau zuerst ausgehöhlte Spurbahnen zum Teil aus Eisen auf; somit ist die eiserne Bahn, die Eisenbahn, eine deutsche Erfindung. 1793 stellte der Engländer Josua Burns eine Eisenbahn her, deren kurze gußeiserne Schienen mit ihrem Ende durch Nägel und Holzdübel auf Steinblöcken befestigt waren. Vorspringende Flanschen, also Spurkränze, an den Rädern verhinderten seitliches Abrollen. Damit war die Grundform des heutigen Schienenwegs gefunden. An Stelle der kurzen gegossenen Schienen sind aber heute Stahlschienen in Längen bis zu 30 m und mehr getreten, die Steinwürfel sind durch die hölzernen oder eisernen Querschwellen ersetzt. Die Bedeutung des Schienenwegs für die Verminderung des Bewegungswiderstandes ergibt sich aus dem Verhältnis der Last zu der Zugkraft, die auf den verschiedenen Wegen in der wagrechten Bahn notwendig ist. Auf schlechten Straßen bewegt eine Zugkraft von 1 kg etwa 30 kg Fuhrwerksgewicht, auf gutem Steinpflaster steigt die zulässige Last auf 50 kg und auf guter Asphaltstraße auf 100 kg. Auf der Schiene aber können bei geringer Geschwindigkeit mit 1 kg Zugkraft 400 kg Wagengewicht fortbewegt werden, also viermal soviel wie auf der Asphaltstraße, achtmal soviel wie auf Pflaster und dreizehnmal soviel wie auf schlechter Straße. Verwendet man statt der gewöhnlichen Eisenbahnwagen solche mit modernen Rollenlagern, so wird die auf 1 kg Zugkraft entfallende Last noch wesentlich größer. Der Widerstand des Eisenbahnwagens ist dann nicht mehr erheblich größer, als der eines langsam fahrenden Kanalschiffs, der in der Größenordnung von 1/1000 der Last liegt. Würde das Kanalschiff auf die Geschwindigkeit von etwa 15 km in der Stunde gebracht, so würde sein Bedarf an Zugkraft den eines gleich schweren und gleich schnellen, auf wagrechtem Gleis fahrenden Güterzuges sogar wesentlich übersteigen.

Der im Verhältnis zur bewegten Last und zur Fahrschwindigkeit außerordentlich geringe Bedarf an Zugkraft auf grader, wagrechter Bahn ist eine der wichtigsten Tatsachen für die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Schienenstranges.

Bei der Überwindung von Höhenunterschieden tritt dem Widerstand, den die gerade, wagrechte Bahn bietet, die zur Hebung der Zuglast nötige Kraft. Ferner kommt der in engen Bögen erhebliche Krümmungswiderstand hinzu. Um den entsprechenden Teil der Zugkraft nicht zu groß werden zu lassen, hat die Technik die größten Anstrengungen gemacht. Durch Einschnitte und Dämme, Tunnel und Brücken wurden die Höhenunterschiede ausgeglichen, die Anwendung großer Krümmungshalbmesser ermöglicht, soweit Steigerungen und Kurven nicht schon durch die Wahl der Linienführung vermieden werden konnten. Die Neigung der Strecken wurde möglichst flach gewählt. Die Wahrung dieser Gesichtspunkte hat dazu geführt, daß viele Eisenbahnbauten zu den großartigsten Schöpfungen der Baukunst aller Zeiten gehören.

Die großen Bauaufwendungen sind nicht vergeblich. Die günstige Linienführung der Eisenbahnen ist neben den Vorzügen des eisernen Gleises die zweite grundlegende Tatsache, die ihnen gestattet, große Leistungen wirtschaftlich zu vollbringen. Auch in der Linienführung, nicht nur in der Fahrbahn, ist die Eisenbahn den Landstraßen meist weit überlegen. Die Wasserstraßen jedoch zeigen scheinbar günstigere Verhältnisse in der Linienführung als der Schienenweg; denn die Steigungen der Kanäle in Schleusen und Schiffhebewerken sind verhältnismäßig sehr gering. Tatsächlich aber liegen die Dinge umgekehrt. In dem günstigen Gelände, in dem sich die Wasserstraßen meist hinziehen, verläuft auch die Eisenbahn durchaus flach; dort aber, wo der Schienenweg im Gebirge noch gute oder wenigstens erträgliche Beförderungsmöglichkeiten ergibt, versagt der Kanalbau meist ganz.

Die günstige Linienführung ist an sich nicht, wie die vorteilhafte Ausgestaltung der Rollbahn, dem Schienenweg allein vorbehalten. Aber sie scheiterte bei den Landstraßen bisher an den Kosten, die sich nur bei einem Massenverkehr lohnen, wie ihn die glatte, den schwersten Lasten gewachsene Stahlschiene tragen kann. Heute, im Zeitalter des Autos, verschieben sich die Dinge. Die mit Motor und Gummireifen befahrene Straße wird der Eisenbahn an Leistung und Wirtschaftlichkeit in vieler Beziehung ebenbürtig und damit rechtfertigen sich auch bei ihr sehr hohe Anlagekosten.

Die große Tragfähigkeit der Eisenbahn ist ein dritte wichtige Voraussetzung für ihre Fähigkeit, hervorragende Leistung und Billigkeit zu vereinigen. Auf der Landstraße sind 5 t eine schwere Last. Die Großgüterwagen der Reichsbahn fassen 60 t, die Amerikaner gehen auf 100 t und mehr. Der Schienenweg gestattet die Vereinigung zahlreicher Wagen zu einem Zuge, auf der Straße ist das nur in ganz bescheidenem Maße möglich. 1200 bis 1600 t wiegt ein ausgelasteter Reichsbahngüterzug, bis 5000 t die schweren Massengüterzüge Amerikas. Die Eisenbahntransporteinheiten sind damit denen der Wasserstraßen an Größe ebenbürtig geworden.

Die Möglichkeit der Bildung großer Transporteinheiten führt zum vierten der für die Leistung und Wirtschaftlich

*) Vortrag, gehalten in der Berliner Verwaltungsakademie am 6. März 1928.

der Eisenbahn wichtigen Punkte. Das ist die Verndung und volle Ausnutzung großer Zugifte. Die schweren Lokomotiven gestatten mit einem ältnismäßig viel kleineren Aufwand an Betriebsstoff Personal für die Leistungseinheit auszukommen als Fuhrwerk oder Automobil auf der Straße.

Fünftens gehört die auf dem Schienenweg auch mit größ- Lasten mögliche hohe Geschwindigkeit zu den ndlagen für die Leistungsfähigkeit zu billigem Preis. Die chwindigkeit ist nicht nur Voraussetzung guter Verkehrsenung, sie ermöglicht auch schnellen Umlauf von Perso- und Material, also wirtschaftliche Ausnutzung. Auch in er Beziehung ist die Eisenbahn der Straße und besonders Wasserweg überlegen.

An sechster Stelle ist noch die einheitliche Bezbarkeit der Eisenbahn für die Verkehrsbeung zu nennen. Die Brauchbarkeit der gleichen Spurweite iso für schwerbelastete Verkehrswege wie für selten hrene Nebenstrecken ermöglicht ein technisch einheites Netz, auf dem die Frachten ohne Umladung in begen Verkehrsbeziehungen zwischen den kleinsten Dörfern getauscht werden können, und selbst in den seltenen en, wo die Spurweite wechselt, ist der Fahrzeugübergang ichbar. Der Schienenweg teilt diese wirtschaftlich und die Brauchbarkeit so wertvolle Eigenschaft der einheitn Benutzbarkeit mit der Straße, die darin noch vollmener ist. Gegenüber dem Wasserweg ist die Eisenbahn hier sehr im Vorteil. Der Querschnitt der Kanäle muß wirtschaftlichen Gründen der Verkehrsgröße im einzelangepaßt werden. Die Freizügigkeit der Schiffe ist stark beschränkt und das Kanalsystem nicht ohne res Umladen beliebig für den Verkehr ausnutzbar.

Der Schienenweg weist aber neben den Vorteilen geringen Widerstandes der eisernen Bahn, der vorteilen Linienführung, der großen Tragfähigkeit, der günstiZugkraft, der hohen Geschwindigkeit und der einheitn Benutzbarkeit auch technische Besondertenauf, die für die gleichzeitige Erreichung höchster tung und Wirtschaftlichkeit nachteilig sind. Vor n fallen die meist hohen Anlagekosten ins icht: sie sind zwar geringer, als die von Kanälen im hen Gelände, aber teuerer als die einfacher Straßen. ist der Hauptgrund dafür, daß der Schienenweg die iedigung kleinster Verkehrsbedürfnisse im allgemeinen Straße überlassen muß. Die hohen Kosten haben ihre che vor allem in der geringeren Schmiegsamkeit des enenwegs im Gelände.

Weiter ist das Gebundensein der Fahrzeuge die Spur von Nachteil. Es steht ihrer allgemeinen Beung nach Art der Straßenfahrzeuge im Weg; es verert Überholungen und Kreuzungen der auf einem Gleis enden Fahrzeuge ohne besondere Vorkehrungen. Dadurch die Leistungsfähigkeit der Strecken stark beeinträchtigt. Zugfahrten sind weitgehend voneinander abhängig. In etracht der erheblichen Fahrgeschwindigkeit können die nur mit großen Raumabständen verkehren.

Das Gebundensein der Fahrzeuge an die Spur ist in er Linie maßgebend für die Grenze der Leistungsfähigdes Schienenweges. Eine eingleisige Strecke trägt bei üblichen Betriebsverhältnissen bis zu 60 Züge täglich, zweigleisige bis zu 200. Bei gleichmäßiger Geschwindigaller Züge können diese Zahlen nicht unerheblich gerert werden. Das ist besonders dort der Fall, wo nur onenzüge oder nur Güterzüge verkehren.

Die Zugzahlen sind kein sicheres Maß für die Zahlen der Reisenden oder der Tonnen, die die Strecke bewältigen kann. Diese Zahlen aber sind die wichtigen; sie sind ganz außerordentlich verschieden je nach dem Fassungsvermögen der Züge. Die Aufnahmefähigkeit eines Zuges und damit der Strecke ist abhängig von der Wagenzahl und dem Wagengewicht. Ihre Grenzen werden durch die Neigungsverhältnisse und die Lokomotivkraft bestimmt, soweit nicht die Länge der Überholungs- und Kreuzungsgleise und Sicherheitsvorschriften maßgebend sind.

Auf den Hauptstrecken der Reichsbahn darf man die Fassungskraft eines Personenzuges zu 500 bis 1000 Menschen annehmen. Ein ausgelasteter Güterzug befördert in der Ebene und im Hügelland rund 1000 t. Also vermag eine eingleisige Güterzugstrecke in beiden Richtungen zusammen täglich bis zu 60 000 t oder, bei 300 Arbeitstagen im Jahr, 18 000 000 t zu bewältigen; eine zweigleisige Bahn täglich 200 000, im Jahr 60 000 000 t. Bei Verwendung von Großgüterwagen und Vorspannlokomotiven können die Zahlen ohne Schwierigkeiten auf den doppelten Wert gebracht werden. Das sind gewaltige Mengen. Die Gesamtein- und -ausfuhr des Hamburger Staates betrug, soweit sie die Eisenbahn benutzte, im Jahre 1925 = 6,9 Millionen Tonnen und im Jahre 1926, in dem durch den englischen Kohlenstreik Höchstleistungen erzielt wurden, 11,0 Millionen Tonnen. Nach der oben gegebenen Rechnung könnte dieser ganze Verkehr von einer einzigen eingleisigen Güterbahn geleistet werden. Die gesamte Ein- und Ausfuhr des Deutschen Reiches 1926 mit 105.3 Millionen Tonnen könnte auf zwei zweigleisigen Strecken abgefahren werden. Selbstverständlich liegen die Dinge in Wirklichkeit schon wegen der Unmöglichkeit, alle Züge voll auszulasten, anders. Die genannten Höchstzahlen wären nur auf reinen Massengüterbahnen tatsächlich erreichbar. Aber die Beispiele zeigen doch die gewaltige Leistungsfähigkeit von Eisenbahnstrecken. Man vergleiche damit die Verkehrsmenge von rund 10 Millionen Tonnen jährlich, die der geplante Hansakanal bewältigen soll! Man erkennt, daß die Eisenbahn ein Massentransportmittel ersten Ranges ist. Die oft geäußerte gegenteilige Ansicht ist längst durch Tatsachen wiederlegt.

Die angeführten technischen Eigenschaften der freien Strecke standen im Beginn des Eisenbahnzeitalters ganz im Vordergrund jeder Untersuchung der Leistung und Wirtschaftlichkeit eines Schienenweges. Mit der Entwicklung der Eisenbahnnetze sind auch andere Gesichtspunkte wichtig geworden. Neben der Zugfahrt und der ihr dienenden Strecke spielen die Be- und Entladung und die dazu nötigen Bahnhöfe mit allen ihren Nebenanlagen eine entscheidende Rolle. Die grundlegenden Zusammenhänge zwischen technischen Eigenschaften, Leistung und Kosten der Leistung sind bei den Bahnhöfen sehr viel schwieriger aufzudecken als bei der freien Strecke. Man kann aber auch hier gewisse Vergleiche mit anderen Verkehrseinrichtungen ziehen, um das Wesentliche herauszuschälen, wenn auch auf den ersten Blick die Anlagen und Einrichtungen für den Zu- und Abgang der Reisenden und die Ein- und Ausladung der Güter hinsichtlich Leistung und Wirtschaftlichkeit mit denen anderer Verkehrsmittel kaum vergleichbar erscheinen. Die großen Ausmaße der Personenbahnhöfe im Vergleich zu entsprechenden Anlagen im Straßenverkehr haben ihre Ursache vor allem in der viel stärkeren Zusammenballung der Reisenden bei der Eisenbahnbeförderung. Die Zusammendrängung in Züge statt der Verteilung auf viele Einzelfahrzeuge ist wesentlich. Sie muß als Nachteil

der Eisenbahn angesehen werden. Sie drückt auf die Wirtschaftlichkeit infolge der erforderlichen höheren Anlagekosten und größerer Betriebsaufwendungen. Im Güterverkehr verschwinden die großen Unterschiede im Umfang und in der Art der Anlagen der verschiedenen Verkehrsmittel, sobald man gleiche Umschlagsmengen annimmt. Insbesondere darf die Verschiedenheit des technischen Bildes eines Hafens und eines Eisenbahngüterbahnhofs nicht zu falschen Schlüssen verleiten. Man darf nicht Anlagen mit ganz verschiedenen Aufgaben gegenüberstellen, etwa einen Kohlenhafen und eine Stückgutladestelle. Da in einem Hafen mit ganz großen Transporteinheiten, den Schiffen, gearbeitet wird, darf mit ihm nur ein Bahnhof verglichen werden, der gleiche Mengen gleicher Güter in gleich großen Transporteinheiten umschlägt, also ein Bahnhof, in dem nur ganze Züge abgefertigt werden. Ein solcher Bahnhof ist außerordentlich einfach. Die Be- und Entladeeinrichtungen sind mit geringerem Aufwand als beim Hafen zu schaffen. Es ergibt sich, daß der Schienenweg hinsichtlich der Vereinigung von Leistung und Wirtschaftlichkeit dem Wasserweg auch in den Güterumschlagstellen mindestens ebenbürtig ist, wenn die Vergleichsgrundlage richtig gewählt wird. Die großen Güterbahnhöfe mit ihrer Einzelabfertigung zahlloser Wagenladungen und Stückgüter müssen beim Vergleich ganz ausscheiden. Der Wasserweg weist entsprechende Anlagen nicht auf, da er die Möglichkeit einer so fein gegliederten Verkehrsbedienung nicht hat. Darauf wird später näher eingegangen werden.

Zusammenfassend kann man sagen, daß der großen Überlegenheit hinsichtlich Leistung und Wirtschaftlichkeit, die die freie Strecke der Eisenbahn über die Straße zeigt, keine solche Überlegenheit der Bahnhöfe über die Umschlagstellen des Straßenverkehrs entspricht; daß sich die Eisenbahn aber sowohl auf der freien Strecke wie in den Umschlagplätzen der Binnenwasserstraße überlegen zeigt, sofern genau die gleichen Anforderungen an beide Verkehrsmittel gestellt werden.

Für die Fahrt auf freier Strecke lassen sich diese Tatsachen in Zahlen ausdrücken. Die Fahrt eines Zuges mit 1000 t Ladung kostet auf Flachlandstrecken der Reichsbahn etwa 4 RM für 1 km; darin sind enthalten die Kosten für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung der Fahrzeuge, für die Lokomotiv- und Zugmannschaft, für Betriebsstoffe und Oberbauunterhaltung, aber nicht die Kapitalkosten für die Bauanlagen und die Aufwendungen für den ortsfesten Dienst. Bei einem Kanalschleppzug, bestehend aus zwei Kähnen mit zusammen 1000 t Ladung betragen die entsprechenden Kosten ebenfalls etwa 4 RM für das Kilometer. Befördert man die gleiche Menge mit Autolastzügen, so ist mindestens der zehnfache Betrag einzusetzen. Bei diesen Zahlen ist wohl zu beachten, daß es sich um reine Förderkosten, ohne alle Aufwendung für Ladung und Abfertigung handelt. Man kann sie auch als die Mehraufwendungen kennzeichnen, die bei einem im Lauf befindlichen Transport für jedes Kilometer Umweg einzusetzen sind, wenn eine Wegverlängerung aus irgendeinem Grunde eintritt.

Die Bahnhofskosten, also die Lade- und Abfertigungskosten, lassen sich nicht durch solche Richtzahlen ausdrücken. Je nach den vorliegenden Umständen sind sie außerordentlich verschieden. Zu beachten ist vor allem, daß die Bildung und Auflösung eines 100 t-Transports bei der Eisenbahn wie beim Auto meist viel einfacher und daher billiger möglich ist als bei der Schiffahrt. Denn beim Eisenbahnwagen und noch mehr beim Auto bildet die ...förderung von der Erzeugungsstelle bis zur Verbrauchss... die Regel. Schätzungsweise ⅔ aller Eisenbahnfrachten ...den unmittelbar in Anschlüssen übernommen. Umgek... überwiegen bei der Binnenwasserstraße die Mengen, ... vor dem Umschlag aufs Wasser ein anderes Verkehrsm... benutzen müssen. Bei der Beurteilung von Leistung ... Beförderungskosten des Schienenweges ist diese Überleg... heit sehr zu beachten. Denn volkswirtschaftlich und ... Standpunkt des einzelnen Verfrachters muß die Brauch... keit des einzelnen Verkehrsmittels im Rahmen des Gesa... beförderungsvorgangs vom Ursprung bis zum Ziel betrac... werden. Völlig verfehlt wäre z. B. ein Urteil auf Gr... eines Vergleichs der Leistung und Kosten der Wasserbe... derung von Hafen zu Hafen mit der Leistung und ... Kosten des ungebrochenen Eisenbahntransports von ... schluß zu Anschluß, wenn die Schiffe nicht auch unmittel... ihre Frachten vom Werk übernehmen oder ohne weite... Zwischentransport an den Empfänger abliefern.

Das Bild des Schienenwegs ist mit der Skizzierung ... grundlegenden technisch-wirtschaftlichen Eigenschaften ... Strecke und der Umschlagstellen noch nicht vollständig. ... fehlen die Rangierbahnhöfe; sie wurden bis je... nicht in den Kreis der Betrachtungen gezogen, weil es sich um eine Besonderheit der Eisenbahn handelt, die and... Verkehrsmittel nicht kennen. Die Eisenbahn ist hier ... einem sehr kostspieligen Sonderapparat belastet, der and... Unternehmen nicht beschwert. Was bedeuten nun die R... gierbahnhöfe für die Wirtschaftlichkeit? Jede Wage... umstellung kostet mit allem, was damit z... sammenhängt, also einschließlich der fest... Kosten, über 3 RM. Die rund 600 000 Umstellung... täglich bei der Reichsbahn erfordern danach fast 2 M... lionen RM, die Jahresausgabe für Rangierung die ho... Summe von nahezu 700 Millionen RM. Man könnte dara... den Schluß ziehen, daß alle Vorteile, die der Schienenw... sonst bietet, durch diese Tatsache wieder aufgehob... werden; der Wasserweg, der eine solche Belastung nic... kennt, scheint also doch wirtschaftlich überlegen. N... gegenüber der Straße mit ihren vielfach höheren Strecke... kosten scheint die wirtschaftliche Überlegenheit vielleic... haltbar. Der Gedankengang ist einfach, aber er enthält ein ... großen Irrtum. Denn die Aufgaben, die der Wasserw... erfüllt, kann auch der Schienenweg ohne Rangieren leiste... Wenn eine Schiffsfracht durch Zusammenladen der en... sprechenden Menge von Gütern gebildet wird, dann kan... technisch und wirtschaftlich genau das Gleiche zur Gewi... nung einer geschlossenen Zugfracht geschehen.

Das Rangieren ist also nicht eine Besonderheit der Eise... bahn, die aus technischer Unvollkommenheit des Schiene... wegs hervorgegangen ist, sondern es ist ein Arbeitsvorgan... der zur Bewältigung von Aufgaben nötig ist, die die Wasse... straße gar nicht erfüllen kann. Die Eisenbahn vermag dur... Zerlegung der großen Transporteinheiten der Züge in d... Einzelbestandteile und Wiederbildung von Zügen ein... Gliederung der Verkehrsbedienung ohne Umladung zu e... reichen, die in dieser Feinheit bei der Schiffahrt undenk... bar ist.

Umgekehrt vermag die Eisenbahn durch die Zugbildun... die Vorteile großer und billiger Streckenleistung auch de... Einzelverkehr zuzuwenden. Sie schafft durch die Zugbildun... erst eine der Grundlagen für ihre wirtschaftliche Überlegen... heit der Eisenbahnstrecke über die Landstraße.

Die Aufwendungen für das Rangieren sind also berechtigt, solange sie nicht größer werden als die Vorteile, die sie technisch und wirtschaftlich bringen. Die Zugbildung ist grundlegend für die Fähigkeit der Eisenbahn, den größten Massenverkehr und den vielgestaltigsten Einzelverkehr gemeinsam gleich gut und wirtschaftlich zu bedienen.

Die erörterten technischen Eigenschaften des Schienenwegs sind die Voraussetzungen der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit; sie führen aber nicht zwangweise zu guter und billiger Erfüllung der Forderungen, die an den Betrieb gestellt werden. Die gegebenen technischen Möglichkeiten müssen erst richtig und voll ausgenutzt werden. Das muß die Organisation des Unternehmens sicherstellen. Gute Organisation des Betriebes insbesondere für Leistung und Wirtschaftlichkeit ist ebenso wichtig wie gute technische Einrichtungen. Unter Organisation ist dabei weniger die äußere Gliederung der Zuständigkeiten der einzelnen Stellen zu verstehen, als die Festlegung des Arbeitsvorgangs bis in alle Einzelheiten. In diesem Sinne ist die Aufstellung des Fahrplans organisierende Tätigkeit von ausschlaggebender Bedeutung; ebenso die Bearbeitung der Zugbildungspläne, der Wagenübergangspläne, Beförderungspläne, Fahrordnungen, Diensteinteilungen jeder Art, der Lokomotivverteilung usw. Auch die Betriebsüberwachung, Statistik und Selbstkostenermittlung gehören dazu. Das Ziel der Organisation muß die Erreichung des höchsten Wirkungsgrades sein. Der Einsatz von Personal und Material muß einen Kleinstwert im Verhältnis zur Leistung erreichen.

Es möge versucht werden, die Hauptgesichtspunkte, die dabei leitend sein müssen, zu entwickeln.

Der Wirkungsgrad des Betriebsapparats steht in unmittelbarer Abhängigkeit vom Grad seiner Auslastung. Zwar kann auch ein voll ausgelasteter Apparat infolge schlechter Organisation einen geringen Wirkungsgrad haben. Ein guter Wirkungsgrad setzt aber neben einer Reihe anderer Tatsachen stets gute Auslastung der vorhandenen Kräfte und Einrichtungen voraus. Die volle Auslastung des ganzen Apparates tritt nur ein, wenn jeder Teil für sich voll ausgelastet ist. Denn der Gesamtbelastungsgrad ist der Mittelwert der Belastung im einzelnen. Das gilt sowohl für die Auslastung des Personals wie für die des Materials.

Die baulichen Anlagen können nur in Sonderfällen bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit belastet werden; ihre Aufnahmefähigkeit ist an sich nicht veränderlich, sie kann nicht den Verkehrsschwankungen laufend angepaßt werden. Selbst die Anpassung bei der Neuanlage an das erwartete Höchstmaß der Belastung ist nur selten und dann nur annähernd möglich. Die Aufnahmefähigkeit der meisten Strecken und Bahnhöfe der Reichsbahn geht weit über das Bedürfnis hinaus, volle Ausnutzung ist also nicht erreicht. Das ist nicht zu ändern. Die Leistungsfähigkeit baulicher Anlagen hat stets ein großes Mindestmaß und wächst bei Erweiterungen sprungweise; die Betriebsbeanspruchung aber kann sehr klein sein und ändert sich fortwährend. Man muß also meist mit einem Überschuß an Leistungsfähigkeit der Bauten arbeiten. Dem wirtschaftlichen Nachteil unvollkommener Auslastung steht aber der Vorteil großer Elastizität bei Belastungsschwankungen gegenüber.

Wesentlich leichter ist die Anpassung des rollenden Materials an das tatsächliche Bedürfnis. Die Möglichkeit des Ausgleichs zwischen Bedarfs- und Überschußstellen und vor allem die Regelbarkeit des Gesamtbestandes gelegentlich der Ausmusterungen und Ergänzungsbeschaffungen geben die Möglichkeit, aus einem durch organisatorische Maßnahmen gesteigerten Ausnutzungsgrad tatsächliche Vorteile zu ziehen.

Ebenso kann der Personalstand mit den vorliegenden Aufgaben weitgehend abgestimmt werden. Die Verbesserung der Auslastung des Personals durch organisatorische Maßnahmen wird also wirtschaftlich wirksam. Der richtige Einsatz des Personals ist vielleicht die schwierigste, aber auch wirtschaftlich dankbarste Arbeit im Betrieb zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.

Das naheliegendste organisatorische Mittel zur Steigerung des Ausnutzungsgrades ist zweckmäßiges An- und Ineinanderfügen aller Betriebsvorgänge. Vor allem verspricht die Zusammenlegung von Betriebsaufgaben Erfolg. Man kann dabei unterscheiden: örtliche und zeitliche Zusammenfassung und Zusammenfassung nach Art und nach Menge.

Die Zusammenfassung der Aufgaben verschiedener Strecken erfolgt durch Umlegung von Zügen. Man wird zwar nur in Ausnahmefällen eine Strecke ganz ausschalten können. Aber schon teilweise Zusammenlegung kann Ersparnisse an Blockstellen, Schrankenwärtern an Bahnunterhaltung und Bahnbewachung bringen. Vielleicht kann der Nachtdienst auf der entlasteten Strecke aufgehoben und die Besetzung der Dienststellen eingeschränkt werden.

Größere tatsächliche Bedeutung hat die Vereinigung der Aufgaben verschiedener Bahnhöfe, sei es, daß mehrere Personenbahnhöfe einer Stadt vereinigt, Güterbahnhöfe zusammengelegt oder Rangierbahnhöfe ganz oder teilweise zusammengefaßt werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1926 durch örtliche Zusammenfassung von Rangierleistungen und völlige oder teilweise Stillegung von Rangierbahnhöfen eine Ersparnis von 2062 Köpfen und 1189 täglichen Lokomotivstunden erzielt. Aber auch innerhalb der Bahnhöfe sind Zusammenfassungen und damit Steigerung des Ausnutzungsgrades möglich. Die Zentralisierung der Weichen- und Signalbedienung, die Vereinigung der Aufgaben verschiedener Gleisgruppen und die Zusammenlegung von Dienstposten gehören hierher. Weiter ist die Frage der Zusammenlegung von Dienststellen und Büros wichtig. Dabei aber wird man sehr genau prüfen müssen, ob die Vereinigung in der Tat die Auslastung der einzelnen Köpfe und der zugehörigen Einrichtungen erhöht. Es gibt auch Fälle, wo kleinere, übersichtlichere Gebilde wirtschaftlich vorteilhafter sind als große. Die Auslastung der einzelnen Kräfte wächst durchaus nicht unbedingt mit der Größe der Geschäftsstelle; es gibt eine wirtschaftliche Grenze, bei deren Überschreitung die inneren Reibungen, die bei jeder vielköpfigen Arbeitsgemeinschaft auftreten, die Vorteile der Zusammenfassung übersteigen.

Die zeitliche Zusammenfassung der Leistung zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit wirkt sich vor allem in der Zweckmäßigkeit der Diensteinteilungen des örtlichen und Fahrpersonals und der Lokomotiven aus. Volle Auslastung ist nur bei regelmäßiger Arbeit möglich. Pausen, die nicht zur Erholung des Personals oder Instandsetzung des Materials nötig sind, sondern nur wegen zeitlicher Zersplitterung der Arbeitsleistung eintreten, sind vom Übel, und zwar ebenso für die Wirtschaftlichkeit wie auch vom Standpunkt des Personals. Sie verkürzen die Nutzzeit und verlängern die Dienstschicht, beeinträchtigen also den Ausnutzungsgrad. Die Beseitigung der Pausen durch die zeitliche Zusammenfassung der Leistungen wird die Zahl der Arbeitsschichten ebenso auf den Bahnhöfen wie auf der

Strecke und in den Büros einschränken. Besonders wichtig ist die Ersparung der Nachtschicht.

Das bedeutsamste Beispiel zeitlicher Zusammenfassung ist die Einschränkung des Güterverkehrs an Sonntagen. Die Zusammendrängung der Erledigung der vorliegenden Aufgaben auf die 6 Wochentage hat das bemerkenswerte Ergebnis, daß ein großer Leistungsaufwand an den Sonntagen weggefallen ist, ohne daß an den Werktagen irgendwie fühlbare Mehrkosten entstanden wären. Ein willkommenes Nebenergebnis ist die günstige Lösung der Frage der freien Tage für das Personal.

Ferner kann auch das Sammeln von Frachten zur Bildung geschlossener Züge als zeitliche Leistungszusammenfassung betrachtet werden; in diesem Falle wird Rangierarbeit gespart und volle Zugauslastung ermöglicht.

Die zeitliche Zusammenfassung der Leistungen darf sich nicht damit begnügen, die einzelnen Arbeitsvorgänge möglichst lückenlos aneinanderzureihen; gleich wichtig ist die Zusammenfassung durch Beschleunigung der einzelnen Leistungen in sich. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge ist nicht nur eine Verbesserung der Güte der Betriebsleistung, sondern auch des Ausnutzungsgrades des rollenden Materials und der Begleitmannschaft. Der Gewinn bei der Steigerung der Schnelligkeit der Güterzüge von etwa 30 auf rund 40 km in der Stunde bei der Reichsbahn im Jahre 1925 war so groß, daß er den Mehraufwand für Brennstoff und höhere Abnutzung übertraf. Die Beschleunigung der Betriebsvorgänge auf den Rangierbahnhöfen, die neuerdings insbesondere durch einheitliche Mechanisierung des Ablaufs vom Rangierberg große Fortschritte gemacht hat, hat zu einer außerordentlichen Steigerung des Ausnutzungsgrades einiger Bahnhöfe geführt. Der Bahnhof Hamm verarbeitet heute allein auf einem Berg in der Süd-Nordrichtung über 4000 Wagen.

Die zeitliche Zusammenfassung der Betriebsleistungen muß vor allem bei der Aufstellung der Unterlagen, die die zeitliche Abwicklung festlegen oder beeinflussen, also bei den schon als Organisationsgrundlagen angeführten Fahrplänen, Wagenübergangsplänen, Bedienungsplänen, Dienstteinteilungen usw. berücksichtigt werden.

Die Zusammenfassung nach Leistungsarten ist viel weitgehender möglich als im allgemeinen angenommen wird. Als Ford die stark heruntergewirtschaftete Detroit-Toledo-Ironton-Bahn übernahm, übertrug er grundsätzlich den Bediensteten überall dort, wo sie durch ihre Hauptaufgabe nicht voll in Anspruch genommen waren, irgendwelche andere Arbeit, die mit erledigt werden konnte. So verkauft der Stationsbeamte auf kleinen Bahnhöfen Fahrkarten, nimmt dann betriebliche und maschinentechnische Obliegenheiten wahr und streicht in der in seiner Arbeitsschicht noch unbesetzten Zeit das Stationsgebäude an oder arbeitet am Gleis. Hundertprozentige Ausnutzung des Personals ist so erreicht und die Grundlage geschaffen für die hohe Bezahlung aller Kräfte und die glänzende Rentabilität des Unternehmens. Nicht überall liegen die Dinge für so weitgehende Zusammenfassung günstig, aber ihre wirtschaftliche Zweckmäßigkeit ist im Grundsatz unanfechtbar.

Auch in anderem Sinne kommt die Zusammenfassung der Leistungsarten in Betracht. Die Reichsbahn beabsichtigt, die Zahl der Klassen in den Personenzügen zu vermindern; sie verspricht sich daraus Vorteile für die Leistung und Wirtschaftlichkeit. Im Güterverkehr haben wir ein recht buntes Bild; tarifarisch und betrieblich unterscheiden wir Expreßgut, beschleunigtes Eilgut, Eilgut und Frachtgut. Die Untersuchung der Mö lichkeiten der Zusammenfassung in weniger Stufen u ihrer wirtschaftlichen Auswirkung wird durchgeführt werd müssen. Wie weit Personen und Güter im gleichen Zug sammen zu befördern und wie weit besondere Eilgüterzü einzulegen sind, bedarf ebenfalls sorgfältiger Erwägu Neben der Güte der Verkehrsbedienung muß auch hier d erreichbare Ausnutzungsgrad entscheiden.

Nicht nur die Vereinigung verschiedenartiger Leistung sondern auch die Vereinigung gleicher Arbeiten in ei Hand oder von einer Stelle ist wichtig. Es können dadur sogar Ausnutzungsgrade erreicht werden, die weit über d Ergebnis hinausgehen, das bei voller Auslastung dur Zusammentragen verschiedener Aufgaben erreicht wi

Die Wirtschaftlichkeit der Zusammenfassung der Leistu nach Menge bedarf kaum näherer Erörterung. Der lan vollbesetzte Personenzug und der voll ausgelastete Güt zug sprechen durch die günstige Lokomotiv- und Person ausnutzung für sich selbst. Auch die Wagenentwicklu steht unter dem Gesetz der Zusammenfassung der Masse Es sei an den schon erwähnten Großgüterwagen mit 60 Ladung erinnert.

Die Zusammenfassung nach Mengen spielt auch inneren Dienstbetrieb eine wichtige Rolle. Die Zusamme ziehung von Büroarbeiten gestattet nicht nur Vereinfachu der Abwicklung des Dienstes, sondern auch meist v weitergehende Auslastung der einzelnen Kräfte, als wei kleine Arbeitsmengen in verschiedene Arbeitsraten aufz teilen sind.

Bei den Bemühungen, den Wirkungsgrad des Betrieb durch organisatorische Maßnahmen zu erhöhen, wird m versuchen, sich die finanzielle Wirkung der b absichtigten Maßnahmen vorher zahlenmäßig kla zu machen; man wird ermitteln, wieviel auf der ein Seite erspart, auf der anderen mehr aufgewendet wird. D zu ist notwendig, klar herauszuarbeiten, welche Aufwe dungen durch die Leistungsänderung oder die Leistung übertragung an andere Stellen unberührt bleiben und welc in Abhängigkeit von der Änderung, also von dem Umfa der Leistung, stehen. Man muß also die für den vorliegend Fall festen und beweglichen Kosten voneinander trenne Ferner muß festgestellt werden, welches Abhängigkeitsve hältnis zwischen der Leistungsänderung und den einzeln Teilen der beweglichen Kosten besteht. Steigen und Falle der Leistungsgröße und der beweglichen Kosten sind durc aus nicht immer verhältnisgleich. Nur die im gerade vo liegenden Falle bei der Leistungsänderung sich mitändernde Kostenanteile sind maßgebend für die Entscheidung, ob d Maßnahme durchzuführen ist oder nicht. Falsch wäre e mit Durchschnittskosten für die Leistungseinheit zu rechne die aus dem Verhältnis der Gesamtkosten, also der beweg lichen und festen, zur Leistungsmenge gewonnen sind. Ma würde einer großen Selbsttäuschung verfallen. Der Fehl wäre der gleiche, wie der, den ein Fabrikant begehen würd der unbekümmert um die Zahl der hergestellten Stück stets die gleichen Geschäftsunkosten auf jedes Stück a rechnen würde. Auf diese Dinge hinzuweisen, erscheint u nötig, da sie selbstverständlich erscheinen. Und doch be gegnet man gerade hier immer wieder Mißverständnisse Die einfache Regel, daß Gewinn oder Verlust gleich den Unterschied zwischen Mehrkosten und Ersparnissen sin die sich aus einer Betriebsmaßnahme ergeben, wird imme wieder vergessen, weil die Rechnung mit gegebenen Durch schnittskostensätzen viel einfacher ist, als die Ermittlun

er im Einzelfall tatsächlich entstehenden Mehr- und Minderosten. Oft ist es auch recht schwer, zu erkennen, welche ostenanteile durch eine Maßnahme berührt werden und welchem Umfange das geschieht; ob z. B. die Vermehrung es Rangierpersonals eines Bahnhofs eine Erhöhung der ersonalverwaltungskosten tatsächlich mit sich bringt oder icht. Die Anteile der Verwaltungskosten, die auf einen opf entfallen, sind zwar bekannt, das Gesetz aber, nach em diese Anteile Schwankungen im Personalbestand lgen, bis jetzt nicht. Das ist ein Beispiel für viele. Nur f verhältnismäßig wenigen Teilgebieten der Wirtschaftchkeitsuntersuchungen sind die Beziehungen zwischen dem nwachsen oder der Verminderung der Leistungsmenge nd dem Steigen oder Fallen des dafür nötigen Aufwandes f bestimmte Formeln gebracht. Die dabei zu lösenden robleme sind außerordentlich schwierig.

Daß sie von größter Bedeutung für die Betrachtung der usammenhänge von Leistung und Wirtschaftlichkeit sind, ird am besten durch die Tatsache beleuchtet, daß die eutsche Reichsbahn in der zweiten Hälfte 1926 anläßlich es englischen Kohlenstreiks 40 % mehr Nettotonnenkiloeter geleistet hat als in der ersten Jahreshälfte, ohne daß ie Ausgaben erkennbar in die Höhe gegangen wären. Das igt, daß ungeachtet aller Schwierigkeiten in der Erfassung er Zusammenhänge im einzelnen auch für den Eisenbahnetrieb die Regel als feststehend anzusehen ist, daß mit eigendem Umsatz die Durchschnittskosten sinken. Oder, nders ausgedrückt, daß mit steigender Betriebsbelastung ie Leistungseinheit billiger wird.

Im Zusammenhang mit dieser Frage steht die für die rganisierung des Betriebes und die Beurteilung der Behungen zwischen Leistung und Kosten nicht minder ichtige nach der Rentabilität eines bestimmten eils des Verkehrs in sich. Auch hier kann die ntwort einwandfrei nur in der Weise gefunden werden, daß an Mehrausgaben und Mehreinnahmen einander gegenüberellt. Zweckmäßig nimmt man dazu an, der dem betreffenen Verkehr dienende Teilbetrieb würde neu im Rahmen es Vorhandenen eröffnet, die ihm allein dienenden Anlagen ären besonders für ihn erstellt und die nötigen Fahrzeuge esonders beschafft. Man erhält dann ein zutreffendes Bild es Mehraufwandes. Das Verfahren ist verhältnismäßig infach, soweit es sich um kleinere Leistungen, z. B. um eriensonderzüge, um Massentransporte in Großgüterwagen sw. handelt; aber es wird schwierig bei der großen Frage er Rentabilität des ganzen Personenverkehrs oder des anzen Güterverkehrs. Man muß dann zunächst annehmen, ur der Güterverkehr und die für ihn nötigen Anlagen mit ersonal wären vorhanden; alles, was dem Personenverkehr llein dient, wäre neu zu schaffen und der Betrieb entprechend zu erweitern. Die daraus sich ergebenden Kapiil- und Betriebskosten sind den Einnahmen aus dem ersonenverkehr gegenüberzustellen. Damit ergibt sich der rtrag, den die Reichsbahn entbehren müßte, wenn sie keinen ersonenverkehr neben dem Güterverkehr hätte. Bei der ntersuchung des Güterverkehrs verfährt man entsprechend. ie Summe der beiden so errechneten Erträge des Personennd Güterverkehrs ist natürlich viel höher, als der tatsächche Ertrag des Gesamtbetriebes der Reichsbahn. Denn eim Personenverkehr sind die Ausgaben nicht berücksichgt, die ohnehin schon wegen des Güterverkehrs nötig sind, nd umgekehrt. Die gemeinsamen Ausgaben sind also bei einem der beiden Verkehre in Rechnung gestellt; sie dürfen icht in Rechnung gestellt werden, wenn die Frage nach der Rentabilität des Personen- oder Güterverkehrs so beantwortet werden soll, daß man wirklich erkennt, welcher Ertrag der Reichsbahn daraus zufließt, daß sie neben dem Personenverkehr auch Güterverkehr — und umgekehrt — bewältigt, oder was die Reichsbahn zu verlieren hätte, wenn einer der beiden Verkehre wegfiele. Die Rechnung ist bis jetzt nicht so durchgeführt, da Einstellung des ganzen Personenverkehrs unter Aufrechterhaltung des Güterverkehrs oder umgekehrtes Vorgehen nicht in Frage kommt. Sie wäre aber wegen des tiefen Einblicks, den sie in die wirtschaftlichen Zusammenhänge der Reichsbahn gestattete, doch von großer Wichtigkeit. Die Frage nach der Rentabilität des Personen- und Güterverkehrs wird jedoch nach anderen Gesichtspunkten untersucht und beantwortet. Es werden alle überhaupt entstehenden Ausgaben, auch die gemeinsamen, auf die beiden Verkehrsarten verteilt. Soweit nötig, werden sorgfältig gewählte Schlüsselzahlen für die Verteilung eingeführt. Die so ermittelten Kosten werden sowohl beim Personenverkehr wie beim Güterverkehr den entsprechenden Einnahmen gegenübergestellt. Nach dieser Rechnung bringt der Güterverkehr den Betriebsüberschuß der Reichsbahn fast allein auf; der Personenverkehr hat nur geringen Ertrag.

Die dem Personen- und Güterverkehr gemeinsamen Ausgaben sind gleich der durch den Gemeinschaftsbetrieb erzielten Ersparnis. Auch ohne Rechnung kann man sagen, daß dieser Betrag sehr hoch ist. Das ist eine sehr wichtige Tatsache im Gesamtwirtschaftsbild des Eisenbahnunternehmens. Man erkennt, daß jeder Teilverkehr, allein bedient, unrentabel sein und doch im Rahmen des ganzen eine große Rente abwerfen kann, und ferner, daß die Übernahme eines an sich schon rentierenden Verkehrs auf den Schienenweg zwecks gemeinsamer Abwicklung mit anderem umfangreichem, schon bestehenden Verkehr volkswirtschaftlich sehr vorteilhaft, für den Interessenten sehr billig und für das Unternehmen höchst ertragreich sein muß. Das ist u. a. ausschlaggebend für die Beurteilung der Frage, ob ein in Zukunft zu erwartender Verkehrszuwachs auf das bestehende Eisenbahnnetz gelegt, oder neu zu bauenden Kanälen zugewiesen werden soll. Eine Rechnung über die finanzielle Wirkung der Umlegung des vorhandenen Kanalverkehrs auf den Schienenweg liefert ein glänzendes Ergebnis für den Schienenweg.

Die durch solche Gedankengänge näher erläuterte große Bedeutung jedes Verkehrszuwachses für die Wirtschaftlichkeit ist einer der wichtigsten Punkte für die Klärung der Zusammenhänge zwischen Leistung und Kosten des Schienenweges.

Von größerer Bedeutung noch als die organisatorisch zweckmäßigste Zusammenfassung der Betriebsvorgänge ist die Ausschaltung jeder vermeidbaren Leistung. Die Unterlassung unnötiger Arbeit sollte wie so vieles, auch eine Selbstverständlichkeit sein. Es wird aber dauernd im allergrößten Maße dagegen gesündigt. Es ist wirtschaftlich auf die Dauer unerträglich, wenn die Güterwagen auf ihrer Reise öfter umgestellt werden, als bei guter Verteilung der Rangieraufgaben nötig. Es muß vermieden werden, daß Zuglasten über ungünstige Strecken geschleppt werden, wenn nach dem gleichen Ziel solche mit geringerem Zugkraftbedarf zur Verfügung stehen. Jede umständliche Rangierfahrt, die einfacher erledigt werden kann, bedeutet Vergeudung. Züge, deren Aufgaben von anderen Zügen ebenso gut miterledigt werden können, dürfen nicht verkehren. Weniger in die Augen fallend, vielleicht aber um so gefährlicher,

sind unnötige schriftliche Arbeiten, Statistiken, Meldungen, Kontrollen, Untersuchungen, Belehrungen usw. Je größer ein Unternehmen ist, desto mehr breitet sich derartiges Unkraut aus, das die Tatkraft lähmt und eine schwer zu übersehbare Arbeitslast erzeugt. Man nimmt oft an, die eine oder andere Arbeit sei harmlos, weil sie nebenbei erledigt werden kann, dabei wird das Gesetz der großen Zahl übersehen. Auch die nebenbei erledigte kleine Aufschreibung braucht ihre Minuten und summiert sich mit anderem auf den Dienststellen, was auch nebenbei gemacht wird. Unbemerkt entstehen Arbeitsstunden, Tagewerke, Arbeitsraten. Die Notwendigkeit ihres Vorhandenseins kann später die nachprüfende vorgesetzte Stelle nicht mehr bestreiten. Nach dem Gesetz der großen Zahl tritt auch die in der einzelnen Geschäftsstelle unmerkliche, kleine Mehrarbeit irgendwo als weiter benötigter Kopf ans Tageslicht, sobald die Summe der bei allen Stellen gleichmäßig entstehenden kleinen Zeitsplitterchen eine entsprechende Zahl von Stunden täglich ergibt. Denn irgendwo bringt der kleine Tropfen das Faß zum Überlaufen und der Personalstand reicht nicht mehr aus. „Verschwende keine Energie", dieses Ostwaldsche Wort hat eine ungeheure Bedeutung für die wirtschaftliche Organisierung der Leistung eines so großen Unternehmens wie es die Reichsbahn darstellt.

Die Überwachung der Wirtschaftlichkeit geschieht an Hand des Haushaltsplans und der finanziellen Ergebnisse, durch Statistiken, Einzelerhebungen und laufende Aufsicht.

Bei der finanziellen Überwachung begnügt sich die Reichsbahn nicht damit, die Einnahmen und Ausgaben des Gesamtunternehmens einander gegenüberzustellen. Auch die einzelnen Reichsbahndirektionen rechnen für sich ab. Dazu dient die Bezirksabrechnung; sie gestattet, die wirtschaftliche Lage jedes einzelnen Direktionsbezirks so zu beurteilen, wie wenn er ein finanziell selbständiges Unternehmen darstellte. Leistungen, die ein Bezirk für den anderen ausführt, z. B. die Rangierung eines Güterzuges nach mehr als zwei Gruppen, die Stellung von Lokomotiven und Personal, die Beförderung von Dienstgut usw. müssen vergütet werden. Allen Reichsbahndirektionen gemeinsame Ausgaben, wie z. B. für die Vorhaltung des Güterwagenparks, werden schlüsselmäßig umgelegt. Es ist einleuchtend, daß der aus der Bezirksabrechnung sich ergebende Betriebskoeffizient an sich nicht ohne weiteres bestimmte Rückschlüsse auf die Güte der Wirtschaftsführung der betreffenden Direktion gestattet. Denn sie ist nicht in der Lage, ihre Einnahmen nennenswert zu beeinflussen. Aber die Veränderungen des Betriebskoeffizienten im Laufe der Zeit und Vergleiche mit Direktionen, bei denen ähnliche Betriebs- und Verkehrsverhältnisse vorliegen, werden lehrreich sein. Die Scheu vor Verschlechterung der Bezirksbilanz wirkt eindämmernd ebenso gegenüber allen laufenden Ausgaben wie gegenüber jeder Kapitalfestlegung.

Anderen Gesichtspunkten als die Bezirksabrechnung folgt die Betriebskostenrechnung. Sie dient der Gegenüberstellung von Leistung und Aufwand sowohl für den Gesamtbetrieb der Reichsbahn wie für die einzelne Direktion mit dem Ziel, Grundlagen für die Beurteilung des wirtschaftlichen Arbeitseffektes und für die Kalkulation der Verwaltung auf Grund der Selbstkosten zu schaffen.

Es sind eine Reihe bestimmter Leistungsbegriffe für den Personen- und Güterverkehr und innerhalb dieser Gebiete für Abfertigung, Zugbildung und Zugförderung bildet, z. B. die Abfertigung eines Reisenden, die Behalung eines Wagens bei der Zugbildung, das Zugbegleikilometer, das Lokomotiveinheitskilometer, der Anteil Zugförderung an der Unterhaltung der Wagen bezo auf Wagenachskilometer usw. Jeder Summe von Leistureinheiten gleicher Art wird der auf sie entfallende, sonötig, besonders ermittelte Aufwand gegenübergest Soweit der Aufwand sich nicht unmittelbar aus sein Zusammenhang mit der Leistung ergibt, erfolgt schlüsmäßige Kostenverteilung. Aus Aufwand und Leistung geben sich die Einheitssätze der Selbstkosten. Sie wer für jede Reichsbahndirektion besonders ermittelt, so ein sicherer Vergleichsmaßstab gewonnen wird. Aus Größenverhältnissen der Leistungsmengen der einzel Leistungsgebiete werden Prüfzahlen gebildet, die w volle Schlüsse zulassen. Leistungswertziffern entstel durch Gegenüberstellung der Ist- und Darfausgabe für Leistungsgebiet. Die Darfausgabe folgt aus dem Reic bahndurchschnitt. Durch Verteilung der Einnahmen n den Leistungen ergibt sich die Leistungsbetriebszahl je Reichsbahndirektion. In Kalkulationsblättern erschein die Kostenanteile, mit denen die einzelnen Dienstzweige einer Leistungseinheit beteiligt sind. Die wichtigsten gebnisse der Betriebskostenrechnung werden in einer den Reichsbahndirektionen geführten Betriebskostenkar niedergelegt.

Die Betriebskostenrechnung ist also gewissermaßen e anatomisches Verfahren zur Klarlegung der Zusamme hänge zwischen Leistung und Aufwand in allen Einz heiten des ganzen Betriebskörpers. Sehr zu denken geb die Zahlen, die die Aufteilung der Kosten der Leistung einheiten nach Dienstzweigen liefert. Oft liegt das Schwe gewicht der Ausgaben in ganz anderer Richtung, als na der landläufigen Vorstellung vermutet wird. Die verkeh liche und betriebliche Abfertigung einer Tonne Stückg kostet mehr als die für ihre Beförderung über 200 k aufzuwendenden Anteile an der Zugbildung und Zu förderung, und das trotz der geringen Ausnutzung d Wagen im Stückgutverkehr. Die Kosten der Zugförderu treten überhaupt sehr oft in den Hintergrund. Die tec nischen Fortschritte haben sie sehr vermindert. Die Au gaben für Lokomotivkohlen sind nur noch 5 % der Gesam ausgaben der Reichsbahn. Sowohl die Bezirksabrechnun wie die Betriebskostenrechnung benutzen u. a. als Unte lage die Betriebsleistungsstatistik, die vor allem d Streckenleistungen der Züge, der Wagenachsen und de Fahrpersonals, die Brutto- und Nettotonnenkilometer un die Leistungen der Lokomotiven im Zug- und Station dienst liefert; sie ist für die genannten Zwecke weite ausgebaut und auf die Abfertigung und Zugbildung au gedehnt.

Von den neben der Betriebsleistungsstatistik für di wirtschaftliche Überwachung geführten Sondersta tistiken und Sondererhebungen sind di wichtigsten: die Personalstatistiken, die Wirtschafts statistik des Lokomotivdienstes, die Wirschaftsstatistik de Verschiebebahnhöfe, die Belastungsnachweise für Güter züge, die wirtschaftliche Überwachung der Nahgüterzüg und die Nachweisungen über die Leistungen des Zug begleitpersonals. Auch die Verkehrsstatistiken sind vo Bedeutung.

Die Auswertungsmöglichkeiten des vorliegenden große statistischen Materials für die Überwachung der Wirtschaftlichkeit sind überaus vielseitig. Hier steht forschen-

er Tätigkeit ein unüberblickbares Feld offen. Aber es uß sehr kritisch beackert werden. Sonst entstehen oberächliche falsche Schlüsse und die Statistik wird aus einem ertvollen Hilfsmittel zum gefährlichen Tyrannen. Auflende Zahlen sollen zu Untersuchungen Anlaß geben; hne weiteres Schlüsse darauf aufzubauen, ist meist beenklich und oft gar nicht möglich. Die Statistik darf auch iemals Selbstzweck werden.

Eine besondere Art der Überwachung der Wirtschaftchkeit stellen die Arbeits- und Zeitstudien dar. Durch planmäßige Untersuchung der Arbeitsvorgänge bis n alle Einzelheiten wird festgestellt, welche Zeit für ihre bwicklung nötig ist, welche Anspannung das Personal nd Material dabei erfährt und welche Verbesserungen öglich sind. Die Gesamtarbeit wird dazu in Teileschäfte, die Teilgeschäfte wieder in einzelne Arbeitsänge zerlegt. Die Arbeitsgänge stellen die Abwicklung iner in sich geschlossenen, vollständig übersehbaren Aufabe dar: Das Gebiet der Arbeits- und Zeitstudien ist noch ehr entwicklungsfähig.

Endlich dienen auch die täglichen Betriebsmeldungen der wirtschaftlichen Überwachung, insesondere die Angaben über die Paarigkeit der Zugläufe nd über die Belastung der Bahnhöfe. Überhaupt muß jede Betriebsüberwachung zugleich als wirtschaftliche Überwachung gewertet werden. Denn Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit im Betrieb ist für die Wirtschaftlichkeit ganz unentbehrlich. Jede Störung kostet Geld. Nur der leistungsfähige und glatt arbeitende Betrieb kann mit geringstem Aufwand auskommen. Das ist eine Tatsache, deren Tragweite nicht immer genügend erkannt und gewürdigt wird. Es ist eine längst feststehende Erfahrung, daß Mangel an Personal, Wagen und Lokomotiven im Betrieb meist nicht durch an sich zu geringe Zahl von Kräften oder Fahrzeugen hervorgerufen wird, sondern durch unregelmäßigen Dienst. Reibungsloser Betrieb spart nicht nur an laufenden Ausgaben, sondern auch an Kapital. Sowohl die Größe des erforderlichen Fahrzeugparks, wie der nötigen Bauanlagen nimmt ein bescheideneres Maß an; dabei handelt es sich stets um Beträge, die sehr zu Buch schlagen.

Die Frage nach den Zusammenhängen zwischen Leistung und Wirtschaftlichkeit berührt die Daseinsgrundlagen jedes Eisenbahnunternehmens. Keine Untersuchung kann sie jemals vollständig beantworten. Aber jeder, der dem Unternehmen dient, hat die Pflicht, sich aufs eingehendste mit ihr zu befassen. Das ist die Voraussetzung für gedeihliche Weiterentwicklung.

„Kinder zahlen die Hälfte."

Ein Beitrag zu Art. 7 IÜP.

Von Geheimrat **Schmid**, Bern.

Nach Artikel 7 des am 1. Oktober 1928 in Kraft tretenlen Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnersonen- und Gepäckverkehr sind im internationalen Verehr Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahr, für lie kein besonderer Platz beansprucht wird, ohne Fahrausveis frei zu befördern; Kinder vom vollendeten vierten bis um vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für lie ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermäßigen Preisen zu befördern, die nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen dürfen. Diese Fassung ist wörtlich die gleiche wie die des Entwurfes, Artikel 23, des Jahres 1911[1]) und ging trotz einiger Meinungsverschiedenheiten[2]) — man hatte gewisse Bedenken, der Tarifhoheit der Staaten vorzugreifen — in das IÜP. vom 23. Oktober 1924 über.

Zu diesem Artikel ergeben sich zwei Fragen, die im Texte nicht geklärt sind und zu denen auch die in den Protokollen enthaltenen Verhandlungen keinen Aufschluß geben:

a) wann sind, in der Person des betreffenden Kindes, die dort erwähnten Lebensjahre vollendet?

b) wie ist dieser sodann festgelegte Zeitpunkt der Vollendung in den Beförderungsvertrag und -akt einzupassen?

Zu a) Sicher dürfte sein, daß eine gewisse Anzahl Lebensjahre vollendet ist, wenn eben das Kind diese betreffende Anzahl von Jahren gelebt hat. Als Ausgangspunkt wird der Augenblick der Vollendung der Geburt anzusehen sein, als Ende der Augenblick der vier oder zehnjährigen Wiederkehr dieses Ereignisses. Es wird also ein Kind, dessen Geburt am 20. Februar 1920 um 16 Uhr (nachmittags 4 Uhr) vollendet war, zum entsprechenden Zeitpunkt, nämlich am 20. Februar 1924 um 16 Uhr, das vierte Lebensjahr und ebenso nach weiteren 6 Jahren das zehnte Lebensjahr „vollendet" haben (ans révolus).

Eine solche genaue Feststellung ist nicht bedeutungslos oder kleinlich, wie es erscheinen könnte. Wenn auch die Eisenbahn schließlich großzügiger verfahren kann und wohl auch wird und nicht mit Stunden rechnet, so können diese Fälle doch kriminell werden und im Fall von Betrugsversuchen vor den Strafrichter kommen. Da es sich außerdem um internationale Fragen handelt, muß die Sache klar und eindeutig und in einer in allen dem IÜP. beigetretenen Staaten gleichen Art und Weise ausgelegt werden.

Es kann nicht, wie es vielleicht für ein internes Transportreglement geschehen mag, mit orts- oder landesüblichen und -rechtlichen Auslegungen des Begriffes eines „vollendeten Lebensjahres" gerechnet werden. Die in einem diese Frage ebenfalls behandelnden Aufsatz von Dr. Senkpiehl[3]) vertretene Auffassung, daß im bürgerlichen Leben und im Rechtsverkehr[4]) (Deutschlands) die Jahre nicht vom Augenblick der Geburt an gerechnet werden, sondern daß man mit ganzen Tagen rechnet und den Tag der Geburt nicht mitzählt, dürfte für den internationalen Verkehr — schon im Interesse der Reisenden, die in fremden Ländern nicht mit heimatlichen Anschauungen rechnen dürfen — nicht verwendbar sein, so sehr sie für deutsche Auffassung richtig war.

Zu b) Schwieriger ist die Lösung der zweiten Frage: zu welchem Zeitpunkt des Beförderungsvertrags und -Aktes muß die Bedingung der Vollendung oder Nichtvollendung eines bestimmten Lebensabschnittes erfüllt sein.

---

[1]) Protokolle 1911 S. 104.
[2]) Protokolle 1923 S. 34.
[3]) Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Bd. XXIII, S. 210.
[4]) § 187 Deutsches BGB.

Es können drei Zeitpunkte in Betracht kommen:

1. der des Abschlusses des Beförderungsvertrages.
2. der des Antritts der Reise und
3. der der Vollendung der Reise.

Weder die Verhandlungen des Jahres 1911 noch des Jahres 1923 geben Aufschluß darüber, wie die Gesetzgeber sich diese Lösung dachten. Das ist auch an sich verständlich. Die Berater IÜP. waren sich bewußt, daß sie mit dem Zugeständnis von Fahrpreisermäßigungen für Kinder keinen neuen Rechtskomplex in das Eisenbahnrecht einführten, sondern nur, international, Bestimmungen übernahmen, die in der einen oder anderen Form schon längst in den meisten Binnentarifen bestanden; (so in der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung § 12, den französischen Tarifs généraux G. V., dem schweizerischen Transportreglement § 8 usw.)

Man muß daher auf die ursprünglichen Motive dieser Fahrermäßigungen für Kinder zurückgehen, um vielleicht zu einer Lösung zu kommen.

Leicht ist der Grund zu ersehen dafür, daß für Kinder unter vollendeten vier Jahren kein Fahrpreis zu bezahlen ist, wenn für sie kein besonderer Platz beansprucht wird. Spielt im Güterverkehr die Frage des Gewichtes und der Art der Güter die Haupt-, wenn auch nicht ausschlaggebende Rolle für die Bemessung des Preises für die Leistung der Eisenbahn, so ist es im Personenverkehr, nächst der Schnelligkeitsfrage, die Platzfrage. Für Kinder die keinen Platz beanspruchen, das heißt keinen besonderen Sitzplatz, erhebt die Eisenbahn daher keine Fahrkosten.

Schwieriger ist es, einen triftigen Grund dafür zu suchen, aus dem die Eisenbahn für Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren (in einzelnen Ländern sind die Höchstgrenzen verschieden), die einen besonderen Platz einnehmen, nur die Hälfte der Taxen einhebt.

Das Gewicht kann keine Rolle spielen, denn die Reisenden werden nicht nach dem Gewicht taxiert und der schwerste Mann zahlt nicht mehr als der leichteste.

Kinder zahlen aber ja sehr oft nur die Hälfte verschiedener Eintrittspreise, und ich möchte mich für die Begründung dieser Erscheinung einer Anschauung anschließen, die Dr. Gorden vertritt. [5]) Der Sinn dieser Abhandlung ist der, daß Kinder deswegen billiger fahren, weil sie, jedenf theoretisch nicht allein fahren können und daher sozu gen der Eisenbahn einen weiteren Kunden in Gestalt sie begleitenden Erwachsenen zuführen. Also ein w schaftliches Moment. (Ähnlich wohl auch bei Eintritt Schauvorstellungen, bei denen es oft heißt: Kinder in B gleitung Erwachsener zahlen die Hälfte). Ist di Deduktion richtig, so kann man von ihr aber auch wei schließen. Braucht ein Kind im Alter von 4—10 Jah einen Begleiter, so braucht es ihn nach vollendetem Lebensjahre nicht mehr; selbstverständlich immer rein th retisch gesprochen. In Praxi fahren wohl in der Jet zeit genug Kinder auch unter 10 Jahren schon allein. Da erfüllt das Kind aber auch die Voraussetzung nicht me unter der ihm Fahrpreisermäßigung zugestanden wird, nä lich unter der Erwartung der Zubringung eines weiter Kunden, und damit entfällt der Grund der Ermäßigung.

Man sieht, daß dieser Gedanke ganz rein auf die Tra portleistung abgestellt ist. Tatsächlich heißt es ja auch IÜP. Art. 7: . . . . „sind zu befördern"- „sont transporté des maßgebenden französischen Textes, und nicht „zugela sen" „admis" wie sonst oft im Text.

Was folgt daraus? Daß ein Kind bei Lösung der Fah karte durch seinen Vertreter (Begleiter), also bei Abschlu des Beförderungsvertrages, die Voraussetzungen des Art. IÜP. erfüllen muß, ist wohl unzweifelhaft. Es muß ab wohl auch während seiner ganzen (einschl. Rück-) Reis diese Bedingungen erfüllen, da es sonst eben nicht als b gleitungsbedürftig anzusehen ist und der Eisenbahn keine weiteren Kunden zuführt, also vom Zeitpunkt des Antritt der Reise bis zur deren Vollendung. Es ist ein Entgegen kommen gegenüber dem Verkehrspublikum und durch di internen Verhältnisse bedingt, wenn z. B. der neue Ent wurf der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung in § 11 (3 nur verlangt, daß maßgebend das Lebensalter am Tag des Antritts der Reise sei, wenn es auch seh zweckmäßig war, diese Frage überhaupt zu regeln.

Für das IÜP. ist sie aber noch nicht geregelt — auch das Internationale Transportkomitee hat m. W. zu Art. IÜP. keine entsprechende einheitliche Zusatzbestimmung in Aussicht genommen — sodaß Auslegungsmöglichkeiten gegeben sind, deren eine hiermit zu begründen versucht wurde.

Vielleicht entschließt sich eine spätere Revisionskonferenz zu einem Zusatz: „Maßgebend ist das Lebensalter bis zur Beendigung der Reise ".

[5]) Fahrpreiszuschlag bei Kinderrückfahrkarten. Von Dr. F. Gorden, Landrichter in Hamburg. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Bd. XXIII, S. 98.

Bücherschau.

— **Die Abwärmetechnik.** Von Dr. Ing. H. Balcke. Verlag R. Oldenbourg in München und Berlin 1928, Band I. Preis geh. 13,50 RM, geb. 15 RM.

Abwärme tritt — gebunden an Dämpf, Gas oder Wasser — überall auf, wo Energie umgewandelt wird. Die geläufigsten Beispiele sind die Abwärme in den Abgasen bei Feuerungen, in dem Abdampf- oder Kühlwasser bei Dampfmaschinen und -turbinen, in Wasser und Gas bei Verbrennungsmaschinen. Aber auch bei Umwandlung von Bewegungsenergie in elektrische oder bei Umformung elektrischer Energie spielt die Abwärme eine Rolle, wenn auch ihrer Ausnutzung bisher noch nicht allgemein große Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Der Verfasser beabsichtigt, das Gebiet der Abwärmetechnik abzugrenzen und in drei Bänden geschlossen darzustellen; der vorliegende erste Band gibt die Grundlagen. Zunächst werden die Abwärmequellen und dann die für ihre Ausnutzung erforderlichen Mittel — Austauscher, Speicher, Leitungsnetze und Armaturen — behandelt. Wesentlich ist, daß für jedes Teilgebiet alle für die Berechnung erforderlichen Zahlen übersichtlich mitgeteilt werden, so daß das handliche Buch zum praktischen Gebrauch gut geeignet ist.

Trotz der Tatsache, daß heute bei teurem Geld und hohen Löhnen die Brennstoffe bei den Selbstkosten in den Hintergrund treten, muß doch im Interesse einer intensiven Wirtschaft von Fall zu Fall geprüft werden, ob die Anlage einer Abwärmeverwertung wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Häufig finden sich Gelegenheiten, mit geringem Aufwand einen Wärmebedarf und Abwärmeanfall auszugleichen und Ersparnisse zu machen.

Das vorliegende Buch wird sich hierfür eine maßgebende Stellung erwerben und kann für das Studium dieses Gebietes, das mit vielen anderen wirtschaftliche Berührungspunkte hat, bestens empfohlen werden. Dr. Landsberg.

st die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gezwungen, bei Entlassung von Arbeitern ur Vermeidung einer unbilligen Härte (§ 84, Ziff. 4 BRG.) einen Austausch von Arbeitskräften zwischen verschiedenen Reichsbahnstellen vorzunehmen?

I. Im Kündigungseinspruchsverfahren nach §§ 84 ff. BRG. mmt dem Einspruch gegen eine ordnungsmäßige Kündiung wegen unbilliger Härte (§ 84 Abs. 1 Ziff. 4 BRG.) die eitaus größte Bedeutung zu. Er spielt in der Praxis eine ßerordentlich wichtige Rolle. Hiernach ist der Kündingseinspruch materiell gerechtfertigt, „wenn die Kündiung sich als eine unbillige, nicht durch das Verhalten des beitnehmers oder durch die Verhältnisse des Betriebs dingte Härte darstellt."

Darüber, ob eine Kündigung „durch die Verhältnisse des triebs bedingt" ist oder nicht, sind namentlich dann Meiungsverschiedenheiten aufgetreten, wenn auf Arbeitgeberte ein Großbetrieb steht, der sein Unternehmen in verniedenen, mehr oder weniger selbständigen Betriebsstätten n gleichen Ort oder an verschiedenen Orten) betreibt. Es nämlich in diesem Falle die Frage aufgetaucht, ob der beitgeber verpflichtet ist, die Arbeitskräfte gegebenenfalls ter den verschiedenen Betriebsstätten auszutauschen und ter Zuhilfenahme eines solchen Austauschs den unter allen triebsstätten jüngsten und sozial bestgestellten Arbeitmer zur Entlassung auszuwählen, oder ob es genügt, ß der zu entlassende Arbeitnehmer lediglich in der beffenden Arbeitsstätte selbst, wo er beschäftigt ist, nach sozialen Gesichtspunkten zur Entlassung an der Reihe re.

II. Die Meinungen hierüber sind in der Praxis geteilt.

1. Einmal ist die Anschauung vertreten worden, daß der beitgeber zur Vermeidung sozialer Härten zu einem soln Austausch des Personals unter mehreren Betrieben rpflichtet sei.

a) Auf diesen Standpunkt hat sich ein Urteil des GG. tona (Eisenbahnfachkammer) vom 8. Juni 1926 Nr. A 571 gestellt(abgedruckt in den Merkblättern für Betriebs- Beamtenräte der Reichsbahn 1926, Sp. 75/76). Allerdings g sich damals der vom Gericht für erforderlich gehalAustausch nur auf Dienststellen innerhalb des zusamhängenden Wirtschaftsgebiets von Groß-Hamburg, also Betriebe der Deutschen Reichsbahn, die am gleichen oder in nahe beieinanderliegenden durch Zugverbing leicht zu erreichenden Orten lagen (hier Austausch schen Wilhelmsburg und Hamburg). Von einem unbedingAustausch zwischen sonstigen, weiter von einander enden Betriebsstellen, der demnach gewissermaßen ins emessene ginge, ist auch hier nicht die Rede.

b) Ferner hat sich das GG. Stuttgart (Eisenbahnkammer) zweimal für die Notwendigkeit eines solchen tauschs zwischen Dienststellen der Deutschen Reichsn-Gesellschaft ausgesprochen; so in einem Urteil vom anuar 1927, Aktenz. Str. L. Nr. 136/26 in Sachen Kündigseinspruch des Eisenbahnarbeiters Johann Walter und inem weiteren Urteil vom 7. Januar 1927, Aktenz. Str. L. 38/26 in Sachen Kündigungseinspruch des Bahnunterngsarbeiters Alfred Kraus.

c. Auf der anderen Seite ist kürzlich in einem eingehend ündeten Urteil des Landesarbeitsgerichts blenz vom 12. Oktober 1927, Aktenz. 1. A. S. 18/27 in en Kündigungseinspruch des Lagerarbeiters Nikolaus n — in Übereinstimmung mit dem erstinstanziellen il des Arbeitsgerichts Trier (Reichsbahnfachkammer) vom 25. August 1927[1]) — der Standpunkt eingenommen worden, daß der Arbeitgeber, insbesondere die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, zu einem solchen Austausch zwischen verschiedenen Reichsbahnstellen nicht verpflichtet sei, sondern daß nur die Verhältnisse des einzelnen selbständigen Betriebs (d. i. der betreffenden Reichsbahnstelle) in Betracht kämen, dem der Arbeiter angehöre. Dieses für die Praxis sehr wichtige Erkenntnis sagt in seinen Entscheidungsgründen folgendes:

> „Das Recht des Einspruchs des Nikolaus Urban gegen seine Kündigung seitens der Beklagten regelt sich nach § 80 der Verordnung über die Bildung von Betriebsvertretungen im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 15. Dezember 1924[2]). Nach § 80 Ziff. 4 dieser Verordnung, der dem § 84 Ziff. 4 des Betriebsrätegesetzes entspricht, ist der Einspruch gegeben, wenn die Kündigung sich als unbillige, nicht durch das Verhalten des Arbeiters oder durch die Verhältnisse der Reichsbahn-Gesellschaft bedingte Härte darstellt. Dieser cit. § 80 spricht zwar im Gegensatz zu § 84 BRG. nicht von den „Verhältnissen des Betriebes", sondern nur allgemein von denen der Reichsbahn-Gesellschaft, muß aber sinngemäß, da § 6 BRV. die Bildung eines Betriebsrats für jede mindestens 20 Arbeiter beschäftigende Reichsbahnstelle vorsieht, für den Betrieb dieser Stelle gelten, für die der Betriebsrat errichtet ist. Jeder Betriebsrat einer Reichsbahnstelle kann die für die Beschäftigung und Entlassung von Arbeitern außerhalb seiner Dienststelle in Frage kommenden Unterlagen aus eigener Wissenschaft nicht beurteilen und soll auch nach dem Zweck seiner Errichtung nur prüfen, ob die Verhältnisse seiner Dienststelle eine Entlassung eines Arbeiters erfordere. Mit Recht lehnt daher die Reichsbahn-Gesellschaft es ab, wenn ein Betriebsrat einer Reichsbahnstelle die Entlassung eines Arbeiters dieser Dienststelle lediglich deswegen für unbillig hält, weil sie in einer anderen Stelle einen jüngeren und sozial bessergestellten oder ledigen Arbeiter entlassen könnte. Dem Urteil des Gewerbegerichts Trier vom 29. November 1926 ist darin zuzustimmen, daß die Beklagte bei Entlassung von Arbeitern irgendeiner Stelle nicht in Erwägung zu ziehen braucht, ob sie an anderer Stelle durch Entlassung jüngerer oder lediger Kräfte in ihrem Bezirke Arbeitsmöglichkeit für den zu entlassenden Arbeiter schaffen kann. Grundsätzlich muß daher festgestellt werden, daß bei Arbeiterentlassungen seitens der Reichsbahn-Gesellschaft für die Beurteilung, welche Arbeiter zu entlassen sind, nur die Verhältnisse der einzelnen selbständigen Reichsbahnstelle in Betracht kommen, für welche der Betriebsrat errichtet ist. Es muß das gleiche für die Reichsbahn gelten wie für den Privatunternehmer, der an verschiedenen Orten selbständige Betriebe hat. Ein Austausch von Arbeitskräften zur Vermeidung sozialer Unbilligkeiten kann nur innerhalb des einzelnen Betriebes erfolgen. Die Berücksichtigung der Betriebsverhältnisse anderer Reichsbahnstellen des Direktionsbezirks würde zu Weiterungen und

[1]) Den gleichen Standpunkt hatte bereits früher das GG. Trier (Eisenbahnfachkammer) in einem Urteil vom 29. November 1926 eingenommen.

[2]) abgekürzt BRV,

Schwierigkeiten führen, die äußerst zeitraubend, praktisch für den Betriebsrat einer Reichsbahnstelle kaum lösbar wären, und letzten Endes eine Mitwirkung des Betriebsrates nach § 80 Ziff. 4 BRV. illusorisch machen würden. Die Absicht des Gesetzgebers kann daher nur dahin gehen, daß bei Entlassungen der soziale Ausgleich nur bezüglich der Arbeiterschaft der betreffenden Reichsbahnstelle zu berücksichtigen ist."

Im vorliegenden Fall hat allerdings diese Stellungnahme des Gerichts, die sonst als die für den Arbeitgeber günstigere angesehen werden muß, zur Verurteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geführt, weil die Reichsbahndirektion Trier, um die Entlassung eines anderen, sozial schlechter gestellten Arbeiters bei einer anderen Reichsbahnstelle zu vermeiden, glaubte, einen solchen Austausch vornehmen zu müssen und daher, um letzteren Arbeiter zu halten, einen anderen Arbeiter bei einer anderen Reichsbahnstelle, zu der jener versetzt wurde, entlassen hatte. Dieser andere Arbeiter erhob sodann gegen seine Entlassung Einspruch, der durchgedrungen ist, „da nach den oben ausgeführten Rechtsgrundsätzen bei Entlassungen ein sozialer Ausgleich zwischen verschiedenen Reichsbahnstellen nicht berücksichtigt werden kann."

III. Leider wird das Reichsarbeitsgericht kaum Gelegenheit bekommen, zu der Streitfrage, die in der Praxis gerade für Großunternehmungen wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit zahlreichen örtlichen selbständigen Betriebsstellen außerordentlich große Bedeutung besitzt, Stellung zu nehmen. Denn nach der ausdrücklichen Bestimmung in § 8 Abs. 4 und § 72 Abs. 1 ArbGG. sind Streitigkeiten aus dem Kündigungseinspruchsverfahren (§ 2 Ziff. 4 ArbGG.) der Revision schlechthin entzogen[3]). Somit wäre es wenigstens dringend erwünscht, daß sich bei den Landesarbeitsgerichten als Berufungsinstanzen allmählich eine einheitliche Rechtsauffassung herausbilden würde. Hierbei wäre es wohl angebracht, wenn die Gerichte der Anschauung folgen würden, die von dem Landesarbeitsgericht Koblenz in oben mitgeteilten Urteil mit klarer und durchschlage Begründung niedergelegt worden ist.

In den Kommentaren zum Betriebsrätegesetz — auch den neuesten von Mansfeld (1926) und Flatow (12. A 1927) — ist zu der Frage nicht ausdrücklich Stellung nommen. Nur letzterer erwähnt (in Anm. 12 zu § 84 BI S. 355 oben) das auch hier angegebene Urteil des GG. tona vom 8. Juni 1926, ohne sich aber hierzu weiter zusprechen.

IV. Allerdings wird man in einem Punkte dem U des Landesarbeitsgerichtes Koblenz nicht folgen kön Hiernach kann nur keine Rede davon sein, daß der Arb geber verpflichtet wäre, einen solchen Austa zwischen verschiedenen selbständigen Betriebsstätten ein desselben Unternehmens (auch am gleichen Orte) vo nehmen. Wenn dagegen das Urteil ferner angenommen daß der Arbeitgeber dazu auch nicht berechtigt so schießt es über das Ziel der gesetzlichen Bestimm weit hinaus. Denn wenn der Arbeitgeber, obwohl er hie nicht verpflichtet ist, gleichwohl ein übriges tut und ei solchen Austausch freiwillig vornimmt, um vielleicht ei älteren verdienten Arbeiter, der sonst entlassen wer müßte, an einer anderen Stelle zu halten, so hat er d damit eine sozial schätzenswerte Handlung vorgenom und sollte für einen solchen Beweis sozialer Gesinn hinterher in einem Kündigungseinspruchsverfahren, das d gerade sozialen Belangen der Arbeiterschaft dienen nicht auch noch durch Prozeßverlust und Durchquer seiner sozialen Handlungsweise förmlich bestraft wer Der vom Gericht eingenommene Standpunkt muß in di Richtung zweifellos als überspannt angesehen werden. R tig wäre es wohl, die Meinung zu vertreten, wonach Arbeitgeber zu einem solchen Austausch zwar nicht pflichtet, wohl aber berechtigt ist, so daß der sozial bes gestellte Arbeiter, der infolge des Personalaustauschs w lich entlassen worden ist, sich nicht auf den Kündigu einspruchsgrund der unbilligen Härte deshalb berufen kön weil er nur infolge des Austauschs zur Entlassung gek men sei.

Im übrigen aber wird man dem Urteil, soweit es e Verpflichtung des Arbeitgebers zum Austausch u verschiedenen Betriebsstätten des gleichen Unternehm strikte ablehnt, durchaus beipflichten müssen, zumal s das Urteil durch eine klare und durchschlagende Begründ auszeichnet.

Reichsbahnoberrat Dr. Grübel, Münche

[3]) Unrichtig Richter in NZfAR. 1927 Sp. 457/458, der bei Klagen aus dem Entlassungsschutz des BRG. wenigstens die Sprungrevision nach § 76 ArbGG. zulassen will. Diese Anschauung ist aber sicherlich falsch. Denn sie übersieht, daß auch bei einer Sprungrevision ein an sich revisibler Rechtsstreit vorliegen muß. Ein solcher ist aber bei Kündigungseinspruchsklagen kraft ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung niemals gegeben. Auch für die Fälle der Sprungrevision gilt selbstverständlich ohne weiteres der Grundsatz in § 8 und § 72 ArbGG., wonach diesen Streitigkeiten die Revisionsfähigkeit ein für allemal abgesprochen worden ist. So mit Recht auch Nörgel in ArbRuArbVers. 1927/66.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft** tagte vom 14. bis 16. Mai in Berlin. Der Geschäftsbericht und die Bilanz für das Geschäftsjahr 1927 wurden genehmigt. Die Ausschüttung einer 7%igen Dividende auf die ausgegebenen Vorzugsaktien Serie I/IV wurde beschlossen. Alsdann wurde die Tagung unterbrochen; sie soll fortgesetzt werden sobald die Antwort der Reichsregierung auf den Tariferhöhungsantrag vorliegt.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im April 19**
I. Verkehr und Betrieb. Der Güterverkehr war April etwas schwächer als im Vormonat. Das hat sein Grund einmal in der Beendigung der Frühjahrsbestellu Der Versand an künstlichen Düngemitteln, an Saatgut, la wirtschaftlichen Artikeln und dergl. geht, wie immer in d ser Zeit, erheblich zurück. Dann beansprucht auch Hausbrandversorgung keine größeren Transportmittel me und der Holzversand flaut im Frühjahr ab. Dazu kam diesem Jahre noch, daß an einzelnen Stellen der Verk durch Arbeiterausstände und Aussperrungen ungünstig einflußt wurde. Der Verkehrsrückgang im Monat April t besonders scharf hervor, weil bei 7 Sonntagen und Feiertag 4 Arbeitstage weniger als im März vorhanden waren. A

n Arbeitstag umgerechnet bleibt der Verkehr des April hätzungsweise nach der Wagenstellung um etwa 0,8 % nter dem des Vormonats zurück. Es wurden nach den rläufigen Feststellungen gestellt 3 438 578 Wagen, d. s. beitstäglich 149 503 Wagen gegen 4 068 856 Wagen, d. s. beitstäglich 150 698 Wagen im März. Der Verkehr konnte Monat April ohne nennenswerte Schwierigkeiten abgeckelt werden. Die zum Verladen der Güter erforderlichen agen wurden den Versendern ohne Verzögerung restlos r Verfügung gestellt. Der Expreß- und Eilgutrkehr war bis zum Osterfeste noch sehr lebhaft, ging nn aber zurück. Der Kohlenversand war unter rücksichtigung des verminderten Hausbrandbedarfs und r zögernden Abnahme wegen der zu erwartenden ermäßigen Sommerpreise noch zufriedenstellend. Arbeitstäglich war r Versand aus den größeren Kohlengebieten zusammen r etwa 3 % schwächer als der des Vormonats. Im März rden arbeitstäglich 50 762 Wagen, im April 49 256 Wagen stellt, also 1506 Wagen weniger. Der Koksverkehr in schlossenen Zügen von der Ruhr nach den Empfangsrken in Frankreich, Lothringen und Luxemburg erreichte 5 000 t. In Wedau wurden 67 000 t Koks zu geschlossenen kszügen nach Esch über Igel für die Empfangswerke bed und Terres Rouges gebildet. Dieser Verkehr hat rnach bei Berücksichtigung der geringeren Zahl von Artstagen im April zugenommen. Nach Donawitz i. Steierrk wurden rd. 10 000 t Koks weniger als im Vormonat geschlossenen Zügen versandt (insgesamt 10 080 t). Der K-Verkehr nach Italien betrug 50 000 t (3200 t mehr als Vormonat). Hierzu kommen noch 15 000 t Freivertragsngen. Der Versand aus Oberschlesien hat sich trotz regen Wasserumschlags über Cosel verschlechtert.

In den wichtigsten Kohlengebieten wurden gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrhein. Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
ril 1928	626 912	112 608	217 014	87 008	89 361
rz 1928	743 932	153 368	262 682	107 263	103 331
ril 1927	679 539	114 520	183 089	88 872	91 170

Der Rückgang im Versand künstlicher Düngettel stellte sich auf 70 017 Wagen = etwa 63 % des rsandes im Vormonat. Der Absatz bewegte sich, da der larf der deutschen Landwirtschaft gedeckt war, zu einem ßen Teil in das Ausland.

Der Versand von Kartoffeln ging von etwa 2000 Wa täglich allmählich bis auf 800 Wagen täglich zurück. sentliche Veränderungen in der Beförderung von Brottreide und Mehl sowie von Zucker traten nicht vor. Auffällig dagegen erscheint der starke Rückgang Versand von Zement. Er hat nur etwa die Höhe des rmonats erreicht, obwohl sonst im April eine erhebliche ebung des Baustoffversandes zu verzeichnen ist. Der uxitverkehr aus Ungarn nach Schwarzkollm setzte 24 Zügen wieder ein.

In den größeren Fischereihäfen trafen in der Karwoche h erhebliche Zufuhren von frischen Fischen ein. e immer in der wärmeren Jahreszeit wurde jedoch die chfrage nach Ostern geringer. Insgesamt sind z. B. in Fischereihäfen Wesermünde und Bremerhaven im ril 210 271 Zentner frische Fische eingetroffen, im Vornat 278 022. Sie wurden in 181 Fischzügen (im Vormonat) abgefahren. Mit dem Zugang von Cuxhaven wurden Fischzüge (210 im Vormonat) gefahren.

Die Betriebsleistungen im Personenverkehr waren emein stärker als im Vormonat. Infolge des guten tters zu Ostern und auch an einzelnen Sonntagen erhte der Ausflugsverkehr stellenweise, besonders am iten Ostertage, die gleiche Höhe wie an guten Sonntagen Sommer. An besonderen Veranstaltungen brachte der lsackmarkt in Warmbrunn am 1. April dem Hirschberger etwa 15 000 Besucher in Sonderzügen. Der Blütenverkehr h Werder setzte am 29. April mit 57 000 Fahrgästen rk ein. Insgesamt wurden im April 4637 überplanmäßige e gefahren (im März 1928 1664, im April 1927 = 3439), on 104 für die Besatzung im Rheinland.

In der Nacht vom 14. zum 15. April wurde in den westen Ländern die Sommerzeit eingeführt. Auf den Grenzecken nach Belgien, Luxemburg und Frankreich wurden urch Fahrplanänderungen einiger Reisezüge nötig.

Aus der Betriebsabwicklung ist zu erwähnen, daß am 17. April starker Schneesturm in den Vormittagsstunden, besonders bei allen von Breslau Hbf. ausgehenden Reisezügen große Verspätungen verursachte.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer	März 1928	Februar 1928
a) Personenverkehr	31 423 000	29 254 000
b) Güterverkehr	21 306 000	19 538 000
c) Dienstzüge	313 000	284 000
zusammen	53 042 000	49 076 000

Wagenachskilometer:	März 1928	Februar 1928
a) Personenverkehr	793 400 000	728 937 000
b) Güterverkehr	1 717 017 000	1 547 189 000
c) Dienstzüge	4 848 000	5 090 000
zusammen	2 515 265 000	2 281 216 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	April 1928	März 1928
in Hamm	6 900 Wagen	6 900 Wagen
in Mannheim	5 400 „	5 400 „
in Wustermark	3 800 „	4 000 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt .	—	—
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt . .	97 500 „	73 500 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende) . .	4 800 „	4 600 „

II. Tarife. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Im Verkehr mit Jugoslawien (auch über Österreich, Ungarn und die Tschechoslowakei) und mit Großbritannien (über Dünkirchen—Tilburg) traten neue Tarife in Kraft.

Güter- und Tierverkehr. Früheren Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission gemäß wurde mit Wirkung vom 1. April d. J. zwischen den bisherigen Wagenladungsklassen D und E eine neue Wagenladungsklasse E mit Nebenklassen für 5 und 10 t eingeschoben. Die früheren Klassen E und F haben infolgedessen die Bezeichnungen F und G erhalten. In die jetzige Klasse E sind zunächst nur gewisse Beton- und Tonwaren aufgenommen. Außerdem wurden im Rahmen der Gütereinteilung verschiedene Tariferleichterungen gewährt, so unter andern für gußeiserne Bauplatten, bestimmte Fahrzeuge und Kupfernitrat.

Die Frachtberechnung für Steine, Steingrus, Kies, Sand, Schlacken und dergleichen zum Wegebau usw. wurde neu geregelt. Für Kies, Sand usw. wurde gleichzeitig der Ausnahmetarif 2 für alle Verwendungszwecke, für Hochofenschlacken zur Herstellung von Beton, Betonwaren, Kunststeinen und Kunststeinwaren der Ausnahmetarif 2 f eingeführt.

Ferner traten die Ausnahmetarife 1 s, 6 s, 6 v, 65 a, 177, 178, 179, K 36 und K 37 des Reichsbahn-Gütertarifs gegen Widerruf in Kraft. Für Elektrolytkupfer von Hamburg zur Ausfuhr über die deutschen Donauumschlagstellen Regensburg, Deggendorf Hafen und Passau nach Ungarn, Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter wurde der A. T. 26 des Donauumschlagtarifs neu gewährt. Ferner sind im Verkehr mit Belgien der Spezialtarif A 10 für Schwerspat von Meggen nach Löwen, im Verkehr mit Frankreich die Ausnahmetarife Fb 2 und Fb 3 für Kabel usw. von Köln-Mülheim und Ruhleben in Wettbewerb mit anderen Wegen in Kraft getreten. Für den Verkehr mit dem Auslande ist im übrigen wieder ein allgemeiner Umbehandlungstarif eingeführt worden, der den nicht in die direkten Tarife einbezogenen Reichsbahnstationen Frachtverteuerungen ersparen soll.

Von den Änderungen und Ergänzungen bereits bestehender Ausnahmetarife sind hervorzuheben: Die Einführung ermäßigter Frachten für Schieferton nach Stettin im Rahmen des A. T. 5 i, die Ausgestaltung und Erweiterung des A. T. 44 a für Getreide und Hülsenfrüchte im Rheinumschlagsverkehr sowie die Einführung von 5- und 10-t-Sätzen bei dem A. T. 58 (Reis von den Seehäfen). Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert, so unter andern die der A. T. 11 und 41 für Düngemittel bis zum 31. Dezember d. J. Im Ver-

kehr mit Österreich, den Niederlanden und der Schweiz traten neue Tarife in Kraft.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im März 1928.

Einnahmen

1. Personen- und Gepäckverkehr	104 125 000	RM
2. Güterverkehr	288 195 000	„
3. Sonstige Einnahmen	35 658 000	„
Zusammen	427 978 000	RM

Ausgaben

1. Für Betrieb und Unterhaltung		
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	198 817 000	RM
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	104 327 000	„
2. Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	44 624 000	„
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	347 768 000	RM
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen		
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 465 000	RM
b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 429 000	„
4. Feste Lasten		
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 560 000	„
b) Rückstellung der Vorzugsdividende	6 300 000	„
Insgesamt	417 522 000	RM

Entsprechend der Saisonentwicklung hat der Verkehr auf der Reichsbahn im März 1928 zugenommen und eine gewisse Steigerung der Einnahmen gebracht. Im wesentlichen ergibt sich die Verbesserung aus lebhafterem Ausflugsverkehr sowie aus vermehrten Transporten von Saatgut, Baustoffen und landwirtschaftlichen Gebrauchsgegenständen für die Feldarbeiten im Frühjahr.

Das Ansteigen der Betriebsausgaben ist neben den durch die Verkehrszunahme entstandenen Mehraufwendungen darauf zurückzuführen, daß mit Beginn der besseren Witterung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine Reihe von Bauten in Angriff genommen wurde. Nach Abdeckung aller Ausgabeverpflichtungen verblieb ein Mehrbetrag von rd. 10 Millionen RM, der zur teilweisen Wiederauffüllung des in den Vormonaten in Anspruch genommenen Vortrags aus 1927 verwendet ist.

An den Generalagenten ist die fällige Zahlung für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen richtig geleistet worden. Daneben wurde die Beförderungssteuer für Februar 1928 ordnungsmäßig abgeführt.

IV. Personal. Der Personalbestand betrug:

im Februar 1928	647 000	Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	8 279	„
insgesamt	656 179	Köpfe
im März 1928	653 338	Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	15 959	„
insgesamt	669 297	Köpfe

Der erhöhte Bedarf an Personal im März gegenüber dem Vormonat ist auf das Einsetzen stärkeren Verkehrs, auf den Beginn der Sommerurlaube und auf die Einstellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

— **Der „Rheingold"-Zug.** Die von der Deutschen Reichsbahn gebauten Sonderwagen für FF-D-Züge sind am 15. Mai 1928 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie sind zunächst dazu bestimmt, den internationalen Reiseverkehr von Holland durch Deutschland nach der Schweiz zu bedienen und sollen gegen Leistung eines geringen Zuschlages zu den bisher gültigen Fern-D-Zugpreisen den Reisenden der ersten und zweiten Klasse besondere Annehmlichkeiten bieten, durch sorgfältig ausgestattete Innenräume, erhöhte Bequemlichkeit auf den Plätzen und jederzeit zur Verfügung stehende Bedienung. Die Wahl des Zuglaufes und der hierfür festgesetzte Fahrplan ermöglichten außerdem eine wesentlich kürzere Reisezeit als bisher.

Ab 15. Mai 1928 verkehrt zwischen Hoek van Holland und Basel ein aus diesen Sonderwagen zusammengestel

Salonspeisewagen 1. Kl. innen.

Fern-D-Zug unter dem Namen „Rheingold" in beiden Fahrtrichtungen. Im Fahrplan führen diese Züge die Bezeichnung: FF-D 101/102. Ein Flügelzug wird von Amsterdam gefahren und in Utrecht mit dem von Hoek van Holland kommenden Zugteil vereinigt. Der „Rheingold"-Zug Hoek van Holland/Amsterdam—Basel verkehrt das ganze Jahr über. Vom 1. Juli bis 10. September wird der „Rheingo

Salonspeisewagen 2. Kl. innen.

bis Luzern durchgeführt. In der Zeit von 11. September bis 29. Juni, in der der „Rheingold" nur bis und von Basel verkehrt, ist in Basel SSB. für einen guten Anschluß nach Luzern gesorgt. Desgleichen besteht von London her über Harwich unmittelbarer Übergang auf den Rheingold-Zug Hoek van Holland. Mit Hilfe des „Rheingold"-Zuges kann man von London nach Luzern in 24 Stunden kommen. Diese Verbindung stellt für das Eisenbahnwesen eine gar bedeutende Leistung dar. Von Hoek van Holland gelangt man im „Rheingold" nach Basel in rund 11 Stunden, nach Luzern in rund 12½ Stunden. Von Amsterdam betragen die Fahrzeiten nach Basel rund 11 Stunden, nach Luzern etwas mehr als 12 Stunden. Auch für die Fahrt nach dem Weltbad Baden-Baden und nach dem Schwarzwald ist der Zug sehr geeignet. Gute Anschlüsse sind außerdem vorhanden von Mainz aus nach Wiesbaden und Frankfurt (Main), von Karlsruhe nach Stuttgart und München, von Basel nach Genf und Zürich.

Die Sonderwagen des „Rheingold"-Zuges sind Eigen- der Deutschen Reichsbahn. Die Wagen werden von Mitropa bewirtschaftet, die auch das zur Bedienung der senden erforderliche Personal stellt. Sämtliche Fahrge sind in deutschen Wagenbauanstalten gebaut worden. ch die Einzelteile sind von deutschen Firmen geliefert rden.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** 1. Am 26. Mai J. soll die im Reichsbahndirektionsbezirk Suttgart gene 17,71 km lange vollspurige Nebenbahn Spaichin- n—Reichenbach (Heuberg) mit den Stationen ichingen Nebenbahn, Denkingen, Gosheim, Wehingen, rras-Obernheim und Reichenbach (Heuberg) dem Be- be übergeben werden. Die Station Spaichingen Neben- n dient nur dem Personenverkehr, die Stationen Den- gen und Harras-Obernheim dem Personen-, Gepäck-, preßgut-, Leichen-, Kleinvieh- und Güterverkehr. Die igen Stationen sind für den Gesamtverkehr ein- ichtet.

2. Am 1. Juni d. J. soll von der im Reichsbahndirektionsirk Halle (Saale) gelegenen vollspurigen Nebenbahnecke Merseburg—Zöschen die 8,12 km lange Reststrecke ssen—Zöschen mit der Güterladestelle Trebnitz b. rseburg und den Bahnhöfen 4. Klasse Wallendorf und schen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet rden.

— **Der neue Duisburger Bahnhofsvorplatz.** Die Reichsndirektion Essen hat im letzten Jahr den Entwurf für n Umbau des Bahnhofs Duisburg im Zusammenhange dem Ankauf des Rheinstahlgebäudes und den großen upländen für den viergleisigen Ausbau der Strecke Köln—rtmund sowie anderen wesentlichen Verbesserungen so veitert, daß auch eine Verminderung der Lage und Gelt des neuen Bahnhofsvorplatzes notwendig war.

Ein Wettbewerb der Stadt Duisburg für das Bahnhofsrtel ergab brauchbare Anregungen, die die Reichsbahn ter wesentlicher Mitarbeit der Stadt zu einer Veränderung des Planes für den Bahnhofsvorplatz veranlaßten. eser wird nun 100×87 m groß und ist nur noch für ßgänger bestimmt. Der Zubringerfuhrwerksrkehr spielt sich seitlich ab. Die Reisenden kön- n durch zwei Vorbauten trockenen Fußes zum Empfangsbäude kommen.

Der Durchgangsverkehr der Straßenbahnen, aftwagen und Fuhrwerke wird unter dem Bahnfsvorplatz durchgeführt. Die tiefliegende Straße t Treppenverbindungen mit den beiden Vorbauten, so ß auch Reisende von der Straßenbahn gegen Wettereinsse geschützt zur Empfangshalle kommen können.

Die Verhandlungen sind so weit fortgeschritten, daß t dem Vertragsabschluß in baldiger Zeit zu rechnen ist, nn die städtischen Körperschaften und die Hauptverltung der Reichsbahn dem Plane und dem Vertragsentrf zustimmen sollten.

— **Ostseebäder-Rückfahrkarten in Österreich und der chechoslowakei erhältlich.** Zum 1. Juni d. J. wird der rif für den Verkehr mit den Badeorten der Ostsee und t Fornholm durch Aufnahme einer Reihe von neuen tionsverbindungen mit den einzelnen Bädern erweitert. ie die Reichsbahndirektion Stettin mitteilt, ist auch ein mittelbarer Personen- und Gepäckverkehr mit einigen ößeren Ostseebädern von österreichischen und tschechoowakischen Stationen eingerichtet worden. Auf folgenden ationen werden infolgedessen Ostseebäder-Rückfahrkarn ausgegeben: Von Österreich Wien Westbahnhof, Badstein und Innsbruck; von der Tschechoslowakei Brünn, ag, Karlsbad, Marienbad und Pistyan. Von diesen ten werden Rückfahrkarten ausgegeben nach Swinende, Ahlbeck, Heringsdorf und Zinnowitz sowie den idern Göhren, Baabe, Sellin, Binz und Saßnitz auf igen. Da der Verkehr mit den Ostseebädern durch die nzelnen Reedereien schon zu Pfingsten (27./28. Mai) fgenommen wird, beginnt der Fahrkartenverkauf gleichlls zu diesem Zeitpunkt.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** Über das ema: „Neuzeitliche Kohlenveredlung auf emischem Wege sprach Baurat Dr.-Ing. E. h. de rahl am 15. Mai d. J. vor zahlreich erschienenen Gästen d Mitgliedern der Deutschen Maschinentechnischen Gellschaft. Dadurch, daß die I.G. Farbenindustrie in dem it Braunkohle betriebenen Winkler'schen Wassergaserzeuger einerseits die billigste Wasserstoffquelle besitzt und anderseits durch die Ammoniaksynthese unabhängig von der Steinkohle und dem Koks geworden ist, geht dem Steinkohlenbergbau ein neuer großer Abnehmer verloren, zumal sich der Absatzmangel durch die wenig beschäftigte Schwerindustrie an sich schon bedeutend bemerkbar gemacht hat. Der Steinkohlenbergbau ist deshalb auf Selbsthilfe angewiesen und sucht diese auf dem Gebiete der Kohlenveredlung. So hat die zum Bombach-Konzern gehörende Zeche Mont Cenis bei Sodingen in Westfalen eine Stickstoffabrik erbaut, die mit überschüssigem Gas der Kokereien beliefert wird. Zur Gewinnung des Wasserstoffs und Stickstoffs aus dem Koksofengas dient eine Linde'sche Verdichtungsanlage, die die beiden Reaktionsgase im richtigen Verhältnis der Kontaktanlage zuführt, wo die Ammoniakbildung bei 100 at erfolgt. Eine Reihe größerer Zechen mit Kokereibetrieb hat sich vor kurzem zu einer Chemischen Betriebsgemeinschaft im Ruhrbezirk zusammengeschlossen, um in ähnlicher Weise die überschüssigen Koksofengase als Wasserstoffquelle für die Stickstoffsynthese zu verwerten. Geplant ist der Bau einer großen Stickstoffabrik nach dem Casale-Verfahren, das mit 700 at Druck arbeitet. Mit der Vervollkommnung der Koksöfen, die sich durch größere Durchsatzleistung gegenüber den älteren Bauarten kennzeichnen — die bereits im Betriebe befindliche, den Vereinigten Stahlwerken gehörende Kokereianlage ist mit ihren 6 m hohen Ofenkammern die modernste Anlage der Welt — hat man in der Behandlung des rohen Koksofengases durch elektrische Entteerung ebenfalls neue Wege beschritten, insofern damit der Teer wasserfrei anfällt, und durch fraktionierte Druckverflüssigung ein Mittel an der Hand, das Benzol im flüssigen Zustand zu erhalten.

Es würde zu weit führen, auf alle die Neuerungen einzugehen, die der Vortragende an Hand von Lichtbildern charakterisierte. Er behandelte nacheinander die Fortschritte auf dem Gebiete der Entgasung, Schwelerei, Vergasung, Kohlenverflüssigung, synthetische Ölgewinnung, Druckspaltung und Stickstoff-Synthese.

Der Vortrag, der mit allseitigem lebhaften Beifall aufgenommen wurde, erscheint demnächst ausführlich in Glasers Annalen.

— **Deutsches Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung.** Das Kuratorium des Diwiv, dem leitende Beamte verschiedener Verwaltungen und führende Verwaltungsreformer angehören, tagte am 9. Mai 1928 in den Institutsräumen. Das Diwiv hat nach den Ausführungen der Berichter im verflossenen zweiten Berichtsjahr seine Arbeiten an der Ausbreitung der wirtschaftlichen Methoden erfolgreich fortgesetzt. Durch weitere Reichskurse in verschiedenen Teilen des Reiches und durch Veröffentlichungen über den Stand der behördlichen Büroreform wurde die Beamtenschaft für die Neuordnung interessiert und zur Mitarbeit angespornt. Nach den Beschlüssen der fachlichen Berater des Diwiv, die vom Kuratorium gebilligt wurden, soll jetzt durch Einrichtung bürotechnischer Lehrgänge das Wissen der mit der Durchführung der Büroreform beauftragten Beamten vertieft werden. Die Inanspruchnahme der Auskunftsstelle ist gestiegen, nachdem sie zugleich Auskunftsstelle des Deutschen Städtetages, des Reichsstädtebundes und des Verbandes der Preußischen Provinzen geworden ist. Für das kommende Jahr sind bei der Unterstützung, die das Diwiv von Behörden, Beamten und Beamtenverbänden erfährt, weitere Fortschritte auf dem Wege zur wirtschaftlichen Gestaltung der öffentlichen Verwaltung zu erwarten.

— **Geheimer Kommerzienrat Dr. Felix Deutsch †.** Der Vorsitzende des Direktoriums der AEG, der am 16. d. Mts. noch in voller Frische und Rüstigkeit seinen 70. Geburtstag feiern konnte, ist am 19. d. Mts. infolge eines Herzschlages gestorben. Das plötzliche Hinscheiden dieses um die deutsche Wirtschaft und insbesondere um die deutsche Elektrizitätswirtschaft hochverdienten Mannes hat in allen beteiligten Kreisen aufrichtige Trauer hervorgerufen. Anläßlich seines 70. Geburtstages haben wir die Tätigkeit und die Verdienste des Verstorbenen in Nr. 19 d. Ztg. Seite 515 eingehend gewürdigt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: der Direktor bei der Reichsbahn Dr. jur. Ernst, bisher bei der Reichsbahndirektion Halle (Saale), zur Reichsbahndirektion Altona,

die Reichsbahnoberräte Uttech, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin, als Abteilungsleiter (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Dr. jur. Behre, Mitglied der Reichsbahndirektion Magdeburg, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Borchart, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Berlin, Dr. jur. Thomas, Mitglied der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Mainz, Hennig, Mitglied der Reichsbahndirektion Erfurt, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Gustav Kuhnke, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Torgau, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Altona, van Biema, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Essen und Kilian, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Altona, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Erfurt, die Reichsbahnräte Dr. jur. Karl Hermann, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Magdeburg, Gamm, bisher bei der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt Fulda, Hans Lindner, bisher bei der Reichsbahndirektion Essen, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Torgau, Trießelmann, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Königsberg (Pr.), nach Kassel als Leiter einer Abteilung beim dortigen Reichsbahn-Ausbesserungswerk und Borlinghaus, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Leinhausen, als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Siegen sowie die Reichsbahnbaumeister Keiling, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schneidemühl, nach Berlin als Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin und Stapff, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin, zur Reichsbahndirektion Dresden.

Überwiesen sind: Reichsbahnrat Max Ruder von der Reichsbahn-Betriebsdirektion Chemnitz, als Vorstand (auftrw.) zum Reichsbahn-Bauamt Chemnitz 1, und Reichsbahnrat Gerhard Lehmann, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Chemnitz, zur Reichsbahn-Betriebsdirektion Chemnitz.

Übertragen ist: dem Reichsbahnoberrat Dr. jur. Bürger in Münster (Westf.) die Stellung des Leiters der Verwaltungsabteilung bei der dortigen Reichsbahndirektion unter Beilegung der Dienstbezeichnung: „Direktor bei der Reichsbahn".

In den Ruhestand ist getreten: Reichsbahnoberrat Dr. Ing. Steinbrecher, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

Gestorben sind: Reichsbahnrat Thuma, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Calw und Reichsbahnamtmann Willi Rogge, Betriebskontrolleur bei der Reichsbahndirektion Hannover.

Namenänderung: dem Reichsbahnrat Dr. jur. Otto Wehde, Mitglied der Reichsbahndirektion Erfurt, ist vom preußischen Justizminister die Ermächtigung erteilt worden, fortan den Familiennamen Wehde-Textor zu führen.

Österreich.

— **Hebung der Rheinbrücke bei Buchs.** Am 4. Mai wurde die Hebung der Rheinbrücke bei Buchs beendet. Diese Brücke war bekanntlich bei der großen Überschwemmungskatastrophe Ende 1927 zum Teil zerstört worden. Sie wurde dann instandgesetzt, so daß der Verkehr über Buchs schon nach 7 Wochen wieder aufgenommen werden konnte. Da der Unterteil der Brücke während des höchsten Wasserstandes in die reißenden Fluten tauchte, wurde beschlossen, die Brücke um 1,7 m zu heben. Die Hebung wurde am 19. April begonnen und ist binnen 2 Wochen zu Ende geführt worden. Gleichzeitig mußten auch die unmittelbar vor der Brücke an Stelle des zerstörten Bahndammes eingebauten eisernen Hilfsbrücken entsprechend gehoben und der Bahndamm jenseits der Brücke angeschüttet werden. Die Hebungsarbeiten wurden im Eigenbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen durchgeführt. Anläßlich der Fertigstellung der Arbeiten besuchte Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Maschat die Baustelle und sprach dem Baudirektor Ing. Dr. Trnka sowie den beteiligten Organen der Bundesbahndirektion Innsbruck der Exekutive die wärmste Anerkennung der Verwal für die vollbrachte außerordentlich technische Leistung

— **Schleppbahn Felixdorf—Tattendorf.** Die bundesei vom Bahnhof Felixdorf der Linie Wien—Spielfeld—S über Blumau zum Bahnhof Tattendorf der Eisenbahn Wi Aspang führende vollspurige Schleppbahn (ehemalige tärschleppbahn auf dem Steinfeld) wurde mit 15. Mai in eine bundeseigene, dem allgemeinen Personen- und G verkehr dienende Lokalbahn umgewandelt.

Der Betrieb der neuen Lokalbahn wird gemäß § 1 Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923 von den Öste chischen Bundesbahnen auf eigene Rechnung geführt. Lokalbahn hat eine Baulänge von 10,886 km und eine triebslänge von 10,809 km. Die Linie wurde der Bundesb direktion Wien-Südwest unterstellt.

— **Der Sommerfahrplan 1928 auf den Österreichis Bundesbahnen.** Am 15. d. M. ist auf den Strecken Österreichischen Bundesbahnen der Sommerfahrplan e führt worden, der bis einschließlich 6. Oktober d. Kraft bleiben wird. Er ist gegenüber dem vorjähr Sommerfahrplan wesentlich verbessert und enthält sichtlich des Fernverkehrs nachfolgende Änderungen:

Strecke Wien West—Salzburg—In bruck—Buchs—Bregenz und Wien—S kammergut. Die regelmäßige Teilung oder Ver gung des Orient- und Ostende-Wien-Expreß wird in statt wie bisher in Wels vorgenommen. Der Orient preß erhält in Budapest unmittelbaren Anschluß Belgrad und Stambul und führt anstatt das bisher Schlafwagens Ostende—Bukarest einen solchen zwis Ostende und Stambul (Reisedauer Wien—Stambul Stunden). — Der Arlberg-Expreß E 129 wird bei glei Abfahrt von Wien Westbahnhof (ab 9 Uhr) um eine h Stunde früher als bisher in Paris ankommen (an 9,58) der Gegenrichtung wird der Zug E 130 neuerlich u Minuten früher nach Wien gebracht (Paris ab 19,55, W Westbahnhof an 22 Uhr). Der Arlberg-Expreß wird rend des Sommers auch in Zell am See und in Attn Puchheim (Anschluß ins Salzkammergut) Aufenthalt men. — Auch bei den Zügen D 135 und D 136 Wi Buchs werden bei unveränderten Ankunfts- und Abfal zeiten in Wien Westbahnhof die Reisezeiten nach P über Innsbruck um rund 1 Stunde gekürzt. (Wien W bahnhof ab 13,40, Paris an 16,40, Paris ab 10,45, W Westbahnhof an 14,55.) Überdies wird durch diese Z eine neue Frühverbindung von München 7 Uhr) über Salzburg nach Wien Westbahnhof (an 1 und eine Nachmittagsverbindung von W Westbahnhof (13,40) nach München (an 21,45) Fortsetzung nach und von Stuttgart, Karlsruhe, der P dem Saargebiete und ferner über Straßburg nach P mit Kurswagen aller drei Wagenklassen Wien—Münch Paris hergestellt. — Der Zug D 40, der bisher nur Basel verkehrte, wird im Sommer eine neue Anschluß bindung von Paris (ab 7,30) erhalten, wobei dieser Zu Basel um zwei Stunden später gelegt (Basel ab 14,47) trotzdem nur 5 Minuten später als bisher (9,15) in W ankommen wird. Eine derart kurze Reisezeit von 25 S den 45 Minuten wurde auf diesem Wege zwischen P und Wien bisher noch nicht erzielt. Die Züge D 39 D 40 werden überdies in Lindau günstige Anschlüsse Stuttgart, Frankfurt und Köln vermitteln, wodurch neue Tagesverbindung zwischen Köln Innsbruck geschaffen wird. Köln ab 6,50, Innsbr an 22,15. Innsbruck ab 7,35, Köln an 23. — Die Reise bei den in der Hochsaison verkehrenden Zügen D und D 134 Wien Westbahnhof—Salzburg (Münche Bregenz wird zwischen Wien und Bregenz um rund Stunde gekürzt. — Eine neue Schnellzugverbindung dem Deutschen Reiche wird das Salzkammergut in Zeit vom 1. Juli bis 15. September durch die Schnellz D 254 und D 255 erhalten, die im Anschlusse an die Z D 54/D 55 von Nordwestdeutschland, Holland und Belg von Passau über Ried, Attnang-P. nach Gmunden, Bad I und Bad Aussee verkehren.

Kufstein—Innsbruck—Brenner. Durch i Elektrisierung der Strecke München—Kufstein—Innsbr ergeben sich auch bei den Brennerschnellzügen wes

he Kürzungen in der Fahrtdauer, die die Herstellung uer Anschlüsse in München wie in Italien ermöglichn. Die Tagesschnellzüge D 261 und D 262 (Innsbruck 13 bzw. an 16,25) werden vom 30. Juni angefangen, nen neuen Kurswagen München—Innsbruck—Venedig, e Nachtschnellzüge D 267 und D 268 (Innsbruck ab 2,20 id Innsbruck an 3,15) werden einen Kurswagen Münen—Innsbruck—Ventimiglia führen. Der Schlafwagenuf Innsbruck—Verona dieser Züge wird bis Venedig sgedehnt. — Der Zug D 261 von München erhält in örgl einen neuen Schnellzuganschluß in Zug D 134 nach tzbühel und Zell am See, in Innsbruck an den Zug D 139 ch dem Arlberg. — Die bis zum Jahre 1926 im Verkehr gendenen Züge D 263 und D 264 München—Meran werden m 30. Juni bis 16. September mit wesentlich verbessertem hrplan wieder geführt werden. (München ab 13,55 Innsuck an 16,55, ab 17,05, Bozen an 20,57, Meran an 22,07, ran ab 7, Bozen ab 8,10, Innsbruck an 12,30, ab 12,40 inchen an 15,53.) — Überdies wird vom 1. Juli bis 16. ptember ein neues Schnellzugpaar zwischen Innsbruck id Bozen (D 271 ab Innsbruck 9, Bozen an 13,15; D 272 zen ab 15,27, Innsbruck an 19,55) geführt, das in Bozen wohl nach und von Meran als auch nach Altitalien günge Anschlüsse vermittelt. — Schließlich wird von Mitte ptember angefangen für die Dauer der Herbstsaison ein ues Schnellzugpaar D 265 (Berlin ab 9,25, München ab 40, Innsbruck an 21,20, ab 21,30, Rom an 15,25) und 266 (Rom ab 10,35, Innsbruck an 7, ab 7,15, München 10,20, Berlin an 20,38) zwischen Berlin bzw. München id Rom in Verkehr gesetzt. Mit diesem Zuge kann die ise Berlin—Innsbruck in 12 Stunden, Berlin—Rom in Stunden zurückgelegt werden, Reisezeiten, die bisher ch nicht erreicht wurden.

Mittenwaldbahn. Die FD-Züge Berlin—Nürnrg—München und die D-Züge Berlin—Leipzig—München urden in München an die Schnellzüge 161 und 162 der ittenwaldbahn in Anschluß gebracht, wodurch sowohl er Halle—Nürnberg als auch über Leipzig—Regensburg beiden Richtungen eine Tagesverbindung zwischen Berı sowie Dresden und Innsbruck hergestellt wird. Im Zummenhang ergibt sich eine spätere Ankunft des Zuges 6 in Innsbruck (an 22,55) und eine etwas frühere Abhrt des Zuges 161 in Innsbruck (ab 6,45). Der Mittenldbahnschnellzug 164 (Innsbruck an 17,58) wird in Münen (ab 14) den Anschluß vom D Zug 88 aus Holland, lgien und dem Rheinland nach Innsbruck vermitteln.

Tauernbahn. Zu den neuen Schnellzügen Münen—Salzburg D 33 und D 30 (München ab 7, Salzburg 9,10, bzw. ab 19,35, München an 21,45) werden die im mmer verkehrenden Züge D 115 und D 116 Linz—Salzrg—Villach in Salzburg in Anschluß gebracht. (Linz 6,46, Salzburg an 9,23 bzw. ab 19,15, Linz an 21,46.) erdurch ergibt sich eine neue Reiseverbindung von ünchen und Westdeutschland nach Gastein und nach irnten, in der auch Kurswagen zwischen Köln und Vilch und in der Zeit vom 1. Juli bis 16. September bis tagenfurt geführt werden. — Der Nachmittagsschnellzug 15/D 113 München—Badgastein wird in München ieder den Anschluß vom D-Zug aus Holland, Belgien id Westdeutschland erhalten. Die Züge D 113/D 114 rden vom 15. Juni bis 16. September von Badgastein w. Böckstein bis Villach weitergeführt, wodurch irnten eine weitere neue Schnellzugverbindung aus utschland und zugleich eine Tagesverbindung von Prag hält. In Villach schließen diese Züge an die neuen hnellzüge Wien—Italien an.

Wien und Graz—Wörthersee—Italien. Zwischen Wien und Venedig wird im Sommerfahrplan n neues Schnellzugpaar geführt (Wien Südbahnhof ab Venedig an 6,40, Venedig ab 23,15, Wien Südbahnhof 11,50.) In der Zeit vom 15. Juni bis 15. September ird an diese Züge in Villach auch die neue Verbindung n und nach Prag über Linz—Salzburg—Badgastein mit urswagen Prag—Rimini und Prag—Grado angeschlossen rden.

Wien Südbahnhof—Graz—Marburg. Auf r Südbahnstrecke wird der Nachtschnellug während des Sommerfahrplans geteilt geführt und ar wird der Triester Teil (Zug D 187) von Wien beits um 19,45 abgehen und in Graz um 23,51, in Triest n 9,05 ankommen. In der Gegenrichtung wird der Triester Schnellzug spätergelegt. (Triest ab 20,30, Graz ab 6,10, Wien an 10,15.) Der Agramer Teil, Zug D 189 verkehrt ab Wien um 21, Graz an 1,05, Agram an 6,30, in der Gegenrichtung Zug D 190: Belgrad ab 7,50, Agram ab 20,50, Graz ab 2,07, Wien an 6,41. — Bei den Personenzügen 615 und 616 (Wien Südbahnhof ab 22,45 und an 5,58) wird versuchsweise ein Schlafwagen Wien—Graz—Marburg geführt. — Der Plattenseeschnellzug S 201 wird etwas früher gelegt (Wien ab 8, 25, Wiener Neustadt ab 9,19, Sopron an 9,55). Sein Gegenzug S 202 bleibt in der alten Lage.

Graz—Budapest. Der Schnellzug Graz—Budapest wird ab Steinamanger nicht mehr über Raab sondern über Stuhlweissenburg nach Budapest geführt. Die bisherige Reiseverbindung über Raab bleibt bestehen. — Eine zweite Verbindung mit Kurswagen Graz—Budapest besteht überdies im Anschlusse an die Personenzüge 5811 und 5820.

Graz—Salzburg—München und Innsbruck. In der Tagesverbindung Graz—Salzburg—München wird die Reisedauer um mehr als eine Stunde zugunsten einer früheren Ankunft in München gekürzt. (Graz ab 9,45, Salzburg an 16,35, München an 19,35.) In Innsbruck erfolgt die Ankunft um 50 Min. früher (an 20).

Wien—Budapest. Die Fahrtdauer der Schnellzüge Wien—Bruckneudorf—Budapest wird durchwegs beschleunigt und beträgt deren Kürzung in einzelnen Fällen bis zu 30 Minuten. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Wien wurden hierbei nur geringfügig abgeändert. — Namhafte Verbesserungen weist der Orientverkehr auf. So z. B. wurde die Reisedauer in der Tagesverbindung Wien—Budapest—Belgrad um 1 Stunde, bis Konstantinopel um fast 10 Stunden (von rund 60 auf kaum 50 Stunden) gekürzt. (Zug D 5 Wien Ost ab 8,25, Belgrad an 22, Konstantinopel an 9,12, Konstantinopel ab 15,40, Belgrad ab 7,25, Wien Ost an 20.57.) — In den Zügen D 1/D 2 (Wien Ost ab 16,50, an 11,53) wird viermal wöchentlich ein Schlafwagen nach Athen, dreimal wöchentlich nach Belgrad geführt. Diese finden in Belgrad bzw. Nisch Anschluß an den Simplon-Orient-Expreß und vermitteln solcherart eine sehr günstige tägliche Reiseverbindung zwischen Wien und Stambul mit einer Reisedauer von 47 Stunden. — Von besonderer Bedeutung ist, daß der dreimal wöchentlich von Wien Ost über Marchegg—Preßburg—Budapest nach Bukarest verkehrende Orient-Expreß seit 15. Mai in Budapest wieder unmittelbaren Anschluß nach dem Balkan erhalten hat und einen Schlafwagen Ostende—Wien—Stambul führt. Die Reisedauer Wien—Stambul beträgt bei diesen Zügen nur 43½ Stunden.

Wien Nordbahnhof—Lundenburg. Der Zug D 95 Wien Nordbahnhof—Lundenburg (—Warschau, Lemberg—Bukarest und Breslau—Berlin) wird um 20 Min. spätergelegt. Die Abfahrt von Wien Nordbahnhof erfolgt daher um 15,35.

Wien Franz-Josefs-Bahnhof—Ceské Velenice. Der Zug D 57 Wien F. J. B.—Karlsbad—(Marienbad, Franzensbad) geht bei gleicher Ankunft in Karlsbad wie im Vorjahre (an 19,44) von Wien F. J. B. um 20 Minuten später ab. Der Gegenzug D 58 wurde zur Erzielung einer günstigeren Abfahrt in Karlsbad um 1 Stunde spätergelegt. Die Abfahrt in Karlsbad erfolgt um 9 Uhr, in Marienbad um 11,05, die Ankunft in Wien F. J. B. um 19 Uhr.

Ungarn.

— **Fremdenverkehr.** Ende Februar hat die Deutsch-Ungarische Fremdenverkehrs-Tagung in Budapest stattgefunden. Diese Tagung wurde beiderseits als Beginn regster Zusammenarbeit betrachtet.

Am 24. April wurde die Gemeinsame Tagung der österreichischen und ungarischen Fremdenverkehrsdelegation vom ungarischen Fremdenverkehrsverband zur Tagung nach Budapest einberufen. Im Laufe der Sitzung erörterte Regierungsrat Hofmann-Montanus (Wien) die technischen Möglichkeiten der Verkehrswerbung für die Alpenländer von und nach Ungarn. Die Praxis habe es erwiesen, daß Ungarn, Österreich und die benachbarten Teile Süddeutschlands einheitliche Fremdenverkehrsgebiete sind und deren Reisewege durch Ermäßigungen begünstigt werden müßten.

Ministerialrat Staatsbahndirektor Dr. O. v. Senn, erläuterte dann die tarifarischen Maßnahmen zur Erleichterung des Fremdenverkehrs. Er führte aus, daß die Ungarischen Staatsbahnen jederzeit dazu bereit waren, einerseits durch entsprechende Einrichtungen (Fahrplanänderungen u. dgl.) das bequeme und schnelle Weiterkommen der Reisenden zu ermöglichen, anderseits durch Fahrpreisermäßigungen zu erleichtern. Daß die Staatsbahnen auch schon bisher alles Mögliche auf diesem Gebiete getan haben, zeigen folgende, im österreich-ungarischen Verkehr bereits gültigen Abkommen: 1. Gesellschaftsreisen in Sonderzügen (Schnellzugfahrpreise mit einer Ermäßigung von 25 %. Kleinste Gebühr 10 P. [rd. 7,7 RM] für 1 km. Kann von den Grenzstationen aus in Anspruch genommen werden); 2. Gesellschaftsreisen in fahrplanmäßigen Zügen (Fahrpreis der beanspruchten Zuggattung und Wagenklasse, mit einer Ermäßigung von 25 %, wenn Karten für wenigstens 20 Personen gelöst werden; 3. Sportsonderzüge (Personenzugfahrpreise, Ermäßigung 33 %, kleinste Gebühr 7,5 P. [rd. 6 RM] für 1 km); 4. Ermäßigtes Fahrscheinheft: „Drei Tage in Budapest" (Ermäßigung 33 % des Fahrpreises, wird nur durch ausländische Fahrkartenbüros an ausländische Staatsangehörige verabreicht); 5. Gesellschaftsreisen aus dem Auslande über Hegyeshalom (Ermäßigung 33 % des Fahrpreises, wenn wenigstens 20 Personen zusammen reisen); 6. Ermäßigte Zettelkarten im Verkehr Hegyeshalom—Budapest-Ostbahnhof. (Ermäßigung 20 %, wird nur durch ausländische Reisebüros an Reisende mit ausländischem Passe verabreicht. Die Reise kann vor einem Sonntage oder Feiertag, am zweiten, höchsten letzten Tage begonnen werden, die Gültigkeit währt drei Tage); 7. Begünstigungen ausländischer Staatsangehöriger bei dem Besuche ungarischer Bäder. (Ermäßigung 25 %, nur bei gleichzeitigem Vorweis des ausländischen Passes und eines Ausweises der Bäderdirektion); 8. Studienreisen ausländischer Pfadfinder und Studenten (Ermäßigung 50 %, auf Ansuchen an die Direktion) und 9. Ermäßigungen gelegentlich ungarischer oder österreichischer Warenmessen (Ermäßigung 50 % auf Grund des Messe-Ausweises).

Außerdem wurden in dieser Sitzung die Organisierung entsprechender Wochenendzüge, Donau-Dampferfahrten und Erleichterungen des Sichtvermerkzwanges besprochen, um den Fremdenverkehr zwischen Österreich und Ungarn zu fördern.

Präsident dieser Sitzung war Staatssekretär im Handelsministerium Dr. v. Tormay, ein Beweis dafür, wie sehr sich die ungarische Regierung für Fremdenverkehrsangelegenheiten interessiert.

Ein weiteres wichtiges Gebiet der ungarischen Verkehrswerbung ist der Balkan. Budapest war bis zu Beginn des Krieges der wichtigste Punkt des Transitweges aus dem Osten. Schon arbeitet das in Belgrad eingerichtete Reise- und Verkehrswerbungsbüro in Gemeinschaft mit der südslawischen Verkehrsstelle „Putnik" im Interesse des Fremdenverkehrs äußerst erfolgreich, wie das aus folgenden Zahlen zu ersehen ist: im Jahre 1924 war die Zahl der südslawischen Reisenden in Budapest 1000, in 1925: 1500, in 1926: 4000, in 1927: 8000.

Auch vom Westen aus war Budapest für den östlichen Durchgangsweg ein wichtiger Punkt, und es ist wohl nur noch eine Frage der Zeit, daß der durch die Kriegspolitik auf die Linie Zagreb—Triest verlegte Weg vom Balkan nach Paris und London und der Weg über Zagreb—Marburg nach Wien, wieder auf die viel entsprechenderen, über Budapest führenden Linien zurückverlegt wird.

Übrige europäische Länder.

— **Gütertarifermäßigung in Schweden.** In Ergänzung unserer Mitteilung auf S. 461 erfahren wir, daß die beabsichtigte Herabsetzung der Sätze für die höchste Wagenladungsklasse am 1. Mai durchgeführt ist. Wagenladungen von mindestens 5 t tarifieren jetzt nach Klasse 4 (bisher 2), Wagenladungen von mindestens 10 t nach Klasse 5, sofern nicht überhaupt nach der Gütereinteilung eine billigere Klasse zur Anwendung kommt.

— **Deutsche Lokomotiven für die estnischen Eisenbahnen.** Die estnische Eisenbahnverwaltung hat einer deutschen Firma vier große Schmalspurbahnlokomotiven in Auftrag gegeben, nachdem sich herausgestellt hat, daß das Angebot einer Revaler Maschinenfabrik um 50 % teurer u die Lieferfrist 18 Monate statt wie bei der deutschen Fir 4 Monate war. Die Lokomotiven sind für die fertiggestel Linie Reval—Pernau bestimmt.

— **Staatliche Garantie für Obligationen der Nordlivl dischen Eisenbahngesellschaft.** Das lettische Minist kabinett bestätigte in seiner letzten Sitzung einige derungen in den Satzungen der Nordlivländischen Eis bahngesellschaft. Die Gesellschaft erhält das Recht z Bau einer Eisenbahn (750 mm Spurweite) von Riga üb Neubad und Lemsal nach Rujen. Der Bau muß sp testens in fünf Jahren begonnen und innerhalb weiter zwei Jahre vollendet sein. Die Gesellschaft hat auch d erforderliche rollende Material anzuschaffen. Sie erhält d Recht, Obligationen bis zu einem Betrage von fünf Sechs der Baukosten auszugeben, wobei die lettische Regieru die Garantie für Zinsen und Tilgung übernimmt. D Ausgabekurs der Obligationen wird auf 90 festgesetzt; d Zinsen dürfen 7,5 % jährlich nicht übersteigen. Es soll Obligationen für insgesamt 450 000 Pfd. Sterl. ausgegeb werden.

— **Kühlwagenbetrieb auf den litauischen Staatsbahne** Die litauische Eisenbahnverwaltung plant zwecks Förderu der Fleischausfuhr ihren Bestand an Kühlwagen von 30 a 50 Stück zu vergrößern. Die litauischen Fleischexporteu haben an den Verkehrsminister einen Antrag gerichtet, d Gütertarife für Fleisch und Vieh um 50 % zu ermäßigen.

— **Bau der Bahn Kretingen—Telschi** (Litauen). D litauische Ministerrat hat den Bauplan der Eisenbahnlin Kretingen—Telschi bestätigt. Die Linie wird eine Läng von 73 km haben, wobei die Errichtung von vier Bahnhöf sowie die Anlage entsprechender Fernsprech- und Tel graphenlinien vorgesehen ist. Die Baukosten werden a 15 bis 20 Mill. Lit veranschlagt. Bekanntlich liegen für d Bau der Bahn zwei ausländische Angebote, und zwar ein dänischen und englischen Firma vor. Der Ministerrat g langte zu der Ansicht, daß angesichts der Größe des O jektes zwei Angebote nicht ausreichend sind und beschl daher, einen öffentlichen Wettbewerb ausz schreiben. Die litauischen Konsulate im Auslande sin gleichzeitig angewiesen worden, mit Interessenten wege Finanzierung des Eisenbahnbaus in Fühlung zu treten. D Baubeginn soll noch in diesem Jahre erfolgen, die Fertig stellung bis zum Jahre 1930 erfolgen.

— **Eisenbahnbau in der Sowjetukraine.** Nach sowjetam lichen Angaben ist für das laufende Wirtschaftsjahr 1927/2 die Weiterführung des Baus der ukrainischen Eisenbahn linien Merefa—Cherson, Nowobeliza—Priluki und der Zweig linie Pawlograd—Nowomoskowsk vorgesehen. Neben diese Bauarbeiten sind Kapitalinvestierungen zur Erhöhung de Durchlaßfähigkeit der ukrainischen Eisenbahnen geplan U. a. wird der Eisenbahnknotenpunkt Charkow erweiter Die Eisenbahnverbindungen mit dem Donezbecken solle ebenfalls verstärkt werden. Geplant ist u. a. auch der Ba einer Eisenbahnlinie zur Verbindung des Donezbeckens mi der Hauptstadt Moskau.

— **Beschleunigter Bau der Eisenbahnlinie Ostober schlesien—Gdingen.** Die Wirtschaftskreise Ostoberschl siens haben sich an den polnischen Verkehrsminister mi der Bitte um Beschleunigung des Baus der wichtigen Kohlen bahn Ostoberschlesien—Gdingen gewandt. Die neue Lini wird bekanntlich über Herby, Zdunska Wola und Hohen salza geführt und verkürzt die gegenwärtige Verbindung Oberschlesiens mit der Ostsee um rund 60 km. Nach den ursprünglichen Bauplan sollte diese neue Eisenbahn ers im Jahre 1935 im ganzen Umfange dem Verkehr übergeben werden. Gegenwärtig sind auf dem nördlichen Teilabschnit Bromberg—Gdingen, der eine Gesamtlänge von 170 km be sitzt, 137 km im Bau.

— **Maßnahmen zur technischen Vervollkommnung de polnischen Eisenbahnbetriebs.** Amtlich wird mitgeteilt, dal im polnischen Verkehrsministerium kürzlich eine Konferenz stattgefunden hat, auf welcher der technische Eisenbahnrat über neue Bedingungen für die Lieferung von Schienen und Kreuzungen sowie über Entwürfe für neue vierachsige Per-

ienwagen aus Ganzmetallkonstruktion beriet. — Die neuen hnischen Bedingungen führen einheitliche Normen von ienen hinsichtlich der Härte und Bruchfestigkeit der ienenoberfläche ein, um die Betriebssicherheit zu er- ien. Dem gleichen Zweck sollen die neuen vierachsigen rsonenwagen aus Eisen dienen. Die Entwürfe der ernen Wagen sind vom technischen Eisenbahnrat mit igen kleinen Änderungen hinsichtlich der Bauart, Heizung l Lüftung angenommen worden und werden demnächst n Verkehrsminister bestätigt werden.

— **Bau der polnischen Eisenbahnlinie Kalety (Stahlhammer)—Wozniki.** Im diesjährigen Budget der schle- hen Wojewodschaft sind 220 000 Zloty für den Bau der enbahnlinie Kalety (Stahlhammer)—Wozniki vorgesehen. itere Beträge für diesen Eisenbahnbau werden aus der leihe bereitgestellt werden, auf die die staatliche Wirtaftsbank der Wojewodschaft Schlesien bereits einen Vorß in Höhe von 10 Mill. Zloty gezahlt hat. Mit den Bauiten an der geplanten Linie soll in Kürze begonnen rden. Wozniki liegt an der ehemals deutsch-russischen nze im südöstlichen Teil des polnisch-oberschlesischen eises Lublinitz. Die neue Linie führt durch große Forsten Grafen Henckel von Donnersmarck. Die Ausfuhr von lz aus diesen Wäldern soll der neuen Eisenbahnlinie ßere Einnahmequellen erschließen.

— **Neuregelung der Beratungen des tschechoslowakien Zentraleisenbahnrats.** Der Zentraleisenbahnrat hat seiner letzten Vollversammlung unter anderem auch ige Abänderungen der Bestimmungen über die Abhalg der Sitzungen und über die Behandlung der Anträge chlossen, die auch für die Öffentlichkeit von Bedeutung d. Die Herbsttagung soll so verlegt werden, daß die llversammlung spätestens Anfang Oktober tagt. Die träge müssen allgemeine Bedeutung haben und sollen eng auf ihre Zuständigkeit geprüft werden. Vom Zenleisenbahnrat abgewiesene Anträge können erst nach lauf eines Jahres neuerlich zur Verhandlung zugelassen rden. Der Zeitpunkt für die Einbringung der Anträge d streng eingehalten werden, desgleichen die formalen stimmungen der Geschäftsordnung.

— **Eilbeförderung von Nahrungsmitteln auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Behufs Beförderung von leicht derblichen Eilgutsendungen (frisches Gemüse, Obst, Weinuben, geschlachtetes und lebendes Geflügel) von Staien der südlichen Slowakei nach Böhmen, Mähren und lesien sind mit Gültigkeit vom 15. Mai besondere Eilerzüge mit 70 km Fahrgeschwindigkeit eingeführt rden. Die Beförderung von Eilgütern in den angeführten rkehrsbeziehungen mit Personenzügen wird mit Rückt auf diese Maßnahme wesentlich eingeschränkt werden. rch die Einführung dieser Eilgüterzüge wird die Abzmöglichkeit der slowakischen Erzeugnisse in den westien Teilen des Staatsgebietes gefördert.

— **Bauten der belgischen Eisenbahnen.** Für 1928 sind den belgischen Staatsbahnen 250 Mill. Fr. für Bauecke bereit gestellt. Im Sommer soll die Erweiterung Südbahnhofs in Brüssel vollendet sein, so daß dann Nordbahnhof von dem sehr erheblichen Verkehr nach Seebädern entlastet werden kann. In Verbindung dasteht ein Neubau von Gleisen über Denderleeuw. Um chgehende Schnellzüge von Mons, Charleroi, Namur Tournai nach Antwerpen fahren zu können, sollen gehungsanlagen bei Brüssel geschaffen werden. Auch Einführung elektrischer Zugförderung auf Teilen der ecke Brüssel—Antwerpen wird erwogen.

— **Die Beförderung leerer Packkisten und dergleichen England.** Früher wurden bei den englischen Eisenbahnen zurückgehende Packkisten und dergleichen unentgeltbefördert. Der Verkehr mit ihnen nahm aber solchen fang an, daß die Frachtfreiheit auf die Dauer nicht auft erhalten werden konnte. Die daraufhin eingeführten äßigten Frachtsätze für diese Verkehrsart sind aber derdaß der Ertrag die Selbstkosten nicht deckt. Da es sich ei um die Beförderung von 1 250 000 t im Jahre handelt, die Frage, wie dieser Verkehr am zweckmäßigsten bet werden kann, für die englichen Eisenbahnen eine brennende. Die leeren Packungen nehmen viel wertvollen Raum ein und sind dabei sehr leicht, so daß das Ladegewicht der Wagen mit ihnen nicht ausgenutzt werden kann. Der Raum, den sie in den Güterschuppen beanspruchen, könnte mit größerem Vorteil für schwerere, höhere Frachten zahlende Güter ausgenutzt werden. Stellenweise ist der Verkehr mit ihnen so lebhaft, daß besondere Vorkehrungen zu seiner Bewältigung getroffen werden müssen. So müssen die leeren Sendungen zuweilen in Sonderwagen gelagert werden, und die Überführung dorthin beansprucht Arbeit. Dazu und zur sonstigen Abfertigung dieser Sendungen muß auf manchen Bahnhöfen besonderes Personal bereitgestellt werden. Auch das Abholen und Zustreifen macht wegen ihrer Größe und des geringen Gewichts besondere Schwierigkeiten.

Fremde Erdteile.

— **Elektrische Zugförderung einer amerikanischen Eisenbahn.** Die amerikanische Große Nordbahn befördert schon seit Jahren ihre Züge durch den 4,4 km langen Cascade-Tunnel mit Hilfe von elektrischen Lokomotiven. Neuerdings hat sie diese Betriebsform auf eine anstoßende Strecke von 47 km Länge ausgedehnt. Dabei ist sie von Drehstrom zu 6600 Volt Spannung auf Einphasen-Wechselstrom von 11 000 Volt Spannung mit Zuleitung des Stroms durch Fahrdraht übergegangen. In dieser Strecke liegt ein 490 m langer Tunnel in einer Krümmung von 175 m Halbmesser. Die Zeitschrift Railway Gazette veröffentlicht ein eigenartiges Bild von dieser Stelle. Man sieht im Vordergrund den Zugführerwagen, der in Amerika bekanntlich am Ende der Güterzüge läuft, im Freien, und im Hintergrunde die beiden Lokomotiven, die den Zug befördern, eine elektrische und eine dampfbetriebene, ebenfalls im Freien, während der Mittelteil des Zuges, der aus 70 Wagen besteht, im Tunnel steckt. Die Steigung an der betreffenden Stelle beträgt 1 : 45, und bei der Talfahrt wird mit Stromrückgewinnung beim Bremsen gearbeitet.

— **Bureaumaschinen im Eisenbahndienst.** Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft besitzt 5462 Bureaumaschinen verschiedener Art, deren Beschaffungskosten auf eine Million Dollar geschätzt werden. Es handelt sich im wesentlichen um Schreib- und Rechenmaschinen. Sie zu bedienen, erfordert natürlich weit höhere Kosten als die Beschaffung. Bei einem solchen Umfang lohnt es sich, besondere Vorkehrungen zur Beschaffung und Unterhaltung dieser Maschinen zu treffen, und die amerikanische Eisenbahngesellschaft hat dies auch getan, indem sie eine besondere Abteilung geschaffen hat, deren Aufgabe es ist, die Beschaffung der Maschinen und deren Unterhaltung zu überwachen, dabei auch auf deren Benutzung und damit auf sachgemäße Erledigung des Bureaudienstes zu achten. Die Abteilung sorgt auch für den Austausch der Maschinen zwischen den Dienststellen, die ihrer bedürfen, und denjenigen, bei denen sie überflüssig sind, ferner für die Gleichmäßigkeit der Benutzung; sie ist auf Verbesserung des Arbeitsverfahrens bedacht, führt Aufzeichnungen über den Bestand an solchen Maschinen und sorgt für Wirtschaftlichkeit auf diesem Gebiet, sowie dafür, daß Neuerungen ausgenutzt werden. Die Einrichtung soll sich bewährt haben.

Wasserverkehr.

— **Verkehr im Suezkanal.** Im Jahre 1927 hat sich der Gesamtverkehr durch den Suezkanal gegenüber dem Vorjahre von rund 26,1 auf rund 29 Millionen N.R.T also um 2,9 Millionen gesteigert. Dabei ist besonders beachtenswert, daß sich der Ballastverkehr zwar auch, nämlich von 2,03 auf 2,40 Millionen N.R.T gesteigert hat, daß aber der Anteil des Ballastverkehrs am Gesamtverkehr mit 8,32% erheblich hinter den Vorjahren (1925: 9,65% und 1924: 9,19%) zurückbleibt, wenn man von dem Konjunkturjahr 1926: 7,79% absieht. Am meisten hat sich aber — und das ist besonders interessant als Gradmesser für die Weltwirtschafts- und Weltschiffahrtskonjunktur — der Warenverkehr durch den Suezkanal gehoben und zwar um 4,1 Millionen Tonnen auf 29,5 Millionen Tonnen. An erster Stelle steht nach wie vor weit voraus die englische Flagge, dann kommt Holland und dicht hinterher Deutsch-

land, mit erheblichem Abstand sodann Frankreich, Italien, Japan, Vereinigte Staaten von Amerika und Norwegen. Der Anteil Deutschlands am Gesamtschiffsverkehr ist von 8,3 auf 9,6 % gestiegen. In absoluten Zahlen hat sich der deutsche Verkehr durch den Suezkanal um 610 000 N. R. T. auf 2,7 Millionen N.R.T. gehoben. Von diesem deutschen Gesamtverkehr hat allein die Hansa Linie (Fahrt nach Britisch Indien) 1 039 000 N.R.T., die Hapag (Ferner Osten, Australien, Niederländisch Indien, Ostafrika) 854 000 N.R.T. und der Norddeutsche Lloyd (Ferner Osten, Australien, Ostafrika) 502 000 N.R.T. gestellt. Unter den Reedereien, die ihre Schiffe in großem Umfang durch den Suezkanal schicken, steht die deutsche Hansa Linie an 6. Stelle, die Hapag an 8. Stelle und der Norddeutsche Lloyd an 14. Stelle.

— **Russischer Petroleumverkehr auf der Donau.** Seit Jahren trat die Handelskammer in Preßburg für eine Einbeziehung Polens und Sowjetrußlands in den tschechoslowakischen Donauverkehr ein. Der Einladung des Kammerpräsidenten leistete nun die russische Handelsvertretung in Prag Folge und besprach kürzlich in Preßburg mit den Behörden die Einzelheiten der Einbeziehung Sowjetrußlands in den Donauverkehr. Die Verhandlungen ließen erkennen, daß das russische Petroleum seinen Einfluß bis nach Mitteleuropa verschieben will. Zu diesem Zwecke soll es in Preßburg umgeschlagen und von dort nach den böhmischen, deutschen und polnischen Stationen verfrachtet werden. Es besteht die Absicht, zwischen den russischen Häfen des Schwarzen Meeres, im Petroleumverkehr in erster Reihe zwischen Batum und den Donauhäfen derartige Schiffe in den Dienst zu stellen, welche einen direkten Verkehr auf dem Meere und der Donau ermöglichen.

— **Die Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A. G.** schließt das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem Reingewinn von 398 080 Mark (einschließlich einem Vortrag von 83 592 Mark), aus dem eine Dividende von 5 % zur Verteilung gelangt. Aus dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, daß der Einfuhrverkehr über Hamburg eine Steigerung erfahren hat, während der Ausfuhrverkehr die Erwartungen nicht erfüllte.

— **Österreich und die Donauschiffahrt.** In einer kürzlich abgehaltenen Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins sprach der Generaldirektor der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Hofrat Ludwig Wertheimer über das Thema „Österreich und die Donauschiffahrt". Er schilderte kurz den geschichtlichen Werdegang der Dampfschiffahrt auf der Donau, die 1830 mit der Gründung der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ihren Anfang nahm. Die Länge des Stromes und die Dünne der Besiedlung und der Industrialisierung haben eine mehr eisenbahnmäßige Organisation des Verkehrs herbeigeführt, die von jener auf dem Rhein und der Elbe verschieden ist. Auch die Tarifpolitik ähnelt mehr jener der Bahnen. Hierbei hat die österreichische Donauschiffahrt der heimischen Industrie vielfach billige Ausfuhrtarife, besonders nach Rumänien und Bulgarien zur Verfügung gestellt. Die allgemein ungünstige Geschäftslage in den Ländern des Donaubeckens hat sich auch bei den Verkehrsunternehmungen nachteilig ausgewirkt, so daß sich der Betrieb mehrerer nebeneinander fahrender Wettbewerbsunternehmungen als unwirtschaftlich erweisen mußte. Es wurde daher der Anstoß zu einer planmäßigen Zusammenarbeit mehrerer größerer Donauschiffahrten gegeben und damit auch insofern Erfolg erzielt, als im Jahre 1926 Vereinbarungen in diesem Sinne zustande kamen. Durch planmäßige Zusammenarbeit werden tatsächlich sowohl überflüssige Kosten ausgeschaltet, wie auch eine Verdichtung und Verbesserung des Verkehrs erzielt. Den Bestrebungen der Schiffahrtsgesellschaften nach Rationalisierung stehen vielfach Verkehrsbehinderungen entgegen. Die österreichische Gesellschaft hat hierunter um so mehr zu leiden, als sie seinerzeit die Hälfte ihres Schiffsparkes als Kriegsbeute abzuliefern hatte. Trotzdem es der österreichischen Donauschiffahrt gelungen ist, seit der Stabilisierung der Krone, also seit 1923, ihre Einnahmen zu verdoppeln, sind doch auch gleichzeitig die Ausgaben — namentlich an Personalkosten und Pensionslasten — im ungefähr gleichem Umfange gestiegen. Immerhin wurde ein gesünderes Verhältnis zwischen Sachaufgaben und Personalaufwand erreicht, wogegen leider die Pensionslasten eine ungewöhnliche Zunahme aufweisen. Der Vortragende besprach sodann den Plan einer Rhein-Main-Donau-Verbindung, legte dar, daß die zunächst spruchreifen Arbeiten Regulierungen am Main und an der Donau umfassen. Diese sollen bis 1940 abgeschlossen sein. Dagegen liegt für die schwierigste Strecke, die eigentliche Kanalverbindung vom Main zur Donau — bei der ein Höhenunterschied von nahezu 300 m zu überwinden ist — noch keinerlei Sicherung einer finanziellen Bedeckung vor. So wünschenswert daher auch diese Schiffahrtsverbindung wäre, so kann die lebende Generation doch mit einer Verwirklichung nicht mehr rechnen. Zu dem Plane von Donaukraftwerken äußerte der Redner, man müsse daran festhalten, daß die primäre Bestimmung der Donau die einer Schiffahrtsstraße ist. Weiter streifte er die Frage eines Freihafens in Wien, der wohl erst dann spruchreif werden könne, wenn die Wirtschaftslage eine wesentliche Besserung aufweist und eine Rentabilität der aufzuwendenden Mittel gewährleistet. Der Vortragende besprach schließlich noch die Personenschiffahrt. Sie kann in dem Verkehre unterhalb Wien einigermaßen wirtschaftlich geführt werden, wogegen auf der Strecke Wien—Linz—Passau eine Deckung der Kosten nicht erzielt werden kann. Auf dieser Strecke ist nur mit einem Ausflugs- und Vergnügungsverkehr zu rechnen, der vielleicht an 40 bis 50 Tagen im Jahre stoßweise in der Talrichtung einen stärkeren Verkehrsandrang bringt, sonst aber im Frühjahr und Herbst sowie im Sommer bei schlechtem Wetter nur einen ganz unzureichenden Besuch aufweist. Da aber der Verkehr fahrplanmäßig unterhalten werden muß und ein großer Teil der Kosten während des ganzen Jahres fortläuft, kann dieses Saisongeschäft nicht einmal zu einer Ausbalancierung von Einnahmen und Ausgaben gebracht werden. Am Schlusse legte der Vortragende dar, in welcher Weise die übrigen Donauuferstaaten — Deutschland, die Tschechoslowakei, Ungarn Südslawien und Rumänien — durch staatliche Beteiligungen und Subventionen die Entwicklung ihrer Donauschiffahrten fördern.

Allgemeines.

— **Eine Maschine zum Waschen von Eisenbahnwagen.** Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft hat zum Waschen ihrer Wagen eine beachtenswerte Einrichtung getroffen. An einem portalartigen Gehäuse aus Walzeisen hängen beiderseits des Gleises drei Bürsten mit senkrechter Achse, die von einem 5 PS-Motor in Umdrehung versetzt werden. Sie sind federnd gelagert, so daß sie sich gegen den Wagen andrücken. Die mittlere Bürste reinigt die Fenster, die beiden anderen die darüber und darunter liegenden Teile. Infolge der federnden Lagerung passen sich die Bürsten der Form des Wagens an, folgen also den Vor- und Rücksprüngen an ihrer Oberfläche. Vor und hinter den Bürsten stehen senkrechte, gelochte Rohre, aus denen Wasser gegen die Wagen gespritzt wird, vor der Bürste um den Schmutz zu erweichen, dahinter um ihn abzuspülen. Die Bürsten machen 230 Umdrehungen in der Minute. Das Reinigen eines Wagens dauert etwa 2 bis 2½ Minuten. Gegenüber dem Reinigen von Hand bedeutet die Benutzung der Maschine einen erheblichen Fortschritt. Ähnliche Vorrichtungen werden auch in Frankreich und bei der Londoner Untergrundbahn angewendet.

Rechtspflege.

— **Ein aus dem Frachtbriefe nicht ersichtlicher Zollbetrag kann beim Empfänger nach Annahme des Frachtbriefes und des Gutes verkehrsrechtlich nicht mehr eingefordert werden.** (Art. 17 JÜ.) Ein Obsthändler in G. Württemberg erhielt aus Frankreich mit durchgehendem Frachtbrief einen Wagen Obst. Nach einem halben Jahr mußte die Reichsbahn 726 RM Zoll vermöge ihrer gesetzlichen Haftung bezahlen. Sie verlangte im Klagewege Ersatz vom Empfänger, weil dieser auf Grund des Frachtvertrag und auch aus Bereicherung hafte. Sie behauptet, der Wagen sei weder in Kehl noch auf dem württ. Zollamt H. verzollt worden. Der Beklagte weigerte sich, weil er den Wagen frei von Zollbelastung gekauft und weil der Spediteur der

oll in K. entrichtet habe. Letzteres bestätigte sich nicht, elmehr hatte die Güterstelle K. beim dortigen Zollamt die Abrtigungdes Wagens mit Begleitzettel beantragt, d. h. die ollabfertigung sollte beim Zollamt H. erfolgen. Die Eisenahn war also verpflichtet, den Wagen in H. anzuhalten und rzollen zu lassen. Dort wurde er aber ohne Anhalt nach G. rchgeleitet. Der Zollbegleitzettel war offenbar verlorengangen. Nun berief sich der Beklagte darauf, daß nach 436 HGB. und § 76 Abs. 4 EVO., womit auch Art. 16 bs. 1 des Internationalen Übereinkommens über den Frachtrkehr übereinstimmt, dem Empfänger des Gutes nur obgt, nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung an e Eisenbahn zu leisten, daß aber auf dem Frachtbrief die alte über Zollbehandlung leer war. Die Reichsbahn berief ch dagegen auf § 435 HGB., Abs. 1 des § 76 EVO., Abs. 2 s Art. 16 des Internationalen Übereinkommens über den achtverkehr, wonach die Reichsbahn das Gut nur abzufern habe, wenn der Empfänger alle durch den Frachtrtrag begründeten Verpflichtungen erfüllt. Hierzu gehöre ch die Entrichtung des Zolls. Das folge auch daraus, daß e Eisenbahn nach § 76 Abs. 5 EVO. bei der Ablieferung le durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, sbes. auch die Zollgelder einzuziehen und erforderlichenlls ein Pfandrecht an dem Gut geltend zu machen habe.

Die Frage, welche von diesen beiden Bestimmungen hier rgeht, wurde vom OLG. dahin beantwortet: der Empfänger uß sich darauf verlassen dürfen, daß alles, was er auf s Gut zu zahlen hat, in dem Frachtbriefe verzeichnet ist. uf dieses sein schutzbedürftiges Interesse kommt es an. r tritt durch die Annahme des Gutes nicht in den Frachtrtrag ein, wie Eger im Komm. z. EVO. § 76 annimmt. as entspricht dem Verhältnis zwischen §§ 435 u. 436 HGB., ie es in RG. 71, 344 dargelegt ist. Auch liegt der Fall cht so, wie in der Entsch. des KG. v. 6. Juni 1907, wo n Frachtbrief wenigstens vermerkt war: an der Grenze zu rzollen. Dieser Vermerk belastete den Empfänger mit der llpflicht, hier fehlte jedoch jeglicher Zollvermerk.

Auch der weitere Klagegrund, daß der Beklagte nach dem ereinszollgesetz verpflichtet sei das Gut zu verzollen und shalb durch die Zahlung der Klägerin bereichert sei, wurde m OLG. abgelehnt. Zur Entrichtung des Zolles ist nach 13 VZollG. verpflichtet, wer zur Zeit, da der Zoll fällig ird, Inhaber des zollpflichtigen Gegenstandes ist. Fällig ird der Zoll nach § 9 im Zeitpunkt der Überführung der are in den freien Verkehr des Inlands (also nicht schon im Passieren der Grenze). In den freien Verkehr überführt ird die Ware nicht erst dadurch, daß die Eisenbahn sie n den Empfänger abliefert, sondern schon dann, wenn sie e nach § 44 VZollG. ihr obliegende Pflicht verletzt, die are zur Zollabfertigung zu bestellen, also das Gut am ollamt vorbeileitet (RFH. 4, 269; 9, 290). Das geschah, als er Wagen die Station H. passierte. In diesem Augenblicke ar allein die Eisenbahn Inhaberin der Sendung. Beim eklagten konnte daher keine Zollpflicht mehr entstehen. ie Klägerin hat somit nur eine eigene Verpflichtung erfüllt. ollte sich der Beklagte seinem Verkäufer gegenüber zur ntrichtung des Zolles verpflichtet haben, so wäre er durch ie Unterlassung nur auf Kosten des Verkäufers bereichert, icht auf Kosten der Klägerin. Diese hat also keinen rsatz- noch Bereicherungsanspruch und wurde abgewiesen. OLG. Stuttgart, 15. März 1927, 3 U 86/27; abgedr. I. W. 28 S. 1239.) — Vgl. hierzu die sich in gleichem Sinne ssprechende Entscheidung des Appellationsgerichts Kanon Basel Stadt vom 19. Januar 1926, V. Ztg. 1927 S. 944. ach dem am 1. Oktober 1928 in Kraft tretendem IÜG. om 23. Oktober 1924 (Art. 18) kann die Eisenbahn auch ei „anderen Beträgen" (also auch Zöllen) die zu wenig rhobenen Beträge nachfordern.

— **Ein Verschulden der Bahn liegt nicht vor, wenn ine Anschlußweiche von Unbefugten mit Nachschlüsseln der ähnlichen Werkzeugen geöffnet und umgelegt wird, odurch ein Zugunfall entsteht und Reisende verletzt erden.** Ein Zug der von der beklagten Bahn betriebenen leinbahn ist infolge falscher Weichenstellung in ein nschlußgleis einer Fabrik geraten und auf die auf diesem tehenden Güterwagen aufgefahren. Dabei wurde die hefrau des Klägers am Kopfe verletzt, und auch der läger selbst hat angeblich Einbuße an seiner Arbeitsihigkeit erlitten. Er verlangt auf Grund des Reichshaftflichtgesetzes Ersatz für den Schaden, den er und seine Ehefrau erlitten haben. Das Landgericht hat seinerzeit durch Teilurteil den Schadenersatz wegen Verletzung der Ehefrau dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der beklagten Bahn hat das Oberlandesgericht die Klage, soweit darüber entschieden ist, abgewiesen. Auf die Revision des Klägers hat das Reichsgericht das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückgewiesen mit der Begründung, daß das Vorliegen höherer Gewalt, wie das Berufungsgericht angenommen, nicht rechtsbedenkfrei festgestellt worden sei.

In der erneuten Verhandlung vor dem Oberlandesgericht hat dieses die Frage, ob der Unfall durch höhere Gewalt verursacht sei, nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme wiederum bejaht. Ein Verschulden des Bahnpersonals etwa dadurch, daß der Schlüssel der Weiche steckengeblieben und so dem Täter das Umstellen ermöglicht worden sei, sei zu verneinen. Das Weichenschloß sei, wie aus den Zeugenaussagen, die zu bezweifeln kein Grund vorliege, hervorgehe, in Ordnung gewesen, und der Schlüssel sei nicht steckengeblieben. Das Gericht habe sich vielmehr davon überzeugt, daß ein Unbefugter die Weiche umgestellt haben müsse, und werde in dieser Annahme dadurch bestärkt, daß an ungefähr der gleichen Stelle schon einmal ein Anschlag auf die Kleinbahn verübt worden sei, der zu einer schwurgerichtlichen Verurteilung geführt habe. Die beklagte Bahn habe alles getan, den Bahnkörper und die Weiche am Anschlußgleis in geeigneter Weise, wie es ihr oblag, zu überwachen. Eine ständige Überwachung sei nicht durchführbar und könne der Bahn vernünftigerweise wegen der zu hohen Kosten nicht zugemutet werden. Aus dem früheren Anschlage eine besondere Überwachungspflicht der Weiche herleiten zu wollen, sei ebenfalls nicht angängig, da die Anschläge seinerzeit nicht an der Weiche selbst verübt worden seien. Auch aus der Nichtbeleuchtung der Weiche könne ein Verschulden der Bahn nicht hergeleitet werden, da die Aufsichtsbehörde eine solche nicht verlangt habe. Dazu komme, daß nach der Überzeugung des Gerichts selbst bei Beleuchtung der Weiche der Anschlag nicht vermieden worden wäre, und daß es der Bahn nicht zugemutet werden könne, ihre Züge vor allen Weichen halten zu lassen. Da hiernach höhere Gewalt anzunehmen sei, könne § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nicht zur Anwendung kommen.

Das Reichsgericht hat sich in der zweiten Revisionsverhandlung diese Ausführungen zu eigen gemacht und auf Grund der Ausführungen des Berufungsgerichts die Revision zurückgewiesen. (Urteil des Reichsgerichts vom 13. Oktober 1927 — IV 144/27.)

— **§ 32 BetrRG.; §§ 22, 30, 56, 59 BetrRVO. i. Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Erfordernisse für die Gültigkeit eines Betriebsratsbeschlusses.** Auch die Wahl des Ausschusses eines Bezirksbetriebsrats und seiner Vorsitzenden kann angefochten werden. Der Abschnitt IV der Wahlordnung für die Betriebsvertretungen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 15. Dezember 1924 regelt zwar lediglich die Wahl des Bezirksbetriebsrats und enthält keine Vorschriften über die Wahl des Betriebsausschusses, so daß die Anfechtbarkeit der letzteren nicht aus § 34 Abs. 1 entnommen werden kann. Allein der § 56 Abs. 1 S. 2 BetrRVO. vom 15. Dezember 1924 erklärt in bezug auf die Wahl des Ausschusses den § 22 für entsprechend anwendbar, so daß es unbedenklich erscheint, den auf die Wahl des Ausschusses eines örtlichen Betriebsrats bezüglichen § 24 Abs. 5 WO. und demgemäß auch deren §§ 20 bis 22 zur entsprechenden Anwendung zu bringen.

Die Anfechtung ist vom ArbG. mit Recht für begründet erachtet worden. Sie greift schon deshalb durch, weil zur Sitzung vom 17. Juni, in welcher die maßgebend gewordene Abstimmung stattfand, das Mitglied des Bezirksbetriebsrats S. nicht ordnungsmäßig geladen war. Nach § 59 Abs. 3 verbunden mit § 30 Abs. 1 BetrRVO. kann ein gültiger Beschluß des Bezirksbetriebsrats nur gefaßt werden, wenn alle Mitglieder unter Mitteilung des Beratungsgegenstandes geladen sind. Diesem Erfordernis ist erst dann genügt, wenn die Ladungen den Mitgliedern nicht nur zugestellt, sondern auch so früh zugestellt sind, daß diese unter regelmäßigen Umständen zur Sitzung erscheinen können. Der

Zweck der Ladung, die Mitwirkung der Mitglieder des Bezirksbetriebsrats bei dessen Beschlüssen sicherzustellen, wäre nicht erreichbar, wenn nur die Ladung und nicht auch ihre Rechtzeitigkeit die Voraussetzung für die Beschlußfähigkeit bildete. Nach der Feststellung des ArbG. ist nun dem bei der Bahnmeisterei H. beschäftigten Mitglied S. die für ihn bestimmte Ladung erst am 17. Juni, 7.30 Uhr, behändigt worden, und es ist diesem daher unmöglich gewesen, noch rechtzeitig zu der auf 9 Uhr anberaumten Sitzung nach R zu kommen. Da sonach die Wahl des Ausschusses nicht als gültig anerkannt werden kann, so muß das gleiche auch von der dem Ausschuß nach § 56 Abs. 1 verbunden mit § 22 Abs. 2 BetrRVO. obliegenden, von ihm vorgenommenen Wahl der beiden Vorsitzenden gelten. (RArbG., Beschl. vom 1. Februar 1928, RArbG RB 16/27; J. W. 28 S. 977.)

Bücherschau.

— **Handbuch der Werkkräfte.** Ein Sammelwerk über die Kraftwirkungen und Energieformen der Technik. Unter Mitwirkung zahlreicher fachwissenschaftlicher Mitarbeiter herausgegeben von Prof. Dr. Paul Krais und Privatdozent Dr. Gerhard Wiedmann. Band III. Elastizität und Festigkeit. Von Dr. phil. Ernst König. Mit 90 Abbildungen. Band IV. Metallphysik. Von Prof. Dr.-Ing. M. von Schwarz. Mit 154 Abbildungen. Leipzig 1927, bezw. 1925. Verlag von Johann Ambrosius Barth. Band III: X, 181 S. Preis geh. 10 RM. geb. 12 RM. Band IV: XII, 140 S. Preis geh. 12 RM.

Die Herausgeber des neuen Sammelwerkes „Werkkräfte", von dem jetzt 2 Bände vorliegen, wollen unter Werkkräften sowohl die statischen und dynamischen Kraftwirkungen, die physikalischen und chemischen Vorgänge der Technik, als auch die sie beherrschenden Energieformen verstehen. Die Behandlung soll sich nicht nur auf die Darstellung der unmittelbaren technischen Anwendungen beschränken, sondern je nach dem Stande der Wissenschaft auch bis zur Analyse der intramateriellen Vorgänge (Elektron, Atom, Molekül) vordringen. Das gesamte Gebiet soll in 7 Bänden behandelt werden.

Der 3. Band: „Elastizität und Festigkeit", der von Dr. phil. Ernst König, Dresden, bearbeitet ist, will eine allgemeine Darstellung der physikalischen Tatsachen und der Theorie, sowie der technischen Anwendungen bringen, die sich an die auf den Hochschulen übliche anschließt, wobei die Vorlesungen von v. Kármán, v. Mises und Trefftz als Anhalt dienten. Die Durchrechnung vom Ansatz bis zum Ergebnis ist ausführlich gegeben, trotzdem konnte der Verfasser den umfangreichen Stoff auf nur 181 Seiten bringen, wenngleich er manches nur summarisch darstellen konnte. Er weist berechtigter Weise stets auf die Notwendigkeit hin, Theorien durch Versuche nachzuprüfen. Die Darstellung ist klar und verständlich, ein ausführliches Stichwortverzeichnis erleichtert die Benutzung.

Der 4. Band „Metallphysik", von Prof. Dr.-Ing. M. v. Schwarz, München, bringt in vorzüglicher Herausarbeitung die Grundlehren der Metallographie, die für Technik und Volkswirtschaft von größter Bedeutung ist, da sie die Wege weist, wie die metallischen Baustoffe verbessert, veredelt und ihren Eigenschaften nach erkannt und verwandt werden können. Besonderen Wert wurde darauf gelegt, die wichtigsten Zahlen übersichtlich in Tafeln zu bringen, die sonst in verschiedener Veröffentlichung verstreut sind. Ein ausführliches Autoren- und Sachverzeichnis, sowie zahlreiche Literaturhinweise erhöhen den Wert des mit zahlreichen, vorzüglichen Abbildungen versehenen Bandes.

Der Verlag hat die beiden vorliegenden Bände ausgezeichnet ausgestattet. Sch.

— **Versuche mit frei aufliegenden rechteckigen Platten unter Einzelkraftbelastung.** Von Dr. Bergsträsser. Heft 302 der Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, herausgegeben vom Verein Deutscher Ingenieure. Berlin 1928. VDI.-Verlag, G. m. b. H. Preis 4,50 RM.

Zur Förderung der physikalisch-technischen Forschung sind die in dem vorliegenden Heft beschriebenen Elastizitäts- und Biegungsversuche mit frei aufliegenden rec eckigen Platten unter Einzelkraftbelastung angestellt word um durch diese zu prüfen, ob die Voraussetzungen Rechnung bzw. der Innehaltung bestimmter Randbeding gen bei einer rechteckigen Platte zutreffen. —

Im ersten Abschnitt dieses Heftes erläutert der Verfas zunächst die theoretischen Grundlagen und stellt fest, mit Hilfe der von Nádai angegebenen Lösung der Platt gleichung für einen unendlich langen freiaufliegenden Pl tenstreifen sich Biegungsspannungen, Durchbiegungen Verteilung der Stützkräfte auf dem Rand einer freiaufliegenden rechteckigen Platte unter Einzelkraftbelastung in ein beliebigen Punkt leicht angeben lassen.

In dem zweiten Abschnitt werden die Biegungsversuc mit rechteckigen Platten unter Einzelbelastung beschrieb Bei den Versuchen hat sich gezeigt, daß bei langen Rechtecplatten die elastische Fläche der verbogenen Platte s praktisch unter der Einzelkraftbelastung in der Mitte d jenigen eines freiaufliegenden Plattenstreifens nähert, dagegen bei Platten mit kleinem Seitenverhältnis das heben der Ecken bei einer Einzelkraftbelastung in der Mi eine größere Durchbiegung der Platte verursacht, als nach der Rechnung erwartet werden kann. Werden Ecken der Platte am Abheben von der Unterstützung hindert, so stimmt die beobachtete elastische Fläche ei in einer Ebene frei gestützten quadratischen Platte un Einzelkraftbelastung in der Mitte mit der theoretischen stalt der elastischen Fläche fast überein.

Zum Schluß wird die Bestimmung dieser Kräfte versuc durch die das Abheben der Ecken verhindert wird.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Geschäftsbericht 1927—28 des Bezirksverbandes den Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Bochu** Der Geschäftsbericht gibt ein Bild über die Tätigkeit Verbandes und bringt eine Reihe interessanter Abhandlungen u.a. die Ausführungen des Direktors bei der Reichsbahn Schweth, Essen, über die Verbesserung des Rhein-Ruhr-Verkehrs durch den Ausbau der Reichsbahnanlage Es werden hier eingehend die Verbesserungen erörtert, der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch in seiner Sitzung vom 30. November 1927 beschlossen h Im wesentlichen sind dies die Umwandlung der jetzig zweigleisigen Schnellzugsstrecke Groß-Köln—Duisburg Essen—Dortmund in die viergleisige Stammverbindung d Rhein—Ruhr-Verkehrs mit Ablenkung über Gelsenkirche die durchgreifende Verbesserung der angelaufenen Kr tenbahnhöfe und die beiden neuen Nord-Südstrecken Ess —Haltern und Bochum—Recklinghausen. Der Verfass erörtert weiter im einzelnen inwieweit diese Verbesseru gen in günstiger Weise auf den Verkehr einwirken we den. Für die Gesamtausführungen ist ein Zeitraum v 8 bis 10 Jahren in Aussicht genommen. Auch die übrig Abhandlungen beschäftigen sich zum größten Teil mit Ve kehrsfragen (Straßenbahnen, Luftverkehr, Frachtkost der Ruhrkohle usw.) Die Statistik gibt ein Bild über d Personen- und Güterverkehr des Handelskammerbezir Bochum. W.

— **Deutsch.** Über das unter vorstehendem Titel e schienene Werk von Dr.-Ing. Bloss, M. Ostler und P. Eisheuer, das in Nr. 49/1927, Seite 1354 unserer Zeitung b sprochen worden ist, urteilt der Deutsche Sprachverein (R. Palleske; auszugsweise) folgendermaßen: D Buch ist einfach prächtig und kann den Fachleuten als e zuverlässiger Führer für die im Untertitel genannten Gebiet empfohlen werden. Von allen Landes- und Reichsbehörde die sich um die Sprache ihrer Kundgebungen ernstlich b mühen und deswegen gute Freundschaft mit dem Deutsche Sprachverein halten, steht die Deutsche Reichsbahn-Gesel schaft an der Spitze.

Berichtigung. In dem in Nr. 19 d. Ztg. veröffentlichte Aufsatze: Bahnübergänge und Kraftwagenverkehr muß es auf S. 510 linke Spalte in Zeile 20 von unte statt „physische" heißen „psychische", ferner auf der gleiche Spalte Zeile 4 von unten: „Es kommt nicht nur darauf an statt „Es kommt darauf an".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Drucksachen des Vereins.

Zu der „Zusammenstellung der wichtigen Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder" ein Nachtrag II erschienen, der mit unserem Rundschreiben Nr. IV 101 vom 12. Mai 1928 versandt worden ist.

Berechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

a) die 13,95 km lange normalspurige Bahnstrecke Bredstedt—Löwenstedt (RBD Altona);

b) die 3,49 km lange normalspurige Teilstrecke Geyersdorf-Mildenau—Königswalde (Erzgeb.) unt. Bf. (RBD Dresden);

c) die 13,013 km lange normalspurige Nebeneisenbahn Rheinsberg (Mark)—Zechlin Flecken (Ruppiner Eisenbahn A.-G.).

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Der an der Eisenbahnstrecke Oberhausen—Emmerich gelegene Bahnhof Empel erhält vom 1. Juni d. J. an die Bezeichnung „Empel-Rees".

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Der an der Strecke Rastatt—Raumünzach gelegene Bahnhof Bischweier, der bis jetzt nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird am 1. Juli d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 101 vom 12. Mai 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder; Ausgabe eines zweiten Nachtrags.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 7. Mai d. J. verstarb in Hirschberg (Schlesien), wo er im Ruhestand lebte.

der Geheime Baurat

Herr Stephan Estkowski.

Der Verstorbene hat über 42 Jahre im preußischen Staatseisenbahndienste gestanden und war zuletzt über 14 Jahre Mitglied der Eisenbahndirektion Kassel. Er hat sich sowohl durch seine Leistungen als durch seine Charaktereigenschaften die besondere Hochachtung aller erworben, die mit ihm in Berührung gekommen sind.

Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Kassel, den 18. Mai 1928. (545)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Kassel.

2. Umwandlung und Umbenennung von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 rd der an der Strecke Beuthen berschl. Hbf.—Karf Grenze (Richng Rojca) gelegene bisherige Haltenkt Beuthen (Oberschlesien) adtwald in eine Tarifstation t der Dienstbeschränkung W. A. Vagenladungen der Anschließer) igewandelt.

Die neue Tarifstation wird voregend dem Kohlenversand dienen. Sie erhält die Einheitsgruppen . 35 und die Lochkartennummer 182. Die Entfernungen bilden sich rch Anstoß von 3 km an Karf. Die ıtfernung bis zur Landesgrenze beigt 1,30 km. (561)

Vom gleichen Tage ab erhält der enzpunkt Karf Grenze (Richtung ojca) die Bezeichnung Beuthen berschl.) Stadtwald Grenbeim Grenzpunkt Karf Grenze ichtung Chebzie) fällt die Richngsbezeichnung fort. Er heißt vom Juni ab nur Karf Grenze.

Oppeln, vom 21. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 werden die Frachtberechnungsbestimmungen für Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern für die dänische Strecke geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Mai 1928. (563)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagsstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagsstelle; Gütertarif, Teil II vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai 1928 werden Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (544)

München, den 15. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juni 1928 wird die Station Lehengericht, und mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Huzenbach, Röt und Schönmünzach der Reichsbahndirektion Stuttgart in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 22. Mai 1928. (562)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Bayerisch-Württemberger Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 26. Mai 1928 werden in der Entfernungstafel II des Tarifs die hinter den Stationsnamen: Denkingen, Gosheim, Harras-Obernheim, Reichenbach (Heuberg) und Wehingen angebrachten Anmerkungszeichen „+)" gestrichen. (557)

2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Station Lehengericht mit den um 4 km gekürzten Entfernungen der Station Schramberg in die Entfernungstafel II des Tarifs aufgenommen.

3. In der Entfernungstafel II, Seite 46 des Tarifs ist die Entfernung für Regensburg—Gosheim von 259 km auf 359 km zu berichtigen.

München, den 19. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentraltarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai 1928 wird die Stat. Hamburg-Sternschanze als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 101 (frische Kartoffeln zur Ausfuhr) aufgenommen. (552)

Berlin, den 15. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1928 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite 8:	Czymochen Grenze*)	Kgb	im Anstoßpunkt 6:	660 km
Seite 21:	Neumittelwalde Grenze*)	Bsl	im Anstoßpunkt 10:	203 km
			„ „ 11:	231 km

*) Nur Tarifpunkt für die Umbehandlung. (Siehe auch Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft D).

München, den 19. Mai 1928. (558)

Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 wird ein Ausnahmetarif für Zement von Bremen Inlandshafen nach Bremerhaven eingeführt. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (549)

Hannover, den 19. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1928. Einführung eines Seehafenausnahmetarifs für Kupfer usw. nach westfälischen Stationen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (540)

Altona, den 16. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1928 wird die Anmerkung zum Bahnhof Erfenstein geändert. Näheres enthält der am 24. Mai 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 18. Mai 1928. (564)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1928 wird die Station Soltau (Han.) als Versandstation im Ausnahmetarif 160 (Glaswaren usw. zur Ausfuhr) gestrichen. (551)

Berlin, den 14. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1928 wird die Station Catlenburg als Versandstation zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (555)

Berlin, den 14. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai 1928 wird „Gasöl" in das Warenverzeichnis der Abteilung 25 des vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifs aufgenommen. (542)

Altona, den 15. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1928 wird die Station Wagten in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr aufgenommen. (559)

Berlin, den 19. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang, Teil II Heft 3 vom 1. Juli 1926.

Ab 1. Juni 1928 wird die Station Lehengericht in den Tarif aufgenommen. Näheren Aufschluß erteilen die Güterabfertigungsstellen. (560)

München, den 19. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 21. Mai 1928 wird ein Ausnahmetarif für Kupfer von Hamburg Hgbf./Wilhelmsburg nach Oderberg eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (543)

Altona, den 15. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1928 erhält die Abteilung II des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerze usw. eine neue Fassung. (553)

Berlin, den 14. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Der Vermerk über die Gültigkeitsdauer des Ausn. Tar. 148 für Soda wird wie folgt geändert:

„Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. Juni 1929".

Stuttgart, den 16. Mai 1928. (546)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Station Lehengericht in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen, Die Entfernungen für Lehengericht werden durch Anstoß von 89 km an Pforzheim-Brötzingen gebildet. (547)

Stuttgart, den 15. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der [illegible]triebseröffnung der Strecke Klos[illegible]reichenbach—Raumünzach, der bes[illegible]ders bekanntgegeben wird, wird [illegible] Entfernungstafel I des Tarifs [illegible] folgt geändert und ergänzt: (5[illegible]

Die Entfernun[illegible] werden gebi[illegible] durch Anstoß [illegible] Pforzheim - B[illegible] zingen von k[illegible]

Baiersbronn	37
Freudenstadt Hbf.	51
Freudenstadt Stadt	46
Friedrichstal (Württ.)	38
Huzenbach	27
Klosterreichenbach	33
Röt	30
Schönmünzach	23

Gesehen, Stuttgart, den 16. Mai 1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Deutscher Seehafenverkehr mit S[illegible] deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1[illegible] wird die württembergische Stat[illegible] Lehengericht in den Tarif auf[illegible] nommen. (5[illegible]

Hannover, den 19. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai 1[illegible] wird in den Ausnahmetarif 1s [illegible] rohe Kanteln usw. die Station Nied[illegible] dorf (Erzgeb.) als Empfangsstat[illegible] einbezogen. (5[illegible]

Berlin, den 16. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Verbands-Tierta[illegible]

Ab 1. Juni 1928 wird die deuts[illegible] Station Berlin Hamb. u. Lehrt. [illegible] gestrichen und durch Berlin Spr[illegible] ufer ersetzt. Näheres durch Reic[illegible] bahntarifanzeiger. (5[illegible]

Altona, den 17. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltung.

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- u[illegible] Gepäcktarif Teil I.

Mit Wirkung vom 15. Mai d. [illegible] werden die Bestimmungen über [illegible] Nachnahmegebühr unter Ziffer 18 [illegible] Anlage V zu vorgenanntem Ta[illegible] durch Verfügung im Tarif- und V[illegible] kehrsanzeiger der Deutschen Reic[illegible] bahn-Gesellschaft in der Weise [illegible] gänzt, daß der Erhebungsbetrag kü[illegible] tig auf volle 10 Reichspfennige a[illegible] gerundet wird. (5[illegible]

Berlin, den 8. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be[illegible]

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 22 Berlin, den 31. Mai 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

...ptfragen der Reichsbahnpolitik.

... Internationale Presseausstellung ...n Köln.

...s Eisenbahnwesen in Sowjetruß...nd.

...r neue norwegische Gütertarif.

...chrichten.

Deutschland: Denkschrift der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft zum Antrag auf Tariferhöhung. — Die Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr. — Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. — Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. — Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. Hochbahngesellschaft. — Luftfrachttarif. — Verkehr zur Ostsee. — Verkehrswissenschaftliche Tagung Köln 22. bis 24. Juni 1928.

Österreich: Österreichs Außenhandel im April. — Fremdenverkehr..

Ungarn: Die Emission der Talbotanleihe.

Übrige europäische Länder: Wirtschaftlichkeit des norwegischen Vorortverkehrs. — Die Schwedische Staatsbahn im ersten Vierteljahr 1928. — Eröffnung eines neuen Reisebüros in Estland. — Radioeinrichtungen auf russischen Eisenbahnen. — Eröffnung neuer Grenzübergangsstellen im deutsch - polnischen Eisenbahnverkehr. — Der Sommerfahrplan der Rumänischen Staatsbahnen. — Der Vertrag der Rumänischen Staatsbahnen mit den Reschitzawerken. — Ein beweglicher Bahnsteig. — Der englische Staatshaushalt und die Eisenbahnen. — Musterkoffer in England. — Hundefahrkarten für das Wochenende. — Eisenbahnausstellungen zu Wohltätigkeitszwecken in England. — Untersuchungen von Eisenbahnunfällen in England. — Der Sommerfahrplan der englischen Eisenbahnen. — Einige Neuerungen bei den Londoner Untergrundbahnen. — Filmaufnahmen bei den Londoner Untergrundbahnen.

Fremde Erdteile: Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen. — Ruhegehälter bei den amerikanischen Eisenbahnen. — Erinnerungs-Fahrscheine. — Feuerholz für die Stadtbahnen von Argentinien.

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Hauptfragen der Reichsbahnpolitik.*)

...Kriege sind nach einem bekannten Wort die Lokomotiven der Weltgeschichte. Dies ist auch für die deutsche ...enbahnverwaltung wahr geworden. Als es, wie Churchill ...seinen Kriegserinnerungen sagt, dem Zusammenwirken ...r fünf Kontinenten gelungen war, Deutschland niederzuringen, und das alte Deutsche Reich in allen Fugen ...chte, ging es um den Wiederaufbau, und hierbei zog ... Nationalversammlung in Weimar für das Eisenbahnwesen die Konsequenz aus den Verhältnissen, wie sie dieselben vorfand: während des Krieges war eine straffe Zusammenfassung der Eisenbahnen unter kaiserlichem Oberbefehl durchgeführt worden, auf dieses Bindemittel konnte ... Reich keinesfalls wieder verzichten, und so setzte sich ... Reichsbahngedanke schnell durch. Hiermit wurde ...cklicherweise wenigstens für das Eisenbahnwesen das ...icht, was für die übrigen Verwaltungszweige jetzt unter dem Schlagwort „Verwaltungsreform" angestrebt wird, nämlich die Beseitigung des umständlichen und teuren Neben- und Gegeneinanderarbeitens der Länder, und es erwuchs daraus für die deutsche Eisenbahnverwaltung auf ihrem Betätigungsfeld eine ganz gewaltige Stoßkraft und die Möglichkeit einer einheitlichen Eisenbahnpolitik. Dies in dem vorliegenden Buche näher dargelegt zu haben, ist das große Verdienst von Dr. Kurt Giese. Wer das Buch zur Hand nimmt, wird von vornherein das Zutrauen haben, daß ihm fachmännisch wertvolle Darlegungen geboten werden, denn Dr. Giese hat in langjähriger Tätigkeit bei der früheren preußischen Eisenbahnverwaltung, insbesondere auch auf dem Tarifgebiete, die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands genau kennen gelernt und später als Vertreter der Hamburgischen Regierung seit Bestehen des Reichseisenbahnrates und des Landeseisenbahnrates Hamburg in diesen Körperschaften wie auch sonst bei zahlreichen wichtigen Verhandlungen an der Lösung der hier in Frage kommenden Probleme mitgearbeitet. Und dieses

*) Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Von Dr. Kurt ...ese, Hamburg. Verlag von Julius Springer, Berlin ...8. Geheftet 14 RM, gebunden 15,50 RM.

Zutrauen — das möge vorausgeschickt werden — wird voll und ganz gerechtfertigt. Es vereinigen sich bei dem Verfasser vollständige Beherrschung des Stoffes, größte Gründlichkeit in der Darstellung, außerordentlicher Scharfsinn in den Schlußfolgerungen und wohltuende leichtflüssige Schreibweise. Er hat sich zur Aufgabe gestellt, über Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, wohlgemerkt nicht über „die" Hauptfragen der Reichsbahnpolitik zu schreiben, er greift also nur einige dieser Hauptfragen heraus, allerdings solche von besonderer Bedeutung, und zwar untersucht er in einem ersten Abschnitt, inwieweit überhaupt die Erfüllung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft durch die Reichsbahn-Gesellschaft gewährleistet ist, insbesondere im Tarif- und Fahrplanwesen, sowie in der Baupolitik und im Beschaffungswesen, um dann in drei weiteren Abschnitten sich über den Staffeltarif, die Seehafentarifpolitik und über Eisenbahn und Binnenschiffahrt (zur Frage der Preisbildung) auszulassen. Gegenstand der Besprechung sind also interessante und in hohem Grade zeitgemäße Fragen volkswirtschaftlicher Art. Die Art der Behandlung hält sich durchaus auf wissenschaftlicher Höhe, und der Verfasser bringt auf wichtigen Gebieten als erster eine systematische Bearbeitung der in Frage stehenden Probleme. Will man das Werk durch einen zusammenfassenden Gesichtspunkt charakterisieren, so kann man wohl zutreffend sagen, daß es sich darstellt als eine Art Kommentar zu § 2 des Reichsbahngesetzes, der besagt: „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen". Wie ein roter Faden durchzieht das Buch die Erörterung der immer wieder auftauchenden Frage, ob namentlich dem ersteren Erfordernis in allen Beziehungen entsprochen und damit dem Wohle des Vaterlandes genügend gedient wird. Der deutschen Volkswirtschaft also, dem Allgemeininteresse ist gewissermaßen das Buch gewidmet, und der Verfasser steht damit von vornherein auf hoher Warte.

Bei dem reichen Inhalte des Buches einerseits und dem beschränkten für seine Besprechung zur Verfügung stehenden Raum andererseits können wir hier auf Einzelheiten nur ausnahmsweise eingehen, und es muß im allgemeinen bei einer Wiedergabe der Endergebnisse, zu denen der Verfasser auf Grund gewissenhafter Untersuchungen gelangt, sein Bewenden finden. Was zunächst den ersten Abschnitt betrifft, so spricht der Verfasser die Überzeugung aus, daß auch unter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine ausreichende Berücksichtigung der vielfachen Interessen der deutschen Volkswirtschaft wenigstens in allen wesentlichen Beziehungen gewährleistet ist. Insbesondere weist er nach, daß auch den Ländern noch ein weitgehender Einfluß auf die Eisenbahnpolitik gesichert ist. Freilich besteht, wie der Unterzeichnete hier einschalten will, in gewissen Kreisen noch immer vielfach die Vorstellung, daß die Spezialinteressen der einzelnen Landesteile von den Verwaltungen der früheren Landeseisenbahnen besser gewahrt worden seien, als dies jetzt durch die Reichsbahn-Gesellschaft geschehe. Eine gerechte Beurteilung wird aber zu der entgegengesetzten Auffassung führen. Aus der Erfahrung des Unterzeichneten möge nur beispielsweise darauf hingewiesen werden, daß im früheren Königreiche Sachsen durch die Jahrzehnte hindurch die Einführung von Schnellzügen zwischen Dresden und Zittau, sowie die Ermäßigung der hohen Schmalspurgütertarife erbeten wurden, daß aber diese Gesuche von der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung aus finanziellen Gründen stets abgelehnt wurden. Beide Wünsche sind nun neuerdir erfüllt worden durch Bewilligung eines D-Zugpaa zwischen Dresden und Zittau im neuen Sommerfahrpl und durch Einbeziehung der Schmalspurgütertarife in d billigeren Normalgütertarif mit seiner Staffelung 1. Januar 1928; nach der Vorgeschichte jener Petition muß angenommen werden, daß eine Sächsische Staatseis bahnverwaltung sich zu diesen mit großen Geldopfern v knüpften Zugeständnissen nun und nimmermehr verstand hätte. Im selben Abschnitte kommt der Verfasser auch a den Begriff der kaufmännischen Geschäftsführung sprechen. Wenn der kaufmännische Geist ins Feld gefül wird, ist man immer gespannt darauf zu erfahren, wo im einzelnen der Unterschied der jetzigen Geschäf gebahrung gegenüber dem Verfahren unter den früher staatlichen Eisenbahnverwaltungen liegen soll, und imm ergibt sich die Gefahr einer leichten Enttäuschung und f die Vertreter der alten Schule vielleicht sogar hier und ein Gefühl der Genugtuung. Auch Dr. Giese vermag grur legende Änderungen gegenüber dem früheren Syst nicht anzuführen und er sagt auf Seite 40 wörtlich: „D Reichsbahn-Gesellschaft ist, wie sich jetzt zeigt, nur d Fortführerin einer Wirtschaftspolitik, wie sie schon v den deutschen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsba vertreten wurde". Hiermit steht im Einklang, wenn D rektor der Reichsbahn-Gesellschaft Vogt bei den Verhan lungen der Friedrich List-Gesellschaft am 29. Oktober 19 in Berlin ausdrücklich erklärte, daß der in § 2 des Reich bahngesetzes ausgesprochene Grundsatz keine Abweichu der jetzigen Verkehrspolitik gegenüber der vor dem Krie von allen Staatsbahnen verfolgten Politik sein solle, u hinzufügte: „denn auch die früheren Staatsbahnen hab doch neben ihrer selbstverständlichen volkswirtschaftliche gemeinwirtschaftlichen Aufgabe und ihrem Streben, diese Grundsätze zu folgen, dahin streben müssen, einen, wen auch geringen Gewinn zu erzielen, und sie mußten, um da zu können, natürlich auch nach teilweise privatwirtschaf lichen oder wie es jetzt heißt kaufmännischen Grundsätze handeln". Andererseits wird man Giese beizupflichten habe wenn er auf S. 41 hervorhebt, daß die Reichsbahn-Gese schaft durch leichtere Beweglichkeit und Anpassungsfähi keit ihrer Geschäftsführung die Möglichkeit bietet, de volkswirtschaftlichen Bedürfnissen schneller und dur bürokratische Bedenken weniger gehemmt zu folgen, a ein rein staatliches Unternehmen.

Der zweite Teil des Werkes, der vom Staffeltarife ha delt, kann vielleicht als das Kernstück des Buches b zeichnet werden, nicht bloß, weil dieses Tarifproblem sch an und für sich von größter Bedeutung ist, sondern auc weil es vielfach in die übrigen Teile des Buches hinübe spielt, und insbesondere im vierten Teile bei Beurteilun des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschiffah eine fast ausschlaggebende Rolle spielt. In glänzender Da stellung gibt Giese einen Überblick über den Siegeszug de Staffeltarifs. Er schildert, wie der Kilometertarif da deutsche Tarifwesen seit den Anfängen der Eisenbahn i wesentlichen beherrscht hat, und es daher für die Allgemei heit schwer war, sich von den Vorstellungen dieses Tari systems frei zu machen. Als wichtigste Einwände, die seh beachtliche Kreise des Wirtschaftslebens immer wieder vor brachten, werden hervorgehoben: daß der Staffeltarif eine unberechtigten Eingriff in das Wirtschaftsleben darstell daß er zu Unrecht die Nahentfernung zugunsten der wei teren Entfernungen verteuere, und schließlich, daß da Ausland den Hauptvorteil aus dem Staffeltarif ziehe. All

ese Einwendungen werden überzeugend widerlegt. Das gma von der Gerechtigkeit und Zweckmäßigkeit des lometertarifs sinkt in sich zusammen gegenüber dem äzisen Nachweis, daß der Staffeltarif aufgebaut ist auf treffender Würdigung der Selbstkostenfrage, und mit m vor allem der Verwaltung ein Instrument in die Hand geben wird, das bei kluger und weiser Handhabung eine nfühlige Wahrung der so verwickelten wirtschaftlichen rhältnisse ermöglicht. Eingehende Literaturnachweisun- n erleichtern es jedem Leser, allen Einzelfragen nach- gehen. Bedeutende Namen tauchen auf: der spätere eußische Eisenbahndirektionspräsident Ulrich wird ge- hrend gewürdigt als der eigentliche literarische Bahn- echer für den Gedanken des Staffeltarifs in Deutsch- nd, und Adolf Wagner wurde sein Anhänger. Immer eitere Kreise überzeugten sich von der Zweckmäßigkeit s Staffeltarifs, und am 1. Dezember 1920, also bereits ht Monate nach dem Übergange der Staatsbahnen auf s Reich trat der große Wendepunkt im deutschen Güter- ifwesen ein, an dem der Staffeltarif in den regelmäßigen itertarif eingeführt wurde. Die weitere Entwicklung, wie sich inzwischen bis zur Gegenwart vollzogen hat, wird s vor Augen geführt, ohne daß übrigens im Texte der 1. August 1927 in Geltung getretene neue deutsche rmalgütertarif besondere Erwähnung findet. Der Ver- sser wirft zahlreiche interessante Streiflichter auf die Ent- hungsgeschichte des Staffeltarifs. So hebt er mit Recht rvor, daß diesem Tarif außer der Verreichlichung der atsbahnen namentlich auch die Inflation und die durch n Friedensvertrag von Versailles veranlaßte Aufhebung st sämtlicher Ausnahmetarife die Wege bahnten. Giese gt hinzu: „Diese Feststellungen entbehren nicht eines wissen Reizes. Die beiden Ereignisse, die wie keine an- ren die Quelle unendlichen Unglücks für das deutsche irtschaftsleben gewesen sind, — die Inflation und der rtrag von Versailles — sind es andererseits auch gewesen, nen wir eine so wertvolle Errungenschaft wie den allge- einen Übergang zum Staffeltarif mit verdanken." Es ist en eine immer wiederkehrende Erfahrung, daß auch den glückseligsten Vorkommnissen Vorteile entsprießen nnen. Unwillkürlich denkt man dabei an jenen be- hmten Satz aus einem Bericht Goethes über seinen Be- ch von Pompeji: „Es ist viel Unheil in der Welt ge- hehen, aber wenig, das den Nachkommen so viel Freude macht hätte".

Dr. Giese ist der Meinung, daß die Zahl der Gegner des ffeltarifs in langsamen Rückgang begriffen ist (S. 57), merkt aber auf S. 46, daß, wenn es auch in der letzten it etwas ruhiger um den Staffeltarif geworden sei, es h hier scheinbar nur sozusagen um eine Atempause ndle. Einen zuversichtlicheren, entschlosseneren Stand- nkt nimmt der Direktor bei der Reichsbahn Dr. Domsch, esden ein, der in seiner bekannten Schrift „Staffeltarif er Kilometertarif?" (Veröffentlichungen des Verbandes chsischer Industrieller, Heft 51, Dresden 1926, vgl. auch utsche Wirtschaftszeitung Nr. 45 und 46/1926) mit guten ünden ausführt, daß die Rückkehr zum Kilometertarif hl ein Rückschritt sondergleichen wäre, und daß die vom samtdeutschen Standpunkt aus gegebene bedingungslose lehnung einer Rückkehr zum Kilometertarif beispiels- ise auch für das sächsische Interessengebiet die einzig igliche Entscheidung bilde; diesem Standpunkt hat sich r Verband Sächsischer Industrieller angeschlossen. Wenn o Dr. Giese S. 46 behauptet, daß der Staffeltarif in den hr zentral gelegenen Gebieten Deutschlands, namentlich in Sachsen und dem rheinisch-westfälischen Industrie- gebiete, für welche die weiteren Entfernungen keine we- sentliche Rolle spielen, auf mehr oder weniger Ablehnung oder doch Bedenken stoßen, so muß hier mindestens für Sachsen ein starker Vorbehalt gemacht werden. Auf weitere Einzelheiten kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden, jedoch hält es der Unterzeichnete für seine Pflicht, das eingehende Studium der wertvollen Darlegungen Dr. Gieses in dem zweiten Abschnitt seines Buches noch be- sonders zu empfehlen. Als unentbehrliche Ergänzung ist der auch von Giese in seinem Literaturverzeichnis an- geführte Aufsatz von Dr. Domsch „Der neue deutsche Eisenbahn-Normalgütertarif vom 1. August 1927" (Sonder- abdruck aus der „Zeitung der Vereins Deutscher Eisen- bahnverwaltungen" 1927 Nr. 38 S. 1033 ff.) anzusehen, wo der ebengenannte Verfasser, der in der Ständigen Tarif- kommission zu dieser Tariffrage Berichterstatter war, auf Grund größter Sachkunde unter Darbietung zahlreicher Schaubilder einen vorzüglichen Überblick über die Materie gibt. Die Besprechung des zweiten Abschnittes des Giese- schen Buches darf nicht abgebrochen werden ohne einen besonderen Hinweis auf das Schlußkapitel, wo der Ver- fasser auf geistreiche Weise den Staffeltarif als eine Er- scheinung von allgemeinster, tiefster, geradezu symbol- hafter Bedeutung charakterisiert und seine Einführung ansieht als geschichtlich bedingt durch das Wollen unserer Zeit, das mehr als je auf möglichste Abkürzungen der Ent- fernungen des Verkehrs gerichtet ist. Diese philosophischen Betrachtungen sind sehr lesenswert. Wenn nun auch die ganze Angelegenheit durch Einführung des Normaltarifs vom 1. August 1927 zunächst einen gewissen Abschluß gefunden hat, so wird doch damit die Weiterentwicklung nicht auf- hören. Ein Großer in der Literatur hat einmal witzig ge- sagt: „Der Philosoph wie der Hausbesitzer hat immer Re- paraturen." Dies gilt aber sicher auch für den Eisenbahn- tarifpolitiker, und dieser wird im Laufe der kommenden Zeit ebenfalls reichlich damit zu tun haben, sein Tarif- gebäude in Stand zu halten, zu ergänzen und zu verbessern.

Leider kann mit Rücksicht auf den beschränkten Raum den Abhandlungen im dritten und vierten Abschnitte dieses Buches über die Seehafen-Tarifpolitik und über die Eisen- bahn und Binnenschiffahrt nur eine ganz kurze Betrach- tung gewidmet werden, obwohl sie an Bedeutung den bis- her besprochenen Abhandlungen nicht nachstehen. Es muß genügen festzustellen, daß die verwickelte Materie der See- hafenausfuhr-, -einfuhr- und -durchfuhrtarife, ihre Be- deutung für die deutsche Volkswirtschaft, insbesondere für die Seehäfen, für den Handel und die Schiffahrt, der Zu- sammenhang der Tarifpolitik mit der Zollpolitik, der Wett- bewerb der deutschen mit den ausländischen Seehäfen, die politischen Schwierigkeiten gegenüber dem Auslande usw. mit großer Sachkunde und Gewissenhaftigkeit dargestellt worden sind. Dem zielbewußten Vorgehen der Reichsbahn- Gesellschaft auf dem Gebiete der Seehafentarifpolitik wird uneingeschränkte Anerkennung gezollt. Wenn der Ver- fasser die Wichtigkeit der Ausfuhr und die Notwendigkeit ihrer Förderung durch die Ausfuhrtarife damit begründet, daß Deutschland wegen seiner stetig zunehmenden Bevöl- kerung für seine Industrieerzeugnisse Absatz im Auslande suchen muß, um auf diese Weise im Austausch gegen Nahrungsmittel und gegen die seiner Industrie unentbehr- lichen Rohstoffe die Ernährung seiner Bevölkerung sicher- zustellen, so hätte auch noch die wichtige Tatsache erwähnt werden können, daß Deutschland schließlich seine Repa-

rationspflicht hauptsächlich nur aus dem Überschuß der Ausfuhr über die Einfuhr erfüllen kann, wenn es nicht zu dem verzweifelten Mittel greifen will, im Auslande Anleihe über Anleihe aufzunehmen.

Die Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt gehört, wie Dr. Giese richtig hervorhebt, heute zu den am meisten zeitgemäßen, allerdings auch am meisten umstrittenen Fragen des deutschen Verkehrswesens. Die Hauptschwierigkeit liegt darin, daß sich Eisenbahn und Binnenschiffahrt in großem Umfang um den gleichen Verkehr bemühen. Zunächst gibt der Verfasser einen kurzen Überblick über die geschichtliche Entwicklung, um dann sofort zu der klaren Fragestellung überzugehen: ob die Eisenbahn in ihrer Tarifgestaltung die Binnenschiffahrt begünstigen soll, oder ob die Eisenbahn in ihrer Preispolitik zwar von einer Begünstigung der Binnenschiffahrt absehen, aber doch jeden Wettbewerb mit ihr vermeiden soll, oder schließlich ob die Eisenbahn den Wettbewerb gegen die Binenschiffahrt aufnehmen soll. Wie der Verfasser diesem Problem mit großer Frische und Herzhaftigkeit und unter gesunder Berücksichtigung der nun einmal bestehenden Realitäten zu Leibe geht, wie er namentlich der ersten Frage seine besondere Aufmerksamkeit und wissenschaftlich vertiefte Gründlichkeit zuwendet, wie er zur Verneinung der ersten sowohl als auch der zweiten Frage kommt, und sich zum Schluß sehr energisch dafür einsetzt, daß vernünftigerweise die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt grundsätlich nur durch den gegenseitigen Wettbewerb erfolge könne, dies in dem vierten Teile des Buches nachzulese ist in hohem Grade nicht bloß lohnend, sondern auch genu reich. Ein wichtiger Teil dieser Ausführungen ist übrige unseren Lesern bereits in Nr. 11 des diesjährigen Jah gangs dieser Zeitung S. 281/285 zugänglich gemacht worde

Das Werk von Dr. Giese wird Vielen gute Diens leisten. Mit ihm werden sich außer den Eisenbahnfac männern alle diejenigen befassen müssen, die dazu berufe sind, bei den Regierungen, in den Parlamenten, im Reich wirtschaftsrat, im Reichseisenbahnrat, in den Landeseise bahnräten, in den wirtschaftlichen Verbänden usw. an d Behandlung der fraglichen Probleme mitzuarbeiten; au die zünftige Nationalökonomie wird dem Buch ihre ern Aufmerksamkeit zuwenden. Von Jean Paul rührt das Wo her: „Ein Buch, das nicht wert ist, zweimal gelesen werden, ist auch nicht würdig, das man's einmal liest." diesem Sinn ist das Giesesche Buch durchaus würdig g lesen zu werden; der ersten Lesung wird jeder erns Leser mindestens eine zweite folgen lassen, mit ander Worten, das Buch darf nicht bloß gelesen, sondern es mu studiert werden. Die darin behandelten Probleme werd sich dadurch für viele klären, und damit wird die richtig Lösung derselben an den maßgebenden Stellen wesentli gefördert werden.

Geh. Rat Dr. Otto.

Bücherschau.

— **Handbuch für Eisenbetonbau.** Dritte neubearbeitete Auflage in 14 Bänden. Herausgegeben von Dr. Dr. techn. F. Emperger. Neunter Band: Die in- und ausländischen Eisenbetonbestimmungen. Bearbeitet von J. Lorenz-Meyer. Berlin 1928. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Geheftet 18 RM, gebunden 19,50 RM.

Die dritte Auflage des Handbuchs für Eisenbetonbau ist noch nicht völlig vollendet — der sechste Band über Balkenbrücken ist noch in Vorbereitung; trotzdem ist bereits die nächste vierte Auflage neu eingeteilt, aus der auch schon der Band über den Baustoff und seine Verarbeitung erschienen ist. Aus dieser Neueinteilung ist zu erkennen, daß der vorliegende neunte Band der dritten Auflage: „Die in- und ausländischen Eisenbetonbestimmungen" für die künftige Auflage nicht unwesentlich umgearbeitet werden wird. Es wäre wünschenswert, wenn dabei der Umfang dieser Abhandlung eingeschränkt werden würde, da es m. E. für den allgemeinen Handgebrauch zu weitgehend ist, dem genauen Wortlaut der Eisenbetonbestimmungen von 15 Ländern, der allein zwei Drittel des ganzen Bandes mit 193 Seiten in Anspruch nimmt, noch eine ausführliche Übersicht über die Einzelbestimmungen und schließlich noch eine Übersicht der wichtigsten Bestimmungen der verschiedenen Länder hinzuzufügen. In der Übersicht über die Einzelbestimmungen wird hauptsächlich auf die Gleichartigkeit oder Verschiedenheit der Vorschriften hingewiesen und zwar bezüglich der Wahl der Baustoffe, der Herstellung des Betons und der Eisenbetonbauteile, der Überwachung des Bauvorganges, der Konstruktionsgrundsätze, der Belastungsannahmen, der Ermittelung der inneren und äußeren Kräfte und der zulässigen Spannungen. Die Übersicht über die wichtigsten Bestimmungen von 17 Ländern ist zweckmäßigerweise in Tafelform dargestellt unter genauer Angabe der Ziffern und Abschnitte, unter denen man in den betreffenden Texten der Vorschriften diese Bestimmungen finden kann.

In dem Vorworte wird hervorgehoben, daß das vorliegende Werk eine Grundlage für die Arbeit der am 16. Dezember 1927 auf dem Materialprüfungskongreß in Amsterdam gewählten Ausschüsse sein wird, denen die Aufgabe gestellt ist, außer der Ausarbeitung von Vorschlägen für die einheitlichen Eisenbetonbezeichnungen die in den Eisenbetonbestimmungen der einzelnen Länder übereinstimmenden Gesichtspunkte zu einer Vorschrift zusammengufassen und die dann allen Vorschriften gleichmäßig zugrunde zelegt wird. Sicher wird dieses Buch allen Ausschußmitgliedern sehr willkommen sein; jedoch für den deutschen Eisenbeto fachmann, auch für denjenigen, der sich mit den Bestimmunge dieses oder jenes Landes befassen muß, hat der Inhalt — a gesehen von den ausländischen Eisenbetonbestimmungen selb — wenig Wert.

J. Kuhnke, Berlin.

— **Lehrbuch der zeitgemäßen Vorkalkulation im Maschinen bau.** Von Ingenieur Friedrich Kresta, Beratender Ingenieu Wien, unter Mitarbeit von Oberingenieur Theodor Käch Betriebsleiter, Ravensburg (Wttbg.). Zweite, umgearbeite Auflage. Mit 132 Abbildungen, 116 Tabellen und 7 logarithmische Tafeln. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer. IX, 294 Seite Preis geb. 22 RM.

Für die genaue Ermittlung der Selbstkosten ist eine sor fältige Vorkalkulation unerläßlich. Sie erfordert reiche E fahrungen auf dem Gebiete moderner und rationeller Arbeit methoden sowie vielseitige Kenntnisse aller Arbeitsmaschine und deren Hilfswerkzeuge. Gleichzeitig gibt sie aber einen We zu einer möglichst genauen Festsetzung der Gedinge (Akkorde die den Wünschen sowohl des Unternehmers, wie auch d Arbeitnehmers entgegenkommen.

Die moderne Vorkalkulation bedingt deshalb die Berechnun der Laufzeiten auf wissenschaftlicher Grundlage, nach Schnit geschwindigkeit und Verschub sowie die Vorbestimmung d Arbeitsdauer eines Werkstückes, scharf getrennt nach Maschine zeiten und Handzeiten. Hierfür sind genaue Zeitstudien Vorbe dingung, wie sie jetzt mehr und mehr in Aufnahme gekomme sind.

Das vorliegende Buch bringt alle zur Berechnung der Lau zeiten erforderlichen Formeln, Tabellen, logarithmische Tafel und Anleitungen sowie zahlreiche Beispiele, die dem Kalkula tionsbeamten, Werkmeister und Betriebsleiter eine rasche un sichere Berechnung ermöglichen. Die neue Auflage ist gegenübe der vor 6 Jahren erschienenen ersten Ausgabe wesentlich um gearbeitet und ergänzt worden, so z. B. durch neue Abschnitt über Maschinenkarten (Unterweisungskarten), Herstellungsplän und Zergliederung der Arbeitsgänge in Einzelelemente, Be rechnung von Schlosser- und Montagearbeiten, Berechnung vo Arbeitszeiten bei Schmelz- und elektrischer Schweißung.

Das glänzend ausgestattete und leicht lesbar und verständlich geschriebene Werk, das vom Österreichischen Bundesministeriu für Handel und Verkehr zum Unterrichtsgebrauch an technische Lehranstalten zugelassen ist, kann jedem Werkstättenfachmann nur empfohlen werden.

Sch.

Die Internationale Presseausstellung in Köln.

Gewisse technische und materielle Hilfseinrichtungen für die Presse sind schon zu früheren Zeiten auf Weltausstellungen im Betriebe vorgeführt worden, wie die langgestreckten maschinellen Einrichtungen der Papierbereitung aus dem Zellstoffbrei über die Trockenwalzen zur fertigen Rotationsdruckrolle, oder der hohe Aufbau einer Vielfachrotations-Druckmaschine begonnen mit der Wiener Ausstellung, wo die Neue Freie Presse, der Pariser, wo Marinoni-Petit Journal damit Reklame machten. Wie die Kölner Ausstellungsleitung mit Recht betont, waren angesichts des zum ersten Mal gesteckten Ausstellungszieles ganz neue ausstellungstechnische Mittel nötig, um das Pressewesen nicht nur in seinen technischen und wirtschaftlichen Grundlagen, sondern auch in seiner geistigen und kulturellen Bedeutung vor Augen zu führen: Die Aufgabe war, das Pressewesen der Vergangenheit und Gegenwart in lebendige Beziehung zu einer Umwelt zu bringen, es in seiner Verbundenheit mit Kultur, Wirtschaft und Politik darzustellen, um seine kulturellen und geistigen Auswirkungen im Spiegel des Zeitgeschehens erkennbar zu machen — nicht eine museumsartige Schau sondern Leben wird in allen Abteilungen der Ausstellung vorgeführt, Leben und viel Betriebsbewegung. Dennoch tritt das rein technische nicht zu sehr in den Vordergrund. Der leitende Kulturgedanke beherrscht derart gleichmäßig alle Abteilungen, daß trotz der Vielgestaltigkeit des Ausstellungsgebietes Einheitlichkeit und systematischer Zusammenhang des Gesamtbildes sich aufdrängt.

Als internationale Presseausstellung ist die Kölner Veranstaltung bei aller Verzweigung der Beziehungen der Presse zum Leben doch nur ein Ausschnitt aus einer universalen Weltausstellung, mehr will sie ja auch nicht sein; aber sie rühmt sich mit Recht, daß keine Ausstellung zuvor auf deutschem Boden eine derartige Beteiligung verschiedenster Nationen aufweisen konnte, wie die jetzige Kölner. An Weltausstellungen hat man in Deutschland auch während seiner glücklicheren Zeiten nicht herangewollt. Mit Recht, denn man sah ein, daß der internationale Zug nach Berlin, der Hauptstadt des neuen Reiches, die ja allein in Betracht zu kommen schien, dafür zu schwach war — hätte doch er die Basis für eine solche Veranstaltung bilden müssen. Gewiß hat das kleine Belgien in den späteren Jahrzehnten der erst nach Mitte des vorigen Jahrhunderts aufgekommenen Periode internationaler Ausstellungen deren mehrere veranstaltet (Antwerpen, Lüttich, Brüssel, Gent), aber es waren doch immerhin nur kleinere „Nachdrucke" der großen „Originalausgaben" von Paris und London, wobei das Kultur- und Fremdenzentrum Paris vor London, der Hauptstadt des meerbegrenzten und bereits deshalb vom Fremdenverkehr verhältnismäßig schwach berührten Inselreiches, ganz entschieden den Vorrang hielt. Paris konnte schon im siebenten Jahre nach der Auseinander-

1. Eingang.
2. Restaurant Sünner.
3. Katholische Sonderschau.
4. Kulturhistorische Abteilung.
5. Rampe.
6. Bahnhof Deutz.
7. Buchgewerbe und Graphik.
8. Haupteingang zum Verwaltungsgebäude und zum Ehrenhof.
9. Moderne Tageszeitung und Zeitschriftenabteilung.
10. Große Halle.
11. Hauptrestaurant.
12. Photographie und Fernmeldetechnik.
13. Kongreßhaus.
14. Turm.
15. Rheinterrassen-Restaurant.
16. Staatenhaus.
17. Leuchtfontaine.
18. Leipziger Neueste Nachrichten.
19. Kölnische Volkszeitung.
20. Hamburger Fremdenblatt.
21. Kölnische Zeitung.
22. Ostpreußen-Presse.
23. Vobach Schnittmuster.
24. Jüdische Sonderschau.
25. Verlag Mosse.
26. Arbeiterpresse.
27. Evangelische Sonderschau.
28. Ruhepavillon.
29. Mitropa.
30. Parkhaus.
31. Alkoholfreies Restaurant.
32. Freilichtbühne.
33. Ladenstraße.
34. Wochenendhäuschen.
35. Marionetten-Theater Münchener Künstler.
36. Kaffee-Hag.
37. Anlegestelle Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Ges.
38. Anlegestelle Gebr. Weber Dampfschiffahrts-Ges.
39. Anlegestelle der Fährboote (Übersetzverkehr).

setzung mit Deutschland seine gewaltige Weltausstellung abhalten, dank seiner Anziehungskraft und der schnellen Überwindung der Kriegsfolgen.

„Köln und sein schöner Strom genießen nun ihrerseits ebenfalls überlieferungsgemäß den Vorteil internationaler Anziehungskraft. Indem die Unternehmung der Presseausstellung hierauf baute, rechnete sie richtig. Dies wurde ihr durch eine so vielseitige internationale Bereitwilligkeit zur Beteiligung bestätigt, wie sie ohne jene Voraussetzung kaum denkbar wäre. Und so hat denn dieses Unternehmen, in seiner Neuart naturgemäß während der Entwicklung noch über sich selbst hinausgewachsen, einen äußeren Umfang und inneren Gehalt gewonnen, vor dem auch der großzügige, ja herrschgewaltige Fachmann, wie ihn die Länder der fortgeschrittensten Pressetechnik hervorgebracht, nicht blasiert und überlegen stehen sondern mindestens innerlich interessiert durch eingehende Beachtung das Bekenntnis der Anerkennung ablegen wird, mag ihm auch nach seiner ganzen Veranlagung und nationalen Richtung der in der Ausstellung mit Recht so stark betonte Historismus gar nicht liegen.

Das Kulturbild der Presse wäre jedenfalls ein Torso, ganz unvollständig, käme der Historismus auf der Presseausstellung nicht als notwendiger Hintergrund für die Bildung des Urteils über den heutigen Stand der Dinge zur vollen Geltung. Wie die Zeitung wurde, wie sie früher war, ihre Entfaltung als geistiger Faktor und als Wirtschaftskörper, die Entwicklung ihrer technischen Herstellung und der Quellen ihres Inhalts, ihrer äußeren Gestalt, ihrer Verzweigung bis zur heutigen Höhe und Breite — alles das gehört dazu, um diesem Hauptstück des großen Kölner Kulturbildes für das Vorgeführte das volle Verständnis und Interesse des Beschauers zu gewinnen, der sich erst auf diese Weise Rechenschaft von dem ablegen kann, was die Presse für ihn und die ganze Nation bedeutet — die Presse in ihrer Gesamtheit als Kulturerscheinung, nicht das individuelle Organ, an das der Einzelne gewöhnt ist und über das hinaus der Durchschnittsmensch nicht an die Presse als solche zu denken pflegt.

Heute noch Lebende wissen sich wohl der Zeit zu erinnern, in welcher nur einzelne, namhafte, weltbekannte Blätter sich Einrichtungen gestatten konnten, die sie aus der Masse der sonst durchweg bescheidenen Presseorgane heraushoben, Einrichtungen, die übrigens heute von ihnen selbst längst überholt sind; der Zeit, in welcher eine internationale Ausstellung des Pressewesens, in seinem ganzen Umfange, auch, wie nun in Köln, über die Zeitung hinaus, eine ziemlich verfrühte und leere Phantasie erschienen wäre. Dies kennzeichnet an dem wohl lehrreichsten Beispiel den grade in die letzten Jahrzehnte gedrängten, sich drängenden Fortschritt der geistigen Tagesbedürfnisse und der Beschaffung der Mittel für ihre Befriedigung, die übrigens zu einander in Wechselwirkung stehen, wie dies auf dem Gebiete des Verkehrs der Fall ist.

Das äußere Bild der Ausstellung.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst die äußere Erscheinung, welche die Presseausstellug dem von außen an sie herantretenden Besucher bietet. Der Name „Pressa", den man ihr in eben so bequemer wie eindrucksvoller Kürze gegeben, und dem nichts von den Schrecken der „Akü"sprache anhaftet, deutet mit seinem lateinisch-italienischen Klange schon den internationalen Charak an. Das kennzeichnende Symbol — seit der Berliner A stellung mit der aus der Erde wachsenden geballten Fa — ist es bei jeder Ausstellung, jeder Messereihe, was vörderst Kopfzerbrechen macht. Köln hat sich für e eigenartige Schießscheibenkombination der Anfangsbu staben von „I"nternationale „P"resse entschieden, die überall dem Auge entgegentrat und ihrem Zwecke a fällig diente; der Ersatz mit den drei Kronen ist zu sp geboren, um noch wirken zu können.

Auf dem Ausstellungsgelände, das eine halbe Milli Quadratmeter umfaßt, ist durch die Zweckbauten und Z gaben zur Pressa eine Bereicherung und wesentliche E gänzung des Kölner Stadtbildes eingetreten, die ein la entbehrtes ästhetisches Gleichgewicht auf beiden Stro ufern herstellt und dauernd erhalten soll. Köln breite sich seit Jahrhunderten im Fesselrahmen seiner alten u neuen Befestigung als Halbmond einseitig nur auf d linken Rheinufer aus, es lag am Rhein, der ein zu mäc tiger Strom war, als daß er in das Weichbild der reic städtischen Besiedlung hätte aufgenommen werden woll wie das bei kleineren Flüssen der Fall ist, und der z dem einen großen Schutzgraben bildete. Das gegenüb liegende, verwaltungsselbständige Deutz, eine kleine, in die Neuzeit in Wälle gefesselte Gemeinde, bildete n den Brückenkopf für die große Stadt. Erst der Übe gang von Deutz in Kölner Verwaltung brachte z nächst rheinaufwärts mit Werft- und Hafenanlagen s wie industrieller Ansiedlung eine stadtkölnische Au dehnung des rechtsrheinischen Stadtbildes und dam eine wahrscheinlichere Rechtfertigung der zwei Brücke der schwimmenden und der Eisenbahn- und Straßenbrück die vom großen Köln nach dem kleinen Brückenko führten. Aber die Achse der Köln-Mindener Eisenbah brücke (vollendet 1859) bildete mit der nordwärts a schließenden Steigungsrampe eine strenge Scheidungslin zwischen Deutz und dem grünen Gefilde, dem Deutze feld, in dem sich zeitweilig, am weiteren Fortschreite gehemmt, die Terminusbahnhofsbaracke der lange Zeit n bis Mülheim geführten Bergisch-Märkischen Eisenbah ansiedelte.

Das „einseitige" Köln wurde auch durch die beide Brückenklammern, zu denen die Südbrücke sich als dritt gesellte und nun die Mülheimer Brücke als vierte kon men wird, noch nicht im eigentlichen Sinne eine Zweiufe stadt, so lange nicht der Deutzer Baublock sich rheina wie rheinauf entwickelte. Immerhin bildete auch da kleine Deutz noch ein namhaftes stadtbauliches Gege gewicht für Köln.

Das Gleichgewicht der beidufrigen Kölner Stadtteil nicht nur im Ganzen ist erstarkt sondern auch im Einzel nen glücklich dadurch gegeben, daß auf dem Altkölne Ufer die eindrucksvollen, monumentalen Baumassen de Eisenbahndirektionsgebäude dem Messebau das Gegenge wicht halten, wozu man auch noch den Hochbau der Braun kohlenverwaltung hinzuziehen darf, welcher der Ziegel architektur niederländischer Farbentönung in Köln Bahn brechen half.

In dem Kölner Stadtbild zu beiden Ufern haben als zunächst einmal vor einigen Jahren die Messebauten auf füllend und ästhetisch umwälzend gewirkt, mehr noch jetzt nach ihnen und aus ihnen heraus das mächtige Viereck des Neubaus für die Pressa als Hauptstück im Gesamtbilde der architektonischen Neuschöpfung gegenüber Köln. Unterhalb der Hohenzollernbrücke für Eisenbahn

und Straße dehnt sich vom Kunibertsufer der Blick nicht mehr in die Weite sondern prallt auf die langgestreckte Front des Ausstellungsgebäudes, das aus einer Ausweitung und Neubekleidung der früheren Messebauten entstanden ist, konstruktiv und dekorativ gegen früher völlig umgestaltet. Zu diesem Zwecke wurde ein „Umtürzler“ verschrieben, der von architektonischem „Legitimismus“ unbeschwert und durch keine Bande persönlicher Gefühle gefesselt war. Da entstand nun das mächtige Bauwerk, das wir vor uns sehen, mit vier gewaltigen Fronten scheinbar ungegliedert, in dunkler Ziegelarchitektur, dem Kölner Hochhaus ähnlich, den heute herrschenden sachlichen Richtlinien dienend, aber doch nicht aufdringlich einem Stilgeschmack untertan, dem etwa der Eine einen scharfen Protest, der Andere die Prophezeiung schneller Vergänglichkeit entgegen stellen könnte oder möchte. Ohne Unterbrechung durch irgend einen hervortretenden Aufbau verfließt die horizontale Simslinie. Nur an der linken Ecke der Rheinfront strebt 85 m hoch als Wahrzeichen der Pressa ein quadratischer Turm empor, den der diesmal dreigesichtige Janus krönt. Hinter der Südfront, über der Leuchtkammer mit Drehfeuer, ragt aus dem inneren Körper des Baus allerdings das viereckige Kastell eines „Palazzo Madama“ heraus, ohne aber die Horizontale zu beeinträchtigen. Die Frontflächen sind in Behrensscher Art durch vertikale Linien gegliedert und im Unterbau durch Pfeilerstützen aufgelöst.

Rheinabwärts schließt der Ausstellungspark bis zu dem aus der Zeit der 1914 jäh unterbrochenen Werkbundausstellung übrig gebliebenen niederrheinischen Dorf, jetzt internationales Weindorf, sich an. Sein nördlicher und südlicher Teil werden zu einem geschlossenen Ganzen verbunden durch den weit geschwenkten Bogen des Rundbaus des monumentalen Staatenhauses. Die geräumige Fläche bietet Raum für manch andere Sonderbauten, die entweder mit dem Ausstellungszweck in engerer Verbindung stehen oder allgemein nützlich auf den Zustrom großer Besuchermassen berechnet sind, wie das jede größere Ausstellung mit sich bringt, denn angestrengtes Sehen ermüdet und bedingt Zerstreuung und Erholung in greifbarer Nähe. Kaufgelegenheiten in einer Ladenstraße schließen sich an, was die Finanzgebarung einer Ausstellung denn so mit sich bringt.

Die gesamte Rheinfront der Ausstellung dehnt sich drei Kilometer weit. Sie wird durch die Achse der Hohenzollernbrücke geteilt, unterhalb deren das Schwergewicht der Ausstellung liegt. Aufwärts reicht die Front bis unmittelbar an die Hängebrücke. Zwischen den beiden Brücken ist das Bild der Deutzer Seite ebenfalls völlig umgestaltet worden durch Aufhöhung des Ufers zu Hochterrassen und vor allem durch die Einbeziehung des künftigen zentralen Rheinmuseums in den Ausstellungszweck. Die Stadt Köln als auserkorener Sitz dieses Museums gewann dafür den ganzen Raum zwischen den beiden Brücken, indem sie die am Rhein in Deutz breit gelagerte ehemalige Kürassierkaserne in ihren Besitz brachte. Der nüchterne Militärbau wurde durch vorgesetzte Flügelbauten erheblich verbreitert und in seinem Frontcharakter mit großen senkrechten Fensterschlitzen gänzlich umgestaltet. Das Ausstellungsjahr 1928 soll auch diesem Museumsbau die Weihe geben, neben dem rheinaufwärts zudem noch die alte, außer Gebrauch gesetzte Abteikirche zu St. Heribert zu den Ausstellungszwecken der Pressa herangezogen wird, indem dort sinngemäß die internationale katholische Presseabteilung ihre Stätte findet, während die beiden andern Konfessionen ihr Pressewesen in besonderen eigens errichteten und ebenfalls charakterisierten Bauten auf dem eigentlichen Ausstellungsgelände vorführen.

Auf dem Gebiete des Zugangsverkehrs zur Ausstellung waren bei deren örtlichen Lage besondere neue Vorkehrungen zu treffen, damit sich Zu- und Abstrom des Publikums möglichst bequem vollziehen können. Dazu bedurfte es für die Straßenbahn neuer Geleisbauten mit Schleifenrampe an der Hohenzollernbrücke, während dem neuen, an das Ausstellungsgelände unmittelbar anstossenden, von vornherein geräumig angelegten Deutzer Reichsbahnhof — übrigens dem vierten Bahnhof von Deutz, dessen Vorgänger alle an verschiedenen Stellen lagen — eine wesentliche Entlastung des Kölner Hauptbahnhofs zufällt.

Als Hauptzugang für die mit der Bahn Ankommenden bleibt der alte Hauptmesseeingang vom Messeplatz aus, dem breiten Vorplatz zwischen dem grün verkleideten Bahndamm und der Südfront. Das untere Stockwerk des Deutzer Bahnhofs trägt die Bezeichnung Ausstellungsbahnhof; es liegt unmittelbar am Messeplatz und wird von allen unmittelbar dorthin geleiteten rechtsrheinischen Ausstellungszügen aus den Richtungen Düsseldorf, Elberfeld, Gießen und Niederlahnstein berührt. Die im oberen Stockwerk, sei es von dem Kölner Hauptbahnhof her oder sonstwie Eintreffenden haben einen kleinen Umweg unter der Unterführung zu machen. Vom Kölner Hauptbahnhof nimmt man den Weg entweder zu Fuß über die Hohenzollernbrücke oder die Trankgasse hinab zu den Querfähren über den Rhein oder man benutzt die Straßenbahn, die auf den Messeplatz vom Hauptbahnhof führt. Die Querfähren landen u. a. an der Westfront beim Pressaturm, in dessen Nähe auch die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt eine Landebrücke und Aufstiegrampe angelegt hat.

Als ein weiterer „Haupteingang“ und zwar im Hauptverkehrszuge, diesen unmittelbar berührend, gilt der Zugang am Deutzer Ende der Hängebrücke, der auf die Terrassen vor dem rheinischen Museum bzw. vor der kulturhistorischen Abteilung der Ausstellung führt, die von dem Kern und Großteil der Pressa durch die östlichen Zuwege zur Hohenzollernbrücke abgeschnürt, doch mit ihm sowohl mittels des Ufersaumweges unter der genannten Brücke als auch der unter den Museumsflügeln durchgeführten Urbanstraße in Verbindung steht. Jenen Ufersaum benutzt auch die Liliputeisenbahn, welche die Verbindung zwischen den beiden Teilen herstellt und das Hauptausstellungsgelände mit großer Schlinge umfaßt, während sie sich im Südteile mit schmalem Gelände begnügen muß und mit zwei Unterführungen unter dem Terrassenbau eine scharfe Kehre unmittelbar vor der alten Heribertkirche nimmt. Es ist das Bähnchen mit den ihren großen Mustern ganz getreu nachgebildeten Dampflokomotiven Münchener Ursprungs, das in München auf der Verkehrsausstellung zuerst, dann in Düsseldorf Jung und Alt zu unterhaltsamen Rundfahrten zur Verfügung gestellt war. Man hatte gesagt, das Assortiment sei nach Amerika verkauft worden; das Wiedersehen in Köln widerlegt aber diese Mär von einem an sich sehr wünschenswerten Erfolg deutschen Lokomotivbaus. Privatleute in England und Amerika haben sich schon mehrfach das Vergnügen solcher Liliputbahnen auf ihren ausgedehnten Gütern bereitet und Kinderfeste damit veranstaltet; auf großen Ausstellungen hat Paris im vorigen Jahrhundert damit den Anfang gemacht und dabei die bekannten Malletlokomotiven mit den zwei hintereinander liegenden Zylinderpaaren — jetzt in

Deutschland auf Kleinbahnen, aber auch auf der Reichsbahn (so Moselbahn) im Güterverkehr verwendet — in kleinem Format vorgeführt.

Die kulturhistorische Ausstellung im Rheinmuseum.

Zwischen den beiden großen Rheinbrücken ist die kulturhistorische Abteilung der Pressa aufgebaut worden, räumlich eine Welt für sich, untergebracht, in der um- und ausgebauten ehemaligen Kürassierkaserne, die mit ihrer ganzen des Festungscharakters völlig entkleideten Umgebung ein vollständig neues Uferbild bietet. In den neu her-

des Schriftwesens als des Vorläufers der Druckerpres vollzieht sich vor unseren Augen in Bild und Objekt Das Mönchtum als Träger und Vermittler der Kultur d Schrifttums im Mittelalter steht dabei im Vordergrund In der stillen Zelle malt namenlos und kunstreich d Kuttenträger Buchstaben an Buchstaben, schmückt die A fänge mit erfindungsreichen Initialen und Miniature überliefert uns fromme und weltliche, seiner Zeit od dem Altertum entstammende Geistesschöpfungen. W sehen die Kaufmannstube der Souveränen gleich au tretenden Firma Fugger, wo in Briefform die wirtscha lichen und politischen Zeitungsberichte der festen Kor

gerichteten hohen Sälen mit ihrer Lichtfülle und praktischen Einteilung — sie sollen das Heim des Rheinischen Museums werden — vereinigt die „Kulturhalle" Gegenstände und Bilder aus dem vorgeschichtlichen Teil und aus den Anfängen des Pressewesens, denen übrigens zeitgenössische Bräuche der heutigen primitiven Völker lehrreich zur Seite treten, soweit das Nachrichtenwesen in Betracht kommt. In lebendigen Szenen und ausgesuchten Ausstellungsobjekten werden aus zwei Jahrtausenden die entscheidenden Ereignisse des Nachrichten- und Zeitungswesens — „Zeitung" bedeutet ja Nachricht — veranschaulicht. Man sieht den Neger, wie er in der afrikanischen Szenerie mit der Trommel Nachrichten in die Ferne gibt, der Indianer bündelt seine Mitteilungen in Schnürbriefe, der Altgermane ruft mit Feuerzeichen von Bergeshöhe zur Sammlung im Rat oder im Heereszug. Die Entwicklung

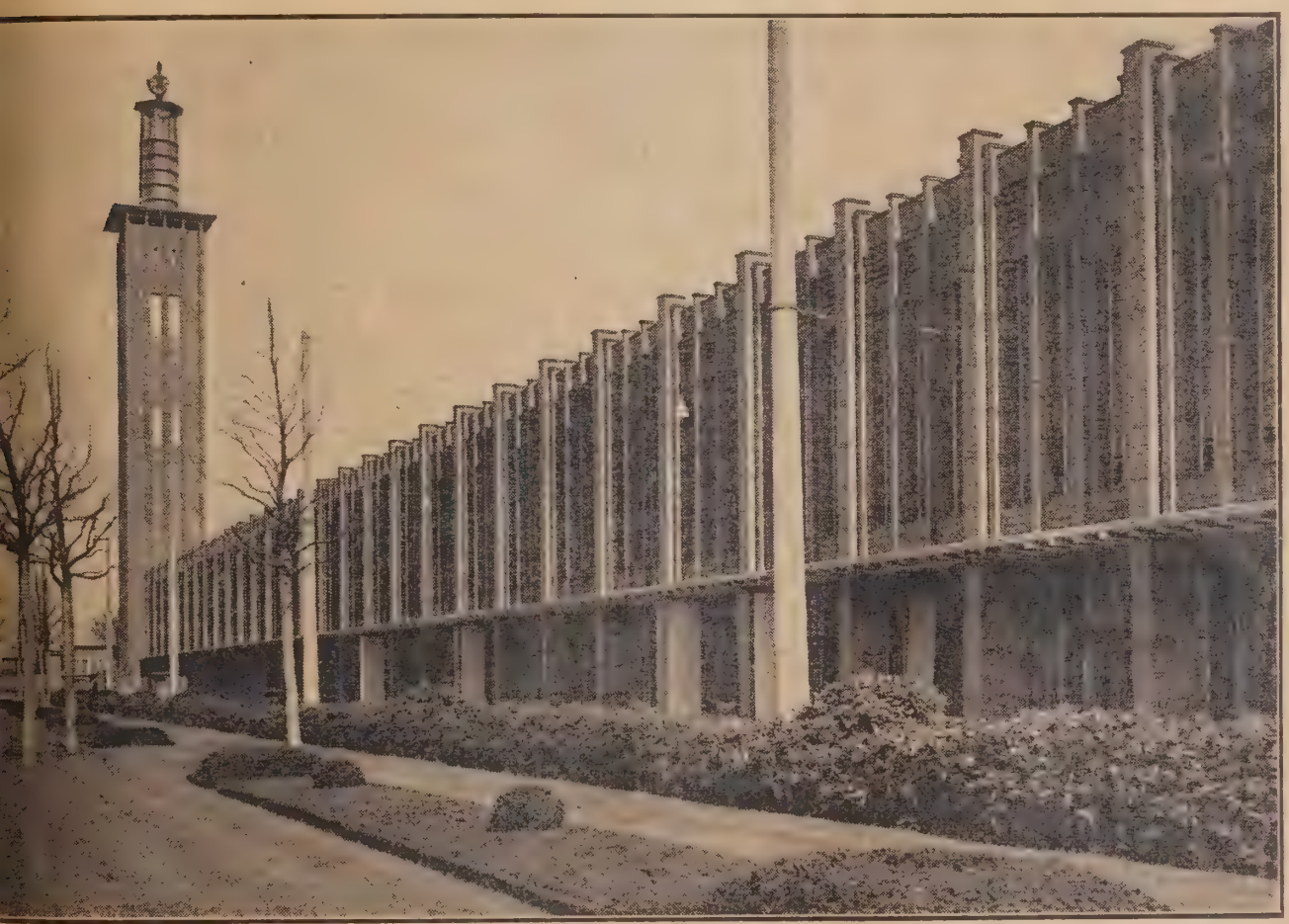
spondenten aus aller Welt einlaufen. An unserem Auge ziehen vorüber die Zeiten der Glaubensspaltung mit ihren heftigen Streitschriften, die Zeiten des unseligen Hexenwahns und der Folteranwendung, verkörpert in den Sensationsberichten der damaligen Zeit.

Wenn wir uns etwas zugute tun auf die Erfindung der Buchdruckerpresse als der schöpferischen Mutter der Presse, so mag uns bescheidener stimmen die Tatsache, daß das uns übrigens auch auf anderen Erfindungsgebieten vorausgegangene China, lange, ehe unsere Urahnen überhaupt zur Kultur erwachten, seine amtliche Zeitung King Pao besaß. Chinas Anteil an den Kulturschöpfungen kommt uns zum Bewußtsein in dem charakteristischen Pavillon, der in die Kulturhalle eingebaut ist und in dem echte Söhne aus dem Reich der Mitte die von ihren Vorfahren erfundene Kunst der Papierbereitung zeigen — unsere

rnehmsten Drucke werden ja heute noch auf „chine-chem“ Papier hergestellt.

Gutenbergs Druckerwerkstatt, die Wiege des abend-ndischen Buch- und Zeitungswesens, ist in putativ ge-euer Nachbildung aufgebaut; was durch sie und in eiterer Entwicklung nach ihr geworden, steht vor uns Bild und Wort, wie die Folgezeiten davon in Kampf d Streit und Umsturz Gebrauch gemacht haben, rstörend und aufbauend, Geschichte machend unter hrung von machtvollen Persönlichkeiten wie Napoleon d Bismarck.

Bismarck als Publizist ist eine besondere Abteilung ge-dmet, Napoleon und die große Revolution vergegen-rtigen zahlreiche Schriften, Anschläge, Zeitungen, Kari-



turen. Von anderen geschichtlichen Epochen kommen a. der dreißigjährige Krieg, dann die klassizistische Zeit utschlands, die Zeit der Presseknebelung durch die Zen-r und die ingeniösen Mittel zur Umgehung der letzteren, e Gegenwirkung in der Revolution von 1848 und deren lgen in der Presse zur Darstellung. Die Entwicklung r rheinischen Presse im Laufe der Zeiten wird in einer genen Abteilung anschaulich gemacht; der Rheinische erkur des heute wieder so gefeierten Görres nimmt einen hrenplatz ein.

Im wesentlichen verteilen sich in der Kulturschau die egenstände auf den an das Hauptgebäude anschließenden mgangsbau. Im Hauptbau umfängt uns die Ehrenhalle, ich Spiegelsaal genannt, mit hohen Glasgemälden, hrungsstätte für Persönlichkeiten, die als journalistische, lturelle oder politische Repräsentanten ihrer Zeit eine Rolle spielten, und deren Büsten hier aufgestellt sind. Deutsche Reichsregierung und preußische Regierung haben ebenfalls ihre Repräsentationsräume; jene schmückt ihren Raum mit Büsten namhafter Persönlichkeiten der Vergangenheit und Gegenwart, sie stellt Urkunden über die Verfassungsentwicklung in Deutschland zur Ansicht aus, Dokumente aus dem öffentlichen Rechtsleben, der Kulturpolitik, Übersichten über die politische Gegenwartsbetätigung des Volkes und der Parteien. Die preußische Regierung verwirklicht einen Lieblingsgedanken ihres Präsidenten mit der Darstellung der Wandlungen im Verhältnis zwischen Staat und Presse. Die Gruppe Akademiker und Presse bringt außer den Beispielen publizistischer Betätigung in Modellen, Szenen aus dem Studentenleben, so den berühmten Heidelberger Karzer, eine historische Studentenbude, einen modernen Speiseraum im Studentenhause.

Der Museumsbau umschließt auch die Ausstellung der Städte, die durch ihre Presse- und Nachrichtenämter vertreten sind. Ein Saal ist den wissenschaftlichen Zeitungsinstituten eingeräumt, jenen neuzeitlichen Schöpfungen, die sich nach und nach an den Universitäten durchsetzen. Die deutsche Auslandspresse, durch ein besonderes Institut betreut, lenkt in einer ausgedehnten Schau die Aufmerksamkeit der Besucher auf einen Gegenstand, der heute in dem verkleinerten Reich erst recht die Teilnahme und Förderung im Sinne engster Kulturgemeinschaft erheischt. Der gesamteuropäischen Buchkunst widmet der Verein deutscher Buchkünstler eine Schau von Druckproben, Illustrationen, Einbänden usw.

Zu der kulturhistorischen Abteilung gehört die in der ehemaligen Abteikirche zu St. Heribert untergebrachte Sonderschau „Zwanzig Jahrhunderte katholischen Schrifttums", in welcher das Altertum und Mittelalter der christlichen Kirche sowie die Neuzeit des Katholizismus sich in einer großen Fülle systematisch geordneten Materials sich spiegeln. Dabei berührt sich das Bild der mittelalterlichen Bildungstätigkeit der Kirche naturgemäß mit der allgemeinen Kulturabteilung, die aber hier noch erheblich erweitert wird. Kirchliche Kunst, Malerei und Plastik, im Dienste des Heilswirkens bieten aus der Fülle der Jahrhunderte auch eine Fülle von fesselndem Material. Gleich den anderen Weltanschauungsgruppen, besonders der evangelischen und der sozialistischen, will diese katholische Abteilung auch den ganzen Umfang des zeitgenössischen Wirkens ihres internationalen Gesinnungskreises auf dem Gebiete des Schrifttums zeigen.

Parallel dem Rheine, aber hinter den Terrassen führt von der Abteikirche die Urbanstraße unter den vorgezogenen Flügeln des Museumbaus zur Vereinigung mit der Rampe, die von der Hohenzollernbrücke die Straßenbahn heranbringt, während unmittelbar am Ende der Brücke eine Freitreppe ebenfalls zur Urbanstraße hinabführt — alles Zugänge zum Messeplatz vor der großen Halle oder links an dieser vorüber zu den Rheinanlagen und zum Ausstellungspark.

Überblick über den Inhalt der großen Halle.

Große Ausstellungen sind erfahrungsgemäß Gebilde, zu deren Vollendung allzuviele Faktoren beitragen, als daß auch die straffste Leitung und der entschiedenste Vollendungswille am Eröffnungstage und in den ersten Wochen nach der Eröffnung im Ganzen wie im Einzelnen, besonders im Einzelnen, ein abgeschlossenes Werk vorführen könnte. Als erläuternder Umstand sei nur erwähnt, daß noch im Mai für einzelne Abteilungen, sogar die des Reiches, wesentliche Dekorationsstücke erst im Entstehen waren. Der ungeahnten, nicht berechenbaren, verzögernden Ursachen sind so viele, mannigfache, daß auch die festesten Zusagen im entscheidenden Zeitpunkt nicht inne gehalten werden können, und so wird der Besucher noch wochenlang Zeuge des Werksabschlusses. Kann unter solchen Umständen auch eine umfassende Darstellung zunächst nichts ganz Vollständiges bieten, so muß die kurzgefaßte Übersicht erst recht auf eine kataloggetreue — der Katalog war übrigens schon vor der Eröffnung fertig! — Abwanderung der Gegenstände verzichten und sich, unter Hervorhebung des Wesentlichen, auf das Allgemeine beschränken, wobei die Objekte des Sonderinteresses nicht zu kurz zu kommen brauchen.

Vergegenwärtigt man sich allein schon den gewaltigen Ausstellungsbau mit seiner den Kölner Dom um ein Mehrfaches übertreffenden Grundfläche, so ergibt sich sofort die Vorstellung von einem Inhalt, den persönliche Anschauung nicht mit einem Besuche bewältigen kann, geschweige den ein einzelner Gesamtbericht.

Der große Ausstellungsbau umschließt vier Hallen, die eine noch mächtiger als die andere: die Südhalle mit dem Ehrenhof, die West- und Osthalle und die große Festhalle. Vom südlichen Haupteingang betreten wir die Südhalle und zunächst den Ehrenhof, der sein gedämpftes Licht von oben empfängt. Hier wird uns die Bedeutung des oben erwähnten, draußen überragenden kastellartigen Aufbaus klar: Dieser ist nur eine äußere Schale, die Maskierung einer kleinen Cheopspyramide aus Glas, die Überdachung des Ehrenhofs — im Kleinen etwas Ähnliches, wie [illegible] Umfriedigung des mächtigen Gesamtbaus, die eine [illegible]heitliche Schale bildet für einen Komplex von Baul[illegible]keiten, teils mit ihnen innerlich verwachsen, teils off[illegible] Räume umschließend, in deren Verteilung man erst von [illegible] Höhe des Pressaturms den rechten Einblick gewinnt.

Um die Schau, die uns in der großen Halle bevorst[illegible], auch nach ihrem Wesen würdigen zu können, müssen [illegible] uns vergegenwärtigen, daß Pressa nicht bloß die A[illegible]stellung dessen bedeutet, was mit der Presse im enge[illegible] Sinne, der Zeitung, irgendwie in einer ideellen oder s[illegible]lich-stofflichen Verbindung steht, sondern mit der Zeitu[illegible] auch das Buch umfaßt, dazu alle vervielfältigenden Dru[illegible]verfahren, die Tätigkeit aller hierfür arbeitenden Kü[illegible] und Kräfte, menschlicher und mechanischer, wie sie [illegible] Allgemeinheit und wie sie den zahlreichen Zweckorgani[illegible]sationen dienen, und nicht zum wenigsten alles, auf [illegible] die Presse, die große Nachrichtenvermittlerin, als sol[illegible] im Nachrichtenverkehr und für ihre Verbreitung [illegible] Herstellung angewiesen ist. Wie sehr den Dingen auf [illegible] Grund gegangen wird, zeigt das Zurückgreifen auf die [illegible]findung Oersteds, den Elektromagneten als Grundlage [illegible] modernen Nachrichtendienstes.

Und nun hinein in die Hallen. Unser Interesse [illegible] zuvörderst der Abteilung der Reichsbahn in Verbindu[illegible] mit dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Der Weg dahin führt in die Westh[illegible] durch die bildlichen Darstellungen aus dem Redaktionstrieb der Zeitungen. Augenpunkt ist uns die mächtige W[illegible]kugel, das Symbol des das irdische All umspannenden V[illegible]kehrs, das gleichzeitig der Reichsbahn wie der Reic[illegible]post als Aushängeschild dient. Über den 600 qm umfassenden Bereich der Reichsbahn an der Oberwand zeigt [illegible] Bild eines Fahrdienstleiters noch im besonderen an, w[illegible] in den Räumen darunter zu Hause ist.

Die Einteilung der Ausstellung der Reichsbahn erfol[illegible] unter drei Gesichtspunkten: Die Reichsbahn im Dienste [illegible] Presse, sowie des Nachrichtendienstes. Die Presse [illegible] Dienste der Reichsbahn — angefangen mit den periodisch[illegible] Organen der Reichsbahn-Gesellschaft und des Vereins [illegible] Deutschen Eisenbahnverwaltungen, endlich die Reichsba[illegible] im Spiegel der Presse.

Auf einem Rundgang durch die abgeteilten und d[illegible] offenen Räumlichkeiten verschaffen wir uns einen Einbli[illegible] in die technische und wirtschaftliche Seite des äußeren u[illegible] inneren Bahnbetriebs, vor allem im Zusammenhang mit d[illegible] Leitgedanken der Ausstellung — für den Fachmann eben[illegible] anziehend wie für die Allgemeinheit durch die Anschaulichkeit der Modelle fesselnd und belehrend.

Wenden wir uns gleich den letzteren zu, so gibt uns [illegible] im Mittelpunkt stehende plastische Darstellung anfängli[illegible] ein Rätsel auf: eine große Mannsfigur hält und stützt ein[illegible] Aufbau, auf und um den Menschen in mittlerem und kleine[illegible] Format zwischen Säulen, Kasten, Scheiben und breiten B[illegible]dern verteilt sind. Es ist die sinnreich ausgedachte V[illegible] sinnlichung der Organisation des Reichsbahnpressedienste[illegible] die greifbar vor Augen führt, wie von amtswegen [illegible] Nachrichten den Direktionen zugebracht und von letzter der Öffentlichkeit übergeben werden als Meldungen, V[illegible] träge usw. Breite Spruchbänder dienen zur Erklärung d[illegible] Dargestellten.

Dann zieht eine große mitteleuropäische Verkehrskar[illegible] unsere Aufmerksamkeit auf sich, auf der es bald rot, ba[illegible] grün in Linien aufflimmert, während zur Seite eine Lich[illegible] tafel diese oder jene Zugfahrtsstrecke angibt. Es ist ein

bersichtskarte der zahlreichen Hauptverkehrswege für Personen- und Güterbeförderung in und durch Deutschland, aus und nach dem Ausland. Die Streckenlinien sind durchsichtig hergestellt und werden entsprechend dem Zuglauf durch ein verwickeltes elektrisches Beleuchtungssystem erhellt. An einer anderen Wand sehen wir den Transparent-Bilderfahrplan. Ebenfalls im Transparent werden die Vorgänge bei Einlegung eines Sonderzuges gezeigt.

In Verbindung mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro, welches an Ort und Stelle Fahrkarten verkauft, werden zwei Fahrkartendruckmaschinen betrieben, System Siemens & Halske sowie AEG., deren Funktionen sich bei der allseitig freien Stellung leicht überschauen lassen. Der Verlag der „Berliner Illustrirten Zeitung" hat ein bewegliches Modell zur Verfügung gestellt, welches seinen Anteil an dem Güterverkehr der Reichsbahn durch Beförderung von Druckpapier bekannt geben soll.

Das Allerneueste der Technik bietet die Übersicht über die selbsttätige Zugbeeinflussung, durch die sonst folgenschwere Fehler oder Unaufmerksamkeiten im Zugverkehr wirkungslos gemacht werden: so die jetzt auf der Berliner Stadtbahn betätigte mechanische Fahrtsperre; dann die selbsttätige Bremsung des Zuges bei Überfahren des Signals. Das Zeitalter des Radios hat selbstverständlich gegen früher ein höheres Interesse und leichteres Verständnis für die besondere Abteilung Telegraph, Fernsprecher und Funk im Dienste der Reichsbahn. Drei überspannte Netzkarten mit beleuchteten Stationen zeigen den Verkehr der Gruppen von Hauptstationen mit Berlin und unter sich. Im Bilde sehen wir, wie auf der Strecke Berlin—Hamburg vom Zuge aus telephoniert wird und verfolgen die dazu nötigen Vermittlungshandlungen.

Das große Modell einer Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen gewährt durch seitlichen Aufschnitt von Kessel, Rauchkammer und Zylinder einen Einblick in das Innere des schon der Jugend ohne Ausnahme ans Herz gewachsenen Dampfrosses.

Den historischen Sinn befriedigen die vielfach wertvollen und zum Teil unter Glas ausgestellten älteren Sammlungsgegenstände, die Sammlung historischer Fahrkarten, Dokumente über Konzessionen, publizistische Proben des Kampfes der Presse für das einst neue Verkehrsmittel der Eisenbahnen; als Gegenstück hierzu die Wanddarstellung der Eisenbahn in der Karikatur, ferner Erinnerungen an namhafte Vorkämpfer des Eisenbahngedankens, alte Fahrpläne, eine Notgeldsammlung.

Zu den Vorkämpfern, weil Vervollkommner des Eisenbahnwesens, gehört der an dieser Abteilung instruktiv beteiligte Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, der mit seinem Material über das Eisenbahnwesen und seine Entwicklung dem besinnlichen Besucher in dem behaglichen und von der Rheinseite wohlerleuchteten Leseraum ebenso wie die Reichsbahn günstige Gelegenheit zu vertiefter Würdigung des Eisenbahngedankens gibt. Hier verfolgt man die an Initiative reiche und durch ihr Beispiel weithin wirksam gewordene Tätigkeit der 1846, sehr bald nach Beginn des Eisenbahnzeitalters in Deutschland gegründeten Vereinigung, die sich das Ziel einheitlicher Grundsätze im Sinne der gemeinsamen Wahrung der eigenen und der öffentlichen Interessen steckte.

An der Ausstellung der Reichsbahn ist auch deren Zweiganstalt, die Reichszentrale für Verkehrswerbung beteiligt; sie führt ihre ebenso ästhetisch wie wirtschaftlich bedeutsame Wirksamkeit für Inland und Ausland eindrucksvoll vor Augen — nicht nur in der Sonderabteilung, vielmehr auch in der Flucht des westlichen und östlichen oberen Stockwerks, wo sie weit über hundert 1,50 m hohe, bestechende photographische Aufnahmen architektonisch und landschaftlich ausgezeichneter deutscher Ansichten aufgehängt hat.

Aus der Fülle des Anschauungsstoffs für den inneren Betrieb der Reichsbahn seien erwähnt die aus dem erfinderischen Geist der Additions- usw. Maschinen geborenen Vorrichtungen für die täglichen Kassenmeldungen der Direktionen nach Berlin, über Einnahmen und Bedarf, ferner der Apparat für die Wagenmeldungen, die lebendig anschauliche Darstellung der Vorgänge bei Unfallmeldungen bis zum Abgang des Hilfzuges; die Darstellung der Leistungen der Reichsbahn in Beförderung des für Zeitungszwecke unmittelbar oder mittelbar nötigen Materials, die entsprechenden Tariftabellen, das System des Nachrichtenwesens der Eisenbahn im inneren Betrieb, Registratur und Kartei.

Ein in der Betriebswerkstätte Köln-Nippes hergestelltes Modell gibt einen Überblick über die dortige Lehrlingsschule mit ihren Räumen für den theoretischen und den praktischen Unterricht sowie das heute unerläßliche Korrelat des Sportplatzes. Auch fehlen die psychotechnischen Apparate nicht, die zur Feststellung der Eignung zum äußeren Dienst so wesentliche Dienste leisten.

Neben der Ausstellung der Reichsbahn hat, wie schon erwähnt, die Reichspost eine große Fläche belegt, auf der sie mit einer geradezu verwirrenden Menge von Apparaten und Maschinen ihren drahtlichen und drahtlosen Betrieb in seinen verschiedenen modernsten Formen vorführt.

An dem vom Eingang aus schon durcheilten Wege liegen die „Redaktionsstuben", die sinngemäß das Entrée für eine Ausstellung der neuzeitlichen Presse bilden. Es sind fünf Räume mit bunt malerischer Wandausstattung, deren zusammengefaßte Einzelszenen die mannigfachen Beziehungen der einzelnen Redaktionsabteilungen zum öffentlichen Leben veranschaulichen sollen, insgesamt ein buntes Bilderbuch, das auch dem Naiven etwas zu sagen haben soll und dabei hier und da etwas an die Mordgeschichte streift, weil doch die Ausführung etwas künstlerischer hätte ausfallen können. Das gilt auch für den Postmann über der Postabteilung. Ein Diorama zeigt den Nachrichtenaustausch zwischen Europa und Amerika in einer Karte von Chicago bis Moskau, und von Funktürmen gehen die leuchtenden Funksprüche aus. An die Ausstellung der Reichsbahn schließt sich in der Westhalle die in landschaftlich geschlossene Gruppen eingeteilte Ausstellung der modernen Tageszeitung Deutschlands, wo eine Anzahl größerer Zeitungen selbständig vertreten ist, darunter vor allen die „Frankfurter Zeitung". Hier rattert auch die große Rotationsmaschine einer bedeutenden Zeitungsdruckerei. Der Zeitungslesesaal im Mittelraum ist eine Beigabe, die der Besucher sonst sehr vermissen würde. Auch hat die Papierindustrie als Lieferantin der Presse hier ausgestellt.

Die obere Galerie längs der Westhalle wird von der Ausstellung der Zeitschriftenverlage eingenommen. Wie bei den Zeitungen herrscht hier ebenfalls die systematische Gruppierung nach den Gebieten, denen die Zeitschrift dient: Wirtschaft, Technik, Wissenschaft, Kunst, Musik, Mode, Witz, Sport, Schule, Jugendbewegung usw. Auch hier bildet ein Lesesaal Sammel- und Ruhepunkt. Die Modezeitschriften bringen auch Modevorführungen verschiedener Zeiten, die beiden großen norddeutschen Ree-

dereien schöne Schiffsmodelle. Dem deutschen Kaufmann wird ein Musterbüro gezeigt.

Den Abschluß dieser Galerie bildet im Zusammenhang mit dem kolonialen Zeitschriftenwesen eine Schau der kolonialen Nahrungsmittel in einem durch zwanglos ragende Palmstämme charakterisierten Raum.

Rechts vom Eingang, durch den wir in die große Halle eintraten, beginnt die Ausstellung des deutschen Buchgewerbes und der Graphik. Wir durchschreiten die von den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gestellten Abteilungen, welche die Entwicklung und den Aufbau sowie die Wirksamkeit der Verbände nach verschiedenen Richtungen vorführen, darunter besonders eindrucksvoll der Verein Deutscher Buchdrucker und der Deutsche Buchdruckerverband nebst Bildungsverband und Büchergilde Gutenberg. Dazu gehören die Verbände der verschiedenen anderen Druckmethoden, Unternehmer und Arbeiter.

In einem Rondell tritt die Ausstellung des Deutschen Buchgewerbevereins vor uns; wir sehen die Erzeugnisse der Druckarten, der Buchbinderei, die Materialien und Maschinen, die Arbeitseinteilung, das sinnfällige Bild der wirtschaftlichen, organisatorischen und sozialen Betätigung des Gewerbes. Was uns als fertiges Erzeugnis vollendeter Art von Buchgewerbe und Graphik vorgelegt wird, sehen wir dann des In- und Auslandes Gießerei-, Setz-, Papierverarbeitungs- und Druckmaschinen, in einer langen Parade von Maschinen durch namhafte Firmen vor unserm Auge entstehen — ein Schauspiel, dem man Stunden der Belehrung verdanken kann.

Die obere Galerie der Osthalle dient fachtechnischen Abteilungen; aus den verschiedenen Zweigen der Reichsverwaltung hat auch das Wehrministerium ausgestellt und zwar wartet es in der Abteilung Graphik mit seinen Kartenwerken auf. Als Nährmutter der Zeitung mußte das Anzeigenwesen, die Reklame oder das Werbewesen auf der Pressa die gebührende Rolle spielen. Die Ausstellung des „werbewirksamen Inserats" unterrichtet über die wirksame Abfassung der Anzeigen nach Wortlaut und äußerer Form. An Beispielen wird gezeigt, wie die Werbearbeit zur psychologischen Wissenschaft vertieft worden ist. Große deutsche Firmen führen in ihrer Gruppe „Die deutsche Großwerbung" noch besonders ihre Werbemethoden im technischen und künstlerischen Wettbewerb vor.

In der neuerbauten Nordhalle im Messehof sind Kongreßräume und die Abteilung Rundfunk und Nachrichtentechnik untergebracht mit dem Reichsrundfunk und dem westdeutschen Rundfunk, ferner Modelle und Pläne der Köln-Dortmunder Schnellbahn.

Sonderbauten und Ausstellungspark.

Aus dem Riesenbau mit seinen gewaltigen Hallen und deren überwältigendem Inhalt nordwärts hinaustretend erkennt man im Rückblick hier doch eine erhebliche Brechung der Frontlinie, die zur Freilegung des Messehofs weit zurücktritt, überragt vom grünen Dach des letzteren und dem schlanken, mit dem Kölner Doppeladler gekrönten Säulenturm. Vorwärts blickend hat man den Ausstellungspark mit seiner tiefen Perspektive vor sich und — atmet auf, um eine Pause zu machen, oder, wenn man wiederholten Besuch beabsichtigt, wie das jedenfalls der Wunsch jeden Besuchers sein wird, der die Zeit dafür hat, man bricht für heute das Besichtigungsstudium ab. Unser Bericht aber muß fortfahren.

Vor uns zur Rechten schwingt sich zwischen monum talen Flügelenden der Bogen des Staatenhauses, seiner Mitte ausgezeichnet durch ein hohes Portal, v dem zu den Flügeln Pfeilergänge führen. In diesem H haben die Ausstellungen von beinahe allen Kulturstaa der Welt Unterkunft gefunden, nicht nur die offiziell an denen es so wenig fehlt, wie an Darbietungen Deutschen Reiches usw. anderwärts, sondern auch die staatszugehörigen Unternehmungen. Aus Europa sind v treten: Österreich, das gewissenhaft rechtzeitig ferti Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Griechenla Holland, Lettland, Luxemburg, Norwegen, Polen, Por gal, Rußland, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschech slowakei, Türkei, Ungarn. Aus der Neuen Welt treten Vereinigten Staaten von Amerika naturgemäß v herrschend in die Erscheinung, sowohl mit ihren mäch gen Zeitungen als New York Times, New York Hera Chicago Tribune, als mit ihrer führenden, für den Bu druck liefernden Maschinenindustrie: Monotype Vertrieb gesellschaft, Doyle Co., Intertype Corporation, Dext Folder Co. aus New York, Miehle Printing Press a Chicago. Spaniens Kulturgemeinschaft mit Südameri tritt hervor in der von ihm gemeinsam mit 17 süd- u mittelamerikanischen Staaten veranstalteten ansehnlich Ausstellung der spanisch sprechenden Länder. Ägypt beteiligt sich amtlich, der Ferne Osten ist durch Japan u China vertreten, die auch ihre besondere Abteilung habe In allen Einzelabteilungen des Staatenhauses zeigen d Beteiligten, sich dem Prinzip des deutschen Teils d Pressa anpassend, ihr Pressewesen nach ihrer nationale kulturellen und wirtschaftlichen Eigenart. Zu der letztere gehört bei den U.S. natürlich die Reklame, üben deren Le stungen die amerikanische Abteilung anschaulich und z gleich auch wissenschaftlich belehrt. Daß die U. S. au die geschichtliche Entwicklung ihres Pressewesens v Augen führen, bucht man gerne ausdrücklich, ebenso, da das Zeitschriftenwesen und die Fachpresse neben d durch ihre äußere Erscheinung so imponierenden Tage présse eine ebenso imposante Figur machen. Die amerik nische Zeitungswissenschaft in ihrer besonderen Form d Journalistenschulen tritt mit einer eigenen Gruppe au sie ist bekanntlich nicht nach dem Geschmack des deu schen Journalisten, der sein „Handwerk" als eine inspir tive Gabe ansieht, nicht aber für schulmäßig erlernbar hä Neben diesem großen Lande sei beispielshalber die klein Republik der Schweiz erwähnt, die eine amtlich und priva sorgfältig vorbereitete und durchgeführte Gruppe stell die Anschaulichkeit und Vollständigkeit des Bildes zeig die ganze Lust und Liebe der Veranstalter zu ihre Aufgabe.

Die Beteiligung des Völkerbundes an der Ausstellun im Staatenhause soll den übernationalen allgemeinen Vö kerfriedensgedanken auf der internationalen Pressa be tonen, die ihrerseits ja auch dem völkerverbindende Geiste dienen will.

Hinter der konvexen Seite des Staatenhauses zieh sich die „Zeitungsstraße" hin, auf der Seite nach der Reichsbahngebäude zu bebaut mit den Sonderpavillon hervorragender Verläge von Zeitungen und Zeitschrifte sowie großindustrieller Firmen. Dieses individuelle Auf treten wirkt sehr repräsentativ und ist im Vergleiche z der Bugra von 1914 ein kleiner Ersatz für die charak teristischen Einzelbauten großer Kulturstaaten, die heut in Köln sich unter dem Dach des Staatenhauses zusammen finden. In diesen Sonderpavillons wickelt sich eindrucks

ller lebendiger Betrieb ab, der den Vollendungsakt s Druckerzeugnisses veranschaulicht.

An der Zeitungsstraße befindet sich auch der aus sen und Glas errichtete großartige, zweitürmige, wie it einem Tabor umbaute Kirchenbau des evangelischen resseverbandes mit seinem weltanschaulichen Inhalt, m Spiegelbilde des Gesamteinflusses evangelischer Anhauung durch Schrifttum und Kunst. Gegenüber steht r einfache Bau der sozialistischen Presse und der Gerkschaften. Zur Seite tritt in besonderem Bau das dische Schrifttum nach Umfang, Art und Wirkungsreich anschaulich vor das Auge des Beschauers.

Nach dem Begang der Zeitungsstraße wenden wir is der Besichtigung des großen Ausstellungsparkes zu. as große gegliederte Rondell mit Fontaine, das teilcise vom Bogen des Staatenhauses umklammert wird, ıben wir bei dem Besuch des letzteren schon gewürgt zugleich mit dem dort gebotenen Blick über den hein hinweg nach dem großen Stadtbilde, das wir von vorzugter Stelle und geruhig in und an dem zum Ronll wie zum Rheine hin geschickt angelegten Rheinrrassenrestaurant ebenfalls genießen können. Vom ondell führt, breite Parkanlagen bis zum Rhein zur ite, am nördlichen Flügel des Staatenhauses vorüber r Weg zum Parkhause, einer aus einem früheren Fort schaffenen, in sich geschlossenen Anlage anziehender artenarchitektur. In der Achse des Weges zum Parkuse zieht sich hinter diesem eine Alle, die eigenartig ıgeordnete Ladenstraße zu dem schon seit Jahren gern on besinnlichen und den Weg nicht scheuenden Beichern gern aufgesuchten, in einer Mulde angelegten osengarten, dem würdigen Vorgelände des sogenannten malienschlößchens, wo das Münchener Marionettenıeater, weit vom Getriebe der Pressa sein Heim hat. ber dafür schließt an den stillen Rosengarten der nunehr von der Goldenen Ecke linksrheinisch nach dem chten Ufer verlegte Vergnügungspark an mit seiner llenden Berg- und Talbahn, Rutschbahn und was nst zu solchem volkstümlichem und lautem Betriebe hört.

Links abseits von dem Zugang zum Parkhause weist ine gerade Straße, an der weitgedehnten Festwiese vorbei dem aus dem Niederrheinischen Dorf der Werkbundusstellung von 1914 nunmehr geschaffenen internatioalen Weindorf, wo der Deutsche der Völkerversöhnung uliebe einmal die Faust mit dem Römer und der abmahnenden, zuredenden Beischrift vergessen soll, um des Franzen und andere Weine zu kosten.

Der Park der Ausstellung mit seinen Erholungs-, Erfrischungs- und Zerstreuungsgelegenheiten wird während der Ausstellungszeit und besonders in den Abendstunden wegen der für diese in Aussicht stehenden Veranstaltungen für einen großen Teil der Kölner, die schon früh als Abonnenten gewonnen worden sind, das ständige Ziel sein und dem auswärtigen Besucher das Gegengewicht für die geistige Anstrengung bieten, die mit jeder Besichtigung einer Ausstellung, nicht zum wenigsten der Pressa, verbunden ist. Die Ausstellung selbst aber bildet im Laufe ihrer Daseismonate den Anknüpfungspunkt für eine große Anzahl von Kongressen, sei es in unmittelbarem, oder in mittelbarem Zusammenhang mit den Gegenständen und Zwecken der Ausstellung. Angemeldet sind bereits mehrere Hundert, so daß nur einzelne hier erwähnt werden können. Die deutschen und die Fachkongresse stehen an der Spitze, dazu kommen die Kongresse mit idealen Zielen, wie der Kongreß sämtlicher deutscher Frauenverbände zur Erörterung von Wesen und Wirkung weiblicher Kulturschöpfung. Im Sinne des von ihr verfolgten idealen Zieles legt die Ausstellungsleitung besonderen Wert auf die internationalen Kongresse, unter denen die von einzelnen Staaten veranstalteten besonderen Nationalitätentage eine bemerkenswerte Stellung einnehmen. Dann die Tagungen der Internationalen Journalistenvereinigung, die nach und nach wieder zustande gekommen ist, des Internationalen Instituts für geistige Zusammenarbeit, der Stockholmer christlichen Weltkonferenz, der internationale Buchdruckertag, der internationale zeitungswissenschaftliche Kongreß, Reklamekongreß usw. Von der Betonung der internationalen Zusammenarbeit auf der Pressa erwartet die Leitung der letzteren Auswirkungen besonderer Art, unterstützt durch die entgegenkommende Teilnahme der Kulturstaaten und Kulturvölker, Auswirkungen, die im Sinne der internationalen Annäherung sich über die kurze Lebensfrist der Ausstellung als dauernd erweisen werden.

Dies für die Zukunft. Der Gegenwart aber soll die Ausstellung dienen als fesselndes Kulturbilderbuch für die Großzahl der Besucher, die ein erfreut im Fluge angeeignetes Bildungsgut von geistigem und seelischem Werte von ihr mitnehmen mögen.

Dr. Dresemann, Köln.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel.** Von Prof. Dr.-Ing. Pirath, Stuttgart. Technisch-Wirtschaftliche Bücherei. Heft 39. Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14. Preis 1,50 RM.

Der vorliegende Sonderdruck enthält den Vortrag, den der Verfasser auf der vierten wissenschaftlichen Tagung der höheren technischen Reichsbahnbeamten in Stuttgart vom 15. bis 18. September 1927 gehalten hat. In dem Bericht dieser Zeitung über die Tagung ist der Inhalt des Vortrages von Dr. Pirath bereits in Nr. 38/1927 Seite 1054 kurz wiedergegeben worden. Der Verfasser gibt ein Bild von der Wettbewerbsfähigkeit der neuen Verkehrsmittel im Massenverkehr und im hochwertigen Verkehr mit den Eisenbahnen in Bezug auf Schnelligkeit und Transportkosten. Als Ergebnis stellt er fest, daß die Eisenbahnen durch aus nicht in so scharfer Konkurrenzlage sich befinden, daß sie nicht durch Verbesserungen in ihrem Betriebsapparat und durch Rationalisierung ihrer Betriebsarbeit sich die zweifellos vorliegenden Vorzüge neuer Verkehrsmittel zum Teil zu eigen machen und ihr bisheriges Verkehrsfeld behaupten könnten. Die Mittel zur Stärkung der Wettbewerbslage der Eisenbahnen werden im einzelnen kurz gestreift. Zum Schluß kommt der Verfasser zur Möglichkeit einer Gemeinschaftsarbeit, bei der allen Verkehrsmitteln ihr unentbehrlicher Anteil an der Bewältigung des Verkehrs bleiben wird. — Das Studium dieses interessanten Vortrages kann allen empfohlen werden, die sich mit der Frage der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel und ihrer weiteren Entwicklung beschäftigen. W.

Das Eisenbahnwesen in Sowjetrußland.

Von Dr. C. Poralla, Berlin.

Die Eisenbahnen der Sowjetunion haben unter den Kriegs- und Nachkriegseinwirkungen nicht weniger gelitten als die meisten anderen Zweige der russischen Wirtschaft. Infolge Überlastung der Bahnen durch die Truppen- und Munitionstransporte und der Unmöglichkeit, die Eisenbahnanlagen sowie das rollende Material während des Krieges auch nur teilweise zu erneuern, standen die sowjetrussischen Bahnen nach Kriegsende dem Zusammenbruch nahe. Ihr Zustand ließ auch später noch keine Besserung erkennen; im Gegenteil, das erste Jahrfünft nach der Oktoberrevolution (1917—1922) bedeutet eine Periode des fortschreitenden Verfalls. So waren von den vorhandenen 16 000 Lokomotiven Mitte 1920 nicht weniger als 9600, d. h. etwa 60 % untauglich. Die Tagesdurchschnittsleistung einer Personenlokomotive fiel von 307 km im Jahre 1913 auf 87 km im Jahre 1920, die einer Güterzuglokomotive von 191 km auf 60 km in dem entsprechenden Zeitraum. Der Güterverkehr wies 1920 nur noch 23 % des Vorkriegsumfanges auf. Demgegenüber stieg die Zahl der beschäftigten Eisenbahnarbeiter und -angestellten von 815 000 auf 1 229 000 im Jahre 1920. Auch noch in den Jahren 1921 und 1922 hielt sich der Güterverkehr auf dem niedrigen Niveau von etwa 30 % der Vorkriegszeit. Der Wiederaufbauprozeß im sowjetrussischen Eisenbahnwesen setzte erst mit Beginn des Jahres 1923 ein. Den Arbeiten am Wiederaufbau kam insbesondere die durch die allgemeine Belebung der Wirtschaftslage bewirkte Güterverkehrssteigerung zu gute, die das Verkehrskommissariat zur teilweisen Ergänzung und Erneuerung des rollenden Materials zwang. Aus Sparsamkeitsrücksichten bzw. Mangel an größeren Geldmitteln traten allerdings hierbei mehr quantitative als qualitative Gesichtspunkte in den Vordergrund.

Die Ziffern des Güterverkehrs auf den sowjetrussischen Eisenbahnen zeigen seit dem Jahre 1923 wieder fortlaufende Steigerungen. Sie betrugen in den einzelnen Jahren im Vergleich zu den Vorkriegszahlen: 1923/24 51 %, 1924/25 63 %, 1925/26 88,2 % und 1926/27 101,5 %. Damit war im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 1926/27 (1. Oktober 1926 bis 30. September 1927) bei einem Güterverkehr von 8,2 Milliarden Pud der Vorkriegsstand bereits erreicht. Unter dem Einfluß der Zunahme des Güterverkehrs und der allmählichen Steigerung der Tarife hatte sich auch die finanzielle Lage der russischen Eisenbahnen etwas gebessert. Im Jahre 1923/24 überstiegen die Einnahmen die Betriebskosten nur um eine ganz geringe Summe; im folgenden Jahr ergab sich ein Nettoüberschuß von 132 Mill. Rubel, der 1925/26 auf 120 Mill. zurückging, um im Jahre 1926/27 wieder auf 261 Mill. Rubel anzusteigen. Unter Zugrundelegung eines Eisenbahnvermögens von rund 9 Milliarden Rubel ergäbe sich für das abgelaufene Wirtschaftsjahr eine 2,9 prozentige Verzinsung des Anlagekapitals. — Die Tariferhöhungen haben auch die Einnahmen aus der Personenbeförderung im Jahre 1926/27 — trotz des in diesem Jahr eingetretenen Rückgangs des Personenverkehrs um 5,4 % — im Vergleich zum Vorjahr um 8 % gesteigert. Beim Güterverkehr stellt sich die Einnahmesteigerung 1926/27 auf 16 %. Die Erhöhung der Gütertarife brachte die Ertragsabnahme, welche durch die beständige Steigerung der durchschnittlichen Durchlaufslänge der Transporte verursacht war, im letzten Jahr zum Stillstand. In Sowjetrußland sind nämlich die Entfernungen beim Güterverkehr erheblich größer als in Mitteleuropa. F das laufende Wirtschaftsjahr 1927/28 wird die mittlere Län auf 606 km veranschlagt; in Deutschland beträgt sie b spielsweise nur etwa 130 km.

Der neue Finanzplan der sowjetrussische Eisenbahnen für das Wirtschaftsjahr 1927/28, welch Gegenstand nachstehender Betrachtung ist, kann in zw Teile geschieden werden, und zwar in den Etat für die B triebsführung und in den Investitionsplan der Eisenbahne

Der Finanzplan 1927/28 rechnet von vornherein mit ein geringeren Zunahme des Güterverkehrs, als sie in den Vo jahren zu verzeichnen war und nimmt somit auf die Saiso schwankungen des Güterverkehrs Rücksicht, die sich berei im verflossenen Jahr wahrnehmen ließen. Der Güterverke 1927/28 wird auf 77 Mill. Tonenkilometer veranschlag was einer Steigerung von 14 % gegenüber dem Vorjal (68,3 Mill.) entspricht. Mit einer wesentlich geringeren Z nahme (2,5 %) wird der Personenverkehr angesetzt. Die i Vorjahr eingetretene Abnahme des Personenverkehrs w vor allem auf einen Rückgang der Fernfahrten zurückz führen, während der Vorortverkehr eine Zunahme aufwie Auch im russischen Personenverkehr ist die Durchschnitts entfernung größer als in Mitteleuropa; für das laufende Wir schaftsjahr wird das Mittel mit 85 km — gegen etwa 23 k in Deutschland — angesetzt.

An Einnahmen sieht der Finanzplan der russische Eisenbahnen 1927/28 — 1623 Mill. Rubel vor, was eine Steigerung gegenüber 1926/27 um 7 % bedeuten würde. Di Einnahmen sollen nach Abzug der Ausgaben einen Reiner trag von 316 Mill. Rubel erbringen; demzufolge würde sic die Verzinsung des Anlagekapitals der Eisenbahnen bis au 3,5 % erhöhen. Die Ausgaben sind mit 1307 Mill. Rube angesetzt (gegen 1255 Mill. 1926/27); dies entspräche eine Zunahme um 4,1 %.

Unter den einzelnen Ausgabeposten nehmen die Ar beitslöhne den ersten Platz ein. Der gesamte Lohn fonds (einschl. der Sozialabgaben) ist mit 768,9 Mill. Rube angesetzt. In den Vorjahren betrugen die Ausgaben an Ar beitslöhnen (in Mill. Rubel):

1923/24	1924/25	1925/26	1926/27
297	445	617,9	717,1

Innerhalb der letzten 4 Jahre ergibt sich somit eine Steigerung der Lohnausgaben um 160 %, während der Eisenbahnverkehr im gleichen Zeitraum nur um 130 % gewachsen ist. Auch hinsichtlich der Gesamtausgabe für Betriebskosten ist der Anteil der Löhne und Soziallasten seit 1923/24 um 14 % gestiegen. Der durchschnittliche Monatslohn des ständig beschäftigten Arbeiters betrug 1923/24 — 32,8 Rubel, 1926/27 — 69 Rubel. Im Voranschlag für 1927/28 ist eine weitere Erhöhung bis auf 72,75 Rubel vorgesehen. Die Löhne sind in den letzten 4 Jahren durchschnittlich um 120 % gewachsen. Zugenommen hat auch die Zahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten; sie ist seit 1923/24 von 715 000 auf 863 000 Köpfe gestiegen. Da mehr Arbeiter beschäftigt werden, als erforderlich ist, so legt der Finanzplan für 1927/28 die Verpflichtung auf, einen Abbau der Bediensteten und Arbeiter vorzunehmen. Die unrationelle Ausnutzung der Arbeitskräfte kommt schon darin zum Ausdruck, daß die Gesamtlohnsumme schneller gestiegen ist als die Transportleistung der Eisenbahn.

An zweiter Stelle der Ausgaben stehen die Materialkosten. Im Jahre 1924/25 wurden für Materialien 273 Mill. Rubel verausgabt, während die Betriebskosten insgesamt 409 Mill. Rubel ausmachten; im Jahre 1924/25 verhielten sich diese wie 362 zu 581. Eine genaue Berechnung der Materialkosten für die Jahre 1926/27 und 1927/28 läßt sich noch nicht angeben. Immerhin dürfte die letztjährige Bewegung der Betriebskosten (ohne Löhne) von Interesse sein (in Mill. Rubel):

1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	Voranschlag 1927/28
410	409	581	rd. 600	rd. 600

Eine wichtige Position in den Materialausgaben stellen die Kosten für den Ersatz der Schienen und Schwellen dar. Die Erneuerung der Schwellen wird im Laufe der letzten Jahre regelmäßig in einem Umfange von 18 bis 20 Mill. Stück vorgenommen, wobei die Zahl der imprägnierten Schwellen von Jahr zu Jahr im Steigen ist. Im Jahre 1925/26 wurden nur 6,7 Mill. imprägnierte Schwellen gelegt, im folgenden Jahr 9,7 Mill. Stück; im neuen Wirtschaftsjahr soll sich die Zahl auf 16 Mill. erhöhen. Der Ersatz der Schienen schwankt im Jahresdurchschnitt zwischen 1900 und 2300 km.

Für den Eisenbahnbetrieb sieht der Finanzplan eine Herabsetzung der Selbstkosten um 6 % vor. Demzufolge rechnet man mit einer Steigerung der Bruttoleistung der Bahnen inbezug auf den Güterverkehr, wie sie in den bezahlten Tonnenkilometer zum Ausdruck kommt, um voraussichtlich 10 %. Die Ausgaben je Tonnenkilometer sollen von 1,39 auf 1,31 Kopeken zurückgehen. Die Selbstkosten eines geleisteten Tonnenkilometers betrugen in den einzelnen Jahren (in Kopeken = 1/100 Rubel):

1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	Voranschlag 1927/28
1,54	1,34	1,35	1,39	1,31

Die Zusammensetzung des Güterverkehrs blieb im Verlauf der letzten Jahre ohne Einfluß auf die Gestaltung der Selbstkosten. Der Anteil der bezahlten Massengüter (Steinkohle, Getreide, Holz, Naphtha, Eisen, Erz), bei deren Verfrachtung die beste Ausnutzung des rollenden Materials möglich ist, blieb so gut wie unverändert. In der Gesamtmenge der verfrachteten Güter machten die Massengüter 1924/25 — 63,2 %, 1925/26 — 62,5 % und 1926/27 — 63,5 % aus.

Der zweite Teil des Finanzplans befaßt sich — wie schon oben kurz erwähnt — mit der Investierung neuer Kapitalien im russischen Eisenbahnwesen. Das Hauptaugenmerk wird hier auf den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes gerichtet, da auf diesem Gebiete noch sehr viel nachzuholen ist; denn die Arbeiten am Bau neuer Eisenbahnlinien haben noch immer keinen nennenswerten Umfang angenommen. Im Jahre 1924 wurden 824 km, 1925 — 280 und 1926 — 1291 km neuer Linien erbaut; zum Neubau bzw. zur Vollendung des Baus sind 1927/28 Linien in einer Gesamtlänge von 3302 km bestimmt. Unter den bisher gebauten Strecken wären folgende zu nennen: Slawgorod—Pawlodar (Südsibirien), die ein reiches Getreidegebiet erschließt; Apostolowo—Cherson (Teilstrecke der Linie Merefa—Cherson), die für den Getreideexport aus Südrußland von Bedeutung ist; schließlich die Strecke Atsinsk—Minusinsk (Sibirien), die durch ein Gebiet führt, das an Eisen, Gold, Kupfer, Kohle und Vieh reich ist.

Die Kapitalauslagen für den Ausbau der Eisenbahnen stammten im Wirtschaftsjahr 1926/27 noch aus dem Reinertrag der Eisenbahnen. Der Finanzplan für 1927/28 sieht dagegen auch einen Teil des Neubaus von Eisenbahnen auf Kosten des Staatsbudgets vor. So sind im laufenden Jahr Investierungen in Höhe von 390 Mill. Rubel angesetzt, während der Reinertrag der Bahnen nur auf 316 Mill. Rubel beziffert ist. Aus Budgetmitteln soll also eine Summe von 74 Mill. für Eisenbahnbauten bereitgestellt werden. Die für den Ausbau des Eisenbahnnetzes ausgeworfenen 65 Mill. Rubel verteilen sich im einzelnen: 21,7 Mill. für die schon im Bau befindlichen Linien, 37,5 Mill. für Neubauten, 2,4 Mill. für Nebenbahnen und 3,4 Mill. Rubel für Forschungszwecke.

Von den im laufenden Wirtschaftsjahr 1927/28 zu bauenden bzw. zu vollendenden Linien wären zu nennen: Dshulfa—Baku (260 km), Troizk—Orsk (411 km), Merefa—Apostolowo (366), Nowobelizy—Priluki (170 km). Geplant ist ferner der Bau einer Eisenbahnlinie zur Verbindung des Donezbeckens mit dem Kriwoj-Rog-Gebiet und Zentralrußland. Diese Linie würde für den Kohlentransport große Bedeutung haben. Von besonderer Wichtigkeit ist die Eisenbahnverbindung Turkestan—Sibirien, mit deren Bau bereits begonnen worden ist. Diese Linie, die von Frunse (Pischpek) bis Semipalatinsk führen soll, wird eine Gesamtlänge von 1420 km haben. Die Baukosten werden auf 120 Mill. Rubel veranschlagt, wovon 32 Mill. Rubel im laufenden Wirtschaftsjahr bereitgestellt werden. Durch diese Eisenbahnlinie soll die Versorgung Russisch-Mittelasiens mit billigem Getreide sichergestellt werden. Bekanntlich ist die Getreideversorgung dieses Teils der Sowjetunion, des wichtigsten russischen Baumwollgebietes, mit den größten Schwierigkeiten verknüpft. Die Strecke Baku—Chudaferin, deren Bau bereits in Angriff genommen ist, soll die Kupfergruben von Katar erschließen; die Verlängerung der Schwarzmeerlinie bis Adler und bis Sugdid sowie die bereits erwähnte Troizk-Orsker Bahn ist in der Hauptsache für Getreide- und Holzverfrachtungen des Urals vorgesehen. Der Bau der neuen Linie Schadrinsk—Kurgan hat zum Ziel, einen zweiten Auslaß der sibirischen Güter nach Swerdlowsk herzustellen. Schließlich wird die Elektrisierung mehrerer Strecken geplant. In erster Linie soll die Vorortstrecke Moskau—Mitischy (Nordeisenbahnlinie) elektrisiert werden. Bekanntlich werden sich an den Elektrisierungsarbeiten an dieser Strecke, die bis zum Jahre 1929 beendet sein soll, die Firmen „Siemens & Halske A. G." und „Brown, Boveri & Co., A. G." beteiligen. Diese Strecke soll späterhin bis Puschkino bzw. Tschelkowo verlängert werden. Des Weiteren sollen die Vorortstrecken auf der Moskau—Kasan-, Moskau—Kursker-, Moskau—Baltischen und der Nishni Nowgoroder-Linie elektrisiert werden. Auch die Elektrisierung des Moskauer und Leningrader Eisenbahnknotenpunktes ist vorgesehen. Die 1926/27 begonnenen Elektrisierungsarbeiten an der transkaukasischen Strecke am Surampass sollen 1929/30 beendet sein, ebenfalls die Elektrisierung der Badeortlinien nach Kislowodsk usw.

Grundlegende Instandsetzungsarbeiten und Neuanschaffungen erfordert insbesondere das rollende Material. Zur Bewältigung des Güterverkehrs müßten beispielsweise im neuen Wirtschaftsjahr 1927/28 mindestens 30000 neue Güterwagen gebaut werden. Voraussetzung hierfür ist wiederum eine entsprechende Ausrüstung der in Frage kommenden Waggonfabriken. Was die Vergrößerung des Lokomotivparks anbelangt, so handelt es sich hier in erster Linie um den Bau schwerer Typen, die 4100-to-Züge führen können, gegenüber den bisherigen Lokomotiven, deren Leistung sich auf 1400-to-Züge beschränkt. Ferner müssen die veralteten Eisenbahnbrücken umgebaut oder durch neue

Brückenkonstruktionen ersetzt werden, da die derzeitigen Brücken die schweren Lokomotiven zumeist nicht tragen können. Schließlich müssen auf zahlreichen Eisenbahnlinien zweite und dritte Gleispaare gelegt werden, um die unzureichende Durchlaßfähigkeit dieser Strecken entsprechend den Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs zu steigern.

Wie hieraus zu ersehen, bedarf eine geregelte Betriebsführung der russischen Eisenbahnen noch erheblicher Investitionen. Die Arbeiten zur Verstärkung der Linien sind noch lange nicht zu Ende geführt. Bis jetzt sind nicht einmal die wichtigsten und dringenden Anforderungen erfüllt. Das langsame Tempo der Bauarbeiten wird von seiten der Eisenbahnbauverwaltung auf die Verzögerungen in den Bereitstellungen der hierfür benötigten Geldmittel zurückgeführt. Aus budgetären Rücksichten konnten beispielsweise die Bahnen im ersten Quartal des neuen Wirtschaftsjahres nur 21 % der für das ganze Jahr bewilligten Mittel erhalten. Demzufolge ist die Finanzlage der Eisenbahnen auch erheblich angespannt. Am 1. Oktober 1927 stellten sich die Eigenmittel der russischen Eisenbahnen auf 252,3 Mill. Rubel gegenüber 290,9 Mill. Rubel, die als Mindesthöhe der erforderlichen Betriebsmittel berechnet worden sind. Da jedoch in diesen 252,3 Mill. Rubel auch der Wert der vorrätigen Materialien inbegriffen ist, so stellen sich die Eigenmittel der Eisenbahnen tatsächlich auf nur 102 Mill. Rubel. Des Weiteren ist auch die starke Verschuldung des Verkehrskommissariats an die Metallindustrie und an die Banken zu berücksichtigen, die sich auf rund 150 Mill. Rubel stellt. Da der Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes bedeutende Mittel erfordert, beschloß die Regierung, ei innere Anleihe für das Verkehrskommissariat in Hö von 60 Mill. Rubel zu genehmigen. Der Ausgabekurs b trägt 98, die Verzinsung 9 %. Die Anleihe soll in 5½ Jahr getilgt werden.

Zusammenfassend kommt man zu dem Ergebnis, daß russischen Eisenbahnwesen in den letzten Jahren zwar sch Beachtliches geleistet worden ist, daß aber noch eine Rei großer Mißstände zu beseitigen ist. Dies bezieht sich ir besondere auf den Ausbau des Verkehrsnetzes. Auf diese Gebiete scheinen die sehr langsamen Fortschritte nicht alle auf dem finanziellen Unvermögen der sowjetrussisch Eisenbahnwirtschaft und der nicht rechtzeitigen Einräumu der Baukredite zu beruhen; hier liegen auch noch grobe Mi stände vor, auf die kürzlich der Vertreter der Transpo verwaltungen der Sowjetunion nicht ohne Berechtigu hinwies. Seine Erklärungen laufen auf eine scharfe Krit an der Eisenbahnbauverwaltung hinaus, deren Leiter v geworfen wird, daß 50 % der im Bau befindlichen Eisenbah linien ohne endgültige Bauprojekte und Kostenanschlä gebaut werden. Eine Reihe von Eisenbahnlinien werde b reits seit einer längeren Zeit gebaut, so beispielsweise d Strecke Aljat—Djulfa schon seit über 15 Jahren. Die Au wahl der zu bauenden Eisenbahnen erfolge rein willkürlic Zahlreiche wichtige Wirtschaftsgebiete der Sowjetuni können bis heute nicht den Bau von Eisenbahnlinien durc setzen. Vielfach werden unnötigerweise Parallelstreck gebaut. Das Verkehrskommissariat verfüge auch üb kein Projektbüro, das die Erfahrungen der ausländisch Eisenbahnbautechnik verwerten könne.

Der neue norwegische Gütertarif.*)

Am 4. Juli 1927 wurde vom norwegischen Storting ein neuer Gütertarif für die norwegische Staatsbahn angenommen, der am 15. Oktober 1927 in Kraft trat.

Nachdem man sich jahrelang in Norwegen mit provisorischen Tarifmaßnahmen, erst Erhöhungen, in den letzten Jahren infolge des Steigens des Wertes der norwegischen Krone mit Ermäßigungen, stets ausgedrückt in Prozentsätzen zu dem am 1. September 1916 in Kraft getretenen Tarif, beholfen hatte, hat man jetzt nicht nur die vielen Zu- und Abschläge beseitigt und feste neue Frachtsätze gebildet, sondern auch wesentliche Veränderungen in dem Aufbau des Tarifes vorgenommen.

Die Preisrichtzahl für den Großhandel beträgt in Norwegen z. Zt. 160. Soweit glaubte man indessen mit dem Frachtindex nicht heruntergehen zu können. Das neue Frachtniveau beträgt durchschnittlich 185 %, d. h. es liegt sogar unter den Kosten für die Lebenshaltung, während es im Jahre 1921 weit über 300 % lag.

Im Stückguttarif ist man vom Wertsystem mehr zum Gewichtssystem übergegangen. Anstelle der bisherigen drei Wertklassen hat man zwei Gewichtsklassen eingeführt, nämlich

Klasse 1 für Sendungen im Gewicht bis zu 500 kg und
Klasse 2 für Sendungen im Gewicht von mindestens 500 kg an.

Durch diesen Systemwechsel erfahren die billigeren Güter, die nach der bisherigen Stückgutklasse 3 tarifierten, eine verhältnismäßig erhebliche Tariferhöhung, sofern sie in Mengen unter 500 kg versandt werden und dementsprechend nach der neuen Stückgutklasse 1 tarifieren.

Zur Vermeidung von Härten und zwecks Beibehaltung der Vergünstigungen für eine Reihe von Lebensmitteln, Futter- und Düngemitteln werden diese Waren wie auch Abfälle und ähnliche Güter bei Aufgabe als Stückgut ohne Rücksicht auf das Gewicht nach der Wagenladungsklasse 3 berechnet.

*) Vgl. hierzu Nordisk Järnbanetidskrift 1927, S. 157 ff. und Norges Statsbaner, Godstaksboken 15. Oktober 1927.

Der Aufbau der neuen Stückgutsätze ist folgender:

Feste Abgabe für 100 kg in Öre	Klasse 1	Klasse 2
	60	40
Beförderungsgebühr für km in Öre:		
1— 50 km	2,80	2,10
51—100 „	2,40	1,70
101—150 „	2,00	1,30
151—200 „	1,40	1,10
201—300 „	0,60	0,60
über 300 „	0,30	0,30

Aus einer Gegenüberstellung zwischen den bisherige Stückgutsätzen und den neuen ergibt sich die starke E mäßigung für die wertvolleren Güter:

Entfernung	Bisherige Sätze			Neue Sätz	
	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 1	Kl.
10 km	114	86	62	88	61
20 „	164	117	86	116	82
50 „	312	213	156	200	145
100 „	481	330	234	320	230
150 „	611	434	302	420	295
200 „	689	507	359	490	350
300 „	699	585	437	550	410
400 „	710	606	463	580	440
500 „	720	627	489	610	470
600 „	731	647	515	640	500

Durch den Übergang zum Gewichtssystem bei der Tari fierung von Stückgut erzielt man eine Reihe von Verein fachungen und Ersparnissen in der Abfertigung. Durc

erwendung von Marken für Sendungen im Gewicht bis 100 kg erhofft man eine weitere Vereinfachung des chnungswesens und der Abfertigung. Die hierdurch erlten Ersparnisse veranschlagt man auf etwa ½ Mill. Kr.

Für Wagenladungen hat man die bisherige Einilung im wesentlichen beibehalten. An Stelle des bisher währten Rabattes bei Wagenladungen von mindestens t ist jetzt eine besondere Ermäßigung in der Tarifklasse lbst vorgesehen. Im neuen Wagenladungstarif sind Tarife r Ladungen von 5 t und für solche von 10 t vorgesehen.

Für die Wagenladungen sind folgende Einheitssätze geführt:

	3	4	5	6	7	8	9	U*)
	Öre für 1 kg							
este Gebühr 100 kg....	30	22	18	15	11	9	9	8
tze für 1 km:								
1— 50	1,80	1,40	1,10	0,90	0,65	0,60	0,50	0,35
1—100	1,25	0,90	0,70	0,60	0,45	0,35	0,30	0,30
1—150	1,00	0,70	0,56	0,45	0,35	0,25	0,25	0,25
1—200	0,75	0,58	0,45	0,35	0,30	0,23	0,23	0,22
1—300	0,50	0,45	0,40	0,30	0,25	0,23	0,22	0,22
er 300	0,30	0,30	0,30	0,27	0,25	0,23	0,22	0,22

* U = Ausnahmetarif.

Unter Zugrundelegung dieser Sätze ergeben sich für die einzelnen Entfernungen folgende Gebühren:

Entfernung	Wagenladungsklassen							
	3	4	5	6	7	8	9	U
	Öre für 100 kg							
10 km	48	36	29	24	18	15	14	12
50 „	120	92	73	60	44	39	34	26
100 „	183	137	108	90	66	57	49	41
150 „	233	172	136	113	84	69	62	53
200 „	270	201	159	130	99	81	73	64
300 „	320	246	199	160	124	104	95	86
400 „	350	276	229	187	149	127	117	108
500 „	380	306	259	214	174	150	139	130
600 „	410	336	289	241	199	173	161	152

Die neuen Sätze für Wagenladungen bringen ebenso wie die neuen Stückgutsätze größere Ermäßigungen für kurze und mittlere Entfernungen, was mit Rücksicht auf den Wettbewerb des Kraftwagens und in Norwegen auch des Schiffes erforderlich erschien.

Bei gleichbleibendem Verkehr würde die neue Tarifermäßigung der norwegischen Staatsbahn einen Ausfall von 7 Mill. Kr bringen. Man hofft jedoch durch Verkehrssteigerung 2 Mill. Kr wieder zu gewinnen, ½ Mill. Kr durch Vereinfachungen in der Abfertigung der Stückgüter (vgl. oben) zu ersparen und daher den Einnahmeausfall auf 4½ Mill. Kr zu beschränken. Paszkowski.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Denkschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft m Antrag auf Tariferhöhung.** Der Verwaltungsrat der utschen Reichsbahn-Gesellschaft hat in Übereinstimmung t der Hauptverwaltung in voller Würdigung der wweren Bedenken sich entschlossen, bei der Reichsregieng die Genehmigung einer allgemeinen Tariferhöhung beantragen. In einer der Öffentlichkeit übergebenen enkschrift führt die Reichsbahn den Nachweis, daß n Fehlbetrag von jährlich 250 Millionen Reichsmark rch eine Erhöhung der Einnahmen um 5 % gedeckt rden muß. Der Hauptteil dieser Mehrlasten, nämlich 5 Millionen Reichsmark, soll aus dem Güterverkehr durch ne Tarif-Erhöhung von 10 % erzielt werden. Die sich gebende Mehrfracht bedeutet, wie in der Denkschrift ausführt und im einzelnen dargelegt wird, „im Verhältnis dem Preise der Ware, wenigstens bei den meisten Gün, verhältnismäßig wenig. Dies gilt vor allem für die ter des unmittelbaren Lebensbedarfes. Man kann also ffen, daß der Mehraufwand an Fracht wenigstens zum ößeren Teil vom Hersteller und Händler getragen und r Nurverbraucher von der Mehrbelastung weniger geffen wird.“ Aus dem Personenverkehr sollen nach Abht der Gesellschaft 55 Millionen Reichsmark gedeckt rden. Die Reichsbahn unterbreitet als Mittel zur Erlung einer Mehreinnahme zwar auch den Vorschlag auf rchführung einer prozentualen Erhöhung aller Perenklassen. Mit Rücksicht jedoch auf die alsdann vorssichtlich weiter eintretende stärkere Abwanderung in dere Klassen schlägt sie folgende Tarifreform vor: undsätzlich ist künftig eine Holz- und eine Polsterisse in den Zügen zu fahren. Die heutige I. Klasse wird „Luxusklasse“ nur noch in wichtigen, besonders in dem internationalen Verkehr dienenden Zügen, in D- und FFD-Zügen und in den Schlafwagen geführt. rnach soll an Stelle des bisherigen Vierklassensystems, Zweiklassensystem treten. Der Satz für die nftige Holzklasse (3,7 Rpf je km) wird nur geringfügig r dem der bisherigen IV. Klasse (3,3 Rpf) und der für künftige Polsterklasse (5,6 Rpf) nur geringfügig über n der bisherigen III. Klasse (5 Rpf) liegen. In der xusklasse und der I. Schlafwagenklasse ist ein Preis n 9,3 Rpf vorgesehen.

Die außerordentlich eingehende und gründliche Denkschrift gibt unter Beibringung eines umfangreichen Zahlenmaterials (besonders in den 7 Anlagen) die erforderlichen finanziellen und technischen Aufschlüsse für die Notwendigkeit des Antrages auf Tariferhöhung. Sie faßt ihre Ausführungen dahin zusammen: Seit Jahresfrist hat sich eine Mehrbelastung der Reichsbahn von rund 650 Millionen RM ergeben, und zwar besonders durch erhöhte Reparations- und Personalausgaben.

Trotz günstiger Einnahmen sind diese gesteigerten Mehrausgaben nicht mehr zu bestreiten. Fast alle Kennziffern für die Ausgaben liegen weit über denen für die Einnahmen. Es fehlen die Mittel zur Abstellung der noch vorhandenen Kriegsschäden, obgleich deren Behebung auf viele Jahre verteilt ist.

Die Kosten der Unterhaltung der Anlagen vervielfältigen sich, da es an Mitteln für ihre Erneuerung mangelt.

Beabsichtigte Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit müssen unterbleiben. Die als Notmaßnahme zurzeit durchgeführte Drosselung sächlicher Ausgaben rührt bei manchen Anlagen bereits an die Betriebssicherheit.

1928 sind schon 200 Millionen RM Vorzugsaktien begeben. Selbst wenn noch weitere 200 Millionen RM Kredite dieses Jahr hereingenommen werden, kann das Ausgabeprogramm nicht gedeckt werden.

Ein weiterer kurzfristiger Kredit für 1928 würde das Jahr 1929 belasten, das einen Eigenbedarf an 400 Millionen RM Anleihe hat. Einmalige Kredite können laufende Ausnahmen nicht decken.

Soll die Reichsbahn gesund bleiben, so läßt sich eine Tariferhöhung nicht länger umgehen. In der vorsichtigen Weise, wie die Neugestaltung der Tarife geplant ist, wird sie für die Wirtschaft tragbar sein. Bedeuten doch 250 Millionen RM Tariferhöhung nicht mehr als 1 Rpf Lohnerhöhung für die Arbeitsstunde aller Industriearbeiter.

— **Die Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat in Berlin SW 11 Askanischer Platz 5, unmittelbar neben dem Anhalter Personenbahnhof, eine „Reichsbahnauskunftei für Güterverkehr“ eingerichtet. Das verkehrtreibende Publikum wird hier unentgeltlich in weitmöglichstem Umfange über alle Tarifangelegenheiten des innerdeutschen und internationalen Güterverkehrs, des Tier- und Expreßgutverkehrs beraten. Es wird also allen Interessenten eine gewissen-

hafte Frachtkalkulation ermöglicht und eine bequeme Gelegenheit geboten, sich über alle Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens zu unterrichten. In einem Leseraum können eine größere Zahl von Fachzeitschriften sowie alle bei der Reichsbahnauskunftei aufliegenden Tarife eingesehen werden. Jeder Fragesteller ist damit auch in der Lage, sich an Ort und Stelle von der Richtigkeit der ihm erteilten Auskunft zu überzeugen, sich über die Anwendung des Tarifs und über etwaige Zweifelsfragen aufklären zu lassen.

Die Auskunftei ist werktags von 10. bis 16. Std., Sonnabends von 10. bis 13. Std. geöffnet. Fernmündliche Auskünfte (Anruf: Kurfürst 4087/89) werden bereits von 9 Std. ab erteilt. Alle mündlichen, schriftlichen und fernmündlichen Anfragen werden — wie nochmals ausdrücklich betont wird — völlig kostenlos und mit größter Beschleunigung beantwortet.

In einer besonderen Verkaufsabteilung hat die Auskunftei sämtliche Güter-, Tier- und Expreßguttarife, an denen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beteiligt ist, zum Verkauf vorrätig. Auch wird der Bezug der Tarife anderer Eisenbahnverwaltungen gern vermittelt. Auf Wunsch werden die Tarife gegen Voreinsendung des Betrages (einschl. Porto) oder gegen Nachnahme zugesandt, ohne daß für Verpackung usw. etwas berechnet wird. Bei regelmäßigem Bezuge einer größeren Anzahl von Tarifen kann Belieferung im Abonnement und zwar gegen vierteljährliche Stundung der auflaufenden Beträge, erfolgen. Die näheren Abonnementsbedingungen sind bei der Auskunftei zu erfahren. Die Inanspruchnahme der „Reichsbahnauskunftei für Güterverkehr" liegt im eigensten Interesse der Verfrachter.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Bericht für das Jahr 1927 ist der Personenverkehr um 304 357 Personen (3,6 %) und 104 982 RM an Fahrgeldeinnahmen (1,4 %) gegen das Vorjahr zurückgegangen. Der Rückgang entfällt ausschließlich auf den Verkehr zwischen Hamburg und Ahrensburg (Vorortverkehr), der in steigendem Maße auf die dem Staate Hamburg gehörende, elektrisch betriebene Walddörferbahn und auf die Autobuslinien abwanderte. Der Wettbewerb gegen die Walddörferbahn im Wege der Tarifermäßigung konnte nicht aufgenommen werden, weil diese Bahn jährlich über 2 Mill. RM Betriebszuschüsse vom Staate Hamburg erhält, die ihr gestatten, die Reisenden zu außerordentlich niedrigen Fahrpreisen zu befördern.

Der Güterverkehr weist eine Steigerung von 13 % in der Zahl der beförderten Gütertonnen und von 7,2 % in den Einnahmen auf. Die gesamten Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr waren um 3,5 % höher als im Vorjahre. Die gesamten Betriebsausgaben überschritten diejenigen des Jahres 1926 um 2,76 %. Es ergibt sich ein Reingewinn von 2 053 587,76 RM, wovon 5 % Dividende vorgeschlagen werden.

— **Aktiengesellschaft für Verkehrswesen.** Dem Bericht für das Geschäftsjahr 1927 entnehmen wir folgendes: Das Berichtsjahr war für die Gesellschaft das wichtigste seit dem Gründungsjahr, und zwar infolge der Fusion mit der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Aktiengesellschaft, durch welche die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen der umfangreichste und bedeutendste deutsche Privatkonzern wurde. Die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen ist eine reine Dach- und Holdinggesellschaft. Mit Eisenbahnbetrieben befaßt sie selbst sich ebensowenig wie mit Baugeschäften. Der Betrieb der Eisenbahnen liegt vielmehr vier Tochtergesellschaften: Lenz & Co. G. m. b. H., Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft und Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft ob. Lenz & Co. G. m. b. H. betreibt Neben- und Kleinbahnen von einer Gesamtlänge von 1109,98 km. Die Tätigkeit der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft m. b. H. erstreckt sich ausschließlich auf den Betrieb von Eisenbahnen. Die Länge dieser Bahnen beträgt 870,95 km. Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft betreibt Kleinbahnen in einer Gesamtlänge von 1009,75 km. Hinsichtlich der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, Köln, wird eine Fusion dieser Gesellschaft mit der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen vorgeschlagen. Zusammenfassend wird bemerkt: Das Jahr 1927 wies gegenüber dem Jahre 1926 bei den meisten Bahnen gesteigerte Einnahmen auf, die Einnahmezahlen des Jahres 1925 teils erreichten, teils überschritten. Andererseits haben sich in Auswirkung der der Reichsregierung und von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorgenommenen Erhöhung der Beamtengehälter auch bei den deutschen Neben- und Kleinbahnen die Personalausgaben bedeutend erhöht, wobei zu bemerken ist, daß die erst am Ende des Berichtsjahres vorgenommene Erhöhung sich für das abgelaufene Jahr noch nicht auswirkt hat. Alles in allem muß die Mehrzahl der deutschen Privat- und Kleinbahnen auch heute noch als notleidend gezeichnet werden. Der für 1927 erzielte Reingewinn stellt sich auf 2 687 719,22 RM, dessen Verwendung auf Superdividende, Tantieme an den Aufsichtsrat, Superdividende und Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorgeschlagen wird.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. Hochbahngesellschaft.** Dem Bericht für das Jahr 1927 entnehmen wir folgende Ausführungen: Einheitstarif, mit dem gleichzeitig auch die Einheitskarte eingeführt wurde, war für die Verkehrsentwicklung der Hoch- und Untergrundbahn von erheblichem Einfluß. Der Verkehr stieg infolge der lebhaften Ausnutzung der Umsteigeberechtigung von 163,2 Millionen im Jahre 1926 auf 222,5 Millionen Fahrgäste im Berichtsjahre. Der Verkehrszuwachs machte eine Verstärkung des Wagenparks notwendig; insgesamt wurden 168 neue Wagen in Auftrag gegeben, von denen elf gegen Ende des Berichtsjahres in Betrieb genommen wurden.

Im Laufe des Berichtsjahres belief sich der Wagenbestand auf 828 Wagen und zwar 427 Triebwagen und 401 Beiwagen. Es waren 6200 Angestellte und Arbeiter beschäftigt, darunter 690 Frauen; außerdem waren bei der Wagenmontage und den Neubauten 209 Arbeiter und Handwerker tätig. Der Hochbahngesellschaft ist eine Dividende in Höhe von mindestens 5 % gewährleistet.

— **Luftfrachttarif.** Die Deutsche Lufthansa (Berlin W 8, Mauerstraße 61) hat ihren ab 23. April gültigen Luftfrachttarif herausgegeben. Aus den Tafeln I und II kann die Frachtsumme für das aufgelieferte Gut berechnet werden. Der Tarif enthält weiter Bestimmungen über Begleitpapiere, Versicherung, den Fleiverkehr, die Frachtannahmestellen usw.

— **Verkehr zur Ostsee.** Der gewaltige Verkehr von Berlin an die Ostsee während der Pfingstfeiertage, der derjenigen nach anderen Reisezielen bei weitem überwog, kennzeichnet sich am besten durch die statistischen Erhebungen, die das Mitteleuropäische Reisebüro (MER) bezüglich des Platzkartenverkaufs auch für die Vorzüge zu den D-Zügen angestellt hat. Hiernach wurden für die von Berlin abgehenden Züge Platzkarten in folgenden Prozentsätzen verkauft:

Vorzug zum	D 35	nach Swinemünde-Heringsdorf	25. Mai 100 %	26. 10
„	„ D 23	nach Stettin	100 %	10
„	„ D 15	nach Warnemünde .	100 %	10
„	„ D 111	nach Warnemünde .	100 %	10
„	„ D 42	nach Frankfurt/Main	75 %	8
„	„ D 44	nach Frankfurt/Main	25 %	8
„	„ D 30	nach Harzburg . . .	75 %	7
„	„ D 191	nach Hirschberg . .	100 %	5
„	„ D 19	nach Stargard . . .	50 %	5
„	„ D 62	nach Dresden . . .	—	5
„	„ D 4	nach Köln	100 %	10
„	„ D 14	nach Köln	100 %	10

Bei der Zusammenstellung ergibt sich im übrigen, daß der Verkauf von Platzkarten auch für die Vorzüge eine Bequemlichkeit darstellt, die vom Publikum in immer stärkerem Maße ausgenutzt wird.

— **Verkehrswissenschaftliche Tagung Köln 22. 24. Juni 1928.** Die Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln hält ihre diesjährige Mitgliederversammlung im Rahmen einer Verkehrswissenschaftlichen Tagung mit folgendem Programm ab: Freitag, den 22. Juni, nachmittags, Mitgliederversammlung. Anschließend Vortrag des Herrn Geheimen Regierungsrat Reichsbahndirektor Dr. Sommerlad

ber: Der Güterwagendienst der Deutschen Reichsbahn und ine internationalen Beziehungen. Sonnabend, den 23. Juni, mittag, Besichtigung der „Pressa". Nachmittags: Vorag des Institutsleiters Privatdozent Dr. Napp-Zinn über: e Stellung Deutschlands, Großbritanniens und der Vernigten Staaten in der Weltschiffahrt. Vortrag des Herrn r. Weyhenmeyer über: Organisationsfragen des Rheinhiffahrtsbetriebes. Abends Empfang durch die Stadt Köln. nntag, den 24. Juni Rheinfahrt.

An der Tagung können auch Nichtmitglieder der Gellschaft gegen Lösung von Karten teilnehmen. Anfragen nd an das Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, An r Bottmühle, zu richten.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel im April.** Im österichischen Außenhandel hat sich im Monat April (Freier rkehr und Veredlungsverkehr) dem Vormonate gegener der Wert der Einfuhr um 13,2 Millionen Schilling geben, der Wert der Ausfuhr ist hingegen um 8,5 Milnen Schilling zurückgegangen. Das Passivum erhöhte h dadurch um 21,7 Millionen Schilling und betrug im ril 89 Millionen Schilling. Dem gleichen Vorjahrsnate gegenüber zeigt die Einfuhr eine mäßige, die Ausr eine stärkere Zunahme und das Passivum war wesentlich geringer, da es im April 1927 98 Millionen Schilling tragen hatte.

Auch in den ersten vier Monaten zusammengenommen igt die Gestaltung der Außenhandelsbewegung der gleien Vorjahrsperiode gegenüber manch auffällige Verhiebung. Das Endergebnis ist aber infolge gleich starker nahme der Ein- und Ausfuhr eine fast vollständig unränderte Höhe des Einfuhrüberschusses im Betrage von 6,4 Millionen Schilling.

— **Fremdenverkehr.** Bei einer Tagung des Ausschusses r Fremdenverkehr, die am 19. Mai in Bregenz stattfand, richtete Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. hürff u. a.:

Auch der Bau von Seilschwebebahnen hat seit r letzten Fremdenverkehrstagung weitere Fortschritte macht. So wurde am 4. März der Betrieb der Seilhwebebahn von Kitzbühel auf den Hahnenkamm und am . April jener von Igls auf den Patscherkofel aufnommen. Als zehnte Seilschwebebahn Österreichs wird ch im Laufe dieses Jahres die Bahn auf das Hafelekar Betrieb genommen werden. Bemerkenswert ist die Stärke r bisherigen Benützung der bereits dem Verkehre überbenen Seilschwebebahnen. So wurden von der Raxbahn t dem Stichtage vom 31. März in 662 Betriebstagen 9450 Personen befördert, von der Zugspitzbahn in 636 gen 199 500 Personen, von der Pfänderbahn in 378 Tagen 3832 Personen, von der Feuerkogelbahn in 280 Tagen 071, von der Kanzelbahn in 88 Tagen 10 127, von der rgeralpbahn in 55 Tagen 2755, und von der Schmittenhebahn in 31 Tagen 3028 Personen.

In der Binnenschiffahrt wird auf der Strecke assau—Linz versuchsweise eine Verdichtung des Verhrs vorgenommen werden durch eine tägliche Führung s Postschiffes in den Monaten Juli und August. Im denseeverkehr dürfte durch die Einstellung eines neuen hiffes seitens der Österreichischen Bundesbahnen eine reicherung der Verbindungen noch in diesem Jahre erglicht werden.

Der Postkraftwagenverkehr wird im heurigen mmer durch Eröffnung von vierzig neuen Linien namfte Erweiterung erfahren. Weiter werden zahlreiche sellschaftsfahrten von einzelnen Fremdenverkehrsmittelnkten in die landschaftlich schönsten Gebiete geführt rden. Während der Zeit des deutschen Sängerbundfestes ird der Verkehr auf den für den Fremdenverkehr hauptchlich in Betracht kommenden Linien verstärkt werden.

Den unablässigen Bemühungen des Bundeskanzleramtes es gelungen, den Kreis der Staaten, mit welchen ein Abmmen auf Grundlage der Gegenseitigkeit zur Aufhebung des Sichtvermerkzwanges abgeschlossen urde, neuerlich zu erweitern.

Vom Messewesen empfängt der österreichische emdenverkehr immer kräftigere Antriebe. Die letzte ühjahrsmesse in Wien wies den größten Ausstellungsbelag seit dem Bestand der Wiener Messe auf und auch die Zahl der auswärtigen und ausländischen Besucher war abermals erheblich gestiegen. Auch die kommenden Messeveranstaltungen in Wien, Innsbruck und Graz lassen einen großen Fremdenzuzug erwarten.

Das heurige Fremdenverkehrsjahr ist durch ein außergewöhnlich reichhaltiges Programm ausgezeichnet. Die Veranstaltungen, insbesondere das zehnte Deutsche Sängerbundesfest, werden eine Belastungsprobe für den österreichischen Fremdenverkehr darstellen. Die Meteorologische Zentralanstalt in Wien hat sich erbötig gemacht, nach dem Vorbild im Deutschen Reich auch in Österreich einen Reisewetterdienst in die Wege zu leiten.

Die Fremdenverkehrswerbung im Auslande hat weitere Fortschritte zu verzeichnen. Dank dem großen Entgegenkommen der Ravag konnte die Radiowerbung in erhöhtem Maße fortgeführt werden.

Im Anschluß daran gab Generalsekretär Doktor Steyrer einen eingehenden Tätigkeitsbericht der Vertretungen der Bundesbahnen in London, Paris, Utrecht, Berlin, Rom und Stockholm, die auch weiterhin nach besten Kräften bemüht sind, das bereits in erfreulicherweise wachgerufene Interesse des Auslandspublikums für Österreich zu vergrößern und durch engste Zusammenarbeit mit den ausländischen Verkehrsanstalten und Reisebüros zugunsten Österreichs auszunützen. Diese Tätigkeit der Auslandsvertretungen wird auf das wirksamste unterstützt und gefördert durch die Österreichische Verkehrswerbung, die Werbestelle der Bundesbahnen in Wien, die wieder durch eine ganze Reihe von Werbeschriften das Interesse für Reisen in und nach Österreich zu wecken verstanden hat.

Zum Schluß machte der Redner die Mitteilung von der Herausgabe neuer Rundreisekarten, mit einer Geltungsdauer von zwei Monaten ausgestattet. Diese berechtigen zu einer einmaligen Rundfahrt von einer österreichischen Grenze über eine feste, Wien berührende Route wieder nach einer Grenze zurück. Die Route, für welche die einzelnen Rundreisekarten gelten, sieht teilweise mehrere Strecken vor, deren eine der Reisende nach seiner Wahl zur Ausführung der Rundreise benützen kann. Die Rundreisekarten werden für die zweite und dritte Klasse ausgegeben und eine zirka 30prozentige Ermäßigung bieten.

Hierauf besprach Betriebsdirektor Ing. Sedlak eingehend die Änderungen, die sich aus der Einführung der Sommerfahrordnung ergeben, und wies insbesondere auf die Verkürzung einzelner Fahrzeiten durch neue Schnellzüge hin. Auch der deutsche Verkehr nach Österreich habe neuerlich Verbesserungen erfahren. Im Inlandverkehr sind seit 15. Mai bedeutende Verbesserungen der Fahrzeiten eingetreten.

Der Referent wies auf die großen Aufgaben hin, die der Bundesbahnverwaltung im heurigen Sommer durch die Abhaltung des deutschen Sängerfestes erwachsen werden, zu dem 150 Sonderzüge bisher gemeldet sind, wovon 124 aus Deutschland kommen werden. Er teilte mit, daß die Bundesbahnen 190 vierachsige D-Zug-Wagen und 300 Lokalzugwagen bestellt haben, die für die dritte Klasse bestimmt sind und die eine neue Bauart aufweisen werden. Die innere Ausstattung der neu bestellten Schnellzugswagen wird bedeutend verbessert werden.

Ungarn.

— **Die Emission der Talbotanleihe.** Die Ungarische Transdanubische Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft, deren in Bánhida zu errichtendes elektrisches Kraftwerk berufen sein wird, nicht nur den Strom für einzelne Teile des Landes, sondern auch für die königlich ungarischen Staatsbahnen zur Durchführung des Elektrisierungsprogrammes zu liefern, beschafft bekanntlich das zum Aufbau des Kraftwerkes erforderliche Kapital durch Unterbringung von Anleiheobligationen auf dem Londoner Markte. Diese Obligationen der Serie A im Nominalwerte von 1 Million Pfund Sterling sind mit 4½ % verzinslich und haben eine Laufzeit von 25 Jahren. Die Amortisation beginnt erst zu Beginn des vierten Jahres. Diese Obligationen, für die die britische Regierung auf Grund der Trade Facilities Act Garantie leistet, übernimmt die Bank von England zum Kurse von 95½ %. Der Emissionskurs beträgt 97 %. Die Obligationen lauten auf Namen, die ⅛ prozentige englische Stempelgebühr trägt die Bank von England. In Angelegenheiten der Unterbringung

der Obligationen Serie B wurden unter Mitwirkung der Ungarischen Allgemeinen Creditbank mit dem Londoner Whitehall Trust Ltd. Verhandlungen gepflogen, als deren Ergebnis dieser Trust 6½ prozentige Obligationen mit einem Kurse von 89 % übernimmt. Diese gleichfalls auf Namen lautenden Obligationen, die eine Laufzeit von 33 Jahren haben, werden ebenfalls erst vom vierten Jahre ab getilgt. Ihr Emissionskurs beträgt 93 %. Die englische Stempelgebühr trägt der Whitehall Trust. Beide Anleihen wurden am 9. Mai in London zur öffentlichen Subskription aufgelegt.

Die Zeichnungen wurden infolge starker Überzeichnung bald geschlossen.

Das Resultat beider Emissionen zeigt den Kredit Ungarns im Auslande in sehr vorteilhaftem Licht. Die 4½ prozentige Anleihe wurde durch die englische Regierung garantiert. Die relativ bescheidene Zinsdifferenz zwischen den beiden Anleihen genügte jedoch, um das Interesse des Publikums in stärkerem Maße für die andere, größere Emission zu erwecken, hinter der ausschließlich das Vertrauen zu Ungarns Kreditfähigkeit steht.

Übrige europäische Länder.

— **Wirtschaftlichkeit des norwegischen Vorortverkehrs.** Ein Ausschuß von Fachleuten in Norwegen hat sich mit der Frage der Wirtschaftlichkeit des Vorortverkehrs beschäftigt. Nordisk Järnbanetidskrift berichtet über die Ergebnisse dieser Ermittlungen, denen wir folgendes entnehmen.

Die Untersuchung befaßte sich mit vier Staatsbahnstrecken, nämlich den Strecken Oslo—Ljan, Oslo—Lilleström, Oslo—Sandvika und Bergen—Nesttun sowie drei nur dem Vorortverkehr dienenden Privatbahnen, der bekannten Holmenkollenbahn, der Ekebergbahn und der parallel zu der Staatsbahnstrecke Oslo—Sandvika verlaufenden Bärumsbahn.

Die Gegenüberstellungen ergaben, daß die Holmenkollenbahn das Anlagekapital verzinst, während im übrigen sich das finanzielle Ergebnis unbefriedigend stellt. Die Ekebergbahn weist nicht genügend Betriebsüberschüsse auf, um das Anlagekapital zu verzinsen, die Bärumsbahn erfordert sogar Zuschüsse, ohne daß überhaupt das Anlagekapital verzinst wird. Sämtliche Staatsbahnstrecken erfordern Zuschüsse mit Ausnahme der Linie Oslo—Sandvika, die einen kleinen Betriebsüberschuß aufweist, der jedoch eine Verzinsung des Anlagekapitals von nur 0,19 % gestattet.

Bei einem Vergleich zwischen den einzelnen Bahnen findet man, daß der Grund für die Verschiedenheit der Wirtschaftlichkeit nicht in der Verschiedenheit auf der Ausgabenseite zu suchen ist. Im großen Ganzen liegen die Selbstkosten für alle Bahnen für das Personenkilometer bei etwa 5,5 Öre. Es ist sogar eher so, daß sowohl bei den Privat- wie bei den Staatsbahnen, diejenigen wirtschaftlich am günstigsten abschneiden, die die höchsten Selbstkosten für das Personenkilometer aufweisen, und nicht umgekehrt. Dagegen ist die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer höchst verschieden und schwankt zwischen 3,95 Öre bei der Staatsbahnstrecke Oslo—Lilleström und 7,59 Öre bei der Holmenkollenbahn. Einen großen Teil der Einnahmen machen bei einigen Bahnen die Monats- und sonstigen Rabattkarten aus und drücken auf diese Weise die Durchschnittseinnahmen für das Personenkilometer herunter.

Auf der anderen Seite ist der Ausschuß der Ansicht, daß man nicht etwa geringere Selbstkosten für das Personenkilometer bei den Monats- und sonstigen Rabattkarten als bei den übrigen Fahrkarten annehmen darf. Denn der Verkehr mit Rabattkarten (Berufsverkehr) drängt sich stark auf gewisse Morgen- und Abendstunden zusammen, und dieser Spitzenverkehr zwingt die Bahnen zur Vorhaltung von reichlichem Wagenmaterial und viel Personal. Für die Privatbahnen, die sonst auf geringen Verkehr eingestellt sind, spielt dieser Umstand eine so große Rolle, daß die Selbstkosten mindestens ebenso hoch veranschlagt werden müssen, vielleicht höher für den Verkehr mit ermäßigten Fahrkarten als für den übrigen Verkehr. Für die Staatsbahnen mit ihrem großen Beförderungsvermögen bei dem einzelnen Zuge würde die Zusammendrängung des Verkehrs einen Vorteil bedeuten, wenn die Gültigkeit der Monatskarten auf gewisse Züge beschränkt werden könnte, die dann lang und gut besetzt gefahren werden könnten. In Wirklichkeit fällt indessen dieser Vorteil fort, weil die Monatskarten für alle Züge gelten und die Eisenbahn in der Fahrplangestaltu so großes Entgegenkommen beweist. Aus diesem Grun rechnet der Ausschuß auch bei den Staatsbahnen bei dies Verkehr nicht mit geringeren Selbstkosten.

Wenn man mit dem Ausschuß für die Fahrten mit d verschiedenen Fahrkarten (Zeitkarten und Einzelfahrkart von denselben Selbstkosten ausgeht, so ergeben die Ermi lungen, daß der Zeitkartenverkehr bei den Staatsbahn nicht einmal die Hälfte von dem einbringt, was er an rein Betriebskosten ohne Verzinsung kostet und daß auch den Privatbahnen die Verhältnisse nicht nennensw besser liegen.

Wie oben angeführt, halten sich die reinen Betriebskost um 5,5 Öre für das Personenkilometer bei den verschieden Bahnen. Rechnet man nun 1,5 bis 2 Öre für die Kapit verzinsung hinzu, kommt man auf 7 bis 7,5 Öre an Selb kosten für ein Personenkilometer. Diesen Satz glaubt d Ausschuß als Durchschnitt für die staatlichen Vorortlini wie die besonderen Privatbahnen mit Vorortverkehrschara ter annehmen zu müssen.

Bei der Prüfung der Möglichkeit einer billigeren Gest tung des Vorortverkehrs führt der Ausschuß folgendes In erster Linie müßten die Lohn- und Personalausgaben, bis zu ⅔ der Ausgaben ausmachen, herabgedrückt werde Man rechnet mit einer Gehalts- und Lohnherabsetzung Norwegen mit Rücksicht auf das Sinken des allgemein Preisniveaus, das bei dem jetzigen Stande der n wegischen Krone viel zu hoch liegt, sowie einer geschm digeren Anwendung des 8-Stundentages, die kürzlich den Staatsbahnen beschlossen wurde. Bei der Einman bedienung der elektrischen Lokomotiven auf den Streck Oslo—Sandvika und Oslo—Lilleström rechnet man mit ein jährlichen Ersparnis von 200—300 000 Kr. Der Fahrkarte verkauf und die Fahrkartenkontrolle erfordern zuviel P sonal. Der Ausschuß empfiehlt Prüfung der etwaigen Ei führung des amerikanischen Systems des Bezahlens bei Eingang oder Ausgang, also ohne Schaffner. Das Syste erfordere Einheitsfahrpreis, sei aber vereinbar mit Zeitkarte Auch soll die Einziehung von Zügen bei dem jetzt sinke den Verkehr erwogen werden, wenn auch weiterhin Kra wagenlinien, die parallel der Bahn verkehren, die Genehm gung zum Betriebe erhalten. Ferner empfiehlt der Aussch die Beschaffung einfacherer, leichterer und billigerer Pe sonenwagen im Vorortverkehr. Bei der Einrichtung s berücksichtigt werden, daß die Reinigung auf einfachs Weise erfolgen könne, da die Reinigungskosten bede tend seien.

Da diese Reformen erst allmählich durchgeführt werde könnten, sei zunächst eine Tarifreform erforderlich. Die müsse vor allem in der Richtung einer Einschränkung d Zeitkarten und sonstigen Rabattkarten gehen. Ermäßig Karten sollten nur noch für die Fahrt von der Wohnun zur Arbeitsstätte und umgekehrt vorgehalten werden. I übrigen sollte es nur Einzelfahrkarten geben. Immerhin h der Ausschuß in dieser Frage keinen bestimmten Vorschla unterbreitet, da die Verhältnisse bei den einzelnen Bahne zu verschieden lägen.

— **Die Schwedische Staatsbahn im 1. Vierteljahr 192** Das finanzielle Ergebnis der Schwedischen Staatsbahn i 1. Vierteljahr 1928 wurde namentlich durch die Arbeit konflikte in Nordschweden ungünstig beeinflußt, wo erst im April gelang, den Streik im Erzbergbau beizulege Die beförderte Erzmenge betrug in den ersten Monate daher nur 0,49 Mill. t gegen 1,49 Mill. t im Vorjahre. D übrige beförderte Gütermenge belief sich auf 2,32 Mill. gegen 2,49 Mill. t im Vorjahre. Im Personenverkehr wa eine kleine Steigerung zu verzeichnen. Es wurden 6,7 Mill. Reisende gegen 6,4 Mill. in der gleichen Zeit des Vo jahres befördert. Die Einnahmen betrugen 42,2 Mill. K (i. V. 44,3 Mill.), die Ausgaben 38,5 Mill. Kr (i. V. 38. Mill.), der Betriebsüberschuß mithin 3,7 Mill. Kr. gege 6,0 Mill. Kr. i. V. Bei der vorgesehenen Verzinsung de Staatsschuld ergibt sich für das 1. Vierteljahr 1928 ein Ver lust von 7,1 Mill. Kr. (i. V. von nur 4,6 Mill. Kr.).

— **Eröffnung eines neuen Reisebüros in Estland.** Den nächst wird in Estland ein neues Reisebüro seine Tätigkei aufnehmen. Die Satzungen des Büros liegen zurzeit dem est nischen Innenminister zur Bestätigung vor. Die Gründun geht von einem größeren amerikanisch-englische

nternehmen aus, das neben einer Filiale in Riga eine ihe weiterer Filialen in allen baltischen Staaten errichten ll.

— **Radioeinrichtungen auf russischen Eisenbahnen.** Der ningrader Schwachstromtrust hat drei Radioempfangs- d Übertragungsstationen in Eisenbahnwagen der Strecke skau—Leningrad eingerichtet. Die Anlagen ermöglichen eblich, im fahrenden Zug Radioempfang und -Übertra- ng in einem Umkreis von 500 bis 600 km. Es handelt sich genwärtig noch um Versuche, die auf der oben genannten ecke stattfinden.

— **Eröffnung neuer Grenzübergangsstellen im deutsch-lnischen Eisenbahnverkehr.** Auf Grund der deutsch-pol- chen Konvention über den Grenzverkehr vom März 1926 d am 15. Mai zwei neue Grenzübergangspunkte im tsch-polnischen Personen- und Güterverkehr, und zwar der polnisch-ostpreußischen Grenze (Raczki-Groß-Czy- chen) und an der polnisch-schlesischen Grenze (Sosno- umittelwalde) eröffnet worden. Die Paß- und Zollrevision olgt auf deutscher Seite in Groß-Czymochen bzw. Neu- telwalde, auf polnischer Seite in Raczki bzw. Sosno snow). Für Personen- und Güterverkehr sind die gleichen stimmungen maßgebend wie für den deutsch-polnischen enbahnverkehr auf den andern bereits eröffneten Grenz- rgangslinien.

— **Der Sommerfahrplan der Rumänischen Staatsbahnen** am 15. Mai ins Leben getreten und sieht 96 177 Zug- meter täglich vor, gegen 89 458 Zugkilometer im letzten nterfahrplan. Die Reisegeschwindigkeit der Züge stieg Mittel von 24.6 km/Std. auf 26,1 km/Std. In weiterem rfolg des Bestrebens: den Fernverkehr aus den Personen- en auszuschalten, werden die letzteren auf langen ecken nicht mehr wie bisher durchgeführt, sondern ver- ren nur zwischen den größeren Verkehrsmittelpunkten. er Entfernungen von 530 km hinaus sind in Rumänien Fahrpreise für alle Züge gleich, Nr. 5, S. 131 d. Ztg.)

An wesentlichen Neuerungen sind zu erwähnen: 1. Ein ues Schnellzugpaar Großwardein—Galatz über ausenburg—Ghimeschpaß—Adjud, das die 737 km lange ecke in 23¾ Stunden zurücklegt; 2. ein neues Schnell- paar Temeswar—Szegedin—Budapest über slawisches Gebiet; 3. ein neues Schnellzugpaar Buka- st—Basardschik (Dobrudscha), vorläufig ohne Fort- ung nach Varna. (In diesen drei Verkehrsrichtungen kehrten bisher keine Schnellzüge); 4. ein durchlaufender gen I. und II. Klasse Bukarest—Paris.

— **Der Vertrag der Rumänischen Staatbahnen mit den chitzawerken.** Die Hütten und Eisenwerke der ehe- ligen österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesell- aft (StEG.) in der Gegend von Reschitza (100 km südl ich von Temeswar) sind die einzigen ihrer Art in Ru- nien, und besitzen daher ein Monopol auf Stahlwaren r Art, das nur durch die ausländische Konkurrenz be- ränkt wird.

Die Werke, bei denen auch viel französisches Kapital eiligt ist, standen bei Kriegsende, als der Friedensvertrag Trianon das Gebiet von Reschitza Rumänien zuwies, er der Führung des Hofrates Veith, dem die schwierige Aufgabe zufiel, die Überleitung in die neuen Verhältnisse zunehmen und dabei die Interessen der Aktionäre zu ren. Dies ist ihm auch voll und ganz gelungen, die rke sind heute, unter dem Namen „Eisenwerke und männen von Reschitza" zusammengefaßt, eine ru- nische Aktiengesellschaft, deren alte Aktien den früheren Besitzern restlos verblieben sind, und die durch weise Ver- ung ihrer jungen Aktien in den maßgebenden Kreisen r Parteischattierungen in Rumänien festen Boden unter Füßen hat. Generaldirektor der Gesellschaft ist heute enieur Buşilă und auch der Verwaltungsrat ist in ner Majorität rumänisch.

Eine Frucht dieser engen Verbindung der Gesellschaft der rumänischen Wirtschaft war die vorjährige Fest- ung der Zollsätze, die auf alle von ihr hergestellten ren in einer Höhe erfolgte, die ausländische Konkurrenz dadurch eine Konkurrenz überhaupt, vollständig un- glich machte.

Den Schlußpunkt unter diese Entwicklung setzt nun der Vertrag, den die rumänischen Staatsbahnen, die größten Auftraggeber der Werke, mit diesen geschlossen haben, und den, nachdem ihn das rumänische Parlament gutgeheißen hatte, der „Monitoral Oficial" vom 6. April d. J. veröffentlicht.

Es handelt sich bei diesem Vertrage um die Lieferung von jährlich rd. 60 000 Tonnen Stahlwaren, zum Preise von rd. 20 Millionen Reichsmark. Der Vertrag ist auf sechs Jahre abgeschlossen.

Die rumänischen Staatsbahnen haben den Werken bis zum 15. September eines jeden Jahres den Lieferungsplan für das nächste Jahr mitzuteilen, und ihnen gleichzeitig die nötigen Konstruktionspläne zu übergeben. Erfolgt die Bekanntgabe des Lieferungsplanes nicht termingerecht, so haben die Werke das Recht, den Lieferungsplan des laufendes Jahres als auch für das nächste Jahr gültig anzusehen, und bis zu 60 % dieses Planes in Arbeit zu geben. Mit den restlichen 40 % werden die Verfügungen der Eisenbahnverwaltung bis zum 31. Dezember abgewartet. Für nachträgliche Änderungen der allgemeinen oder der Einzelpläne ist die Eisenbahnverwaltung verantwortlich. Die Werke haben für planmäßig ausgeführte Arbeiten bzw. für Einrichtungen, die zur Ausführung von Arbeiten notwendig waren, bei Änderung des Planes das Recht auf Schadenersatz.

Die Preise verstehen sich frei Eisenbahnwagen in Reschitza oder Anina. Die Eisenbahnverwaltung kann die angegebenen Mengen um je 15 % über- oder unterschreiten. Die Preise gelten bis Ende 1930. Am 15. Oktober dieses Jahres werden die Preise für die restlichen drei Jahre festgestellt, und zwar im Verhältnis der zu diesem Zeitpunkt geltenden Einkaufspreise der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu den derzeitigen Einkaufspreisen dieser Verwaltung, mit der Beschränkung jedoch, daß die derzeitigen Preise auf keinen Fall um mehr als 15 % herab- oder hinaufgesetzt werden können.

Die Preise verstehen sich zu einem Kursstand von 3.10 bis 3,30 Schweizer Franken für hundert Lei. Ändert sich der Wert des rumänischen Geldes, erfolgen die Zahlungen der Eisenbahnverwaltung im Verhältnis des Kursstandes am Zahltag.

Werden die Zollsätze für die von den Werken zu liefernden Waren um mehr als 30 % herabgesetzt, sind die Preise ebenfalls der neuen Sachlage anzupassen.

Der Vertrag wird ungültig, wenn die Werke nicht imstande sind wenigstens zwei Drittel der bestellten Mengen zeitgerecht abzuliefern.

Die übrigen Punkte des Vertrags enthalten weiter nichts Bemerkenswertes.

Ein Vergleich der Preise zeigt, daß die rumänische Eisenbahnverwaltung an die Reschitzawerke für die verschiedenen Waren um 38 bis 126 % höhere Preise zu bezahlen hat als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, und zwar beträgt die Gesamtsumme der Bestellung rd. 20 Millionen Reichsmark gegen rd. 12 Millionen, im Endergebnis beträgt also der Mehraufwand der rumänischen Staatsbahnen 64 %. Der weitaus größte Teil dieses Unterschiedes ist auf den Zollschutz zurückzuführen; die Transportkosten fallen nicht entscheidend ins Gewicht, da sich die Gegend von Reschitza verkehrsgeographisch sehr ungünstig, am äußersten Rande des rumänischen Eisenbahnnetzes, befindet, und weite Gegenden des Landes, so fast die ganze Moldau, Bessarabien und die Bukowina näher an das deutsch-polnische Industriegebiet in Oberschlesien als an Reschitza gelegen sind.

— **Ein beweglicher Bahnsteig.** In Nr. 17 S. 462 d. Ztg. wird über die Anlage eines beweglichen Bahnsteigs auf der Haltestelle Wood Lane der Central London Eisenbahn berichtet, der zur Verlängerung des an beiden Seiten durch Abzweiggleise begrenzten, zu kurzen Bahnsteigs dient.

Der Gedanke ist nicht neu. Auf der eingleisigen Strecke Phnillies—Chimay in Belgien sind auf mehreren Bahnhöfen: Rance, Sivry und Troide-Chapelle schon vor dem Kriege verschiebbare Bahnsteige vorhanden gewesen. Diese Stationen kranken, wie so viele andere kleine Bahnhöfe, daran, daß die beim Bau der Bahn vorgesehene Bahnsteiglänge infolge Erhöhung der Achszahl der Personenzüge nicht mehr ausreicht. Eine Verlängerung des Bahnsteigs ist nicht ohne weiteres möglich, wenn dieser an dem einen Ende durch

einen in der Nähe des Empfangsgebäudes kreuzenden Wegübergang und an dem anderen Ende durch die nach den Nebengleisen abzweigende Weiche begrenzt wird. Als Notbehelf wird dann gewöhnlich auf der anderen Seite des Weges der Bahnsteig verlängert und so von dem Wegübergang durchschnitten, so daß die an dieser Stelle ein- und aussteigenden Reisenden klettern müssen. Daß hierbei schon mancher Unfall entstanden ist, für den die Eisenbahnverwaltung haftpflichtig gemacht wurde, liegt auf der Hand.

Zur Beseitigung des Übelstandes hat man auf den genannten Stationen einen Teil des Bahnsteigs in der Längsrichtung des Gleises über den Weg verschiebbar eingerichtet. Dieser Teil besteht aus einem leichten Eisengestell, das oben und an den Längsseiten ausgebohlt ist und sich über zwei im Wege eingelegte Laufschienen auf Rollen bewegt. Das angrenzende feste Bahnsteigende ist zur Aufnahme des verschiebbaren Teiles kastenförmig ausgebildet. Die Bedienung erfolgt in einfacher Weise mittels Drahtzug und Handwinde — vgl. Abbildung.

Daß eine mechanische Folgeabhängigkeit mit der Gitterschiebeschranke besteht, dergestalt, daß vor dem Ausziehen des Bahnsteigs erst die Schranke geschlossen und vor dem Öffnen der Letzteren der Bahnsteig wieder eingezogen sein muß, ist anzunehmen.

Eine Abhängigkeit zwischen Bahnsteiglage und dem Einfahrtsignal könnte in Frage kommen, wenn bei allen in das Bahnsteiggleis einfahrenden Zügen die Bahnsteigverlängerung hergestellt werden müßte.

Die Anwendung derartiger Hilfseinrichtungen an öffentlichen Wegen ist aber nur als Notbehelf anzusehen, namentlich in Hinblick darauf, daß bei Störungen in der Anlage eine längere Wegesperrung eintreten kann.

Immerhin kann die Anlage beweglicher Bahnsteige in außergewöhnlichen Fällen z. B. als Provisorium bei Bahnhofsumbauten eine praktische Lösung bieten. Winzler.

— **Der englische Staatshaushalt und die Eisenbahnen.** Wie unsere Leser aus den Berichten in den Tageszeitungen wissen werden, hat der Entwurf des Staatshaushalts, den der Finanzminister am 24. April dem Parlament vorgelegt hat, einiges Aufsehen erregt. Seine Erhebung zum Gesetz wird beträchtlichen Einfluß auf die englischen Eisenbahnen haben. Er bezweckt nämlich, das Wirtschaftsleben durch Verringerung der Steuerlasten zu heben, und diese Erleichterung soll auch den Eisenbahnen zu gute kommen, deren Ausgaben dadurch um etwa 4 Mill. Pfund niedriger werden sollen. Einen Gewinn von dieser Maßnahme werden aber die Eisenbahnen nicht haben, denn sie sollen ihre Tarife so herabsetzen, daß auch ihre Einnahmen um einen gleichen Betrag zurückgehen. Die Tarife, die von dieser Maßnahme betroffen werden, sind diejenigen für Kohle, Koks, Grubenhölzer, Erze, Kalk für die Hochofen- und Stahlwerke; es kommen also an erster Stelle die Betriebe der Urerzeugung für die Vergünstigung durch die erniedrigten Tarife in Frage. Sie sind deshalb ausgewählt, weil sie die größte Zahl von Arbeitskräften im Verhältnis zu ihrer Erzeugung beschäftigen, andererseits aber auch, weil sie mit etwa einem Viertel an der Zahl der Arbeitslosen beteiligt sind. Eine Verbilligung ihrer Erzeugnisse soll aber auch den diese verarbeitenden Zweigen der Gütererzeugung aufhelfen, und endlich handelt es sich um die Betriebe, die die Anfu rung ihres Bedarfs und die Abförderung ihrer Erzeugn nicht auf die Straße verlegen können. Die Verringer der Frachtkosten für die davon betroffenen Betriebe v auf etwa 8 % geschätzt.

Soweit würde also die Lage der Eisenbahnen von e Neuordnung der Dinge im Endergebnis nicht betrof denn was sie auf der einen Seite an Steuern sparen, ihnen auf der anderen Seite durch verringerte Frach nahmen wieder entzogen. Man erhofft aber trotzdem d der Neuerung eine Hebung der wirtschaftlichen Lage Eisenbahnen, indem nämlich durch die Förderung jenigen Zweige der Gütererzeugung, die der Eisen nen nicht entraten können, diesen Verkehr zugeführt dadurch der Gewinn aus dem Eisenbahnbetrieb erhöht w In anderer Beziehung wird aber das englische Eisenb wesen von der Neuerung noch sehr einschneidend be fen. Während bei drei von den vier Gruppen, in denen englischen Eisenbahnen zusammengefaßt sind, der Gü verkehr den Ausschlag gibt, ist die vierte, die Südbahn wesentlichen auf ihren Personenverkehr angewiesen. mit nun die Herabsetzung der Tarife auf alle vier G pen gleichmäßig angewendet werden kann, werden s ihre Ersparnisse aus der Verringerung der Steuern e Gemeinschaftskasse zuzuführen haben und mit di Kasse ihre Mindereinnahmen an Frachten zu verrech haben. Mit dieser Regelung haben sich die Eisenb gesellschaften einverstanden erklärt, und der Fin minister hat ihnen seinen Dank für dieses Entgegenk men ausgesprochen. Ihr Lohn dafür soll eine Ver rung des Verkehrs, verursacht durch die günstigere staltung der übrigen Teile des Erwerbslebens, sein.

Der Ausfall an Steuern soll durch eine Erhöhung Benzinsteuer um 7,5 Pf für 1 l gedeckt werden. D sollen die Kosten für die Unterhaltung der Straßen, deren Deckung die Benzinsteuer dient, dadurch herun gedrückt werden, daß die Verwendung von Luftre eine Ermäßigung der Kraftwagensteuer um 20% ge über dem Betrag, der bei der Verwendung von Vollre zu zahlen ist, zur Folge haben soll.

Die Leiter der vier englischen Eisenbahnen haben s wenn auch in Einzelheiten auseinandergehend, in Sinne ausgesprochen, daß sie von den Plänen des Fin minister einen günstigen Erfolg für die Güter erzeug den Zweige des englischen Wirtschaftslebens und diesem Umwege auch für die Eisenbahnen erhoffen.

— **Musterkoffer in England.** Die englischen Ei bahnen werden, am 1. Juli d. J. beginnend, an Geschä reisende Hefte mit Hinterlegungsscheinen ausgeben, Grund deren diese ihre Koffer als Handgepäck auf be bigen Bahnhöfen zur Aufbewahrung geben können. Hefte enthalten 30 Scheine und kosten 5 Schilling. Hilfe dieser Scheine können die Reisenden ihren Ko auch am Wochenende nach dem nächsten Ort, wo sie am Montag brauchen, vorausschicken, während sie so über den Sonntag nach Hause reisen. Sowohl die Eis bahn wie auch der Reisende erspart dadurch die Bef derung des Gepäcks an den Heimatort des Reisenden, vielleicht in erheblicher Entfernung liegt, während Ort, wo er am Sonnabend seine Geschäfte beendet hat, derjenige, wo er sie am Montag wieder aufnimmt, n beieinander liegen. Die Möglichkeit, Gepäck auf di Art zu versenden, ohne eine Fahrkarte, die zwischen V sand- und Empfangsort gilt, zu besitzen, erstreckt sich alle englischen Eisenbahnen und ist nicht durch den U fang der Einzelnetze begrenzt.

— **Hundefahrkarten für das Wochenende.** Bei den e lischen Eisenbahnen werden neuerdings Wochenendkar für Hunde ausgegeben. Eine reichlich weitgehende F sorge für die Hundebesitzer!

— **Eisenbahnausstellungen zu Wohltätigkeitszwecken England.** Vor einiger Zeit wurde die englische Nord bahn gebeten, ein Krankenhaus in Blyth zu unterstütze sie tat das in der Form, daß sie eine Ausstellung von Eis bahnbetriebsmitteln veranstaltete und deren Ertrag der V waltung des Krankenhauses überwies. Seitdem sind d artige Ausstellungen noch an drei anderen Orten vera staltet worden, und Ende April wurde die fünfte in Lee

ffnet. Der Ertrag soll Wohltätigkeitsanstalten dieser dt zu gute kommen, deren Verwaltung infolgedessen der sstellung alle mögliche Unterstützung gewährleistet hat. Eröffnung hat der Oberbürgermeister vorgenommen. die Ausstellung waren drei Bahnsteiggleise freigemacht den, von denen eins die Wagen, das zweite die Lokoiven aufnahm, während auf dem dritten Modelle von zolteilen ausgestellt waren.

Unter den Wagen war ein solcher mit Behältern für kgut-Sammelsendungen, ein in eigener Werkstatt geter Postwagen mit Sortiereinrichtung und mit Einrichg zum Abwerfen und Aufnehmen von Postsendungen rend der Fahrt, ferner ein Pferdewagen mit drei geten Räumen für die Pferde, sowie eine Anzahl Perenwagen, so ein Schlafwagen mit zehn einbettigen Abn.

Die Ausstellung von Lokomotiven umfaßte sowohl ganz . z. B. eine Schnellzugmaschine aus dem Jahre 1885, die nächst in das Eisenbahnmuseum in York übergeführt den soll, als auch die allerneuesten, z. B. eine Kitson-l-Lokomotive, die, erst voriges Jahr als erste ihrer Art ut. seit einiger Zeit den Dienst zwischen Leeds und dford versieht.

Die eingangs erwähnte Ausstellung in Hull ist seinerzeit 23 000 Personen besucht worden, unter denen 7500 der waren, ein Zeichen dafür, welches Interesse die emeinheit und namentlich auch die Jugend in England Eisenbahnwesen entgegenbringt. Man will augenscheinl durch die Ausstellung diesem Interesse entgegenkommen werbend für die Eisenbahn wirken, daneben aber auch as für wohltätige Zwecke tun.

— **Untersuchungen von Eisenbahnunfällen in England.** wesentlichen Eisenbahnunfälle, namentlich solche, die Mängel der Einrichtungen zurückzuführen sind, werden England von einem Beamten des Verkehrsministeriums rsucht; das Ergebnis seiner Untersuchung wird verntlicht. Vor 1890 betrug die Zahl von Unfällen, bei en eine solche Untersuchung stattfand, etwa 80 im Jahre; 30 um die Wende des Jahrhunderts ist sie auf 23,5 in Jahren 1909 bis 1926, die Kriegsjahre ausgenommen, ckgegangen, und 1927 hat sie sogar nur 17 betragen. r diesen 17 Unfällen, die alle Personenzüge betroffen n, waren 14 Zusammenstöße und drei Entgleisungen; Teil ereigneten sie sich bei Nebel und Schneewetter. ier Fällen hatte der Lokomotivführer bei klarem Wetter. ier anderen bei Nebel das Haltsignal übersehen. Der rsuchende Beamte des Verkehrsministeriums pflegt em Bericht Vorschläge hinzuzufügen, wie derartige Un- in Zukunft vermieden werden können. Dies kam 1927 echs Fällen vor, und wenn das auch die höchste Zahl 1922 ist, so ergibt sich daraus doch, daß die Mehrzahl Unfälle auf Ursachen zurückzuführen war, die zu begen außerhalb des Menschenmöglichen liegt.

— **Der Sommerfahrplan der englischen Eisenbahnen.** Am Mai ist bei den englischen Eisenbahnen der Sommerplan eingeführt worden. Er bringt Änderungen und besserungen in größerem Umfange als bisher beim rplanwechsel. Besonders bemerkenswert sind die schen London und Schottland ohne Aufenthalt verrenden Züge (s. Nr. 16 S. 431 d. Ztg.), die außerdem ersten Male in England mit einigen bisher nur in Amei üblichen Einrichtungen ausgestattet sind. Sie werden einer Lokomotive der Achsenanordnung 2-C-1 gen, die mit dem in dieser Zeitung schon beschriebenen chgangstender ausgerüstet ist. Darauf folgt ein Packen mit drei Abteilen, von denen das eine zum Aufentder abgelösten oder ablösenden Lokomotivmannschaft t. Die weiteren Fahrzeuge sind: ein Wagen 3., ein gen 1. und 3. Klasse, der Speisewagen 3. Klasse, der henwagen, der Speisewagen 1. Klasse. Die zweite lfte des Zuges besteht noch aus einem Wagen 1. und i Wagen 3. Klasse, aus einem Zugführerwagen am de des Zuges und einem hinter dem Speisewagen einhalteten Sonderwagen, der neben fünf Abteilen 3. sse einen Frisiersalon für Damen und Herren, einen nderen Raum für Damen und einen Warteraum zur utzung, wenn der Friseur besetzt ist, enthält. In dem enraum steht den Reisenden eine Zofe zur Verfügung. diese Einrichtungen sind nicht nur den Reisenden 1., sondern auch denen 3. Klasse zugänglich. Ein Zeitungsverkäufer begleitet den Zug. Plätze und Abteile können im voraus belegt werden; ein Zugbegleiter ist besonders zu dem Zwecke da, die Reisenden an ihre bestellten Plätze zu führen. Die Küche wird vollständig elektrisch betrieben.

Zu den Neuerungen, die der Sommerfahrplan mit sich bringt, gehört auch eine Ausdehnung der Vergünstigungen für den Ferien- und den Ausflugsverkehr. Die Werbestellen der Eisenbahngesellschaften entwickeln eine lebhafte Tätigkeit, um Verkehr anzulocken; sie sorgen namentlich dafür, daß das Publikum über das, was ihm geboten wird, auch ausgiebig unterrichtet ist. Auch für die Beförderung des Reisegepäcks sind Neuerungen eingeführt, die eine Erleichterung für die Reisenden bedeuten, und auch im Güterverkehr sind die Eisenbahnen bemüht, eine Beschleunigung und sichere Abwicklung des Verkehrs herbeizuführen.

— **Einige Neuerungen bei den Londoner Untergrundbahnen.** Bisher waren zur Bedienung eines Sechswagenzugs der Londoner Untergrundbahnen sechs Mann nötig: ein Führer, ein Schaffner und vier Türschließer. Seit der Einführung des Türverschlusses mit Hilfe von Druckluft genügen für Siebenwagenzüge zwei Mann: der Führer und der Schaffner. Der letztgenannte hat seinen Platz im letzten Wagen, und eine Verständigung zwischen beiden hat daher Schwierigkeiten. Um diese zu beseitigen, ist eine Verbindung durch Fern- und Lautsprecher zwischen ihnen hergestellt worden. Bei den Londoner Untergrundbahnen gibt es bekanntlich Züge, die nicht an allen Stellen halten, und es kommt vor, daß der Zugschaffner erst beim Anfahren die Anweisung erhält, eine Haltestelle zu übergehen. Bei Betriebsstörungen auf einer Strecke kann er auch angewiesen werden, auf einer anderen Strecke zu fahren als der, für die sein Zug angesetzt ist. Der kurze Aufenthalt auf der Haltestelle reicht nicht aus, um derartige Anweisungen an den Fahrer weiter zu geben, der Schaffner kann aber mit Hilfe des Fernsprechers während der Fahrt den Fahrer verständigen.

Es kommt zuweilen vor, daß ein Zug über das Ende des Bahnsteigs hinausfährt, so daß die vordere Tür schon im Tunnel steht, die Fahrgäste also dort nicht aussteigen können. Der Druckluftantrieb kann dann vom Zugschaffner so bedient werden, daß die vorderste Tür verschlossen bleibt. Aber auch vom Bahnsteig aus können einzelne Türen geschlossen werden, so daß die Fahrgäste, wenn ein Wagen voll ist, veranlaßt werden, in einen anderen Wagen einzusteigen. Auf diese Art werden die Aufenthaltszeiten abgekürzt, und es wird für die Einhaltung des Fahrplans gesorgt. Gegen die Fernsteuerung der Türen wird zuweilen der Einwand geltend gemacht, daß sie Unfälle verursachen könnte. Demgegenüber betonen die Untergrundbahngesellschaften, daß bei ihnen noch kein Fahrgast tödlich verunglückt sei.

— **Filmaufnahmen bei den Londoner Untergrundbahnen.** Für einen belehrenden Film, den die Britisch Instruction Company hat drehen lassen, sind in Haltestellen der Londoner Untergrundbahnen in der nächtlichen Betriebspanne Aufnahmen gemacht worden. Die Filmgesellschaft hatte Darsteller in solchen Massen aufgeboten, daß der Hochverkehr der Morgen- und Abendstunden bei Beginn und Schluß der Geschäfte aufgeführt werden konnte. Die Haltestellen mußten für die Aufnahmen mit besonderen lichtstarken Lampen ausgestattet werden, und um diese zu speisen, mußten umfangreiche Drahtleitungen neu verlegt werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen.** Der Januar dieses Jahres war der letzte von zehn Monaten, in denen die Einnahmen der amerikanischen Eisenbahnen niedriger gewesen sind als in den entsprechenden Monaten des Vorjahres. Im November und Dezember hatte der Rückgang der Einnahmen 25 und 30 % betragen, im Januar war er auf 7 % gesunken, im Februar war aber eine geringe Steigerung der Einnahmen, von 69,5 auf 70 Mill. Dollar, zu verzeichnen, zum Teil allerdings darauf zurückzuführen, daß der Februar 1928 einen Tag mehr hatte als der Februar des Vorjahres. Dabei waren aber die Betriebsausgaben um 2,8 % niedriger als im Februar 1927. Aus dieser Entwickelung

schöpft man Hoffnungen für die Zukunft, und bestärkt wird diese Hoffnung dadurch, daß die beratenden Stellen für die Versender von Eisenbahnfrachtgut für das zweite Vierteljahr 1928 eine Erhöhung des Wagenbedarfs von 1 bis 13 % in den verschiedenen Bezirken, im Durchschnitt um 3,7 % in Aussicht gestellt haben. Das erste Vierteljahr 1927 hatte einen ungewöhnlich lebhaften Frachtverkehr gebracht, und man erwartete für 1928 einen Rückschlag; um so freudiger wird die aus den Kreisen der Versender herrührende Voraussage begrüßt, zumal diese auf Erörterungen beruht, die im ganzen Lande bei allen Zweigen des Wirtschaftslebens angestellt worden sind, und man den Schluß für berechtigt hält, daß das gesamte Wirtschaftsleben sich auf einem aufsteigenden Ast bewegt.

Zu große Hoffnungen dürfen jedoch auf die Vorgänge der letzten Zeit nicht gebaut werden. Im Januar und Februar dieses Jahres sind die Betriebseinnahmen um 43 Mill. oder um 4,5 % gegen die gleichen Monate des Vorjahres zurückgegangen; bei den Betriebsausgaben hat aber die Verminderung 38 Mill. oder 5,1 % betragen. Da die Verminderung der Ausgaben verhältnismäßig größer war als die der Einnahmen, müssen Einschränkungen, namentlich in bezug auf die Unterhaltung der Anlagen und des Wagenparks, vorgenommen worden sein. Das war in der Tat der Fall. Es sind weniger Anschaffungen gemacht worden, und die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeitskräfte ist verringert worden. Die Zahl der letztgenannten betrug im Dezember 1927 1 660 338, 113 526 weniger als im Dezember 1926; im zweiten Halbjahr 1927 war eine Verminderung um 163 000 Köpfe eingetreten, und damit war im Dezember eine Zahl erreicht worden, wie sie seit August 1922 — damals verursacht durch einen Ausstand — gleich niedrig und noch nicht wieder dagewesen war. Solche Einschränkungen sind bei rückläufiger Konjunktur nötig, namentlich wenn gesetzliche Bestimmung den Reingewinn des Unternehmens auf einen so niedrigen Betrag festsetzen, wie es bei den amerikanischen Eisenbahnen der Fall ist. Sie müssen aber dazu führen, daß die Anlagen und Betriebsmittel in schlechten Zustand geraten, sie haben Arbeitslosigkeit zur Folge, wenn sie längere Zeit anhalten, und sie verfehlen ihren Einfluß auf diejenigen Zweige des Wirtschaftslebens nicht, die an der Deckung des Bedarfs der Eisenbahnen an Bau-, Betriebs- und Werkstoffen und deren Erzeugnissen beteiligt sind. Bei der großen Bedeutung der Eisenbahnen als Arbeitgeber und als Käufer auf dem Markt ist dieser Enfluß nicht zu unterschätzen. Ganz abgesehen von ihrem Wert als Verkehrsunternehmen, das die Gütererzeugenden und alle Zweige des Erwerbslebens dadurch unterstützen muß, daß es ihre Güter befördert, haben die Eisenbahnen auch als Verbraucher einen wesentlichen Einfluß auf die Gestaltung des Wirtschaftslebens. Sie erheben daher die Forderung, daß eine kluge Politik ihnen erlaubt, in günstigen Zeiten mit größerem als dem bisher zugelassenen Gewinn zu arbeiten, damit sie in der Lage sind, mehr Angestellte und Arbeiter zu beschäftigen und größere Lieferungen und Leistungen zu vergeben, dabei aber den Kreisen, die ihre Dienste in Anspruch nehmen, größeres Entgegenkommen zu zeigen und so ihr Teil zum Gedeihen der Wirtschaft des ganzen Landes und zum Besten der Allgemeinheit beizutragen.

— **Ruhegehälter bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Bis zum Kriege war es in den Vereinigten Staaten ein Ausnahmefall, wenn ein gewerbliches Unternehmen durch Schaffung einer Ruhegehaltskasse für das Alter seiner Angestellten sorgte. Seitdem sind auf diesem Gebiete erhebliche Fortschritte gemacht worden. Es sind Kassen geschaffen worden, in die die Angestellten einen Bruchteil ihrer Bezüge einzahlen, zu denen die Leitung des Unternehmens einen Zuschuß gewährt und aus denen dann bei Erreichung eines gewissen Alters dem Angestellten eine Rente gezahlt wird. Es handelt sich also mehr um eine Altersversicherung als um ein Ruhegehalt in unserem Sinne. Namentlich die Eisenbahnen rühmen sich, und manche von ihnen sicher mit Recht, in wie weitgehendem Maße sie Vorsorge getroffen haben, um ihre Angestellten im Alter vor Not zu schützen. Die meisten solcher Versicherungen sind aber nicht auf den wissenschaftlichen Grundsätzen der Versicherungsmathematik aufgebaut, und je länger sie bestehen, desto ernsthafter wird die Frage, wie die Mittel beschafft werden sollen, um die wachsenden Ansprüche der in das rentenberechtigte Alter eintretenden Versicherungsnehmer zu befriedigen. gilt namentlich von den Eisenbahnen mit ihrer großen von Angestellten. Es sind in vielen Fällen keine genüge Rücklagen vorhanden, aus denen die Renten bezahlt we können, und nur in seltenen Fällen werden die vorhand Beträge durch regelmäßige Zuwendungen so erhöht, daß zukünftige Verpflichtungen Deckung vorhanden ist. I Tages werden die Betriebseinnahmen für die Zahlung Altersrenten aufkommen müssen, und man fürchtet, daß durch eine Belastung der Betriebsrechnung entstehen die die Eisenbahnen nur schwer werden tragen können. Eisenbahnen sind in dieser Beziehung in einer besor schwierigen Lage. Die Gesetzgebung billigt ihnen bek lich einen angemessenen Ertrag ihres Anlagekapitals zu durch entsprechende Höhe der Tarife gewährleistet we soll. Das Bundesverkehrsamt läßt es aber nicht zu, daß Beiträge zu Pensionskassen als Betriebsausgaben verrec werden. Diese müssen also aus den Überschüssen entnon werden, und dieser Betrag geht also für die Dividende loren. Die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten zu seitigen, wird für eine Aufgabe gehalten, die, so schwe Lösung ist, doch gelöst werden muß, und zwar wird das Bundesverkehrsamt seine Hilfe leihen müssen, damit Beteiligten, die Eisenbahngesellschaften, deren Angest und die Aktionäre, zu ihrem Recht kommen.

— **Erinnerungs-Fahrscheine.** Bei Eröffnung des triebes im Moffat-Tunnel hat die Denver & Salt Lake Eisenbahn besondere Fahrscheine ausgegeben, die nu der ersten Fahrt galten. Sie enthielten einen Absch der dazu bestimmt war, daß die Reisenden ihren Na und Adresse aufschrieben. Es wurde ihnen zugesagt, diese Abschnitte in einem verschlossenen Behälter Tunnel eingemauert werden würden und daß dieser hälter am 26. Februar 1978, dem Fünfzigjahrestag der triebseröffnung, herausgenommen und geöffnet we sollte. Vermutlich ist beabsichtigt, die Reisenden, di der Eröffnungsfahrt teilgenommen haben, im Jahre soweit sie dann noch leben und zu ermitteln sind, zu e Jubiläumsfahrt durch den 10 km langen Tunnel einzula

— **Feuerholz für die Stadtbahnen von Argentinien.** Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arb haben die Staatsbahnen von Argentinien einem U nehmer die Lieferung von 200 000 t Brennholz, teils bracho-, teils Algarroba, zum Preise von 10,94 Pa dollar die Tonne übertragen. Für je 70 t muß der U nehmer 1 ha Waldland, das nicht weiter als 15 km von Eisenbahn entfernt ist, so räumen, daß alsbald landw schaftliche Nutzung möglich ist. Die Verwaltung Staatsbahnen verfolgt also mit dieser Holzbeschaffung doppeltes Ziel: sie will billiges Brennholz für ihre L motiven beschaffen, zugleich aber landwirtschaftli Siedlern die Möglichkeit bieten, sich in der Nähe Eisenbahn niederzulassen, und sich so zukünftigen Gü verkehr sichern.

Wasserverkehr.

— **Ungarischer Donauverkehr.** Das vergangene kann schon auf Grund der bisherigen Angaben als Rec jahr betrachtet werden. Der Schiffspark war ständig Anspruch genommen und auch die Witterung begünst den Schiffsverkehr. Hingegen ist der Verkehr des lau den Jahres durch den Rückgang des in der Schiffahrt schlaggebenden Getreidetransportes sehr ungünstig be flußt. Angeblich gibt es weder in den Balkanstaaten, n in Ungarn Getreidevorräte, die in die westlichen Sta Europas ausgeführt werden könnten. Rumänien hatte a sonst keine gute Ernte und Südslawien kann trotz Ein leibung der Bácska und des Bánates nicht mehr als einstige Getreideausfuhrstaat gelten. Auch in Ung fehlt der beträchtliche Überschuß an Getreide, des Menge durch die große Ausfuhr des vergangenen Jah sehr verringert wurde. Außerdem wird seit dem V dringen des überseeischen, in Preis und Güte gleich w bewerbsfähigen Getreides, das schon bis Wien und P vorgedrungen ist, das Getreide aus dem Donaulande Westen sehr schwer abgesetzt. Das ist für die ungaris Landwirtschaft ein bedenkliches Zeichen, sind doch Getre und Mehl die wichtigsten Ausfuhrartikel Ungarns. In 1

ig die Ausfuhr in diesen Artikeln 252 Millionen Pengö
195 Mill. RM), dies bedeutet 31 % der gesamten
Mill. P. (rd. 620 Mill. RM) Gesamtausfuhr. In 1926
ig die Getreideausfuhr 36 % der Gesamtausfuhr, war
t in 1927 um 50 Mill. P. (rd. 39 Mill. RM) geringer.
nklich sind auch für Ungarn die neuesten Bestre-
ten der westeuropäischen Staaten durch mächtige Stei-
ng der eigenen Erzeugung, die Einfuhr aus fremden
ten zu verringern. Die Erscheinungen sind in erster
e Sorge der Landwirtschaft, sind aber auch für den
nverkehr äußerst wichtig, da für diesen der Getreide-
port eine Lebensbedingung ist. Die ungenügenden
sporte führten zur Verschärfung des Wettbewerbs
er Donau. Bekanntlich befinden sich die ungarischen,
reichischen und bayerischen Schiffsunternehmen zur
icklung der Güterbeförderung seit 1927 in einer Be-
sgemeinschaft. Ihnen gegenüber steht der Wettbewerb
tschechischen und südslawischen Schiffahrt, was zur
eren Abbröckelung der sowieso schon niedrigen Ta-
führt.

Der Verkehr der anderen Massengüter (Kohlen, Erze,
il, Benzin, Salz) gibt zu keinerlei Beschwerden An-
da diese Güter in denselben Mengen zum Transport
ngen, wie im vergangenen Jahre. Auch der Stück-
rverkehr ist unverändert stark, besonders der aus
schland. Der Personenverkehr wechselt, kann sich
der kühlen Witterung nicht genügend entfalten, und
ur auf der Linie Budapest—Mohács lebhafter, da hier
Reisen zu Schiff bedeutende Vorteile bietet.

– **Seedienst nach Ostpreußen und Danzig.** Die beiden
erbauten Motorschnellschiffe „Hansastadt Danzig" und
ußen", von denen das letztere durch die Stettiner
pfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich, Stettin, das erst-
nnte durch den Norddeutschen Lloyd, Bremen, betrieben
. fahren in regelmäßigem Verkehr zwischen Swinemünde,
ot, Pillau und Memel. Beide Schiffe sind mit allen mo-
en Einrichtungen ausgestattet. Jedes bietet für rund
Passagiere Raum und besitzt 60 bequem ausgestattete
bettige Kabinen, mithin 120 Betten. Von Pfingsten ab
on Swinemünde nach Zoppot viermal wöchentlich und
ortsetzung Pillau—Memel einmal wöchentlich sowie ent-
chend in umgekehrter Richtung der Seedienst einge-
t worden. In Swinemünde ist Anschluß nach Berlin.
s weitere ist aus dem Prospekt „Seedienst Ostpreußen",
bei allen Reisebüros erhältlich ist, zu ersehen. Dem
n Verkehr liegt der Gedanke einer Werbung
Verkehr für den deutschen Osten zugrunde. Die Be-
ung der Linie soll nicht zu einer Schädigung des ost-
ßischen Verkehrs der Deutschen Reichsbahn führen. Die
dsätze einer nationalen Politik stehen hier für den Per-
nverkehr im Vordergrunde. „Es gilt" wie es in einem
rage des Regierungsrats Dr. Ebhardt im Reichsverkehrs-
sterium vor dem See- und Wasserstraßenbeirat heißt:
Entvölkerung des deutschen Ostens entgegenzuarbeiten
das Deutschtum in Ostpreußen und seinen abgesplitterten
lesteilen zu stärken durch Heranführung von Deutschen
dem Reich. Die große Leistungsfähigkeit der Schiffe
eine wesentliche Verbesserung des Fahrplans erlaubt
hat es möglich gemacht, im Hochsommer vier Fahrten
ientlich zu unternehmen und eine von ihnen mit gutem
lg sogar bis Memel auszudehnen. Die außerordentliche
inheit der ostdeutschen Landschaft und der Reichtum an
nders baukünstlerischer Kultur, den Danzig, Königsberg,
enburg und andere Städte aufzuweisen haben, begründen
feste Hoffnung, daß es gelingen wird, den deutschen
n immer tiefer in das Herz des deutschen Volkes einzu-
nzen."

Rechtspflege.

– **PrKommAbgG. vom 14. Juli 1893. Die Anwendbarkeit § 9 auf Eisenbahnflächen ist grundsätzlich nicht ausgeschlossen.** Die Deutsche Reichsbahn war vom Magistrat
wegen ihrer an Straßen grenzenden Eisenbahnstrecken
Grund Ortsgesetzes zu Straßenreinigungsbeiträgen
ngezogen. Ihre Klage auf Freisprechung wies das
. letztinstanzlich ab.

Gegenüber der Behauptung der Kl., daß besondere wirtftliche Vorteile infolge der veranstalteten Straßenigung für die Eisenbahn nicht erwüchsen und gar nicht erwachsen könnten, zumal der Bahnkörper auf den hier fraglichen Strecken höher liege als die Straße und keinerlei Verbindung durch Zugänge bestehe, ist zu bemerken:

Der Gerichtshof ist ständig (vgl. OVG. 55, 134; 42,19 ff.) davon ausgegangen, daß aus einer systematischen, städtischerseits mit allen technischen Hilfsmitteln betriebenen Straßenreinigung den an die Straßen grenzenden Grundbesitzern besondere wirtschaftliche Vorteile i. S. des § 9 KommAbgG. erwachsen. Nicht ausschlaggebend ist hierbei, ob die Grundstücke einen Ausgang zur Straße haben, weil ihnen die Verminderung der Staub- und Schmutzbelästigung zugute kommt.

Daß Eisenbahnflächen als solche ungeeignet seien, an den Vorteilen systematischer Straßenreinigung teilzunehmen, und daß deshalb die Anwendbarkeit des § 9 a. a. O. für Bahngrundstücke ausscheiden müsse, kann grundsätzlich nicht zugegeben werden. Abgesehen davon, daß der jedem Anliegergrundstück erwachsende Vorteil verminderter Staub- und Schmutzbelästigung auch für die dem Personenverkehr dienenden Bahnstrecken ins Gewicht fällt, sind die Bahngrundstücke noch mannigfachen Nebennutzungen unterworfen. Gerade innerhalb des verkehrsreichen Stadtgebiets, auf dessen Straßen gem. § 2 OrtsG. die veranstaltete Reinigung beschränkt ist, findet die wirtschaftliche Nutzbarmachung des Bahnkörpers zu verschiedensten Zwecken statt, die aus dem durch die Straßenreinigung verbesserten Straßenverkehr Nutzen ziehen; hierbei braucht nur auf die Vermietung von Stadtbahnbögen und Böschungsflächen, Anbringung von Schaukästen mit Warenauslage, Reklameschilder und ähnl. hingewiesen zu werden. Eine Ausscheidung der Bahnflächen bei der Anwendung des OrtsG. — als res extra commercium — kann hiernach nicht in Frage kommen, wenn auch das Maß der wirtschaftlichen Vorteile auf den einzelnen Strecken sehr verschieden und stellenweise äußerst gering sein mag. Der Streit um das Maß des Vorteils, über alle tatsächlichen Einzelheiten, die individuell und zufällig für das Einzelgrundstück in Betracht kommen, kann aber nicht im Verwaltungsstreitverfahren ausgetragen werden, sondern hätte rechtzeitig im Beschlußverfahren geltend gemacht werden müssen. Dasselbe gilt von dem Einwande, Kl. hätte mit eigenem Personale die Reinigung der hier fraglichen Straßenflächen billiger ausführen können. (PrOVG., II. Sen., Urt. v. 22. Nov. 1927, II C 17/27; J. W. 28 S. 1085.)

– **Das Recht der Reichsbahn zur Wiedereinstellung eines alten Arbeiters unter Umgehung des Arbeitsnachweisamtes.** Der Bahnunterhaltungsarbeiter B. aus Schönthal (Kreis Sagan) der jahrelang bei der Reichsbahn tätig war, am 1. Oktober 1925 aber wegen angeblicher Minderleistungsfähigkeit entlassen wurde, ist von der Reichsbahn-Gesellschaft am 8. Oktober 1927 als Schrankenwärter neu eingestellt worden. Da diese Einstellung ohne vorherige Anrufung des Arbeitsnachweisamts und ohne Anhörung des Betriebsrats erfolgte, hat der Betriebsrat der Bahnmeisterei Sorau Einspruch erhoben mit der Behauptung, daß die Einstellung des B. gegen die vereinbarten Einstellungsrichtlinien verstoße. Dem entsprechenden Feststellungsantrag hat das Arbeitsgericht entsprochen. Das Reichs-Arbeitsgericht dagegen hat den Feststellungsantrag abgewiesen. Der Begründung entnehmen wir folgendes: In Wirklichkeit bestehen im Bereiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die behaupteten Richtlinien nicht. Vielmehr sind die in Betracht kommenden Fragen tarifvertraglich geregelt. Der § 2 des LTV. schreibt vor, daß der Bedarf neu einzustellender Arbeiter in der Regel durch die zuständigen Arbeitsnachweisämter zu decken ist. Aber die hierzu erlassene Ausführungsbestimmung lautet: „Dadurch ist nicht ausgeschlossen, daß in besonders gearteten Fällen von dem freien Arbeitsangebot Gebrauch gemacht wird." Diese Regelung hat die Vereinbarung von Richtlinien über Einstellung von Arbeitern überflüssig gemacht. In der Regel sind zwar die zuständigen Arbeitsnachweisämter anzurufen, in besonders gearteten Fällen kann jedoch von dem freien Arbeitsangebot Gebrauch gemacht werden. Wenn im gegenwärtigen Falle die Reichsbahn-Gesellschaft eine solche Ausnahme als gegeben ansieht, so ist dies umsoweniger zu beanstanden, als sie nach § 77 Abs. 3 BRV. (§ 81 Abs. 4 BRG.) im Rahmen etwa vereinbarter Richtlinien über die Einstellung eines einzelnen Arbeiters allein

entscheiden könnte und es sich hier nicht um die Neueinstellung eines betriebsfremden, sondern eines schon jahrelang bei ihr tätig gewesenen Arbeiters handelt. Außerdem kommt in Betracht, daß dieser Arbeiter seinerzeit aus einem Grunde entlassen wurde, der später nicht eintraf, und daß er dadurch in schwere wirtschaftliche Not geriet. Die Wiedereinstellung eines solchen Arbeiters stellt keinen Mißbrauch der Einstellungsbefugnis dar, sie ist vielmehr aus sozialen Gründen zu billigen und vom Betriebsrat zu Unrecht bemängelt worden. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen". Herausgeber: K. Mißlack, Leipzig S 3.) (RAG. B. 15/27. — 7. März 1928.)

Bücherschau.

— **„Hütte".** Des Ingenieurs Taschenbuch. Gesamtsachverzeichnis der Bände I bis IV. Herausgegeben vom Akademischen Verein Hütte, E. V. in Berlin. 25. neubearbeitete Auflage. Berlin 1928. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Für Bezieher von „Hütte" 25. Auflage Band IV gegen Einsendung des diesem Bande beigefügten Gutscheines kostenlos. Ladenpreis ohne Gutschein: Steif geheftet 2,50 RM, in Leder gebunden 6 RM.

Das neue Gesamtverzeichnis enthält die Mitarbeiter an der 25. Auflage, das Inhaltsverzeichnis der Bände I bis IV, Abkürzungen, Ergänzungen und Berichtigungen (I. bis IV. Band), Übersicht über die wichtigsten Tafeln (I. bis IV. Band) und ein Gesamtsachverzeichnis (I. bis IV. Band).

— **Die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn.** Die Schiffahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe in München hat die Ausnahmetarife und Durchfuhrausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, gültig vom 1. Mai 1928, in einer Zusammenstellung herausgegeben. Preis der Zusammenstellung 4,30 RM. Die Zusammenstellung enthält sämtliche Ausnahmetarife aus dem Reichsbahngütertarif, Heft C II b vom 1. April 1928, die Ausnahmetarife im Wettbewerb mit dem Kraftwagen usw., die Ausnahmetarife des Donauumschlagtarifes, den Nottarif und die Kohlenausnahmetarife. In dem alphabetischen Verzeichnis sind die Güter unter einem Sammelnamen (wie: Eisen und Stahl, Glas und Glaswaren, usw.) aufgeführt. Ferner enthält die Zusammenstellung (auf farbigem Papier) sämtliche Durchfuhrausnahmetarife mit den Anwendungsbedingungen und einem Warenverzeichnis über die in diese einbezogenen Güter. Die Tarife sind in Tabellenform unter Hervorhebung ihrer wichtigsten Merkmale und ihrer hauptsächlichsten Anwendungsbedingungen angeordnet. Frachtsätze enthält die Zusammenstellung nicht. In der Spalte „Frachtberechnung" ist nur vermerkt, ob die Fracht nach Stationsfrachtsätzen, nach einem besonderen Frachtsatzzeiger oder nach den Sätzen und Entfernungen der regelrechten Tarifklassen zu berechnen ist. Die letzte Spalte der Zusammenstellung gibt die geschäftsführende Reichsbahndirektion an und enthält einen Vermerk über den Zweck der Einführung des Tarifs.

Das Erscheinen der vorliegenden Zusammenstellung, die sich durch Übersichtlichkeit auszeichnet, wird bei der großen Anzahl der Ausnahmetarife und den hierdurch erwachsenden Schwierigkeiten von allen Beteiligten dankbar begrüßt werden.

— **Fragenheft zu den Fahrdienstvorschriften (FV.) Abschnitt 1 und 2,** 22 Seiten, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1928.

Das Schrifttum über betriebliche Fragen im Eisenbahnwesen im allgemeinen und soweit es Lehrzwecken dienen soll im besonderen, hat im letzten Jahrzehnt eine erfreuliche Entwicklung erfahren. Die eigentlichen Betriebsvorschriften sind Verordnungen in der für solche üblichen knappen Form. Sie eignen sich auch aus anderen bekannten Gründen nicht gerade besonders gut zum Unterricht oder zum Selbststudium, insbesondere für solche Lernenden, die nicht die Vorbildung haben, den naturgemäß etwas spröden Inhalt selbst zu verarbeiten. Hier zu helfen ist auch der Zweck des vorliegenden Heftes, das sich mit den Abschnitten 1 und 2 der Fahrdienstvorschriften befaßt. Es enthält eine Sammlung von Fragen zu § 1 bis 35 dieser Verordnung, die wie im Vorwort ausgeführt wird „das Wesentliche der einzelnen Paragraphen der Fahrdienstv schriften besonders hervorheben, um dem Lernenden Verstehen des Stoffes zu erleichtern und dem Ausüben die Möglichkeit zu geben, durch eine wiederkehrende Be wortung der Fragen im Selbststudium sich seines Wiss zu vergewissern". Das Heft enthält nur Fragen, die A worten soll der Leser sich selbst geben und zwar engsten Anschluß an den Wortlaut der Fahrdienstv schriften, auf deren Abschnitte und Unterabschnitte du Zahlen hingewiesen wird. Diese Form ist zweckmäß weil der größte Teil derjenigen, die sich solcher Hilfsmi bedienen werden, eher in der Lage sein wird, sich festen Wortlaut der Fahrdienstvorschriften zu merken, etwa mit eigenen Worten den Inhalt wiederzugeben. Fragen schließen sich im allgemeinen eng an die Fa dienstvorschriften an, jedoch sind manche auch so gefa daß sie ein weiteres Nachdenken erfordern und weit gehendes Verständnis bei dem Lernenden herbeiführ wollen. Ich möchte das als erfreulich bezeichnen, weil diesem Wege der Lernende auch zum Nachdenken über Gründe, die zu den einzelnen Verordnungen geführt hab angeregt wird. Das ist auch deshalb besonders wicht weil das Fragenheft hierdurch zu einer guten Hilfe solche Bedienstete wird, die selbst Unterricht zu erte haben und sich des Heftes als Leitfaden bedienen woll An den Seiten ist ein schmaler Rand freigelassen word der nach dem Vorwort des nichtgenannten Verfassers d benutzt werden kann, die Antworten kurz zu vermerk Es dürfte sich vielleicht empfehlen, bei einer Neuausg. diesen Raum etwas größer zu machen oder das Heft weißen Blättern zu durchschießen. Gerade das, was Lernende selbst niederschreibt — und ein größerer Ra wird ermöglichen, die ganzen Antworten niederzuschreib — haftet erfahrungsgemäß besser im Gedächtnis als Gelesenes.

Allen, die nicht in der Lage sind, den Text der Fa dienstvorschriften selbst soweit zu verarbeiten, wie es ih dienstliche Tätigkeit erfordert, oder die weitgehende A leitung wünschen, kann das Heft als gutes Hilfsmit empfohlen werden. Dr. Ing. Derikartz.

— **Handwörterbuch der Arbeitswissenschaft** unter M wirkung von 280 Fachleuten des In- und Auslandes, herau gegeben von Privatdozent Dr. Fritz Giese. Verlagsbuc handlung von Carl Marhold in Halle a. S.

Von den geplanten 12 Lieferungen sind die ersten fü in unserer Zeitung bereits besprochen worden, die letz Besprechung findet sich auf S. 166 fg. in Nr. 6 des laufend Jahrganges. Nun liegt die 6. Lieferung vor, die auf 3 Seiten 74 Aufsätze über Einzelfragen unter den Stichworte „England" bis „Forstwirtschaft" bringt. Auch dieses He zeigt, daß, wer sich mit Begriff und Inhalt der Arbeit wissenschaft befaßt, sich damit einen Rahmen von größte Dimensionen schafft; die Aufgabe ist fast unbegrenzt. I es sich nicht um eine systematische, sondern um eine Da stellung nach alphabetischer Anordnung handelt, ist ei kurze, begriffsmäßig zusammengefaßte Inhaltsangabe nic möglich, und es bleibt nur übrig, aus dem reichen Materi einige wenige besonders interessante Abschnitte herausz greifen, um wenigstens andeutungsweise ein Bild von d bedeutenden literarischen Erscheinung zu geben. In de Aufsatz über England ist von Wyatt der Versuch gemac worden, einen Überblick über die wichtigsten Probleme z geben, die im Bereiche der industriellen Psychologie i England hervorgetreten sind; da diese Wissenschaft noch i den Kinderschuhen steckt, obgleich sie reißende Fortschritt macht, haben die Untersuchungen bis jetzt mehr Problem gezeitigt als gelöst.

Zu einer Kardinalfrage der Arbeitswissenschaft hat sic die Frage der Arbeitszeit herausgebildet, und eine besonder Seite dieses Problems ist die Frage der Ermüdung und E müdungsmessung, die im vorliegenden Heft eingehend be handelt wird. Was ist Ermüdung? Wie kann man sie ver meiden? Was hat sie für Folgen? Wie kann man si messen? Diese Erwägungen sind für die Praxis, insbeson dere für die Frage der angemessenen Ausnutzung der Ar beitskräfte von größter Bedeutung. Ein ausführlicher Ar tikel ist der Fließarbeit gewidmet, worunter man ein Ver fahren der zeitlichen und örtlichen Kopplung von verschie denen Arbeitsvorgängen versteht, sie ist eine örtlich fort schreitende, zeitlich bestimmte lückenlose Folge von Ar beitsvorgängen; dieses System ist deshalb von großer Be

ung, weil kaum ein Industriezweig denkbar ist, in dem Fließarbeit nicht durchgeführt werden könnte. Mit dem nnten System ist untrennbar verbunden der Name Ford. diesem bedeutendsten Industriellen Amerikas handelt besonderer Aufsatz. Eine ganze Literatur über ihn ist its entstanden, und schon die Titel der Bücher lassen nnen, daß die Verfasser sich vor eine Art Phänomen ellt sehen; so hat z. B. Alexander Friedrich sein Werk Henry Ford mit der etwas überschwenglichen Auf- ift versehen: „Der König der Autos und der Herrscher die Seelen." Wir erfahren daraus, das Ford Ende 1926 t weniger als 88 Fabriken besaß, davon 28 außerhalb rikas, mit einer Leistungsfähigkeit von 2 Millionen en im Jahr; auf je 6 Amerikaner entfällt nach einer be- ten Rechnung 1 Auto. Sein System wurzelt in dem erium: Fließende Produktion plus mechanische Förde- „Die Fordsche Fahrzeugherstellung kann heute als vollkommenste Unternehmen hinsichtlich einer ratio- n Verwertung von Zeit, Bewegung, Weg und Raum an- hen werden." Die sozialen Einrichtungen bei Ford sind Teil musterhaft. Über sein Werk hinaus erhebt sich neu geschaffene System unter den Namen Fordismus. wei Aufsätzen über „Ethik und Arbeit" und „Ethos der Arbeit" ertönt das hohe Lied der Arbeit, weltberühmte Namen treten uns entgegen, und wir verfolgen mit größtem Interesse, wie die philosophische Anschauung auf diesem Gebiete sich im Lauf der Jahrhunderte seit Sokrates, Plato und Aristoteles bis Marthin Luther, Lessing, Schiller, Goethe, Kant, Hegel und bis in die neueste Zeit entwickelt hat. „Der Mensch, der arbeitet, weiß, daß er zu etwas da ist, daß er eine Aufgabe zu lösen hat, er kann Sinn mit seinem Leben verbinden, indem er sein Tun als zweckvoll im Dienste der Gemeinschaft betrachtet. Das Glück der Berufstätigkeit liegt im Bewußtsein des sinnvollen Tuns . . . . Ein Volk, das der Arbeit entwöhnt ist und nur Genuß und Zerstreuung begehrt, ist dem Verfall anheimgegeben." So kann auch dieses 6. Heft, von dessen reichen Inhalt in einer kurzen Besprechung auch nicht entfernt ein irgendwie genügendes Bild entworfen werden kann, als Fundgrube für Beantwortung vieler und wichtiger Fragen bezeichnet werden. — Damit übrigens die Kehrseite der Medaille nicht fehle, wird gegenüber allen diesen umfassenden Ausführungen über Arbeit, Fleiß und Pflichterfüllung in einem besonderen Aufsatz unter großem Aufwand von Gründlichkeit und Scharfsinn auch der Begriff der „Faulheit" festgelegt.

Dr. Otto.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

echnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 17,71 km lange Nebenbahn Spaichingen—Reinbach (Heuberg) ist den Vereinsbahnstrecken der . Stuttgart zugerechnet worden.

Beschränkung des Lademaßes.

Niederländische Eisenbahnen. Infolge Verstärkung der Brücke über die Moerdijk (Linie Dordrecht—Lage Zwaluwe) dürfen ab 4. Juni 1928 bis auf Widerruf die Ladungen, die diese Brücke passieren das Lademaß (Blatt III, Anlage 5 zum Achsdruckverzeichnis) nicht überschreiten.

Amtliche Bekanntmachungen

Wiedereröffnung von Stationen.

m 1. Juni 1928 wird der an der nstrecke Bestwig — Frankenberg er) gelegene Haltpunkt Osterfeld ss.-Nass.) für den Personenver- r wieder geöffnet.

assel, den 17. Mai 1928. (589)

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Kassel

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

er Bahnhof 4. Klasse Giesdorf an Strecke Namslau—Buchelsdorf eis Namslau) ist ab 1. Mai 1928 ine Agentur umgewandelt. (590)

reslau, den 21. Mai 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau

3. Güterverkehr.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

it Gültigkeit vom 31. Mai 1928 l die Station Dortmund Hafen als sandstation in den Ausnahme- f 8a für marinierte Seefische ein- gen. (592)

erlin, den 25. Mai 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

ichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4a.

ie am 17. Mai 1928 für die Niederitzer Eisenbahn eingeführten ermäßigten Zuschlagsfrachten gelten nur für Buckau. Näheres enthält der am 28. Mai 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (569)

Berlin, den 23. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. (Tfv. 9).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 werden die Teilhefte B II 13 und 15 unter Berücksichtigung der Nachträge 1, 32 neu herausgegeben. Preis des Teilheftes B II 13, 2,90 RM und des Teilheftes B II 15 1,50 RM.

Berlin, den 23. Mai 1928. (593)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Tfv. 70. Wechselgüterverkehr Sachsen—Würtemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Station Lehengericht in die Entfernungstafel I des Heftes B (Entfernungen) aufgenommen. Die Entfernungen werden durch Anstoß von 118 km an die Knotenstation 7 (Stuttgart Hbf.) gebildet. (565)

Dresden, am 24. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 31. Mai 1928 wird die Station Breitenholz als Versandstation zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (591)

Berlin, den 25. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 29. Mai 1928 wird in den Ausnahmetarif 5 m für Flußspat die Station Ölsnitz (Vogtl.) als Versandstation im Verkehr mit den Stationen Bobrek, Borsigwerk und Gleiwitz einbezogen. (567)

Berlin, den 23. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1928 wird der Ausnahmetarif 5 b für rohe Kalkbruchsteine unter Erweiterung des Geltungsbereichs neu herausgegeben. (568)

Berlin, den 23. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 154 (Gips zur Ausfuhr) bis zum 31. Mai 1929 verlängert und gleichzeitig die Mindestmenge von 8000 t auf 7000 t herabgesetzt.

Berlin, den 23. Mai 1928. (571)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1928 wird bei der Station Siemensstadt als Anschlußwerk nachgetragen: Osram G. m. b. H. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (586)

Berlin, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1928 werden die A. T. 20, 31, 35, 35 a, 53, 58, 60, 95, 130 und 143 ergänzt und geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (583)

Altona, den 22. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion, Altona.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1 vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 tritt der Nachtrag I in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (584)

München, den 21. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 ist die Station „Beuthen (Oberschles.) Stadtwald" unter Abschnitt IV A 1 auf Seite 3 des Tarifs in Buchstabenreihenfolge nachzutragen. (582)

Essen, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Ab 10. Juni 1928 werden die Station Schwenningen in den deutsch-dänischen und deutsch-schwedisch-norwegischen, die Station Kragerö in den deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarif einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Mai 1928. (587)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom vom 16. August 1926. Teil V.

Im Teil V des Tarifs wurden verschiedene Änderungen und Ergänzungen durchgeführt. Näheres enthalten die Reichsbahntarifanzeiger. (588)

München, den 25. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif K 34 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 tritt der Ausnahmetarif K 34 a für verschiedene Güter der Tarifklassen A und B in Kraft. (566)

Berlin, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 erfolgt die Neuausgabe des Tarifheftes B für den Binnenverkehr. Hierdurch wird das ab 1. April 1925 gültige gleiche Tarifheft mit sämtlichen Nachträgen aufgehoben.

Breslau, den 23. Mai 1928. (577)
Direktion der Liegnitz—Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 2 für Malz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Empfangsstation Fürth Lokalbf. aufgenommen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (579)

Dresden, den 22. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926.

Die mit Bekanntmachung Nr. 349/126a Tgal 53/1 vom 7. April l. J. angekündigte Erhöhung der Frachtsätze für Frühkartoffeln zum 25. Mai 1928 ist geändert worden. Näheres enthalten die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 22. Mai 1928. (580)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1928 fallen bei Nienberg-Heek, einer Station der Westfälischen Landes-Eisenbahn, beim Versande von Sandsendungen die Zuschlagsfrachten weg. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (572)

Berlin, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c. Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1928 werden bei Rostock Ortsfrachtsätze für die neue Klasse E eingeführt. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (585)

Berlin, den 25. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 31. Mai 1928 wird die Station Nürnberg Hbf. als Versandstation in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 56 (Elektrodenkohlen zur Ausfuhr) aufgenommen. (573)

Berlin, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 34.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 34 in neuer Fassung. (570)

Berlin, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom Tage der triebseröffnung der Strecke Klost reichenbach — Raumünzach wer die württembergischen Stationen zenbach, Röt und Schönmünzach den Tarif aufgenommen. Zu d gleichen Zeitpunkt treten für Stationen Baiersbronn, Freudenst Hbf., Freudenstadt Stadt, Friedric tal (Württ.) und Klosterreichenb Entfernungskürzungen ein.

Näheres im Tarif- und Verkeh anzeiger. (5

Hannover, den 24. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Hannover.

Durchfuhrausnahmetarif D 47 (Polen—Niederlande).

Das Warenverzeichnis des vor nannten Tarifs erhält in Abteilun folgende Fassung:

Abt. I Güter aller Art, weit in den folgenden Abteilun nicht besonders genannt, jedoch a genommen:

a) die nach Artikel 3 des JÜ. üb den Eisenbahnfrachtverkehr v der Beförderung ausgeschlos nen Güter,
b) lebende Tiere,
c) Leichen. (5

Breslau, den 23. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Breslau.

Entfernungszeiger für den Binn güterverkehr des Bezirks der Reic bahndirktion Stuttgart und den V kehr dieses Bezirks mit den an schlossenen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 19 wird die Station Lehengericht in d Entfernungszeiger aufgenommen. N heres durch den Reichsbahn-Tar und Verkehrsanzeiger. (57

Stuttgart, den 22. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güt verkehr (Verkehr mit deutschen S hafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 19 wird die Bezeichnung einiger tsch choslowakischer Stationen geände Ferner werden in den Tarifen Nr. 6, 7, 54, 70, 83, 100, 101 und 114 sow in der Besonderen Frachtermäßigu für Güter des Tarifes Nr. 52 Frac sätze richtiggestellt. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (57

Dresden, am 22. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Österreichischer Güterve kehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 19 tritt der Nachtrag II in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntar anzeiger. (58

München, den 22. Mai 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

23 Berlin, den 7. Juni 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Rat des Völkerbunds und das Klagerecht der Danziger Eisenbahner gegen die polnische Staatsbahnverwaltung.

Dresdner Ausstellung: „Die technische Stadt".

- und Grundsteuern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Bayern.

Reichsbahndiensthund und die Dressuranstalt der Reichsbahndirektion Berlin.

Budget der Ungarischen Staatsbahnen.

richten.

Deutschland: Der erste elektrische Stadtbahnzug in Berlin. — Vorbereitungen zur Straßenbahn-Ausstellung Essen.

terreich: Eisenbahnverkehrsordnung. — Die Elektrisierung der Bundesbahnen.

Ungarn: Ständige Tarifkommission der ungarischen Eisenbahnen. — Sitzung des Baustoffausschusses in Debrecen. — Errichtung eines Fremdenverkehrrats. — Budapest als Fremdenstadt.

Übrige europäische Länder: Estländische Eisenbahnbauten. — Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn in Estland. — Deutsche Tanklokomotiven für die lettischen Bahnen. — Plan einer Kleinbahn in Litauen. — Direkter Personenverkehr mit dem Osten. — Zusammengesetzte Eisenbahn- und Schiffskarten in der Tschechoslowakei. — Probefahrten mit ausländischen Triebwagen auf der Strecke Krakau—Bielitz. — Neue tschechoslowakische Schnellzugslokomotiven. — Ausbau der Prager Bahnhöfe. — Tschechoslowakisches Eisenbahnprioritätengesetz. — Markprioritäten der Aussig—Teplitzer Eisenbahn. — Megaphone im tschechoslowakischen Bahnbetrieb. — Höchstleistungen der tschechoslowakischen Staatsbahnen während der landwirtschaftlichen Tagung in Prag. — Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1927. — Veröffentlichung von Tarifänderungen in der Schweiz. — Verkürzung der Reisedauer Paris—Konstantinopel.

Fremde Erdteile: Direkter Eisenbahnverkehr Europa—Asien. — Zum Bau der Eisenbahnlinie Urga—Werchneudinsk. — Zum Bau der Bahn Riddersk—Rubzowsk. — Löhne der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1927. — Eine japanisch - chinesische Eisenbahnbaugesellschaft.

Wasserverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Mitteilungen.

Der Rat des Völkerbunds und das Klagerecht der Danziger Eisenbahner gegen die polnische Staatsbahnverwaltung.

Von Dr. jur. **Walter Schmidt**, Oberregierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

I.

gen Ende der diesjährigen Märztagung des Völkerrats ging beim Völkerbundssekretariat die Nachricht laß im Anschluß an ein für Danzig günstiges Rechtshten des Ständigen Internationalen Haager Schiedsitshofs noch in letzter Stunde zwischen der Republik n und der Freien Stadt Danzig Übereinstimmung in der des Klagerechts der Danziger Eisenbahner gegen die sche Staatsbahnverwaltung erzielt worden sei und daß eiden Regierungen den Rat des Völkerbundes bäten, Streitfall, der den Rat bereits auf seiner vorjährigen mbertagung befaßt hatte, von der gegenwärtigen Tagesng wieder abzusetzen. So konnte sich der Rat darauf ränken, in seiner Sitzung vom 9. März in Anwesenheit Danziger Senatspräsidenten Dr. Sahm von dem Gutn und den darauf gegründeten Vereinbarungen zwischen g und Polen Kenntnis zu nehmen.

er Streitfall, der damit nach außen hin seinen Abschluß den hat, ist, staats- und völkerrechtlich gesehen, allerdings nur eine Angelegenheit Danzigs und Polens, und die Regierung des Deutschen Reichs hat sich mit ihm nur in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Völkerbundsrats zu befassen gehabt. Er ist gewiß nicht von weltpolitischer Tragweite, aber es handelt sich dabei doch auch nicht bloß um eine der zahlreichen, zumeist nur für die Streitenden selbst bedeutsamen Ratsstreitigkeiten zwischen Polen und Danzig, die sich immer und immer wieder daraus ergeben, daß bei dem Versailler Diktatfrieden vorwiegend machtpolitische Erwägungen Pate gestanden haben. Hier ist vielmehr zum ersten Male für die Öffentlichkeit in den Völkerbundsstaaten ein Ausschnitt aus dem Kampf zutage getreten, den die im Dienste der polnischen Staatsbahndirektion Danzig stehenden Danziger Bürger in der Verteidigung ihres deutschen Volkstums und zur Erhaltung ihres ihnen von Polen durch zwischenstaatliche Verträge gewährleisteten Berufsbeamtentums gegen ihren Dienstherrn zu führen gezwungen sind. Es stand also hier eine Frage zur Entscheidung, die an Lebensaufgaben des Völkerbunds, den Nationalitätenschutz

und die Sorge für die Erhaltung des sozialen Friedens, rührte. So hat diese Ratsstreitigkeit mit Recht nicht nur in Deutschland die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich gelenkt. Ihre Vorgeschichte und ihr Verlauf verdienen daher auch an dieser Stelle eine kurze Würdigung.

II.

Der Versailler Vertrag hat der jungen Republik Polen im Gebiete des neu zu errichtenden Freistaats Danzig weitgehende wirtschaftliche Vorrechte eingeräumt. Aber er sah voraus, daß diese Zugeständnisse, zumal wenn Polen planmäßig versuchen würde, sie auch politisch auszumünzen, die Quelle zahlreicher Streitigkeiten zwischen beiden Staaten werden würden und übertrug deshalb einem „Oberkommissar des Völkerbunds“[1]) mit dem ständigen Sitze in Danzig die erstinstanzliche Entscheidung aller Streitigkeiten, die zwischen Polen und der Freien Stadt aus Anlaß des Versailler Vertrags oder ergänzender Abkommen entstehen würden. Gegen seine Entscheidung soll den Parteien die Anrufung des Völkerbunds offen stehen, unter dessen Schutz das Friedensdiktat die Freie Stadt ausdrücklich gestellt hat. Der Versailler Vertrag bezog insbesondere den neuen Freistaat in das polnische Zollgebiet ein und gewährte Polen auch sonst noch zu Lasten Danzigs weitgehende Erleichterungen für seinen Zugang zum Meere. Von hoher Bedeutung für den wirtschaftlichen und politischen Einfluß Polens auf die Freie Stadt war es aber auch, daß der Versailler Vertrag der Republik Polen in den Grenzen des neuen Freistaates auch die Überwachung und Verwaltung des gesamten Eisenbahnnetzes mit Ausnahme der Straßenbahnen und der sonstigen in erster Linie den Bedürfnissen der Freien Stadt dienenden Bahnen übertrug[2]). Die polnisch-Danziger Convention[3]) — auch als Pariser Vertrag bezeichnet — vom 9. November 1920 umschrieb des näheren, auf welche Schienenwege sich dieses Recht erstrecken sollte. Sie ging dabei zugunsten Polens sogar noch über die Bestimmungen des Versailler Vertrags hinaus. Aber erst eine entsprechend den Bestimmungen der Convention (Art. 39) und des Versailler Vertrags (Art. 103) von den beiden Parteien herbeigeführte Entscheidung des Völkerbundskommissars — damals des englischen Generals Haking — vom 15. August 1921 bestimmte endgültig, welche Schienenwege und Eisenbahnanlagen im einzelnen nun der Freien Stadt, welche der Republik Polen und welche dem für die Verwaltung des Danziger Hafens eingesetzten internationalen Hafenausschuß zu Eigentum, Überwachung, Verwaltung und Betrieb zufallen sollten. Sie sprach zugleich der Freien Stadt das Recht zu, zur Vertretung ihrer Wünsche einen bei der polnischen Eisenbahnverwaltung diensttuenden Eisenbahnbeamten zu bestellen. Von diesem Recht hat die Danziger Regierung auch alsbald Gebrauch gemacht.

Der Senat der Freien Stadt, der die Eisenbahnen zunächst für Rechnung Polens selbst betrieben hatte, übergab sie in Ausführung des Genfer Eisenbahnvertrages zwischen Danzig und Polen vom 23. September 1921 zum 1. Dezembe selben Jahres der polnischen Verwaltung. Im Genfer trage vereinbarten die beiden Staaten zugleich, eine zu gründenden internationalen Aktiengesellschaft die waltung der Eisenbahnhauptwerkstätte Danzig zu tragen. Polen und Danzig beteiligten sich an der G schaft mit je zwanzig, England und Frankreich mit je ßig vom Hundert des Aktienkapitals.

So wurden durch Staatsverträge und durch Entsche des Völkerbundskommissars die Eisenbahnanlagen des staatgebietes unter vier Berechtigte verteilt. Den L anteil, ein Netz von etwa 400 km Vollspurbahnen, b Polen, die Hafenbahnen der Hafenausschuß; die Eisen hauptwerkstätte fiel der zu ihrem Betrieb errichteten A gesellschaft zu, und im wesentlichen nur die Städ Straßenbahn blieb der Freien Stadt.

III.

Die Losreißung der an Polen und an Danzig falle Gebietsteile vom deutschen Mutterland und ihrem bisho Wirtschaftsgebiet mußte zu den schwersten wirtschaftl Erschütterungen führen, und auch die Alliierten verka nicht, daß die Nachfolgestaaten dieser Schwierigkeiten würden Herr werden können, wenn es ihnen nicht gel würde, wenigstens für eine längere Übergangszeit im we lichen unverändert den deutschen Behördenaufbau in waltung und Rechtspflege weiterhin in Gang zu halten. zu bedurfte es aber mindestens für die nächsten Jahr allem des Verbleibens der deutschen Beamten in de getretenen Ostmarken. Die alliierten und assoziierten H mächte suchten deshalb schon im Pariser Übereinko vom 9. Januar 1920, betreffend die Abtretung der Ge von Memel und Danzig, den Beamten des Reichs Preußens, die in Danzig vorübergehend oder dauern Amt weiterversehen würden, die Erhaltung ihrer im schen Dienst erworbenen Rechte zu sichern, indem sie g gleichartige Zugeständnisse Deutschlands entsprech Bindungen der Nachfolgestaaten gewährleisteten. Für Kommunalbehörden und die Lehrer bedurfte es einer sol zwischenstaatlichen Abmachung nicht, da für sie mit Übergang der Staatshoheit ein Wechsel des Dienstv nicht verbunden war.

In keinem Danziger Verwaltungszweige aber trat Notwendigkeit des Ausharrens der Beamten auf ihren Po so eindringlich hervor, wie bei der Eisenbahnverwalt Das Versagen der Eisenbahnen hätte im allgemeinen W warr der ersten Nachkriegsjahre die ernstesten Gefa für die Wirtschaft und für die Volksernährung im Frei Danzig und in den polnisch gewordenen Provinzen P und Pommerellen zur Folge gehabt. Der Erkenntnis, daß Verbleiben der mit Betrieb und Verkehr auf den Dan Eisenbahnen eng vertrauten deutschen Beamten, Hil amten und Arbeiter eine Lebensnotwendigkeit nicht für die Freie Stadt, sondern eben so sehr auch für die W provinzen Polens selber war, verschloß man sich auch Polen nicht. Die polnische Regierung selbst schlug d schon bei den Verhandlungen im Oktober 1920 den Pariser Vertrag unter Abänderung des ersten tragsentwurfs der alliierten Hauptmächte, der eine sprechende Vorschrift nicht enthielt, in ihrem zweiten wurf einen Artikel 44 vor, worin sie sich verpflichtete,

„à maintenir au service tous les fonctionnaires des mins de fer sus-mentionnés, ressortissants dantzigois, auront demandé d'entrer au service polonais, et à

[1]) Der deutsche Text des Versailler Vertrags übersetzt die Ausdrücke „le Haut Commissaire“ und „the High Commissioner“ des französisch-englischen Vertragstextes mit „der Oberkommissar“. Im folgenden wird jedoch entsprechend der jetzt allgemeinen Übung auch die Bezeichnung „der Hohe Kommissar“ angewendet werden.

[2]) Art. 102—104 V. V.

[3]) Die Convention und die übrigen hier erwähnten Staatsverträge und Entscheidungen des Hohen Kommissars sind abgedruckt in Nr. 11 der Danziger Rechtsbibliothek, „Danziger Staats- und Völkerrecht“, Verlag Stilke.

conserver tous les droits acquis dans leur service antérieur[4])."

So hielt die große Mehrzahl der Danziger Eisenbahner ...tz der Unsicherheit der Zukunft, die die politischen Um...lzungen ihnen gebracht hatten, auf dem liebgewordenen ...beitsplatz in der Danziger Heimat aus. Die Beamten ...rden zunächst von der preußischen Staatseisenbahnver...ltung zur Dienstleistung im Freistadtgebiet beurlaubt. In ...em Verhältnis zur Heimatverwaltung machten auch sie der Folgezeit einen Wechsel ihres Dienstherrn durch, in...m sie wie die übrigen planmäßigen und außerplanmäßigen ...amten der ehemaligen Ländereisenbahnen nach § 25 des ...atsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen ...f das Reich zum 1. April 1920 als Reichsbeamte in den ...enst des Reiches überführt wurden[5]). An ihrer Beur...ilung änderte sich dadurch nichts. Als sie aus dem deut...en Dienst, zunächst beurlaubt, dann endgültig, in die ...enste der Freien Stadt Danzig übertraten, wurde ihnen ...rch zwischenstaatliche Abmachungen Deutschlands mit ...n alliierten und assoziierten Hauptmächten (Ziffer 4 des ...hon erwähnten Pariser Übereinkommens vom 9. Januar ...20) und mit Danzig (Deutsch-Danziger Beamtenabkom...en vom 12. November 1920) die Erhaltung aller in Deutsch...nd erworbenen Rechte aus dem Beamtenverhältnis gewähr...istet. In § 14 des Abkommens vom 12. November 1920 über...hm die Danziger Regierung gegenüber den endgültig in ...re Dienste übertretenden und damit aus dem deutschen ...enste ausscheidenden Beamten ausdrücklich die Erfüllung ...er Rechte und Ansprüche, die ihnen aus ihrem bisherigen ...enstverhältnisse zustanden, und verpflichtete sich, diese ...chte und Ansprüche weder durch Gesetz noch im Ver...ltungswege zum Nachteil der Beamten oder ihrer Hinter...ebenen irgendwie zu verändern. Daß zu diesen Rechten ... eines der wesentlichsten das Recht gehörte, vermögens...htliche Ansprüche aus dem Dienstverhältnis gegen den ...at als Dienstherrn vor den ordentlichen Gerichten geltend ... machen, konnte keinem Zweifel unterliegen. Es ergab ...h schon aus Artikel 129 der neuen Reichsverfassung, die ... bis zum 10. Januar 1920, dem Tage des Inkrafttretens des ...rsailler Vertrags, auch auf Danziger Gebiet gegolten hat, ...wie aus § 149 des Reichsbeamtengesetzes und den §§ 1, 6 ...s preußischen Gesetzes vom 24. Mai 1861. Aber es wurde ...ischen Deutschland und Danzig in dem Beamtenabkom...en vom 12. November 1920 (§ 9) auch ausdrücklich staats...rtraglich festgelegt und überdies noch in der Danziger ...rfassung[6]) zum Staatsgrundgesetz der Freien Stadt er...ben.

Mit der Verteilung der Danziger Eisenbahnanlagen unter ...r verschiedene Rechtsnachfolger trennten sich auch die ...hicksalswege der Danziger Eisenbahner. Einige Eisen...hnbedienstete traten in die Dienste des Hafenausschusses, ...dere zu der für den Betrieb der Eisenbahnhauptwerkstätte gegründeten internationalen Aktiengesellschaft über. Wieder andere verblieben endgültig im Dienste des Danziger Senats. Die große Masse der bis dahin noch nicht abgewanderten deutschen Eisenbahner aber — etwa 1100 Beamte und mehr als 4200 Arbeiter — gaben Arbeitskraft und Lebensschicksal in die Hand der polnischen Eisenbahnverwaltung.

IV.

Noch vor der endgültigen Übergabe des Eisenbahnbetriebs an Polen bemühte sich der Danziger Senat, seinen künftig bei der polnischen Eisenbahnverwaltung im Freistaatgebiete beschäftigten Staatsbürgern durch Staatsverträge mit der polnischen Regierung angemessene Arbeitsbedingungen zu sichern. Er genügte damit vor allem einer Rechtspflicht, die sich für ihn aus dem Beamtenabkommen mit Deutschland ergab. Die Wahrung der im deutschen Dienst erworbenen Rechte aus dem Beamtenverhältnis war den übernommenen Beamten zugesagt. Sie mußte ihnen auch in ihrem Dienstverhältnis zu dem neuen polnischen Dienstherrn gesichert werden. An der grundsätzlichen Bereitwilligkeit der polnischen Regierung war nicht zu zweifeln. Schon im Artikel 22 der polnisch-Danziger Convention vom 9. November 1920 hatte sie sich ausdrücklich dazu verpflichtet, bis spätestens 15. März 1921 durch vertragliche Abmachungen mit Danzig „auf der Grundlage der Achtung der erworbenen Rechte" alle Fragen zu regeln, „die sich auf die Beibehaltung der gegenwärtig im Eisenbahndienst befindlichen Beamten, Angestellten und Arbeiter beziehen". Im einzelnen aber boten die Verhandlungen doch noch so große Schwierigkeiten, daß eine solche Abmachung in der vorgesehenen Frist nicht zustande kam. Naturgemäß war es für Danzig eine politische Notwendigkeit, auch für die Bedürfnisse der ferneren Zukunft einen möglichst lückenlosen Rahmen für die Rechts- und Dienstverhältnisse aller Eisenbahner — auch der Angestellten und der Arbeiter, der Ruhegehaltsempfänger und der Eisenbahner-Sozialrentner — zu schaffen. Daher erwies sich die Belastung der Verhandlungen auch mit hochpolitischen Fragen, z. B. mit einer Regelung über die Auswahl des Nachwuchses für Beamte und Arbeiter, mit Sprachenbestimmungen usw., als unvermeidbar. So gelang es dem Senat zwar, am 20. Juli 1921 mit Polen über ein sogenanntes provisorisches Beamtenabkommen zur Überleitung der Eisenbahnverwaltung auf die polnischen Behörden einig zu werden, die Hauptfragen der künftigen Personalpolitik der polnischen Verwaltung blieben aber unter den Parteien streitig und konnten erst durch eine Entscheidung des Hohen Kommissars vom 5. September 1921 geklärt werden. Diese Entscheidung ersetzte nach dem Willen der Parteien die nicht zustande gekommene Sonderabmachung, die in Art. 22 der polnisch-Danziger Convention vom 9. November 1920 vorgesehen war. Auf dem durch sie geschaffenen Boden einigten Polen und Danzig sich dann am 22. Oktober 1921 über ihr sogenanntes endgültiges Beamtenabkommen. Zusammen mit der Entscheidung des Generals Haking bildet dieses Abkommen unbestritten die Rechtsgrundlage, auf der sich der Übertritt der deutschen Eisenbahner in die Dienste der polnischen Verwaltung vollzogen hat. Soweit sie für das Verständnis der zu erörternden Rechtsfrage von Bedeutung sind, werden sie deshalb hier etwas näher zu betrachten sein. Dabei ist vorauszuschicken, daß beide sich nicht auf die Regelung des Rechtsverhältnisses der Beamten beschränken, sondern mit gewissen Bestimmungen ausdrücklich auch Angestellte und Arbeiter treffen wollen.

---

[4]) Amtliche Urkunden zum Vertrage zwischen der Freien ...adt Danzig und der Republik Polen vom 9. November ...20, zusammengestellt und herausgegeben beim Senat der ...eien Stadt Danzig, S. 72.

[5])Reichs b a h n beamte sind sie nicht mehr geworden, da ... beim Übergang des Betriebsrechts auf die Deutsche ...ichsbahn-Gesellschaft nicht mehr zu den im Dienst des ...ternehmens Deutsche Reichsbahn stehenden Reichsbe...nten gezählt haben. (Vgl. § 20 des Reichsbahngesetzes.)

[6]) Art. 92 der Danziger Verfassung bestimmt: „Die wohl...vorbenen Rechte der Bamten sind unverletzlich. Für die ...rmögensrechtlichen Ansprüche der Beamten steht der ...chtsweg offen."

V.

A. In seiner Entscheidung vom 5. September 1921 stellt der Hohe Kommissar zunächst Betrachtungen darüber an, inwieweit allgemein die polnische Eisenbahnverwaltung im Freistaatgebiet der Danziger Gesetzgebung unterworfen ist. Er betont dabei im voraus die Notwendigkeit, „zwischen den Verwaltungs- und Wirtschaftsrechten Polens und den Staatshoheitsrechten der Freien Stadt zu unterscheiden" (§ 1). „Es muß — so führt er in § 12 aus — ein deutlicher Unterschied zwischen den Gesetzen der Freien Stadt und den Verordnungen und Verfügungen, die durch die polnische Eisenbahnverwaltung für den Betrieb der Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt erlassen werden, gemacht werden. Für die polnische Eisenbahnverwaltung kommt lediglich der nutzbringende Betrieb der Eisenbahnen in Betracht; sie muß, da sie keine souveränen Rechte im Gebiet der Freien Stadt hat, sich nach den Gesetzen des Staates richten." So stellt der Hohe Kommissar denn auch ausdrücklich fest (§ 12c):

„Alles, was mit der polnischen Eisenbahnverwaltung im Gebiet der Freien Stadt Danzig zusammenhängt, ist den Zivil- und Strafgerichten von Danzig unterworfen. Die polnische Eisenbahnverwaltung hat keine souveränen Rechte im Gebiet der Freien Stadt und kann daher auch auf ihrem Gebiet keine Gerichtshöfe einrichten."

Der Grundgedanke dieser Recht schaffenden Entscheidung des Hohen Kommissars kann also nicht zweifelhaft sein. Für den Betrieb des Eisenbahnunternehmens im Danziger Staatsgebiet soll die polnische Staatsbahnverwaltung nicht als hoheitliche Einrichtung eines fremden Staates, sondern als bloßes gewerbliches fiskalisches Unternehmen behandelt werden, das den Landesgesetzen und Landesgerichten ebenso unterworfen ist, wie eine private Eisenbahngesellschaft.

Die Entscheidung des Hohen Kommissars schuf aber auch im besonderen eigenes Recht für Beamte, Angestellte und Arbeiter der polnischen Staatsbahndirektion Danzig. Ganz allgemein ist es — so führt der Hohe Kommissar aus (§ 2) — „Aufgabe der polnischen Eisenbahnverwaltung, alles nur Mögliche zu tun, um die Interessen der Danziger Beamten, Angestellten und Arbeiter, die zwecks Betriebes der Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt angestellt sind, sicherzustellen". Polen ist auch, wie der Hohe Kommissar dann im § 12 unter a) mit Bezug auf die Pariser Abmachungen betont, schon „durch die Konvention verpflichtet, die Rechte der Danziger Beamten, Angestellten und Arbeiter, die von ihr beschäftigt werden, um den Betrieb der Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt durchzuführen, aufrecht zu erhalten." Der Hohe Kommissar verweist weiter (Lit. b) darauf, daß die Interessen der Danziger Eisenbahner unter anderem auch dadurch gesichert seien, daß er in seiner Entscheidung vom 15. des Vormonats Danzig das Recht zur Bestellung eines eigenen Eisenbahndelegierten bei der polnischen Staatsbahndirektion zugesprochen habe, dessen Wünsche die polnische Regierung gehalten sein solle, „ebenso sorgfältig zu beachten, wie sie dies bezüglich der Wünsche ihres eigenen Verkehrs tut."

Unter Buchstabe e) wird die polnische Eisenbahnverwaltung sodann verpflichtet, ihre Bediensteten in der Sozialversicherung ebenso zu behandeln wie unter Danziger Verwaltung, selbst wenn dies günstiger ist als im Gebiet Polens, während sie zugleich gehalten ist, ihnen die Vergünstigungen zuteil werden zu lassen, die für Polen gelten, wenn die Lage dort vorteilhafter sein sollte als in Danzig.

Die §§ 13 bis 15 der Entscheidung endlich regeln die wichtige Frage der Besetzung freiwerdender Stellen im Danziger Eisenbahndienst.

In dem schon erwähnten Genfer Abkommen vom 23. September 1921 haben Polen und Danzig diese Entscheidung des Hohen Kommissars und die vom 15. August 1921 nicht besonders anerkannt und sich gegenseitig verpflichtet, keine Berufung gegen sie beim Völkerbundsrat einzulegen.

B) Dem endgültigen Beamtenabkommen zwischen Polen und Danzig, vom 22. Oktober 1921, für das der Weg durch die Entscheidung des Hohen Kommissars freigeworden war, fiel nunmehr die Aufgabe zu, im einzelnen die Bedingungen zu regeln, unter denen sich der Übertritt der Danziger Eisenbahner in die Dienste Polens vollziehen sollte.

In der Präambel werden die Bestimmungen des Abkommens ausdrücklich als „Ausführungsbestimmungen zu den Entscheidungen des Oberkommissars vom 15. August und vom 5. September 1921" bezeichnet, die beide Regierungen „hinsichtlich der Beibehaltung der im Eisenbahndienst im Gebiet der Freien Stadt Danzig befindlichen Beamten, Angestellten und Arbeiter gemäß Artikel 22 des Danzig-polnischen Vertrages vom 9. November 1920" vereinbart haben und die „samt den genannten Entscheidungen die Grundlage des Übertritts in den polnischen Dienst bilden."

Die wichtigsten Bestimmungen sind die folgenden:

1. Die Übernahme eines Beamten in den polnischen Dienst setzt die Äußerung eines entsprechenden Willens des Beamten voraus. Diese Äußerung ist in die „Form einer entsprechenden auf die Verordnung Bezug habenden Erklärung" zu kleiden (Artikel 1). Als Übernahmetag gilt der Tag der endgültigen Übernahme der Eisenbahnverwaltung durch Polen (Artikel 3).
2. Es werden nur solche Beamte übernommen, die Danziger Bürger sind und nicht für Deutschland optiert haben oder die polnische Staatsangehörige sind. Die übernommenen Danziger Staatsangehörigen tragen an Stelle der polnischen Hoheitszeichen die der Freien Stadt. Ihre Mützen erhalten zwar Farbe und Ausgestaltung der polnischen Dienstmütze, behalten aber ihre bisherige d. h. die runde deutsche Form (Art. 3 Abs. 1 und 5). Der Diensteid (bis zum 1. April 1925 nur eine Verpflichtung durch Handschlag) enthält kein Treugelöbnis, sondern nur die Verpflichtung, nichts zu unternehmen „was gegen die Festigung, Unabhängigkeit und Macht der Republik Polen gerichtet wäre" (Artikel 10).
3. Die übergetretenen Beamten unterstehen organisatorisch der zuständigen polnischen Staatsbahndirektion (Artikel 4 Zif. 1); ihre sämtlichen Angelegenheiten regelt die polnische Staatsbahnverwaltung (Artikel 9). Sie unterliegen der polnischen Dienststrafgesetzgebung, wobei jedoch das Abkommen gewisse Sicherungsbestimmungen für sie vorsieht (Artikel 4). Die übernommenen Freistaatangehörigen dürfen wider ihren Willen nicht außerhalb Danzigs beschäftigt werden, sofern sie nicht im förmlichen Dienststrafverfahren zur Strafversetzung verurteilt worden und entsprechende Posten im Freistadtgebiet nicht vorhanden sind (Artikel 5).

Entsprechend den Vorschriften in Art. 22 des Pariser Vertrags und in §§ 2 und 12a) der Entscheidung vom 5. September 1921 bestimmt Artikel 6:

„Die Beibehaltung erfolgt auf der Grundlage der Achtung der nachweislich erworbenen Rechte",

wofür dann eine Reihe von Beispielen gegeben wird. Bezüglich der sozialen Versicherung gewährleisten die Absätze 2 und 3 des Art. 6 zugunsten der übernommenen Bediensteten die Gleichstellung mindestens mit der Danziger und der polnischen Gesetzgebung, eine Bindung, die auch schon in § 12e) der Entscheidung vom 5. September 1921 enthalten ist. Den Beamten wird weiter in Artikel 7 allgemein die Gleichstellung mindestens mit den vergleichbaren polnischen und Danziger Beamten zugesichert.

C) Den Wortlaut der in Artikel 1 des Abkommens vorsehenen Erklärung der übertretenden Beamten setzte die polnische Regierung wie folgt fest:

„Ich erkläre mich bereit, vom 1. April 1922 angefangen, im polnischen Eisenbahndienst im Gebiete der Freien Stadt Danzig unter den in der am 22. Oktober 1921 zwischen der Danziger und der polnischen Regierung abgeschlossenen Vereinbarung festgesetzten Bedingungen zu verbleiben."

Die Erklärungsvordrucke tragen noch die Fußnote: „Weitere Zusätze und Bedingungen machen diese Erklärung ungültig."

Alle übernommenen Beamten haben die Erklärung unterschrieben, die Urkunde der Staatsbahndirektion ausgehändigt und sodann ihre Tätigkeit im Dienst der polnischen Verwaltung fortgesetzt.

(Schluß folgt.)

Die Dresdner Ausstellung: „Die technische Stadt".

Von Dr.-Ing. **Remy**, Berlin.

I.

Am 16. Mai wurde in Dresden die 7. Jahresschau Deutscher Arbeit, die Ausstellung „Die technische Stadt", eröffnet. Wer heute an der Beschickung von Ausstellungen mitarbeiten muß, erschrickt über die Forderungen, die an ausstellungsfreudigen Städten gestellt werden. Man

Der Inhalt der diesjährigen Ausstellung umfaßt beinahe den ganzen Kreis menschlicher Lebensbedürfnisse. Denn da heute die Großstadt immer noch der Anziehungspunkt für Millionen von Menschen ist, die zu ihrem Glück oder Unglück den Frieden des Landes mit der Hast städtischen Lebens glauben vertauschen zu müssen, hängt

Abteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

sucht als Aussteller dabei noch nicht an den finanziellen Ausgang für die Veranstalter zu denken. Es greift auch kein leises Bangen Platz, ob die ungeheure Mühe, die jedes Ausstellungsobjekt verursacht, die Arbeit lohnt. Dresden gehört zu den glücklichen Städten, denen bisher noch kein Mißerfolg versagt blieb. Was sich dort seit 1920 jährlich an Ausstellungen aneinanderreihte, war eine Kette von glücklichem Gelingen. Der finanzielle Abschluß war so lohnend, daß die Ausstellungsräume um weitere Bauten vermehrt werden konnten.

an den beiden Worten „Stadt und Technik" eine unerschöpfliche Menge von Problemen, deren Zusammenfassung in einer Schau ein Verdienst bleibt und geeignet ist, den Tausenden an großstädtischen Aufgaben mitinteressierten Menschen Belehrung und Aufklärung zu schaffen. So wird die Ausstellung der im Juni stattfindenden Feier des hundertjährigen Bestehens der Technischen Hochschule Dresden einen würdigen Rahmen geben.

Die Fülle der Aufgaben, welche die Technik in fast täglichem Fortschritt löst, läßt auch den Berufstechniker an der Möglichkeit verzweifeln, alle Erkenntnisse in gleicher Vollkommenheit in sich aufzunehmen. Umso erdrückender muß dem Studenten wie Laien heute die Masse neuester Ergebnisse von Wissenschaft und Praxis erscheinen, die hier auf ihn einstürmt. Aber wie hat sich die Lehr- und Darstellungsweise dieser Stoffmenge bemächtigt, wie wird heute in einfachen Strichen und plastischen Modellen das Ergebnis mühevollster Arbeit einprägsam vermittelt! In Gedankengänge, die noch vor wenigen Jahren geheimnisvolles Eigentum des Fachmannes waren, wird in dieser Ausstellung der technisch empfindende Laie durch Bilder und Musterbetriebe eingeführt. Auf seinen Standpunkt mußte der Aussteller sich stellen, wollte er in dieser Jahresschau den richtigen Ausgangspunkt für seine Darstellung gewinnen.

wieder in das Heim? Kein Bebauungsplan ist möglich, e nicht die Grundlage des Verkehrs gelöst ist.

Es war bei dieser Fragestellung selbstverständlich, d auch der Reichsbahn als einem Verkehrsträger ers Ordnung ein hervorragender Platz in der Ausstellung e geräumt werden mußte. Die Bahnanlagen beeinflussen Planung jeder Stadt mit ihrem unverhältnismäßigen Fläch bedarf in bestimmender Weise und in Großstädten werd sie ganz und gar richtunggebend für die Gestaltung Stadtplanes. Wo die Reichsbahn mit dem Vorort- und Sta verkehr in das Leben der Großstadt eingreift, gibt täglich der Entwicklung bestimmende Richtung.

Den mannigfachen Beziehungen in dem angedeutet Sinne hat die Ausstellung der Deutsch Reichsbahn, welche in der Halle für Verkehrswes Aufnahme gefunden hat, in knapper oder erschöpfend Form Rechnung getragen.

Ausstellung der Reichsbahndirektion Berlin.

II.

Wenn wir hier als Kernpunkt der Ausstellung die Darstellung der Verkehrsaufgaben einer Großstadt herausstellen, so geschieht dies ebenso sehr aus dem Grunde, weil diesem Teil der Ausstellung das Interesse des Leserkreises der Vereinszeitung in erster Linie zuteil werden dürfte, als auch deshalb weil heute in allen Städten die Verkehrsfrage das Grundproblem ist, um welches sich die anderen Aufgaben gruppieren. Die Frage der Gesundung unserer Großstädte ist aus dem Stadium der „Sanierung' im engeren Sinne gottlob in Deutschland längst heraus. Wasserversorgung und Entwässerung waren großstädtische technische Aufgaben, die als Fragen erster Ordnung dreißig und vierzig Jahre zurückliegen. Heute lautet die brennendste Frage, wie bringen wir den Massen Licht und Luft? Wo siedeln wir an? Wie gelangen die Menschen auf schnellstem Wege und wohlfeil zur Arbeitsstätte und

III.

Die Musteranlage eines mit den neuesten Maschine ausgerüsteten Fahrkartenschalters bildet de Übergang aus der Ausstellung der Reichspost zur Reich bahn-Gesellschaft. Die Reginamaschine mit 2500 Relatione wird im Betriebe vorgeführt, den automatischen Schnel drucker bedient der Besucher selbst. In neun Abteilunge stellt die Reichsbahn ihre Beziehungen zur modernen Gro stadt dar, einzelne Ausstellungsstücke von unübertref barer Plastik. Der Kohlenverbrauch der Reichsbah dargestellt als Pyramide, die den halben Dresdener Große Garten bedeckt, daneben verschwindend die Cheops pyramide und der Eiffelturm. Ankunft, Auflösung, Zu sammenstellung, Reinigung, Abfahrt eines D-Zuges, in eine Bilderreihe, welche die Arbeiten eines Abstellbahn hofs dem Laien nahebringt. Ein Kleinod im Sinne de Begriffsverbindung Eisenbahn und Stadt: die Entwick

g Oberhausens im Rahmen der Eisenbahnge-
nte in drei Entwicklungsstufen. Glücklich auch der
nke, einen augenblicklich in Sachsen akuten Bahn-
umbau in mustergültiger zeichnerischer Darstel-
vorzuführen, um dem Laien einen Begriff zu geben,
ler Bahnhofsumbau nicht lediglich gleichbedeutend ist
dem Neubau des Empfangsgebäudes. Der moderne
hofsbau wird in zahlreichen Modellen, von den Zu-
ngslinien zu dem Dresdener Hauptbahnhof,
Dresden-Neustadt, von den Anlagen westlich
rlottenburg vor und nach dem Umbau, vor-
rt.

e Ausstellung der Reichsbahn wird aber auch dem
nann einzelne interessante Stücke bieten, die ihm zum
eug für die Tagesdiskussion werden können. Die
liche bildliche Darstellung der RBD. Dresden, wieweit
für 20 RM in den einzelnen Ländern mit der billigsten
gelegenheit auf der Eisenbahn gelangen kann, ist ge-

Wirtschaftsleben bedeutet, besagen 12,4 Mill. t jährlichen Kohlenbedarfs und 120 Mill. KW-Stunden elektrischer Energie.

Bei der Organisation des Psychotechnischen Prüfungswesens konnte man sich auf das wichtigste beschränken, denn die Psychotechnik ist in der Halle der Technischen Hochschule in einer Vollständigkeit vorgeführt, wie sie bis dahin wohl nirgends gezeigt wurde. An etwa zwanzig Ständen können Selbstprüfungen vorgenommen werden, die verkehrstechnischen Prüfungen werden in einer Sonderabteilung gezeigt, Eignungsprüfungen für jeden Beruf werden vorgeführt und an Berufserfolgen der Wert der Prüfung nachgewiesen. Allen Beamten, welche mit Eignungsprüfungen beruflich zu tun haben, kann der Besuch dieser Ausstellung dringend empfohlen werden, ebenso wie man den Besuch Zweiflern wünschen möchte, die noch abwartend beiseite stehen.

Ausstellung der Reichsbahndirektion Berlin.

im Augenblick besonders wertvoll: 210 km in den Ver-
ren Staaten, 250 km in England, 410 km in der Schweiz,
m in Italien, 600 km in Deutschland und Frankreich,
m in Österreich, 900 km in Polen, 1000 km in Ungarn.

IV.

e Entwicklung der Eisenbahnen von 1865—1926
a einem wirkungsvollen Stabmodell dargestellt, ein-
svoll der Streckenverlust durch den Versailler Ver-
und die Einbuße an Betriebsstrecken im Ruhrkampf,
isch lehrreich der Hinweis auf die Einführungsjahre
deutendsten technischen Errungenschaften, Luftdruck-
e, Blockwerke, Gasbeleuchtung, elektrische Wagen-
chtung, KK-Bremse, D-Wagen. Daß die Deutsche
sbahn 1913 35,3 Mill. RM für Fürsorge aller Art
, 1926 dagegen 99 Mill. RM, beleuchtet ihre Aufgabe
r Sozialpolitik, was sie als Verbraucher im deutschen

In Modellen und Plänen zeigen die beiden Kojen Personenbahnhöfe und Rangierbahnhöfe die Arbeit eines Verkehrsunternehmens in plastischer und verständlicher Form. Der Gefällsbahnhof Dresden-Friedrichstadt läßt im Modell und Bild in farbenfroher Wirkung seine Arbeitsgänge sehen. Die Tätigkeiten bei Ankunft, Auflösung, Zusammenstellung eines Güterzuges ist in einer trefflichen Bilderreihe festgehalten.

Außerordentlich reichhaltig, dabei aber nicht überladen und ermüdend, stellen sich die beiden Abteilungen Siedlungswesen und Einfluß der Eisenbahnen auf die Entwicklung der Städte dar, von gegenwärtigster Bedeutung die Karte 1 : 50 000 von den im Ruhrrevier geplanten Neubauten der Reichsbahn. Die Siedlungstätigkeit ist in mehreren Siedlungsmodellen und trefflichen Bildern vertreten, als Typus die Eisenbahnerstadt bei dem Rangierbahnhof Nürnberg mit 2500 Einwohnern, 700 Woh-

nungen, zwei Kirchen, einer Schule, sieben Läden und zwei Wirtschaften und ein Siedlungsmodell der Reichsbahndirektion Halle.

Den elektrisch betriebenen Fernbahnen ist eine besondere Abteilung zugewiesen, sie gibt einen Überblick über das schlesische, sächsische und bayerische Netz. Der Güter- und Personenverkehr der Städte führt in teils humorvollen Darstellungen von Künstlerhand die Wechselbeziehung der Eisenbahn zu den Großstädten vor, Kohlenverbrauch, Milch- und Fischzufuhr, schnellste Frachtverbindungen.

Eine besondere Doppelabteilung ist dem Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr überwiesen worden. In vier Modellen wird der Umbau der Bahnanlagen westlich Charlottenburg, ein Vergleich der alten und neuen Linienführung und der Bau des Umsteigebahnhofs „Ausstellung" vorgeführt. Weitere Modelle zeigen das neue Bahnhofsgebäude Wannsee, das große Gleichrichterwerk Markgrafendamm und typische Ausführungen der Gleichrichterwerke in den Stadtbahnbögen und am Ring mit innerer Einrichtung. Die Höchstzahlen des Verkehrs sind bekannt, sind aber hier in einer für den Laien faßlichen Form bildlich herausgearbeitet. 1,2 Mill. werktägliche Fahrgäste, 2,2 Mill. Sonntagshochverkehr, Teilstreckenbelastungen bis zu 170 000 Reisenden täglich fordern zu Vergleichen mit den Ausstellungen der Berliner Hochbahn, den Verkehrsziffern anderer deutscher Großstädte Frankfurt a. M., Essen, Dresden, Stuttgart heraus, Zahlen in Menge, welche den Verkehrsmann zum Studium locken. Auf Interesse dürfte auch die Darstellung der Betriebsführung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen an Werk- und Sonntagen stoßen mit der vielfachen Linienverflechtung über den Ring und die Stadtbahn.

Der Berliner Fernpersonen- und Güterverkehr ist in einprägsamen Bildern darzustellen versucht, die Bedeutung Berlins als Industrie- und Handelsstadt in einer Wirtschaftskarte festgehalten, Milch, Kartoffeln- und Fleischempfang in Sonderdarstellungen. Der Berliner Erholungsverkehr nach Freibädern und Ausflugsorten marschiert auf. Die Zahlen werden nicht verfehlen, zum Nachdenken anzuregen, welche Massen in Berlin bewegt werden müssen und daß nur ein Verkehr in diesem Ausmaß die Opfer rechtfertigt, die zu seiner Bewältigung gebracht werden müssen. Die Berliner Hochbahngesellschaft stellt das Modell der Bahnanlagen am Nollendorfplatz und am Alexanderplatz aus. Ein Bild der Linienführung der Hoch- und Untergrundbahnlinien mit springendem Licht verleiht der Hochbahnausstellung einen glücklich gelungenen Anziehungspunkt.

V.

Es sei nun noch auf die anderen großen Abteilungen der Schau aufmerksam gemacht. Gas und Elektrizität sind in umfassender Ausstellung herausgebracht, das Gas in der Verteidigung und auf der Suche nach neuen Wegen, die Elektrizität in der Ausstellung der sächsischen Werke und der Elektrowerke Berlin im vordringenden Angriff, beide Kräfte von der Entstehung bis zur vielfältigsten Verwendung. Die Halle für Elektrizität wird auf den Laien wohl die größte Anziehungskraft ausüben. Städtisches Bauwesen, Verkehrsregelung in allen Fo in vollendeten Modellen und Bildern, die Reichspo gewohnter Sachlichkeit und Vielseitigkeit, das Fe löschwesen in Geschichte und neuzeitlicher D führung, es fehlt in der Tat kein Zweig der Technik, cher nicht in anziehender Weise ihren Zusammenhan dem Stadtgebilde darstellte.

Was von der Technischen Hochschule D den in ihrer bereits erwähnten Psychotechnischen stellung zum Gelingen der Ausstellung beigetragen w verdient höchstes Lob. Sie mußte zwar von dem urspr lichen Gedanken, ihrer Ausstellung durch Darstellung Lehrmethoden auf den verschiedenen Gebieten der Tec die bestimmende Note zu geben, absehen und einen Gr gedanken wählen, welcher größere Anziehungskraft die breite Besuchermasse versprach. Das scheint gelu zu sein. Das Muster des Eignungsprüfungsraumes, Darstellung des Materialprüfungswesens, der Werks untersuchungen, die Musterausstellung von Arbeitsplä der Ersatz der menschlichen Hand werden das Inte der Besucher, zumal die Ausstellung dauernd mit führungen verbunden ist, wachhalten.

Spricht man von der Dresdener Ausstellung, muß auch das Kugelhaus erwähnen, ein Versuch, wel der Nürnberg-Augsburger Maschinenfabrik alle Ehre m

VI.

Wenn man die teilweise glänzenden Bilder der einze Säle an sich vorbeigleiten läßt, drängt sich ein Ged auf, den man in einer zukünftigen Ausstellung für T nik und Verkehr verwirklicht wissen möchte. Man mö sich nicht nur über die Zahlen der fortschreitenden wicklung freuen, sondern die Ausstellung der Objekte dem wirtschaftlichen Erfolg in Verbindung gebracht se Was schließlich hier auf allen Gebieten des städtis Verkehrs, der Hygiene, der Nachrichtenübermittlung, Wasserstraßenverkehrs, der Licht- und Gasversorgung zeigt wird, es fehlt jeder Hinweis, wo die Grenzen Erfüllbaren liegen. Einer künftigen Ausstellung d besondere Note zu geben, wäre nicht nur für den L von Wert, auch der Fachmann könnte aus einer A stellung wie der Dresdener auf den Grenzgebieten se Tätigkeit Belehrung und Anregungen in Fülle mitneh

Man darf annehmen, daß die Reichsbahn in dem weise glänzenden Rahmen, den die Industrie einer A stellung zu geben vermag, bestehen wird. Wird sich Wert einer Ausstellung für den Industriellen an klingenden Erfolg messen lassen, die Reichsbahn wird i ihre Schau höchste Befriedigung empfinden, wenn die sucher einen Eindruck von der schweren Arbeit im Die des Landeswohles mitnehmen, wenn sie dieses Verke unternehmen als ein Stück ihrer selbst erkennen und n als Partei im Sinne eines auf Gewinn à tout prix ei stellten Unternehmens ansehen lernen. Bei einem solc Gewinn ist die hingebende Arbeit, die aus vielen A stellungsobjekten zu lesen ist, nicht vergebens*).

*) Der Grundgedanke der Ausstellung der Reichsb wurde von der Reichsbahndirektion Dresden bearbei Die Leitung hatte Professor Dr. Ing. Bloß.

— **Die Sommersaison in der Schweiz 1928.** Das von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne herausgegebene und von ihr zu beziehende Büchlein enthält ein Verzeichnis der für den Sommer 1928 in der Schweiz vorgesehenen sportlichen und gesellschaftlich Veranstaltungen, Kongresse, Ausstellungen usw., auß dem praktische Winke für die Reisenden über den Eis bahn- und Zugverkehr.

Haus- und Grundsteuern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Bayern.

Von Dr. Georg **Kröner**, Reichsbahnrat, Nürnberg.

Die derzeitige Finanznot der Länder und Gemeinden ·anlaßt diese mehr denn je, alle ihre Besteuerungsmög-ıkeiten zu erschöpfen und jede nur erdenkliche Steuer-ælle zu erschließen. Es kann deshalb nicht Wunder ımen, wenn gerade in jüngster Zeit von zahlreichen ıanzämtern und Gemeinden der Versuch gemacht wird, :h die Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) zu einer ißeren Steuerleistung heranzuziehen. So verständlich ser Versuch auch ist, infolge des der DRG. in weiter ısicht eingeräumten Steuerprivilegs muß er in den isten Fällen scheitern. Insbesondere auf dem Gebiete · Haus- und Grundsteuern kann sich die DRG auf ver-.iedene Befreiungsbestimmungen berufen. Die folgenden sführungen sollen hierfür Beweis bieten.

1. Haussteuer.

Die auf eine lange Vergangenheit zurückblickende ussteuer wurde anläßlich der Revision des gesamten verischen Steuersystems in den 30er Jahren des vorigen ırhunderts ebenfalls einer neuen Regelung unterzogen. ; Gesetz vom 15. August 1828 (GBl. S. 169ff.) wurde : Haussteuer als unmittelbare Staatssteuer auf die tzung aus Gebäuden jeder Art erklärt. Aber schon nach ·sem Gesetz waren die Staatsgebäude von der Haus-uer befreit. Die Befreiung blieb dann ständig aufrecht-ıalten und ist auch von der heutigen Fassung des Haus-uergesetzes vom 17. August 1918 (GVBl. S. 858ff.) über-mmen. § 2 Haussteuergesetz sagt: „Haussteuerfrei sind: . 2. die Staatsgebäude . . ."

Lediglich zur Begründung der Umlagenpflicht werden ch § 2 Abs. III des Gesetzes auch bei Staatsgebäuden die euerverhältniszahlen ausgemittelt und im Kataster vor-merkt. Aber selbst diese Ermittlung und Vormerkung terbleibt u. a. für jene Staatsgebäude oder Gebäudeteile, : unmittelbar zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen, wie für Dienstwohnungen, die zur Erfüllung dieser Auf-ben in Beziehung stehen. Nach § 1 der Bek. z. Vollz. s Haussteuergesetzes v. 2. 3. 1911 (GVBl. S. 107ff.) waren ı Staatsgebäuden, die unmittelbar zur Erfüllung öffent-her Aufgaben dienen, ausdrücklich die Dienstgebäude der .atlichen Verkehrsanstalten zuzuzählen. Es unterblieb :o die vormerkweise Ermittlung der Steuerverhältnis-hlen für Bahnhofsgebäude, Güterhallen, Bahnwärter-user und Gebäude mit Dienstwohnungen. Bezüglich der zteren besagt die erwähnte Vollzugsbekanntmachung: ls Dienstwohnungen kommen solche Wohnungen in Be-ıcht, die einem Beamten oder sonstigen Angestellten aus-ıließlich oder vorwiegend im Interesse des Dienstes reitgestellt sind oder einen förmlichen Bestandteil seines ·halts bilden." Wo Dienst- und Mietwohnung in einem ·bäude vorhanden waren, mußte also die Ermittlung für n den Zwecken der Dienstwohnung dienenden Teil des ·bäudes unterbleiben.

Diese Rechtslage hat sich durch den Uebergang der yerischen Staatseisenbahnen auf das Reich in keiner eise geändert. § 15 des Staatsvertrages (Ges. v. 1. 4. 20 GBl. S. 773) bestimmt vielmehr ausdrücklich: „Die Länder ·rden von den Reichseisenbahnen Staatssteuern nicht er-·ben." Auch die Umwandlung der Reichseisenbahn in das ıternehmen „Deutsche Reichsbahn" brachte keine Aende-ng, nachdem § 6 Abs. III der VO. über die Schaffung des ıternehmens „Deutsche Reichsbahn" jede Möglichkeit hierzu beseitigte. Es heißt hier: „Zu Steuerleistungen und sonstigen Abgaben ist das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht in weiterem Umfange heranzuziehen, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den jetzt geltenden Gesetzen der Besteuerung unterliegt." Endlich hat auch das Reichsbahngesetz (RBG, RGBl. 1924, Teil II, S. 272) der DRG. ein gewisses Steuerprivileg eingeräumt und in § 14 den wichtigen Grundsatz aufgestellt: „Die Gesellschaft ist von jeder neuen direkten Steuer auf ihre Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden (Gemeindeverbände) und sonstiger öffentlicher Körperschaften befreit. Als neue Steuer gilt jede Steuer, der das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 nicht unterworfen war."

Nachdem nun das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" in Bayern am 12. Februar 1924 zur Zahlung von Haussteuer, wie ausgeführt, nicht verpflichtet war, kann auch von der DRG. ohne eine vorherige Aenderung des Reichsbahngesetzes niemals mehr eine Haussteuer gefordert werden. Für Bayern hätte es gar nicht der Bestimmung in § 4 Abs. 3 des Gesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reiches, der Länder und der Gemeinden vom 10. 8. 1925 (RGBl. Teil I, S. 252) (Reichsbesteuerungsgesetz 1925) bedurft, die nochmals ausdrücklich die Befreiung der DRG. von der Haussteuer festlegt: „Von den Grund- und Gebäudesteuern der Länder . . . . . sind die zum Reichseisenbahnvermögen gehörenden Grundstücke befreit." Da sämtliche Grundstücke der DRG. nach § 6 RBG. im Eigentum des Reiches (Reichseisenbahnvermögen) geblieben sind und alle Grundstücke und Zubehörstücke, die die Gesellschaft für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, kraft Gesetzes mit dem Erwerbe durch die Gesellschaft in das Eigentum des Reiches fallen, kann eine Haussteuerpflicht der DRG. wohl nie praktisch werden.

Nun sagt allerdings § 4 Abs. 3 des Reichsbesteuerungsgesetzes 1925: „Zu den Grund- und Gebäudesteuern der Gemeinden (Gemeindeverbände) kann auch die Reichsbahngesellschaft mit den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken herangezogen werden, jedoch nur in dem Umfange, in dem das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 diesen Steuern unterworfen war." In Bayern hatten bisher, wie noch bei der Besprechung der Umlagen näher ausgeführt werden wird, die Gemeinden nur das Recht der Umlagenerhebung zu den Haussteuern, das Recht, eine eigene Haussteuer zu erheben, hatten die bayerischen Gemeinden nie. Die erwähnte Bestimmung hat deshalb für die bayerischen Gemeinden nur insofern Bedeutung, als ihnen die Umlagenerhebung auf eine imaginäre Grund- und Gebäudesteuer der DRG. dadurch erhalten wurde. Die Gemeinden können in Bayern trotz der Bestimmung in § 4 Abs. 3 des Reichsbesteuerungsgesetzes keine Haussteuern von der DRG. erheben.

Wir kommen also hinsichtlich der Haussteuer zu folgendem Ergebnis: In Bayern ist die DRG. vollständig von der Verpflichtung zur Zahlung einer Haussteuer befreit. Diese Befreiung gründet sich sowohl auf § 2 Ziff. 2 Haussteuergesetz in Verbindung mit § 15 Staatsvertrag, § 6 Abs. 3 der VO. über die Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" und § 14 RBG., wie auf § 4 Abs. 3 Reichsbesteuerungsgesetz 1925 in Verbindung mit § 6 RBG.

2. Grundsteuer.

Bei der bereits erwähnten Revision des bayerischen Steuersystems wurde auch die Grundsteuer neu geregelt. Schon § 118 des seinerzeitigen Grundsteuergesetzes vom 15. August 1828 (GBl. S. 121) bestimmte, daß von dem Eigentum des Staates keine Grundsteuer erhoben wird. Diese Bestimmung finden wir wieder in § 120 des geltenden Grundsteuergesetzes vom 4. November 1910 (GVBl. S. 1030ff.). Wie bei Staatsgebäuden sollen auch bei dem übrigen Grundeigentum des Staates nur die Verhältniszahlen ausgemittelt und im Kataster vorgetragen werden. Ausnahmen von der Ermittlung wie bei Staatsgebäuden sind jedoch hier nicht vorgesehen, erscheinen auch nicht nötig. Aus § 120 Grundsteuergesetz ergibt sich sonach, daß auch die früher im Eigentum des bayerischen Staates befindlichen nicht überbauten Grundstücke der ehemaligen bayerischen Verkehrsanstalten grundsteuerfrei waren. Diese Grundsteuerfreiheit ist wie die Haussteuerfreiheit auf dem Wege über den Staatsvertrag, die VO. betreffend Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" und Reichsbahngesetz auf die DRG. übergegangen. Einen zweiten Befreiungsgrund haben wir auch hier in § 4 Abs. 3 Reichsbesteuerungsgesetz 1925 in Verbindung mit § 6 RBG.

3. Gemeindeumlagen.

Gemeindeumlagen sind Zuschläge zu den direkten Staatssteuern, setzen also schon bestimmte Staatssteuern voraus, sei es daß diese tatsächlich geschuldet werden oder nur vormerkweise veranlagt sind. Durch das Landessteuergesetz vom 30. März 1920 (RGBl. S. 402) ist das Recht der Gemeinden zur Erhebung von Gemeindeumlagen stark eingeschränkt worden. Nach Art. 9 des bayr. Vollz. Ges. z. Landessteuergesetz vom 30. Juni 1921 (GVBl. S. 361) sind die Gemeinden, Ortschaften, Bezirke und Kreise nur noch berechtigt, Umlagen zur Grundsteuer, Haussteuer, Gewerbesteuer und Steuer vom Gewerbebetrieb im Umherziehen zu erheben. Damit sind vor allem aber die auf Grund- und Haussteuer schon seit Jahrzehnten erhobenen Gemeindeumlagen auch weiterhin den Gemeinden erhalten.

Ursprünglich regelte die Umlagenpflicht des Staates Art. 43 Abs. 3 und Art. 44 der rrh. bay. Gemeindeordnung. Diese Bestimmungen wurden dann aufgehoben und durch entsprechende Bestimmungen des Umlagengesetzes vom 14. August 1910 (GVBl. S. 581) ersetzt. Dieses Gesetz, in seiner letzten Fassung vom 17. August 1918 ist nun ersetzt durch das Gesetz zum Vollzug des Finanzausgleichs vom 28. April 1924 (GVBl. S. 156 ff), in der neuen Fassung vom 5. September 1924 (GVBl. S. 283). Allen diesen Umlagegesetzen ist das gemein, daß sie das Staatsärar bezüglich seiner im Gemeindebezirk gelegenen Besitzungen für umlagepflichtig erklären und nur ganz bestimmt aufgeführte Ausnahmen zulassen.

Für die weiteren Betrachtungen kann ohne weiteres von dem die Gemeindeumlagen heute regelnden Gesetze zum Vollzug des Finanzausgleichs ausgegangen werden. Nach Art. 8 dieses Gesetzes ist gemeindeumlagepflichtig, wer mit einer in Art. 7 bezeichneten Steuer veranlagt ist. Der Veranlagung steht die vormerksweise Veranlagung gleich. Hieraus im Zusammenhang mit dem Haus- und Grundsteuergesetze und mangels einer allgemeinen Ausnahmebestimmung zugunsten des bay. Staates ergibt sich, daß dieser mit seinem Haus- und Grundbesitz ebenfalls als umlagepflichtig erachtet wird. Aus § 4 Abs. 1 Reichsbesteuerungsgesetz 1925 ergibt sich weiter, daß die (...meinden das Reich und nach § 4 Abs. 3 auch die Reic...bahn-Gesellschaft mit den zum Reichseisenbahnvermög... gehörigen Grundstücken zu den Grund- und Gebäu...steuern insoweit heranziehen können, als am 12. Febru... 1924 die „Deutsche Reichsbahn" diesen Steuern unt...worfen war. Am 12. Februar 1924 war aber die „Deutsc... Reichsbahn" in Bayern umlagepflichtig. Damals war ... Grundeigentum der „Deutschen Reichsbahn" Reichseige...tum. Nach Art. 3 des Reichsbesteuerungsgesetzes v... 15. April 1911 (RGBl. S. 187), das damals Geltung hat... konnte das Reich in demselben Umfang wie der einzel... Bundesstaat zu Realsteuern vom Grundbesitz von den G... meinden herangezogen werden. Da nach Art. 2 und ... des Umlagengesetzes vom 17. August 1918 Bayern v... den Gemeinden mit seinem Grundbesitz zu Gemeindeu... lagen herangezogen werden konnte und herangezog... wurde, wurde auch mit Recht die „Deutsche Reichsbah... in Bayern mit ihrem Grundbesitz zu Gemeindeumlag... herangezogen. Das Unternehmen „Deutsche Reichsbah... war somit am 12. Februar 1924 in Bayern für sein... Grundbesitz umlagepflichtig. Umlagenpflichtig ist dah... in Bayern auch die DRG.

Diese Umlagenpflicht der DRG. ist aber so wenig w... die des bay. Staates unbegrenzt, sie erfährt eine wichti... Ausnahme. Nach Art. 9 des Vollzug-Gesetzes zum Finan... ausgleich, der auch für den Umfang der Umlagenpflic... der DRG. von Bedeutung ist, sind gemeindeumlagenfre... Erträge aus Grundstücken des Reiches oder des Lande... die unmittelbar zur Erfüllung öffentlicher Aufgabe... dienen. Da diese Beschränkung schon am 12. Febru... 1924 in dem Umlagengesetz enthalten war, also sch... damals den Umfang der Umlagenpflicht des Unternehmer... „Deutsche Reichsbahn" begrenzte, muß sie auch heute de... DRG. zugute kommen. Soweit also Gebäude oder G... bäudeteile oder auch sonstige Grundstücke der DRG. u... mittelbar zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen, sin... sie umlagenfrei. Es werden dies im wesentlichen di... Grundstücke sein, die nach dem Haussteuergesetz auc... nicht vormerksweise zu veranlagen sind.

Ob Art. 9 des Vollzugs-Gesetzes als solche Grun... stücke, die unmittelbar öffentlichen Aufgaben dienen, auc... Gebäude oder Gebäudeteile mit Dienstwohnungen erblick... ist aus dem Gesetz selbst nicht einwandfrei ersichtlich. I... Zusammenhang mit dem Haussteuergesetz ergibt sich j... doch zwingend die Umlagenfreiheit für Dienstwohnunge... Wie bereits erwähnt, ist nach Art. 8 des Vollzugs-Gesetze... gemeindeumlagenpflichtig, wer mit einer bestimmte... Steuer veranlagt, bzw. wenigstens vormerkungsweise ver... anlagt ist. Ob und wann ein Gebäude der DRG. vormerk... weise zu veranlagen ist, bestimmt sich nur nach den... Haussteuergesetz. Dieses schließt aber eine solche vor... merkweise Veranlagung für Dienstwohnungen aus... drücklich insoweit aus, als diese zu der Erfüllung de... öffentlichen Aufgaben in Beziehung stehen. Überdies leg... auch die erwähnte Bek. zum Vollzug des Haussteuer... gesetzes nach der Erläuterung des Begriffes „Dienst... wohnung" deren Umlagefreiheit noch besonders fest. § 1... sagt hierzu: „Dienstwohnungen in Staatsgebäuden sind... umlagenfrei, wenn sie zu der unmittelbaren Erfüllung... öffentlicher Aufgaben in Beziehung stehen. Nicht er... forderlich ist zur Begründung der Umlagenfreiheit, daß... die Dienstwohnungen in den der Erfüllung öffentlicher Auf... gaben unmittelbar dienenden Staatsgebäuden sich befinden." Es kann hiernach auch z. B. eine Dienstwohnung in einem

ist nur Mietwohnungen enthaltenden Gebäude der DRG. lagenfrei sein. d. h. die Umlagen, die für das Mietwohnbäude zu zahlen sind, sind um den auf die Dienstwohng treffenden Teil zu mindern.

Nachdem also die Dienstwohnungen des bay. Staates umenfrei sind, konnten auch die Dienstwohnungen der eutschen Reichsbahn" am 12. Februar 1924 nicht zu lagen herangezogen werden (Art. 3 R.Best.Ges. 1911), müssen daher auch die Dienstwohnungen der DRG. in vern umlagenfrei sein. Nur für reine Mietwohnungen teht die Umlagenpflicht. Aber auch für diese besteht e zeitlich begrenzte Umlagenfreiheit, sofern es sich um abauten handelt. Nach der VO. über Steuervergünstigen zur Förderung des Wohnungsbaues vom 23. Juni 4 (GVBl. S. 173) und vom 4. Januar 1926 (GVBl. S. 2) ginnt für Gebäude mit Mietwohnungen, die in den Jahr 1924—1927 neu aufgeführt wurden, die Haussteuercht erst mit Ablauf der dem Jahre, in dem der Neubau lendet wurde, folgenden 10 Kalenderjahren. Diese Beiung von der Haussteuer bedingt ohne weiteres die freiung von den auf dieser Steuer liegenden Umlagen, daß trotz der absoluten Haussteuerfreiheit der DRG. Neubauten auch die 10jährige Umlagenfreiheit angenommen werden muß. Bei Bau von Eigenheimen durch DRG. darf allerdings wie bei Privaten, Ausmaß und sstattung das beim Mittelstand übliche Maß nicht überreiten.

Die Umlagenfreiheit bei Neubauten ist in § 1 Abs. IV Bek. zum Vollzug der VO. vom 23. Juni 1924 VBl. S. 184) nochmals besonders ausgesprochen.

Geldentwertungsausgleich bei bebauten Grundstücken.

§ 24 der 3. Steuernotverordnung vom 14. Februar 1924 GBl. S. 74) schuf die Möglichkeit einer neuen Steuer f den bebauten Grundbesitz; er räumte den Ländern das cht ein, zum Ausgleich der Geldentwertung bebaute undstücke mit einer weiteren Steuer zu belasten. Später rden die maßgebenden Vorschriften zu dem heute ndlegenden „Gesetz über den Geldentwertungsausgleich bebauten Grundstücken" vom 1. Juni 1926 (RGBl. S. 251) sammengefaßt. Auf Grund der reichsgesetzlichen Erchtigung hat Bayern durch die VO. vom 31. April 1924 VBl. S. 134), Buchstube F, zum Ausgleich der Geldentrtung bei bebauten Grundstücken Zuschläge zur Hausuer festgesetzt. Mit Änderung der reichsgesetzlichen stimmungen erfuhren auch die bay. Vorschriften eine derung. Zur Zeit ist die Fassung der „VO. über die trichtung einer Abgabe zum Ausgleich der Geldentwerng bei bebauten Grundstücken" vom 23. Juni 1926 VBl. S. 329) maßgebend.

Von dieser Abgabe zum Ausgleich der Geldentwertung die DRG. befreit. Die Befreiung ist zunächst darin gründet, daß diese eine direkte Steuer bedeutende Abgabe am 12. Februar 1924 noch nicht eingeführt war, die DRG. aber nach § 14 des RBG. von jeder weiteren steuerlichen Belastung über jene des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 hinaus befreit sein soll; dann aber gründet sich die Befreiung noch auf das Reichsbesteuerungsgesetz 1925 selbst, das in dem schon erwähnten § 4 Abs. 3 ausdrücklich die zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücke von dem Geldentwertungsausgleich bei Grundstücken befreit.

5. Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues und für Kulturzwecke.

Bayern erhebt zur Zeit, um Mittel zur Förderung des Wohnungsbaues und für Kulturzwecke zu gewinnen, einen weiteren Zuschlag auf die Haussteuer. Diese Abgabe geht in gewissem Sinne zurück auf das Reichsgesetz vom 26. Juni 1921 (RGBl. S. 773), in welchem den Ländern für die Förderung der Wohnungsbeschaffung und der Siedlung für die Rechnungsjahre 1921—1941 eine Abgabe von den Nutzungsberechtigten solcher Gebäude zugestanden wurde, die vor dem 1. Juli 1918 fertiggestellt waren. Durch VO. vom 26. November 1921 (GVBl. S. 539) wurde dann auch in Bayern die Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaus eingeführt. Die Neufassung des Reichsgesetzes vom 28. März 1923 (RGBl. S. 238) bedingte dann auch für Bayern eine Änderung der Bestimmungen, die sich in der „VO. zum Vollzuge des Gesetzes über die Erhebung einer Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues vom 28. März 1923 (RGBl. S. 238)" vom 9 Juni 1923 (GVBl. S. 197) äußerte. Diese Abgabe, die in jedem Falle, auch bei Dienstwohnungen in Staatsgebäuden vom Nutzungsberechtigten, also vom Wohnungsinhaber zu zahlen war, wurde durch § 61 der 3. Steuernotverordnung aufgehoben. Mit Ablauf des 31. März 1924 sollte das Reichsgesetz über die Erhebung einer Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues außer Kraft treten. Diesen Ausfall an Steuern kompensierte Bayern aber mit Wirkung vom 1. April 1924 durch die Einführung einer neuen Steuer in Form des Zuschlags zur Haussteuer. Mit der bereits erwähnten „VO. über die Entrichtung der Haussteuer und einer Abgabe zum Ausgleich der Geldentwertung bei bebauten Grundstücken für das Rechnungsjahr 1924" vom 31. März 1924 (GVBl. S. 133), Buchstabe D, wurde die Wohnungsbauabgabe als Zuschlag zur Haussteuer eingeführt. Durch die Form des Zuschlags zur Haussteuer ist festgelegt, daß nicht mehr wie vorher der Nutzungsberechtigte, sondern der Hauseigentümer, der Haussteuerpflichtige diese Abgabe zu zahlen hat.

Die bay. Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues ist eine am 1. April 1924 neu eingeführte direkte Steuer, die mit der vorher bestandenen Abgabepflicht des Nutzungsberechtigten nichts gemein hat. Es handelt sich also um eine nach dem 1. Februar 1924 eingeführte Steuer, weshalb die DRG. auch von dieser Abgabe befreit ist.

— Kühlen und Schmieren bei der Metallbearbeitung. n K. Gottwein, o. Professor an der Technischen Hochschule slau, bearbeitet im Auftrage des Ausschusses für wirtschafte Festigung (AWF) beim Reichskuratorium für Wirtschaftkeit. 2. neubearbeitete Auflage. Mit 70 Abbildungen, einer lentafel und einer Tafel. Berlin 1928. VDI.-Verlag, G. m. b. H. II. 93 Seiten. Preis geh. 6 RM.

Die neue Auflage der AWF-Schrift 205, die eine knappe, r übersichtliche Zusammenfassung der für das Kühlen und mieren bei der Metallbearbeitung zu beachtenden Gesichtskte bringt, ist durch die Ergebnisse neuerer Untersuchungen gänzt worden. Sie behandelt die verschiedenen Arten der Kühl- und Schmiermittel für die Metallbearbeitung, die Anforderungen an die Kühl- und Schmiermittel und deren betriebsmäßige Prüfung, ihre Anwendung bei den einzelnen Bearbeitungsverfahren und Werkstoffen, die Versorgung der Werkzeugmaschinen mit Hilfsflüssigkeit, Rückgewinnung des Öls aus den Spänen, Reinigung der Werkstücke von der anhaftenden Hilfsflüssigkeit und teilt zum Schlusse Erfahrungen und Beispiele aus der Praxis, sowie Versuchsergebnisse mit. Die beigegebene Übersichtstafel sowie ein Literaturnachweis und ein ausführliches Sachverzeichnis erleichtern die Benutzung der wertvollen Schrift. Sch.

Der Reichsbahndiensthund und die Dressuranstalt der Reichsbahndirektion Berlin

Von Reichsbahnrat **Mantey**, Allenstein.

Daß der Hund ein Zivilisations-, vielleicht ein Kulturfaktor ist (der Begriff Zivilisation wird, seit er durch Spengler etwas in Mißkredit geraten ist, vielleicht manchem Hundeenthusiasten nicht genügen), dafür ist heute der populärste Beweis der „Blindenhund" und der „Polizeihund". Letzterer tritt für die Allgemeinheit allerdings weniger in Erscheinung. Man liest zwar gelegentlich von besonderen Erfolgen dieses neuzeitlichen Gehilfen des Kriminalisten, macht sich aber in der Regel kein Bild von der Unentbehrlichkeit des vierbeinigen „Greifers" (wie im Gaunerrotwelsch der Fahndungsbeamte genannt wird). Seit einigen Jahren ist der Polizeihund um einen Spezialtyp bereichert worden, den Reichsbahndiensthund. Die in der Inflationszeit überhandnehmenden Güterentwendungen machten eine Verschärfung der Mittel erforderlich, die gegen die Fledderer des Verkehrs normalerweise anzuwenden waren. Um eine wirksame Bewachung aller gefährdeten Bahnhöfe und Strecken durchzuführen, hätten die Überwachungsabteilungen der einzelnen Reichsbahndirektionen zahlloser Bediensteter bedurft, die nicht verfügbar waren. Man erweiterte daher damals die Versuche mit Diensthunden, die bereits in gewissem Umfang seit etwa einem Jahrzehnt vorhanden, indes überwiegend noch nicht als Polizeihund durchgebildet waren. Und diese Versuche waren so vielversprechend, daß man den systematischen Ausbau der neuen Einrichtung vornahm. Man kam dabei zu der Erkenntnis, daß ein tüchtiger Diensthund nicht nur Bedienstete ersetzt, sondern auch Leistungen ermöglicht, die mit menschlichen Kräften allein nur unvollkommen oder überhaupt nicht zu erreichen sind: Der Instinkt des Hundes im Verein mit seiner Schnelligkeit, Kraft, Ausdauer und anderen die menschlichen übertreffenden Eigenschaften ermöglicht eine rasche und ausgiebige Rekognoszierung und Säuberung der Bahnhöfe, Strecken und sonstigen Anlagen, namentlich bei Nacht, der Hauptarbeitszeit der Eisenbahndiebe und -Attentäter. Nicht zuletzt garantieren jene Eigenschaften des Hundes seinem Führer weitgehende persönliche Sicherheit. Daneben ist der Diensthund aber auch als Indizienbeweismittel von Wichtigkeit, insofern er beispielsweise einen vom Täter versteckten oder sonstwie beseitigten Gegenstand aufstöbert und „verweist" — wie man technisch sagt — d. h. die Beziehung zwischen dem Delinquenten und dem corpus delicti herstellt.

Die Reichsbahn verwendet in ihrem Dienst deutsche Schäferhunde, weil gerade diese Rasse über besonders erzüchtete Eigenschaften verfügt. Aber selbst ein solcher nach allen Richtungen durchgebildeter Diensthund leistet auf die Dauer Tüchtiges nur, wenn er auch von einem gründlich ausgebildeten Führer geleitet wird, der die für diesen Dienst erforderliche Eignung mitbringen, vor allem Hundefreund sein muß. Blinde Anhänger Goethes, von dem das bissige Epigramm stammt:

„Wundern kann ich mich nicht,
Daß Menschen die Hunde so lieben;
Denn ein erbärmlicher Schuft
Ist wie der Mensch so der Hund",

scheiden als Führeraspiranten aus; es sei denn, daß sie abschwören und zu Goethes kynologischem Antipoden Schopenhauer übergehen, der die — allerdings weniger schmissige — Gegenstrophe dichtete:

„Wundern kann ich mich nicht,
Daß manche die Hunde verleumden;
Denn es beschämet zu oft
Leider den Menschen der Hund."

Der Führer muß ferner „verständig" im umfassendsten Sinne des Wortes sein. Zwar sagt ein angebli der Zendavesta, der altiranischen Bibel, entstammend Wort, das sich als stolzes Motto in einem Standardwe über Schäferhundezucht[1]) findet: „Durch den Verstan des Hundes besteht die Welt." Immerhin ist je Bibel vielleicht schon etwas antiquiert, und man wird Zeitalter der Raketenflugzeuge vorsorglich auch den Ve stand des Menschen am Weltgeschehen mitwirken lass müssen. Kurzum, es wäre ein Fehler, wollte man etwa a Diensthundführer Bedienstete auswählen, die für ande weite Verwendung nicht ausreichend verständig sin denn der Führer muß — wie jeder „Führer" — suggest wirken. Man kann daher, da der Schäferhund gute A

lagen hat, bei seinem Versagen in der Regel auf einen Führer mit mangelhaften Eigenschaften schließen[2]).

Beide, Führer wie Hund, soll die Hundezucht- und Dressuranstalt Röntgental der Reichsbahndirektion Berlin zueinander abstimmen. Sie verfolgt in erster Linie die Ausbildung und Erhaltung der Diensttüchtigkeit von Mann und Hund, in zweiter Reihe Zuchtzwecke, für die die vorhandene Anlage aber noch der Erweiterung bedarf. Das schätzungsweise 50 Morgen große, reichsbahneigene Areal, in dem die Anstalt gelegen ist, ist seines besonderen botanischen Charakters wegen größtenteils Natur-

---

[1]) „Der Schäferhund in Wort und Bild" von v. Stephanitz-Grafrath, 3. Aufl. 1909.

[2]) vgl. auch Erlaß des Reichsfinanzministers vom 9. Mai 1927 betr. Verwendung von Schutzhunden im Grenzaufsichtsdienst: „Nur solche Beamte sind mit der Führung eines Schutzhundes zu betrauen, bei denen ohne weiteres angenommen werden kann, daß sie ihre eigene Wachsamkeit nicht außer acht lassen. Weitere Voraussetzung für die Verwendung eines Schutzhundes ist, daß die hierfür ausgewählten Beamten Lust und Verständnis für das Abrichten und die Führung eines Zollhundes besitzen. Ganz besonders sind diejenigen Beamten zu berücksichtigen, die durch Vorlage eines Zeugnisses eines anerkannten Hundezuchtvereins nachweisen können, daß sie mit der Abrichtung und Führung von Schutzhunden vertraut sind."

nutzgebiet, und daher von einer gewissen paradiesischen wüchsigkeit, die den rechten Rahmen abgibt für das lstimmig — drohende Hundegekläff, das dem Fremden gegenschallt, der auf schmalem Pfad zwischen Sumpfstrüpp „auf eigene Gefahr“ (wie eine Tafel verkündet) h dem Dressurplatz nähert. Im Jahre 1920 wurde hier Grund zu der jetzigen Anstalt gelegt, in dem man ei der wegen ihrer raffinierten Verwendungsfähigkeit gemein beliebten Wagenkästen, den einen durch Einbau

4 Boxen als Hundezwinger, den anderen als „Führerger“ einrichtete (heute fungiert der erstere nur mehr Krankenstall, während der zweite, so gemütlich er sich ausgestattet ist, der Ersetzung durch ein komfortables wetterfestes Bauwerk harrt). 1924 wurde dieser ang um drei Wurfstellen von je 12 qm sowie um oxen von je 6 qm erweitert und mit einem umfriedeten raum von etwa 400 qm umgeben. 1927 traten dazu weitere Boxen derselben Art, jedoch von dem übrigen nplex getrennt und für sich mit einem zirka 400 qm ßen Hof umgeben. Die Boxen haben sämtlich je eine te für eine geruhige Siesta und einen hundhohen, nur Futter- und der Trinkwasserschüssel Raum gewähden Tisch; denn die Hundehygiene erfordert, daß die rung nicht vom Boden genommen wird; damit sie mit em auch nicht infolge Umkippens der Schüssel in ührung kommt, werden „garantiert nicht umwerfbare“ allschalen verwendet. Das Futter wird in einer (an le einer fahrbaren preußischen Feldküche getretenen) siv gebauten und mit 2 Kesseln à 50 Liter Inhalt sehenen Küche gekocht unter Berücksichtigung der ernen Kalorien- und Vitamineforschung (!); der Ullnheftgrundsatz „Iß gut und bleib schlank“ gilt mutatis andis als Kardinalsatz auch hier.

Denn das Überklettern der 2 m hohen Eskaladierwand eder alte Soldat gerät beim bloßen Gedenken an diese ernenhofzier in Schweiß — verlangt einen sehnigen, t durch tote Last beschwerten Hund. Damit befinden uns bereits auf dem Hundekasernenhof, der, mit ben und anderen Requisiten einer Hindernisrennbahn sehen, inmitten schimmernder Birken und sonstigen mbestandes gelegen ist. Hier finden der Dienst und Prüfungen der Hunde statt, die condicio sine qua non r „Beamtenlaufbahn“. Neben dem Exerzieren in allen garten nebst Wendungen und den allgemein bekannten orsamsübungen wird das Hindernisnehmen, das „Reen“ und Apportieren, die „Mannarbeit“ und die „Nasenarbeit“ gedrillt[3]). Die letztere ist die interessanteste, für den Führer übrigens mitunter körperlich recht anstrengende, da temperamentvolle Tiere bisweilen ein Tempo in der Fährtenverfolgung vorlegen, als gelte es gleichzeitig Schnelligkeitsrekorde zu brechen. Dem muß der Führer gewachsen sein, da sonst der an langer Leine gehaltene Hund in der Verfolgung gehandicapt wird, auf deren r a s c h e Durchführung es in der Praxis oft schon deshalb entscheidend ankommt, weil die Spur sich verflüchtigt oder durch Dritte „verwischt“ wird. Die Übungsfährten werden in der Regel einige Stunden (!) vor ihrer Verfolgung „gelegt“, indem ein Mann an der sog. Einbruchsstelle etwa ½ bis 1 Minute kräftig auf den Boden tritt und danach kreuz und quer losmarschiert, um am Ziel einen Gegenstand zu verbergen, den der Hund finden muß. Der Verlauf der Fährte wird skizziert und dem Übungsleiter vorgelegt, der über das Suchergebnis Buch führt.

Die Mannarbeit ist nicht weniger erstaunlich; sie zeigt indes die Auswirkung tierischer Kräfte, die für die menschliche Apperception nicht Wesensfremdes sind, während die Nasenarbeit ihre Rätsel hat. Mannarbeit bedeutet sowohl Erziehung zu Hieb- und Knallfestigkeit wie Disziplinierung der Raubtiernatur. Der Hund muß einerseits im Dienst Schläge hinnehmen können, ohne sich durch den Schmerz lähmen oder schrecken zu lassen, er muß „einstecken“ können, wie es im Boxerjargon heißt, und gleichzeitig den Schlag oder Schuß durch zweckmäßigen Gegenangriff parieren; andererseits aber muß er — und darin liegt das Problem — den wildesten Kampfeseifer auf der Stelle bremsen können, wenn der Verbrecher sich ergibt, und wiederum zufassen, wenn dieser etwa Miene macht, erneut anzugreifen oder sein Heil in der Flucht zu suchen. Innerhalb dieses Rahmens der Mannarbeit gibt es eine Fülle von Nuancen, die im einzelnen zu schildern zu weit führen würde. Es sei statt dessen empfohlen, den Übungsstunden beizuwohnen[4]).

Kurz gestreift sei noch das „Revieren“, der Auftrag an den Hund, ein Gelände kreuz und quer in schneller Gangart abzupatroullieren, alles Verdächtige zu verbellen

[3]) vgl. auch „Prüfungsordnung für Diensthunde der Polizei und Landjägerei“, Nr. 33 der Vorschriften für d. staatl. Polizei Preußens, 1928, in deren Sinne auch der Reichsbahndiensthund erzogen wird.

[4]) Ich verweise auch auf die im „Eisenbahnfachmann“ 1927 S. 113 ff wiedergegebenen zahlreichen Photographien.

und Gegenwehr zu brechen, bis Festnahme des vom Hund Sistierten durch den Führer erfolgen kann. Man sieht ohne weiteres, daß gerade diese Sparte der Ausbildung auf ausgedehnten Güterbahnhöfen hervorragende Nutzanwendung finden und insbesondere zahlreiche Bedienstete ersetzen kann.

Auf diesem Gebiet liegen auch die Haupterfolge der Reichsbahndiensthunde. Statt deren einzelner Aufführung mag ein Hinweis darauf genügen, daß beispielsweise der alte Hund „Otto", der heute als Pensionär das Gnadenbrot frißt, oder richtiger, mit Rücksicht auf sein altersschwaches Gebiß, nur noch mit Milch ernährt wird (ohne daß er dadurch allerdings „fromme Denkungsart" erlangt hätte), den ihm von der Zunft der Verkehrsplünderer vor Gericht beigelegten Namen „der Schrecken des Lehrter Bahnhofes" führt, unter dem er bereits in die Blätter der Historie eingegangen ist [5]).

Statistisch ist noch zu erwähnen, daß von Oktober 1924 an von der Dressuranstalt Röntgental etwa 150 Hunde an andere Reichsbahndirektionen geliefert worden sind. Der Bestand wird laufend durch eigene Zucht, für deren systematische Durchführung größere Mittelbewilligung sehr erwünscht ist, und durch günstige Gelegenheit ankäufe ergänzt und erweitert. Zur Ausbildung si 150 Diensthundführer und eine Reihe von ander Direktionen zur Abrichtung eingeschickter Hunde gelan Vorteilhafter ist es jedoch, wenn auch die Ankäufe zentr von Berlin aus erfolgen, weil hier der Markt günst ist und die Zahlung von Liebhaberpreisen vermied werden kann. Vor allem aber ist es auch wichtig, Käu auf Probe vorzunehmen und die so bedingungsweise g kauften Hunde auf Grund der in Röntgental gesammelt Erfahrung zunächst auf ihre Eignung für die Besonde heiten des Eisenbahndienstes zu prüfen und vom Prüfung ergebnis die endgültige Übernahme abhängig zu mache Anforderungen von Hunden können gegen Erstattung d Selbstkosten in kürzester Zeit befriedigt werden.

Abschließend sei Empfindsamen gegenüber, die dageg eifern könnten, daß Hunde auf Menschen losgelass werden, darauf hingewiesen, daß die Hunde nicht n materielle Schädigungen der Allgemeinheit verhinde helfen, sondern vor allem das Leben von Beamten schütze anderseits aber auch den Ertappten vor ernsten Sch digungen bewahren, wie sie die in der Verteidigung e blinde Kugel herbeiführt. Damit erscheint die Anwendu der Hunde gegen eine Minderheit rücksichtsloser Zei genossen hinreichend gerechtfertigt.

[5]) Vgl. „Eisenbahnfachmann" 1926 S. 379.

Das Budget der Ungarischen Staatsbahnen.

Das Abgeordnetenhaus hat jetzt den von der Direktion der Staatsbahn schon vor Monaten aufgestellten Kostenvoranschlag für das am 1. Juli beginnende Wirtschaftsjahr 1928/29 in Verhandlung genommen. Bei der Zusammenstellung war die Durchführung der weitgehendsten Sparsamkeit der leitende Standpunkt, ohne jedoch dadurch die Einträglichkeit und die Sicherheit des Betriebes zu beeinträchtigen.

Bei der Ausführung des Kostenvoranschlages mußte in Betracht gezogen werden, daß gegenüber dem vorigen Wirtschaftsjahre die Regelung der Beamtenbezüge, die Erhöhung des Wohnungsgeldes, die Erhöhung des Ruhegehalts der über 65jährigen, die Erhöhung der Pension jener, die vor dem 1. Juli 1925 in den Ruhestand traten, endlich die Erhöhung des Wohnungsgeldes der Ruheständler eine Mehrausgabe von 17 000 000 Pengös bedeuten. Natürlich mußte für die Deckung dieser Ausgaben in dem Kostenvoranschlage Sorge getragen werden.

Da sich die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1926/27 wie auch die Ergebnisse der ersten Monate des Geschäftsjahres 1927/28 günstiger gestalteten als vorauszusehen war, konnten die Einnahmen in beträchtlich größeren Summen veranschlagt werden. Diese Summen hätten jedoch noch immer nicht genügt, um die schon erwähnten, nicht zu ändernden Mehrausgaben zu decken, und so wurden — die größte Sparsamkeit vor Augen haltend — die Betriebsausgaben wesentlich verringert, was auch daraus ersichtlich ist, daß die Betriebsausgaben trotz einer bedeutenden Mehrleistung um 1 531 400 P weniger betragen als im vergangenen Jahre. Auch bei den Erhaltungs- und Umbaukosten konnten beträchtliche Ersparnisse erzielt werden. Dies ist jedoch ein zweischneidiges Schwert, weil das Zeitmaß des Schienenaustausches verringert und der beabsichtigte Plan des Schienenaustausches verschoben werden mußte. Diese Verlangsamung wird aber auf die Dauer nicht möglich sein; denn der erhöhte Schienenaustausch muß im Interesse der Verkehrssicherheit sobald als möglich bewerkstelligt werden.

Die gewöhnlichen Einnahmen des kommenden Geschäftsjahres sind wie folgt veranschlagt:

Aus Personenbeförderung	85 000 000 P*)
„ Gepäckbeförderung	1 800 000 P
„ Güterbeförderung	176 000 000 P
Verschiedene Einnahmen	43 830 000 P

*) 137 P = 100 RM.

Für die gewöhnlichen Ausgaben wurden — größ Sparsamkeit vor Augen haltend — 299 741 000 P ang nommen. Der vorgesehene Überschuß beträgt son 6 889 000 P.

Der genehmigte Personalstand blieb trotz gesteigert Leistung für das Jahr 1928/29 unverändert und beträ 30 087 Köpfe.

Bei dem exekutiven Betriebs- und Zugförderungsdien kann für die im Interesse der Verkehrssicherheit no wendigen Ergänzungen auch nur durch Verschiebunge gesorgt werden.

Angenommen wurde für

Personalausgaben	85 353 630 P
Sachliche Ausgaben	5 175 300 P
Reisekosten und Umzugsgelder	8 745 200 P
Betriebsausgaben	103 389 000 P
Erneuerungs- und Umänderungsausgaben	16 162 600 P

Dieser letzte Posten enthält hohe Sätze zur Verstärkun eiserner Brücken, zum Austausch von Eisenkonstruktione Schienen und Weichen, zum Umbau von Lokomotiven, Pe sonen- und Triebwagen usw.

Von den zur Deckung verschiedener Ausgaben vo gesehenen 66 927 950 P beträgt die Summe, mit welcher di Staatsbahnen zum Pensionsinstitute und Arbeiterpension fond beitragen 59 751 000 P. Für Kapitals- und Zinse dienst der Anleihen werden 13 987 300 P angenomme Für die notwendigen Investitionen der Staatsbahnen wu den im neuen Wirtschaftsjahr insgesamt 21 658 890 P ang nommen, wovon 8 658 890 P von den voraussichtliche Überschüssen, 9 000 000 P von der Völkerbundanleihe un 4 000 000 P leihweise seitens der Regierung der Verwaltun zur Verfügung gestellt werden. Diese Gesamtsumm gliedert sich wie folgt: Zur Anschaffung und Verbesserung von Fuhrwerken wurden 9 990 000 P angenommen. Vo dieser Summe ist im Interesse der Verkehrsbeschleunigun hauptsächlich die Anschaffung von Triebwagen, Trieb beiwagen, kleiner Lokomotiven zur Ergänzung der Trieb wagen, elektrischer Lokomotiven, einiger Personenwagen und die Anschaffung eines Versuchswagens geplant. An schließend daran kommt in dem Jahre 1928/29 voraus sichtlich auch die Vervollkommnung der Brems-, Beleuch tungs- und Heizungseinrichtungen der Wagen an die Reihe und werden die Lokomotiven mit wirtschaftlicheren Schmiereinrichtungen versehen.

Die weiteren geplanten Investitionen sind in großen
nrissen folgende:

r die Arbeiten notwendiger Bauten an den Bahnhöfen in Budapest, für die Verbindungslinien Köbánya—Vasgyár und Budapest—Franzstadt	1 200 000 P
· weitere Stationserweiterungen	4 500 000 P
· Streckenblock- und Sicherungseinrichtungen, zur Förderung und Vermehrung der Fernschreib-, Fernsprecheinrichtungen und ler elektrischen Beleuchtungsanlagen . . .	1 600 000 P
· Einrichtungen in den Werkstätten, Heizhäusern und für Einrichtungen der Zugförderung und Streckenerhaltung, Ausbau ler Kiesgruben und Steinbrüche	2 000 000 P
· Beendigung begonnener Wohnungsbauten	650 000 P
· kleinere — auf 70 Stationen und in ehreren Depots — notwendige Ergänzungsrbeiten	500 000 P
· Vermehrung des Inventars und für verchiedene kleinere Investitionen	718 000 P

Die wichtigsten Fragen der Staatsbahnen wurden anlich der Budgetdebatte sowohl im Finanzausschusse wie h in den Sitzungen des Abgeordnetenhauses öfters ähnt. Die Redner befaßten sich hauptsächlich mit der rifpolitik, der Elektrisierung und mit den Investitionen. ch von der Opposition waren die Reden im allgemeinen rkennend, kein Wunder, da das Unternehmen seit 1925 ie Verlust arbeitet.

Handelsminister Herrmann hielt anläßlich der Verdlungen längere Reden. Im Finanzausschuß lärte er, daß bei den öffentlichen Lieferungen die größte gorosität zur Geltung komme, und fast in allen Fällen rden vaterländische Erzeugnisse bevorzugt. Die Unischen Staatsbahnen haben die Kohlenpreise bis zum ersten herabgedrückt. Es ist geradezu ausgeschlossen, den Preisen weiter herunterzugehen, schon deshalb ht, weil einzelne Bergwerke unter sehr ungünstigen rhältnissen fördern und eine weitere Herabsetzung der hlenpreise eine Einstellung des Betriebes dieser Bergrke nach sich ziehen würde, eine Maßregel, die hauptlich aus sozialen Gründen vermieden werden muß. ländische Kohle kann heute übergangsweise deshalb iger beschafft werden, weil Dumpingpreise zur Geltung nmen. Bei den Ungarischen Staatsbahnen ist übrigens Verwendung des Kohlenstaubes der einheimischen Bergke geplant.

Die Staatsbahnen können in bezug auf die Tarifäßigungen nur bis zu der Grenze gehen, die der Betrieb h gestattet, denn die Ungarischen Staatsbahnen müssen edingt ein rentabler Betrieb bleiben. Wenn wichtige tschaftspolitische Gesichtspunkte eine weitere Ermäßiig der Tarife notwendig machen, so kann diese Frage so gelöst werden, daß die Ungarischen Staatsbahnen anderem Wege schadlos gehalten werden. So wäre für die Staatsbahnen eine wesentliche Erleichterung, n sie sich von den schweren Pensionslasten befreien nten. Im Interesse ihrer Rekonstruktion und Entwickg wird sich voraussichtlich die Notwendigkeit der Aufme einer langfristigen Auslandsanleihe ergeben. Ein Millionen Pengö umfassendes Investitionsprogramm ist eits ausgearbeitet; die größten Posten werden zur Herlung von Bremsvorrichtungen verwendet. Der Minister lärte schließlich, es sei noch unbestimmt, wann die slandsanleihe aufgenommen werden wird.

Im Abgeordnetenhaus enthielt die Rede des delsminister u. a. Folgendes:

Was die Tarife bei den Staatsbahnen anbelangt, so en diese im Wirtschaftsleben des Landes einen ebenso htigen Faktor wie beispielsweise die Zölle. Nach dem ammenbruch der sogenannten Räteregierung bzw. nach ndigung des Weltkrieges befanden sich die Ungarischen tsbahnen in einem geradezu trostlosen Zustande. Der e Tarif ist unter Einbeziehung aller maßgebenden toren zustandegekommen, und es wurde damals die derung erhoben, daß sich die Staatsbahnen wie jeder ere Betrieb selbst erhalten sollen. Was war nun die irliche Folge? Die Folge war, daß sich die Tarife den en Verhältnissen anpassen mußten. So entstand der e Tarif und die Einnahmen wiesen denn auch eine stufenweise Erhöhung auf. Solange sich die Ungarischen Staatsbahnen selbst erhalten müssen, kann von einer Herabsetzung der Personen- und Gütertarife unmöglich die Rede sein. Diese Tarife sind übrigens nicht übermäßig hoch und bleiben sogar hinter dem Index zurück. Er sei herzlich dankbar für die Anerkennung des Wirtschaftslebens, die Abgeordneter Dr. Beck zum Ausdruck gebracht hat als Erwiderung auf das Entgegenkommen der Staatsbahnen im Parteienverkehr, aber er müsse zugleich sagen, daß die Entscheidung in der prinzipiellen Frage, ob die Staatsbahnen ihre Sonderstellung behalten — in welchem Falle freilich von weiteren Tarifbegünstigungen keine Rede sein kann — oder ob sie ihre Selbständigkeit aufgeben und im Interesse der Ausfuhr ihre Tarife herabsetzen sollen, was sie freilich nur dann tun könnten, wenn sie für die Lasten, die sie unter diesem Titel übernähmen, entsprechend entschädigt werden können, nicht den Staatsbahnen selbst zusteht. Der Minister müsse mit allem Nachdruck erklären, daß er es für unrichtig hielte, wenn wir durch eine Herabsetzung der Tarife das Bild verdunkelten und die Staatsbahnen in ein Defizit brächten. Dieses Defizit wäre für jeden, der die Verhältnisse kennt, nicht erschreckend, nach außen hin aber müßte es den schlechtesten Eindruck machen. Dank der Sonderstellung der Staatseisenbahnen konnten wir in der Sparsamkeit bis zur äußersten Grenze gehen. Diese drückt sich einerseits in den keineswegs hohen Bezügen der Angestellten aus, anderseits aber in großen Ersparnissen, namentlich im Traktionsdienst, die auch in Zukunft nur mit einem klugen Prämiensystem erzielt werden könne. Der Minister ist für die Beibehaltung der Sonderstellung der Staatseisenbahnen, hat aber nichts gegen die Herabsetzung der Tarife im Ausfuhrverkehr, selbstverständlich unter Voraussetzung entsprechender Entschädigungen und nur in Relationen, wo Tarifbegünstigungen von entsprechender Wirkung wären.

Dankbar muß er der Erörterungen des Abgeordneten Sándor in einer Sitzung des Finanzausschusses gedenken, der darauf hingewiesen hat, daß wir mit der größten Vorsicht vorgehen müssen, weil wir ja angesichts der Kürze unserer Eisenbahnstrecken von den Tarifermäßigungen für die Ausfuhr nicht viel gewinnen könnten, dagegen die Eisenbahnen unter Umständen in die schwerste Lage bringen würden. Wir sind bestrebt, den Verkehr mit allen Mitteln zu fördern, können aber keine besonderen Eillastzüge unterhalten. Dagegen bieten wir alles auf, um das System unserer Verbandsabkommen möglichst zu entwickeln, weil wir dadurch einerseits die Administration vereinfachen, andererseits aber eine gewisse Verbilligung erreichen können. Wir besitzen bereits ein österreichisch-ungarisches, ungarisch-tschechoslowakisches, ungarisch-adriatisches und ungarisch-polnisches Verbandsabkommen, wir sind ferner beteiligt an dem tschechoslowakisch-adriatischen, österreich-ungarisch-rumänischen und deutsch-ungarisch-rumänischen Verbandsabkommen. Überdies steht eine ganze Reihe von solchen Abkommen gegenwärtig in Verhandlung. Von besonderer Wichtigkeit ist das Adriaabkommen, dessen Ergebnisse darin bestehen, daß Ungarn auf seinen Linien eine 30- bis 35prozentige, Südslawien eine 15- bis 20prozentige und Italien eine 25- bis 30prozentige Tarifbegünstigung gewährt hat. An und für sich ist dieses Ergebnis nicht ungünstig, im Vergleich mit der Fiume-Relation der Vorkriegszeit, aber noch immer sehr nachteilhaft, weil wir in der Vorkriegszeit im Interesse des Fiumeverkehrs solche Opfer gebracht und auch auf die Strecke Gyékényes—Fiume im Interesse des Fiumaner Hafens daraufgezahlt haben. Nun haben wir die Strecke Gyékényes—Fiume verloren, mit der uns verbliebenen kürzeren Strecke Gyekényes—Budapest aber können wir den Verlust nicht paralysieren. In dieser Relation bestehen also noch große Schwierigkeiten, und auch in diesen äußert sich die schwere Lage, die durch die Zerstückelung früher einheitlicher Wirtschaftsgebiete überall in der europäischen Wirtschaft entstanden ist. Übrigens bemerkte der Minister, daß der deutsche Tarif noch immer teurer ist als der ungarische, und so dürfen wir an diese Frage nur mit der größten Vorsicht herantreten.

Bei der Frage der Investitionen steht die Regierung oft dem Vorwurf gegenüber, wir befolgten eine gänzlich verfehlte Investitionspolitik. Vor anderthalb Jahren hat man von uns immer wieder und immer mehr Investitionen gefordert. Jetzt, da sie zum größten Teil vollzogen sind,

kommen die Kritiken, die darin gipfeln, daß unsere Wirtschaftspolitik völlig verfehlt ist. Demgegenüber ist der Minister der Ansicht, daß unsere Investitionen die Produktivität des Landes mittelbar oder unmittelbar sehr günstig beeinflußt haben. Das Ergebnis der bisherigen Investitionstätigkeit zeigte folgende Angaben: Es wurden bei den Staatseisenbahnen 200 Personenwagen, 2354 Frachtwagen, 10 Kesselheizwagen, 24 Motorwagen und 23 Motoranhängewagen beschafft. Daß hat 42 Millionen Pengö gekostet. Es wurden ferner neu beschafft: 26 große und 5 kleinere Lokomotiven, für die Streckensicherung haben wir 7,4 Millionen verausgabt. Sämtliche industriellen Neubeschaffungen haben 52 Millionen Pengö gekostet. Das sind durchaus wichtige Investitionen. Sie dienen zur Entwicklung des Verkehrs, namentlich auch auf den Vizinalbahnen, wo der Personenverkehr vom Frachtverkehr allmählich abgetrennt werden soll, und gereichen somit der Wirtschaft des Landes zum Vorteil. Von den Betriebsinvestitionen, die aber zum größten Teil gleichfalls industriellen Charakters sind, entfallen 26,7 Millionen Pengö auf Neueinrichtung der Stationen, die infolge der Umorganisierung und der Belebung des Verkehrs zu eng geworden sind, und 17,5 Millionen Pengö auf Bauarbeit. Hier war das Tempo etwas langsamer, in der Hauptsac darum, weil bei Bauarbeit Materialien nötig sind, der Beschaffung die Handelsbilanz verschlechtert. Trotzd haben wir in der Zeit der größten Wohnungsnot 1141 Wo nungen gebaut, was wohl niemand beanstanden kann, u das bisherige Tempo der Bauarbeiten wäre zu schleunigen.

Die soziale Investitionstätigkeit der Staatseisenbahn äußert sich in der Errichtung der Ordinationsanstalt Budapest, die jetzt mit einem Krankenhaus von 200 Bett ergänzt wird. Im Budgetjahr 1928/29 werden die Staa eisenbahnen weitere 22 Millionen investieren. Damit ab ist das Investitionsprogramm der Staatseisenbahnen no nicht abgeschlossen. Ein weiterer Schritt, der aber nic mehr die Staatseisenbahnen allein berührt, wirkt in d Errichtung der transdanubischen Elektrizitätszentrale u im Zusammenhange damit mit der Elektrisierung d Strecke Budapest—Hegyeshalom. „Habe ich einen Pr grammpunkt", erklärte der Minister, „auf dessen Erfo ich restlos vertraue, so ist es dieser. Es ist das ein se großer und wichtiger Schritt im Bereiche unserer Energ wirtschaft. Die Arbeiten werden sehr bald begonnen u in dreißig Monaten abgeschlossen werden." Dr. A. B.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Der erste elektrische Stadtbahnzug in Berlin. Vorerst 5 bis 6 elektrische Züge auf der Strecke Potsdam—Erkner. — Umsteigebahnhof West im Sommer fertig. — Richtungsbetrieb auf Bahnhof Wannsee. — Die leichtesten Stadtbahnwagen der Welt.

Die Reichsbahndirektion Berlin hat die Berliner Presse zu einer Probefahrt mit dem ersten elektrischen Stadtbahnzuge am 9. Juni eingeladen, und unmittelbar darauf werden auf der Stadtbahn — zuerst auf der Strecke Potsdam—Erkner — die ersten elektrischen Züge im planmäßigen Verkehr laufen. Die stationären Anlagen für den elektrischen Betrieb sind fast alle fertiggestellt. Im Laufe des Sommers wird auch der neue Umsteigebahnhof West vollendet werden, wo noch am 2. Bahnsteig gearbeitet wird. Auch die Neuerungen im Bahnhof Wannsee werden im Laufe des Sommers durchgeführt sein. Hier soll der Richtungsbetrieb eingeführt werden, so daß von der Wannseebahn zur Stadtbahn und umgekehrt auf dem gleichen Bahnsteig umgestiegen werden kann. Dem Publikum wird also beim Umsteigen der Weg durch die Unterführungen erspart.

Der Betriebsstrom wird von den Kraftwerken Klingenberg und Trattendorf geliefert, die zwei Reichsbahnwerke in Halensee und im Osten (Markgrafendamm) speisen. Von dort aus gelangt der Strom in einzelne, längs der Bahnstrecke erbaute Gleichrichterwerke, wo er auf Gleichstrom von 750 Volt umgeformt wird. Diese Gleichrichterwerke sind größtenteils unbesetzt und werden von 4 Zentralen aus ferngesteuert.

Vorerst werden auf der Strecke Potsdam—Erkner 5 bis 6 elektrische Züge verkehren. Dann werden in Abständen von etwa 14 Tagen weitere Züge eingestellt werden, so daß bis Ende des Jahres von der Stadt- und Ringbahn der letzte von einer Dampflokomotive gezogene Zug verschwinden wird. Die neuen Züge schon im Laufe des Sommers in noch größerem Umfange einzustellen, wie es die Reichsbahn beabsichtigte, ließ sich wegen der schwierigen Verhältnisse in der Wagenbauindustrie nicht ermöglichen. Die Wagen, die von den Firmen ohne elektrische Ausrüstung geliefert werden, erhalten diese in der Werkstatt in Niederschöneweide. Hier werden im Fließverfahren die Elektromotoren eingebaut. In diesem Werke sind bei starkem Betrieb bis zu 1000 Arbeiter beschäftigt. Die Wagen selbst sind aus hochwertigem Silizium-Stahl hergestellt und so gebaut, daß sie — auf den Sitzplatz berechnet — die leichtesten Stadtbahnwagen der Welt sind. Sie haben eine Länge von 17½ m und ähneln den auf den nördlichen Vorortstrecken Berlins laufenden Wagen. Diesen gegenüber sind sie jedoch besser ausgestattet. Bei normaler Besetzu bieten die Wagen in beiden Klassen Platz für 208 Pe sonen. Die Wagen der Polsterklasse haben z. B. bla Plüschbezüge und Mahagonitäfelung.

Die durch die Umstellung auf den elektrischen Betri erwartete Beschleunigung der Züge kann sich erst En des Jahres auswirken, da für das gesamte Tempo d Stadt- und Ringbahnverkehrs der langsamste Zug ma gebend ist. Wenn also Ende des Jahres der letzte Dam zug aus dem Betrieb genommen wird, werden die Berlin auf der Stadt- und Ringbahn bis zu 25 % schneller fahre

— Vorbereitungen zur Straßenbahn-Ausstellung Esse Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen u Privateisenbahnen ist zur Zeit bemüht, in ganz Deutsc land wichtiges verkehrswirtschaftliches Material d Straßenbahnwesens zu erlangen, um es für die in d Zeit vom 21.—30 September d. J. in Essen zu veranst tende Straßenbahn-Ausstellung zu benutze Die Industrie, soweit sie am Straßenbahnwesen beteili ist, hat ihre Mitwirkung beschlossen, besonders hab Wagenfabriken und die Eisenindustrie, die das Oberba material der Straßenbahn zeigen will, ihre Beteiligu zugesagt. Es ist geplant, auf der Ausstellung vornehmli die Herstellung des Straßenbaumaterials der Straßenbahn und die elektrischen Betriebseinrichtungen zu berücksich gen. Da zugleich mit der Ausstellung die Haupttagu des Vereins Deutscher Straßenbahnen stattfindet, dürf die gesamte Veranstaltung von hoher Bedeutung für d verkehrstechnische Entwicklung der kommunalen u privaten Straßenbahnbetriebe Deuschlands sein.

Österreich.

— Eisenbahnverkehrsordnung. Der Österreichisch Nationalrat behandelte am 23. Mai den Bericht des Au schusses für Verkehrswesen über das Bundesgesetz, m dem eine Eisenbahnverkehrsordnung erlassen wird.

Nach den Ausführungen des Berichterstatters Dr. Gra ler verwies Handelsminister Dr. Schürff darauf, da die Regelung gewisser Einzelbestimmungen, die mögliche weise häufigen Änderungen unterliegen dürften, dem Ve ordnungswege überlassen worden ist. Dies gilt vor alle von der Frage der Veröffentlichung der Tarife. Auc bezüglich der Verlautbarung der Kürzung von Ladefriste Erhöhung der Lager- und Wagenstandgelder, von Verkehr beschränkungen und Lieferfristzuschlägen ist im Gesetz auf die durch Verordnung zu erlassenden Vorschrifte verwiesen. Gleiches gilt von der gemäß § 52 zu erlasse den Verordnung über die Verladung, die Beförderung un Auslieferung lebender Tiere. Diese Verordnung soll di den gleichen Gegenstand betreffende Anlage B zur gelte den Eisenbahnverkehrsordnung ersetzen. In dieser Ve

ordnung werden, den wiederholt geäußerten Wünschen der Tierschutzvereine entsprechend, neue Bestimmungen über die Vermeidung von Tierquälereien bei der Eisenbahnbeförderung lebender Tiere Aufnahme finden.

In einer weiteren Verordnung wird im Einvernehmen mit dem Minister für soziale Verwaltung die Beförderung von Personen geregelt werden, die mit einer übertragbaren Krankheit behaftet oder einer solchen Krankheit verdächtig sind.

Das in einem Verordnungsentwurf in Aussicht genommene Frachtbriefmuster stimmt mit dem neuen für den innerdeutschen Verkehr vorgesehenen Frachtbriefmuster fast vollständig überein, so daß auch auf diesem Gebiet eine weitgehende Rechtsangleichung erreicht sein wird.

Die weitaus umfangreichste der Durchführungsverordnung ist die Verordnung über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Sie soll die Anlage C zur geltenden Eisenbahnverkehrsordnung ersetzen.

Neben den Durchführungsverordnungen wird eine Reihe die Auslegung des Gesetzes betreffender Fragen in dem an die Eisenbahn gerichteten Einführungserlaß zur neuen Eisenbahnverkehrsordnung Klärung finden.

Es harren wichtige Maßnahmen auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung ihrer Durchführung. Insbesondere ist hervorzuheben: die Bediensteten der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen sowie die Bediensteten der mit dem Eisenbahnverkehr im Zusammenhang stehenden Schlaf- und Speisewagenunternehmungen sind von der allgemeinen Regelung der Sozialversicherung sowohl nach dem Angestelltenversicherungsgesetz als auch nach dem Arbeiterversicherungsgesetz ausdrücklich ausgenommen worden. Die Sozialversicherung dieser Bediensteten soll vielmehr durch ein besonderes Gesetz geordnet werden. Die zum Teil aus den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens stammenden Rechtsnormen entsprechen dem heutigen Stand des Verkehrswesens und den heutigen verfassungs- und verwaltungsrechtlichen Verhältnissen zum großen Teil nicht mehr. Abgesehen von anderen das Eisenbahnwesen betreffenden Gesetzen, wie zum Beispiel dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz, machen sich diese Schwierigkeiten ganz besonders bei der Handhabung der Eisenbahnbetriebsordnung aus dem Jahre 1851 fühlbar, die die grundlegenden Bestimmungen über die Ausführung des Eisenbahnbetriebsdienstes enthält, aber naturgemäß auf der Technik des Eisenbahnwesens nach dem Stand vom Jahre 1851, auf der damaligen Organisation der Staatsverwaltung aufgebaut ist und daher begreiflicherweise nicht mehr lebendes Recht darstellt. Diese durchaus veraltete Eisenbahnbetriebsordnung, wie auch die aus dem Jahre 1879 stammende und aus gleichen Gründen wie die Eisenbahnbetriebsordnung rückständig gewordene Eisenbahnbauordnung durch zeitgemäße gesetzliche Neuregelungen zu ersetzen, bildet daher eine der nächsten Aufgaben. Selbstverständlich wird ein Hauptaugenmerk auch darauf verwendet werden, die bezüglichen neuen österreichischen Vorschriften, soweit es die Verschiedenheiten in den beiden Staaten, wie sie insbesondere auf verfassungs- und verwaltungsrechtlichem Gebiete bestehen, gestatten werden, den einschlägigen Vorschriften des Deutschen Reiches anzugleichen. Nach dem Schlußwort des Berichterstatters wurde das Gesetz unter Ablehnung der Minderheitsanträge angenommen.

Von allen Parteien wurde folgende Entschließung einstimmig angenommen: „Die Bundesregierung wird aufgefordert, in der begonnenen Ausgleichung des gesamten Eisenbahnrechtes an das reichsdeutsche durch ständige Fühlungnahme mit den deutschen Regierungsstellen weiter fortzufahren. Der Nationalrat erblickt in der Durchführung der Angleichung österreichischer Rechts- und Wirtschaftsverhältnisse an jene des Deutschen Reiches eindringendes Gebot und eine unerläßliche Voraussetzung einer günstigen Zukunftsentwicklung Österreichs."

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Über den Fortschritt des Elektrisierungsbaues bei den Bundesbahnen vom Januar bis März 1928 gibt die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen einen Bericht heraus, dem wir folgendes entnehmen:

Beim Mallnitzwerk blieben die Bauarbeiten während des strengen Winters größtenteils eingestellt, wurden am 28. Februar d. J. wieder aufgenommen, mußten wegen der später eingetretenen außergewöhnlichen Kälte zeitweise unterbrochen werden und sind jetzt wieder in vollem Gange. Beim Krafthaus ist die Schalthalle unter Dach, das Maschinenhaus bis zur Kranbahnhöhe aufgeführt, beim Zwischengebäude steht das Mauerwerk im Erdgeschoß in Arbeit. Die Arbeiten an den übrigen Baustellen sind bis auf die beim Wasserschloß noch auszuführenden Aufbauten sowie bis auf geringfügige Ergänzungsherstellungen vollendet.

Beim Stubachwerk sind Maschinenhaus und Schalthaus sowie der Zwischenbau unter Dach, die Dachdeckungs- und Spenglerarbeiten größtenteils fertig; ebenso ist ein Teil des Außen- und Innenputzes aufgebracht. Derzeit wird an der Ausmauerung der Turbinenschächte, am Aushub für die Stichkanäle und an der Pflasterung des Unterwassergrabens gearbeitet. Die Weißbachregelung ist fertig.

Die Übertragungsleitung Kitzbühel—Wörgl wurde am 31. Januar d. J. zum ersten Male unter Spannung gesetzt, die technisch-polizeiliche Prüfung fand in der Berichtszeit statt. Die Inbetriebnahme der Leitung erfolgte am 3. April 1928. Derzeit sind drei Fünftel der Maste der Übertragungsleitung Bruck—Fusch—Saalfelden aufgestellt.

Die Fahrleitung wurde erstmalig am 31. Januar d. J. unter Spannung gesetzt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes erfolgte am 3. April d. J.

In den Monaten Januar bis März 1928 wurden rund 3 700 000 Schilling für Neuanlagen und rund 4 300 000 Schilling für Triebfahrzeuge, zusammen also rund acht Millionen Schilling aufgewendet.

Ungarn.

— **Ständige Tarifkommission der ungarischen Eisenbahnen.** Unter dem Vorsitze des Staatsbahndirektors Dr. v. Senn hielt die Ständige Tarifkommission der ungarischen Eisenbahnen in Budapest eine Sitzung ab, an der die Abgesandten sämtlicher wirtschaftlichen Interessenvertretungen teilnahmen. Auf der Tagesordnung stand der Vorschlag der Staatsbahnen zur Abänderung der im Reglement für die Industriegleise festgelegten Wagenbeistellungsgebühren in dem Sinne, daß die Beistellungsgebühr auf den Gleisen mit größerem Verkehr ermäßigt werden. Die Ermäßigung beträgt je nach der Größe des Verkehrs 5 bis 20 %. Die meritorische Verhandlung dieses Vorschlages wurde für die Ende Juni abzuhaltende Sitzung aufgeschoben, damit die Interessenvertretungen die Frage noch durchberaten können. Auf Anregung der Budapester Handels- und Gewerbekammer haben sämtliche Interessenten den bereits unterbreiteten Wunsch, hinsichtlich der Zinsen der Frachtkredite den Vorkriegszustand wiederherzustellen, wiederholt. Die Kommission beschloß, auch für 5-Tonnen-Zementsendungen die Einführung von Begünstigungen vorzuschlagen, die bisher für 10-Tonnen-Sendungen gewährt wurden. Es wurden dann noch Anträge über verschiedene Tarifierungsfragen behandelt, und schließlich wurde beschlossen, bisher nicht tarifierte Artikel in die Warenklassifikation einzureihen, u. a. Bauplatten, phosphorsauren Futterkalk, ferner Mauerbekleidungsziegel, Stearin usw.

— **Sitzung des Baustoffausschusses in Debrecen.** Zum ersten Mal war ein Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in dieser großen und blühenden Provinzstadt Ungarns am 23. Mai d. J. zu einer Beratung zusammengetreten. Hier konnten die Teilnehmer das urwüchsig ungarische Leben beobachten und die sprichwörtliche Gastfreundschaft des Landes genießen. Der Betriebsdirektor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen Oberregierungsrat Ing. K. Balás verstand es, die äußere Tagesordnung derart auszugestalten, daß der Aufenthalt allen Teilnehmern angenehm war.

Eine Besichtigung der Puszta Hortobágy auf Einladung der Stadtverwaltung erweckte tiefe Eindrücke: die unabsehbare Ebene mit den Fata-Morgana-Erscheinungen, die prächtige Pferde- und Viehzucht, die malerischen Gestalten und das disziplinierte und dabei selbstbewußte Verhalten der Pferdehirten, ihr kühnes Reiten auf feurigen Hengsten des Gestüts der Stadt Debrecen waren bewunderungswert,

ebenso die großartige Fischzucht, die in moderner Weise angelegt und sachgemäß betrieben selbst Märkte in Deutschland beliefert. In fröhlicher Stimmung, bei Zigeunermusik eingenommenes, mit wahrer Gastfreundschaft gebotenes echt ungarisches Mittagessen gab den auswärtigen Teilnehmern Gelegenheit sich mit den Erzeugnissen der nationalen Küche zu befreunden.

Äußerst zuvorkommend wurde der Ausschuß auch von der medizinischen Fakultät der Universität Debrecen empfangen, wo der Rektor der Hochschule nicht nur einen Saal für den außerhalb der Tagesordnung stattgehabten und mit großem Beifall aufgenommenen, sehr aktuellen Vortrag über die Wahl des Radreifenmaterials, Verschärfung der Qualitätsproben und Anwendung eines richtigen Schrumpfmaßes des Generaldirektors der Donau—Save—Adria-Bahn Ing. A. Pogány zur Verfügung stellte, sondern auch zur Besichtigung der höchst modern eingerichteten klinischen Anlagen einlud und dabei persönlich als Führer sich bemühte.

Der schöne Verlauf der Tagung hat die Vertreter der ungarischen Eisenbahnverwaltungen zum Entschluß gebracht, für Ausschußsitzungen des Vereins, wenn als Ort Ungarn in Frage kommt, auch andere Provinzstädte des Landes ins Auge zu fassen, um auch andernorts mit gerechtfertigtem Stolz auf die in der zerstückelten Heimat verbliebene und blühende Kultur hinweisen zu können.

— **Errichtung eines Fremdenverkehrrats.** In der Frage eines zukünftigen einheitlichen Fremdenverkehrsorganes tauchten zweierlei Pläne auf. Der Handelsminister vertrat von Anfang an den Standpunkt, daß zur einheitlichen Leitung des Fremdenverkehrs die Aufstellung eines Fremdenverkehrrats notwendig ist. Zur Organisierung dieses Rates streckte der Handelsminister in dem Kostenvoranschlage des Jahres 1928/29 bereits 50 000 Pengö (37 000 RM) vor. Der andere Plan beabsichtigte die Einrichtung eines Ministerialausschusses für Fremdenverkehr. In diesem Falle hätten sämtliche Fremdenverkehrsorgane abgeschafft werden müssen. Die Regierung entschied sich für die Aufstellung des Fremdenverkehrrates. Dieser Rat beginnt baldigst seine Tätigkeit. Der Präsident des Fremdenverkehrrats wird der jeweilige Handelsminister, seine Mitglieder die Vertreter der Ministerien und Abgesandte sämtlicher Fremdenverkehrsorgane sein. Die Aufgabe des Rates ist der Tätigkeit sämtlicher Fremdenverkehrsorgane eine einheitliche Richtung zu geben, da diese bisher öfters widersprechend war.

— **Budapest als Fremdenstadt.** Die Verkehrsstatistik von 1927 gibt ein erfreuliches Bild von der Zunahme der Fremdenbesuche in der ungarischen Hauptstadt. Man rechnete 260 870 Ankünfte und 651 088 Übernachtungen. Gegenüber dem Jahre vorher zeigt dies ein Mehr von 13 263 Ankünften und 43 058 Übernachtungen.

Die Wirkung der Fremdenverkehrswerbung im Auslande kommt darin zur Geltung, daß im Jahre 1927 die Ankünfte aus dem eigentlichen Auslande 94 869 betrugen, gegenüber 77 297 im Jahre 1926, was ein Mehr von fast 25 % ausmacht, das auf Rechnung der regen Auslandspropaganda zu stellen ist.

Alles in allem kann der Rohnutzen aus dem Gesamtverkehr in Budapest auf ungefähr 30 Mill. Pengö geschätzt werden. Er macht sich in den zahlreichen Wegen und Verästelungen des Wirtschaftslebens geltend. Ein Betrag von rund 20 Mill. Pengö entfällt von diesen 30 Mill. Pengö lediglich auf die durch die Auslandsfremden hier gemachten Ausgaben.

Übrige europäische Länder.

— **Estländische Eisenbahnbauten.** Der Ausbauplan der estländischen Bahnen ist in diesen Tagen in der in zweiter Lesung gebilligten Form von der Budgetkommission endgültig angenommen worden. Der ganze Plan soll nach dem Gesetzentwurf in den Jahren 1928 bis 1937 in nachstehender Reihenfolge durchgeführt werden:

Bauplan 1928—1932: 1. Vollspurbahn Dorpat—Petschur, Baukosten 6,4 Mill. Kr, Betriebskapital 220 000 Kr. 2. Schmalspurbahn Rappel—Werder, Baukosten 2,96 Mill. Kr, Beschaffung von rollendem Material 1,4 Mill. Kr, Betriebskapital 158 000 Kr. 3. Erweiterung des Revaler Bahnhofs, Baukosten 0,7 Mill. Kr.

Bauplan 1931—1933: 1. Schmalspurbahn Fellin—Walk mit einer Zweiglinie Törwa—Moiseküll (Abia), Baukosten 4,3 Mill. Kr., Beschaffung von rollendem Material 1,57 Mill. Kr, Betriebskapital 179 000 Kr. 2. Schmalspurbahn Wöhma—Oberpahlen als erster Teil der Linie Fennern—Tschorna, Baukosten der ganzen Linie 4,44 Mill. Kr, Beschaffung des rollenden Materials 1,66 Mill. Kr, Betriebskapital 189 000 Kr. 3. Schmalspurbahn Taps—St. Johannis in Jerven, Baukosten 1,1 Mill. Kr.

Bauplan 1932—1935: Leichte Breitspurbahn Dorpat—Pernau, Baukosten 10,34 Mill. Kr, Betriebskapital 359 000 Kr.

Bauplan 1934—1937: 1. Schmalspurbahn Fennern—Wöhma als zweiter Teil der Linie Fennern—Tschorna. 2. Schmalspurbahn Oberpahlen—Tschorna als dritter Teil der Linie Fennern—Tschorna.

— **Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn in Estland.** Seit 1. Mai d. J. verkehrt zwischen Pernau und Reval ein Touren-Kraftwagen, welcher der Eisenbahn merklichen Wettbewerb macht. Infolgedessen ist der Schlafwagen zwischen Pernau und Reval jetzt fast unbesetzt. Der Fahrpreis für die Strecke beträgt bei Benutzung des Kraftwagens 7,50 Kr, bei Benutzung des Schlafwagens (2. Klasse) auf der Eisenbahn 9,60 Kr. Hinzu kommt, daß die Fahrt mit der Eisenbahn etwa 14 Stunden, mit dem Kraftwagen nur 5 bis 6 Stunden dauert.

— **Deutsche Tanklokomotiven für die lettischen Bahnen.** Die lettischen Eisenbahnen haben mehrere Tanklokomotiven bei einer Düsseldorfer Firma bestellt, von denen zwei im zerlegten Zustande bereits in Riga eingetroffen sind. Die leichten, schnellaufenden und sich durch sparsamen Brennstoffverbrauch auszeichnenden Lokomotiven werden in diesem Sommer auf den Strecken Riga—Oger, Riga—Segewold und voraussichtlich auch auf der Strandstrecke laufen. Von diesen Tanklokomotiven werden im ganzen sechs in den Betrieb gestellt.

— **Plan einer Kleinbahn in Litauen.** Die litauische Eisenbahnverwaltung arbeitet gegenwärtig den Plan für den Bau einer Kleinbahn zwischen Birschi und Ponewesch aus. Ihre Länge wird 70 km betragen. Es sollen an der Bahnlinie drei Bahnhöfe errichtet werden. Die Baukosten werden auf 10 Mill. Lit veranschlagt. Der Bahnbau soll an ausländische Konzessionäre vergeben werden.

— **Direkter Personenverkehr mit dem Osten.** Der amtliche „Przemysl i Handel" teilt mit, daß am 15. Mai d. J. auf den polnischen Staatsbahnen folgende direkte Tarife im Personen- und Gepäckverkehr zwischen Nord- und Mitteleuropa sowie Osteuropa in Kraft getreten sind: 1. Ein direkter Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr zwischen den Stationen der deutschen, schwedischen, polnischen, tschechischen, österreichischen und ungarischen Bahnen einerseits und den bulgarischen, griechischen, türkischen und Levantebahnen und -Häfen andererseits, die durch den rumänischen Seedienst in Richtung auf Konstanza bedient werden. 2. Ein Tarif für Eilsendungen im direkten Verkehr zwischen den oben genannten Eisenbahnen Nord- und Mitteleuropas sowie den bulgarischen, griechischen, orientalischen und anatolischen Bahnen.

— **Zusammengesetzte Eisenbahn- und Schiffskarten in der Tschechoslowakei.** Zur Hebung des Ausflugsverkehrs zwischen den Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen und jenen der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde die Ausgabe von zusammengesetzten Fahrkarten beschlossen. Von gewissen Stationen wie: Aussig, Dux, Mariaschein, Teplitz-Schönau usw., werden zusammengesetzte Fahrkarten 2. und 3. Klasse für eine einfache Fahrt ausgegeben, welche den Besitzer berechtigen, eine bestimmte Teilstrecke mit Personenzügen und eine weitere Strecke mittels Dampfern der Sächsisch-Böhmischen Schiffahrtsgesellschaft zurückzulegen. Die Fahrkarten gelten nur für einen Tag, Fahrtunterbrechungen sind nicht zulässig.

— **Probefahrten mit ausländischen Triebwagen auf der ·cke Krakau—Bielitz.** In Polen ist kürzlich ein eng- her Triebwagen des Systems „Clayton" eingetroffen. ist dies die dritte Motorwagenbauart, die zu Probe- ·ten auf den polnischen Eisenbahnen bestimmt ist. Der gen besitzt einen Motor von 100 PS, entwickelt eine ndengeschwindigkeit von 60 km und wird 6 Monate beweise auf der Strecke Krakau-Bielitz gefahren. Nach auf dieser Zeit will der polnische Verkehrsminister geeignetste Bauart — auch ein deutscher Trieb- gen befindet sich unter den Probewagen — auswählen seine Herstellung inländischen Fabriken übertragen.

— **Neue tschechoslowakische Schnellzugslokomotiven.** Staatsbahnverwaltung hat Ende vorigen Monats neue der Böhmisch-Mährischen Maschinen A.-G. gelieferte nellzugslokomotiven übernommen. Es sind die größten schnellsten Dampfmaschinen, über welche die Staats- nverwaltung derzeit verfügt. Eine solche Lokomotive 15 m lang, 4½ m hoch, hat einen Achsdruck von 16 t, Raddurchmesser beträgt 1624 mm, das Gewicht 107,65 t, Tender faßt 13 m³ Wasser.

— **Ausbau der Prager Bahnhöfe.** Die Erfahrungen aus letzten Herbstverkehr, während welchem der Zustrom Sendungen nach Prag künstlich gedrosselt werden ßte, bestätigten die Ansicht, daß die Prager Bahnhöfe ch den gesteigerten Verkehr überlastet sind. Die Ver- tung der Staatsbahnen befaßt sich daher mit der Durch- rung eines allgemeinen Erweiterungsplanes, nach wel- m die Prager Bahnhöfe und ihre Lokalverbindungen im ammenhang mit dem allgemeinen Verbauungsplan der lt ausgebaut werden sollen. Sie kann jedoch bei sorg- iger Wahrung des regelmäßigen Verkehrs nicht ver- dern, daß die Durchführung der Bauinvestitionen in gen Punkten abgeändert wird und anderseits nur vor- rgehende Maßnahmen angewendet werden; doch soll dies Rahmen des endgültigen Planes geschehen. Es wurde er beschlossen, bis zum Herbst im Gebiete von Groß g die dringendsten Arbeiten mit großem Aufwand chzuführen, und zwar zunächst im Gebiet der Staats- ndirektion Prag-Nord, wo die beiden Vorortbahnhöfe na oberer und unterer Bahnhof vereinigt werden. Im chen Direktionsbereich werden die beiden Vorortbahn- e Dejvic und Weleslawin mit großen Massenlagerplätzen Baumaterialien ausgestattet. Im Gebiete der Staats- ndirektion Prag-Süd werden bis zum Herbst die auf Be- igung des Mangels an Lagerplätzen hinzielenden eiten abgeschlossen werden. Nach Beendigung dieser ten wird an die Vermehrung der Gleise des Wilson- nhofs geschritten werden, wobei die Durchführung in Weise erfolgt, daß der Frachtverkehr von diesem Bahn- vollständig ausgeschaltet wird. Dadurch wird ein terer Schritt zur Umwandlung des Wilsonbahnhofs in Prager Zentralbahnhof für den Personenverkehr ge- ht.

— **Tschechoslowakisches Eisenbahnprioritätengesetz.** h einer Mitteilung des Regierungsblattes „Prager sse" ist mit der Durchführung des Eisenbahnprioritäten- etzes (siehe Nr. 17, S. 462 d. Ztg.), nach welchem die lösungsgrenze für die Markprioritäten in der Tschecho- vakei äußerst ungünstig angesetzt wurde, spätestens Ende Juni oder Anfang Juli zu rechnen. Es sind zwei chführungsverordnungen nötig, eine allgemeine und besondere, in welcher der Finanzminister die Höhe Abfindung für die Markprioritäten endgültig festsetzt. se Verordnungen werden gegenwärtig fertiggestellt; gleichen wird der Druck der neuen Schuldverschreibun- durchgeführt, welche zum Austausch der auf Kronen enden Prioritäten begeben werden sollen.

— **Markprioritäten der Aussig—Teplitzer Eisenbahn.** In ersten Tagen des Mai fand in Leitmeritz die Verhand- g über eine Klage statt, welche die tschechoslowakische anzprokuratur namens des Staatsfiskus gegen die oritätenbesitzer der Bahn angestrengt hatte. Es handelt um die Klage auf Ausstellung der Empfangsbeschei- ung über die Hypotheken, welche für die Mark- ioritäten auf dem Eisenbahnkörper ruhen. Von Finanzprokuratur war der Streitgegenstand mit 6000 Kronen bewertet. Daher fand die Verhandlung vor dem Einzelrichter statt. Der Klage wurde jedoch nicht stattgegeben, sondern die Akten an den zuständigen Senat abgetreten, weil der Streitgegenstand, dessen Wert von den Prioritäten in Gold gerechnet mit 32 Millionen angegeben wird, nach den bestehenden Vorschriften vor ein Richterkollegium und nicht vor einen Einzelrichter gehört.

— **Megaphone im tschechoslowakischen Bahnbetrieb.** Die Eisenbahnunternehmung hat die A.-G. „Telegraphia" beauftragt, in sämtlichen Wartesälen, Gastwirtschaftsräumen und Gängen des Bahnhofsgebäudes in Pardubitz Megaphone anzubringen, durch welche die Abfahrt der Züge angekündigt wird. Sollte sich diese Einrichtung bewähren, dann wird die Staatsbahnverwaltung in allen größeren Bahnhöfen ihres Bereiches solche Megaphone verwenden.

— **Höchstleistung der tschechoslowakischen Staatsbahnen während der landwirtschaftlichen Tagung in Prag.** Die Staatsbahnverwaltung hat soeben die Statistik des Personenverkehrs während der vom 15. bis 20. Mai abgehaltenen landwirtschaftlichen Tagung in Prag fertiggestellt. Insgesamt wurden nach und aus den Prager Bahnhöfen 973 729 Personen befördert, und zwar nach Prag 490 969, von Prag 482 760. Für die Ankunft der Teilnehmer wurden 105 Sonderzüge mit 2287 Wagen abgefertigt, die 61 588 Personen nach Prag brachten, ferner 61 außergewöhnliche Züge mit 583 Wagen, die 19 200 Personen beförderten, während die regelmäßigen Züge von 410 181 Personen benutzt wurden. Für die Abreise der Teilnehmer standen 94 Sonderzüge mit 2106 Wagen für 56 499 Personen bereit, ferner 66 außergewöhnliche Züge mit 627 Wagen für 24 567 Personen. Mit den regelmäßigen Zügen verließen 401 694 Personen Prag.

— **Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1927.** Aus der Vorlage des Schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung (vom 5. Mai 1928) betr. die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für 1927 sind folgende Zahlen und Einzelheiten zu entnehmen:

Bahnnetz: Baulänge 2882 km, Betriebslänge 2928 km (ohne Veränderung gegen die Vorjahre).

Für elektrischen Betrieb eingerichtet Ende 1927: 1435 km 50 % der Baulänge.

Finanzielle Ergebnisse:

Betriebsverrechnung:

Betriebseinnahmen	395,5 (1926: 376,1)	Millionen Franken
Voranschlag	390,7 (1926: 389,0)	„ „
Reine Betriebskosten	251,1 (1926: 253,1)	„ „
Reiner Betriebsüberschuß	144,4 (1926: 123,0)	„ „
Betriebszahl	63,5 (1926: 67,3)	

Die Besserung ist in erster Linie durch die Vermehrung der Betriebseinnahmen entstanden.

Personalstand: 34 383 (1926: 35 171), Verminderung 788.

Gewinn- und Verlustverrechnung:

Einnahmeüberschuß	6,0 Millionen Franken
Er soll verwendet werden wie folgt:	
zu einer außerordentlichen Verwendung an die Hilfskasse	1,5 Millionen Franken
zur Tilgung des Restes von Bauverlusten 1927	1,5 „ „
zu einer Abschreibung von dem Kriegsdefizit	3,0 „ „

(letzteres beträgt damit Ende 1927 196 856 004 Fr).

In der Schlußbemerkung des Bundesrates ist folgendes gesagt:

Obwohl das abgelaufene Rechnungsjahr gegenüber dem Vorjahre mit einem wesentlich günstigerem Ergebnis abgeschlossen hat, wäre es doch eine Täuschung, wenn man die Lage der Bundesbahnen als durchaus gefestigt betrachten wollte.

Es ist dann darauf hingewiesen, daß dem Mehrertrag auch Mehrlasten (namentlich Zinslasten) gegenüberstehen und daß zu außerordentlichen Zwecken nur die oben erwähnten 6,0 Millionen Franken zur Verfügung standen.

— **Veröffentlichung von Tarifänderungen in der Schweiz.** Durch Beschluß des Schweizerischen Bundesrates vom 1. Mai 1928 ist verfügt worden, daß die Einführung oder die Änderung von Tarifen und Transportbedingungen, anstatt wie sonst allgemein im Eisenbahnamtsblatt, mit Zustimmung des Eisenbahndepartements dann in den Tageszeitungen, durch Plakate oder auf andere geeignete Weise veröffentlicht werden kann, wenn es sich um Maßnahmen von kurzer Geltungsdauer handelt.

Es ist dadurch den schweizerischen Transportanstalten die Möglichkeit gegeben, sich rascher den Verhältnissen anzupassen.

— **Verkürzung der Reisedauer Paris—Konstantinopel.** Die kürzlich in Angora tagende Eisenbahnkonferenz beschloß, das Übereinkommen der an dem Simplonexpreß beteiligten Eisenbahnverwaltungen von 1930 ab auf weitere 15 Jahre zu verlängern und die Reisedauer von Paris nach Konstantinopel wesentlich zu verkürzen.

Fremde Erdteile.

— **Direkter Eisenbahnverkehr Europa—Asien.** Die Handelsabteilung der Chinesischen Ostbahnverwaltung ist von der Hauptverwaltung davon in Kenntnis gesetzt worden, daß gemäß den Beschlüssen der III. Europäisch-Asiatischen Eisenbahnkonferenz eine Reihe neuer europäischer Eisenbahnstationen in den direkten Eisenbahnverkehr aufgenommen wird. So werden in Deutschland dem direkten Verkehr angeschlossen: Berlin, Hamburg, Altona und Köln über Riga und Warschau; in Italien: Rom, Genua, Mailand und Venedig über Riga und Warschau; in Polen: Warschau und Lodz; in Österreich: Wien; in der Tschechoslowakei: Prag, Karlsbad und Marienbad; in Litauen: Kowno; auch die Freistadt Danzig wird in den direkten Verkehr einbezogen. Der Anschluß dieser Stationen sollte bereits am 15. Mai d. J. erfolgen. Die Agenturen der Chinesischen Ostbahn und Stationen der chinesischen Bahnen haben seit diesem Tage den Verkauf von direkten Fahrkarten nach den bezeichneten Stationen aufgenommen. Den Fahrgästen ist anheimgestellt, auf dem Wege den Reiseweg beliebig zu ändern, d. h. entweder über Warschau oder über Riga zu fahren. Dem internationalen Eisenbahnverkehr sind gegenwärtig nur noch Frankreich und Belgien nicht angeschlossen.

— **Zum Bau der Eisenbahnlinie Urga—Werchneudinsk.** Obgleich die Frage des Baues einer Eisenbahn zwischen Urga und Werchneudinsk noch keine endgültige Regelung erfahren hat, verlautet, daß die Sowjetregierung grundsätzlich den Bau mit eigenen Mitteln zu betreiben bestrebt sei. Es scheint, daß die Beteiligung ausländischen Kapitals an diesem Bau schon entschieden sei; lediglich die Beteiligungsform müßte sich erst aus den bevorstehenden Verhandlungen mit den beteiligten Kapitalgruppen ergeben. Dem Vernehmen nach, hat außer der Gruppe des japanischen Industriellen Kuhara auch die amerikanische Gruppe um Dillon, Read & Co. an dem Unternehmen Interesse. Wie aus Fachkreisen verlautet, werden die Bau- und Ausrüstungskosten der Linie auf etwa 80 bis 90. Mill. Rubel geschätzt.

— **Zum Bau der Bahn Riddersk—Rubzowsk.** Die Vorarbeiten für den Bau der geplanten Eisenbahnlinie Riddersk—Rubzowsk (Station der Strecke Barnaul—Semipalatinsk) sind kürzlich abgeschlossen worden. Es sind zwei Entwürfe ausgearbeitet, einer für die nördliche und einer für die südliche Richtung. Die Wirtschaftsorganisationen von Rubzowsk haben sich für die nördliche Richtung ausgesprochen, obgleich diese die teurere ist. Die Legung der Bahnlinie in dieser Richtung würde es ermöglichen, die landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Bezirks auszuführen.

— **Löhne der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1927.** Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten haben im Jahre 1927 im Durchschnitt ein Heer von 1 760 730 Köpfen, 45 050 weniger als im Vorjahre beschäftigt. Trotz dieser Verringerung in der Zahl der Arbeitskräfte um 2,6 % sind aber die Ausgaben für Löhne nur um etwa 1,15 % zurückgegangen, weil der durchschnittliche Stundenlohn von 64,3 Cents im Jahre 1926 auf 65,7 Cents im Jahre 1 gestiegen ist; das durchschnittliche Jahreseinkommen ei Arbeiters betrug infolgedessen 1677 Dollar gegen 1656 l lar im Vorjahre, und zwar obgleich die Zahl der dem Einzelnen geleisteten Arbeitsstunden etwas niedri war. An der Erhöhung der Löhne haben fast alle Ar von Lohnempfängern teilgenommen, aber auch die V ringerung der Kopfzahl hat sich auf alle Kreise erstre Wären die Löhne auf der Höhe des Jahres 1926 gebliet so wären den Eisenbahnen Ausgaben im Betrage 63 433 203 Dollar erspart geblieben. Der Betriebsüb schuß war im Jahre 1927 um 147 661 000 Dollar niedri als im Vorjahre; dieser Betrag ist also zu 43 % auf Erhöhung der Löhne zurückzuführen. — Der Rückg in der Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte hatte sei Grund in einer Verminderung der Verkehrsleistungen.

— **Eine japanisch-chinesische Eisenbahnbaugesellsch** Demnächst sollen zwischen der Verwaltung der S mandschurischen Eisenbahn und der japanischen Reg rung Verhandlungen über den Bau einer neuen Eisenba linie aufgenommen werden. Zur Durchführung des B soll eine chinesisch-japanische Baugesellschaft gegrün werden, welcher auch chinesische und japanische Bank angehören werden. Das Grundkapital der Gesellsch soll 20 Mill. Yen betragen.

Wasserverkehr.

— **50 % Fahrpreisermäßigung im Seedienst Ostpreuß** Nach einer Vereinbarung zwischen der Deutschen Reic bahn-Gesellschaft und dem Seedienst Ostpreußen wird all Reisenden, die mit den Feriensonderzügen in Swinemün eintreffen und mit den Schiffen des Seedienstes nach Zo pot (Danzig), Pillau oder Memel weiterreisen wollen, a der Seestrecke eine Fahrpreisermäßigung von 50 % g währt. Die Weiterreise muß jedoch innerhalb sechs Tag nach Ankunft in Swinemünde angetreten werden. Die „Feriensonderkarte" für den Seedienst kostet für die Hi und Rückfahrt von Swinemünde nach Zoppot 14 R nach Pillau 16 RM und nach Memel 18 RM. Zur Weite fahrt über Pillau hinaus sind an Bord der Schiffe Fal karten nach allen ostpreußischen Stationen erhältlich. D Gepäck kann bereits bei den Abgangsstationen der Ferie sonderzüge über Swinemünde hinaus nach allen ostpre ßischen Stationen sowie nach Zoppot (Danzig) und Mem durchgehend abgefertigt werden, auch wenn der Reisen noch nicht im Besitze einer Fahrkarte für den Seew oder für die ostpreußische Anschlußstrecke ist. Die Fah karten für die Seestrecke sind nicht nur an Bord d Schiffe, sondern auch in allen Lloydreisebüros erhältlic

— **Verluste der tschechoslowakischen Elbe- und Dona schiffahrtsgesellschaft.** Bekanntlich haben diese beiden vo Staate und einigen Banken ins Leben gerufene Gesel schaften in den letzten Jahren mit großen Verlusten g arbeitet. Jede der beiden Gesellschaften hatte ein Aktie kapital von je 70 Millionen Kc. Bei der Elbe-Schiffahrt gesellschaft wurde eine Kapitalsherabsetzung auf 45 Mi lionen, bei der Donau-Schiffahrtsgesellschaft auf 30 Mil Kc beantragt. Durch eine solche Maßnahme würden d beteiligten Banken bei der Elbe-Schiffahrtsgesellscha besser gestellt sein, dagegen bei der Donau-Schiffahrt gesellschaft verlieren. Dieser von der Regierung gestell Antrag ist von den beteiligten Banken bisher noch nicl angenommen worden.

Kraftwagenverkehr.

— **Hafraba.** Die Schweizerische Korrespon denz Frey, Basel, beschäftigt sich in ihrer Ausgab vom 27. April d. J. eingehend mit dem auch für die Schwei wichtigen Hafrabaprojekt. Es wird darauf hingewiesen, da in der Schweiz die Frage der Trasseführung, ob durch di Zentralschweiz oder durch den Kanton Bern zu einem Mei nungsstreit geführt hat. „Der Gedanke", heißt es dann i den weiteren Ausführungen, „reine Automobilstraßen z erstellen, ist bei seinem ersten Auftreten in Deutschlan und in der Schweiz mit großer Begeisterung aufgenommer worden, er fand zahlreiche Anhänger in privaten und be hördlichen Kreisen, man erblickte in den Autostraßen eine

hst moderne Lösung brennender Verkehrsfragen und unternd wirkte dabei das Vorgehen in Oberitalien. Ge- ist das Hafrabaprojekt eine großzügige Lösung des ßenproblems, der Gedanke war für viele verlockend, r seither ist man der Frage etwas näher getreten und sie mit etwas nüchternen Augen zu betrachten ange- en und namentlich auch der wirtschaftlichen Seite die ste Aufmerksamkeit zugewendet. Bedeutende Fachleute en seit der ersten Begeisterung in führenden Fachschrif- ihre Bedenken erhoben und, wenn man diese mit- nder vergleicht, so muß man zur Einsicht kommen, daß Frage der Autostraßen vorläufig eine Abklärung dahin- nd gefunden hat, daß die Wirtschaftlichkeit der reinen omobilstraße einer ernsthaften Prüfung nicht stand- e." Es wird sodann auf die Ausführungen von Dr. Tau- ; in dieser Zeitung (Nr. 15/1928) Bezug genommen. Die respondenz fährt dann fort:

„Die Unwirtschaftlichkeit ist aber nicht das einzige dernis, welches der Verwirklichung der Autostraße ent- nsteht. Die Durchführung des Projektes erfordert wie- die Indienststellung einer umfangreichen Grund- und enfläche, wo doch die heutigen Verkehrsanlagen so- so schon ungeheure Grundflächen in Beschlag genommen en; wird übrigens ein Parlament zu finden sein, welches Unternehmern für die Erstellung von Autostraßen ein opriationsrecht zur Erwerbung von Grund und Boden äumen wird? Und was werden die verschiedenen Bahn- waltungen, die schon heute stark unter der Konkurrenz Kraftwagens leiden, und die Wasserstraßeninteressenten u sagen? Ein Mengengüterverkehr wird sich auf der ostraße niemals entwickeln und das Auto wird niemals Aufgabe einer Eisenbahn, namentlich im Güterverkehr, sich nehmen können, denn der Automobilbetrieb ist zu k von Wind und Wetter, von Eis und Nebel und andern gen beeinflußt, so daß sein Aufgabengebiet im Wirt- iftsleben abgegrenzt wird, wogegen die Eisenbahn mit r Zuverlässigkeit und ihrer Dauerleistung geradezu Un- renztes leisten kann, wobei ihr noch die Dehnbarkeit Tarife zustatten kommt. Die Güterverkehrsmengen, die te von der Eisenbahn auf den Kraftwagen übergegangen l, sind nicht so groß, daß sie mit dem eventuellen Per- enautomobilverkehr eine Rendite aus der Automobil- ße herauswirtschaften könnten.

Was die Autostraße durch die Schweiz anbelangt, so l deren Erstellung pro Kilometer viel höher zu stehen men als auf der deutschen Strecke, wie es ja auch aus s. Z. öffentlich ausgestellten Projektunterlagen hervor- t. Es müßte pro Kilometer mindestens ein Durchschnitts- s von 500 000 Fr veranschlagt werden. Rechnet man die ganze schweizerische Strecke 300 km, so ergibt sich Gesamtbausumme von 150 Millionen Fr, deren Verzin- g zu 5 % allein 7 500 000 Fr erfordern würde. Um allein es Zinskapital zu erhalten, müßte jährlich die ganze cke von mindestens 500 000 Fahrzeugen durchfahren den oder täglich von 1370 und stündlich von 57 Fahr- gen. Dabei sind die Verwaltungs- und Betriebskosten h gar nicht mitgerechnet, ebenso wenig die Unterhalts- ten, die zusammen ungefähr ebenso viel ausmachen ften wie die Zinsen. Es müßte also ein doppelt so großer kehr einsetzen mit zirka 2740 Fahrzeugen pro Tag. Ein her Verkehr erscheint bei nüchterner Betrachtung ein- unmöglich. Es würde aber auch die Gefahr bestehen, ein großer Teil des Transitverkehrs der schweizerischen desbahnen im Nord-Süd-Verkehr und umgekehrt, also tsch-italienischer Stückgutverkehr, auf die Autostraße ndert und auf ausländischen Wagen und mit ausländ- hem Personal die schweizerische Strecke durchfährt. Das de allerdings weder im Interesse der schweizerischen nen noch überhaupt der schweizerischen Volkswirtschaft en. Die Schweiz bemüht sich um die Schaffung einer kten Wasserstraßenverbindung zum Meere, um ihre eige- Transporte im Auslande mit eigenen Transportgefäßen eigenen Mannschaften ausführen zu können, und kann nicht zulassen, daß alsdann auf schweizerischen Strecken Transitverkehr ausländischen Charakter annimmt und ermengen befördert, die bisher von den schweizerischen desbahnen befördert worden sind. Tut man nicht auch nderen Ländern alles, um den Verkehr zu nationalisieren den Verkehr der Nachbarstaaten auf die eigenen Linien ziehen? Leitet nicht Deutschland mit seinen Seehafen- Staffeltarifen große Gütermengen von ganz Mitteleuropa auf seine Verkehrslinien und in seine Seehäfen? Und tut Italien nicht dasselbe, indem es seinen ganzen Güterverkehr zu Wasser und zu Land in engnationale Rahmen spannt? Aus diesen Gründen wird auch die Schweiz vorläufig von der Verwirklichung der Hafrabastraße absehen und sich nach dem Beispiel Deutschlands darauf verlegen, vorerst ihre Landstraßen dem Kraftwagenverkehr anzupassen und sie demgemäß auszubauen. Die volle Anpassung an die benachbarten Netze erfordert allerdings noch eine gewisse Zentralisierung des Straßen- und Automobilwesens. Unterdessen wird man aber trotzdem gut tun, auch weiterhin das Hafrabaprojekt und seine etwaigen Auswirkungen genau zu prüfen."

Rechtspflege.

— **Unmöglichkeit der Beförderung von Kostbarkeiten als Frachtgut nach Rumänien.** Eine Berliner Speditionsfirma hatte die Verfrachtung von Fellen von Leipzig nach Bukarest unternommen. Das Gewicht der Kiste betrug nach dem Frachtbrief 75 kg. Sie enthielt 6 Silberfüchse, 6 Blaufüchse, 20 Slatefüchse, 90 Persianer, 10 Sealbisamstreifen, 8 zugerichtete Weißfüchse und 120 Nutria im Werte von zusammen 5887 Dollars. Von Leipzig bis Beuthen O. S. war der Inhalt der Kiste vorschriftsmäßig als „Kostbarkeit" bezeichnet worden. Für die weitere Beförderung war dies nicht mehr möglich, weil nach dem Eisenbahngütertarif für den deutsch-rumänischen Güter- und Kohlenverkehr solche Felle als Kostbarkeiten von der Beförderung ausgeschlossen sind. Es blieb also nichts weiter übrig, als die Sendung von der Grenze ab als gewöhnliches Frachtgut nach Bukarest weiterzusenden. Zur Bezeichnung des Inhalts der Kiste im Frachtbrief wurde die Angabe „Felle" gewählt. So wurde die Kiste in Beuthen O. S. bei der dortigen Güterabfertigung der Reichsbahn aufgegeben. Am Bestimmungsort Bukarest kam wohl eine Kiste von ähnlichen Ausmaßen an; es stellte sich indessen heraus, daß es nicht die in Beuthen aufgelieferte Kiste war: sie enthielt vielmehr statt der Felle Säcke mit Stroh und Kohlen.

Die Klägerin, eine Versicherungsgesellschaft in Berlin, die aus abgetretenen Rechten auf Schadenersatz gegen die Deutsche Reichsbahn klagt, ist mit ihrem Anspruch in allen Instanzen abgewiesen worden, da der Inhalt der Kiste Kostbarkeiten enthielt, die nach dem deutsch-rumänischen Eisenbahngütertarif zur Beförderung nicht zugelassen seien. Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts, das dem Urteil des Oberlandesgerichts Breslau beitritt, ist folgendes hervorzuheben: In der Tat hat es sich um Felle gehandelt, die einen Wert von 600 RM das Stück hatten. Solche Felle bezeichnet der gewöhnliche Sprachgebrauch als „kostbar". Es widerstreitet keineswegs der allgemeinen Lebenserfahrung, die in Frage kommenden Pelzarten, insbesondere Silber- und Blaufuchs — mindestens in den heutigen Zeiten allgemeiner Verarmung — als Kostbarkeiten zu bezeichnen. Die Sendung hätte also bei richtiger Angabe ihres Inhalts als Kostbarkeit überhaupt nicht zur Beförderung nach Rumänien aufgeliefert werden dürfen. Es besteht deshalb, wie das OLG. mit Recht angenommen hat, nach Art. 43 JÜ. (1890) keine Haftpflicht der Eisenbahn aus dem Vertrage. Dieses Übereinkommen ist durch Art. 366 des Versailler Vertrages „erneuert" worden. — Die Bahn hat sich auch durch die Annahme der Kiste nicht ihres Rechts begeben. Denn die Angabe „Felle" im Frachtbrief ergibt nicht, daß es sich um Kostbarkeiten handelte. (RG. I 195 27. — 17. März 1928.)

— **Keine Haftung der Eisenbahn bei Selbstverladern.** Der Spediteur V. in Hamburg klagt gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf Schadenseratz wegen eines beschädigten Möbelwagens. Der Wagen war von der Speditionsfirma R. am 20. Oktober 1919 selbst auf einen offenen Bahnwagen bei der Güterabfertigung der Station Hannover zur Beförderung an den Spediteur B. in Gronau verladen worden. Der Bahnwagen traf am 22. Oktober auf der Empfangsstation ein und mußte auf dem Wege zur Laderampe durch ein Ladeprofil fahren. Hierbei erlitt der Möbelwagen eine erhebliche Beschädigung; sein Dach und die eine Hälfte der Seitenwand wurden abgerissen. Da der Empfänger B. die Annahme des Möbelwagens verweigerte, blieb der Bahnwagen mit dem darauf verladenen Möbelwagen auf der Station Gronau stehen. Als Eigentümer des Wagens verlangte der Kläger aus abgetretenen Rechten des Verladers die vollständige Instandsetzung; es kam

jedoch keine Einigung mit der Bahn zustande. Im Mai 1922 sandte die Bahn, nachdem der Möbelwagen inzwischen vollständig zusammengebrochen war, das Untergestell und die noch vorhandenen Einzelteile an den Kläger zurück. Die vom Kläger erhobene Schadenersatzklage ist in allen Instanzen — Landgericht und Oberlandesgericht Kassel und Reichsgericht — abgewiesen worden. Vom Reichsgericht mit folgender Begründung: Das OLG. sieht als erwiesen an, daß der Absender den Möbelwagen mangelhaft verladen hat, da er nicht dafür gesorgt hatte, daß die Räder der drehbaren Vorderachse durch Klötze gegen seitliche Verschiebung gesichert waren. Außerdem sei ein Verschulden der Eisenbahn, das für den Schaden ursächlich gewesen, nicht erwiesen. Die hiergegen erhobenen Revisionsangriffe konnten keinen Erfolg haben. Bei Selbstverladung ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, die Ordnungsmäßigkeit der Verladung nachzuprüfen. Der Massenbetrieb der Eisenbahn erheischt, daß der Selbstverlader allein die Verantwortung für die Ordnungsmäßigkeit der Verladung trägt. Anders wäre es, wenn die Bahn den Mangel der Verladung gekannt hätte. Dem OLG. kann auch nicht darin entgegengetreten werden, daß es dem Kläger ein weit überwiegendes Verschulden für den späteren Verfall des Möbelwagens beimißt. (A. d. „Reichsgerichtsbriefen".) (I 164/27. — 15. Februar 1928.)

Bücherschau.

— **Die Städtischen Straßenbahnen Wiens.** Von Ing. Ludwig Spängler. Direktor der Städtischen Straßenbahnen. Wien. 1928. Sonderabdruck aus dem Städtewerk „Das neue Wien".

Die kleine Arbeit verfolgt den Zweck; eine kurze Darstellung der Entwicklung der städtischen Straßenbahnen Wiens seit Kriegsende bis in die Gegenwart zu geben. In jeder großen Stadt bilden die Straßenbahnen ein wichtiges Verkehrsmittel, in Wien sind sie aber das einzige Verkehrsmittel, weil diese Stadt im Gegensatze zu den anderen großen Städten bis heute mangels der erforderlichen Geldmittel weder Untergrund- noch Hochbahnen besitzt.

Einige Bemerkungen und Zahlen von allgemeiner Bedeutung dieser lehrreichen Schrift mögen ein Bild ihres Inhaltes geben: Im Jahre 1922 begannen die städtischen Straßenbahnen mit dem Einbau von Weichen mit elektromagnetischer Zugvorrichtung, welche vom Fahrer des Zuges während der Fahrt dadurch gestellt werden, daß er eine bestimmte Strecke vor der Weiche mit Strom, bei richtiger Weichenstellung dagegen stromlos durchfährt. Die Wagenzahl betrug gegen Ende des Jahres 1927 1662 Trieb- und 2075 Anhängewagen mit zusammen 82 000 Sitz- und 97 000 Stehplätzen. Neue einhängbare Schneepflüge lassen sich bei jedem Triebwagen in kurzer Zeit anbringen, so daß nicht mehr eine größere Zahl von Triebwagen ausschließlich für Schneereinigungszwecke bereitgestellt werden muß, sondern gerade verfügbare Triebwagen fallweise dazu herangezogen werden können. Eine Reihe von Triebwagen erhielten zum Schutze des Fahrpersonals gegen die Unbilden der Witterung verglaste Plattformen, andere wurde so umgebaut, daß sie nunmehr auf jeder Plattform beiderseits mit Klapptüren verschließbare Doppeleinstiege (zum gleichzeitigen Ein- und Aussteigen) besitzen. Eine neue Einnahmequelle für das Unternehmen bildet die Einführung einer großzügigen Innen- und Außenreklame auf den Fahrbetriebsmitteln der Straßenbahnen und der Kraftstellwagen sowie an den sonstigen Bahnanlagen. In jüngster Zeit hat sich nämlich die Gemeinde entschlossen den Kraftwagenbetrieb großzügig auszugestalten und zu diesem Zwecke 150 Kraftstellwagen modernster Bauart anzuschaffen. Dieser Betrieb, der hauptsächlich für die „Innere Stadt" berechnet ist, wurde der Direktion der städtischen Straßenbahnen übertragen. Die Zahl der auf den städtischen Straßenbahnen beförderten Fahrgäste betrug im Jahre 1926 615 Millionen. Die Frachtbeförderung durch die städtischen Straßenbahnen ist infolge des zunehmenden Wettbewerbes des privaten Lastkraftwagenverkehrs im steten Rückgange begriffen. Im Jahre 1926 kamen auf eine Million Fahrgäste 9,05 Unfälle und 0,74 Verletzte. Am Ende des Jahres 1926 waren beim Unternehmen insgesamt 16 370 Personen beschäftigt. Im Jahre 1923 entschloß die Gemeindeverwaltung drei Vollbahnlinien innerhalb der Stadt: die Wiental-, die Donaukanal- und die Gürtellinie der Wiener Stadtbahn, die Bundesbahnverwaltung seit Kriegsende nicht mehr betauf Kosten der Gemeinde zu elektrisieren und zu betrei Als Grundbedingung hierzu wurde der Zusammenscl der Stadtbahn mit der Straßenbahn in betriebstechnis und tarifarischer Beziehung und die Schaffung eines meinsamen Wagenparkes angesehen und durchgefü Nach Einbeziehung der Stadtbahnlinien mit einer Strec länge von 26 km hatte das gesamte Netz der Wiener St bahnen eine Streckenlänge von 314 km oder eine G länge von 658 km. Die Wiener elektrische Stadtbahn wi mit einer selbsttätigen Signalanlage ausgestattet, die ermöglicht die Züge bis zu anderthalb Minuten auch großer Fahrgeschwindigkeit folgen zu lassen. Als Sig kommen ausschließlich Lichtsignale zur Anwendung, in den Tunneln als gewöhnliche Lampen, auf den schnitt- und Hochbahnstrecken aber als sogenannte Ta lichtsignale an Stelle der früher gebräuchlichen A signale ausgebildet sind. Tageslichtsignale haben keine weglichen Teile wie die letzteren und sind daher einfa und betriebssicherer. Sämtliche Wagen sind mit einer a klötzigen Handbremse ausgerüstet und besitzen als triebsbremse die selbsttätige vereinfachte Kunze-Kn Druckluftbremse. Bei Notbremsung erfolgt selbsttätig Betätigung des Sandstreuers.

Die Studie schließt mit den Worten: Wenn es a bisher unmöglich war, der schon vor dem Krieg gepla Untergrundbahn näher zu treten, so ist es anderers doch gelungen, die Wiener Stadtbahn zu elektrisieren, Straßenbahnnetz wurde durch wichtige neue Linien weitert, der Fahrplan verbessert und vermehrt, die in Stadt wurde dem Autobusverkehr erschlossen. Wäh im Jahre 1913 bei einer Bevölkerung Wiens von 2,13 lionen auf jeden Einwohner rund 178 jährliche Fah entfallen, kommen im Jahre 1926 bei einer Bevölker Wiens von nur rund 1,87 Millionen insgesamt 335 jährli Fahrten auf jeden Einwohner.

— **Das Kraftfahrzeugsteuergesetz** vom 21. Dezem 1927, erläutert von Dr. Joachim Goes Regierungs am Finanzamt Perleberg. Verlag von Struppe & Winck Berlin 1928. Preis in Leinen geb. RM 6,50.

Das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 21. Dezem 1927 ist mit dem 1. April d. J. in Kraft getreten. Mit Rü sicht auf die vielfach gewünschte Änderung der Kraftfa zeugsteuer ist es vom Reichstag bis zum 1. April 1931 fristet. Das neue Gesetz hat das geltende System Pauschsteuer beibehalten, da die Einführung einer V brauchssteuer zurzeit noch nicht angebracht erschien. hat jedoch die geometrische Progression des Steuertar die zu einer erheblichen steuerlichen Belastung der P sonenkraftwagen führte, beseitigt und die Besteuert nach dem Hubraum — diesen Ausdruck führt das Ges zur Verdeutschung von Hubvolumen ein — an Stelle Besteuerung nach Pferdekräften für Krafträder und P sonenkraftwagen mit Antrieb durch Verbrennungsmasch eingeführt. Die Lastkraftwagen und Omnibusse wer wie bisher nach dem Gewicht und zwar nach einheitlich Satz besteuert.

Der vorliegende Kommentar behandelt ohne Rücksi auf den Streit der Meinungen über die zweckmäßigste staltung der Kraftfahrzeugsteuer, ob Pauschversteueru oder Besteuerung nach der tatsächlichen Wegebenutzu (Betriebsstoff-, Reifen- oder Kilometersteuer) das g tende Recht, wie es sich durch das Gesetz vom 21. zember 1927 gestaltet hat. Zur Erleichterung der pr tischen Handhabung ist der Gesetzestext nochmals ges dert abgedruckt. Mitaufgenommen sind die Verordnu zur Ausführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, Hilfstafel für den Steuertarif und die vorgeschriebe neuen Muster für die Anmeldung von Kraftfahrzeug zur Kraftfahrzeugsteuer. Die Erläuterungen, die sachl und klar abgefaßt sind, behandeln in gründlicher We den ganzen für die Besteuerung des Kraftfahrzeuges Betracht kommenden Stoff. Sie werden den Behörden, weit sie mit der Besteuerung der Kraftfahrzeuge betra sind, die Arbeit erleichtern. Aber auch dem Kraftfal zeugbesitzer werden sie ein willkommener Ratgeber se Die Anschaffung des Buches kann jedenfalls den Bet ligten empfohlen werden. W.

— **Die Entwicklung des deutschen Bergbaues.** Rede bei er Jahresfeier des Deutschen Museums am 6. Mai 1927 von ieh. Bergrat Prof. A. Schwemann. Schriftenreihe: Deutsches Museum. Mit 13 Abbildungen. Preis broschiert RM, für VDI-Mitglieder 0,90 RM. 1928. (VDI-Verlag G. a. b. H., Berlin NW 7.)

In der vorliegenden Schrift wird die Entwicklung des eutschen Bergbaues in großen Zügen verständlich dar-estellt. Der stille Gelehrte Agricola und führende länner wie der Geologe Abraham Gottlob Werner, der Preußische Bergwerksminister Graf von Heinitz und der Berghauptmann Graf von Reden werden eingehend gewürdigt und ihre Bildnisse gebracht. Weitere Abbildungen aus der Abteilung Bergbau des Deutschen Museums zeigen die verschiedenen Arten des Bergbaues und die Entwicklung der Technik.

Das Heft ist geeignet, insbesondere den Besuchern des Deutschen Museums neben dem amtlichen Führer ein tieferes Studium dieser Abteilung zu ermöglichen und so dazu beizutragen, daß die Erkenntnis von der Kulturbedeutung der Technik in immer weitere Kreise dringt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

) die Strecke Haffkrug—Neustadt (Holst.) (RBD. Altona);

) die Strecke Rössen—Zöschen (RBD. Halle).

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Mit der Einführung des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1928 ist die Bezeichnung des an der Nebenbahn Klotzsche—Schwepnitz liegenden Bahnhofes Ottendorf-Okrilla in Ottendorf-Okrilla Nord geändert worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Vom 1. Juli 1928 ab wird die Schreibweise des Stationsnamens Ürdingen in „Uerdingen (Rhein)" geändert.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 28. Mai d. Js. verstarb kurz vor Vollendung seines 71. Lebensjahres der

Abteilungsdirektor i. R.

Herr Dr. jur. Ulrich Scheringer.

Der Verstorbene hat vom 1. April 1884 bis 30. Juni 1922 im Dienste der Preußischen Staats- und späteren Reichseisenbahn-Verwaltung gestanden und während dieser Zeit der Reichsbahn-Direktion Halle (Saale) seit ihrer Gründung am 1. April 1895 ununterbrochen als Mitglied angehört. Seit 1. Febr. 1912 war er erster Vertreter des Präsidenten.

Seine überragenden Fachkenntnisse, sein zielbewußtes, gründliches Arbeiten und nicht zuletzt seine gediegenen Charaktereigenschaften haben ihm die Wertschätzung und Achtung aller, die mit ihm in Berührung gekommen waren, in hohem Maße gewinnen lassen,

Sein Andenken wird von uns allen immer in hohen Ehren gehalten werden.

Halle (Saale) den 31. Mai 1928. (596)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Halle (Saale).

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juli 1928 ab wird die chreibweise des Stationsnamens Ürdingen in „Uerdingen (Rhein)" geändert. (613)

Köln, den 30. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln

Die Stationsbezeichnung Fredersorf (Kr. Niederbarnim) wird in Fredersdorf b. Berlin umgeändert. (608)

Berlin, den 1. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 werden im Tierverkehr mit der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn Zuschlagsfrachten eingeführt.

Berlin, den 25. Mai 1928. (607)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Station Beuthen (Oberschl.) Stadtwald in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. Gleichzeitig erhält der Grenzpunkt Karf Grenze (Richtung Rojca) die Bezeichnung „Beuthen (Oberschles.) Stadtwald Grenze". (606)

Berlin, den 23. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1928 wird die Station Ubstadt Ort der Badischen Lokal-Eisenbahnen A.-G. in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (619)

Erfurt, den 5. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird die Abfertigungshilfsstelle Berrenrath I nachgetragen. Näheres enthält der am 31. Mai 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (605)

Berlin, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird der Nachtrag 4 herausgegeben. Der Preis des von den bekannten Abgabestellen zu beziehenden Tarifnachtrages beträgt 50 RPf. Außer bereits bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen enthält der Nachtrag eine Reihe neuer Bestimmungen.

Berlin, den 25. Mai 1928. (595)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 tritt die Nebenbahn Reutlingen-Gönningen dem Ausnahmetarif 2 für Kies, Grand, Sand usw. bei. (604)

Berlin, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Ungarischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird für Bauxit von Bodajk nach Schwarzkollm-Lautawerk bei Beförderung Komárom—Tetschen ein direkter Frachtsatz von 157 RPf eingeführt. Näheres siehe Reichsbahntarifanzeiger. (609)

München, den 28. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1928 wird der nachstehende Spezialtarif in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen:

Spezialtarif Nr. 1 D
für
Güter aller Art
zwischen Neuschanz und Neuschanz (Weener) Grenze.

Stückgut	Wagenladungen der niederländischen Klassen A 5, A 10, A 15,	B 5, B 10, B 15,	C 5, C 10, C 15,	D 5, D 10, D 15,
	Frachtsätze für 100 kg in Reichspfennig.			
10	5	4	3	2

Bei Beförderung als Eilgut wird das Doppelte der vorstehenden Sätze erhoben. Der Zuschlag für Beförderung in bedeckten Wagen wird nicht erhoben.

Köln, den 26. Mai 1928. (612)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 wird die Station Planitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 1 f für Daub-(Faß-)Holz usw. einbezogen. (599)

Berlin, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 tritt die Ruppiner Eisenbahn dem Ausnahmetarif 10 b für Zeitungsdruckpapier usw. bei. (600)

Berlin, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Im Teilheft B I 15 werden bei der Station Süderbarup einige Ausnahmeentfernungen nachgetragen. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. (602)

Berlin, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 werden die Stationen Heinrode und Schroop als Versandstationen zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (603)

Berlin, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 werden die Stationen Heilbronn Hbf. und Heilbronn Süd in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 173 (Malz zur Ausfuhr) als Versandstationen unter Abt. A aufgenommen. (614)

Berlin, den 30. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1928 wird die Station Mooshausen mit einer Anstoßentfernung von 162 km an Stuttgart Hbf. in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen. (617)

Stuttgart, den 1. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 Einführung einer neuen Anwendungsbedingung zum AT. 39. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (594)

Altona, den 27. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 treten einige Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (597)

Berlin, den 30. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 werden die Stationen Köln-Niehl Hafen und Mainz-Kastel als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies einbezogen.

Berlin, den 29. Mai 1928. (598)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II B (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1928 werden die Stationen Marienfelde und Ürdingen als Versandstationen der Gruppe I und die Station Neidenburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen.

Berlin, den 29. Mai 1928. (601)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Verlängerung der Gültigkeitsdaue des AT. 157. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (610

Altona, den 30. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw

Auf Seite 7 des Tarifs wird di Bestimmung unter IV B 2 durch fol gende ersetzt: „2. von den unter IV A 2 genannten Wasserumschlagsteller soweit die Braunkohlen usw. auf der Wasserwege eingegangen sind".

Auf Seite 5 sind mit Wirkung vor 1. August 1928 unter B 1 die Stati onen Barmke und Emmerstedt z streichen. (611

Essen, den 29. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

1. In der Entfernungstafel I de Tarifs wird die Station „Schönmühl" gestrichen.

2. Mit dem Tage der Betriebseröff nung der Neubaustrecke „Kloster reichenbach—Raumünzach" — vor aussichtlich am 1. Juli 1928 — treten in der Entfernungstafel II Ent fernungsänderungen ein zwischen den württemb. Stationen: Baiersbronn Freudenstadt Hbf., Freudenstadt Stadt Friedrichstal (Württ.) und Kloster reichenbach einerseits und den bayer Knotenstationen Nr. 1—16 anderseits Auskunft durch die beteiligten Abfertigungstellen. (615)

3. Die Entfernung für Kempten (Allgäu) Hbf.—Ratzenried wird berichtigt von 87 km auf 78 km.

München, den 1. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentraltarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit ab 1. Juni 1928 sind auf den Seiten 5 bis Schluß sämtliche Angaben wegen des größten zulässigen Radstandes und Raddruckes für Güterwagen zu streichen. Die benötigten Angaben sind dem Achsdruckverzeichnis (AV.) des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, herausgegeben im September 1926, zu entnehmen. (616)

München, den 31. Mai 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1928 bzw. 7. August 1928 treten im Abschnitt lfd. Nr. 99 — Westfälische Landeseisenbahn — Änderungen ein. Näheres ist aus dem am 7. d. Mts. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (618)

Berlin, den 2. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

24 Berlin, den 14. Juni 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei.

Rat des Völkerbunds und das Klagerecht der Danziger Eisenbahner gegen die polnische Staatseisenbahnverwaltung.

Heidelberger Bahnhofsneubauten.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Nachrichten.

Deutschland: Der Verwaltungsrat zur Ablehnung der Tariferhöhung seitens der Reichsregierung. — Inbetriebnahme der Nebenbahn Leinfelden — Waldenbuch im Bezirk der RBD. Stuttgart. — Deutsch- und litauisch-sowjetischer Gütertarif. — Direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach dem fernen Osten. — Verbesserung der Passagierräume bei den deutschen Saßnitzfährschiffen. — Die Dessau — Wörlitzer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1927. — Eisenbahnunglück bei Fürth. — Ermäßigung der Sichtvermerksgebühren für „Pressa" - Besucher. — Erweiterung des Wagenparks der „Mitropa" und ihres Liniennetzes. — Kursus der Handels-Hochschule über Fremdenverkehr. — Personalnachrichten.

Österreich: Österreich. Eisenbahnverkehrsordnung. — Sprechtag der Bundesbahnen.

Ungarn: Konferenz des Transportkomitees in Budapest.

Niederlande: Unbeschrankte Bahnübergänge. — Dividende 1927 der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft. — E. J. B. H. M. Engeringh †.

Übrige europäische Länder: Ausländische Schienen für die Eisenbahnlinie Reval—Nömme. — Elektrisierungprojekt der Eisenbahnlinie Moskau — Donezbecken. — Bevorstehende Einführung des direkten Güterverkehrs zwischen der Tschechoslowakei und Sowjetrußland. — Polnisch-litauischer Eisenbahnverkehr. — Rundreisebilletts auf den polnischen Eisenbahnen. — Verkehrswerbung für die tschechoslowakische Durchfuhr. — Fünfprozentige Prioritäten der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (Steg). — Die Rhätische Bahn im Jahre 1927. — Sitzung der vereinigten Kreiseisenbahnräte in der Schweiz. — Vogesendurchstiche. — Die französischen Eisenbahner bei den Wahlen 1928. — Psychotechnik bei den englischen Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Umschlaganlagen der Pennsylvania-Eisenbahn in New York. — Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Jahre 1927. — Die Eisenbahnen von Südafrika im Betriebsjahr 1926/1927.

Rechtspflege. — Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei.

Von Reichsbahnrat **Dr. Machate**, Dresden.

Im Jahre 1889 hatte das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Gemeinschaft mit dem Ministerium des Innern eine Verordnung[1]) erlassen, die den damals vielfach auftretenden Kompetenzschwierigkeiten zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei abhelfen sollte. Sie enthielt einmal einen Hinweis an die allgemeine Polizei, daß sie gegenüber den auf Bahngebiet tätig werdenden Bahnpolizeibeamten innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse zu Reibungen und Übergriffe in das diesen Beamten zustehende Gebiet sorgfältig zu vermeiden. Gleichzeitig gab sie jedoch mit der Begründung, daß im öffentlichen Interesse ein Hervortreten von Meinungsverschiedenheiten nach außen verhütet werden müsse, eine Anweisung an die Bahnpolizei, der allgemeinen Polizei auch bei offensichtlichen Übergriffen keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen, vielmehr die Sache an zuständiger Stelle zum Austrag zu bringen. Obwohl zwar formell diese Verordnung nicht mehr gilt, so kann man doch wohl sagen, daß die in ihr vertretene Auffassung stillschweigend allgemeiner Grundsatz geworden ist. Muß aber im Interesse der Staatsautorität auf der einen Seite dieses Opfer in Kauf genommen werden, so darf dafür auch erwartet werden, daß die allgemeine Polizei die nötige Zurückhaltung übt, und so hat von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 1. Juli 1925 anläßlich eines Streitfalles dem Sächsischen Wirtschaftsministerium gegenüber abgegebene Erklärung[2]) keinen Zweifel darüber, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gewillt ist, mit allem Nachdruck einen Eingriff in ihre bahnpolizeiliche Rechtssphäre zu verhindern. Natürlich muß auch von der Bahnpolizei die genaue Kenntnis ihrer Zuständigkeitsgrenzen verlangt werden; darum erscheint es wünschenswert, diese Frage einmal eingehender zu erörtern, zumal, wie schon Hartmann in seinen Beiträgen zum Bahnpolizeirecht[3]) hervorhebt, gerade das Bahnpolizeirecht bisher in der Literatur recht stiefmütterlich behandelt worden ist und infolge der Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn immerhin einige neue Gesichtspunkte auftauchen.

I.

Zunächst kurz einige allgemeine Bemerkungen über den Begriff der Polizei überhaupt. Die Polizei ist eine besondere Art der Verwaltungstätigkeit und die aus ihr entspringende öffentliche Gewalt nennt man Polizeigewalt. Mayer[4]) versteht unter ihr die öffentliche Gewalt, die auf dem Gebiete der Verwaltung wirksam wird zur Abwehr von Störungen der guten Ordnung des Gemeinwesens aus dem Einzeldasein. Die Polizei ist die Trägerin der Staatshoheit und sie bleibt es auch dann, wenn ihre Ausübung nicht mehr in den Händen des Staates selbst liegt. Wenn auch die Polizei ihren verschiedenen Aufgaben nach (Sicherheits-, Wohlfahrts-, Bau-, Wasserpolizei usw.) in

[1]) Erl. vom 6. Juni 1889 in Reger Bd. 10 S. 363.
[2]) Veröffentlicht im Min. Bl. f. d. Sächs. i. Verw. Jahrgang 1925 Nr. 17.
[3]) Ztg. d. Ver. d. E. Verw. Jahrg. 1927 Nr. 49 S. 1349.
[4]) Otto Mayer, Verwaltungsrecht Bd. 1 S. 209.

verschiedene Arten zerfällt, so bildet sie doch ein einheitliches Ganzes, das verbunden durch die gemeinsame Aufgabe einen zusammengefaßten Teil der Staatsgewalt ausmacht. Daher unterscheidet sich die Bahnpolizei von der übrigen Polizei nicht qualitativ, sondern sie ist gleichfalls Trägerin der Staatshoheit[5]). Sie ist der übrigen Polizei völlig koordiniert[6]) und ihre Tennungsmerkmale sind lediglich in der örtlichen und sachlichen Begrenzung ihrer Befugnisse zu suchen. Die Gründe, die zur Errichtung der Bahnpolizei geführt haben, sind reine Zweckmäßigkeitsgründe, Man hat damit die Polizeiausübung in die Hände von Behörden und Beamten legen wollen, die die nötige Sachkunde auf diesem besonderen Gebiete besitzen.

Die folgenden Erörterungen gehen aus von den Bestimmungen, die in der BO. (§ 75) enthalten sind, sie beziehen sich also nur auf die Bahnen, die unter § 1 BO. fallen.

II.

a) Die Ausübung der Bahnpolizei liegt einmal in den Händen der Bahnpolizeibehörden[7]) und der unmittelbar tätig werdenden Bahnpolizeibeamten. Darüber, welche Stellen als Bahnpolizeibehörden anzusehen sind, enthält die BO. nichts. Sie bezeichnet lediglich die Beamten, denen die Eigenschaft als Bahnpolizeibeamter zukommt. Überhaupt spricht sie bei der Begriffsbestimmung der Bahnpolizei nur von der Zuständigkeit der Bahnpolizeibeamten, nicht aber von der Zuständigkeit der Bahnpolizei als solcher. Allerdings sind die Bestimmungen über die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizeibeamten natürlich ohne weiteres auch für die Bahnpolizeibehörden maßgebend, dagegen können die Bestimmungen über die örtliche Zuständigkeit der Bahnpolizeibeamten nicht schlechthin auf die Bahnpolizeibehörden übertragen werden. Vor dem Übergang der Reichseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft waren durch die Verwaltungsvorschriften die Zuständigkeiten der Bahnpolizeibehörden im Innenverhältnis genau festgelegt. Daran hat sich auch durch die Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nichts geändert. Auch im Verhältnis nach außen ist dadurch keine Änderung eingetretetn[8]), allerdings nur, soweit es sich um die vollziehende Gewalt handelt. Es erübrigt sich, in diesem Zusammenhange auf die Zuständigkeitsgrenzen innerhalb der Reichsbahn einzugehen, da ja lediglich die Frage nach den Kompetenzgrenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei Gegenstand dieser Untersuchung sein soll. Zu erwähnen wäre nur noch, daß die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, obwohl sie keine unmittelbaren Reichsbehörden mehr sind, nach § 17 des Reichsbahngesetzes die bisherigen öffentlich-rechtlichen Befugnisse behalten haben und daß zu diesen anerkanntermaßen die bahnpolizeilichen Befugnisse gehören, so daß also deren Rechtswirksamkeit außer Zweifel steht[9]).

b) Da der Zweck der Schaffung der Bahnpolizei darin besteht, die Handhabung dieses besonderen Zweiges der Polizeitätigkeit gewissen sachkundigen Beamten zu übertragen, und die Sachkunde schließlich in erster Linie von den unmittelbar vollziehenden Beamten verlangt wer muß, sind von vornherein in der BO. bestimmte Grup von Bediensteten genannt, denen die Eigenschaft von Ba polizeibeamten beigelegt ist. Es sind dies einmal die § 45 BO. bezeichneten Eisenbahnbetriebsbeamten ferner einige im § 74 BO. noch besonders erwäh Gruppen. Zu den ersteren gehören, um nur einige ba polizeilich besonders wichtige herauszugreifen, die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und aufsichtigenden Beamten, die Kontrolleure, die Vorste und Aufsichtsbeamten der Stationen, die Bahnmeister Rottenführer, die Bahn- und Schrankenwärter, die Z begleitbeamten und schließlich die Lokomotivführer Heizer. Von den im § 74 BO. besonders genannten se noch die Pförtner und Bahnsteigschaffner erwähnt.

Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Bahnpoli beamten Beamte im Sinne der Personalbestimmungen o Arbeiter oder sonstige Bedienstete sind. Die Bahnpoli beamteneigenschaft ist also völlig unabhängig und begr lich trennbar von der gewöhnlichen Beamteneigensch Damit jedoch die Gewähr geleistet ist, daß die Bahnpoli beamten auch den ihnen obliegenden Aufgaben gewach sind, sind in der BO. verschiedene Vorschriften gegeb die diesem Erfordernis Rechnung tragen. So ist zunäc allgemein bestimmt, (§ 74 Abs. (4) BO.) daß Beamten, sich zur Ausübung polizeilicher Obliegenheiten ungeeig zeigen, solche nicht übertragen werden dürfen. Es w also hiernach schon bei der Auswahl ein besonders streng Maßstab angelegt. Weiter müssen die Bahnpolizeibeam mindestens 21 Jahre und unbescholten sein und körperl und geistig den nötigen Anforderungen, auch in gesu heitlicher Beziehung entsprechen[10]). Bei Ausübung Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform o ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen A weis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein. Na § 74 Abs. (2) BO. sind die Bahnpolizeibeamten zu v eidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu v pflichten. Erst durch diese Vereidigung oder Verpflichtu jedoch erlangen die Bahnpolizeibeamten die oben erwähn Beamteneigenschaft, denn jene verleiht ihnen nach § 74 B die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten. Damit ist oh weiteres gesagt, daß die Bahnpolizeibeamten den Poliz beamten der allgemeinen Polizei in jeder Beziehung glei stehen. Die notwendige Folge davon ist, daß jene auch d gleichen strafrechtlichen Schutz wie diese genießen. So z. B. der Widerstand gegen einen Bahnpolizeibeamt Widerstand gegen die Staatsgewalt im Sinne von § 1 STGB., und eine Beleidigung eines Bahnpolizeibeamt auch wenn er im übrigen nur Arbeiter ist, eine Beamt beleidigung. Auf der anderen Seite unterliegen natürli auch die strafbaren Handlungen, die ein Bahnpolizeibeamt in dieser Eigenschaft begeht, den schwereren Strafbesti mungen über Beamtendelikte[11]).

III.

a) Es unterstehen der Bahnpolizei einm der Unternehmer selbst, weiter die Reisenden und sonstig Personen, die in irgend ein Rechtsverhältis zur Eisenba treten, und schließlich alle, die auch ohne irgendwelc Rechtsbeziehungen in den Geltungsbereich der Bahnpoliz gelangen.

---

[5]) Pr. OVG. vom 5. Mai 1899 EEE. Bd. 16 S. 153.

[6]) RG. Strafs. Bd. 37 S. 263.

[7]) Dieser nicht mehr ganz zutreffende Ausdruck söll der Einfachheit halber beibehalten werden.

[8]) Vgl. auch die oben zit. Erklärung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 16. Juli 1925.

[9]) Vgl. RG. Strafs. Bd. 60 S. 139; RG. Ziv. Bd. 109 S. 93; OLG. Dresden in EEE. Bd. 42 S. 303.

[10]) Zu vgl. auch die Bekanntmachung betr. die B stimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betrieb und Polizeibeamten vom 8. März 1906 RGBl. 06 S. 391.

[11]) RG. Strafs. Bd. 60 S. 151.

Bei der Betrachtung des öffentlich-rechtlichen Verhältses zwischen Bahnpolizei und Unternehmer muß man dem Rechtszustande ausgehen, wie er zu der Zeit war, die Bahnen noch der staatlichen Leitung unterstanden. r lag die Betriebsführung den damit betrauten staatlen Behörden ob. Die sich daraus ergebende Tätigkeit r ein Ausfluß des Hoheitsrechtes des Staates selbst. nach war hier eine bahnpolizeiliche Unterordnung er staatlichen Behörden begrifflich gar nicht möglich, dern die bahnpolizeiliche Befugnis erschöpfte sich in Betriebsführung selbst. Die Überwachung über die chführung der in der BO. und anderen bahnpolizeilichen schriften enthaltenen Bestimmungen geschah nicht im ge der Bahnpolizeiausübung, sondern der behördlichen fsicht. Praktisch bestand also damals bei den Staatsnen eine Bahnpolizeibefugnis nur gegenüber Dritten.

Bei den reinen Privatbahnen lagen damals und liegen h heute noch die Verhältnisse anders. Hier muß man ng unterscheiden zwischen den Bahnpolizeibefugnissen enüber dem Publikum und dem Unternehmer selbst. hrend jene auch den Privatbahnen zustehen, ist die Auft im bahnpolizeilichen Sinne beim Staate verblieben. onders interessiert natürlich die Frage, wie die Rechtse bei der Reichsbahn zu beurteilen ist, seitdem die Bebsführung auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft rgegangen ist.

Der § 9 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes lautet folgenderlen: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Betrieb der hseisenbahnen sicher zu führen und die Reichseisenanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen hör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut unterhalten und weiter zu entwickeln." Diese allgemein gestellte Verpflichtung wird durch § 31 des Reichsbahnetzes dahin ergänzt, daß die Aufsicht darüber der hsregierung übertragen wird. Im § 31 Ziff. 1 ist foldes bestimmt: „Der Reichsregierung bleibt gegenüber Gesellschaft vorbehalten die Aufsicht darüber, daß Reichseisenbahnen samt allen Anlagen und Betriebseln in betriebssicherem Zustand erhalten werden und der Betrieb zufriedenstellend geführt wird (vgl. § 9 . 1)." Danach ist also bei der Reichsbahn jetzt eine nnung von Leitung und Aufsicht vorhanden, die sich nur in verwaltungstechnischer Beziehung äußert, rend sie vom bahnpolizeilichen Standpunkt aus ohne Einist. Da die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellft nach der ausdrücklichen Feststellung des Reichschts[12]) mittelbare Reichsbehörden geblieben sind, haben auch in bahnpolizeilicher Beziehung allenthalben die e Stellung wie bisher behalten. Sie haben also nicht die Bahnpolizeibefugnisse gegenüber dem Publikum, lern auch die Aufsicht über die Durchführung der für Unternehmer bestehenden bahnpolizeilichen Vorschriften. h bei ihnen erschöpft sich aber wie bisher die letztere polizeiliche Tätigkeit in der Betriebsführung selbst. dem Reiche als Aufsichtsbehörde die Bahnpolizeibeis gegenüber dem Unternehmer zuerkannt werden muß, aber weiter auch den Stellen der Deutschen Reichs-Gesellschaft insoweit die bahnpolizeilichen Befugnisse ehen, und die Bahnpolizei als Ausfluß der unteilbaren tsgewalt anzusehen ist, so ist die Aufsicht des Reiches ahnpolizeilichen Sinne nicht anders aufzufassen als die Aufsicht einer übergeordneten Stelle der Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber einer untergeordneten. Denn auch im Polizeirecht wird ein solches Kontrollrecht der oberen Behörde ohne weiteres anerkannt, wonach diese der untergeordneten Behörde zwingende Anweisungen erteilen kann, wobei jedoch zu beachten ist, daß die übergeordnete Behörde nicht unmittelbar in die Befugnisse der untergeordneten eingreifen kann[13]). Während allerdings innerhalb der Reichsbahn-Gesellschaft die Nichtbeachtung von derartigen Anweisungen wie früher nur im disziplinellen Wege geahndet wird, wird man, da zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und dem Reich ein disziplinelles Abhängigkeitsverhältnis nicht besteht, dem Reich gegenüber der Gesellschaft das Recht zu polizeilichen Zwangsmaßnahmen zugestehen müssen[14]). Wenn auch die Bahnpolizeibefugnis der Reichsbahn-Gesellschaft gegen sich selbst positiv keine praktische Bedeutung hat, so besteht sie doch in negativer Beziehung, als aus ihr der Ausschluß der Zuständigkeit der allgemeinen Polizei folgt.

b) Wie schon oben erwähnt ist, erstreckt sich die Bahnpolizeibefugnis gegenüber Dritten auf alle, die in den Machtbereich der Bahnpolizei gelangen. Sie umfaßt, wie Schunck[15]) richtig sagt, alle, die nicht selbst im Dienst befindliche Bahnpolizeibeamte sind. Vor allem gehören dazu die Reisenden sowie die Personen, deren sich diese zur Unterstützung bedienen wie Gepäckträger, Dienstleute und dergleichen, ferner Verfrachter, Spediteure und schließlich die Personen, die ein Gewerbe auf Bahngebiet ausüben wie Bahnhofswirte, Bahnhofsbuchhändler, Inhaber von Verkaufsständen samt ihren Angestellten. Das bei den vorgenannten Personen vorhandene Rechtsverhältnis mit der Bahn ist jedoch nicht Voraussetzung für die bahnpolizeiliche Zuständigkeit, sie erstreckt sich vielmehr auf alle Personen, die sich überhaupt auf Bahngebiet befinden. Wenn jemand ein Bahnhofsgebäude betritt, ohne Reisender zu sein, unterliegt er ebenso der Bahnpolizei wie der blinde Passagier, der ja auch keinen Beförderungsvertrag mit der Bahn abgeschlossen hat oder der Fußgänger, der auf der Landstraße einen Bahnübergang beschreitet. Auch der beim Eisenbahnunternehmer angestellte Beamte oder Arbeiter muß sich den bahnpolizeilichen Bestimmungen unterwerfen, gleichviel ob er sich im Dienst oder außer Dienst befindet. In beiden Fällen untersteht er bei Übertretung derartiger Bestimmungen den bahnpolizeilichen Zwangsmaßnahmen, da er insoweit als Dritter zu betrachten ist. Nur wenn der Verstoß eines Beamten gegen bahnpolizeiliche Vorschriften in der Verletzung der ihm speziell obliegenden Dienstpflichten besteht, löst sich die Bahnpolizeibefugnis in das gegenüber dem Unternehmer selbst vorhandene Aufsichtsrecht auf und geht in die aus ihm entspringende disziplinelle Befugnis über.

IV.

a) Wie bei jeder Polizei so finden wir auch bei der Bahnpolizei verschiedene Funktionen und zwar

1. die gesetzgebende und
2. die verwaltende.

---

[12]) RG. Strafs. Bd. 60 S. 151.

[13]) Vgl. Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen S. 24, 25.

[14]) Die Stellung der Reichsregierung gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft ähnelt der des früheren Reichseisenbahnamts gegenüber den Ländereisenbahnen.

[15]) Vgl. Schunck S. 44.

Da die erstere im Rahmen dieser Ausführungen nur von untergeordneter Bedeutung ist, soll sie nur kurz gestreift werden.

Nach Artikel 7 der Reichsverfassung steht die Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen dem Reiche zu, und zwar kann der Erlaß bahnpolizeilicher Bestimmungen entweder im Wege der formellen Reichsgesetzgebung oder im Verordnungswege erfolgen. Daran ist auch durch den Übergang der Reichsbahn auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nichts geändert. Nur ergibt sich praktisch insoweit ein Unterschied, als infolge der früheren Vereinigung von Aufsicht und Leitung die oberste Verwaltungsbehörde, aber auch nur diese, ein beschränktes Verordnungsrecht hatte, während jetzt die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft trotz der Fortdauer ihrer öffentlich-rechtlichen Befugnisse ein solches nicht mehr besitzen, auch nicht die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Immerhin ist durch die Bestimmung des § 70 BO. den Bahnpolizeibehörden ein weitgehendes Machtmittel an die Hand gegeben, indem ihnen gegenüber dem Publikum das Recht zu allgemeinen Anordnungen zusteht, deren Verletzung durch die Blankettstrafbestimmung[16]) des § 82 BO. unter

Soweit noch landesrechtliche Vorschriften bestehen, sind sie in Kraft geblieben, es sei denn, daß sie ausdrücklich außer Wirksamkeit gesetzt worden sind. Meistens handelt es sich bei diesen landesrechtlichen Bestimmungen um Ausführungsverordnungen der Länder. So ist z. B. in Sachsen die Verordnung, das Eisenbahnwesen Deutschlands betr. vom 1. April 1905 noch in Geltung. Sie schreibt in ihrem § 5 vor, daß im Interesse der Sicherheit des Betriebes auf Nebeneisenbahnen und des Straßenverkehrs die Führer von solchen Fahrzeugen, die infolge ihrer eigentümlichen Beschaffenheit ein ungewöhnliches Geräusch verursachen und dadurch dem Führer die rechtzeitige und zuverlässige Wahrnehmung der von den Zügen ausgehenden Signale erschweren, in angemessener Entfernung von unbewachten Übergängen der Nebeneisenbahnen kurze Zeit anzuhalten und die Fahrt über den Übergang erst dann fortzusetzen haben, wenn keinerlei Anzeichen des Herannahen eines Zuges oder einer Lokomotive ankündigen. Trotzdem hiermit eine strafrechtliche Norm gegeben ist, läßt sich doch nicht sagen, daß es sich hier um eine selbständige landesrechtliche Gesetzgebung handelt, da bei der Strafanordnung im Absatz 2 des § 5 ausdrücklich auf die Strafbestimmung des § 82 BO. Bezug genommen wird, vielmehr kann man die Vorschrift des § 5 lediglich als eine allgemeine Anordnung im Sinne des § 77 BO. ansehen.

b) Die verwaltende oder vollziehende Tätigkeit der Bahnpolizei bildet in diesem Zusammenhange den wichtigeren Teil der bahnpolizeilichen Funktionen. Sie bestimmt sich nach § 75 BO., der die Grundlage der bahnpolizeilichen Zuständigkeit ist und folgendes besagt: „Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Bahngebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind." Wie schon oben erwähnt ist, ist die Begriffsbestimmung der Zuständigkeit auf die Tätigkeit des Bahnpolizeibeamten als solchen abgestellt, sie enthält daher eine Vorschrift, die nur für den Bahnpolizeibeamten selbst paßt, daß nämlich dessen Zuständigkeit sich auf das gesamte Bahngebiet streckt, bei dem er beschäftigt wird, ohne Rücksicht seinen Wohnort oder Dienstbezirk. Während für Bahnpolizeibehörden der auch im Polizeirecht anerka Grundsatz gilt, daß diese nur innerhalb des ihnen Verwaltung zugewiesenen Bezirks tätig werden dürfe ist dieser Grundsatz bei der Zuständigkeitsbegrenzung Bahnpolizeibeamten durchbrochen. Danach ist der B polizeibeamte der Deutschen Reichsbahn für deren samten Bezirk zuständig. Im übrigen bestimmt sich Zuständigkeit der Bahnpolizei als solcher nach folgen Gesichtspunkten: Örtlich erstreckt sich die Zuständig auf das Bahngebiet, sachlich stehen ihr zu alle Maßnahr die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb lassenen Polizeiverordnungen erforderlich sind[17]).

Der Begriff Bahngebiet ist dehnbar und läßt da Zweifel über seine Auslegung zu. Will man ihn rich definieren, so muß man von dem Zweck und der Aufg der Bahnpolizei ausgehen d. h. die örtliche Zuständig ergibt sich aus der sachlichen. Man muß also zunä die sachliche Zuständigkeit betrachten. um aus ihr örtliche abzuleiten.

Die Aufgabe der Bahnpolizei ist die polizeiliche Üb wachung des Eisenbahnbetriebs. Dabei ist unter Bet nicht der Betrieb im technischen Sinne zu verstehen, s dern im weiteren Sinne. Es fällt darunter einmal die triebssichere Unterhaltung der Bahnanlagen und der triebsmittel und die sichere und ordungsmäßige Dur führung der Züge, weiter aber der Bau und die A rüstung der Betriebsmittel und die ordnungsmäßige nutzung und der Schutz der Eisenbahn[18]). Da aber ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs Voraussetzu für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs ist, muß s damit auch die bahnpolizeiliche Befugnis auf die Üb wachung des Verkehrs erstrecken[19]). Dagegen fällt Bau von Bahnanlagen nicht unter die Bahnpolizei, es denn, daß es sich um einen solchen handelt, der in mittelbarem Zusammenhang mit dem Betriebe steht, wie B. die Ausführung von Oberbauarbeiten, da diese ja betriebssicheren Unterhaltung der Bahnanlagen dienen. die Grenzen zwischen Bau und Betrieb sehr flüssig si wird hier die Unterscheidung nicht immer leicht sein u die Zusammenfassung der Vorschriften über Bau u Betrieb in der BO. beweist, daß beide in inniger Beziehu zueinander stehen.

Die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei erschö sich also in der Überwachung aller Vorschriften, die Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbal betriebs im weiteren Sinne bestehen. Damit kommt m ohne weiteres dem Begriff des Bahngebietes und da der Auslegung des Begriffs der örtlichen Zuständigk näher. Da sämtliche bahnpolizeilichen Befugnisse auf d Gedanken der Betriebssicherung beruhen, kann also räumliche Ausdehnung auch nur soweit gehen, als der B trieb sich erstreckt. Der Begriff des Bahngebietes ka demnach nicht identisch sein mit dem des privatrechtlich Eigentums, sondern nur des Eigentums, das in unmitt barem oder wenigstens mittelbarem Zusammenhang dem Betriebe steht. Es umfaßt den gesamten Teil der Ba anlagen, die dem Transportgeschäfte der Eisenba

---

[16]) Vgl. Schunck S. 23.
Strafe gestellt ist.

[17]) Vgl. Schunck S. 24.

[18]) Vgl. Schunck S. 5.

[19]) Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet kann al auch eine verkehrsstörende Handlung eine betriebsstören im Sinne des § 80 BO. sein.

nen[20]). Es gehören dazu das Planum, die Böschungen, mme, Brücken, Bahnhöfe, Kreuzungsflächen bei schienenichen Übergängen usw. Dagegen können die Anlagen, auch nicht in mittelbarem Zusammenhang mit dem nsportgeschäft selbst stehen, nicht zum Bahngebiet gehnet werden. Hierunter fallen z. B. der Bahn gehörige mten- und Arbeiterwohnhäuser, ebenso alle der Wiederstellung und Ausbesserung der Betriebsmittel dienenden lagen, wie Ausbesserungswerke usw. Ist also hier trotz privatrechtlichen Eigentums die Zugehörigkeit zum hngebiet zu verneinen, so kann andererseits die Bahnizeibefugnis sich auf fremdes Privateigentum erecken. Wenn z. B. die Bahn auf einem Privatgleis, das fremdem Privateigentum liegt, den Betrieb führt, so hat auch hier, soweit es zur Sicherheit dieses Betriebes notndig ist, das Recht zur Ausübung der Bahnpolizei.

Ferner hat die Bahnpolizei noch die Aufgabe, innerhalb er Zuständigkeit strafbare Handlungen zu erforschen l in beschränktem Umfange Strafverfügungen wegen fertretung bahnpolizeilicher Vorschriften zu erlassen. dießlich steht den Bahnpolizeibeamten unter bestimmten raussetzungen das Recht zur Festnahme zu. Da diese ugnisse jedoch in diesem Zusammenhange eine unterrdnete Rolle spielen, soll auf sie nicht weiter eingangen werden. Bemerkt sei nur noch, daß nach § 76 . zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei eine genseitige Unterstützungspflicht besteht.

V.

In der Natur der Sache liegt es, daß Kompetenznflikte zwischen Bahnpolizei und allgeiner Polizei entstehen und entstehen müssen. Ist doch nicht möglich, eine so scharfe Umgrenzung der ständigkeiten zu geben, daß Zweifelsfragen ausgeschlosssind, zumal ja die Auslegung der Frage über die ständigkeitsgrenzen stets Tatfrage ist. In der Regel wird sich um Zuständigkeitskonflikte in sachlicher Beziehung ndeln, weniger um solche örtlicher Natur, da ja, wie n ausgeführt ist, die letztere meistens begrifflich von ersteren abhängt. Ein Kompetenzstreit wegen örtlicher ständigkeit wird also in Wirklichkeit fast immer ein her sachlicher Natur sein.

Trotz der Flüssigkeit der Grenzen wird man natürlich e Richtlinien haben müssen, nach denen die Zuständigtsgrenzen im Einzelfalle bestimmt werden können, denn ist mit der Einheitlichkeit der Polizeihoheit unvereinl, daß innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises ei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben ntlichen Interessen einschreiten können. Die grundende ausführliche Entscheidung, die sich mit der Frage Kompetenzgrenzen befaßt, ist die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 28. September 1892[21]). begründet die Zuständigkeit der Bahnpolizei in dem gebenen Falle — es handelt sich um die Frage, ob für rdnungen zur Beleuchtung der Bahnhofszufahrtstraße Orts- oder Bahnpolizei zuständig sei — wie folgt: genüber dieser auf spezieller Norm beruhenden Benis der Bahnpolizei müssen die generell geordneten ktionen der Ortspolizei in der Regel zurücktreten. Die hliche Zuständigkeit jener schließt die etwa sonst vorhandene Zuständigkeit dieser regelmäßig aus, da es mit einer geordneten Handhabung der Polizei unvereinbar erscheinen muß, wenn innerhalb des räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen selbständig einzuschreiten hätten." Sie führt weiter aus, daß selbstverständlich die Ortspolizei befugt bleibe, Anordnungen, welche auf das Bahngebiet materiell einwirken, insoweit zu treffen, als dies zum Schutze solcher öffentlicher Interessen geschehe, die ihrer alleinigen Obhut anvertraut seien, also zur Zuständigkeit der Bahnpolizei nicht gehörten. So sei sie insbesondere befugt, Anordnungen zur Beseitigung dringender Gefahren zu erlassen, wenn dies auch von jedem Privateigentümer verlangt werden könnte. Dies gelte aber auch nur solange, als es sich um den Schutz der allgemeinen Sicherheit handele; wenn dagegen die Interessen der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs in Frage ständen, sei wiederum die Bahnpolizei zuständig. Es ist also maßgebend, ob es sich um Interessen handelt, die der alleinigen Obhut der Bahnpolizei oder der allgemeinen Polizei anvertraut sind. Das Gesetz drückt diesen Gedanken mit den Worten aus: die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind. Da die BO. ausdrücklich allgemein von Polizeiverordnungen spricht, geht daraus hervor, daß die Bahnpolizei nicht nur zur Handhabung der speziellen Eisenbahnpolizeiverordnungen, sondern auch der allgemeinen Polizeiverordnungen zuständig ist, die für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs von Bedeutung sein können[22]). Soweit die Verordnungen in dieser Hinsicht konkrete Angaben enthalten, dürfte die Begriffsbestimmung der bahnpolizeilichen Interessen keine Schwierigkeiten verursachen. Es gehören hierzu einmal alle Sicherungs- und Ordnungsvorschriften, die in der BO. und anderen betrieblichen Vorschriften (Signalordnung usw.) für den Eisenbahnunternehmer erlassen sind und weiter die in den §§ 78—81 BO. enthaltenen, für das Publikum bestimmten Strafvorschriften. Nun gibt es aber außer diesen positiven Bestimmungen auch solche, die nur abstrakt eine Polizeinorm enthalten. Bei ihnen wird das Recht zu polizeilichem Vorgehen erst durch die polizeiliche Verfügung begründet, d. h. es muß hier erst ein konkreter Tatbestand geschaffen werden. Dabei ist nicht erforderlich, daß sich die Verfügung an eine einzelne Person richtet, sie kann vielmehr auch für eine Gruppe von Personen bestimmt sein. Ein Beispiel einer solchen abstrakten Norm bildet der § 77 BO., der die für das Publikum geltenden Bestimmungen einleitet. Hiernach haben die Reisenden und das sonstige Publikum den allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehr getroffen werden, nachzukommen und den dienstlichen Anordnungen der Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten. Es ist natürlich verständlich, daß eine solche Blankobefugnis leicht dazu verführen kann, über den Rahmen der Zuständigkeit hinauszugehen, zumal ja die die Anordnung erlassende Bahnpolizeibehörde oder der eine Anweisung erteilende Bahnpolizeibeamte nach eigenem Ermessen entscheiden muß. Liegt also, vom Standpunkt der Bahnpolizei aus betrachtet, namentlich hier die Gefahr eines Übergriffes, so ist sie bei der allgemeinen Polizei vor allem dort zu suchen, wo es sich um die für

[20]) Vgl. Pr. OVG. vom 14. November 1900 in EEE. 17 S. 341; ferner Otto Mayer, Eisenbahn und Wegeht in „Arch. f. öff. R." Bd. 16 insbes. S. 80 f.

[21]) Vgl. Kamptz, Rechtsprechung des pr. Oberverwalgsgerichts Bd. IV S. 784.

[22]) Vgl. Schunck S. 42 und die dort angeführte Entsch. d. pr. OVG. vom 7. März 1899 in EEE. Bd. 16 S. 128.

den Unternehmer selbst geltenden Vorschriften handelt. Denn da infolge der obenerwähnten Vereinigung der Verwaltungstätigkeit mit der Bahnpolizeibefugnis oftmals besondere bahnpolizeiliche Anordnugen nicht erkennbar vorliegen, kommt bisweilen die allgemeine Polizei in die Versuchung, dem angeblichen Mangel abzuhelfen.

Nun sind aber auch Fälle denkbar, in denen sowohl die Interessen der Bahnpolizei als auch der allgemeinen Polizei in Frage stehen. Zu diesem Punkte sagt das pr. Oberverwaltungsgericht in der schon zitierten Entscheidung vom 29. September 1892 folgendes: „Nun hat zwar jede Polizeibehörde bei ihrem Einschreiten nicht bloß die ihrer speziellen Obhut, sondern daneben auch die der staatlichen Polizei überhaupt unterstellten Interessen zu berücksichtigen und deshalb kann ferner das eine Polizeiorgan befugt erscheinen, bei Erledigung einer ihm speziell obliegenden Angelegenheit auch solche Handlungen (Unterlassungen), die an sich und losgelöst von ihrem Zusammenhang mit der ersteren Angelegenheit in die sachliche Zuständigkeit eines anderen Organes fallen würden, ausnahmsweise dann mit zu ordnen, wenn beide Angelegenheiten nur zusammen und in einem eintheitlichen Verfahren erledigt werden können. Aber für eine solche an sich in die fremde Zuständigkeit übergreifende Aktion des einen Polizeiorganes bleibt doch stets die erste und unerläßliche Voraussetzung, daß der Anlaß, welcher ein polizeiliches Einschreiten überhaupt erst notwendig machte, demjenigen Interessengebiet angehört, welches dem handelnden Organ zur Fürsorge überwiesen ist, unter dessen sachliche Zuständigkeit fällt.“ Das entscheidende Moment hierbei ist demnach die Frage, welche Interessen den Anlaß zum polizeilichen Einschreiten bilden[23]). Natürlich wird eine Polizeibehörde ihre Anordnungen nicht mit Interessen begründen, die offensichtlich nicht zu ihrer Zuständigkeit gehören, sondern sich auf solche stützen, deren Wahrnehmung ihr obliegt. Trotzdem können aber andere Beweggründe ihre Entschließung beeinflussen, auf die sie sich jedoch nicht nach außen hin berufen kann. Nehmen wir an, daß ein Tatbestand vorliegt, der gleichzeitig bahnpolizeiliche und allgemeinpolizeiliche Interessen verletzt. Nun ist es aber möglich, daß die Verletzung der allgemeinpolizeilichen Interessen nicht derart ist, daß die allgemeine Polizei deswegen einschreiten würde. Sie sieht aber, daß gleichzeitig Interessen verletzt sind, die bahnpolizeilicher Natur sind, und erläßt daraufhin eine Anordnung, die sie ohne das Vorhandensein dieser Nebenumstände nicht erlassen hätte. In so einem Falle wäre also nach der Rechtsprechung die Zuständigkeit der allgemeinen Polizei ausgeschlossen, weil den Anlaß zum Einschreiten nicht das allgemeinpolizeiliche, sondern das bahnpolizeiliche Interesse gegeben hätte. Die Begründung des Oberverwaltungsgerichts ist daher so zu verstehen, daß die Interessen ausschlaggebend sind, die innerlich d. h. in Wirklichkeit den Grund des Einschreitens bilden, und nicht die, welche zwar äußerlich den Anlaß gegeben haben. Immerhin ist es möglich, daß auf diese Weise eine Polizeibehörde für Maßnahmen zuständig wird, die in das Zuständigkeitsgebiet einer anderen übergreifen, aber nur dann, wenn diese die zwangsläufige Folge einer Anordnung sind, für die sie selbst zuständig ist, und mit dieser eine begrifflich untrennbare Einheit bilden. In der Regel wird das spezielle, also das bahnpolizeiliche Interesse dasjenige sein, das den Anlaß zum Einschreiten gibt, es wird daher in e Linie die Bahnpolizei Interessen der allgemeinen Po mit zu berücksichtigen haben. Es ist aber natürlich denkbar, daß der Fall umgekehrt liegt. Wenn z. B. allgemeine Polizei wegen dringender Gefährdung allgemeinen öffentlichen Sicherheit einschreitet, so ist ein Anlaß, der zweifellos ihre Zuständigkeit begründ und ihr die Möglichkeit gibt, gleichzeitig bahnpolizeil Interessen mit wahrzunehmen.

Es ist nicht zu bestreiten, daß auch sonst allgemeine Polizei innerhalb des Ba gebiets zuständig sein kann. Das ergibt ja schon aus § 76 BO., wo es heißt, daß die Bahnpol beamten verbunden sind, den sonstigen Polizeibeamten der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngeb Beistand zu leisten. Ist es doch möglich, daß sich Bahngebiet ein Vorgang abspielt, der zwar eine U tretung polizeilicher Vorschriften bedeutet, die bahnpol lichen Interessen selbst aber nicht berührt. Es wird n lich fast alles als Verstoß gegen den äußerst dehnb Begriff der Ordnung angesehen werden können, aber wird auch hier bei einem speziellen Tatbestand die Gr ziehen müssen, und dann die Zuständigkeit der Bahnpo nicht zwangsweise konstruieren können, wenn nur allgemein genommen, ein Verstoß auch gegen Ordnung des Eisenbahnbetriebs vorliegt[25]).

Streitig ist besonders die Frage, ob auf den fahrtswegen zu den Stationen und s stigen bahneigenen Wegen die Bahn- o Ortspolizei für die verkehrspolizeili Regelung zuständig ist. Diese Frage kann dann zugunsten der Bahnpolizei beantwortet werden, w die Verkehrsregelung im konkreten Falle zum Interes gebiet der Bahnpolizei gehört. Handelt es sich um pri Wege der Eisenbahn, die lediglich dem Verkehr von nach den Stationen dienen, so ist diese Voraussetz ohne weiteres gegeben. Schwieriger wird schon die antwortung der Frage, wenn es sich um Wege handelt, zwar im Eigentum der Bahn stehen, aber öffentliche W im Sinne des Wegerechts geworden sind. Hier treffen reits verschiedene Interessen aufeinander, und zwar Interessen der Bahnpolizei und der den Verkehr auf öff lichen Wegen regelnden Ortspolizei. Dabei ist jedoch a wieder zu unterscheiden, ob ein solcher Weg die Eig schaft eines Zufahrtsweges hat oder sonst im Zusamm hang mit dem Eisenbahnbetriebe steht oder nicht. ersteres der Fall, so ist es nicht zweifelhaft, daß solcher Weg, auch wenn er öffentlichen Charakter in erster Linie dem Verkehr von und zum Bahnhofe damit dem Eisenbahnbetrieb im weiteren Sinne dient. I aus folgt, daß die Regelung des Verkehrs auf solc Wegen primär die Interessen der Bahnpolizei berü und da nach der maßgebenden Auffassung der Re sprechung die generell geordneten Funktionen der O polizei vor den speziellen der Bahnpolizei zurücktr müssen, ist also auch in diesem Falle die Zuständigkeit Bahnpolizei gegeben.

Dagegen wird man einen Weg, der zwar zum Gr und Boden der Eisenbahn gehört, aber keine Zufah straße bildet, weder dann zum Bahngebiet rechnen kön wenn er öffentlicher Weg ist, noch auch, wenn er priv Weg geblieben ist. Denn wenn er öffentlicher Weg

[23]) Vgl. pr. OVG. vom 7. März 1899 in Reger 2. Erg. Bd. S. 168; ferner Verw. G. H. Stuttgart vom 19. November 1924.

[24]) Vgl. pr. OVG. vom 16. Juni 1880 in EEE. Bd S. 221.

[25]) Vgl. RG. vom 26. April 1909 in Reger Bd. 30 S.

rden ist, ohne gleichzeitig die Aufgabe eines Zufahrts-ges zu erfüllen, kann nicht mehr davon die Rede sein, ß er den Interessen des Eisenbahnbetriebs dient, son-rn er wird dann eben nur noch die Eigenschaft eines fentlichen Weges haben und der ortspolizeilichen Rege-ng unterstellt werden müssen. Erst recht hat dies für en privaten Weg zu gelten, weil dann die Ortspolizei r Eisenbahn nicht mehr als dem Unternehmer sondern n Privateigentümer gegenüber tritt[26]).

Natürlich ist es möglich, daß im Wege besonderer Ver-barung die Ausübung der Verkehrspolizei auf öffent-hen Zufahrtsstraßen und Bahnhofsvorplätzen der allge-einen Polizei überlassen wird, indem generell die Bahn-lizei auf ihre Zuständigkeit insoweit verzichtet. Viel-cht könnte sogar in der ausdrücklichen Widmung einer fahrtsstraße für den öffentlichen Verkehr ein solcher llschweigender Verzicht erblickt werden. Dann aber ire die Zuständigkeit der allgemeinen Polizei nicht aus r Tatsache der Öffentlichkeit des Weges, sondern aus reinbarter Zuständigkeit herzuleiten. Im übrigen scheint r die Unterscheidung zwischen öffentlichen und be-hränkt öffentlichen Wegen für die Frage der Zu-indigkeit nicht von Bedeutung zu sein, da hier e dort die öffentlichen Interessen in gleicher eise hineinspielen. Auch das Oberlandesgericht na steht in seiner Entscheidung vom 23. Mai 10[27]) die davon handelt, ob für die Genehmigung s Straßenhandels auf Bahnhofsvorplätzen die Bahn- oder tspolizei zuständig sei, auf dem Standpunkt, daß es eichgültig sei, ob es sich um einen öffentlichen oder chtöffentlichen Platz handele. Es stellt fest, daß in lem Falle die Bahnpolizei zuständig sei, allerdings unter r Voraussetzung, daß für die Regelung des Straßen-ndels tatsächlich bahnpolizeiliche Interessen maß-bend seien, und betont ausdrücklich, daß dabei selbst-rständlich zivilrechtliche Interessen ausscheiden müßten d lediglich die Interessen des Verkehrs berücksichtigt rden dürften. Ebenso scheint das preußische Oberver-ltungsgericht in seiner Entscheidung vom 1. November 10[28]) der Meinung zu sein, daß die Öffentlichkeit eines eges oder Platzes nicht ohne weiteres die Unzuständigkeit r Bahnpolizei herbeiführe, wie aus dem nachstehenden ortlaut zu folgern ist: „Das Bahngebiet umfaßt nicht hlechthin alle im Eigentum des Eisenbahnunternehmers henden Anlagen. Welche Anlagen unter jenen Begriff llen, ist eine nach den Verhältnissen des Einzelfalles zu antwortende Tatfrage; letzteres trifft besonders zu auf den Verkehr zum Bahnhofe vermittelnden Zufuhrwege. kann sich hierbei ebensowohl um öffentliche Wege im nne des gemeinen Wegerechts handeln, wie um einen eg, der von dem Eisenbahnbauunternehmer ausschließ-h zu dem Zwecke angelegt ist, um den Bahnhof an einen fentlichen Weg anzuschließen."

Erwähnt sei hierbei noch, daß kraft positiver Bestim-ung des § 78 Abs. 7 BO. die Überwachung der Ord-ung auf den Vorplätzen der Stationen den ahnpolizeibeamten obliegt, soweit nicht besondere rschriften anders bestimmen. Auch daraus ist zu schließen, ß mangels solcher Vorschriften die Bahnpolizei ohne Rücksicht auf Öffentlichkeit oder Nichtöffentlichkeit der Plätze zuständig sein soll[29]).

Dagegen muß man weiterhin den Ausschluß der bahnpolizeilichen Zuständigkeit annehmen bei Wegen, die an einer Bahn entlang führen, ohne sonst eine notwendige Verbindung mit der Bahnanlage zu bilden. Dasselbe gilt von einer Fußgängerbrücke, die im Anschluß an eine Eisenbahnbrücke über einen Fluß oder dgl. führt. Auch wenn diese Brücke, soweit sie dem Fußgängerverkehr dient, im Eigentum der Bahn steht, der Weg über diese Brücke aber lediglich für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist, nicht etwa als Zugangsweg zum Bahnhofe, ist die Regelung des Verkehrs Sache der Ortspolizei, weil dieser Teil der Brücke auch nicht mehr mittelbar dem Eisenbahnbetriebe dient[30]). Auch wenn ein Weg unter einer Bahnlinie oder über diese hinwegführt, und der die Bahnlinie kreuzende Teil des Weges im Eigentum der Bahn steht, kann nicht mehr von Bahngebiet gesprochen werden, weil der Verkehr über dieses Stück Bahnland in keinem Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetriebe steht. Anders liegen natürlich die Verhältnisse, wenn es sich um einen schienengleichen Übergang handelt. Hier hat die Bahn ein wesentliches Interesse an der Regelung des Verkehrs, weil dieser unmittelbar in den Eisenbahnbetrieb eingreift. Hier wäre es sogar gleichgültig, ob der Teil der Bahnlinie, der die Kreuzungsfläche mit dem öffentlichen Wege bildet, Eigentum der Bahn wäre, es wäre also auch hier der Fall denkbar, daß das Bahngebiet sich über fremdes Eigentum erstrecken könnte. Ja man wird sogar sagen müssen, daß, auch wenn die Kreuzungsfläche Bahneigentum ist, sogar in jedem Falle das Bahngebiet über diese Fläche hinausgeht. Das Oberlandesgericht Darmstadt hat in einer Entscheidung vom 15. April 1898[31]) die Bestrafung des Führers eines Fuhrwerks durch die Bahnpolizei mit der Begründung gerechtfertigt, daß dieser verpflichtet gewesen wäre, an der Haltetafel vor einem Übergange zu halten. Es erstreckt also den Machtbereich der Bahnpolizei wesentlich über die Kreuzungsfläche hinaus. Wenn es auch vielleicht zweifelhaft ist, ob auf Grund des auf der Tafel enthaltenen bahnpolizeilichen Verbots ein Halten an der Tafel selbst verlangt werden kann, ob nicht vielmehr nur ein solches in angemessener Entfernung von dem Übergange gefordert werden darf, so steht doch fest, daß in diesem Falle die Befugnis der Bahnpolizei zum mindesten auf einen Teil des öffentlichen Weges übergreift, daß also dieser Teil als Bahngebiet zu gelten hat. Naturgemäß wird aber hier die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei nur soweit gehen, als es sich um die Regelung des Verkehrs zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs handelt. Insoweit sind jedoch die betrieblichen Interessen allein ausschlaggebend. Verfehlt erscheint daher die Entscheidung des pr. Oberverwaltungsgerichts vom 24. Juni 1897[32]), daß nämlich das Bahngebiet bei den Bahnschranken aufhöre, und daß die Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs auf einem öffentlichen die Bahn kreuzenden Wege nicht zur Zuständigkeit der Bahnpolizei gehörten. Es ist zwar richtig, daß zur Regelung des allgemeinen Verkehrs auf einem solchen öffentlichen Wege die Ortspolizei zuständig ist, weil ja der Verkehr auf einer derartigen Straße nicht dem

---

[26]) Vgl. pr. OVG. vom 30. November 1911 in Fischer, schr. f. Praxis u. Gesetzgebung der Verwaltung Bd. 41 166.

[27]) Gew. Arch. Bd. 10 S. 608.

[28]) Fischer Bd. 40 S. 293.

[29]) Vgl. OLG. Frankfurt vom 18. Mai 1926 in Fischer Bd. 61 S. 244.

[30]) Vgl. Kompetenzgerichtshof vom 11. März 1899 in EEE. Bd. 16 S. 131.

[31]) EEE. Bd. 16 S. 97.

[32]) EEE. Bd. 14 S. 261.

Eisenbahnbetriebe dient, und es ist auch zuzugeben, daß die örtliche Polizei hierbei gleichzeitig Interessen der Bahnpolizei mit wahrnehmen kann. Soweit aber die Sicherheit des Bahnbetriebs in Frage steht, ist die Regelung des Verkehrs ausschließlich Sache der Bahnpolizei, da diese für den Erlaß und die Überwachung solcher Verkehrsvorschriften, die die Sicherheit des Bahnbetriebs gewährleisten sollen, allein zuständig ist[33]). M. E. wäre die Bahnpolizei sogar befugt, die Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit beim Befahren von Übergängen vorzuschreiben und im Übertretungsfalle mit Bahnpolizeistrafen dagegen einzuschreiten.

Der Hauptzweck der Bahnpolizei besteht doch letzten Endes darin, vorbeugend tätig zu werden und sie hat, wie das Kammergericht in der zitierten Entscheidung sagt, außer der Sicherung der Bahnhofsanlagen und des Betriebes alle Maßnahmen zu ergreifen, welche den Schutz der Bahn und ihres Betriebes gegen störendes und schädigendes Verhalten Dritter bezwecken. Deshalb muß die Bahnpolizei auch berechtigt sein, Anordnungen zu erlassen, die einen derartigen Eingriff verhindern sollen. Aus diesem Grunde ist die Bahnpolizei auch befugt, gegen einen Anlieger einzuschreiten, von dessen Grundstück aus eine unmittelbare Gefahr für den Eisenbahnbetrieb droht. Dabei ist allerdings Voraussetzung, daß es sich nicht um eine dringende Gefährdung der allgemeinen öffentlichen Sicherheit handelt, die die Zuständigkeit der allgemeinen Polizei begründen würde. Die Entscheidung des preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 25. April 1893[34]) scheint den Standpunkt zu vertreten, daß hierfür die Bahnpolizei nicht zuständig sei. Sie streift zwar diese Frage nur und unterläßt es deshalb, näher auf sie einzugehen, weil es sich dort hauptsächlich um die negative Feststellung handelt, daß eine von der Landespolizei erlassene Anordnung nicht gültig sei. Immerhin kommt die Entscheidung zu der positiven Feststellung, daß nicht die Landes- sondern die Ortspolizei zuständig sei, sie scheint aber über der Frage nach der Zuständigkeit der Orts- oder Landespolizei der Frage, ob nicht überhaupt keine von beiden, sondern die Bahnpolizei zuständig sei, zu wenig Beachtung geschenkt zu haben.

Schließlich ist noch von praktischer Bedeutung die Frage, inwieweit die Bahnpolizei auf dem Gebiete des Gewerbepolizeirechts zuständig ist. Infolge der ausdrücklich in das Reichsbahngesetz aufgenommenen Bestimmung, daß die Vorschriften der Gewerbeordnung auf den Betrieb der Reichsbahn-Gesellschaft nicht anzuwenden sind, ist die Zuständigkeit der Gewerbepolizei ausgeschlossen. Der Streit um die Kompetenzen entsprang hier zunächst nur der Frage, was zum Gewerbebetrieb der Eisenbahn zu rechnen sei. Inzwischen ist nach vielen Kämpfen diese Frage ziemlich restlos geklärt, und es herrscht jetzt kaum noch ernstlich Streit darüber, daß alle Hilfsbetriebe wie Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsbuchhandlungen, Verkaufsstände usw. als zum Betriebe gehörig anzusehen sind. Nur in einem Punkte bestehen noch Meinungsverschiedenheiten, ob nämlich die Unterscheidung zwischen Reisenden und Nichtreisenden eine Rolle spielen soll[35]). Zwar hat das Reichsgericht in einer neueren diese Frage betreffenden Entscheidun sich dahin ausgesprochen, daß die Eigenschaft des H betriebes nicht durch die Benutzungmöglichkeit sei Nichtreisender verloren gehe, immerhin scheint es auch seinerseits den verschiedentlich vertretenen St punkt nicht verlassen zu wollen, daß die überwiege Benutzung eines solchen Hilfsbetriebes durch Nichtreise doch dessen Eigenschaft als Hilfsbetrieb aufhebe, wenn auch die Beantwortung dieser nur nebenbei aufgeworfe Frage dahingestellt sein läßt. In diesem Zusammenha erscheint daher auch besonders erwähnenswert ein Ur des Reichsgerichts[37]), das zwar aus dem Jahre 1904 stam aber eine Frage behandelt, die bisher noch nicht wie zu höchstrichterlicher Entscheidung gekommen ist und a deshalb von besonderer Bedeutung ist, weil auf sie in Rechtsprechung auch jetzt noch Bezug genommen wird. handelt sich um die bekannte Entscheidung, ob die stimmung des § 365 StGB. über die Einhaltung der Poli stunde auf Bahnhofswirtschaften anwendbar ist. Frage, ob diese Entscheidung haltbar ist, ist bereits wie holt behandelt worden, neuerdings in einem Aufsatz Kröner: „Polizeistunde und Bahnhofswirtschaft"[38]), den Ausführungen im Ergebnis beizustimmen ist, soll h zu dieser Frage nur soweit Stellung genommen werd als es von dem hier in Betracht kommenden Gesich punkt aus nötig erscheint. Vom Standpunkt der ständigkeitsfrage aus kann es dahingestellt bleiben, ob Bahnhofswirtschaft als eine Schankstube im Sinne § 365 StGB. anzusehen ist, vielmehr ist lediglich prüfen, ob es sich hierbei um die Wahrnehmung von teressen handelt, die der Bahnpolizei unterstellt sind o nicht. Das Reichsgericht sagt hierzu folgendes: „N wird zugegeben werden können, daß es sich, soweit e Bahnhofswirtschaft den Bedürfnissen des Eisenbahnv kehrs, dem reisenden Publikum und den diesem gleich stellten Personen dient, eine Eisenbahnbetriebsangeleg heit im Sinne des § 70 der Betriebsordnung[39]) in Fra steht, deren ausschließliche Regelung auch soweit, als da polizeiliche Interessen in Betracht kommen, der alleinig sachlichen Zuständigkeit der Eisenbahnverwaltung unt worfen ist. Wird aber der Betrieb einer Bahnhofswi schaft, wie im gegenwärtigen Falle, über diese Gren hinaus dahin ausgedehnt, daß auch das sonstige Publiku welches nicht zu dem reisenden gehört, daselbst Gele heit erhält, beliebig zu zechen, so nimmt damit und soweit die Bahnhofswirtschaft die Eigenschaft einer all meinen Schankwirtschaft wie jede andere dieser Art a die Anordnung polizeilicher Maßregeln, welche zu Schutze allgemeiner Interessen dienen sollen, fällt insow auch in bezug auf Bahnhofswirtschaften in die sachlic Zuständigkeit der Ortspolizei und ist auch für diese Wi schaften rechtlich verbindlich." Das Reichsgericht gibt al zu, daß zur Regelung der Polizeistunde für die R senden die Bahnpolizei zuständig sei, es erkennt dan an, daß insoweit die Interessen des Bahnbetriebs e

[33]) Vgl. Kammergericht vom 9. Dezember 1901 in EEE. Bd. 19 S. 116.

[34]) Vgl. Reger Bd. 14 S. 90.

[35]) Weitgehend neuerdings wieder OLG. Rostock vom 21. Januar 1927 in Meckl. Ztschr. f. Rechtspfl., Rechtswissensch. u. Verw. 43. Jahrg. Heft 11.

[36]) RG. Strafs. Bd. 58 S. 138.

[37]) RG. Strafs. Bd. 37 S. 260.

[38]) Ztg. d. Ver. d. E. V. Jahrg. 1926 S. 529; vgl. au Gerstberger, „Die Gültigkeit der Polizeistunde für Bah hofswirtschaften", ebenda Jahrg. 1905 S. 455, Weber, „D Polizeistunde und die Bahnwirtschaften", ebenda Jahr 1905 S. 709, Seydel, ebenda Jahrg. 1904 S. 906; vgl. fern Erlaß d. bad. Min. d. I. vom 4. Mai 1904 in Reger Bd. S. 1, der die Anwendbarkeit der Polizeistundenverordnu ausdrücklich verneint.

[39]) Gemeint ist die BO. von 1892.

leiden und daher die Zuständigkeit der Ortspolizei ausschaltet ist. Nun will es aber hinsichtlich der Nichtreisenden die Zuständigkeit der Ortspolizei konstruieren. Man müßte also eine begriffliche Teilung vornehmen derart, daß für die Reisenden die bahnpolizeilichen, für die Nichtreisenden die ortspolizeilichen Interessen maßgebend wären. Das kann nicht richtig sein. Der Zweck des § 365 StGB. ist doch der, im Interesse der allgemeinen Ordnung zu verhindern, daß Gastwirtschaften über die Polizeistunde hinaus offen gehalten werden. Dieses Moment trifft ja aber gerade für die Bahnwirtschaften nicht zu, denn diese bleiben auch nach Eintritt der Polizeistunde geöffnet, ob zufällig nur Nichtreisende oder überhaupt keine Gäste anwesend sind. Wollte man dem Reichsgericht folgen, müßte man zu dem Schlusse kommen, daß eine Bahnwirtschaft nach Eintritt der Polizeistunde zu schließen wäre, wenn auch nur vorübergehend Reisende nicht mehr vorhanden sind, denn in diesem Augenblick würden ja nur noch die Interessen der öffentlichen Ordnung entscheiden. Daß das zu einem unmöglichen Ergebnis führt, liegt auf der Hand. Ebenso wie man die bisher vertretene Auffassung hat fallen lassen müssen, daß die Konzessionspflicht hinsichtlich der Nichtreisenden bestehen bleibe[40]), kann man auch hier nicht die Teilung in der begrifflichen Einheit konstruieren. Da die Bahnhofswirtschaft nach Eintritt der Polizeistunde ohnedies offen gehalten wird, ist es im Interesse der öffentlichen Ordnung gleichgültig, ob darin neben Reisenden auch Nichtreisende sich aufhalten. Die Entschließung darüber, welchen Personen dann noch der Zutritt gestattet sein soll, wird daher lediglich durch die von der Bahnpolizei wahrzunehmenden Eisenbahnverkehrsinteressen beeinflußt. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen. Es läßt sich doch schließlich nicht bestreiten, daß jeweils bis zum Eintritt der Polizeistunde sowohl hinsichtlich der Reisenden als auch der Nichtreisenden die Bahnpolizei zuständig ist. Denn da tagsüber Nichtreisenden der Aufenthalt zu gestatten ist, hängt doch ausschließlich von den Bedürfnissen des Verkehrs ab. Die Bahnpolizei wäre daher jederzeit befugt, unter besonderen Verhältnissen, z. B. bei starkem Verkehr, Nichtreisenden den Aufenthalt in den Bahnhofswirtschaften zu untersagen, um die in erster Linie für die Reisenden bestimmten Räume auch wirklich diesen vorzubehalten. Es ist nicht einzusehen, warum mit dem Eintritt der Polizeistunde die Rechtsverhältnisse sich plötzlich ändern sollten, denn die polizeilichen Interessen bleiben auch wie vor dieselben. Daher ist die Auffassung des Reichsgerichts unbedingt abzulehnen, sie würde ja auch, wie schon Kröner ausführt, zu einem ganz unmöglichen praktischen Ergebnis führen. Man müßte also hinsichtlich der Nichtreisenden ein Kontrollrecht der allgemeinen Polizei anerkennen, während für die Reisenden die Bahnpolizei zuständig bliebe. Da jedoch der etwa kontrollierende Beamte der allgemeinen Polizei von vornherein nicht feststellen kann, ob er einen Reisenden oder Nichtreisenden vor sich hat, so ist seine Befugnis ohnehin wertlos. Er müßte also in jedem Falle sich der Hilfe eines Bahnpolizeibeamten bedienen, um überhaupt wirksam tätig werden zu können. In diesem Falle wäre aber rechtlich der Bahnpolizeibeamte der allein zuständige und der Beamte der allgemeinen Polizei der unterstützende Teil im Sinne des § 76 BO., nicht etwa umgekehrt. Jedenfalls ist es unter keinen Umständen zulässig, daß die allgemeine Polizei ohne Wissen oder gar gegen den Willen der Bahnpolizei Kontrollen der Gäste einer Bahnhofswirtschaft nach Eintritt der Polizeistunde vornimmt.

Übrigens scheint das Reichsgericht bei seiner Entscheidung doch nicht so restlos von der überzeugenden Kraft seiner Gründe durchdrungen gewesen zu sein, da es am Schlusse der Entscheidung eine Begründung bringt, die außerhalb der rechtlichen Würdigung liegt. Wenn es ausdrücklich das Vorhandensein eines Grundes vermißt, aus dem sich rechtfertigen ließe, den Bahnhofswirtschaften bezüglich des gastlichen Verkehrs des nichtreisenden Publikums eine Ausnahmestellung einzuräumen, vermöge deren sie im Vergleich zu anderen, gleichen Wirtschaften, als besonders bevorzugt angesehen werden müßten und nur geeignet wären, den Sammelpunkt nächtlicher Zecher zu bilden, denen das Verweilen in anderen Wirtslokalitäten über die gebotene Polizeistunde hinaus nicht weiter gestattet ist, so ist das nicht gerade geeignet, die Wirkung der rechtlichen Ausführungen zu stärken. Weiterhin zeugt es aber auch von einer Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse. Mag es richtig sein, daß vielleicht damals die Tätigkeit der Bahnpolizei sich in dieser Richtung noch nicht voll auswirkte, so ist doch jetzt durch die inzwischen im Einvernehmen mit den allgemeinen Verwaltungsbehörden festgelegten Richtlinien Gewähr dafür gegeben, daß die Bahnpolizei nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht darin erblickt, bei Ausübung ihrer eigentlichen Tätigkeit auch die allgemeinen Interessen der Öffentlichkeit mit wahrzunehmen, so daß also diese Bedenken zum mindesten jetzt gegenstandslos geworden sind.

Gerade durch die freiwillige Unterwerfung unter die rechtlich nicht verbindlichen Bestimmungen hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bewiesen, daß sie sich der ihr durch die Übertragung der Bahnpolizei erwachsenen Verantwortung voll bewußt ist, und daß sie ferner das Bestreben hat, auch äußerlich jeden nur möglichen Konfliktstoff aus dem Wege zu räumen. Das sollte aber auch restlos anerkannt werden, denn ein von gegenseitigem Vertrauen getragenes Zusammenarbeiten der Bahnpolizei und allgemeinen Polizei dürfte den Interessen des Reiches, als dessen wertvollen Bestandteil sich die Deutsche Reichsbahn trotz ihrer veränderten Gestalt auch heute noch betrachten darf, am besten dienen.

[40]) Abweichend neuerdings wieder pr. OVG. v. 10. Dezember 1925 in D. Jur. Ztg. Jahrg. 1926 S. 383; alleinstehende Auffassung, die im Widerspruch zu der gesamten Literatur und Rechtsprechung steht.

Bücherschau.

— **Norwegen.** Das Land der Mitternachtssonne, Fjorde, Gletscher und Wasserfälle. Herausgegeben vom Amtlichen Reisebüro für Norwegen, Berlin W 8.

In wesentlich verbesserter Form hat das Amtliche Reisebüro für Norwegen kürzlich die schon aus früheren Jahren bekannte Broschüre (vgl. S. 1034 d. Jahrg. 1924 d. Ztg.) herausgegeben. Sie enthält eine gute Einführung in das Land und ist mit gut ausgewähltem Bildschmuck ausgestattet. Von praktischem Werte sind die Fahrpreiszusammenstellungen. Es würde allerdings genügen, wenn z. B. auf S. 24 nur der Gesamtfahrpreis Berlin—Oslo angegeben wäre. Es interessiert den Reisenden nicht, wieviel von diesem Fahrpreise auf die deutsche, schwedische und norwegische Strecke entfallen. Wertvoll sind auch die Angaben über die Hotelpreise einschl. der Preise für Mahlzeiten wie die Vorschläge für Reisen mit genauer Zeit- und Preisangabe. Die Broschüre wird jedem Norwegenfahrer von großem Nutzen sein. Paszkowski.

Der Rat des Völkerbunds und das Klagerecht der Danziger Eisenbahner gegen die polnische Staatsbahnverwaltung.

Von Dr. jur. **Walter Schmidt**, Oberregierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

(Schluß.)

VI.

Bei der Vielgestaltigkeit der Rechts- und Dienstverhältnisse, für die diese zwischenstaatlichen Abmachungen Polens und der Freien Stadt und die Entscheidungen des Völkerbundskommissars den Rahmen bilden, konnten Auslegungsstreitigkeiten zwischen den in den polnischen Eisenbahndienst übergetretenen deutschen Bediensteten und der polnischen Eisenbahnverwaltung freilich nicht ausbleiben. Wenn daher in der Folgezeit übernommene Eisenbahner eine Anzahl, zumeist erfolgreicher, Prozesse gegen die Staatsbahndirektion vor den Danziger Gerichten geführt haben, so steht diese Tatsache nicht der Feststellung entgegen, daß die polnische Verwaltung in den ersten Jahren ihrer Betriebsführung im allgemeinen bestrebt gewesen ist, den übernommenen Beamten ihr verbürgtes Recht werden zu lassen. Je mehr sich aber die politische Stellung Polens im Freistaatgebiet festigte, desto stärker trat das Bestreben der Eisenbahnverwaltung hervor, sich mehr und mehr von den Bindungen frei zu machen, die ihr gegenüber den übernommenen Bediensteten auferlegt waren, und die der polnischen Regierung nicht bloß geldlich, sondern auch nationalpolitisch und aus Rücksichten auf ihre Beamtenpolitik im eigenen Hoheitsgebiet unbequem erschienen. Dem polnischen Eisenbahnfiskus kam es zu diesem Ziel vor allem darauf an, die Möglichkeit auszuschalten, daß die Danziger Eisenbahner ihre auf das endgültige Beamtenabkommen vom 22. Oktober 1921 (s. oben Ziffer V) gestützten vermögensrechtlichen Ansprüche aus dem Dienstverhältnis vor Danziger Gerichten gegen ihn einklagen konnten. Zweifellos hätte die Verwaltung damit ihren Bediensteten die stärkste Waffe im Kampf um die Wahrung ihrer Rechte aus der Hand geschlagen. Diesem Bestreben stand allerdings die klare Entscheidung des Generals Haking (s. oben Ziffer V) entgegen, daß „alles, was mit der polnischen Eisenbahnverwaltung im Gebiet der Freien Stadt zusammenhänge, den Zivil- und Strafgerichten von Danzig unterworfen" sei.

Trotzdem brachte Polen, bisweilen ohne überhaupt materielle Einwendungen gegen den Klaganspruch zu erheben, seit dem Jahre 1925 in allen diesen Prozessen die Einreden der mangelnden Gerichtshoheit, der Unzulässigkeit des Rechtsweges und der örtlichen Unzuständigkeit der Danziger Gerichte vor. Das Landgericht und das Obergericht der Freien Stadt prüften diese Einwände der Beklagten, wiesen sie aber unter eingehender Würdigung der einschlagenden Rechtsnormen, des Schrifttums und der Rechtsprechung mit überzeugender Begründung ab.

Am 11. Januar 1926 sandte daraufhin der Generalkommissar der Polnischen Republik in Danzig dem holländischen Professor der Rechtswissenschaften van Hamel, der seit 1925 das Amt des Völkerbundskommissars in der Freien Stadt verwaltet, ein Schreiben mit folgender Erklärung:

> „In Zukunft wird die polnische Regierung keine Kenntnis von Klagen nehmen, die von Eisenbahnbeamten eingeleitet werden, und sich auf die Bestimmungen des Abkommens vom 22. Oktober 1921 stützen. Sie wird kein Urteil durchführen, das in solchen Fällen Danziger Gerichten verkündet wird."

Da Ausgleichsverhandlungen, die der Hohe Kommi nunmehr auf Wunsch der Danziger Regierung einlei erfolglos blieben, ersuchte ihn der Senat der Freien S unter Berufung auf die Pariser Convention zwischen P und Danzig (s. oben Ziffer II) und auf Art. 103 des sailler Vertrags, zu entscheiden,

„daß . . . . . .

a) die aus dem Eisenbahndienst der Freien Stadt Da in den polnischen Eisenbahndienst übernomm Eisenbahnbeamten befugt sind, vermögensrecht Ansprüche aus ihrem Dienstverhältnis im Wege Klage geltend zu machen, auch wenn die Klagen das Danzig-polnische Abkommen vom 22. Oktober (sog. Beamtenabkommen) oder auf die gemäß tikel 1 dieses Abkommens abgegebene und von polnischen Eisenbahnverwaltung angenommene klärung gestützt werden;

b) für Klagen der zu a) bezeichneten Art die Danz Gerichte zuständig sind und daher

c) die polnische Eisenbahnverwaltung verpflichtet in Rechtsstreitigkeiten der zu a) bezeichneten vor Danziger Gerichten Recht zu nehmen und Urteile der Danziger Gerichte auszuführen."

Nachdem die streitenden Parteien vor dem Hohen K missar in mehreren Schriftsätzen ihre Rechtsauffassun begründet hatten, gab dieser am 8. April 1927 eine scheidung ab, deren Entscheidungsformel wie folgt lau

„Vermögensrechtliche Ansprüche der Art, die sich auf eine der Bestimmu gen gründen, die den Dienstvertrag d Danziger Bediensteten bei der p nischen Eisenbahn, die auf Grund d Abkommens zwischen Danzig und Pol vom 22. Oktober 1921 in den Dienst der p nischen Verwaltung übernommen wo den sind, darstellen, und insbesonde die Ansprüche, betr. Gehälter, Pens onen, Wartegelder sowie sonstige B züge auf Grund des Dienstvertrage dürfen den Gegenstand einer Klage v den Danziger Gerichten bilden (vorb haltlich des auf den Seiten 5/6 erwähnt Falles)[7]); die Bestimmungen des Abko mens selbst und die in Artikel 1 vorg sehenen Erklärungen fallen nicht unt die Bestimmungen, die den Dienstve trag der genannten Angestellten da stellen, daher können sie nicht d Grundlage für eine persönliche, bei d Gerichten anhängig zu machende Klag bilden,

[7]) Der vom Hohen Kommissar dort angeführte, übrige von keiner Seite bestrittene Ausnahmefall ist der, d „eine besondere, gesetzlich anerkannte Gerichtsbarkeit Frage kommt, wie dies in Angelegenheiten der Sozialve sicherungen der Fall sein kann". (Anm. des Verf.)

unter diesen Umständen scheint die Frage, die mir unter c) vorgelegt worden war, nicht akut zu sein."

VII.

Die Entscheidung des Hohen Kommissars löste in den t den rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen des reitfalles vertrauten Kreisen höchste Überraschung, bei n von ihr betroffenen Eisenbahnern und in der Öffentlich-it des Danziger Freistaats schwerste Enttäuschung und bitterung aus. Die Erregung machte sich bei einer stark suchten öffentlichen Eisenbahnerversammlung am 2. Mai 27 in einer überaus scharfen Entschließung gegen den ilkerbundskommissar Luft, worin Professor van Hamel rteilichkeit vorgeworfen und seine Abberufung durch den lkerbund gefordert wurde. In entschiedener Ablehnung s vom Hohen Kommissar gefällten Spruches und in nach-ücklicher Verurteilung des Verhaltens, das die polnische iatsbahndirektion in dieser Angelegenheit und schon vor-r durch immer wiederholte Übergriffe gegen ihre deutsch-immigen Bediensteten, namentlich in der Sprachenfrage, den Tag gelegt hatte, stimmten auch bei der Beratung der rkommnisse im Danziger Volkstag am 27. des Monats die rtreter der Rechten und der Linken durchaus überein. Aber ch das Vorgehen des Senats fand scharfe Kritiker. Es rde ihm vorgeworfen, daß er angesichts der Rechtslage ine Veranlassung gehabt habe, sich auf Verhandlungen t Polen in dieser Frage einzulassen und schließlich die tscheidung des Völkerbundkommissars darüber herbeizu-ren, statt einfach auf die verfassungsmäßige Zuständig-it der Danziger Gerichte hinzuweisen und der zivilpro-ssualen Vollstreckung der von den Klägern erstrittenen htskräftigen obergerichtlichen Urteile ihren Lauf zu sen.

Auch die Danziger Regierung selbst sah in der Ent-heidung des Hohen Kommissars einen offenkundigen Fehl-ruch. Sie legte deshalb am 12. Mai beim Rat des Völker-ndes dagegen Berufung ein und beantragte, unter Auf-bung der Entscheidung dahin zu erkennen,

„daß die in den polnischen Eisenbahndienst übernom-menen ehemaligen Danziger Eisenbahnbeamten befugt sind, vermögensrechtliche Ansprüche aus ihrem Dienst-verhältnis im Wege der Klage vor den Danziger zivilen Gerichten gegen die polnische Eisenbahnverwaltung gel-tend zu machen, auch wenn die Klagen auf das Danzig-polnische Abkommen vom 22. Oktober 1921 (sogenanntes Beamtenabkommen) oder auf die gemäß Artikel 1 dieses Abkommens abgegebene und von der polnischen Eisen-bahnverwaltung angenommene Erklärung gestützt wer-den."

Im Verfahren vor dem Völkerbundsrat begründeten beide rteien ihre Rechtsanschauungen durch eine Anzahl Schrift-ze und durch Gutachten namhafter Rechtslehrer. Der Se-t der Freien Stadt konnte sich dabei ferner auf ein neues teil des Danziger Obergerichts stützen, das die Rechts-ffassung des Hohen Kommissars mit tiefschürfender recht-her Würdigung ablehnte. Danzig legte dem Völkerbunds-e eingehende Rechtsgutachten zweier deutscher Völker-htslehrer von internationalem Ruf, des Professors Dr. ich Kaufmann in Bonn und des Professors Dr. Walther hücking (M. d. R.) in Kiel, vor. Den polnischen ndpunkt machten sich zwei von Polen überreichte aus-rliche Gutachten des ordentlichen Professors für inter-nationales Recht an der Universität Neapel, Dr. Arrigo Cavaglieri, und des Professors Louis Le Fur von der Juristenfakultät in Paris zu eigen[8]).

VIII.

Bei solcher Gründlichkeit der Vorbereitung war es nun freilich nicht mehr möglich, den Streitfall noch während der Junisitzung des Völkerbundsrats auszutragen. Erst bei der 48. Tagung des Rates, im September 1927, konnte er in Genf verhandelt werden. Zum Berichterstatter ernannte der Rat seinen Vorsitzenden, den Vertreter Chiles, Herrn Villegas. Diesem fiel damit eine Aufgabe zu, die von ihm als Politiker und als Juristen feinstes Einfühlungsvermögen erforderte und die ihm umso größere Schwierigkeiten bot, als ihm, dem Südamerikaner, die staats- und völkerrechtlichen Grundlagen des Streitfalls, besonders die unter den Rechtsordnungen aller anderen Kulturstaaten durchaus einzigartigen deutschen Rechtsbegriffe des Berufsbeamtentums und der wohlerworbenen Rechte, naturgemäß völlig fern liegen mußten. Trotz der Arbeitsfülle, mit der ihn schon das Amt des Ratsvorsitzenden belastete, widmete er dem ihm zum Bericht übertragenen Danzig-polnischen Streitfall in hohem Maße sein Interesse, seinen Fleiß und sein reiches diplomatisches Geschick. Er erstattete dem Rat zwei ausführliche Gutachten. Einem Wunsche folgend, den die von dem Spruch des Hohen Kommissars betroffenen Danziger Eisenbahner ihm in Genf durch den Führer ihrer Gewerkschaft vortragen ließen, suchte er zunächst eine sofortige Entscheidung des Rats über den Streitfall herbeizuführen. Sein Gedanke, zu diesem Zweck alsbald einen dreiköpfigen Ausschuß von Völkerbundsjuristen unter seinem Vorsitz zu bilden, der noch während der Tagungswoche die streitige Frage prüfen und dem Rate einen Vorschlag zu ihrer Lösung unterbreiten sollte, scheiterte aber an Umfang und Schwierigkeit des zu bewältigenden Stoffes. Andererseits schien eine eingehende Nachprüfung gerade der rechtlichen Seite des Streites unerläßlich. Villegas schlug daher dem Rate vor, den Ständigen Internationalen Gerichtshof im Haag um eine gutachtliche Äußerung zu bitten. Diesem Antrag des Berichterstatters entsprechend beschloß der Rat in seiner Sitzung vom 22. September 1927, die dem Gerichtshof vorzulegende Frage wie folgt zu fassen:

„Ist der Gerichtshof der Ansicht, daß die von dem Hohen Kommissar am 8. April 1927 auf die vorerwähnten[9]) Ersuchen der Danziger Regierung vom 12. Januar 1927 abgegebene Entscheidung — soweit sie diese Ersuchen nicht berücksichtigt — rechtlich begründet ist?"

Gleichzeitig wurde der Generalsekretär des Völkerbunds in dem Beschluß ermächtigt, dem Gerichtshof die erforderlichen Schriftstücke zuzuleiten, ihm die Tätigkeit des Rats in der Angelegenheit mitzuteilen und etwa gewünschte Hilfe zu leisten sowie sich gegebenenfalls vor dem Gerichtshof vertreten zu lassen.

---

[8]) Die entscheidenden Gedankengänge der vier Gutachten hier des Näheren darzulegen, verbietet leider die Beschränkung des verfügbaren Raumes. In den späteren Ausführungen sollen jedoch wenigstens noch die hauptsächlichen Beweisgründe kurz gestreift werden, die die Rechtssachverständigen dabei für den polnischen Standpunkt vorgebracht haben.

[9]) Die Präambel des Ratsbeschlusses enthält eine kurze Darlegung des Tatbestandes.

Dieser Lösung, die dem Internationalen Gerichtshof also nicht die Entscheidung des Streitfalls selbst, sondern nur eine gutachtliche Äußerung übertrug, stimmten auch die in Genf anwesenden Vertreter Danzigs, Senatspräsident Dr. Sahm, und Polens, der diplomatische Vertreter (Generalkommissar) Polens in der Freien Stadt, Minister Strasburger, zu. Auch der Hohe Kommissar erklärte sich schließlich mit ihr einverstanden, hielt aber seinen Vorschlag aufrecht, den er vor der Anrufung des Völkerbundsrats durch den Danziger Senat und noch während der Ratstagung den Parteien wiederholt gemacht hatte, zur Entscheidung der nach seinem Spruch von den Danziger Gerichten nicht erfaßbaren Rechtsstreitigkeiten aus dem Beamtenabkommen unter seinem Vorsitz ein gemischtes Schiedsgericht zu bilden. Dieser Vorschlag hatte zwar die Zustimmung Polens gefunden, mußte von Danzig aber abgelehnt werden, da seine Durchführung mit der Anerkennung der Entscheidung des Hohen Kommissars gleichbedeutend gewesen wäre und die betroffenen Danziger Staatsbürger eines Rechtes beraubt hätte, das ihnen nach Danziger Auffassung durch Gesetz und Verfassung verbürgt war.

IX.

Schon zwei Tage nach dem Ratsbeschluß legte der Generalsekretär des Völkerbunds dem Internationalen Gerichtshof das Ersuchen des Rates vor. Der Kanzler („Greffier") des Gerichtshofs übersandte es entsprechend den Vorschriften der Geschäftsordnung allen Mitgliedern des Völkerbundes und den Staaten, die sonst noch das Recht haben, vor dem Gerichtshof aufzutreten. Den Regierungen Polens und der Freien Stadt stellte er die Einreichung schriftlicher Ausführungen anheim und kündigte ihnen die Anberaumung einer öffentlichen Gerichtssitzung zur Entgegennahme mündlicher Darlegungen an. Zur Beratung des Streitfalles trat der Gerichtshof dann im Haag am 6. Februar 1928 zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Ihm gehörten außer elf ständigen Richtern noch je ein von Danzig und von Polen benannter Richter, für Danzig der Völkerrechtslehrer an der Universität Berlin Professor Dr. Bruns, für Polen der Professor an der Juristenfakultät zu Warschau Ehrlich, an.

Zu seinem Sachwalter vor dem Gerichtshof ernannte der Senat der Freien Stadt den bedeutenden Staats- und Völkerrechtslehrer an der Universität Paris Professor Gilbert Gidel, der in Fachkreisen besonders durch seine Vorlesungen an der Akademie für internationales Recht im Haag bekannt ist. Polen bestellte zum Sachwalter einen angesehenen holländischen Juristen, den Staatsrat und früheren Vorsitzenden der Anwaltskammer im Haag I. Limburg. In öffentlichen Sitzungen am 7. und 8. Februar d. J. trugen die Vertreter der streitenden Staaten dem Gerichtshof den Streitfall vor.

Am 3. März 1928 verkündete das Gericht seinen in Warschau und in Danzig mit Spannung erwarteten Spruch. Ohne jede Einschränkung erkannte es den Rechtsstandpunkt der Danziger Regierung an. In voller Einmütigkeit, also auch mit Zustimmung des von Polen benannten Richters, war der Gerichtshof zu diesem Ergebnis gekommen.

Die Entscheidung des Gerichts wurde in zwei Stücken, und zwar gleichzeitig in englischer und französischer Sprache, ausgefertigt, wobei der englische Wortlaut als der maßgebende bezeichnet wurde. Eine Ausfertigung des Urteils wurde dem Archiv des Gerichtshofs einverleibt, die zweite dem Rat des Völkerbundes eingeschickt.

X.

Aus dem Inhalt des Haager Gutachtens[10]) sei als Wesentlichste folgendes hervorgehoben:

A. Seine erste Aufgabe sieht der Gerichtshof darin, ihm zur Begutachtung vorgelegte Frage genau abzugrer Er stellt deshalb zunächst fest, daß der erste Teil der scheidung des Hohen Kommissars[11]) von keiner der be Parteien bestritten werde und daß das Gericht kein achten darüber abzugeben habe, ob dieser Teil der scheidung rechtlich begründet ist oder nicht. „Der Geri hof hält es daher für notwendig — so führt die Entscheic aus — diesen ersten Teil als Ausgangspunkt zu nehmen das, was darin niedergelgt ist, als endgültig geregelt a sehen. Dies heißt nicht, daß der Gerichtshof die vom H Kommissar für diesen Teil seiner Entscheidung angegebe Gründe billigt."

So unterlag der Prüfung durch den Gerichtshof nur zweite Teil der Entscheidung des Hohen Kommissars:

> „Die Bestimmungen des Abkommens selbst und in Artikel 1 vorgesehenen Erklärungen fallen nicht u die Bestimmungen, die den Dienstvertrag der genan Angestellten darstellen, daher können sie nicht die Gr lage für eine persönliche, bei den Gerichten anhängig machende Klage bilden; unter diesen Umständen sch die Frage, die mir unter c) vorgelegt worden war, n akut zu sein."

B. Das Gericht prüft hierauf zunächst die Vorfrage, sich sein Gutachten nur auf die Danziger Eisenbahn-, amten" erstrecken oder ob es auch solche Danziger Ei bahn-„Angestellte" einschließen soll, die nicht „Beam sind. Indem es dabei auf die unklare Handhabung di Begriffe in der Entscheidung des Hohen Kommissars weist, legt es die ihm vom Völkerbundsrate vorgelegte Fr dahin aus, daß sie sich nur auf Beamte (englisch: offici beziehe.

C. Es geht dann auf die Kernfrage ein, ob das Beamt abkommen als solches und ob die von den übernomme Beamten abgegebenen schriftlichen Übertrittserklärun (siehe oben Zif. V) einen Teil der Bestimmungen bilden, das Rechtsverhältnis der polnischen Eisenbahnverwaltu zu ihren übernommenen Danziger Beamten regeln und de Gesamtheit der Hohe Kommissar unter dem Begriff „Dienstverhältnisses" dieser Beamten verstanden wissen w Die Entscheidungsgründe legen dazu den polnischen u den Danziger Standpunkt dar.

Das Beamtenabkommen begründet nach polnischer A fassung als internationales Übereinkommen nur Rechte u Pflichten zwischen den vertragschließenden Staaten selb dagegen, solange es nicht in die polnische Landesgese gebung aufgenommen ist, nicht auch für die von ihm troffenen Einzelpersonen. Polen glaubt daher, wenn es irgendeiner Hinsicht seine internationalen Verpflichtung

---

[10]) Veröffentlichungen des Ständigen Internationalen G richtshofs, Serie B.—Nr. 15, Leyden, A. W. Sijthoff's V lagsgesellschaft 1928.

[11]) „Vermögensrechtliche Ansprüche jeder Art, die si auf eine der Bestimmungen gründen, die den Dienstvertr der Danziger Bediensteten bei der polnischen Eisenbah die auf Grund des Abkommens zwischen Danzig und Pol vom 22. Oktober 1921 in den Dienst der polnischen Verwa tung übernommen worden sind, darstellen, und insbesonde die Ansprüche betr. Gehälter, Pensionen, Wartegelder sow sonstige Bezüge auf Grund des Dienstvertrages, dürfen d Gegenstand einer Klage vor den Danziger Gerichten bild (vorbehaltlich des auf den Seiten 5/6 erwähnten Falles)

dem Beamtenabkommen nicht ausgeführt habe, einzig und allein der Freien Stadt Danzig dafür verantwortlich zu sein. Es will also das Rechtsverhältnis zwischen der polnischen Eisenbahnverwaltung und den von ihr übernommenen früheren Danziger Beamten nach polnischem Landesrecht beurteilt sehen, wobei es allerdings zugibt, daß das polnische Landesrecht mit dem Beamtenabkommen übereinstimmen sollte.

Danzig behauptet dagegen, daß das Beamtenabkommen, wenn es auch der Form nach ein internationales Abkommen sei, doch nach dem Willen der vertragschließenden Parteien zweifellos einen Teil der Bestimmungen, die das Rechtsverhältnis zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Bediensteten begründen, also einen Teil des „Dienstvertrags" bilden sollte, und daß die Rechtsnatur des Vertrages sich mehr nach dem Inhalt als nach der Form bestimme.

Das Gericht sucht die Entscheidung dieser Auslegungsfrage im Willen der Parteien und legt das Beamtenabkommen nach seinem Wortlaut und seinem allgemeinen Inhalt dahin aus, daß seine Bestimmungen auch unmittelbar zwischen den Beamten und der Verwaltung anwendbar seien. Es kommt daher zu dem Schluß,

„daß nach dem Willen der vertragschließenden Parteien die Beziehungen zwischen der polnischen Eisenbahnverwaltung und den Danziger Beamten von dem Beamtenabkommen geregelt werden sollten, dessen Bestimmungen einen Teil bilden von dem, was der Hohe Kommissar den „Dienstvertrag" nennt, und daß infolgedessen die Danziger Beamten im Einklang mit dem ersten Teil der Entscheidung ein Klagerecht gegen die polnische Eisenbahnverwaltung zur Geltendmachung der auf dem Beamtenabkommen beruhenden vermögensrechtlichen Ansprüche haben."

Angesichts dieses Ergebnisses glaubt das Gericht, von einer Prüfung der unter den Parteien gleichfalls umstrittenen Frage nach der rechtlichen Bedeutung und Wirkung der Übertrittserklärung nunmehr absehen zu können.

D. Waren damit die auf das Beamtenabkommen gestützten vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten als Ansprüche aus dem Dienstvertrag anerkannt, so konnte es, wie das Gericht unter Hinweis auf den von beiden Parteien anerkannten ersten Teil der Entscheidung des Hohen Kommissars weiter festgestellt, danach auch nicht mehr zweifelhaft sein, daß die polnische Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, bei einer auf einen solchen Anspruch gegründeten Klage die Zuständigkeit der Danziger Gerichte anzuerkennen und deren Urteil auszuführen.

Das Recht, nach Art. 39 des Pariser Vertrages die Entscheidung des Hohen Kommissars und im zweiten Rechtszuge die des Völkerbundsrats anzurufen, geht Polen dadurch nicht verloren. Es bleibt ihm z. B. für den Fall, daß Danziger Gerichte die Grenzen überschreiten sollten, die die Bestimmungen des Völkerrechts, wie etwa die Entscheidungen des Hohen Kommissars oder des Völkerbundsrats oder zwischenstaatliche Verträge, ihrer Zuständigkeit gezogen haben.

E. Im letzten Abschnitt seiner Entscheidung stellt das Gericht noch allgemeine Betrachtungen darüber an, auf welcher Rechtsgrundlage die Zuständigkeit der Danziger Gerichte gegenüber der polnischen Eisenbahnverwaltung allgemein beruht und wie weit sie geht. Es führt dazu folgendes aus:

„Der Hohe Kommissar, General Haking, hat in seiner Entscheidung vom 5. September 1921 bestimmt, daß

„alles, was mit der polnischen Eisenbahnverwaltung im Gebiete der Freien Stadt zusammenhängt, der Zivil- und Strafgerichtsbarkeit Danzigs unterworfen ist. Die polnische Eisenbahnverwaltung hat keine souveränen Rechte im Gebiete der Freien Stadt und kann daher auch auf ihrem Gebiete keine Gerichtshöfe errichten."

Diese Entscheidung, die in sehr bündigen Ausdrücken abgefaßt ist, bildet nach der Ansicht des Gerichtshofs die rechtliche Grundlage der Zuständigkeit der Danziger Gerichte, über Klagen zu urteilen, die von den Danziger Eisenbahnbeamten gegen die polnische Eisenbahnverwaltung erhoben werden. Urteile, die innerhalb der so bestimmten Zuständigkeit erlassen werden und die anderen rechtlichen Normen, welche Danzig in seinen Beziehungen zu Polen international binden, nicht zuwiderlaufen, sind rechtmäßig und müssen von Polen anerkannt werden. Die Anerkennung und Ausführung von Urteilen, die von Danziger Gerichten erlassen werden, ist eine notwendige Folge der Anerkennung von deren Zuständigkeit durch Polen nach der Entscheidung des Generals Haking."

Das Gericht legt damit dar, daß sich das vom Hohen Kommissar verneinte Klagerecht der Beamten schon aus diesen Rechtsquellen ergibt und daß Professor van Hamel nur zu prüfen gehabt hätte, ob auch die Gerichtsurteile über vermögensrechtliche Ansprüche aus dem Beamtenabkommen in den Rahmen der durch die Entscheidung des Generals Haking umschriebenen Zuständigkeit der Danziger Gerichte fallen, und ob sie etwa im Widerspruch zu irgend einer den Freistaat bindenden Völkerrechtsnorm stehen.

Vermögensrechtliche Ansprüche der Eisenbahnbeamten aus ihrem Dienstverhältnis fallen aber nach der eigenen Entscheidung des Hohen Kommissars unter die durch den Spruch des Generals Haking festgesetzte Zuständigkeit der Danziger Gerichte. Die Gerichte selbst haben also — so stellt das Gutachten des Gerichtshofs weiter fest — auch darüber zu befinden, welches materielle Recht auf diese Ansprüche anzuwenden ist. Erachten sie die Bestimmungen des Beamtenabkommens als dafür maßgebend, so könnte dieses Verfahren vom Haager Schiedsgerichtshof oder von einer anderen etwa zuständigen internationalen Instanz nur dann beanstandet werden, wenn ihm eine der zwischen Danzig und Polen geltenden Völkerrechtsnormen entgegenstünde. Das aber ist nach den früheren Darlegungen des Gerichts nicht der Fall.

Wenn Polen aber, so fährt das Urteil unter Bezugnahme auf das Rechtsgutachten des Professors Cavaglieri fort, „behaupten sollte, daß die Danziger Gerichte deswegen die Bestimmungen des Beamtenabkommens nicht anwenden könnten, weil sie nicht ordnungsgemäß im polnischen Landesrecht aufgenommen seien, so müßte der Gerichtshof bemerken, daß Polen sich keinesfalls eines Einwands bedienen könnte, der nach der Auslegung des Beamtenabkommens durch den Gerichtshof einer Berufung Polens auf die Nichterfüllung einer Verpflichtung gleichkäme, die ihm durch internationale Vereinbarung auferlegt wurde."

Ebenso wie die Untersuchung über die Rechtsnatur des Beamtenabkommens führt also auch schon diese Betrachtung der durch die Entscheidung vom 5. September 1921 begründeten allgemeinen Zuständigkeit der Danziger Gerichte den Gerichtshof zu einer uneingeschränkten Ablehnung des polnischen Standpunktes und zur Verwerfung der angefochtenen Entscheidung des Hohen Kommissars vom 8. April 1927.

Der entscheidende Teil des Gutachtens faßt diese Stellungnahme in die Worte zusammen:

„Aus diesem Grunde
ist der Gerichtshof
einstimmig
der Meinung, daß die Entscheidung des Hohen Kommissars, die infolge der von der Danziger Regierung am 12. Januar 1927 gestellten Anträge erlassen wurde, rechtlich nicht begründet ist, insoweit wie seine Entscheidung jenen Anträgen nicht stattgibt."

XI.

Nach diesem Ausgang des Rechtsstreits vor dem Haager Schiedsgericht lag es nahe, daß Polen eine nochmalige Aufrollung der Frage im Rate des Völkerbundes zu vermeiden suchte. Die Danziger Regierung, immer bereit, mit dem polnischen Nachbar einen billigen Ausgleich der so oft widerstreitenden Interessen zu suchen, bot auch diesmal bereitwillig die Hand dazu. So kam zwischen Polen und Danzig die schon eingangs erwähnte Vereinbarung über die Prozesse der Danziger Eisenbahnbediensteten vom 6. März 1928 zustande, worin beide Staaten dahin übereinkamen (Artikel 2),

„daß sie das vom Haager Gerichtshof erstattete Gutachten vom 3. März 1928 als authentische Auslegung des Danziger-Polnischen Abkommens vom 22. Oktober 1921 annehmen und daß daher die in diesem Gutachten niedergelegten Rechtsgrundsätze gegenüber Rechtsstreitigkeiten von Danziger Eisenbahnbediensteten vor den Danziger Gerichten maßgebend sein werden."

Der Bitte der Parteien und dem Antrage des Berichterstatters Villegas entsprechend konnte nunmehr der Rat des Völkerbundes, dem diese Vereinbarung durch Vermittlung des Hohen Kommissars mitgeteilt wurde, noch auf der Märztagung am 9. des Monats von der Erledigung des Streitfalls Kenntnis nehmen.

XII.

Daß der Danziger Rechtsstandpunkt in diesem Völkerbundsstreit gegen die Republik Polen die einmütige und vorbehaltlose Billigung des Internationalen Schiedsgerichtshofs gefunden hat, war für die Regierung des Freistaats insofern auch ein erfreulicher moralischer Erfolg, weil daraus für die öffentliche Meinung der Völkerbundsstaaten hervorging, daß nicht die Unvert lichkeit und Vertragsuntreue Danzigs es ist, die die F Stadt leider so oft in Streitigkeiten mit dem polnis Nachbar vor den Rat des Völkerbunds führt.

Das Verfahren im Haag hat aber für Danzig noch eine besondere, völkerrechtlich bedeutsame Seite das Haager Schiedsgericht auch die Regierung der Fr Stadt aufgefordert hat, für die Entscheidung des St falles einen eigenen „Richter ad hoc" zu stellen, hat damit zugleich auch Danzigs Anerkennung als selbs diger souveräner Staat ausgesprochen. Auch nach scher Auffassung hat die Freie Stadt nach dem Versa Vertrage auf diese völkerrechtliche Stellung einen spruch. Polen hat ihr das jedoch bisher immer bestri

Die staats- und völkerrechtlichen Zustände, die Versailler Vertrag im Osten geschaffen hat, werden le noch zur Quelle so mancher Meinungsverschiedenheit u den beteiligten Staaten werden können. Gerade auf Rücken der Danziger Eisenbahner hat die polnische St bahndirektion in Danzig noch in letzter Zeit mehrfach sucht, den Kampf um politische Ziele auszutragen. am 23. Mai d. J. hat der Danziger Volkstag bei Berat einer Großen Anfrage der Zentrumsfraktion wieder l Klage über neue Übergriffe der Verwaltung gegen deutschstämmigen Bediensteten, insbesondere über eine rektionsverfügung geführt, die die Neueinstellung e Arbeiters oder seine Anstellung als Beamter von se Zugehörigkeit zur polnischen Berufsvereinigung abhär macht. Sodann hat der Danziger Senat auch in der die Eisenbahner so bedeutsamen Sprachenfrage gegen Verfügung der Staatsbahndirektion wiederum den Sch des Hohen Kommissars in Anspruch nehmen und s Entscheidung anrufen müssen.

Möge Polen den einstimmigen Spruch des höchs internationalen Gerichtshofs zum Anlaß nehmen, für Zukunft die Mahnung zu beherzigen, die General Hak als Hoher Kommissar des Völkerbunds in seiner Entsc dung vom 5. September 1921 an die polnische Regier gerichtet hat:

„Nachdem Polen seine eigenen Bedürfnisse bezügl freien Eisenbahnverkehrs zum Meere gesichert hat, es Aufgabe der polnischen Eisenbahnverwaltung, a nur Mögliche zu tun, um die Interessen der Danzi Beamten, Angestellten und Arbeiter, die zwecks triebes der Eisenbahnen im Gebiet der Freien St angestellt sind, sicherzustellen und zu vermeiden, Empfindlichkeit der Einwohner durch Erlaß von V ordnungen zu treffen, die nicht unbedingt für ein friedigendes Arbeiten der Verwaltung notwendig si oder die als ein Versuch, die Danziger Eisenbahn zu polonisieren, ausgelegt werden könnten."

Nur so wird die polnische Eisenbahnverwaltung Danzig die zum guten Teile gerade ihr anvertraute deihliche Entwicklung der Wirtschaft im Danziger Fr staat und in den polnischen Westmarken fördern u damit auch dem Völkerfrieden zwischen gleichberechtigt benachbarten Kulturstaaten dienen können.

— **Neue Auflage des Großen Brockhaus.** Nach vieljähriger Vorbereitung sind die Arbeiten am „Großen Brockhaus" so weit gediehen, daß mit dem Erscheinen des ersten Bandes in einigen Monaten gerechnet werden kann. Das Werk ist mit sehr vielen und völlig neuen Bildern und Karten ausgestattet, wird zwanzig Bände umfassen und hat nach Inhalt und Form gegen Brockhaus' Lexikon von vor dem Kriege so grundlegende Änderungen erfahren, d es wohl als etwas ganz Neues auf dem Gebiete des voll tümlichen Nachschlagewerks anzusprechen ist. Mehre hundert Fachgelehrte wirken daran mit, in der neuen Au lage einen praktischen täglichen Berater zu schaffen, d heute notwendiger ist denn je.

Die Heidelberger Bahnhofsneubauten.

Von Reichsbahnoberrat Ernst Müller in Karlsruhe.

Am 1. Dezember 1927 ist in Heidelberg der neue Lokomotiv- und Abstellbahnhof eröffnet worden. Damit ist der zweite Schritt zum Ersatz des alten Hauptbahnhofs durch Neuanlagen geschehen, nachdem der bereits vor dem Kriege eröffnete Güter- und Verschiebebahnhof dem Hauptbahnhof schon einen Teil seiner Aufgaben abgenommen hatte.

Der im Jahre 1840 mit der ersten badischen Eisenbahnstrecke dem Betrieb übergebene Hauptbahnhof war bis 1914 Alles in Einem gewesen: Personenbahnhof, Güterbahnhof, Verschiebebahnhof und Lokomotiv- und Abstellbahnhof (siehe Abbildung 1). Zu dieser Häufung

Abb. 1.
Die Heidelberger Bahnanlagen um 1900.

Zwecke kam noch eine seltene Mannigfaltigkeit der Form: er war und ist heute noch in Kopfform Zwischenbahnhof der Badischen Hauptbahn Mannheim—Basel, Endbahnhof der Main—Neckarbahn Frankfurt—Darmstadt—Heidelberg und Anfangsbahnhof der Bahn Heidelberg—Speyer, ferner in Durchgangsform Zwischenbahnhof der Bahn Mannheim—Würzburg. Schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts hatte er seine vielfältigen Aufgaben kaum noch bewältigen können. Die Badische Staatsbahnverwaltung entschloß sich daher um die Jahrhundertwende zu einer durchgreifenden Umgestaltung der Heidelberger Bahnhofsanlagen und forderte erstmals im Haushalt 1902/1903 Mittel hierfür an.

Nach eingehenden Untersuchungen erwies es sich als beste Lösung, den alten Bahnhof aufzugeben, seinen Platz der städtischen Bebauung zu überlassen und an der Grenze der Besiedlung, westlich der Stadt, für den Personenverkehr und den Güterverkehr getrennte Anlagen von einer Durchgangsform zu bauen. Den Personenbahnhof schob der Entwurf an die Bahnkurve, die die den von Heidelberg ausstrahlenden Äste der Badischen Hauptbahn miteinander verband, so daß die Mitte des neuen Empfangsgebäudes 1100 m in westsüdwestlicher Richtung von der Mitte des alten entfernt liegen wird. An den neuen Personenbahnhof schließt sich westlich längs des Hauptbahnastes Heidelberg—Mannheim der Lokomotiv- und Abstellbahnhof in Kopfform an. Den neuen Verschiebebahnhof legte man noch weiter südwestlich als den neuen Personenbahnhof und ließ ihn diesem in einem lichten Abstand von etwa 300 m parallel laufen. Der neue Güterbahnhof, der wie der Lokomotiv- und Abstellbahnhof Kopfform erhielt, erstreckt sich vom Westende des Verschiebebahnhofs westöstlich bis zum neuen Personenbahnhof (siehe Abbildung 2).

Die neue Lage der Bahnhöfe erforderte eine weitgehende Verlegung der Zufahrtlinien. Um jeder schienenebenen Kreuzung dieser Linien untereinander auszuweichen, und um zugleich die städtischen Straßen in Geländehöhe schienenfrei durchführen zu können, legte man den Personenbahnhof tief und den Verschiebebahnhof hoch. Die Zufahrtlinien von Westen (von Mannheim und von Frankfurt) blieben im allgemeinen an ihrer Stelle, erhielten aber die dreifache Gleiszahl: zu den zwei Gleisen der Hauptbahn Mannheim—Heidelberg, die bis jetzt den ganzen Verkehr aufzunehmen hatte, trat südlich neben sie ein ausschließlich dem Güterverkehr zwischen den Verschiebebahnhöfen Mannheim und Heidelberg gewidmetes Gleispaar und nördlich der Hauptbahn ein weiteres Gleispaar für den Main—Neckar-Personen- und Güterverkehr. Dieses letztere Gleispaar mündet heute noch innerhalb des Bahnhofs Wieblingen (westlich von Heidelberg) in die Hauptbahn Mannheim—Heidelberg mit schienenebener Kreuzung ein, zweigt aber vor der Einmündung ein

Gütergleis nach dem neuen Verschiebebahnhof ab, das östlich von Wieblingen schienenfrei über die Hauptbahn hinweggeht. Später, beim Bau des neuen Personenbahnhofs, sollen auch die Personengleise der Main—Neckarbahn, dasselbe Kreuzungsbauwerk wie das Gütergleis benutzend, die Hauptbahn Mannheim—Heidelberg schienenfrei kreuzen und am Südrand des Lokomotiv- und Abstellbahnhofs entlang in den neuen Personenbahnhof einlaufen. Die von Karlsruhe über Bruchsal herkommende Zufahrtslinie teilt sich im Bahnhof Heidelberg-Kirchheim (südlich von Heidelberg) in eine zweigleisige Personenlinie und eine zweigleisige Güterlinie. Das westliche Gütergleis (Verschiebebahnhof—Kirchheim) behält die alte Lage der Bruchsaler Linie nahezu bei, das östliche dagegen (Kirchheim—Verschiebebahnhof) holt nördlich von Kirchheim stark nach Osten aus und überschreitet die ebenfalls, aber weniger, nach Osten ausbiegenden Personengleise mit einer Überführung schienenfrei, um sich dann dem Verschiebebahnhof zuzuwenden. Die Personengleise erreichen in ihrer neuen Lage bald das Gebiet des neuen Personenbahnhofs und durchqueren es einstweilen noch, um dem alten Hauptbahnhof zuzustreben. Die Zufahrtlinie im Osten, die Odenwaldbahn, soll aus der Stadt verschwinden, da sie fünf verkehrsreiche Straßen schieneneben kreuzt: Die Landstraße Frankfurt—Basel als Rohrbacher Straße gleich beim Hauptbahnhof (in den Abbildungen mit 1 bezeichnet), dicht daneben die Geisbergstraße (2) und zwischen dem Geisberg- und dem Spitaltunnel die Klingenteichstraße (3) und die beiden Äste der Klingentorstraße (4 und 5). Die neue Odenwaldlinie tritt gleich westlich des Bahnhofs Heidelberg—Karlstor in den Berg (Königsstuhltunnel) und verläßt ihn nach 2,4 km am Rheintalrand. Beim westlichen Tunnelmund spaltet sie sich in eine Güterlinie nach dem Verschiebebahnhof und eine Personenlinie nach dem neuen Personenbahnhof. Die erstere ist gebaut, die letztere noch nicht, die Personenzüge benutzen vielmehr zwischen Heidelberg und Heidelberg—Karlstor nc die alte Linie durch die Stadt. Nach dem Bau des ne Personenbahnhofs geht die alte Linie mit ihren drei T neln, (Geisberg-, Spital- und Schloßbergtunnel) an die St Heidelberg über.

Beim Bau der Neuanlagen war so vorzugehen, daß n den Hauptbahnhof zunächst vom Güterverkehr befre der die Schwierigkeiten schließlich ins unerträgliche steigert hatte, weil die Mehrzahl der Güterzüge zur Ein- u Ausfahrt eines der wenigen Bahnsteiggleise des Hauptbal hofes benutzen mußte. Man begann daher mit dem Güter- u dem Verschiebebahnhof und der Verlegung der Zufahr linien und wollte diesen Arbeiten unmittelbar den P sonenbahnhof mit dem Lokomotiv- und Abstellbahnhof f gen lassen. Allein fünf Monate nach der Vollendung

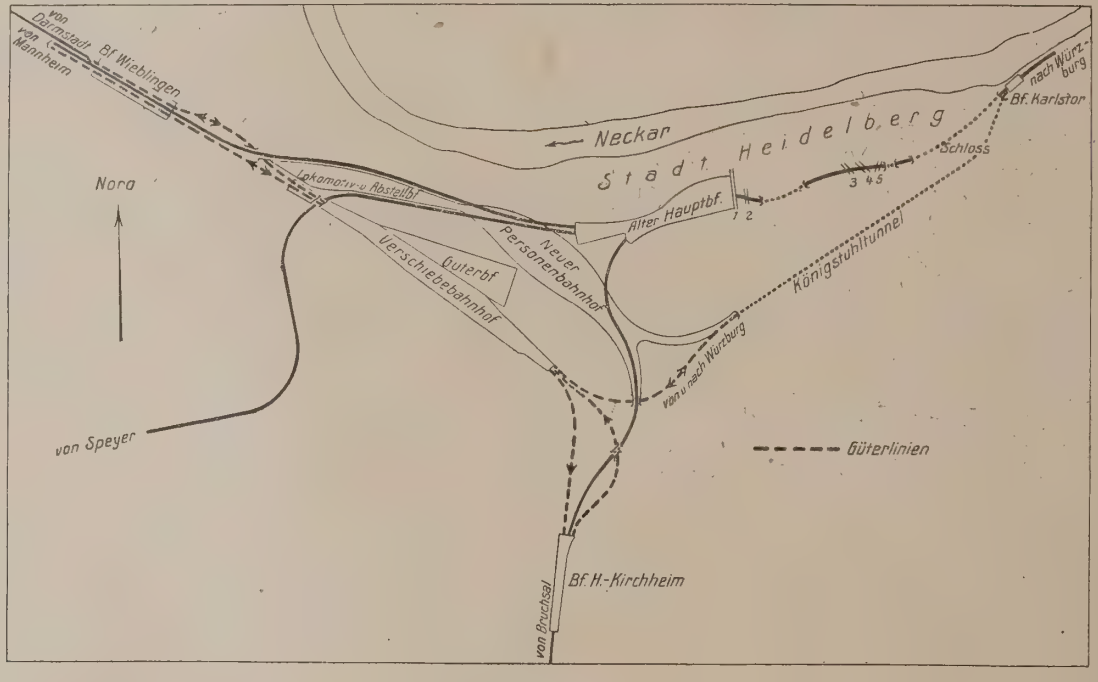


Abb. 2.
Die Heidelberger Bahnanlagen im Jahre 1928.

beiden ersteren Bahnhöfe brach der Krieg aus und leg die Arbeiten für den Personen- und den Lokomotiv- u Abstellbahnhof still. Zwei der drei Brücken über das ti liegende Gebiet dieser Bahnhöfe und die ganze Erdarb waren ebenso wie der Geländeerwerb für die Gesamtanla noch fertig geworden, dann ruhte alles jahrelang. Nach d Kriege fehlte es zunächst ganz an Mitteln zur Wied aufnahme der Arbeiten, und seit 1920 stand nur soviel Gebote, daß man den Lokomotiv- und Abstellbahnhof ginnen und vollenden konnte, ein nicht zu unterschätzend Vorteil, denn er nimmt dem alten Hauptbahnhof die Lok motivbehandlung ab, und die Beseitigung der Lokomoti schuppen und Kohlenlager im alten Bahnhof gibt die wünschte Möglichkeit zu einer Erweiterung der Bahnstei anlagen, die durch das starke Anwachsen des Reisend verkehrs, namentlich bei Schloßbeleuchtungen und dur die Verlängerung der Züge äußerst dringend gewor war. An die Stelle der verlassenen Lokomotivbehandlung anlagen ist im nördlichen Teil des alten Hauptbahnh bereits ein weiterer 370 m langer fünfter Bahnsteig zwei Bahnsteiggleisen getreten, und die alten Bahnstei

d zum Teil schon verlängert, zum Teil sollen sie es h werden. Mit diesem Zuwachs wird der alte kurze und ge Bahnhof den Verkehr noch einige Jahre bewältigen nen, hoffentlich so lange, bis es die Finanzlage der ichsbahn erlaubt, den neuen Personenbahnhof das Schlußed der Bahnhofneubauten, auszuführen.

Der am 1. März 1914 zugleich mit dem Güterbahnhof öffnete Verschiebebahnhof besteht aus drei eisgruppen: Im Zuge der Zufahrtlinien liegt eine Gruppe n Ein- und Ausfahrgleisen; daneben und zwar nördlich von hintereinander zwei Ordnungsgruppen, deren eine en Ablaufrücken und das Ausziehgleis im Westen, die dere im Osten hat. Der Bahnhof dient der Zugbildung r dann, wenn der Mannheimer Verschiebebahnhof in n Zeiten stärksten Verkehrs oder bei Frostwetter der shilfe bedarf, sonst werden in Heidelberg nur Ortsgen und Wagen der Nebenbahn ein- und ausgestellt und enwaldgüterzüge geordnet.

Der Güterbahnhof hat an seinem Kopfende ein er gestelltes Verwaltungsgebäude. An dieses schließt h an der nördlichen Langseite des Bahnhofs die Güterlle mit Rampen an. Der Freiladebahnhof nimmt den südhen Bahnhofteil ein.

Der Lokomotiv- und Abstellbahnhof beckt die langgestreckte linsenförmige Fläche östlich des gron Kreuzungsbauwerkes beim Bahnhof Wieblingen zwischen r Hauptbahn Mannheim—Heidelberg und dem bereits herstellten Bahnkörper der Main—Neckar-Personenlinie zum uen Personenbahnhof. Er endigt stumpf am Kreuzungsuwerk. Zwei Lokomotivgleise verbinden ihn mit dem en Hauptbahnhof. Sein nördlicher Teil ist Lokomotivhnhof, der südliche Abstellbahnhof. Im Lokomotivhnhof folgen sich die Lokomotivbehandlungsanlagen ch den vom Ausschuß für Lokomotivbehandlungsd maschinenartigen Anlagen festgelegten Grundsätzen n Osten nach Westen: Bekohlung, Besandung, Wasserane, Entschlackung, Drehscheibe, Lokomotivschuppen. m letztgenannten ist westlich das Bahnbetriebswerk mit rwaltungsgebäude, Kantine und Bad angebaut. Ganz im esten steht das Bezirksmagazin. Eine unter fünf Gleisen rchgeführte Straße verbindet das stumpfe Westende des komotivbahnhofs mit dem Gelände zwischen Bahn und ckar. Als weitere schienenfreie Verbindung — aber nur r die eigenen Leute der Reichsbahn bestimmt — kommt n Fußgängersteg zwischen dem Lokomotivschuppen und r Drehscheibe hinzu. Die Lokomotivbehandlungsanlagen nd um 50—80 % erweiterungsfähig.

Von den drei Gleisgruppen des Abstellbahnhofs nd zwei mit Platz für 160 Wagen ausgebaut, die dritte r weitere 120 Wagen steht noch aus, ebenso fehlen noch sämtliche Einrichtungen für Gas, Wasser, Druckluft und Vorheizung, da einstweilen Teile der durch den Wegfall der Lokomotivbehandlungsanlagen im alten Hauptbahnhof frei gewordenen Fläche der Wagenabstellung dienen sollen.

Nördlich vom Lokomotivbahnhof ist eine Wohnhäusergruppe gebaut, in der Beamte, und eine Eisenbahnersiedlung, in der Arbeiter des Bahnbetriebswerkes Wohnung finden.

An Kosten sind bis jetzt erwachsen: Für den ganzen Geländeerwerb, die gesamten Erdarbeiten, die neuen Zufahrtlinien einschließlich des Königstuhltunnels und den Verschiebebahnhof mit dem Güterbahnhof von 1903 bis 1923 28 Millionen Mark. Nach heutigen Preisen würden diese Anlagen etwa ein Drittel mehr, also rund 38 Mill. RM kosten. Der Bau des Lokomotiv- und Abstellbahnhofs erforderte ohne Geländeerwerb und Erdarbeiten, die in den 38 Mill. RM bereits enthalten sind, rund 4 Mill. RM. Somit wurden von 1903 bis heute für Heidelberg Anlagen mit einem Werte von rund 42 Mill. RM geschaffen.

Außer den Bahnhofsneubauten ist noch eine Verlegung der Odenwaldbahn von Bahnhof Heidelberg-Karlstor an gegen Osten auf etwa 1400 m geplant, um zwei sehr verkehrsreiche schienenebene Wegübergänge der linksufrigen Neckartalstraße zu beseitigen. Diese Straße liegt von Westen her bis zum Bahnhof Karlstor zwischen Bahn und Fluß und wechselt im Bahnhof auf die Bergseite der Bahn, nach 1 km aber kurz vor der Teufelskanzel mit dem sogenannten „weißen" Übergang wieder hinüber auf die Flußseite. Diese Verschlingung zwischen Bahn und Straße soll dadurch entfallen, daß man den Bahnhof Karlstor mit seinem Ostteil gegen den Berg dreht, die Bahn auf etwa 700 m im Bergabhang führt und sie bei der Teufelskanzel wieder den alten Bahnkörper gewinnen läßt. Die Straße kann dann ihre alte Lage beibehalten oder aber die verlassene dicht am Flußufer hinführende Bahnstrecke einnehmen, also zur Uferstraße werden und so die von der alten Brücke bis zum Karlstor anzulegende Uferstraße fortsetzen.

Der Bahnhof Karlstor erhält zwei 350 m lange Inselbahnsteige mit vier Bahnsteiggleisen, weil er nach der Eröffnung des neuen vom alten Hauptbahnhof nach Westen 1100 m abliegenden Personenbahnhofs für die Abbeförderung der Reisenden, besonders nach Schloßbeleuchtungen, eine erhöhte Bedeutung haben wird. Für die Güterverkehrsanlagen bleibt dann allerdings kein Platz mehr. Diese soll eine Erweiterung des 3,5 km entfernten Bahnhofs Schlierbach-Ziegelhausen ersetzen.

Die Gesamtkosten der Odenwaldbahnverlegung sind zu 3,5 Mill. RM, die der Erweiterung von Schlierbach-Ziegelhausen zu 1,25 Mill. RM veranschlagt.

Bücherschau.

— **Schweden.** Das Land der hellen Sommernächte. Eine rze Beschreibung des Landes und seiner Kultur. erausgegeben vom Schwedischen Verkehrsverband, Stockolm 1928.

Der Schwedische Verkehrsverband hat soeben seine ühere Broschüre (vgl. die Besprechungen auf S. 738 hrg. 1924 d. Ztg.) in einer noch zweckmäßigeren und schmackvolleren Weise herausgegeben. In kurzer und offender Form wird man auf den 40 Textseiten mit der wechslungsreichen Natur Schwedens, seiner Geschichte nd seinem Volke bekannt gemacht und erhält gleichzeitig noch einen guten Überblick über Schwedens Handel und Industrie. Auch die schwedische Kunst, schwedisches Kunsthandwerk und Sport kommen zu ihrem Rechte. 50 sorgfältig ausgewählte und charakteristische Abbildungen erhöhen den Wert des Heftchens, dem eine gute Übersichtskarte mit den wichtigsten Verkehrsverbindungen beigegeben ist. Das Heft, das in Deutschland von dem amtlichen Reisebureau der Schwedischen Staatsbahnen, dem Schwedischen Reisebüro in Berlin W 8, Unter den Linden 22/23, unentgeltlich bezogen werden kann, kann jedem, der nach Schweden reisen oder sich über Schweden unterrichten will, warm empfohlen werden. Paszkowski.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Die Ständige Tarifkommission hielt am 31. Mai und 1. Juni 1928 in Stettin ihre 151. Sitzung ab. Es wurden die nachstehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur Durchführung empfohlen. Bindende Kraft erhalten die Beschlüsse erst, wenn von den maßgebenden Stellen kein Widerspruch erhoben wird. Infolgedessen kann ein Zeitpunkt für die Durchführung der Beschlüsse in den Tarifen nicht angegeben werden, jedoch sollen die Beschlüsse zu den Punkten 6, 18, 20, 24, 29, 42, 45, 46 und 50 beschleunigt durchgeführt werden.

A. Güterverkehr.

1. Nach der Ausführungsbestimmung II zu § 58 (5) EVO. wird das im Frachtbrief angegebene Gewicht als richtig angenommen, wenn die ohne Antrag des Verfügungsberechtigten vorgenommene bahnamtliche Nachwägung von Wagenladungen auf der Gleiswaage keine größere Abweichung von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht als 2 % ergibt. Der Antrag, diese Ausführungsbestimmung durch Aufnahme des Zusatzes „sofern nicht nachweislich eine absichtlich unrichtige Gewichtsangabe vorliegt" zu ergänzen, wurde abgelehnt.

2. Der Antrag, die Vergünstigung der frachtfreien Rückbeförderung der durch Bruch beschädigten Eisengußwaren (Ausführungsbestimmung III zu § 86 EVO.) auch auf solche Eisengußwaren auszudehnen, die auf andere Art als durch Bruch beschädigt worden sind (z. B. Abspringen des Emailleüberzuges) und demgemäß in der Ausführungsbestimmung III zu § 86 EVO. das Wort „Bruch" zu streichen, wurde abgelehnt. Gleichfalls abgelehnt wurde der Antrag, die bisher nur für Stückgutsendungen bestehende Vergünstigung auch auf Wagenladungen auszudehnen.

3. Es wurde beschlossen, Barvorschüsse auch bei bahnlagernden Sendungen zuzulassen und dementsprechend die Ausführungsbestimmungen I und III zu § 72 EVO. zu ändern.

4. Der Antrag auf Änderung der Ziffer 10 in der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A (Verladevorschriften für Flüssigkeiten in Fässern) wurde abgelehnt. Es sollen jedoch für die Verladung von Flüssigkeiten in Fässern besondere Richtlinien in Form eines Merkblattes herausgegeben werden.

5. Der Antrag „Altpapier", das in Ballen festgepreßt und mit Bandeisen oder starkem Draht umschnürt ist, von der Bedeckungspflicht auszuschließen, wurde abgelehnt, da eine leichte Entzündbarkeit dieses Gutes als bestehend anerkannt wurde. Zur Behebung aufgetretener Zweifel wurde beschlossen, in der Ziffer 12 der Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung A das Wort „Papierspäne" zu ändern in „Papierabfälle (Altpapier), auch gepreßt".

6. Es wurde beschlossen, in die Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A folgende neue Ziffer einzufügen: „Geteerte Hochofenschlacke und geteertes Steinmaterial werden nur in offenen Wagen mit eisernen Seitenwänden zur Beförderung angenommen. Der Boden und die Wände sind durch geeignete Maßnahmen gegen Beschmutzung zu schützen."

7. Es wurde beschlossen, die vorübergehend gültige Bestimmung zu § 6 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B wie folgt zu fassen:

„Vorübergehend gültige Bestimmungen zu § 6 (1):

Wenn die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg stellt, so wird der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt.

Im Verkehr mit Stationen an Strecken (auch Kleinbahnstrecken) mit beschränktem Achsdruck wird der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen das verladbare Gewicht, mindestens aber 10 000 kg zugrunde gelegt."

Die Güterwagenvorschriften sollen dahin ergänzt werden, daß für Sendungen im Verkehr mit Stationen an Strecken mit beschränktem Achsdruck Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t nicht gestellt werden dürfen, desgleichen sollen die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften II entsprechend ergänzt werden, auch soll das Heft D Stationstarif des Reichsbahn-Gütertarifs hinsichtlich der Bezeichnung [illegible] Übergangsstationen von der Großbahn auf eine im Ac[illegible]druck beschränkte Kleinbahn ergänzt werden.

8. Bei Verladung von rohen gesägten Marmorplatten v[illegible] mindestens 1,50 m Höhe in Wagen mit einem Ladegewi[illegible] von mehr als 15 t ist nach § 6 (2) der Allgemeinen Tar[illegible] vorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil [illegible] Abteilung B, die Frachtberechnung nach der Hauptklas[illegible] mindestens an das Ladegewicht des verwendeten Wage[illegible] gebunden. Dem Antrage, dieses Gut von der erschwerend[illegible] Bestimmung des § 6 (2) auszunehmen, soll stattgegeb[illegible] werden. Es wurde beschlossen, die Ziffer 28 a des § 6 [illegible] der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu fassen:

„28. Steine, folgende:

a) wie in der Stelle „Steine" der Klasse D unter Ziffer [illegible] genannt, ausgenommen ganz oder teilweise poli[illegible] sowie rohe, gesägte Marmorplatten von mindeste[illegible] 1,50 m Höhe. (Als Höhe, gemessen an der schmäler[illegible] Seite, gilt jeweils die kürzere Seite.)"

9. Es wurde beschlossen, „Scherben von Graphitschme[illegible] tiegeln" (Ziffer 24) im Verzeichnis des § 6 (2) der Allgem[illegible] nen Tarifvorschriften zu streichen.

10. Die Saatgutvergünstigung — § 44 der Allgemein[illegible] Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil [illegible] Abteilung B — soll auf Lupinen ausgedehnt werden. D[illegible] Ziffer 2 a des genannten Paragraphen soll entsprechen[illegible] ergänzt werden.

11. Nach den z. Zt. bestehenden Richtlinien werden n[illegible] solche Güter in das Verzeichnis der großräumigen gedeckt[illegible] Wagen aufgenommen, von denen sich wenigstens 10 000 [illegible] in einem gedeckten Wagen gewöhnlicher Bauart von 15 [illegible] und 21,3 qm unterbringen lassen. Um den vielfachen Wü[illegible] schen der Wirtschaft, diese Vergünstigung einer weitere[illegible] Anzahl Güter zukommen zu lassen, zu entsprechen, wurd[illegible] für die Aufnahme von Gütern in das Verzeichnis der gro[illegible] räumigen gedeckten Wagen folgende neuen Richtlinie[illegible] festgesetzt:

1. Gl-Wagen werden — sofern das Bedürfnis zur B[illegible] förderung in gedeckten Wagen anerkannt wird — al[illegible] gemein, d. h. ohne Prüfung des wirtschaftlichen B[illegible] dürfnisses, für Güter gestellt, von denen sich, [illegible] ohne Gefahr für das Gut — nicht 7000 kg in eine[illegible] gewöhnlichen gedeckten Wagen verladen lassen.
2. Die bisherige Gewichtsgrenze von 10 000 kg für d[illegible] Anerkennung des „technischen Bedürfnisses" wi[illegible] auf 12 000 kg erhöht und der Begriff dahin erweiter[illegible] daß die technische Voraussetzung erfüllt ist, sofer[illegible] sich diese Menge ohne Gefahr für das Gut nicht i[illegible] einem gewöhnlichen Wagen verladen läßt.

   Das bisherige Verfahren für die Behandlung vo[illegible] Anträgen auf Aufnahme in das Verzeichnis II (Nach[illegible] weis des wirtschaftlichen Bedürfnisses und der B[illegible] deckungsbedürftigkeit) wird beibehalten.

   Für Güter, die auch nach den neuen Richtlinie[illegible] keinen Anspruch auf großräumige gedeckte Wage[illegible] haben, soll durch wagendienstliche Vorschriften fes[illegible] gelegt werden, daß Gl-Wagen im Falle des Vorhande[illegible] seins auch für andere Güter ohne Berechnung eine[illegible] besonderen Gebühr gestellt werden dürfen, wenn si[illegible] für Güter des Verzeichnisses II nicht benötigt werde[illegible]

Die Bestimmungen der §§ 52, 53 und 56 der Allgemeine[illegible] Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B werden hiernach wie folgt gefaßt:

§ 52.

(1) Großräumige Wagen sind
   a) gedeckte Wagen mit mindestens 24 m² Ladefläche
   b) offene Wagen mit mindestens 9,9 m Ladelänge 40 cm hohen Wänden und langen hölzernen Runge[illegible] (Rungenwagen).

(2) Großräumige Wagen werden nur gestellt, wenn di[illegible] zu befördernde Menge in einem gewöhnlichen Wage[illegible] nicht verladen werden kann.

   Großräumige, gedeckte Wagen werden, soweit si[illegible] verfügbar sind, vorzugsweise für die im Verzeich[illegible] nis II aufgeführten Güter gestellt.

3) Den in dem Verzeichnis II genannten Gütern dürfen bei Benutzung großräumiger gedeckter Wagen andere Güter in Mengen bis zu 20 % des Gesamtgewichts der Sendung beigeladen werden. Ausnahmen siehe „Glaswaren, Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren“ und „Tonwaren“ im Verzeichnis II.

§ 53.

1) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Ausladung von Wagen, die entgegen den Bestimmungen im § 52, Absatz 2 Satz 1 oder 2 oder Absatz 3 beladen sind, auf dem Versandbahnhofe vom Absender zu verlangen oder auf seine Gefahr und Kosten vorzunehmen. Für die Zeit vom Abgang der Benachrichtigung an den Absender bis zur Beendigung der Entladung und von der Stellung des neuen Wagens bis zur Beendigung der Beladung wird das tarifmäßige Wagenstandgeld erhoben.

2) Ist in dem Verzeichnis II die Stellung großräumiger Wagen nur im Falle der Ausfuhr vorgesehen, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Nachweis über den endgültigen Verbleib der Güter zu fordern.

Unter dem gleichen Vorbehalt werden auf den deutschen im Zollausland gelegenen Grenzstationen für Güter, bei denen im Verzeichnis II die Stellung großräumiger Wagen im Falle der Ausfuhr vorgesehen ist, großräumige Wagen auch zur Durchfuhr durch das deutsche nach einem außerdeutschen Zollgebiet gestellt.

§ 56.

Für die im Verzeichnis V genannten Güter dürfen großräumige gedeckte Privatwagen nur gestellt und benutzt werden, wenn für sie in diesem Verzeichnis die Einstellung großräumiger Wagen zulässig erklärt ist oder wenn das Gut dem Verzeichnis II angehört.

Es wurde ferner beschlossen, das Verzeichnis III (großräumige offene Wagen) fallen zu lassen.

Auf den Seiten 37—40 ist das Verzeichnis III demgemäß zu streichen.

12. Nach den zurzeit bestehenden Tarifbestimmungen erden Privatwagendecken und Deckenträger nur auf Senungen frachtfrei befördert, für die Wagenladungsracht erhoben wird. Es wurde beschlossen, diese Vernstigung auch auf Stückgutsendungen auszudehnen. Im 60 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen isenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B soll der erste tz wie folgt gefaßt werden: „Privatwagendecken und eckenträger werden, wenn sie zum Schutze von Gütern i der Beförderung mit der Eisenbahn bestimmt sind, verendet werden oder verwendet worden sind, unter folnden Bedingungen befördert“:

In der Ziffer 2 soll der erste Satz wie folgt gefaßt erden: „Decken und Deckenträger auf Gütern in offenen agen werden frachtfrei befördert“.

In der Ziffer 2 im zweiten und vierten Satz soll das Wort adung“ durch „Sendung“ ersetzt werden.

13. Nach § 61 der Allgemeinen Tarifvorschriften des eutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B wern die nicht der Eisenbahn gehörenden Lademittel unter stimmten Voraussetzungen frachtfrei befördert. Da im 61 der Allgemeinen Tarifvorschriften die Ladegeräte ir beispielsweise aufgeführt sind, sind über den Begriff adegeräte“ Zweifel entstanden. Zur Behebung dieser veifel sowie um klarer zum Ausdruck zu bringen, daß e Frachtfreiheit nur den Lademitteln für solche Sendungen, r die Wagenladungsfracht erhoben wird, zugestanden rden soll, wurden folgende Änderungen und Ergänzungen den Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenhn-Gütertarifs, Teil I Abt. B beschlossen:

a) der § 61 soll folgende Fassung erhalten:

„§ 61 (1). Ladegeräte im Sinne des Tarifs sind Befestigungsmittel und Behelfsvorrichtungen zur betriebssicheren Unterbringung der Güter auf den Eisenbahnwagen. Sie dienen zur Verhütung von Gefährdungen des Eisenbahnbetriebs, indem mit ihrer Hilfe die Güter auf den Eisenbahnwagen so untergebracht werden, daß sie nicht herabfallen,umfallen, durch den Wagenboden durchbrechen oder sich verschieben. Zu den Ladegeräten gehören auch Vorrichtungen, die bei offenem Wagen zur Erhöhung der Wagenwände gebraucht werden, um außer der betriebssicheren Unterbringung der Güter eine bessere Ausnutzung des Ladegewichts zu ermöglichen.

(2) Die nicht der Eisenbahn gehörenden Ladegeräte werden bei der Versendung mit dem Gut sowie ohne Gut bei der Rücksendung nach der Versandstation des Gutes und bei der Hinsendung von der Bestimmungsstation nach der Versandstation des Gutes, für das sie verwendet werden sollen, unter folgenden Bedingungen frachtfrei befördert:

1. Die Fracht für die Sendungen, bei der die Ladegeräte werden,
verwendet werden sollen, muß zu den Sätzen der worden sind,
Wagenladungsklassen berechnet werden. / worden sein.
2. Ladegeräte müssen bei der Versendung ohne Gut mit dem Namen des Eigentümers und seines Wohnortes (Eisenbahnstation) dauerhaft und deutlich bezeichnet sein.
3. Der Absender hat im Frachtbrief in den Spalten „Zeichen“ und „Nummer“ den Namen des auf den Ladegeräten bezeichneten Eigentümers einzutragen, in der Spalte „Inhalt“ die Ladegeräte nach ihrer Art zu bezeichnen und in der Spalte „Wirkliches Rohgewicht“ ihr Gewicht bei Angabe des Gewichts des zu sichernden Gutes getrennt von diesem, anzugeben. Außerdem hat der Absender in der Spalte „Inhalt“ zu vermerken:
   a) bei der Versendung mit dem Gut:
   „Zur betriebssicheren Unterbringung der Sendung“,
   b) bei der Rücksendung und Hinsendung ohne Gut:
   „Die Ladegeräte sind zur betriebssicheren Unterbringung der von . . . . . (Absender) in . . . . . an . . . . (Empfänger) in . . . . . beförderten / aufzuliefernden Sendung . . . . verwendet worden. / bestimmt. Frachtfrei zu befördern.“
4. Für die ohne Gut versandten Ladegeräte wird die Frachtfreiheit nur gewährt, wenn sie als Frachtgut aufgegeben werden. Die Ladegeräte müssen außerdem, sofern und soweit es ihre Beschaffenheit zuläßt, in zerlegtem Zustande und zu handlichen Frachtstücken gebündelt aufgeliefert werden.
5. Zur Rücksendung nach der Versandstation des Gutes sind die Ladegeräte innerhalb 3 Monaten nach der Ankunft und unter Vorlegung des über das Gut lautenden, von der Güterabfertigung abzustempelnden Frachtbriefes aufzugeben.
6. Zur Hinsendung von der Bestimmungsstation nach der Versandstation des Gutes, für das die Ladegeräte verwendet werden sollen, sind die Ladegeräte mit einem Frachtbrief aufzugeben, der an die Güterabfertigung dieser Station gerichtet ist.

(3) Die Tragfähigkeit der Wagen darf mit Einrechnung des Gewichts der Ladegeräte nicht überschritten werden.

(4) Die Ladegeräte werden auf der Bestimmungsstation dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

(5) Dem Frachtbriefe für das Gut, zu dessen Unterbringung auf den Eisenbahnwagen die Ladegeräte dienen, darf der für die Rücksendung der Ladegeräte bestimmte Frachtbrief beigegeben werden. Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, die aus dem Verlust des Frachtbriefes und der nicht ordnungsmäßigen Ausführung des Auftrages entstehen.“

b) In § 60 der Allgemeinen Tarifvorschriften soll folgender Absatz 6 neu aufgenommen werden:
„6. Dem Frachtbriefe für das Gut, zu dessen Schutze die Decken und Deckenträger dienen, darf der für die Rücksendung der Decken und Deckenträger bestimmte Frachtbrief beigegeben werden. Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, die aus dem Verlust des Frachtbriefes und der nicht ordnungsmäßigen Ausführung des Auftrages entstehen.“

c) Im § 54 der Allgemeinen Tarifvorschriften soll der Absatz (11) wie folgt gefaßt werden:

„(11) Dem Frachtbriefe für einen beladenen Privatwagen darf der für die Rück- und Weiterleitung des leeren Wagens bestimmte Frachtbrief beigegeben werden. Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, die aus dem Verlust des Frachtbriefes und der nicht ordnungsmäßigen Ausführung des Auftrages entstehen."

d) Eiserne Gerüste auf den Schemelwagenpaaren sollen von der Zurechnung zu den Ladegeräten ausgeschlossen werden. Wegen etwaiger Vermietung von Schemelwagen an die Verfrachter und Einstellung dieser mit eisernen Gerüsten zu einer besonderen Wagenart vereinigten Wagen als Privatwagen soll das Reichsbahn-Zentralamt das Weitere veranlassen.

e) Gestelle und Zwillingskisten für Rohglasscheiben sollen von der Zurechnung zu den Ladegeräten ausgeschlossen bleiben und künftig als Packmittel behandelt werden.

f) Eiserne Rollen für große Dreschmaschinen sollen dagegen zu den Ladegeräten gerechnet werden.

g) Kübelartige Behälter für Kalksteine gelten als Packmittel.

h) Der Antrag, die Ladegeräte auch über die allgemeinen Abnahmefristen hinaus lagergeldfrei aufzubewahren, wurde abgelehnt.

14. Die Ausdehnung der im § 62 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, bestehenden Vergünstigung der frachtfreien Beigabe von Wärme- und Kälteschutzmittel auf weitere schutzbedürftige Güter sowie Neufassung der Tarifbestimmung wurde zwecks weiterer Prüfung dem Unterausschuß überwiesen.

15. Die Anträge auf Änderung der Bestimmungen über die Gewichtsabrundung bei Wagenladungen und Stückgut wurden abgelehnt.

16. In das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen gedeckten Wagen zugelassenen Güter) soll aufgenommen werden: „Graphitschmelztiegel im Falle der Ausfuhr."

17. Es wurde beschlossen, in das Verzeichnis IV (Behälterwagen) unter Ziffer 36 (verflüssigte Gase) als neue Position c) aufzunehmen: „Chloräthyl (Äthylchlorid)" und den jetzigen Stellen c)—g) die Buchstaben d)—h) zu geben.

18. In das Verzeichnis V (der zur Beförderung in Privatwagen zugelassenen Güter) soll hinter „Soda, kalzinierte" nachgetragen werden: "und kristallisierte". Desgleichen soll in der Tarifstelle „Soda" der Klasse D der Hinweis „PW: kalzinierte" geändert werden in „PW: kalzinierte und kristallisierte".

19. In das gleiche Verzeichnis sollen neu aufgenommen werden: „Kunstspeisefett" und „Schweineschmalz".

20. Es wurde beschlossen, als neue Ziffer 6a in das Warenverzeichnis der ermäßigten Eilgutklasse aufzunehmen:

„6a. Käse und zwar: Weichkäse und Sauermilchkäse (Quarkkäse, Quark, dieser nur in Gebinden von höchstens 75 kg), bei Aufgabe als Stückgut in Mengen von weniger als 2000 kg an einen Empfänger in der Zeit vom 1. Mai bis 15. September.

Anmerkung:

Nicht hierher gehören:
Kräuterkäse, Margarinekäse, ferner nicht die Hartkäse z. B.: Schweizerkäse (Emmentaler, Appenzeller, Greyezer Spalen), Holländerkäse (Edamer, Gouda), Tilsiter-, Elbinger-, Holsteiner-, Lederkäse, Parmesan, Cheddaer, Chesterkäse, Käsesorten nach Art dieser Käse, sowie rindenlose Weich- und Hartkäse."

21. Der Antrag auf Versetzung von „Abfallsulphat aus der Salmiakfabrikation" aus der Klasse F in die Klasse G wurde abgelehnt.

22. Es wurde beschlossen, die Tarifstelle „Bereifungen von Kraftwagen" und Anhängewagen (Stahlbänder mit Vollgummi) „alt abgenutzte" in Klasse C und II zu streichen und dafür in Klasse E und Klasse II als neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Stahlbänder mit Vollgummi (Bereifungen von Kraftwagen und Anhängewagen), alt abgängig," ferner die Tarifstellen „Kautschukwaren usw." der Klasse F und II wie folgt zu fassen: „Kautschukwaren (Gummiwaren), Guttaperchawaren, sämtlich alt abgängig, Abfälle davon, sowie Abfälle und Abgänge der Herstellung dieser Waren.

Anmerkung:

„Als abgängig gelten nur die zu ihrem ursprünglich Verwendungszweck nicht mehr brauchbaren Bereifunge

23. Der Antrag, die beiden nebeneinander bestehe den Tarifstellen „Betonwaren" und „Eisenbetonware wegen ihrer engen Zusammengehörigkeit zu vereinig und in der Fassung zu ändern, wurde zwecks weiter Prüfung dem Unterausschuß zur Überprüfung der de schen Gütereinteilung überwiesen.

24. Es wurde beschlossen, die Tarifstelle „Bimsstei der Klasse G nur dem unverpackten Bimsstein zuzusteh und demgemäß diese Tarifstelle durch die Worte „säm lich unverpackt" zu ergänzen.

25. Es wurde beschlossen, in die Klasse F Ziffer 1 d Stelle „Metall in chemischen Verbindungen enthaltende A fälle und Zwischenerzeugnisse" hinter „bleihaltige Schla ken" aufzunehmen: „Bleistein".

26. In Klasse B soll als besondere Tarifklasse aufg nommen werden: „Bierglasuntersetzer aus Holzschli pappe, auch bedruckt". Die Versetzung dieses Gutes die ermäßigte Stückgutklasse wurde dagegen abgelehnt. der Ziffer 24 des Verzeichnisses II soll bei „Bierglasunte setzer aus Holzschliffpappe" zugesetzt werden: „auch l druckt".

27. Der Antrag auf Aufnahme von Degras in die e mäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt. Der Wortla der Tarifstelle „Degras" der Klasse B und der Hinweis a Degras in der Anmerkung der Tarifstelle „Lederfettung mittel, alt abgängig" sollen zur Unterscheidung von de zur Tarifstelle „Lederfettungsmittel, alt abgängig" g hörenden Roh- bzw. Naturdegras in „Degras-Moellon" g ändert werden.

28. Eisentarifierung.

a) Die Versetzung von Bolzen, Schrauben, Mutter Schraubenbolzen, Eggenzinken usw. aus der Klasse in die Klasse C wurde abgelehnt, dagegen wurde b schlossen, Gleisbrücken und Kletterzungen für Fel bahnen in die Ziffer 7 der Klasse C „Eisenbahn-Obe baugegenstände" der Tarifstelle „Eisen und Stahl" au zunehmen.

b) Es wurde beschlossen, die an den Röhren befestigte Gleitfüße noch als zulässige Verbindungsteile gemä Ziffer 16 Klasse C und Ziffer 10 der Klasse D de Tarifstelle „Eisen und Stahl" anzusehen. Die Anme kungen der beiden Tarifstellen sollen entsprecher ergänzt werden.

c) An den unter die Tarifstelle „Guß-, Schmiede- un Preßstücke" Ziffer 9 der Klasse C und 7 der Klasse der Tarifstelle „Eisen und Stahl" fallenden Güter dürfen außer Achslagern, Achslagerdeckeln, Flansche Schrauben usw. auch „Ringe" angebracht sein. Di Begriffsbestimmung „Ringe" wurde dahin erweitert, da hierunter auch „Unterlegringe (Federringe, Unterleg scheiben)" fallen. Die Ziffern 9 der Klasse C, 7 de Klasse D der Tarifstelle „Eisen und Stahl" sowi 13 A 1 der Gütereinteilung der ermäßigten Stückgu klasse sollen durch die Worte „Unterlegringen (Fede ringe, Unterlegscheiben)" ersetzt werden.

d) Es wurde beschlossen, die Ziffer 2 der Klasse D de Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren wie folgt zu fassen:

„2. Bleche und Platten, warm gewalzt, unbearbei tet auch gebogen, sämtlich unverpackt; im Falle de Ausfuhr über See auch verpackt.

Anmerkung:

Als unbearbeitet gelten auch die in beliebig Formen geschnittenen oder an den Rändern nach bearbeiteten Bleche. Ebenso gilt das Anbringen vo Nietlöchern nicht als Bearbeitung. Dagegen ist ei weiteres Bearbeiten der Innenfläche beispielsweis durch Schneiden, Stanzen oder Bohren nicht zuge lassen."

e) Es wurde beschlossen, die Lackierung bei den Bau beschlägen der Ziffer 13 b der ermäßigten Stückgut klasse zuzulassen und hiernach die genannte Ziffer wi folgt zu fassen:

„Baubeschläge, auch lackiert oder verzinkt."

f) Es wurde beschlossen, die Ziffer 12 a der Klasse D der Tarifstelle „Eisen und Stahl usw." wie folgt zu fassen:

„12 a) Stab- und Formeisen und -stahl, unbearbeitet,

α) warm gewalzt, z. B. Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Quadrat-, Rund-, Stangen-, I-, Q-, Belag- (Zores-), Winkeleisen und -stahl;

β) geschmiedet, in Stangen und Stäben von gleichbleibendem Durchmesser und Querschnitt."

g) Zur Behebung aufgetretener Zweifel über die Tarifierung von automatischen Waagen mit Registriervorrichtungen wurde beschlossen, in der Anmerkung zur Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art" der Klasse B „automatische Waagen mit Registriervorrichtungen" aufzunehmen. Diese gehören hiernach zur Klasse A.

h) Es wurde beschlossen, Abfallstücke von Blechen und Platten, auch zerschnittene Kesselbleche, sämtlich nicht über 1,2 m lang, bei unmittelbarem Versand an Blechwalzwerke zum Auswalzen im eigenen Betriebe aus Klasse D in die Klasse F zu versetzen und die Ziffer 3 der Tarifstelle „Eisen und Stahl" der Klasse F zu ergänzen.

i) Die Ziffer 2 der Tarifstelle „Zink" der Klasse C soll wie folgt gefaßt werden:

„Zinkbleche und Zinkplatten, gewalzt, unbearbeitet, Zinkschiffskesselplatten auch gelocht.

Anmerkung:

Als unbearbeitet gelten auch die in beliebige Formen geschnittenen oder an den Rändern nachbearbeiteten Bleche. Ebenso gilt das Anbringen von Nietlöchern nicht als Bearbeitung. Dagegen ist ein weiteres Bearbeiten der Innenfläche, beispielsweise durch Schneiden, Stanzen oder Bohren nicht zugelassen."

k) In die Klasse B soll als besondere Tarifstelle aufgenommen werden:

„Bleche und Platten aus Eisen oder Stahl sowie Bandeisen, ein- oder zweiseitig im Walzverfahren mit unedlen Metallen plattiert, unbearbeitet.

Anmerkung:

Als unbearbeitet gelten auch die in beliebige Formen geschnittenen oder an den Rändern nachbearbeiteten Bleche. Ebenso gilt das Anbringen von Nietlöchern nicht als Bearbeitung. Dagegen ist ein weiteres Bearbeiten der Innenfläche, beispielsweise durch Schneiden, Stanzen oder Bohren nicht zugelassen."

29. Es wurde beschlossen, die Tarifstelle „Fleisch" der lasse B wie folgt zu ändern:

„Fleisch, frisches, auch Gefrierfleisch; Fleisch- und Wurstwaren; Fleisch- und Wurstkonserven; Tiere (Geflügel, Vieh). geschlachtet, und totes Wild(vergleiche auch § 41 der Allgemeinen Tarifvorschriften).

Anmerkung:

1. Als Fleisch gelten auch frische Blasen, unentschleimte Därme, Euter, Gekröse, Geschlinge, Hammelkram, Herz, Köpfe, Kutteln, Leber, Lunge, Milz, Niere, Schwarten, Speck, Zunge.
2. Als Fleischware gilt einfach zubereitetes (gebratenes, gebrühtes, gekochtes, gepökeltes, geräuchertes, gesalzenes) so wie gekochtes, gewürztes und in Essig eingelegtes Fleisch.
3. Als Fleisch- und Wurstkonserven gelten auch Konserven, die außer Fleisch oder Wurstwaren, Gemüse, Hülsenfrüchte, Teigwaren und dgl. enthalten."

30. Der Antrag auf Aufnahme von Papierhülsen in die lasse C wurde abgelehnt.

31. Es wurde beschlossen, Holzbrettchen aus Nadelholz, it Papier beklebt zur Verwendung als Packmittel (sog. andaufwickelbrettchen), die zurzeit unter Klasse B und tückgut I der Tarifstelle „Holzwaren" fallen, den in iffer 16b) der Tarifstelle „Holz und Holzwaren" der lasse C aufgeführten Rahmen tarifarisch gleichzustellen nd die genannte Ziffer wie folgt zu fassen:

„16b) Rahmen und Brettchen aus diesen Holzarten, je zur Verwendung mit Packmitteln, erstere auch in Verbindung mit Pappe, zur Verwendung als Packmittel.

32. Zur Behebung von Zweifeln über die Tarifierung von Hölzern zur Herstellung von Spazier- und Schirmstöcken und dgl. wurde beschlossen, den zweiten Absatz der Anmerkung zu Ziffer 24 der Klasse D der Tarifstelle „Holz und Holzwaren" wie folgt zu fassen:

„Gefärbte rohe Hölzer zur Herstellung von Stöcken und Schirmen oder solche mit angebogener Krücke werden dieser Stelle zugerechnet."

Zwischen dem ersten und zweiten Absatz der Anmerkung der Ziffer 13 der Klasse F der Tarifstelle „Holz und Holzwaren" soll als neuer Absatz eingefügt werden: „Bei rohen Hölzern zur Herstellung von Stöcken und Schirmen gilt das Abdrehen der Stockspitzen für die Zwinge nicht als Weiterverarbeitung."

33. Es wurde beschlossen, zur Tarifstelle „Holzschliff und Holzzellstoff" der Klasse C folgende weitere Anmerkung aufzunehmen:

„Holzschliff und Holzzellstoff in Papierform mit einem Gewicht von weniger als 100 g für 1 m² Papierfläche gehört als Papier zur Klasse B."

34. Es wurde beschlossen:

a) in die Klasse C folgende Tarifstelle aufzunehmen: „**Hörner,** soweit nicht in Klasse D genannt, und **Hornhohlungen,** sämtlich von Rindvieh, Hammeln oder Ziegen.

Anmerkung:

Hornspitzen gehören zur Klasse A",

b) in der Tarifstelle „Hörner" der Klasse D die Anmerkung „Hörner, getrocknete, mit oder ohne Schlauch gehören zur Klasse A" zu streichen,

c) die Tarifstelle „Hornabfälle" der Klasse F wie folgt zu fassen: „**Hornabfälle** (Horn-Abschnitte, -Stücke und -Späne, auch -Abfallspitzen) und **Hornmehl.**

Anmerkung:

Fehlerhafte Hornplatten gehören zur Klasse A, fehlerhafte Hornhohlungen zur Klasse C",

d) die Ziffer 37 des Warenverzeichnisses der ermäßigten Stückgutklasse (Klasse II) wie folgt zu fassen: „**Hornmehl** und **Hornspäne,**"

35. In die Klasse C soll als neue Tarifstelle aufgenommen werden: „Kautschukregenerat".

36. Die Versetzung von „Kopalöl" und „Kopalkondenzöl" in die Klasse F und die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

37. Korkwaren, alte gebrauchte sollen den Korkabfällen tarifarisch gleichgestellt werden. Die Tarifstelle „Korkabfälle, Korkmehl und Korkschrot" der Klasse F soll hiernach wie folgt gefaßt werden: „Korkabfälle, Korkmehl, Korkschrot; Korkwaren, alte gebrauchte".

38. In die Klasse F soll als neue Tarifstelle aufgenommen werden:

„Korksteine, Korksteinplatten, Korksteinschalen, sämtlich alt abgängig."

Die Tarifstelle „Korksteine, Korksteinplatten, Korksteinschalen" in Klasse D soll durch den Zusatz „soweit nicht in Klasse F genannt" ergänzt werden. Weiter wurde beschlossen, die Ziffer 29 im Verzeichnis III wie folgt zu fassen:

„Korkabfälle, Korkrinde, Korkschrot, Korkwaren, auch alte, gebrauchte; Korksteine, Korksteinplatten, Korksteinschalen, alte abgängige; Ausschußkorkrinde und Zierkorkrinde (Jungfernrinde)."

39. Es wurde beschlossen, in die Klasse C als besondere Tarifstelle sowie in der Ziffer 64 der ermäßigten Stückgutklasse „Metalle folgende" als neue Unterziffer c) aufzunehmen:

„Zinnantimonblei, gegossen in Blöcken und Platten nicht über 8 % Zinn enthalten."

In der Anmerkung zur Tarifstelle „Blei" sollen die Worte „Schrift — oder Letternmetall" gestrichen werden.

40. Nach der Fußanmerkung der Tarifstelle „Metall in chemischen Verbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse" hat sich die Inhaltsbezeichnung und Frachtberechnung bei diesen Abfällen, die mehrere Metalle enthalten, nach dem in ihnen in wirtschaftlich gewinnbarer Menge enthaltenen höchsttarifierenden Bestandteil zu richten. Zur Behebung aufgetretener Meinungsverschiedenheiten über die Tarifierung solcher Abfälle soll die Fußanmerkung wie folgt gefaßt werden:

„Bei Abfällen und Zwischenerzeugnissen, die mehrere Metalle enthalten, richtet sich die Inhaltsbezeichnung und Tarifierung nach dem die höchste Tarifierung bedingenden Bestandteil, sofern dieser 8 % des Gesamtgewichts überschreitet. Bei mehr als zwei Bestandteilen bleiben die höher tarifierten Bestandteile bis zu insgesamt 8 % des Gesamtgewichts für die Eintarifierung ohne Einfluß."

Ferner soll die Ziffer 4 der Tarifstelle „Metall in chemischen Verbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse" — Klasse F — wie folgt gefaßt werden:

„Nickel- und Kupfernickelschlamm, auch bis zu 5 % kobalthaltig."

41. In die Klasse F soll als neue Tarifstelle aufgenommen werden:

„Natriumrohbikarbonat, chlorammoniumhaltig, mit mindestens 10 % Feuchtigkeit."

42. Es wurde beschlossen, „Reisbackmehl" in die Klasse C und II zu versetzen und die bisherigen Tarifstellen „Reis, auch gemahlen usw." Klasse C und II wie folgt zu fassen:

„Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisbackmehl, Reisflocken, Reisgries."

43. Rinderschweife, rohe, naß, auch ohne Knochen und Knorpel, auch gesalzen, sollen in die Klasse D der Tarifstelle „Abfälle von Häuten und Leder" aufgenommen und die genannte Tarifstelle hiernach wie folgt gefaßt werden:

„Abfälle von Häuten und Leder, folgende:

1. Rinderschweife, naß, roh, auch ohne Knochen und Knorpel, auch gesalzen;
2. Spaltabfälle, nur zur Herstellung von Kunstleder geeignet."

44. Es wurde beschlossen, Salmiak aus Klasse A in Klasse B zu versetzen.

45. Es wurde beschlossen,

a) in die Tarifstelle „Salze" der Klasse F als neue Ziffer 4 nachzutragen: „Magnesiumsulfatlauge, rohe, aus der Bittersalzerzeugung",

b) das Gut mit der gleichen Benennung in das Verzeichnis IV (Kesselwagengüter) aufzunehmen und dementsprechend auch den Hinweis „KW" zur Tarifstelle „Salze" (Seite 252 des Tarifs) entsprechend zu ergänzen.

46. Zur Vermeidung bestehender Tarifierungszweifel über den Begriff „Sumachholz" soll in den Erläuterungen zur Tarifstelle „Gerbstoffe usw." Klasse C zum Ausdruck gebracht werden, daß unter den Begriff „Sumachholz" auch das als Tizzerahholz, Tizraholz, Tizra oder Marockoholz gehandelte Holz fällt und das dieses wieder untergeteilt wird in Mogador-, Rabat-, Casablanca- und Kenitraholz.

47. Es wurde beschlossen, für die bisher unter Ziffer 1 der Klasse F der Tarifstelle „Steine" fallenden „Waschberge" d. i. ein beim Waschen und Sichten der Steinkohle entstehender Abfall in Klasse G folgende neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Waschberge, für gewerbliche Zwecke nicht verwendbar."

Die Erläuterung unter b) 1 Absatz 3 der Tarifstelle „Steine", soweit sie Waschberge betrifft, wird gestrichen. Ferner soll in das Verzeichnis des § 6 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften als neue Ziffer 34 aufgenommen werden:

„Waschberge."

48. In die Klasse B soll als neue Tarifstelle aufgenommen werden:

„Wachbretter, hölzerne, mit Einlagen aus anderen Stoffen."

Die Ziffer 39 des Verzeichnisses II soll hiernach entsprechend geändert werden.

49. Nebengebührentarif. Die nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B zu erhebenden Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen des Absenders v o r E i n t r i t t der Beförderung sollen bei Stückgut für die Frachtbriefsendung von 1 RM auf 0,50 RM und bei Wagenladungen für die Frachtbriefsendung von 3 RM auf 1,50 RM ermäßigt werden.

Der Abschnitt XII A 1 des Nebengebührentarifs soll hiernach wie folgt geändert werden:

„A. Die Gebühren, die neben der tarifmäßigen Fracht für die vom Gute zurückgelegte Bahnstrecke und neben erwachsenen Nebengebühren und Auslagen erhoben werden, betragen:

	RM	Rpf
„1. wenn das Gut auf der Versandstation vor der Beförderung zurückgegeben werden soll, oder wenn der Absender vor Eintritt der Beförderung verfügt, daß das Gut an einen anderen Empfänger oder an einem andern Ort ausgeliefert werden soll,		
a) bei Stückgut für die Frachtbriefsendung	—	50
b) bei Wagenladungen für die Frachtbriefsendung	1	50
2. wenn das Gut auf einer Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert werden soll, oder wenn das Gut von einer Bestimmungsstation oder von einer Unterwegsstation nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station befördert oder auf der Bestimmungsstation zurückgehalten oder auf dieser an einen anderen Empfänger ausgeliefert werden soll,		
a) bei Stückgut für die Frachtbriefsendung	1	—
b) bei Wagenladungen für die Frachtbriefsendung	3	—
Konnte nach dem Stande der Beförderung eine nachträgliche Verfügung nicht mehr ausgeführt werden, so wird die Hälfte der Gebühren auf Antrag erstattet;		
b) die seitherige Ziffer 2 erhält die Ziffer 3;		
c) unter C des Abschnitts XII in Ziffer 2 ist statt „A Ziffer 2" zu setzen: „A Ziffer 3".		

B. T i e r v e r k e h r.

50. Zur Erfassung der der Eisenbahn durch die Desinfektion der Viehwagen entstehenden erheblichen Unkosten wurde eine Änderung der Desinfektionsgebühre des Abschnittes VII im Deutschen Eisenbahn-Tiertari Teil I, wie folgt beschlossen :

„VII. D e s i n f e k t i o n s g e b ü h r e n.

(Ausführungsbestimmung III zu § 50 EVO.)

	Betrag in RM	Rpf
(1) Für die Desinfektion der zur Beförderung von lebenden Tieren benutzten Eisenbahnwagen wird erhoben:		
a) für Sendungen Groß- und Kleinvieh der Klassen S 1 bis S 5 sowie für Geflügel der Klassen L 1 bis L 7 (Geflügel in Geflügelwagen mit besonderen Einrichtungen s. unter b):		
für jede der Berechnung der regelrechten Fracht zugrunde zu legende Stufe	—	20
mindestens für die Sendung in einem Wagen	2	—
höchstens für die Sendung in einem einbödigen Wagen	5	—
höchstens für die Sendung in einem mehrbödigen Wagen	6	—
Die Mindestgebühr wird bei Beförderung in Viehkurswagen, Stückgutkurs- und Gepäckwagen nicht berechnet.		
b) für die Reinigung und Desinfektion von Geflügelwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. Käfigen und Futtertrögen (einschl. der Reinigung):		
für den Geflügelwagen	45	—
(2) Für die vom Absender vor der Beladung verlangte Desinfektion des Wagens wird erhoben:		
für den einbödigen Wagen	3	—
für den mehrbödigen Wagen	3	50
(3) Für die Desinfektion der zur Beförderung von lebenden Tieren verwendeten bahneigenen Käfige wird erhoben:		
für den Käfig	—	50
(4) Die Desinfektionsgebühr wird für die gleiche Sendung nur einmal erhoben.		

Bei Umbehandlung, bei Weiterbeförderung infolge nachträglicher Verfügung des Absenders oder auf Anweisung des Empfängers oder bei Neuaufgabe wird, falls die Sendung in demselben Wagen unverändert weiter befördert wird, keine Desinfektionsgebühr mehr berechnet.

Bei Zuladung wird Desinfektionsgebühr für die zugeladenen Tiere nach der für sie maßgebenden Frachtstufe besonders berechnet, jedoch nur insoweit, als die Höchstgebühr noch nicht erreicht wurde.

Bei Ausladungen wird im Falle der Weitersendung im gleichen Wagen keine weitere Desinfektionsgebühr berechnet."

51. Zur Klarstellung der Frachtberechnung für Geflügel in Wagen mit vorübergehenden eingelegten Böden soll die Bestimmung im Absatz 1 b § 2 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, wie folgt gefaßt werden:

„b) für Geflügel der Klassen L 1 bis L 7 nach der Stufe, die der Anzahl der beladenen — auch vorübergehend eingelegten Böden eines Wagens entspricht. Die in gleicher Höhe angeordneten Ladeflächen gelten auch dann als ein Boden, wenn sie durch Gänge abgeteilt oder getrennt sind."

52. Die ausschließliche Benutzung von Wagen und die Berechnung der Mindestfracht nach § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, ist ausgedehnt worden auf alle wilden oder fremdländischen, nicht zu den in Deutschland heimischen Haustierarten gehörigen Tiere, wenn diese für sich allein oder zusammen mit anderen Tieren desselben Absenders in einem Wagen befördert werden.

Die Ziffer 2 des § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften soll hiernach wie folgt gefaßt werden:

„(2) Die gleichen Mindestfrachten werden erhoben, wenn wilde Tiere oder fremdländische, nicht zu den in Deutschland heimischen Haustierarten gehörige Tiere für sich allein oder zusammen mit anderen Tieren desselben Absenders in einem Wagen befördert werden."

53. Die Vergünstigung für Schlachtpferde — § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, — soll auch auf geschlachtete Maultiere ausgedehnt und der § 14 entsprechend ergänzt werden.

54. Dem Antrage auf anderweite Frachtberechnung für verpackte lebende Tiere, für die nach den Bestimmungen die Eilgutfracht zu berechnen ist, wurde keine Folge gegeben.

55. Zur besseren Unterscheidung der frachtrechtlichen Bestimmungen bei Beförderung von Sendungen lebender Tiere, für die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B eine besondere Regelung vorgesehen ist, wurden folgende Änderungen und Ergänzungen beschlossen:

1. Die Fußanmerkung zum Vorwort des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung A und B wie folgt zu ändern:
   „Für die Beförderung von lebenden Tieren in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen gelten außerdem die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I";
2. Ausführungsbestimmung XII 3 zu § 48 erhält folgenden neuen Wortlaut:
   „Für Tiere in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken und dergleichen wird Begleitung nur mit Genehmigung der Versandstation zugelassen, sofern im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, nichts anderes bestimmt ist";
3. Ausführungsbestimmung IV zu § 50 erhält folgenden zweiten Satz:
   „Für Tiere in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken und dergleichen wird anstatt des Standgeldes Lagergeld oder Wagenstandgeld nach den Bestimmungen im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, berechnet";
4. dem § 21 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, folgenden Wortlaut zu geben:
   „Für lebende Tiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen wird die volle Eilgutfracht berechnet, soweit nicht besondere Bestimmungen bestehen (vgl. auch § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I)."

56. Zur Beseitigung von Zweifeln, in welcher Form der Antrag des Versenders auf Zu- und Ausladungen von lebenden Tieren auf Unterwegsstationen zu stellen ist, wurde beschlossen, dem letzten Satz des § 28, Absatz 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, folgende Fassung zu geben:

„Der Antrag ist bei der Versandstation einzureichen. Im Falle seiner Genehmigung ist vom Absender in der Spalte für sonstige zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen des Frachtbriefes folgender Vermerk einzutragen: $\frac{\text{Zu-}}{\text{Aus-}}$ladung von . . . . . .

(Stückzahl und tarifmäßige Bezeichnung der Tiere)

in . . . . . beantragt von der Eisenbahn,

(Unterwegsstation)

gestattet."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Verwaltungsrat zur Ablehnung der Tariferhöhung seitens der Reichsregierung.** Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigte sich in einer außerordentlichen Sitzung am 9. Juni 1928 mit der von der Reichsregierung zu dem Tarifantrag der Reichsbahn gegebenen Antwort.

Er kann in dieser Antwort keine die Sache erledigende Entscheidung erblicken. So begrüßenswert es ist, daß die Reichsregierung der Reichsbahn bei der Beschaffung von Kapital behilflich sein und eine Vereinbarung über die Tilgung der Kredite treffen will, deren Lasten sich über den 1. Januar 1965 hinaus erstrecken, so betreffen doch beide Erklärungen nicht den Antrag auf Tariferhöhung.

Die Regelung der erwähnten Tilgungsfrage ist bei der Bemessung der geforderten Tariferhöhung bereits vorausgesetzt. Ebenso ist dabei vorausgesetzt, daß die Reichsbahn im Jahre 1928 noch 200 Millionen RM Neukapital aufnehmen kann. Bei dem Antrag auf Tariferhöhung handelt es sich aber nicht um die Mittelbeschaffung für Kapitalzuwachs, der ordnungsmäßig durch Anleihen zu decken ist, sondern um den Ausgleich der Betriebsrechnung, der nur durch Betriebseinnahmen erfolgen kann.

Wollte man entgegen diesem Grundsatz gemäß Anregungen aus der Öffentlichkeit im laufenden Jahre einen übermäßigen Betrag auf Anleihekonto nehmen, so würde damit, selbst wenn eine Kapitalaufnahme in solcher Höhe möglich wäre, der Tatbestand nicht aus der Welt geschafft, daß die Betriebsrechnung des laufenden Jahres und ebenso des folgenden Jahres in sich einen Verlust aufweist.

Die Reichsregierung begründet die Ablehnung der Tariferhöhung damit, daß für 1928 mit höheren Einnahmen gerechnet werden könne, als die Reichsbahn annimmt. Die Monate Januar bis April haben allerdings eine Mehreinnahme von rund 75 Millionen RM gegenüber dem Vorjahre gebracht. Dagegen sind die Einnahmen des Mai, wenn man die Sondereinnahme aus dem in diesem Jahre schon in den Mai gefallenen Pfingstverkehr mit 15 Millionen RM absetzt, um 6 Millionen RM gegen 1927 zurückgeblieben. Wenn auch niemand die Verkehrsentwicklung mit Bestimmtheit vorhersagen kann, so decken sich doch die bisherigen Ergebnisse dieses Jahres mit den Schätzungen der Reichsbahn, die dem Tarifantrag zugrunde liegen. Diese Schätzungen sind auch für die kommenden Monate aufgebaut auf den langjährigen Erfahrungen der die Verkehrseinnahmen beeinflussenden

Saisonbewegungen. Dagegen sind seit Fertigstellung der Tarifdenkschrift die Betriebsausgaben durch Erhöhung der Eisen- und Kohlenpreise weiter angewachsen.

Der Verwaltungsrat ist nach wie vor der Überzeugung, daß Anlagen und Betrieb sich auf die Dauer nur dann in einer den berechtigten Anforderungen des Verkehrs und der Wirtschaft entsprechenden Verfassung erhalten lassen, wenn entweder die dem Unternehmen auferlegten Lasten wesentlich gesenkt oder die Tarife erhöht werden. Ist das erstere nicht durchführbar, so ist die rechtzeitige Durchführung der vorgeschlagenen Tariferhöhungen nach der Überzeugung des Verwaltungsrats auch vom Standpunkt der Wirtschaft ein geringeres Übel als wenn die Erhöhung zu spät, zu einem für die Wirtschaft noch weniger geeigneten Zeitpunkt und dann wahrscheinlich in erhöhtem Umfange unvermeidlich wird.

Da jedoch die Antwort der Reichsregierung im allgemeinen die Neigung erkennen läßt, die schwierigen Fragen in Vereinbarung mit der Reichsbahn zu lösen, und da der Weg des Reichsbahngerichts nach Auffassung des Verwaltungsrats erst an allerletzter Stelle in Frage kommt, so hat der Verwaltungsrat unter Offenhaltung seines Rechtes, das Reichsbahngericht anzurufen, beschlossen, zunächst mit allem Nachdruck die Verhandlungen mit der Reichsregierung auf Erledigung des Tariferhöhungsantrags weiter zu betreiben.

— **Inbetriebnahme der Nebenbahn Leinfelden—Waldenbuch im Bezirk der RBD. Stuttgart.** Die regelspurige, von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (RBD. Stuttgart) gebaute Nebenbahn Leinfelden—Waldenbuch wird am 23. Juni 1928 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die 11,70 km lange Strecke schließt in Leinfelden (Strecke Vaihingen a. d. F.—Neuhausen a. d. F.) an das bestehende Bahnnetz an und wird mit Dampfkraft betrieben. Die Bahn dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Güter- und Tierverkehr mit folgenden Stationen: Musberg, Steinenbronn, Schlößlesmühle, Kochenmühle, Burkhardtsmühle, Glashütte und Waldenbuch.

Die Stationen Schlößlesmühle, Kochenmühle und Glashütte dienen nur dem Personenverkehr, die Stationen Musberg und Burkhardtsmühle dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Kleinviehverkehr und die Stationen Steinenbronn und Waldenbuch dem Gesamtverkehr.

Auf der neuen Bahn beträgt der größte zulässige feste Achsstand 4,8 m, der größte zulässige Achsdruck für Personen- und Güterwagen 17 t, das mit Rücksicht auf die Brücken zulässige Metergewicht der Wagen bei geschlossenen Zügen und bei einzelnen schweren Wagen in gewöhnlichen Zügen je 8,0 t/m. Zugelassen sind Lokomotiven mit Achsdruckgattungszeichen bis einschl. 17. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 200 m und die größte Neigung 1 : 40.

— **Deutsch- und litauisch-sowjetischer Gütertarif.** Im Mai 1928 hat in der Krim die 6. Verbandskonferenz des deutsch- und litauisch-russischen Eisenbahnverbandes stattgefunden. Auf Grund der Beschlüsse der Konferenz ist am 1. Juni 1928 der deutsch- und litauisch-sowjetische Gütertarif neu herausgegeben worden. Der Tarif tritt am 1. Juni 1928 in Kraft. Er bringt eine Reihe wesentlicher Verbesserungen. Es sind dreißig neue Güter in den Tarif aufgenommen, so daß das Güterverzeichnis jetzt 200 Tarifnummern enthält. Die Frachttabellen sind ebenfalls neu bearbeitet worden, auch sind Vorschriften für die Frachtberechnung in den Tarif aufgenommen worden, so daß eine genaue Vorausberechnung der zu erhebenden Fracht ermöglicht wird. Ferner sind die Sätze für die estischen Durchgangsstrecken und für eine weitere litauische Durchgangsstrecke aufgenommen worden. Auch die Anzahl der sowjetischen Tarifstationen ist sehr erheblich vermehrt worden. Endlich sind Erleichterungen für den Verkehr mit den im Tarif nicht enthaltenen sowjetischen Stationen geschaffen, so daß jetzt der Eisenbahngüterverkehr mit jeder sowjetischen Station durchführbar ist.

Eine Reihe weiterer Verbesserungen, die ebenfalls bereits von der Konferenz beschlossen sind, werden nach der Bestätigung der Beschlüsse im Nachtragswege du geführt werden.

— **Direkte Abfertigung von Personen und Reisegep nach dem Fernen Osten.** Am 20. Juni 1928 tritt der sonen- und Gepäcktarif für den Europäisch-Asiatisc Verkehr über Sibirien in Kraft. Es ist somit wiede eine durchgehende Verbindung auf dem Landw zwischen dem Westen Europas und dem Fernen Osten derhergestellt worden, die schon vor dem Kriege bes den hatte.

Die Ingangsetzung dieses Verkehrs wurde durch Verhandlungen mit Polen über die Durchführung des in nationalen Verkehrs durch den sogenannten polnisc Korridor hinausgezögert. Nach dem Abschluß und Inkrafttreten eines zwischen Deutschland und Polen ab schlossenen Staatsvertrages über Erleichterungen des in nationalen Eisenbahnverkehrs auf der Eisenbahnstre Firchau— (Chojnice—Tczew) Marienburg stand der gangsetzung des Verkehrs nach dem Fernen Osten nic mehr im Wege, zumal in der Zwischenzeit die Tarif- Fahrplanverhandlungen, die im Einvernehmen mit 20 diesem Verkehr beteiligten Unternehmungen (Eisenba verwaltungen und Schiffahrtslinien) gepflogen wer mußten, zum Abschluß gelangt waren. Durch das Inkr treten dieses Tarifs ist einem seit langem hervortreten Bedürfnis auf direkte Abfertigung der Reisenden und ih Gepäcks von Deutschland nach Stationen des Fernen Ost Rechnung getragen. Der Reisende wird also in Zuku in der Lage sein, sich am Fahrkartenschalter in K Berlin oder Hamburg direkte Fahrkarten nach Wla wostok, Manchuria, Harbin, Dairen, Fusan usw. oder n Tokio, Yokohama oder anderen japanischen Stationen lösen und sein Reisegepäck direkt dorthin abfertigen lassen. Die Reisedauer von Berlin nach Tokio w 14 Tage betragen. Eine Fahrkarte II. Klasse Berlin—To über Fusan kostet rund 534 Reichsmark. Es sei hier noch besonders erwähnt, daß dem Reisenden für Streckenabschnitt Berlin—Moskau zwei Reisewege wahlweisen Benutzung zur Verfügung stehen, der e über Schneidemühl—Firchau—Marienburg—Eydtkuhne Riga und der andere über Stentsch—Warschau. Be Wege sind im Fahrpreise gleichgestellt, so daß es in Belieben des Reisenden gestellt ist, welchen dieser beid Wege er benutzen will. Dasselbe gilt für die umgekeh Richtung.

Die gleichfalls in diesen Tarif aufgenommenen chi sischen Staatsbahnen nehmen zur Zeit an diesem Verk wegen der besonderen politischen Verhältnisse in Ch noch nicht teil.

— **Verbesserung der Passagierräume bei den deutsch Saßnitzfährschiffen.** Nachdem das auf der Linie Saßnitz Trälleborg verkehrende Fährschiff „Preußen" der De schen Reichsbahn-Gesellschaft in den letzten Wochen a der Stettiner Vulkanwerft gründlich überholt und Räume für die Passagiere wesentlich verbessert wor sind, geschieht jetzt das Gleiche mit dem zweiten Fä schiff „Deutschland". Die Innenausstattung dieser Schi entspricht dann in jeder Weise der der schwedisch Fährschiffe.

— **Die Dessau—Wörlitzer Eisenbahngesellschaft Jahre 1927.** Im Personenverkehr stieg die Zahl der förderten Personen um 21 000 auf 285 200, der befördert Gütermenge um 29 000 t. Die Betriebsausgaben haben si infolge Anpassung der Betriebsleistungen an den Verke und sparsamster Wirtschaftsführung um 25 000 RM geg das Vorjahr vermindert. Die Gesamteinnahmen betrug 416 815 RM (i. V. 385 894 RM), sind mithin um 8,01 % g stiegen. Die Betriebsausgaben betrugen 377 236 RM (i. 403 298 RM), sind mithin um 6,46 % gesunken. Die Betrieb zahl ist gegen das Vorjahr von 104,51 % auf 90,50 gesunken.

— **Eisenbahnunglück bei Fürth.** Am 10. Juni um Uhr früh wurde die Deutsche Reichsbahn von einem schw ren Eisenbahnunglück bei Fürth betroffen. Zwischen Nür berg und Würzburg 200 Meter hinter der Station Siege dorf entgleiste der Schnellzug D 47 München—Frankfu a./M.—Dortmund auf freier Strecke und stürzte den Dam

nunter. Die Lokomotive überschlug sich, die Personen-
igen wurden zum Teil ineinandergeschoben. Nur der
zte Wagen blieb so gut wie unbeschädigt. Die Zahl der
ten beträgt 24, die der Verletzten über 100. Doch fallen
runter viele Leichtverletzte. Unter den Toten befindet
ch auch der Lokomotivführer, während der Heizer sich
rch Absprıngen retten konnte.

Die Untersuchung über die Ursachen der Katastrophe
noch nicht abgeschlossen. Sie hat bisher noch keinen
heren Anhalt dafür ergeben, was zur Entgleisung ge-
hrt hat.

— **Ermäßigung der Sichtvermerksgebühren für
'ressa"-Besucher.** Das Auswärtige Amt hat die deutschen
chtvermerksbehörden im Auslande angewiesen, denjenigen
rsonen, die die „Pressa" in Köln besuchen wollen und
ses ausdrücklich erklären oder einen Ausweis der
'ressa" vorzeigen, eine Ermäßigung der Sichtvermerks-
bühren von 50 % zu gewähren. Personen oder Mitglieder
w. Angestellte von Firmen, die selbst auf der Pressa aus-
stellt haben, erhalten den Sichtvermerk gebührenfrei.

— **Erweiterung des Wagenparks der „Mitropa" und
res Liniennetzes.** Um ihren Wagenpark zu ergänzen
d zu vergrößern hatte die Mitropa im vergangenen Jahre
Speise- und 68 Schlafwagen in Auftrag gegeben, von
nen die ersten Wagen bereits im vergangenen Winter im
ıgadin-Expreß liefen. Gegenwärtig sind bereits von diesen
8 neuen Wagen 63 in den Verkehr eingestellt, und die
stlichen 45 Wagen sollen noch während der dies-
hrigen Reisezeit ihren Dienst aufnehmen.

In Aussehen und Einrichtung unterscheiden sich die
uen Wagen vorteilhaft von den alten. Sie haben alle einen
rdeauxroten Anstrich und sind länger als die Wagen
iherer Bauart. Die einzelnen Abteile der Schlafwagen sind
ch modernen architektonischen Grundsätzen gestaltet und
ten den Reisenden mehr Bequemlichkeit. Die Heizung
d Lüftung ist verbessert worden, und die Betten sind
eiter. Alle Abteile sind mit fließendem warmen und kalten
asser ausgerüstet. Die neuen Speisewagen sind breiter
; die bisherigen und erwecken den Eindruck eleganter
staurants. An Stelle der Stühle sind bequeme, gut gepol-
rte Klappsitze angebracht. Die Fenster können vom
ttelgang geöffnet werden, ohne dadurch die Gäste an den
schen zu stören.

Nach Einstellung dieser neuen Wagen wird der gesamte
agenpark der Mitropa 659 Wagen umfassen. Würde man
ese Wagen zusammenstellen, so würde sich ein Zug von
km Länge bilden lassen.

Heute befahren die Wagen der Mitropa sämtliche Strecken
s Deutschen Reiches. Der gesamte innerdeutsche Schlaf-
d Speisewagenbetrieb liegt in ihrer Hand. Einige Linien
strecken sich sogar bis ins Ausland. Im Westen laufen
tropawagen bis Amsterdam, Vlissingen und Hoek van
lland, im Süden nach Zürich, Luzern, Chur und Lugano,
Norden nach Kopenhagen und Malmö, im Südosten nach
ien und den tschechischen Bädern. Weitere Kurse nach
r Schweiz, nach Gastein und dem Salzkammergut sind
Aussicht genommen.

— **Kursus der Handels-Hochschule über Fremdenverkehr.**
n der Handels-Hochschule Berlin wird im Sommerse-
ster 1928 ein vom 18. Juni bis 30. Juli dauernder Kursus
gehalten werden, in dem die Bedeutung des Fremden-
rkehrs für die deutsche Wirtschaft dargelegt werden
ll. An der Veranstaltung sind neben der Handels-Hoch-
hule Berlin, die Stadt Berlin und die Industrie- und Han-
lskammer zu Berlin beteiligt. Mit diesem Kursus soll
r beschlossene stärkere Ausbau der verkehrswissen-
haftlichen Vorlesungen an der Handels-Hochschule Berlin
ngeleitet werden. Aus der Reihe der Vorträge nennen
r folgende: „Seeschiffahrt und Fremdenverkehr" von Dr.
isler Kiep, Vorstandsmitglied der Hamburg-Amerika Linie,
mburg. „Fremdenverkehr in der modernen Wirtschaft"
n Dr. M. J. Bonn, ordentlichen Professor an der Handels-
chschule Berlin. „Das Flugzeug im Verkehr" von M.
ronsky, Direktor der Deutschen Lufthansa A.-G., Berlin.
nternationale Reisebüros" von E. Giese, Direktor der Ame-
rican Expreß Company m. b. H., Berlin. „Eisenbahn und
Fremdenverkehr" von J. Vogt, Staatssekretär a. D., Di-
rektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin. „Ver-
kehrswerbung" von Dr. C. E. Schmidt, Verkehrsamt der
Stadt Berlin.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-
Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte
Scheel, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Kolberg,
als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Stargard (Pom.) 2,
und Rothe, Vorstand der Reichsbahn-Betriebsdirektion
Leipzig 1, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Dresden,
die Reichsbahnräte Heinrich Bauer, Vorstand des Reichs-
bahn-Verkehrsamts Fulda, als Vorstand zum Reichsbahn-
Verkehrsamt Koblenz 1, Mantey, bisher bei der Reichs-
bahndirektion Berlin, als Vorstand zum Reichsbahn-Ver-
kehrsamt Allenstein, Wendt, bisher bei der Reichsbahn-
direktion Mainz, als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt
Hameln, Andreä, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts
Stargard (Pom.) 2, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebs-
amt Kolberg, Stärk, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts
Rothenburg (Han.), zum Reichsbahn-Betriebsamt Bremen 2,
und Kurt Körner, bisher bei der Reichsbahn-Betriebs-
direktion Leipzig 1, zur Reichsbahn-Betriebsdirektion Dres-
den 1, sowie der Reichsbahnassessor Dr. jur. Utermann,
bisher bei der Reichsbahndirektion Hannover, zur Reichs-
bahndirektion Breslau.

Übertragen ist dem Reichsbahnoberrat Max Pfeif-
fer in Leipzig die auftragsweise Leitung der Reichsbahn-
Betriebsdirektion Leipzig 1, dem Reichsbahnrat Reuschle
in Halle (Saale) die Leitung des neuerrichteten Reichsbahn-
Neubauamts Halle 2.

Überwiesen ist der Reichsbahnamtmann Hof-
mann, Leiter des Bahnhofs Ulm, zum Reichsbahn-Betriebs-
amt daselbst.

In den Ruhestand getreten ist der Reichsbahnamtmann
Wilhelm Lorenz, Vorsteher des Hauptbahnhofs Rostock.

Österreich.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsordnung.** Der Bun-
desrat hat in seiner Sitzung vom 1. Juni den Entwurf einer
Eisenbahnverkehrsordnung beraten und gegen den Beschluß
des Nationalrates keine Einwendung erhoben.

— **Sprechtag der Bundesbahnen.** Auf dem bei der
Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen am
2. Juni abgehaltenen Sprechtag, zu dem Vertreter des
Bundesministeriums für Handel und Verkehr, der Landes-
regierungen, der Handelskammern, der Landesverbände für
Fremdenverkehr und Vertreter der anderen am Fremden-
verkehr interessierten Verbände und Körperschaften erschie-
nen waren, erstattete der den Vorsitz führende Betriebs-
direktor Ing. Sedlak einen ausführlichen Bericht über die
für den heurigen Sommerverkehr anläßlich des 10. Deutschen
Sängerbundesfestes geplanten Maßnahmen. Der Massen-
verkehr, der an die Bundesbahnen Anforderungen stellen
wird wie nie zuvor, wird sich am deutlichsten darin aus-
drücken, daß neben dem zur Zeit im vollen Gange befind-
lichen Hochsommerreiseverkehr zur Beförderung der Festteil-
nehmer innerhalb der wenigen Tage vom 18. bis 25. Juli
noch ein dichter Sonderzugsverkehr von etwa 140 bis
150 Sonderzügen zu bewältigen sein wird, wovon etwa 124
aus dem Deutschen Reich, 10 aus der Tschechoslowakei, 8
bis 10 aus den Bundesländern, 2 aus Amerika und 2 aus
Ungarn und Rumänien kommen werden. Außerdem werden
umfangreiche Vorsorgen getroffen für die Beförderung der
während des Festes in der Umgebung von Wien unter-
gebrachten Festteilnehmer. Die Bundesbahnen rechnen mit
einem besonders starken Verkehr am Tage des Festzuges,
d. i. der 22. Juli, sowie an den folgenden Tagen der Rück-
beförderung der Festteilnehmer und der Bereisung der
Bundesländer.

Betriebsdirektor Sedlak machte dann noch Mitteilung
von der bereits erfolgten Neubestellung von 500 Personen-
wagen, darunter 190 D-Zug-Wagen, weiter von der Be-

stellung von acht Elektrotriebwagen sowie Mitteilungen über die geplanten Maßnahmen zur Verstärkung des Oberbaues auf den Linien der österreichischen Bundesbahnen.

Der Vorstand der Fahrplanabteilung Oberinspektor Hierzegger erstattete sodann den Bericht über die geplanten Änderungen und Verbesserungen des Fahrplanes, worauf Direktor Sinek von der Österreichischen Verkehrswerbung über die verschiedenen Maßnahmen berichtete, die zur Förderung des Reise- und Fremdenverkehrs in der letzten Zeit getroffen wurden. An die Berichte schloß sich eine eingehende Aussprache.

Die Vertreter der Fremdenverkehrsverbände anerkannten die weitgehende Berücksichtigung, die ihre Wünsche im Sommerfahrplan gefunden haben.

Ungarn.

— **Konferenz des Transportkomitees in Budapest.** Das internationale Transportkomitee hält seine diesjährige Gesamtsitzung am 19.—21. Juni d. J. in Budapest ab. Das Präsidium hat die Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen als geschäftsführende inne. An der Sitzung nehmen die Direktoren und Oberbeamten der Eisenbahnen aus 18 Staaten teil. Der Tagesordnung gemäß, welche aus 28 Punkten besteht, wird über folgende Angelegenheiten verhandelt:

Änderungen der Geschäftsordnung, Besprechung der Bestimmungen zur einheitlichen Ergänzung der internationalen Vereinbarung über Personen-, Gepäcksbeförderung und Gütertransport, welche ab 1. Oktober d. J. ins Leben tritt, Genehmigung der zur Vereinheitlichung des Manipulationsdienstes der Bahnen dienenden Manipulationsvorschriften, die Abänderung der fünf besonderen Vereinbarungen zur Regelung der Beziehungen der Bahnen untereinander, Besprechung der Anwendung dieser Vereinbarungen bei den leeren Privatwagen-Sendungen, Entscheidung über die strittigen Fragen zwischen den einzelnen Bahndirektionen, Aufnahme neuer Bahnen in das Komitee, die Wahl der geschäftsführenden Direktion usw.

Niederlande.

— **Unbeschrankte Bahnübergänge.** Der holländische Minister für Wasserbau hat einen Ausschuß mit dem Auftrag eingesetzt eine Untersuchung anzustellen über die Sicherheit auf den dem öffentlichen Verkehr dienenden unbeschrankten Bahnübergängen der Haupt- und Nebenbahnstrecken und dabei besonders zu prüfen, ob der bisher gemäß Art. 3 Abs. 1 des Königl. Erlasses vom 9. August 1922 angelegte Maßstab (wonach der Minister für Wasserbau die Beseitigung der Überwachung von dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnübergängen genehmigen kann, wenn es sich nach dem Ermessen des Ministers um einen verkehrsschwachen Überweg handelt, bei dem von der den Bahnkörper überquerenden Landstraße aus nach beiden Richtungen genügende Aussicht auf die Bahnstrecke besteht) der Änderung bedarf, auf welche Weise das Publikum auf diese Bahnübergänge aufmerksam gemacht werden soll sowie ob und — wenn ja — in welchen Fällen dabei besondere Vorrichtungen, welche das Herannahen eines Zuges ankündigen, möglich und wünschenswert sind.

Der Ausschuß, der dem Minister einen schriftlichen Bericht zu erstatten hat, besteht aus 7 Mitgliedern, von denen zwei (Ing. H. Maas Geesteranus, Chef des Bahnbau- und -unterhaltungsdienstes in Utrecht und L. Wigman, Lokomotivführer in Eindhoven, dem Personal der Niederländischen Eisenbahnen angehören. Vorsitzender des Ausschusses ist der Obergeneralinspektor a. D. der Eisen- und Kleinbahnen Ing. A. H. W. van der Vegt im Haag.

— **Dividende 1927 der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft.** Der im Laufe dieses Monats abzuhaltenden Generalversammlung von Aktionären der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft wird vorgeschlagen werden, die Dividende für das Geschäftsjahr 1927 auf 140 Hfl auf die Aktie von 1000 Hfl (voriges Jahr 110 Hfl) festzusetzen; hiervon sind am 2. Januar d. J. bereits 40 Hfl als Interimdividende gezahlt worden.

— **E. J. B. H. M. Engeringh †.** Am 2. Juni d. J. starb zu Goesterberg der frühere stellvertretende Gene direktor der Maatschappy tot Exploitatie van Staatssp wegen E. J. B. H. M. Engeringh in fast vollende 80. Lebensjahre. Am 20. Juni 1860 in den Dienst der o erwähnten Eisenbahngesellschaft eingetreten, durchlief verschiedene Grade. Am 1. März 1878 wurde er zum des Kommerziellen Dienstes ernannt. Am 15. Oktober 1 wurde ihm die Leitung des Handels- und Betriebsdien übertragen; am 1. September 1890 erfolgte seine Ernenn zum Chef der Betriebsverwaltung. Nachdem er diese S lung eine Reihe von Jahren bekleidet hatte, wurde er 1. Juli 1907 zum stellvertretenden Generaldirektor ernan aus welchem Amte er am 1. Januar 1917 unter ehrvoll Auszeichnung in den Ruhestand gesetzt wurde.

Übrige europäische Länder

— **Ausländische Schienen für die Eisenbahnlinie Re —Nömme.** Auf der letzten Sitzung des estländischen K netts berichtete der Verkehrsminister über die Vorarbei für die in Aussicht genommenen Eisenbahnneubauten. für das zweite Gleis der Linie Reval—Nömme erfor lichen Schienen sollen aus dem Auslande bezogen werd worüber bereits verhandelt wird. Für die kürzlich fer gestellte Schmalspurbahn sind im ganzen 10 Lokomoti erforderlich. Im diesjährigen Budget ist jedoch nur Betrag für 4 Lokomotiven vorgesehen. Von ausländisc Firmen hat das Verkehrsministerium 22 Angebote, inländischen Unternehmungen dagegen nur 2 Offer erhalten. Das Verkehrsministerium ist der Ansicht, daß ersten Lokomotiven aus dem Auslande be gen werden müssen, da die estländischen Fabriken ni schnell genug und billig liefern können.

— **Elektrisierungsprojekt der Eisenbahnlinie Moskau Donezbecken.** Das technische Komitee des Verkehrsko missariats der Sowjetunion hat mit dem Studium des E wurfs für die Elektrisierung der Eisenbahnlinie Moskau Kursk—Charkow—Donezbecken begonnen. Die Bau- u Ausrüstungskosten werden auf Grund des Entwurfs a 120,6 Mill. Rubel berechnet. Die elektrisierte Linie s hauptsächlich zur Verbilligung der Kohlentransporte a dem Donezbecken dienen und dadurch die Versorgung d Nordwest- und zentralen Industriebezirke erleichtern, gegenwärtig im größerem Umfange ausländisc Kohlen beziehen.

— **Bevorstehende Einführung des direkten Güterv kehrs zwischen der Tschechoslowakei und Sowjetrußla** Auf Grund des im vorigen Jahre in Moskau geschlossen Abkommens wird ab 1. Juli 1928 der direkte Güterverke zwischen der Tschechoslowakei und der Sowjetunion ei geführt. Der Vereinbarung liegen die Bestimmungen d Berner Konvention zugrunde.

— **Polnisch-litauischer Eisenbahnverkehr.** Über d Eisenbahnverkehr zwischen Polen und Litauen hab kürzlich in Warschau Verhandlungen stattgefunden. D wichtigsten Beratungsgegenstand bildete die Frage d Festlegung der Eisenbahnübergänge an der polnisc litauischen Grenze. — Die polnische Delegation schlug vi Grenzübergangspunkte, und zwar die Stationen Trakiszk Orany, Zawiasy und Nowoswienciany vor. Die litauisc Delegation sprach sich dagegen für die Einführung ein indirekten Transitverkehrs über Lettland u Ostpreußen aus. Für den polnischen Standpun sprachen die internationalen Eisenbahnabkommen, wi schaftliche Vorteile sowie billigere Transportkosten i gegenseitigen Verkehr. — Die Warschauer Verhandlung in dieser Frage führten nicht zu dem gewünschten E gebnis. Sie sind jedoch nicht unterbrochen, sondern led lich bis zum 28. Juni d. J. vertagt. Innerhalb dieses Ze abschnittes hat die litauische Delegation neue Vorschlä zu unterbreiten.

— **Rundreisebillets auf den polnischen Eisenbahnen.** nächster Zeit führt das polnische Verkehrsministeriu sehr wichtige Erleichterungen für Personen ein, die öfte Eisenbahnreisen in verschiedenen Entfernungen und ve schiedenen Richtungen unternehmen, wie beispielsweis

isende, Touristen usw. Und zwar werden, wie amtlich geteilt wird, Rundreisebillets eingeführt, die erhebliche eisnachlässe von den normalen Tarifen gewähren.

— **Verkehrswerbung für die tschechoslowakische Durchhr.** Im Rahmen der Maßnahmen zur Hebung des Durchhrverkehrs hat die tschechoslowakische Eisenbahnverltung für die Beförderung von rohen Reis im Falle der nfuhr von Übersee und Weiterbeförderung in Wagenlung von Triest und Fiume nach Petrowitz bei Oderberg ıatsgrenze den Frachtsatz von 1125 tschechoslowakischen ellern für 100 kg im Rückvergütungswege zugestanden. e Ermäßigung gilt jedoch nur im Falle der Beförderung n insgesamt 12 000 t.

— **Fünfprozentige Prioritäten der Staats-Eisenbahn-Gellschaft (Steg).** Auf Einberufung der Kuratelbehörde nd Ende Mai in W i e n eine Versammlung der Besitzer r von der ehem. k. k. priv. österr. ungar. Staats-Eisenhn-Gesellschaft ausgegebenen fünfprozentigen Schuldverhreibungen vom 31. Mai 1873 und 23. Dezember 1874 ıtt. (Siehe auch Nr. 46, S. 1276 d. Ztg. Jahrg. 1927.) ese Schuldverschreibungen lauten in der ersten Emission f 200 Fl. österr. Währung in Silber, oder 133⅓ Taler er 233⅓ Gulden süddeutscher Währung, oder 500 Franen und in der zweiten Emission auf 200 Fl. österr. Währung in Silber oder 133⅓ Taler oder 233⅓ Gulden süddeutscher Währung, oder 400 Reichsmark oder 500 Franen. Daraus zog der Kurator in seinem Vortrage den hluß, daß die Einlösung der Obligationen und der Zinsheine in effektiven Silbermünzen zugesagt und die Beızer der Obligation zwischen den angeführten Geldsorten eie Wahl hatten. Die Prüfung des Vermögensstandes der esellschaft ergebe, daß die Mittel zur Erfüllung der eingangenen Verpflichtungen vorhanden seien. Im März 23 habe die Gesellschaft die Prioritäten zum Umtausch ıfgerufen und für zwei Obligationen eine Aktie anboten, was beim damaligen Börsenkurs der Aktien Schilling für eine Obligation ergab. Den meisten Prioriten ist dieser Preis zu gering erschienen, und es sind ch heute von der ersten Emission 26 284 Stücke und von r zweiten Emission 25 938 Stücke im Umlauf. Für die inlösung dieser Obligationen habe die Gesellschaft im ergleichswege bei der Zahlung in Goldfranken oder oldmark 0,073 %, bei der Zahlung in Goldkronen 0,087 % id bei der Zahlung in effektiven Silber 0,17 % angeboten, daß für eine Obligation etwa 50 Groschen gezahlt ürden. Dieses Vergleichsangebot wurde von allen Anesenden abgelehnt. Der Kurator beantragte die Einbrinıng einer gerichtlichen Klage auf Einlösung der Zinsheine und verlosten Obligationen in Gold oder, wenn es abgelehnt würde, dem inneren Werte nach in Silber. ür diesen Antrag stimmten alle Anwesenden mit Ausıhme der Böhmischen Unionbank.

— **Die Rhätische Bahn im Jahre 1927.** Nicht nur für e schweizerischen Bundesbahnen, sondern auch für die oße schweizerische Privatbahn, die Rhätische (Graunden, Engadin) war, wie den Verhandlungen des Verwalngsrates zu entnehmen ist, das Betriebsjahr 1927 ein instiges. Dank der erfreulichen Verkehrsentwickelung hließt dieses Betriebsjahr wie folgt ab:

	1927	1926
Einnahmen	14 158 412	12 727 713 Fr
Ausgaben	7 487 872	7 128 694 Fr
Überschuß	6 670 540	5 599 017 Fr

it Bestehen der Bahn war das der höchste Überschuß.

Nach Zuweisungen an den Reservefond (279 000 Fr) und die Reserve für Bauverluste und unversicherte Schadensle (600 000 Fr) kann eine Dividende von 3 % an das ktienkapital 1. Ranges ausgeschüttet werden. Auf neue echnung sollen 53 942 Fr vorgetragen werden.

— **Sitzung der vereinigten Kreiseisenbahnräte in der hweiz** Nach Art. 25 des schweizerischen Bundesgesetzes m 1. Februar 1923, betreffend die Organisation und Veraltung der schweizerischen Bundesbahnen, treten die drei hweizerischen Kreiseisenbahnräte planmäßig jährlich zweial zu gemeinsamer Beratung zusammen.

Diese Versammlung fand als Frühjahrssitzung Ende Mai in Bern statt. Der wichtigste Punkt der Tagesordnung war: Antrag des Kreiseisenbahnrats III betreffend Automobilwettbewerb und dagegen zu ergreifende Maßnahmen. Interessant war namentlich eine hierbei gegebene Anregung, dahin gehend, ein gesetzliches „Regal“ (worunter eine Art Hohheitsrecht der Eisenbahn verstanden zu werden schien) einzuführen, dem alle Gütertransporte auf eine gewisse Entfernung in dem Sinne unterworfen sein sollten, daß sie nur von den Eisenbahnen ausgeführt werden dürfen. Dieser Weg fände nach den Ausführungen des Referenten sein Vorbild in dem schon bestehenden Postregal, das zum Schutz der staatlichen Postanstalten geschaffen sei. Ein solcher Eingriff erscheine nötig, nachdem das Korrelat der Transportpflicht der Eisenbahnen, nämlich das Transportmonopol, infolge der Kraftwagenkonkurrenz tatsächlich verschwunden sei.

Der Generaldirektor der schweizerischen Bundesbahnen wies darauf hin, daß nach vielen Anregungen, Gesuchen und Untersuchungen die schweizerischen Bundesbahnen durch Gründung der „Sesa“ einen praktisch gangbaren Weg beschritten hätten, wenn das auch noch nicht die endgültige Lösung sei. Er machte auch auf die in anderen Ländern, in denen natürlich die gleiche Frage brennend ist, getroffenen oder erwogenen Maßnahmen aufmerksam: Regelung der Arbeitszeit für die Chauffeure, technische Kontrolle der verwendeten Fahrzeuge, Begrenzung der Belastung der einzelnen Wagen und Lastenzüge, Konzessionspflicht und Regal für Güterferntransporte.

Die Versammlung faßte eine Resolution, die dem zum Ausdruck gebrachten Wunsche Rechnung trug, in gewisser Hinsicht gesetzgeberisch auch den Kraftwagentransport zu regeln (Arbeitszeit der Berufschauffeure und Konzessionspflichtigkeit gewerbsmäßiger Kraftwagenunternehmungen).

— **Vogesendurchstiche.** Die Fertigstellung der Strecke St. Dié—Saales (s. Nr. 18 d. Ztg. vom 3. Mai 1928, S. 488, ferner Nr. 28 vom 9. Juli 1925, S. 805 und Nr. 3 vom 21. Januar 1926, S. 75, nicht Nr. 4 vom 24. Januar 1926, wie in Nr. 18/1928 angegeben) gibt der Zeitschrift Chronique des Transports Anlaß, darauf hinzuweisen, daß für die Verbindung des Elsaß mit den altfranzösischen Departements Vogesen und Meurthe-und-Mosel vier Bahnen durch die Vogesen geplant sind: St. Dié—Saales, St. Dié—Markirch, eine Eisenbahn über Cornimont, la Bresse und Metzeral, endlich von St. Maurice nach Wesserling. Von den drei letztgenannten sind die Planungen noch in Arbeit, Mangel an Mitteln hat verhindert, daß man schon weiter vorwärts gekommen ist, und nur St. Dié—Saales ist soweit, daß etwa im Herbst der durchgehende Verkehr von St. Dié nach Straßburg wird aufgenommen werden können.

Mit dem Bahnbau St. Dié—Saales hat man deshalb den Anfang gemacht, weil diese Strecke die günstigsten Neigungs- und Krümmungsverhältnisse aufweist. Den Ausschlag haben außerdem „wirtschaftliche, moralische (?) und militärische“ Gesichtspunkte gegeben. Der Brennpunkt eines gewerbreichen Gebiets, Epinal, wird dadurch mit dem Elsaß verbunden, und es wird ein lebhafter Güteraustausch zwischen diesen Gegenden ermöglicht. Die Strecke St. Dié—Saales ist 25 km lang; sie ist durchgehend zweigleisig und ist eine für lebhaften und schnellen Verkehr geeignete Hauptbahn. Die anschließende Strecke Saales—Rothau wird umgebaut, um ihre Krümmungs- und Neigungsverhältnisse zu verbessern und mit denen der Neubaustrecke in Einklang zu bringen. Die Arbeiten sind nahezu vollendet. Von Rothau bis Molsheim wird die Strecke zweigleisig ausgebaut, und auch diese Arbeiten sollen bis zum Herbst beendet sein.

— **Die französischen Eisenbahner bei den Wahlen 1928.** Auf den Wahllisten des Jahres 1928 standen 120 Anwärter, die dem Eisenbahndienst angehören. Von ihnen bekannten sich 76 zur kommunistischen Partei. Bei der letzten Wahl, im Jahre 1924, war die Zahl der kommunistischen Kandidaten aus Eisenbahnkreisen ungefähr ebenso groß: sie betrug 73, die Gesamtzahl belief sich aber damals auf nur 97. Während aber 1924 aus diesem Kreis vier kommunistische Abgeordnete gewählt wurden, ist es diesmal keinem dieser Kandidaten gelungen, die genügende Stimmenzahl auf seine Person zu vereinigen. 25 Arbeiter und ein Inspektor der Eisenbahn waren als sozialistische

Kandidaten aufgestellt; von diesen ist nur, und zwar im zweiten Wahlgang, der Inspektor gewählt worden. Im Jahre 1924 hatten die Eisenbahnen vier sozialistische Abgeordnete und drei „Cartellistes" gestellt. Von zwölf ehemaligen Eisenbahnern, die Abgeordnete waren, ziehen nur zwei wieder in die neue Kammer ein. Es ist nicht nur kein Sozialist oder Kommunist aus Eisenbahnkreisen gewählt worden, sondern die Kandidaten aus diesen Kreisen haben sogar nur eine verschwindende Zahl von Stimmen erhalten. Chronique des Transport bemerkt dazu, die Schlappe der politisch Radikalen sei ebenso groß gewesen wie die Zahl ihrer Kandidaten.

— **Psychotechnik bei den englischen Eisenbahnen.** Die englische Vereinigung für Psychotechnik bemüht, den Einfluß der menschlichen Fähigkeiten auf die Leistungen in gewerblichen Betrieben zu ermitteln, hat ihre Untersuchungen neuerdings auf den Eisenbahnbetrieb erstreckt. In drei großen Städten Englands ist der Arbeitsgang der Güterbahnhöfe erörtert worden, und schon die vorläufigen Untersuchungen haben dazu geführt, daß auf Grund von Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen der auf einem Bahnhof umgeschlagenen Gütermenge, gemessen am Gewicht, und der Zahl der dazu nötigen Arbeiter, ferner unter Berücksichtigung der dabei auftretenden Schwankungen, gewisse Überstunden eingespart werden konnten, die bisher immer als sehr lästig empfunden worden waren. Dabei wurden auch Ratschläge über das Beladen der Wagen nach bestimmten Richtungen, für das Überprüfen der Beladung, über die Art der Lohnzahlung, über den Ersatz von Handarbeit durch elektrisch angetriebene Geräte, über die bessere Einteilung der Arbeitsflächen, über Verbesserung der Beleuchtung, zu planmäßiger Ausbildung der Arbeiter erteilt. Also auch „Rationalisierung" in England, wo man doch bekanntlich sehr am Hergebrachten hängt und mehr Wert auf die Praxis als auf die wissenschaftliche Erfassung auftauchender Fragen legt!

Fremde Erdteile.

— **Umschlaganlagen der Pennsylvania-Eisenbahn in New York.** Seit 40 Jahren werden die leicht verderblichen Güter, also Lebensmittel, die die Pennsylvania-Eisenbahn nach New York bringt, an drei Piers am Ufer des Hudson entladen. Diese Piers sind je 300 m lang und 22,6 m breit; zwischen ihnen liegen 43 m breite Wasserflächen; an ihrem Landende erstreckt sich quer zu ihnen eine 250 m lange, 15 m breite Ladestraße. Bisher war hier insgesamt eine Fläche von 22 400 qm mit Bohlenbelag befestigt. Neuerdings ist die ganze Anlage mit einem Aufwand von 1 750 000 Dollar umgestaltet worden. Nunmehr ist die befestigte Fläche 33 400 qm groß, und zwar ist sie mit Eisenbeton befestigt. An Stelle der vier Räume, in denen bisher Versteigerungen abgehalten wurden, sind deren acht getreten. Umfangreiche Erfrischungsräume sind neu geschaffen worden. Die Heizungs- und Beleuchtungsanlagen sind wesentlich verbessert worden. Nunmehr können auf dem Umschlagplatz täglich 700 Wagen abgefertigt werden. Die Lebensmittel kommen auf dem rechten Ufer des Hudson an und werden auf Fähren in den Kühlwagen, in denen sie eintreffen, nach Manhattan übergeführt. Hier sind die Einrichtungen so getroffen, daß die Ware sofort zur Schau gestellt, verkauft und abgeliefert werden kann, so daß die Gleise gegen Abend vollständig geräumt und bereit sind, die Eingänge des nächsten Morgens aufzunehmen. Das Gegenstück zu der Anlage auf Manhattan ist ein vor kurzem vollendeter Bahnhof auf dem rechten Ufer des Hudson bei Kearney, New Jersey, wo die eingehenden Züge mit Lebensmitteln für New York aufgelöst und neu geordnet werden, um dann nach Manhattan übergeführt zu werden.

— **Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Jahre 1927.** Das amerikanische Bundesverkehrsamt hat seinen vorläufigen Bericht über die Eisenbahnunfälle des Jahres 1927 veröffentlicht. Es unterscheidet darin „train accidents", Unfälle, die die Züge selbst betroffen haben, also Zusammenstöße, Entgleisungen u. dgl., von „train service accidents", Unfällen im Zugverkehr, also z. B. Verletzungen von Personen durch einen vorüberfahrenden Zug oder beim Ein- und Aussteigen u. dgl. In bezug auf die Zugunfälle ist das Jahr 1927 ein glückliches gewesen. Es sind dabei nur 10 Reisende umgekommen, eine Zahl, die, solange amtliche Aufzeichnungen geführt werden, also seit 1889, noch nicht dagewesen ist. In den letzten zehn Jahren hatte sie 1918 mit 286 einen Gipfel erreicht, bewegte sich dann einige Jahre um 100, betrug 1926 noch 79, so daß das Jahr 1927 einen plötzlichen, um so freudiger zu begrüßenden Abfall brachte. Auch die Zahl der bei Zugunfällen verletzten Reisenden ist, wenn auch nicht in dem gleichen Maße, in den letzten Jahren zurückgegangen. Sie betrug 1925 2053, 1926 1829 und 1927 1511. Bei Unfällen, die durch Züge veranlaßt wurden, sind 78 Reisende tödlich verunglückt, 5 mehr als im Vorjahr, 10 weniger als 1926; die Zahl der dabei verletzten Reisenden betrug 2382 gegen 2632 und 2899 in den beiden Vorjahren. Zu den genannten Zahlen kommen noch drei Todesfälle und 674 Verletzungen von Reisenden, die nicht mit dem Zugverkehr zusammenhingen.

Die entsprechenden Zahlen für die Eisenbahnbediensteten sind

	Tote	Verletzte
bei Unfällen an Zügen	975	26 714
bei Zugunfällen	194	1 211
bei anderen Unfällen	324	59 642

Auch diese Zahlen zeigen bis auf die Todesfälle bei Zugunfällen, die um 4 gegen das Vorjahr zugenommen haben, eine Verringerung.

Zum ersten Mal werden in dem Bericht für 1927 die Selbstmorde ausgesondert. Sie sind unter den Unfällen an Zug mit 171 vollendeten Selbstmorden und 18 versuchten enthalten. Eine besondere Stellung nehmen alljährlich in Bericht über die Unfälle bei den amerikanischen Eisenbahnen die „trespassers" ein, Leute, die das Bahngelände unbefugter Weise betreten. Die Gesamtzahl der tödlich Verletzten unter diesen, abgesehen von denen, deren Unfall sich an öffentlichen Wegübergängen ereignete, ist mit 1959 um 17 höher als im Vorjahre.

Im ganzen waren die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1927 an 6992 Todesfällen und 104 816 Verletzungen verursacht durch Unfälle, beteiligt.

Die genannten Zahlen klingen zum Teil hoch, man muß sie aber im Verhältnis zum Umfang des amerikanischen Eisenbahnnetzes und der Verkehrs- und sonstigen Leistungen auf ihm würdigen. So entfallen z. B. auf 100 Mill. Arbeitsstunden 34 Todesfälle von Bahnbediensteten und 1987 Verletzungen, d. i. ein Todesfall und 454 Verletzungen weniger als im Vorjahre. Die Zahl der Todesfälle von Eisenbahnbediensteten bei Zugunfällen ist um 11,5 % zurückgegangen, der Zugverkehr, gemessen an den Lokomotivkilometern, aber nur um 3,5 %.

Der lebhafte Kraftwagenverkehr und die mangelhafte Sicherung der schienengleichen Straßenübergänge hat bekanntlich in den Vereinigten Staaten eine große Anzahl Zusammenstöße zwischen Eisenbahnzügen und Kraftwagen zu Folge. Im Jahre 1927 haben bei solchen Unfällen 2371 Personen ihr Leben eingebüßt. Daß dies bei steigender Zahl der Kraftwagen 5 % weniger als im Vorjahre waren, läßt hoffen, daß die warnende Tätigkeit, die sowohl von seiten der Eisenbahnen wie von seiten der am Kraftwagenverkehr beteiligten Kreise ausgeübt wird, anfängt, Erfolge zu zeitigen.

— **Die Eisenbahnen von Südafrika im Betriebsjahr 1926/1927.** Das Jahr 1926 brachte für Südafrika große Trockenheit, unter der die Landwirtschaft schwer zu leiden hatte. Die Maisernte war nur halb so groß wie im Vorjahre. Obgleich ihre Abförderung eine der Hauptaufgaben der südafrikanischen Eisenbahnen ist (s. Nr. 15 d. Ztg. vom 12. April 1928), hat deren Verkehr nicht in dem Maße abgenommen, wie es sich aus diesem Umstand allein ergeben würde, weil sich im übrigen das Wirtschaftsleben von Südafrika gehoben hat. Die Betriebseinnahmen sind zwar von 24 153 407 Pfd. Sterl. im Vorjahre auf 24 093 347 Pfd. Sterl. zurückgegangen, doch ist das nicht allein eine Folge des verminderten Verkehrs, sondern auch einer Herabsetzung der Personen- und Gütertarife. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 19 437 177 Pfd. Sterl., 701 852 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahr, wozu hauptsächlich Lohnerhöhungen aber auch ein schwerer Unfall beigetragen haben. Die Betriebszahl war mit 80,68 % erheblich höher als in den letzten fünf Jahren. Die Betriebseinnahmen übertrafen zwar

e Ausgaben um 4 656 170 Pfd. Sterl., davon blieben aber ir 262 514 Pfd. Sterl. als Reingewinn.

Der Personenverkehr hat mit 80 084 249 beförderten eisenden, 4,98 % mehr als im Vorjahre, eine noch nicht gewesene Höhe erreicht. Dasselbe ist vom Kohlenverkehr t seinen 10 118 773 t, 420 334 t mehr als im Vorjahre, zu richten. Insgesamt war allerdings der Güterverkehr mit 968 965 t um 264 129 t geringer als im Vorjahre. Der erkehr mit lebendem Vieh, von dem über 4,3 Mill. Stück fördert wurden, bedeutet eine Höchstleistung. Trotz der rminderung der Verkehrsmenge hat die Zahl der Zug-lometer zugenommen, und es mußten, um dies zu ermög-hen, 554 neue Lokomotiven beschafft werden, womit der komotivpark auf 1411 Einheiten anwuchs. Ein Zuwachs m 1347 Personen- und 13 394 Güterwagen erhöhte den estand an diesen Fahrzeugen auf 2098 und 22 472. Außer-m liefen 95 elektrische Lokomotiven auf den Eisenbahnen n Natal.

Rechtspflege.

— **Darf die Bahn Schrankenbäume zum Zwecke der Aus-sserung entfernen? Ist ein Drahtseil ausreichender Ersatz?** m 15. März 1926, morgens gegen 5 Uhr, stieß der dem Kauf-ann C. in Mülheim-Ruhr gehörende und von ihm gesteuerte ersonenkraftwagen auf dem Bahnübergang zwischen Mintard nd Saarn mit einem Güterzug zusammen. Der Kaufmann urde schwer verletzt, der Kraftwagen zertrümmert. An dem ahnübergang fehlte auf der Mintarder Seite seit etwa 8 Wochen r Schrankenbaum, der in Reparatur gegeben war. Die Bahn tte sich inzwischen dadurch geholfen, daß sie an Stelle des chrankenbaumes ein Drahtseil spannen ließ und dem Bahn-ärter, der die Schranken zu bedienen hatte, aufgab, den Über-ng zu bewachen und nahende Gefährte zu warnen. Im Wege er Klage macht der Kaufmann C. Verschulden des Bahnwärters . und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geltend und erlangt von beiden Zahlung von 10 000 RM und ein in richter-hes Ermessen gestelltes Schmerzensgeld, sowie Feststellung er Schadenersatzpflicht beider Beklagten für allen ihm aus em Unfall noch entstehenden weiteren Schaden.

Das Landgericht erklärte die Zahlungsansprüche des Klägers eiden Beklagten gegenüber dem Grunde nach für gerecht-rtigt. Dagegen hat das Oberlandesgericht Düsseldorf die lage gegenüber dem Bahnwärter G. rechtskräftig abgewiesen, ber das Urteil in bezug auf die Deutsche Reichsbahn-Gesell-haft bestätigt. Auf die Revision der beklagten Reichsbahn at jetzt das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts üsseldorf aufgehoben und die Sache zur anderweiten Ver-andlung und Entscheidung an einen andern Senat des Ober-ndesgerichts zurückverwiesen.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: er Revisionsangriff, daß die Beklagte kein Verschulden treffe, eht fehl. Mit Rücksicht auf den auf dem Bahnübergang herr-chenden lebhaften Verkehr sieht das OLG. das Vorhandensein on Schrankenbäumen als notwendig an. Der Schrankenbaum uf der Seite Mintard habe daher während der Zeit seiner er-rderlich gewordenen Ausbesserung nicht entfernt werden ürfen, ohne daß für geeigneten Ersatz gesorgt worden sei. in solcher Ersatz sei nicht darin zu finden, daß die Beklagte in etwa 6 mm starkes, zur Nachtzeit unbeleuchtetes Drahtseil wecks Schließung des Übergangs habe spannen lassen und ihre ahnwärter angewiesen habe, dort verkehrende Personen und uhrwerke zu warnen. Wenn bei einem solchen Sachverhalt as OLG. eine Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen orgfalt durch die Beklagte als erwiesen angesehen hat, so ist ierin ein Rechtsirrtum nicht zu finden. Zur Aufhebung des rteils mußte dagegen die Revisionsrüge führen, daß das OLG. in eigenes Verschulden des Klägers zu Unrecht verneint habe. unächst hat das OLG. die Tatsache nicht berücksichtigt, daß er Kläger den Zug schon vor der Wegebiegung auf etwa 800 m ntfernung gesehen hat. Zudem war der Kläger von der mit-ahrenden Frau K. auf den Bahnübergang noch besonders hin-ewiesen und auch noch auf die geschlossene Bahnschranke uf der Saarner Seite aufmerksam gemacht worden, indem ihn rau K. dabei auf den Arm schlug. Ferner brannte die etwa 0 m vor dem Bahnübergang stehende Autowarnlaterne (Gatter-eichen), und der Bahnwärter, der erst zur Seite gesprungen ist, ls er in den Lichtkegel des Kraftwagens kam, hat dem Kläger mehrere Male „Halt" zugerufen. Das alles hat das OLG. festgestellt, wobei es die Frage offen läßt, ob das Drahtseil gespannt war. In allen diesen Umständen findet das OLG. zu Unrecht kein Verschulden des Klägers. Zur Entschuldigung für den Kläger sagt es, er sei „nicht zu schnell" gefahren und habe bis vor die Schranken mit unverminderter Geschwindigkeit fahren dürfen. Dieser Ausgangspunkt des OLG. ist — ganz abgesehen davon, ob es technisch ausführbar sein würde, einen Kraftwagen, der bis vor die Schranken mit unverminderter Geschwindigkeit fährt, noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen — rechtlich verfehlt. Schon die allgemeine Verkehrssorgfaltspflicht erfordert es, sich dem Bahnübergang mit Vorsicht zu nähern und die Geschwindigkeit eines Wagens entsprechend herabzusetzen. Aus allen diesen Gründen muß das Urteil aufgehoben werden zwecks Feststellung, ob der Kläger seine allgemeinen Verkehrspflichten bei der Annäherung an den Bahnübergang erfüllt und insbesondere seine Fahrgeschwindigkeit auf das durch die Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vorgeschriebene Maß herabgemindert hat. (VI 348/27. — 26. März 1928.)

— **Ruhen des Anspruches auf Pension.** Der Kl. verlangt von der Bekl. als Rechtsnachfolgerin des Landes Mecklenburg-Schwerin Zahlung des Ruhegehalts, auf das er als Eisenbahnpraktikant im großh. mecklenburg. Staatsdienst einen Anspruch erworben hat. Die Bekl. hat nach Erlaß des Senatsurteils vom 15. Juni 1926 ihre Verpflichtung an sich anerkannt, hält sich aber für berechtigt und verpflichtet, das Ruhegehalt des Kl. früher völlig, jetzt zum größten Teile deshalb einzubehalten, weil er als Beamter des Kreises Stormarn Gehalt bezogen hat und gegenwärtig noch, nachdem ihn der Kreis in den einstweiligen Ruhestand versetzt hat, Wartegeld erhält. Die Unzulässigkeit dieser Anrechnung bildet den Gegenstand sämtlicher Anträge des Kl., auch der als eventuelle aufrechterhaltenen früheren. Mit Recht hat sich das BG. aber in dieser Streitfrage auf den Standpunkt der bekl. Reichsbahn und des Staates M.-Schw. gestellt. Wie in dem ersten in dieser Sache ergangenen Senatsurteil vom 15. Juni 1926 näher dargelegt worden ist, hat das Reich in § 28 Abs. 2 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (RGBl. 1920, 774) zwar die jetzt auf die Bekl. übergegangene Verpflichtung übernommen, den Altpensionären der Landeseisenbahnverwaltungen ihre Ruhegehaltsbezüge zu zahlen. Diese Verpflichtung ist jedoch dahin beschränkt, daß das Reich, jetzt die Reichsbahn-Gesellschaft, den Altpensionären der Länder an Ruhegehaltsbezügen niemals mehr zu zahlen hat, als sich bei Anwendung der reichsrechtlichen Bestimmungen ergibt. Am Schlusse des Urt. vom 15. Juni 1926 ist ausdrücklich gesagt worden, daß, wenn sich nach Landesrecht höhere Ruhestandsbezüge ergeben würden als nach den für die Reichsbeamten maßgebenden Vorschriften daß dann der Kl. für diesen Mehrbetrag die Bekl. nicht in An, spruch nehmen könne. Es ist deshalb zu billigen, daß das OLG. sich mit dem mecklenburg-schwerinschen Landesrecht nicht weiter befaßt hat. Nach ihm bestimmen sich zwar die Pensionsansprüche des Kl.; gegenüber der Bekl. können sie aber nur in den Grenzen des Reichsrechts geltend gemacht werden. Es bedurfte nicht etwa, wie die Rev. meint, noch einer besonderen Bestimmung in dem Staatsvertrage darüber, daß die Altpensionäre der Länder den Vorschriften des RGB. über das Ruhen einer Pension unterworfen seien. Ihre Anwendung im Verhältnisse der Altpensionäre der Landeseisenbahnen zum Reich, jetzt zur Reichsbahn-Gesellschaft, ergibt sich ohne weiteres aus dem für die Verpflichtung der Bekl. den bezeichneten Personen gegenüber geltenden allgemeinen Grundsatz, daß sie ihnen an Pension nur das zu zahlen hat, was sich bei Anwendung der reichsrechtlichen Bestimmungen ergibt. Ruhegehaltsansprüche, die der Kl. etwa nach Landesrecht über die reichsrechtliche Regelung hinaus besitzen sollte, gegen das Land Mecklenburg-Schwerin geltend zu machen, bleibt ihm unbenommen, so daß von einer Verletzung von ihm wohlerworbener Rechte nicht die Rede sein kann. Das Ruhen der Pension, die der Kl. von der Bekl. fordern kann, richtet sich, wie das OLG. zutreffend angenommen hat, nach § 57 RGB. § 59 RGB. kommt, solange der Kl. vom Kreise Stormarn Wartegeld und keine Pension erhält, nicht in Betracht. Denn das Wartegeld steht für die Einbehaltung von Ruhegehalt dem Diensteinkommen, nicht der Pension gleich (Urt. des Senats vom 26. Nov. 1926: JW. 1927, 781[14]; PrVerwBl. 48, 471). (Urt. des RG. vom 18. Nov. 1927; 466/26 III. — JW. 28 S. 1041.)

Bücherschau.

— **Güter-Kursbuch** (Gkb) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Auswahl schnellster Güterzugverbindungen für den Wagenladungsfernverkehr. Sommerausgabe 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8. Format DIN A 4 (21 : 29,7 cm), 740 Seiten und eine Übersichtskarte. Preis 3,— RM.

Die neuerschienene Sommerausgabe 1928 des amtlichen Güterkursbuchs wird als unentbehrliches Hilfsmittel bei jedem Versender und Verfrachter dank seiner übersichtlichen Gliederung und seines umfassenden Inhalts Eingang finden. In ihm sind nicht nur die günstigsten Beförderungsmöglichkeiten für Eil- und Frachtgut-Wagenladungen innerhalb Deutschlands aufgestellt, sondern zugleich auch für die Bereiche fremder Bahnen; eine beiliegende Übersichtskarte und ein alphabetisches Verzeichnis erhöhen die Verwendbarkeit des Buches. Besonders bei der Versendung eiliger oder leicht verderblicher Güter oder bei Sammeltransporten aller Art, zur Erreichung von Auslandsanschlüssen sowie Schiffsanschlüssen im Überseehandel und zur Einhaltung von Lieferterminen wird es mit Nutzen herangezogen werden können. P.

— **Erläuterungen zu den Vorschriften für elektrische Bahnen** (Bahnvorschriften). Gültig ab 1. Januar 1926. Im Auftrage des Verbandes Deutscher Elektrotechniker herausgegeben von Direktor H. Uhlig, Elberfeld-Berlin. Verlag von Julius Springer 1927.

Die Bahnvorschriften sind von einem Unterausschuß der Bahnkommission des Verbandes Deutscher Elektrotechniker (VDE) in enger Zusammenarbeit mit dem Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen neu bearbeitet und von dem Vorsitzenden des Ausschusses, Direktor Uhlig, im Auftrage des VDE herausgegeben worden. Unter sie fallen sämtliche elektrische Bahnen ohne Rücksicht auf ihre Sonderart als Haupt-, Privat-, Klein- oder Straßenbahnen und dergleichen, mit Ausnahme der Grubenbahnen (Streckenbeförderungen). Die Vorschriften sind inzwischen von den deutschen Landesregierungen als Aufsichtsbehörden für die Straßenbahnen und Kleinbahnen genehmigt worden und z. B. von Preußen als Anhang zu den Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb durch das Handelsministerium amtlich vorgeschrieben. Ob das Reichsverkehrsministerium als Aufsichtsbehörde der Deutschen Reichsbahn die Bahnvorschriften ebenfalls verordnen wird, steht noch nicht fest. Sie sind in enger Anlehnung an die „Vorschriften für die Errichtung und den Betrieb elektrischer Starkstromanlagen nebst Ausführungsregeln" durchgebildet, wiederholen auch die Bestimmungen für die allgemeinen elektrischen Anlagen soweit sie für den Bahnfachmann erforderlich sind und stützen sich auf die mustergültigen Erläuterungen zu den genannten Vorschriften, die Geheimrat Dr. C. L. Weber zu danken sind.

Die Bahnvorschriften zerfallen in zwei Teile, in Bauvorschriften und in Betriebsvorschriften. Die Bauvorschriften treffen allgemeine Schutzbestimmungen für die Anlagen, für die unter Spannung stehenden Teile im Handbereich gegen zufällige Berührung sowie zur Vermeidung von unzulässig hohen Spannungen und stellen das Erfordernis eines angemessenen Isolationszustandes auf. Weiter enthalten sie Sicherheitsvorschriften für die Maschinen, Transformatoren, Akkumulatoren, für die Schalt- und Verteilungsanlagen, die verschiedenen Apparate und die Lampen nebst Zubehörteilen. Es folgen Bestimmungen über die Beschaffenheit und Verlegung der Leitungen sowie über die Behandlung der elektrischen Betriebsräume, Betriebstätten, Akkumulatorenräume, Prüffelder und Laboratorien. Daran schließen sich die Vorschriften für die Strecke, für die Fahrleitungen, die Speiseleitungen und die Schienenrückleitungen, nebst den Richtlinien für einheitliche Streckenbezeichnungen sowie die Vorschriften für die gesamten Fahrzeuge, Lokomotiven, Trieb- und Beiwagen.

Der zweite Teil enthält die Vorschriften für den Betrieb, insbesondere über die Beseitigung von Mängeln, Anbringung von Warnungstafeln, die Pflichten der im Betriebe Beschäftigten, die Bedienung der elektrischen Anlagen, die Abschaltung von Teilen der Anlage, die Bestimmungen für die Arbeiten unter Spannung, in explosionsgefährlichen Räumen, an Kabeln, an Fahr- und Speiseleitungen, in Prüffeldern und Laboratorien.

Das Buch, das dem Bahnfachmann als praktische Handausgabe der Bahnvorschriften nebst allen einschlägigen, in Geltung befindlichen sonstigen Bestimmungen für die allgemeinen elektrischen Anlagen dienen soll, wird sich in Fachkreisen bald besonderer Wertschätzung erfreuen. Dr. L.

— **Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen 1927.** Mit 41 Abbildungen, einem Bildnis und Tafeln 1928 V.D.J.-Verlag G. m. b.H., Berlin NW 7, 2 Seiten. Din-Format A 5. Preis steif broschiert 12 RM.

Das Jahrbuch erscheint für 1927 zum dritten Male, e erster und zweiter Band ist ihm für 1925 und 1926 vora gegangen. Es bringt die Richtlinien der Deutschen G sellschaft für Bauingenieurwesen, einen Rückblick auf ih Tätigkeit, ein Mitgliederverzeichnis, Inhaltsverzeichnis d früheren Jahrbücher, neu herausgegebene Normblätter v deutschen Baunormen und berichtet in Aufsätzen versch dener Verfasser über Fortschritte und Neuerungen Eisenbahnwesen (von Professor Pirath, Stuttgart), im I senbau, im Vermessungswesen, über Berücksichtigung d Winddruckes im Bauwesen und über Geräte im Bauwese es berichtet ferner über die großen deutschen Ingenieu bauten aus den Jahren 1926 und 1927 und gibt eine Sta stik des deutschen Landstraßenbaues der Jahre 19 bis 1927.

Angesichts des reichen, in gedrängter Übersicht g brachten und durch gute Abbildungen unterstützten Inhal wird man gern anerkennen dürfen, daß das Jahrbuch de Ziel gerecht wird, das es sich gesetzt hat, dem Baui genieur Übersichten über die Entwicklung einzeln Zweige des Bauingenieurwesens und Anregungen all Art zu geben, ihm in Zusammenstellungen Stoff zu bi ten, der sonst schwer oder gar nicht auffindbar ist, u so die alten bekannten Taschenbücher zu ergänzen. D Jahrbuch erscheint wohl geeignet, die Bestrebungen d Gesellschaft, dem Bauingenieurwesen zu der ihm gebü renden Stellung in Wissenschaft und Leben zu verhelfe aufs beste zu fördern. Schneider

— **Der Personenverkehr Kölns.** Von Dr. Richard H macher. Herausgegeben vom Institut für Verkehrswisse schaft an der Universität Köln.

Das Werk ist die zweite Arbeit der vom Institut fü Verkehrswissenschaft herausgegebenen „Rheinischen Ve kehrsstudien", die sich mit rheinischen Verkehrsgestaltu gen und -Fragen befassen.

Die Dissertation gibt ein anschauliches Bild über die En wicklung, den Umfang und den Aufgabenkreis der dem Pe sonenverkehr der Stadt Köln dienenden Verkehrsmittel i den Jahren nach dem Kriege, wobei, soweit möglich, Para lelen mit den Vorkriegsverhältnissen gezogen werden. E ist dankenswert und zu begrüßen, daß das Institut für Ver kehrswissenschaft sich die Behandlung solcher Verkehrs probleme zur Aufgabe gestellt hat. Einmal werden dadurc die Studierenden angehalten, sich mit praktischen Frage des Verkehrswesens zu beschäftigen und dann liefern dies Arbeiten eine gute Übersicht und Anleitung für jeden, de sich mit solch großstädtischen Verkehrsproblemen zu be fassen hat. Ob die Schlußfolgerungen, die der Verfasser zieh und die Gründe, die er für die einzelnen Erscheinungen gibt stets zufriedenstellend sind, mag dahingestellt bleiben. Darau kommt es auch weniger an als daß durch derartige Arbeite das oft sehr mühsam zu beschaffende Material übersichtlic und vollständig zusammengetragen und dann versucht wird zu den sich ergebenen Problemen Stellung zu nehmen. De Verfasser hat dies mit anerkennenswertem Fleiß und Eife getan; sein Werk und die Art des Aufbaues kann al Muster für ähnliche Arbeiten dienen, die für alle größere Städte des industriellen Westens und Südwestens nur er wünscht sein können. Von diesem Gesichtspunkte aus ver dient das Werk auch für weitere Kreise, die sich mit ähn lichen Fragen für andere Städte oder kommunale Verbände befassen, Beachtung und Durchsicht. Dr. A.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 4. Januar 1928 . D. Nr. 570/4.

Wegen Überflutungen und Unterwaschungen des Bahnkörpers waren unfahrbar: Die Strecke Ernsthofen—Amingdorf-Haidershofen der Linie Gaisbach Ybbstalbahn—Klein Reifling vom 27. bis 29. Mai, die Strecke Aschbach—St. Peter Seitenstetten der Linie Seitenstetten—Linz vom 27. bis 28. Mai, die Strecke Lambach—Vorchdorf—Eggenberg vom 27. bis 29. Mai, die Strecke St. Leonhard a. Forst—Wieselburg a. d. E. der Linie Obergrafendorf—Wieselburg a. d. E. vom 27. bis 29. Mai, die Strecke Marbach—Maria Taferl—Persenbeug der Linie Absdorf—Tuppersdorf—Krems a. d. D. vom 26. bis 28. Mai, ferner auf der schmalspurigen Ybbstalbahn die Strecken Kienberg Gaming—Lunz am See und Opponitz—Ybbsstadt vom 27. bis 28. Mai.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 25. Mai 1928 ist der rechts der Bahnstrecke Neustettin—Stolp zwischen den Stationen Zollbrück (Pom.) und Schlönwitz neuerrichtete Haltepunkt Franzen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der Haltepunkt Sachenhausen (Mark) erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Sachsenhausen (Nordbahn)".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 81 vom 6. Juni 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenausschuß;

Nr. III 93 vom 4. Juni 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und das Reichsbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ); Berichtigung des Anhangs I;

Nr. IV 125 vom 6. Juni 1928 an die an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 9. Juni d. J. verschied plötzlich der stellvertretende Vorsitzende unseres Aufsichtsrats

Ministerialdirektor i. R.

Herr Max Holtze

in Berlin

der ungeachtet seiner schweren Erkrankung seine Mitarbeit in unserem Aufsichtsrat bis in die letzten Tage aufrecht erhalten hat.

Wir beklagen aufs tiefste den Verlust dieses ausgezeichneten Mannes, dessen Interessen in überragendem Maße unserer Gesellschaft galten. Durch seine vornehme Gesinnung und stete Liebenswürdigkeit hat er sich ein bleibendes Denkmal bei uns gesetzt.

Berlin. (632)

Aufsichtsrat und Vorstand
der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft.

Am 11. Juni verstarb in Bad Kissingen der

Eisenbahndirektionspräsident i. e. R.

Herr August Denicke

im 66. Lebensjahre.

Der Heimgegangene hat 37 Jahre lang der Eisenbahnverwaltung angehört und zuletzt von 1919 bis 1924 an der Spitze der Reichsbahndirektion Elberfeld gestanden. Bei der Lösung der schwierigen Aufgaben, welche die damalige Zeit, insbesondere die politischen Unruhen, der Ruhreinbruch und die Inflation mit sich brachten, kamen ihm seine umfassenden Kenntnisse und seine reiche Erfahrung hervorragend zu statten. Mit besonderer Wärme nahm er sich der Ruhrflüchtlinge an. Seine vornehmen Charaktereigenschaften erwarben ihm die Wertschätzung aller seiner Mitarbeiter und sichern ihm ein treues Gedenken.

Elberfeld, den 12. Juni 1928 (640)

Der Präsident
Reichsbahndirektion Elberfeld

2. Eröffnung von Stationen.

Am 25. Mai 1928 ist der rechts der Bahnstrecke Neustettin—Stolp zwischen den Stationen Zollbrück (Pom.) und Schlönwitz neuerrichtete Haltepunkt Franzen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Zollbrück (Pom.) und Franzen 6,34 km,
zwischen Franzen und Schlönwitz 4,46 km.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Neustettin nach Stolp die Züge Nr. 979, 983 und 987,
b) in der Richtung von Stolp nach Neustettin die Züge Nr. 980, 984 und 988.

Der Haltepunkt ist unbesetzt. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch das Zugbegleitpersonal.

Stettin, den 25. Mai 1928. (620)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1928 wird im Ausnahmetarif 18 für Eisen usw. nach Ostpreußen „Bischofstein" als Empfangsstation nachgetragen.

Berlin, den 9. Juni 1928. (634)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft a (Nr. 2 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1928 werden im Anhang, Seite 73/74 des Tarifs, die Bestimmungen für den Verkehr mit der Weimar-Buttelstedt-Großrudestedter Eisenbahn neu gefaßt. (622)

Berlin, den 4. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 13 des Tarifs ist die Station „Schönmühl" (siehe V A E 1928/914) und Seite 10 die Station „Ludwigsmühle" mit sämtlichen Angaben zu streichen (siehe D E G T Teil II Heft D). (624)

München, den 6. Juni 1928.
Zentraltarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.

Die Gültigkeit des zum 1. Juli außer Kraft gesetzten S. D. 2 wird bis zum 31. August 1928 einschließlich verlängert. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Juni 1928. (636)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft B, Entfernungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 wird die an der Strecke Heide (Holst.) — Karolinenkoog gelegene Ladestelle „Hemmerwurth" in eine Tarifstation umgewandelt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (637)

Altona, den 11. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1928 werden die AT. 50, 35, 49, 52, 59, 61, 85, 95, 99 und 115 durch Aufnahme von Stationen ergänzt. Mit Gültigkeit vom 14. 8. 1928 wird im A. T. 31 die Station Oggersheim gestrichen. Bei den A. T. 35, 52, 58, 98 und 120 werden Druckfehler berichtigt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (627)

Altona, den 8. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona

Ausnahmetarif K 38.

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1928 wird der Ausnahmetarif K 38 in geänderter Fassung neu herausgegeben.

Berlin, den 6. Juni 1928. (629)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1928 werden in den Tarifen Nr. 1, 2, 7, 20, 21, 24, 31, 39, 57, 70, 106 und 107 Frachtsätze geändert und ergänzt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, den 5. Juni 1928. (625)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 11. bzw. 23. Juni 1928 treten eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 11. Juni erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (626)

Berlin, den 5. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf Seite 56 des Tarifs ist die Station „Schönmühl" mit sämtlichen Angaben zu streichen (siehe D E G T Teil II Heft D). (623)

München, den 6. Juni 1928.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. 6. 1928 treten in den Teilheften B I 10 und B I 15 Entfernungsänderungen ein. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. (630)

Berlin, den 9. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.
6. Tar 10 Tgab 1.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1928 wird Kehl Grenze als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 11 b für Falzspäne einbezogen.

Berlin, den 6. Juni 1928. (631)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1928 wird Deutsch Eylau Stadt als Empfangstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen einbezogen.

Berlin, den 6. Juni 1928. (633)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1928 wird in dem Ausnahmetarif für Düngemittel als Versandstation nachgetragen: „Calbe (Saale) Ost".

Berlin, den 9. Juni 1928. (635)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1928 wird die Station Bobrek in den A. T. 77 aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (621)

Altona, den 5. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

1. Mit dem Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich am 1. Juli 1928 — der Neubaustrecke Raumünzach—Klosterreichenbach werden die Tarifentfernungen für die badischen Stationen Bischweiler (Baden), Forbach-Gausbach, Gaggenau, Gernsbach, Hilpertsau, Görden-Ottenau, Kuppenheim, Langenbrand-Bermersbach, Rastatt, Raumünzach, Rotenfels (Baden) und Weisenbach zum Teil geändert (ermäßigt).

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

2. In der Entfernungstafel I des Tarifs werden die Angaben für „Schönmühl" gestrichen und dafür gesetzt: „nur Ladestelle. Tarifstation Bichl".

München, den 9. Juni 1928. (638)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tarif für den Güter- und Kohlen kehr zwischen Polen und den entalischen Eisenbahnen in der T kei.

Am 15. Juni 1928 tritt ein Ei bahngütertarif, enthaltend die re mentarischen und besonderen Bes mungen für den Güter- und Koh verkehr zwischen Polen und den tionen Stambul, Andrinople und klar Ili der Orientalischen Ei bahnen im Durchgang durch Deut land in Kraft. Frachtsätze enthäl nicht. Der Tarif kann zum Pr von 20 Rpf durch die Stationsk Breslau Hbf. bezogen werden.

Breslau, den 7. Juni 1928. (6
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Breslau.

---

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Tarif für die Beförderung von I sonen, Reisegepäck und Expreßgut Berliner Stadt-, Ring- und Vor verkehr.

Aus Anlaß der voraussichtlich 15. August 1928 erfolgenden Er nung des von der Strecke Ch lottenburg—Grunewald an die St ke Charlottenburg—Spandau ver ten Bahnhofs Eichkamp, ändert der vorgenannte Tarif und die Pr tafel zum Tarif mit Wirkung Tage der Betriebseröffnung folgt:

I.

Die bes.Ausf.Best. 2 zu § 32 E erhält folgende Fassung:

„a) wie bisher;
b) allgemein im Verkehr von nach den Stationen Biesd Eichkamp, Friedrichsfelde Köllnische Heide, Neu Licht berg, Petershagen, Spandau W Stralau-Rummelsburg;
c) wie bisher."

II.

Die Preistafel zum Tarif er folgende Änderungen:

Zu streichen:

Der Bahnhof Eichkamp im Inha verzeichnis und in den Abschnit B und C der Übersicht der Verkeh verbindungen und zwar bei den e zelnen Strecken in der Überschr in den Stationsgruppen des Kop und der ersten Längsspalte und der Anmerkung Seite 13.

Der Bahnhof Eichkamp ist zu setzen:

Auf Seite 15, 16, 24, 30, 34, 36 38 in den Stationsgruppen des Kop und der ersten Längsspalte vor d Bahnhof Heerstraße (in der Streck richtung Eichkamp — Heerstraße Rennbahn - Pichelsberg) und Seite 2 unter „Bemerkungen" Nr. 7 hinter „Biesdorf".

III.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1928 w die Stationsbezeichnung Fredersd (Kr. Niederbarnim) in Fredersd b. Berlin geändert. (6

Berlin, den 9. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

hriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

. 25 Berlin, den 21. Juni 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

chttagessignale bei den Österrei-hischen Bundesbahnen.

trieb, Beriebsgefahr und Betriebs-infall nach dem Haftpflichtgesetz.

dichtungen massiver Bauwerke.

chrichten.

Deutschland: Die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft im Jahre 1927. — Internationale Merkzeichen für Versandgüter. — Ein neues amtliches Bahnhofsverzeichnis. — Aufhebung des Visums nach Lettland. — 67. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. — Reichsbahndirektionspräsident Kluge Dr. Ing. e. h. — Ministerialdirektor a. D. Holtze †. — Eisenbahndirektionspräsident i. e. R. August Denicke †.

Österreich: Bahnhofsbauten der Bundesbahnen. — Österreich als Durchfuhrland. — Gepäckaufgabestelle der Bundesbahnen in Wien.

Ungarn: Personalnachrichten.

Niederlande: Die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft in 1927.

Übrige europäische Länder: Reform des lettischen Gütertarifs. — Gefährdung der Brennstoffversorgung der russischen Eisenbahnen. — Abänderung der Danziger Eisenbahnverkehrsordnung. — Die polnischen Lokomotivreparaturen auf der Danziger Werft. — Bauprojekt einer Eisenbahn Krakau—Miechów. — Erleichterungen im rumänisch-polnischen Personenverkehr. — Reichenberg—Gablonzer—Tannwalder-Eisenbahn. — Die Tschechoslowakei in der polnischen Kohlenausfuhr. — Der neue rumänische Binnentarif für Güter. — Bahnsteigsperre in Rumänien. — Eisenbahntarife und Eisenhüttenwesen in Frankreich.

Fremde Erdteile: Lokomotiven und Güterwagen der amerikanischen Eisenbahnen. — Lange Lokomotivfahrten in Amerika.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Lichttagessignale bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Von Professor **E. Reuleaux**, Darmstadt.

Auch die Österreichischen Bundesbahnen haben in den zten Jahren auf einer Reihe von Bahnhöfen statt der in n „Signalvorschriften“[1]) enthaltenen Normen — nämlich ügel- bzw. Scheibensignale für den Tag und Lichtsignale r die Nacht — bei Tag und Nacht gleiche sog. Lichtgessignale eingeführt, über die einige Mitteilungen ch Unterlagen der Generaldirektion der ÖBB. gemacht rden sollen. Anlaß zu ihrer Anwendung gab einmal das reben nach deutlichster Signalisierung auf elektrisierten hnen, auf denen die Fahrleitungsausrüstung die Wahrhmung von Formsignalen erschwert, und sodann wohl erhaupt der Wunsch das neuzeitliche Signalmittel in ößerem Umfang zu erproben. So sind auf den Bahnhöfen nsbruck Hbf., Stams und Silz der elektrisch betriebenen recke Innsbruck—Landeck solche Signale seit einiger eit im Betrieb; sie haben sich voll bewährt, besonders auf zteren beiden Stationen, die von Zügen mit Fahrschwindigkeiten von bis 90 km/h durchfahren werden; e werden zu allen Tageszeiten und bei allen Beleuchtungsrhältnissen sehr gut wahrgenommen. (Wegen der Sichengsanlagen auf den Bahnhöfen Stams und Silz, die pernalersparende elektrische Mittelstellwerke erhalten haben, ehe im übrigen Organ für Fortschrittte des Eisenbahnwesens 1927, Heft 22/23, Fachheft Österreich.) Auf dampfbetriebenen jedoch für spätere Elektrisierung wohl in Aussicht genommenen Strecken haben die ÖBB. die Bahnhöfe Wien-Westbahnhof, Wien-Franz-Josephs-Bahnhof, Wien-Nordbahnhof, Floridsdorf (bei Wien), Wiener Neustadt (südlich von Wien) und St. Valentin (südöstlich von Linz), also zum Teile große Bahnhöfe, mit Lichttagessignalen ausgerüstet.

Als Einheitsformen sind die in der Abb. 1 dargestellten Anordnungen vorläufig festgelegt worden. Es handelt sich also um Farblichtsignale, deren Farben denen der Signalvorschriften entsprechen, d. h. am Hauptsignal rot für Halt, weiß für freie Fahrt und zwar ein Licht für die Fahrt im geraden Gleis, zwei und drei Lichter für die Ablenkung, am Vorsignal grün für Vorsicht und weiß für Ankündigung der freien Fahrt. Bemerkenswert ist die Verwendung von weißem Blinklicht. Das auch in die neue Signalordnung übernommene Weiß für den Begriff freie Fahrt bzw. dessen Ankündigung durch das Vorsignal hat den Nachteil der Verwechselbarkeit mit signalfremden Lichtern. Deshalb verwenden die ÖBB., wo solche Verwechslungen befürchtet werden müssen, weißes Blinklicht, eine Maßnahme, in der jedoch keine endgültige Entscheidung zu erblicken ist; denn es wird in Erkenntnis des Mangels des weißen Lichtes erwogen, diese Signalfarbe bei den ortsfesten Signalen auszumerzen und die in der deutschen Signalordnung vorgeschriebenen Signalfarben mit ihren Begriffen zu übernehmen, womit dann das Bedürfnis für die Verwendung von Blinklicht für Haupt- und Vorsignale

[1]) Die österreichischen Signalvorschriften sind i Jahre 1925 auf Grund der neuen vom Bundesministerium r Handel und Verkehr erlassenen Signalordnung u herausgegeben worden. Die letzte Fassung der Signalrdnung stammt von 1904. Eine gewisse Annäherung an is deutsche Signalbuch besonders in der Benennung der gnale ist festzustellen.

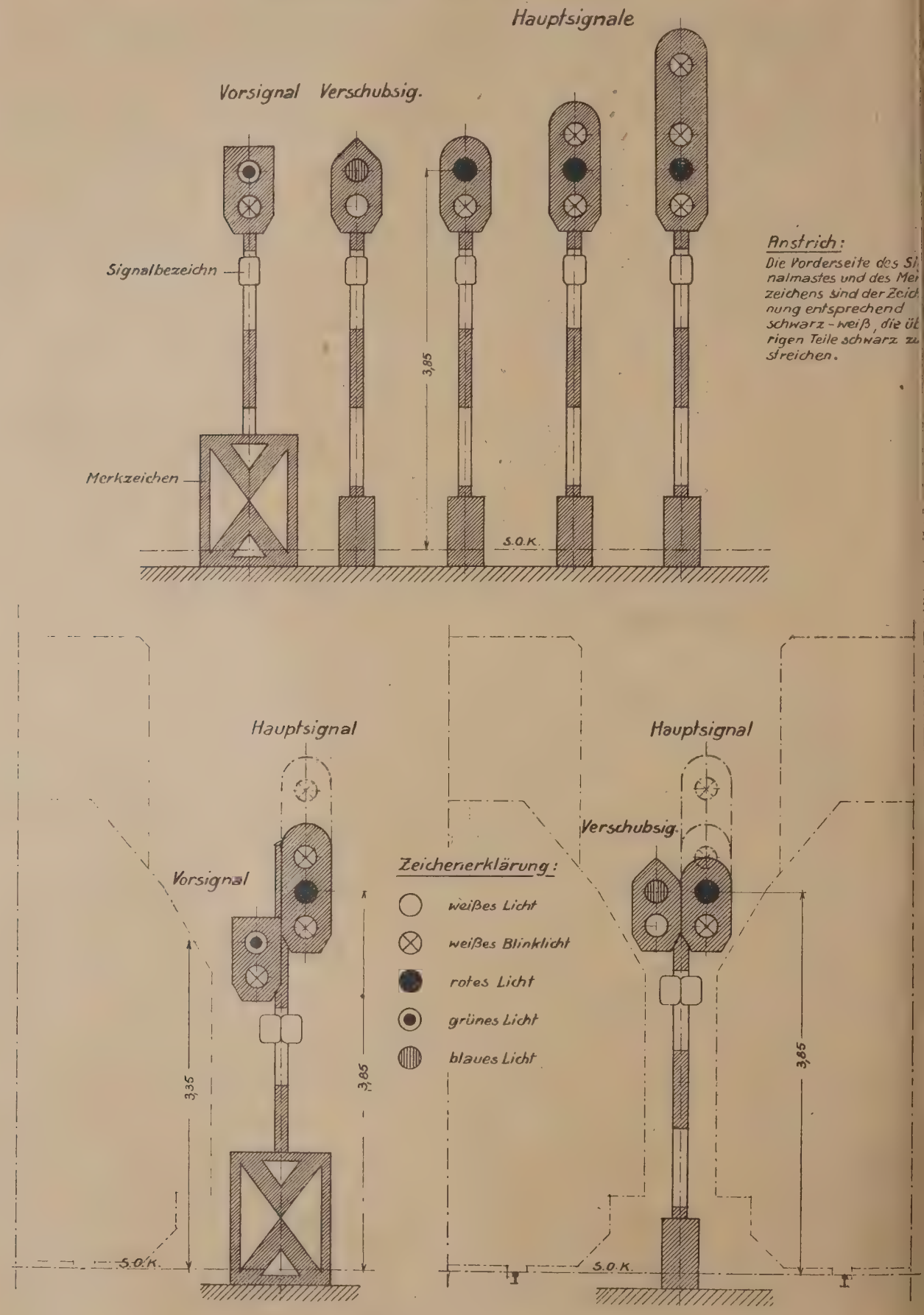


Abb. 1. Österreichische Lichttagessignale.

eder entfallen würde. Außer den aupt- und Vorsignalen hat man ch das sogenannte Verschubsignal s Lichttagessignal ausgebildet. In n Signalvorschriften ist es mit dem griff „Verbot der Verschiebung" i Tage als auf der Spitze stehende aue Quadrattafel mit weißem Rand, i Nacht als blau leuchtende Laterne rgestellt; „erlaubte Verschiebung" ird bei Tag durch die wagerecht ngelegte Tafel, bei Nacht durch eißes Licht gekennzeichnet. Als chttagessignal bedeutet mattweißes hendes Licht erlaubte Verschieng und blaues Licht Verbot der erschiebung. Hervorzuheben ist, ß das Verschubsignal lediglich für erschiebefahrten gilt, daß also — n Gegensatz zum Begriff des deuthen Gleissperrsignals — Züge an em „Verbot" zeigenden Verschubgnal vorbeifahren dürfen. Für den griff der absoluten Gleissperrung rwendet man in Österreich das leisabschlußsignal", das dem deuthen Gleissperrsignal ähnelt.

Von den (elektrisch betriebenen) ichttagessignalen auf dem mit elekischen Stellwerken ausgerüsteten iener Westbahnhof zeigen die Abldungen 2 bis 4 einige Beispiele,

Abb. 2.

Abb. 3.

aus denen die Anbringung der Signaltafeln sowohl an Einzelmasten als auch an Signalstegen zu erkennen ist[2]). Auf den Signaltafeln der Abb. 4 ist für jedes Hauptgleis des Kopfbahnhofs ein Ausfahrsignal — die beiden rechts übereinander befindlichen Lampen, unten rot, oben weiß — und ein Verschubsignal — die beiden links übereinander befindlichen Lampen, unten blau, oben mattweiß — angebracht. Bei Ruhe erscheinen blau und rot unten nebeneinander, bei erlaubtem Verschub links oben mattweiß und rechts unten rot, bei erlaubter Ausfahrt links unten blau und rechts oben weißes Blinklicht. In den Dienstbefehlen für die Inbetriebsetzung der neuen Signale ist übrigens hervorgehoben, daß Züge, die an gewissen Hauptsignalen „Halt" vorfinden, mindestens zwei Wagenlängen vor diesen zu halten haben, damit das Auge des Lokomotivführers noch im Lichtkegel des Signals verbleibt, ein Umstand, der

[2]) Hier sind noch abweichend von Abb. 1 die weißen Lampen grundsätzlich oberhalb der bunten angeordnet. Grundsätzlich sollte man der r o t e n Lampe die für die Wahrnehmung günstigste Stellung zum Gleis geben.

Abb. 4.

bei der Anwendung von Lichttagessignalen allgemein zu beachten ist und für die Längenbemessung der Bahnhofsgleise (oder die höchstzulässige Zugstärke!) von Bedeutung sein kann, im übrigen Anlaß gibt, der zweckmäßigen Stellung der Signallampen zum Gleis besonderes Aug merk zu schenken. Die umfangreichen Anwendungen v Lichttagessignalen bei den ÖBB. verdienen allgemeine achtung.

Bücherschau.

— **Kesselanlagen für Großkraftwerke.** Betrachtungen und Richtlinien von Dr.-Ing. Friedrich Münzinger. Mit 282 Abbildungen im Text und auf 2 Tafeln und 8 Zahlentafeln. Berlin 1928. VDI-Verlag G. m. b. H. XII, 176 Seiten. Preis in Leinen geb. 19 RM.

Das vorliegende Werk will nicht als Lehrbuch gelten, sondern zu einigen zeitgemäßen Fragen Stellung nehmen, die für die weitere Entwicklung des Kraftwerk- und Kesselbaues von hoher Bedeutung sind. In erster Linie ist dies die Frage der Kohlenstaubfeuerung und der Sonderkessel, wie sie von Benson-SSW, Löffler und Schmidt-Hartmann mit vielem Scharfsinn ausgebildet worden sind.

Der erste Hauptteil ist einem Ausführungsbeispiel gewidmet, der Kesselanlage des Großkraftwerkes Klingenberg. Hier wird aber keine reine Beschreibung gegeben, Münzinger bringt vielmehr eine eingehende Darstellung der Entstehungsgeschichte des Entwurfs und seiner vielfach neu durchgebildeten Einzelheiten. Es ist reizvoll, die vielfachen technischen und zahlreichen nichttechnischen Erwägungen und Rücksichten kennen zu lernen, die für den ganzen Bau maßgebend waren und über die sonst fast nie etwas veröffentlicht wird. Die rein bautechnischen oder in das Grenzgebiet zwischen Maschinenbau und Hochbau fallenden, dem Maschineningenieur ferner liegenden Dinge sind zur Erleichterung des Verständnisses in Zeichnungen und Abbildungen besonders sorgfältig behandelt. Im einzelnen werden Vergebung und Ausführung der Aufträge, Abnahme der Ba stoffe, Festigkeits- und Herstellungsfragen, Saugzuganla Asche- und Schlackeabfuhr, Meßinstrumente, Montage u Kohlenstaubversorgung eingehend geschildert.

Der zweite Hauptteil „Wege und Ziele" stellt Richtlin für den Bau von Großkesselanlagen auf, wie sie sich aus den be Bau des Großkraftwerkes Klingenberg sowie andern, besond amerikanischen Anlagen gewonnenen Erfahrungen ergeben. einzelnen Abschnitte behandeln: Zusammenbau von Kessel u Haus, Analyse der Kesselkosten, Nutzen der Normung, neue Entwicklung von Kesseln mit Staubfeuerung, gekühlte V brennungskammern und hocherhitzte Verbrennungsluft, Rich linien für den Bau großer Kessel mit Staubfeuerungen, Sond kessel für sehr hohen Druck, Zwischenüberhitzer, Flugasche fänger, Einzelmühlen oder Zentralmahlanlagen, Staubfeuerung und Brennstoffwirtschaft, mechanische Roste oder Staubfeu rungen, wirtschaftlichster Kesselwirkungsgrad, Einfluß v Sonderkesseln auf den Bau von Kraftwerken.

Zum Schluß wird geschildert, welche große Aussichten si Sonderkesseln und Staubfeuerungen eröffnen, wenn es gelin in planvoller Zusammenarbeit von Herstellern, Betriebsleite und Unternehmern die letzten Erkenntnisse in geschickter Wei nutzbar zu machen.

In vorbildlicher Art hat der Verlag dem wertvollen Wer eine vorzügliche Ausstattung gegeben.

Sch.

Betrieb, Betriebsgefahr und Betriebsunfall nach dem Haftpflichtgesetz.

Zu einer Neufassung des § 1 HPfG.

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Behre**, Halle (Saale).

1. Der Betrieb.

Unter dem „Betriebe einer Eisenbahn“ versteht § 1 des fG. den sich auf der Schiene abspielenden förderungsbetrieb als Quelle von Gehren für Leib und Leben der mit ihm in Behrung kommenden Menschen.

1. Der Betrieb. Der eben umschriebene Beförderungsrieb ist ein Ausschnitt aus dem Betriebe, der gesamte Unternehmen durchpulst. Unter einem solchen rieb im weitesten Sinne ist das Arbeiten des Bebsorganismus, der dem Unternehmen durch die riebsorganisation gegeben worden ist, zu verstehen (näheres Behre, Organisation, Betrieb und Wirtschaft [Grundge einer Lehre von den wirtschaftlichen Kräften], in der . d. V. d. E. 1926 S. 497 f). Der Betriebsorganismus ist das chlossene System der dem Unternehmen dienenden Bebsorgane (bei Eisenbahnen der Bahnhöfe, Abfertigen, Ämter, Direktionen u. a. m.) und teilt damit deren fbau: Er hat wie jene oder besser „durch“ jene seine perliche Außenseite, den Betriebsapparat, der sich persönlichem und sächlichem Apparat zusammensetzt, l seine geistige Innenseite, die durch Betriebsaufbe. Berufensein (für den persönlichen) und eckbestimmtsein (für den sächlichen Apparat) gezeichnet wird. Es versteht sich, daß diese Doppelseitigt auch in der Funktion und damit auch in dem Ausschnitt dem Betrieb, um den es sich hier handelt, zur Geltung mmt.

a) Die Betriebserscheinung. Wie sich noch zei wird (Absch. II), ist ein wesentliches Merkmal jeder m Betriebe aufkommenden Gefahr, daß der Betrieb mit er seiner Teilfunktionen in den Gefährdungstatbestand einspielt. Dies Hineinspielen, das das betriebliche ement dieser Gefahr darstellt, bezeichnet man am besten „Betriebserscheinung“. Der Zusatz „Erscheing“ soll einmal zum Ausdruck bringen, daß wir es hier ht immer mit etwas rein Betrieblichem zu tun haben. Das fG. hat das sehr treffend dadurch angedeutet, daß der Un „bei“ dem Betriebe entstanden sein muß, was übrigens r eine der Bedeutungen des „bei“ ist. Der Begriff Betriebscheinung umfaßt nämlich das jeweils in Frage kommende eine Betriebselement“ und seine etwaige „narliche Begleiterscheinung“. Beispiel: Das Einren des Zuges in den Bahnhof und das damit verbundene zittern des Erdbodens. Zwischen den beiden Elementen der triebserscheinung besteht kein Kausalzusammenhang, vielhr ist die Begleiterscheinung vom Gesetze als Ausrahlung ihres Betriebselementes gedacht: „Natürliche rkung des Eisenbahnbetriebes“, „Wirksamkeit der Bebsmittel“ nennt sie gelegentlich das Reichsgericht (Eger tsch. Bd. 3 S. 333, Bd. 21 S. 179). Dadurch werden beide einer inneren Einheit. Die Betriebserscheinung in igem Beispiel ist also das den Erdboden erzittern chende Einfahren des Zuges.

Die natürliche Begleiterscheinung kann physischer, ychischer und zweckhafter Art sein. Ein Beiel physischer Art ist eben angeführt worden. Eine natürhe Begleiterscheinung psychischer Art liegt vor, wenn das gliche reine Betriebselement in einer der beteiligten Personen eine an seine Eigenart anknüpfende Vorstellung erregt und unterhält, ohne die es (mit der bloßen Eigenart) nicht gefährdend wirken könnte. Das Erregen und Unterhalten dieser Vorstellung ist die psychische Begleiterscheinung des Betriebselementes. So ist beim geplanten Überfall auf den einzigen Mitreisenden die Abgeschlossenheit des Abteils das reine Betriebselement, ihr Erregen und Unterhalten der Überfallabsicht die natürliche Begleiterscheinung, die Abgeschlossenheit des Abteils als naturgegebener Erreger und Unterhalter der Überfallabsicht oder kurz die zum Überfall einladende Abgeschlossenheit des Abteils die Betriebserscheinung (RGZ Bd. 69 S. 359: Es liegt in der „Natur der Sache“, daß Menschen, die einen Eisenbahnraubanfall planen, zu dessen Ausführung solche Abteile wählen). So ist ferner bei der Gefahr, auf dem Bahnsteig beim Suchen nach einem Platz im Zuge durch Glatteis, Unachtsamkeit oder Ähnliches zu Falle zu kommen, das Dastehen des Zuges das reine Betriebselement, sein Erregen und Unterhalten der Absicht, sich einen Platz zu sichern, die natürliche Begleiterscheinung, das zum Platznehmen einladende Dastehen des Zuges die Betriebserscheinung. Zu diesen beiden Fällen, wo trotz unmittelbaren psychischen Zusammenhangs des eventuellen Unfalls mit dem Betriebe eine Haftung nach dem HPfG. nicht eintritt, weil die eigentümliche Gefährlichkeit des Betriebes nicht mit im Spiel ist (s. Abschnitt II Ziff. 3b), sei als dritter Fall ein ähnlicher, aber haftungbringender gefügt: Bei der Gefahr, in der Eile, den Zug noch zu erreichen auf dem Bahnsteig zu stürzen, ist die Abfahrtbereitschaft des Zuges das reine Betriebselement, ihr Erregen und Unterhalten des Willens, noch schnell den Zug zu erreichen, die natürliche Begleiterscheinung, die zur Eile mahnende Abfahrtbereitschaft des Zuges die Betriebserscheinung. Zweckhafter Art ist die Begleiterscheinung, wenn sich ihr Auftreten entweder aus ihrer Zweckbestimmung für den Betrieb oder aus dem Betriebszweck erklärt. Hierher gehören vor allem jene Betriebshandlungen, welche sich als unmittelbare Vorbereitung und Abwicklung des auf der Schiene stattfindenden Beförderungsbetriebes darstellen (Eger Entsch. Bd. 1 S. 324, RGZ. Bd. 50 S. 94). Aber auch andere „Begleiterscheinungen“ zweckhafter Natur gehören hierher wie z. B. die zum Zweck des (elektrischen) Betriebes in der Stromzuführungsleitung befindliche Spannung (RGZ. Bd. 50 S. 266). Ferner gehören als „Betriebserscheinungen“ hierher das die Schranke zum Niedergehen bestimmende Nahen des Zuges, der eben angekommene, dichte Menschenmassen ausspeiende Zug usw. Oft, ja meist kommt eine natürliche Begleiterscheinung nicht in Frage, so daß die Betriebserscheinung mit dem reinen Betriebselement zusammenfällt. Beispiele: Das Heransetzen eines neuen Wagens an einen auf dem Ladegleis stehenden Wagen, das Nahen eines Zuges, wenn ein Fuhrwerk auf dem Überweg ist.

Das Wort „Betriebserscheinung“ ist weiterhin deshalb am Platze, weil die vielfach übliche Bezeichnung Betriebsvorgang nur selten paßt. Erstens kommt nicht immer ein betriebstechnisch in sich abgeschlossener Vorgang in Frage (man vergleiche den Pfiff der Lokomotive mit dem Heran-

nahen des Zuges). Sodann braucht das Hineinspielen des Betriebes in die Betriebsgefahr nicht immer ein Vorgang zu sein (Eger Entsch. Bd. 39 S. 145). Oft ist es nämlich auch ein wirkender Zustand. Eine für die Haftpflicht oft in Frage kommende Betriebserscheinung ist z. B. das Halten des Eisenbahnwagens mit seinem hohen, vielfach schmalen Trittbrett zum Zweck des Aus- und Einsteigens, ein Tatbestand, den man noch zusammenstreichen kann, indem man allein das Trittbrett und sein Zweckbestimmtsein in Betracht zieht, das Trittbrett während seiner Zweckerfüllung also als die Betriebserscheinung ansieht. Von einem „Vorgang" kann man hier nicht gut sprechen.

b) Scheinbare Betriebserscheinungen. Es kommen immer wieder Fälle zum Austrag, wo zwar äußerlich eine Betriebserscheinung vorliegt, aber innerlich nicht. In solchen Fällen ist in Wirklichkeit keine Betriebserscheinung vorhanden, weil zu einer solchen die innere Seite notwendig gehört. Der Betrieb hat also in solchen Fällen in die Gefahr, um die es sich handelt, nicht hineingespielt, die Gefahr ist keine Betriebsgefahr, eine Haftung nach dem HPfG. tritt nicht ein. So ist z. B. die Fortbewegung eines Güterwagens durch einen Unberufenen zu betriebsfremden Zwecken, auch wenn der Wagen noch nicht entladen ist, als nicht zum Betrieb gehörend anzusehen (Eger Entsch. Bd. 15 S. 335).

2. Der Beförderungsbetrieb. Das HPfG. knüpft historisch an § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 an und will eine Fortbildung dieser Bestimmung im Sinne eines erweiterten wirtschaftlichen Schutzes der mit der Eisenbahn in Berührung kommenden Menschen gegen die Eisenbahngefahren sein. Das preußische Gesetz gab Schutz nur gegen Schäden, die bei der „Beförderung auf der Bahn" angerichtet wurden, d. h. „während der Tätigkeit der Beförderungsmittel und aus Anlaß dieser Tätigkeit" (so die Rechtsprechung des Preuß. Obertribunals). Der Grund des Schutzes war, daß diese Beförderung mit neuen eigenartigen Gefahren verknüpft war (derselbe § hebt die „gefährliche Natur der Unternehmung" hervor) und daß man sich bei der Frage, wer diese Gefahren tragen solle, für den Eisenbahnunternehmer als den Urheber dieser neuartigen Gefahren und den aus ihnen mittelbar Nutzen Ziehenden entschied. Dem HPfG. genügt dieser Schutz nicht. Seine Schöpfer waren sich darüber einig (vgl. Seligsohn, Haftpflichtgesetz S. 25), daß die Fassung des preuß. Gesetzes zu eng sei, wenn wirklich dasjenige Getriebe auf den Eisenbahnen erfaßt werden sollte, das ein Quell der besonderen „Gefahren der Eisenbahn" war. In diesem Sinne wählte man, im Gegensatz zu dem ursprünglichen Bundesratsentwurf, der sich im Ausdruck ziemlich an die erwähnte Rechtsprechung des Obertribunals anschloß, den Ausdruck „Betrieb", und zwar verstand man darunter die eigentliche Beförderung (im Sinne von Beförderungsbetrieb auf der Schiene, also nicht beschränkt auf die Bewegungen, die Tätigkeit der Beförderungsmittel) samt ihrer unmittelbaren Vorbereitung und Abwicklung (Seligsohn S. 25, 26), eine Abgrenzung, der sich dann auch das Reichsgericht anschloß (Eger Entsch. Bd. 5 S. 342, Bd. 9 S. 370, RGZ Bd. 50 S. 93/94, Bd. 56 S. 266/7 u. a. m.). Wenn wir für unsere Definition zunächst den Ausdruck „Beförderungsbetrieb" wählen, so geschieht es aus dem Grunde, weil jene eigentliche Beförderung samt ihrer unmittelbaren Vorbereitung und Abwicklung, wenn wir den gesamten Eisenbahnbetrieb in Betriebszweige aufteilen (nicht in Dienstzweige, was kein einheitliches Bild ergeben würde, weil die Organisation des „Dienstes" jeder Eisenbahnverwaltung eine andere ist), zweifellos z Beförderungsbetrieb gehört. Die übrigen Betriebszweige s der Abfertigungs-, der Lade- und Ladeleitungs-, der Sic rungs-, der Ausbesserungs-, der Bau-, der Lager (Magazi der Kassen- und endlich der Verwaltungsbetrieb (die V waltung). Der „Betrieb" des HPfG, gehört aber nur n zum Beförderungsbetrieb. Dieser umfaßt nämlich alles, an Betriebstätigkeit im Dienste der Beförderung von Züg und Wagen steht (über das Verhältnis der Betriebstätigk zum Betriebe s. Behrea a. O. S. 500), und setzt sich sogenannte Betriebsleitung bis ins oberste Betriebsor hinein fort. Selbst wenn man aber die Betriebsleitung über dem Beförderungsbetrieb stehend d. h. als einen d Verwaltungsbetrieb nahestehenden selbständigen Betrie zweig oder überhaupt als einen Teil des Verwaltun betriebes ansehen wollte, würde der nicht mit den genannten Eisenbahngefahren belastete Beförderungsbetr noch eine ganze Menge Betriebstätigkeit des Außendiens umfassen, vor allem im Stations- und Stellwerksdienst (I spiel: Freigabe der Ausfahrt durch den Fahrdienstleiter Station, Ziehen des Ausfahrtsignals durch das Stellwe Nach alledem bedarf es, wenn man den Betrieb des HP als Beförderungsbetrieb bezeichnen will, noch eines schränkenden Zusatzes. Von diesem handeln wir jetzt.

3. Auf der Schiene. Der Betrieb als Funktion Betriebsorganismus und damit auch sein Ausschnitt, der trieb des HPfG., ist keine rein äußerliche Erscheinu Durch das Mitwirken des Betriebsapparates ist er aber örtlichen Bestimmung fähig. Nach dem preußischen Ges bedeutete „Beförderung auf der Bahn" soviel wie „Tätigk der Beförderungsmittel" (s. o.), so daß der Schaden bei d Fortbewegung auf der Bahn, bei einer Ort bewegung der Beförderungsmittel eingetre sein mußte (Eger, das RHPfG., 6. Aufl. Bem. 2 zu § 1). Au die Rangierbewegungen fielen also darunter (Striethc Entsch. Bd. 36 S. 69), während das Halten der Beför rungsmittel außer Betracht blieb (Striethorst Bd. 62 S. Die Erweiterung, die der Betriebsbegriff im HP gegenüber dem preußischen Gesetz erfahren hat, bezieht s nach der herrschenden Auffassung, die darin besteht, daß Betrieb des HPfG. nunmehr die eigentliche Beförderung sa ihrer unmittelbaren Vorbereitung und Abwicklung umfa (s. o. Ziff. 2), auf das Halten der Beförderungsmittel u die Betriebshandlungen, welche zu jener Vorbereitung u Abwicklung zu rechnen sind (Eger Entsch. Bd. 1 S. 324, R Bd. 50 S. 94). Wir können uns dem nicht ganz anschließ denn begriffsmäßig wird damit die gro klare Linie verlassen. Die aber besagt: Allein auf der Schiene vor sich gehende Getriebe kommt den Betriebsbegriff in Betracht. Was unmittelbar dr herum an Betriebshandlungen aufkommt, das gehört wie zählige ähnliche Erscheinungen zu den „Ausstrahlu gen" des Betriebes, die im HPfG. den Sinn haben, daß zwar nicht mehr zum Betriebe gehören, aber „natürliche gleiterscheinungen" sind und dadurch in kausaler ziehung so angesehen werden können, als ob sie noch z Betriebe gehören (s. o. Ziffer 1a). Dies ist eine der beid Bedeutungen des „bei" in der Wendung „bei dem Betrie in § 1 des Haftpflichtgesetzes. Damit sind wir am Ergeb angelangt: Der Betrieb im Sinne des HPfG. ist der si auf der Schiene abspielende Beförderung betrieb. Zu ihm gehört:

a) als Fortbewegung: Fahrt des Zuges, Bewegung leeren und beladenen Wagen zwischen Zug und Verwendungsstelle, Bewegung der leeren Wagen zwischen Zug und stellgleis, Fahrten der Lokomotive vom Platz im Schuppen den Zug und umgekehrt sowie beim Rangieren im Bahnfsbetrieb. Entscheidungen bei Seligsohn S. 34/35;

b) das Halten, welches jene Fortbewegung vorübergend unterbricht. Solche haltende Fahrzeuge sind eben ch „im Betrieb" (Eger Entsch. Bd. 2 S. 183, Bd. 25 S. 308). h. sie nehmen an der Funktion des Betriebsorganismus ch teil, es handelt sich nur um ein physisches, äußerliches llestehen. Entscheidungen bei Seligsohn S. 35—37.

4. Als Gefahrenquelle. Der auf der Schiene sich spielende Beförderungsbetrieb ist der äußere Rahmen, dem die Gefahren und Unfälle aufkommen müssen, um als triebsgefahren und Betriebsunfälle angesehen zu werden. r Zusatz „als Gefahrenquelle" soll nichts weiter als diese hmeneigenschaft andeuten, also keine weitere Einschränng des Betriebsbegriffes bedeuten.

a) Absoluter und relativer Betriebsbeiff. Das Reichsgericht hat unseren Rahmenbegriff, den r auch als einen absoluten bezeichnen können, infern praktisch anerkannt, als sich in seiner gesamten echtsprechung keine Entscheidungen finden, die sich im Erbnis mit diesem Rahmenbegriff nicht vertragen. Dagegen t das Reichsgericht dem Begriff des Betriebes lange it kühl gegenübergestanden, es begnügte sich im Anfang it der allgemein vertretenen Auffassung, daß zum „Beebe" des HPfG. die „eigentliche Beförderung" („Betrieb engsten Sinne", „Beförderung selbst") samt ihrer unmittelren Vorbereitung und Abwicklung gehöre (s. o.). Erst äter gingen gewisse Senate unter Führung des VI. dazu er, den Betrieb auch unter die begriffliche Lupe zu nehmen. s Ergebnis war die Aufstellung eines relativen Beiebsbegriffes, indem die Gefährlichkeit in den etriebsbegriff mit hineingenommen wurde. an war dabei der Ansicht, daß die bestimmungsgemäße Beförderung auf der Bahn" oder „Beförderung selbst" in rem ganzen Umfang gefährlicher Natur sei (die „gefährliche atur der Unternehmung" in § 25 des preuß. Gesetzes scheint er von Einfluß gewesen zu sein) und deshalb „immer zum etriebe gehöre" (RGZ Bd. 50 S. 94), während das Übrige. so die mit der Beförderung selbst „in einem gewissen Zummenhang stehenden Verwaltungshandlungen" oder „Beiebshandlungen" (RGZ ebda sowie Eger Entsch. Bd. 1 324) immer erst daraufhin geprüft werden müßten, ob sie fährlicher Natur seien und deshalb zum Betriebe gehörten. ie Aufstellung dieses relativen Betriebsbegriffes hat viel erwirrung gestiftet, weil das Moment der Gefährlichkeit nun t nicht mehr erwähnt wurde, da es ja im Betriebsbegriff hon drinsteckte. Außerdem ist die Annahme, daß die Beorderung selbst durchweg gefährlicher Natur sei, handreiflich falsch; denn gerade die Haupteigenschaft des Betriebes, die Reisenden und Güter schnell von Ort zu Ort zu ringen, ist ungefährlicher Natur. Daneben gibt es noch utzende ungefährlicher Eigenschaften. Der relative Betriebsegriff ist aber auch logisch unhaltbar. Das Messer wird rst dadurch zum gefährlichen Werkzeug, daß es eine scharfe Klinge und einen Griff hat, der den Gebrauch der Klinge rmöglicht, m. a. W. daß es eben ein Messer ist. Die Gefährchkeit ist also nicht bestimmend für das Messer, sondern as Messer setzt umgekehrt eine Gefährlichkeit in die Welt, ie Gefährlichkeit geht von dem Messer aus, sie enthält, egriffsmäßig gesprochen, abstrakte Drohungen (beim Messer: sich zu schneiden, sich zu stechen, das Nähere in Abschn. II Ziff. 3a). Mit dem „Betriebe" ist es nicht anders. Er ist, mit dem Messer verglichen, zum einen Teil Klinge, zum anderen Griff. Im übrigen ist er ein besonders scharfes Messer, mit dem man sich besonders leicht schneidet. Deswegen die besondere Haftung. Der Betrieb des HPfG. ist also nur denkbar als absoluter d. h. hier als Rahmenbegriff. So hat ihn auch das Reichsgericht im Anfang aufgefaßt (in Eger Entsch. Bd. 2 S. 182 führt der zweite Senat aus, „daß Teile des Betriebs im weitesten Sinne, bei denen solche Gefahren völlig (!) mangeln, zum Betriebe im engeren Sinne des § 1 überhaupt nicht zu rechnen seien").

b) Die „Gefährlichkeit" in der Rechtsprechung. Es findet sich bei Vertretern des absoluten Betriebsbegriffes die Ansicht, daß das Motiv des Gesetzes, gegen die „Eisenbahngefahren" verstärkten wirtschaftlichen Schutz zu gewähren, im Gesetze selbst nur in der Abgrenzung des Betriebes und zwar gegenüber dem preußischen Gesetz im Sinne der schon erwähnten Erweiterung zur Geltung gekommen sei, nicht dagegen auch in der Regelung der Haftung (so z. B. Seligsohn S. 28). Diese Ansicht läßt sich nicht halten. Schon im preußischen Gesetz von 1838 gab die Beförderung in ihrer Eigenschaft als Gefahrenquelle den Haftungsgrund ab. Im Wortlaut des Gesetzes zwar hat dieser Gedanke, wie ja auch im HPfG., nur andeutungsweise Eingang gefunden. Enthalten aber war er im Gesetz. Das Preußische Obertribunal hat denn auch, wo es darauf ankam (oft kam es nicht darauf an, dies übersieht Seligsohn S. 25), in klaren Worten den Zusammenhang des Unfalls mit der eigentümlichen Gefährlichkeit des Betriebes verlangt (Striethorst Entsch. Bd. 5 S. 364/5, Bd. 62 S. 53). Das Reichsoberhandelsgericht hat sich diese Auffassung zu eigen gemacht, indem es wiederholt betont, daß das HPfG. gegen die Folgen der „eigentümlichen Gefährlichkeit", der „besonderen Gefahren", der „besonderen und eigentümlichen Gefahren" schützen solle, die der Betrieb der Eisenbahn herbeiführe (Entsch. des ROHG. Bd. 12 S. 236, Bd. 14 S. 426, Bd. 19 S. 120). Auch das Reichsgericht hat sich in einer großen Anzahl von Entscheidungen dem angeschlossen (angeführt bei Seligsohn S. 27). Es kommen allerdings Entscheidungen vor, die Seligsohn Recht zu geben scheinen. So finden sich wiederholt in Urteilen Ausführungen des Inhalts, daß das Erfordernis der Gefährlichkeit nur zu einer Erweiterung des Betriebsbegriffes geführt habe, daß es nach dem Wortlaut „bei dem Betriebe" genüge, wenn ein innerer (ursächlicher) und ein enger äußerer Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb vorliege, und daß es nicht darauf ankomme, ob besondere, dem Betriebe eigentümliche Gefahren den Unfall herbeigeführt haben (Eger Entsch. Bd. 33 S. 213, Bd. 5 S. 342, RGZ Bd. 50 S. 93). Die Sache findet indes darin ihre Aufklärung, daß diese Senate mit dem relativen Betriebsbegriff arbeiten, das Moment der Gefährlichkeit also im „Betriebe" schon drinsteckt. Der Sinn ist demnach: Daß die Gefahren, die den Unfall herbeigeführt haben, besondere, dem Eisenbahnbetrieb im Gegensatz zu anderen Beförderungsmitteln eigentümliche seien, verlangt das Gesetz nicht (so ganz deutlich Eger Entsch. Bd. 34 S. 238).

c) Die Formel der Gefährdungshaftung. Das Reichsgericht ist also ausnahmslos der Ansicht, daß die Gefährlichkeit des Betriebes auch bei der Regelung der Haftung im Gesetze zur Geltung gelangt ist (über die Regelung der Beweislast s. Abschn. III), d. h. daß nach

dem Willen des Gesetzes der Unfall mit der Gefährlichkeit des Betriebes (nicht nur mit dem wegen seiner Gefährlichkeit herausgehobenen Betriebe) in Zusammenhang stehen muß. Der Gesetzgeber, der doch eine Gefährdungshaftung aufstellen wollte, hätte ja auch merkwürdig gehandelt, wenn er auf halbem Wege stehen geblieben wäre, indem er die Gefährlichkeit zwar für die Absteckung des Betriebes verwandt, als Merkmal für den Unfall selbst aber ausgeschaltet hätte. Der Unfall ist nun mit der Gefährlichkeit des Betriebes nicht kausal verbunden, weil die Gefährlichkeit kein Kausalbegriff ist (näheres Abschn. II Ziff. 3b, c). Causa im Rechtssinn für den Unfall ist vielmehr, wie sich ergeben wird, die konkrete Betriebsgefahr, aus der er entsteht. Will man den Zusammenhang des Unfalls auch mit der Gefährlichkeit auf den kausalen Nenner bringen, also auf den Nenner Betrieb, so bleibt nur übrig, den Betrieb als Quelle der Betriebsgefahren aufzufassen (vgl. Eger Entsch. Bd. 24 S. 51), was insofern seine Berechtigung hat, als die Nichtbetriebsgefahren, an denen er kausal beteiligt ist (Beispiel: Bei einer Balgerei im Schülerabteil schlägt der eine Schüler mit dem Kopf auf die Abteilbank), sein Mitwirken mehr einem Zufall verdanken, nicht seiner Natur, und demnach nicht gut als natürliche Ausflüsse des als Quelle vorgestellten Betriebes angesehen werden können. Danach ergibt sich für die Gefährdungshaftung des HPfG. folgende Formel: Der Unfall muß aus einer Gefahr entstanden sein, die wiederum aus dem Betrieb als Gefahrenquelle entsprungen sein muß.

II. Die Betriebsgefahr.

Das „bei" in der Wendung „bei dem Betriebe" in § 1 HPfG. bedeutet zum anderen (über die erste Bedeutung s. Abschn. I Ziff. 1a), daß die Kausalität zwischen Unfall und Betrieb nicht die weitreichende der Adäquanz, sondern die sich aus einer unmittelbaren Gefährdung ergebende engste Kausalität ist. Damit wird das „bei" zur Wiege des Begriffes der Betriebsgefahr. Das Reichsgericht hat denn auch von jeher, wenn auch nicht konstruktiv, mit der Betriebsgefahr operiert. Betriebsgefahr ist jede beim Betriebe aufkommende Gefahr für Leib und Leben einer Person, wenn die Gefährlichkeit des Betriebes in ihr zum Vorschein kommt.

1. Gefahr für Leib und Leben einer Person. Was Gefahr ist, ergibt sich aus der Redewendung: es „besteht" die „Gefahr, daß".

a) Die Struktur der Gefahr überhaupt. Danach gehört zu jeder Gefahr ein Tatbestand, von dem ein Unheil droht (Gefährdungstatbestand) und diese Unheildrohung selber (Gefährdung). Es sind das die beiden Hauptelemente jeder Gefahr. Man kann die Gefährdung als den Inhalt der Gefahr bezeichnen, den Gefährdungstatbestand als die Gestalt, in der sie auftritt, oder als den Träger der Gefährdung. Beispiel: Es besteht die Gefahr, daß die ganze Ortschaft durch die Wasserfluten zerstört wird. Gefährdungstatbestand ist hier die Wasserflut und die exponierte Lage der Ortschaft, während die Gefährdung sagt, daß die Ortschaft vermutlich überflutet und dadurch zerstört werden wird. Das angedrohte Unheil ist hier die durch Überflutung erfolgende Zerstörung. Der Begriff des Unheils umfaßt danach nicht nur das befürchtete Ende (im Beispiel die Zerstörung), sondern auch den Weg, der zu dem Ende fü (im Beispiel die Überflutung). Daher die Redewendu Das Unheil nimmt seinen Lauf.

b) Die Unfallgefahr des HPfG. Sie ist unmittelbare Gefahr mit allen deren Eigenhei Zunächst ist über die Gefährdung zu sprechen. Das HP verlangt die Bedrohung einer bestimmten Pers wobei es nichts ausmacht, ob neben dieser noch and Personen durch die gleiche Lage bedroht sind. Die drohung ist eine körperliche. Das Unheil ist da als in eine physische oder psychische Beschädigung Körpers (Verletzung) auslaufend gedacht. Dieses heil ist der „Unfall" des HPfG. Danach sind Un und Verletzung nicht identisch. Der Unfall stellt v mehr einen Verlauf dar, der in die Beschädigung a läuft und dabei mehr oder weniger glimpflich abl fen kann. Der Unfall spielt sich ab, die Beschä gung nicht. Ich bin gefallen und habe mir den Arm brochen; die Schranke ging auf einmal nieder, als noch darunter war, und verletzte mich am Kopf; das Pf ging durch, ich wurde vom Wagen geschleudert und er eine Gehirnerschütterung: Alles das sind Antworten die Frage, wie sich der Unfall zugetragen hat. Auch Reichsgericht faßt den Unfall so auf (RGZ. Bd. 29 S. 4

c) Der Gefährdungstatbestand als g schlossene Einheit. Der Gefährdungstatbestand Einheit als Träger der von ihm ausgehenden Funkti nämlich der Gefährdung. Das ist insofern wichtig, als damit auch in seiner Eigenschaft als Ursache des w denden Unfalles den Charakter der Einheit bewah Der Gefährdungstatbestand ist weiter eine geschlo sene Einheit. Das bezieht sich auf die Tatsachenelemer aus denen er sich zusammensetzt. Diese können näml nur geschlossen, dadurch daß sie ineinandergre fen, die Gefährdung üben. Solange sie noch nicht b sammen sind, ist die Gefahr noch nicht da. Sobald nicht mehr beisammen sind, ist die Gefahr vorüber. ersten Falle spricht man höchstens von einer „entfernte Gefahr, im zweiten kann höchstens eine Gefahr mit deren Elementen, also eine neue Gefahr aufgetreten se Die zeitliche Dauer des Beisammenseins der Elemente h. die Dauer der Gefahr ist je nach deren Art verschied Beim Eisenbahnbetrieb ist das Beisammensein in den we aus meisten Fällen von ganz kurzer Dauer, so daß man h oft von dem „Momente der Gefahr" sprechen kann (v RGZ. Bd. 50 S. 95). Zur Betriebsgefahr gehört, daß ei der Elemente des Gefährdungstatbestandes eine Betrieb erscheinung ist (s. u. 2a). Es kommt mitunter vor, d der Ersatz Begehrende eine Betriebserscheinung zum G fährdungstatbestand rechnet, die in Wirklichkeit schon v bei war, als die wahren Elemente zusammentraten (B spiele RGZ. Bd. 68 S. 48, Bd. 75 S. 284, Eger Entsch. 17 S. 113 , s. Ziff. 2b): Die Annahme einer Betriebsg fahr muß hier an dem Prinzip der Geschlossenheit d Gefährdungstatbestandes scheitern.

d) Der Gefährdungstatbestand als vo letzte Ursache des Unfalls. Diese Tatsac kommt in der Redewendung zum Ausdruck, daß, wie jed Unheil, so auch jeder Unfall „aus" der Gefahr entste auf die er sich zurückführen läßt. Jeder Unfall kann n aus einer unmittelbaren Gefahr entstehen. Diese G fahr kennzeichnet sich dadurch, daß ihre Drohung (G fährdung) die Auslösung und den Verlauf des Unfall bereits in Umrissen an die Wand malt. Ihr Gefährdung tatbestand baut sich aus denjenigen Elementen auf, d

twendig sind, um ineinandergreifend diese Drohung zu geben. Die Drohung sagt den Unfall also nicht in seinen nzelheiten voraus, sondern behält sich einen Spielraum r: Die Art und Weise, wie der Unfall aus-·löst werden und sich abspielen kann, be-immt sich nach den Möglichkeiten, mit nen erfahrungsgemäß gerechnet werden uß. Der im Rahmen dieser Drohung entstehende und rlaufende Unfall ist dann der Unfall, der aus der Ge-ır entstanden ist, weil er schon in ihr als nasciturus steckt hat. Demgemäß stellt sich die Auslö-.ng als die letzte, der Gefährdungstatbe-and als die vorletzte Ursache eines sol-.en Unfalls dar, d. h. die Auslösung vermit-lt den unmittelbaren Kausalzusammen-ıng zwischen Unfall und Gefährdungstat-·stand. Jeder kausale Faktor, der aus dem Rahmen r Drohung herausfällt, läßt danach den Unfall als ıen anderen erscheinen. Die Rechtsprechung be-ichnet das gewöhnlich als Unterbrechung des ausalzusammenhanges. Die Auslösung ist mer ein Augenblicksvorgang. Mitunter ist er ein lbständiger in sich abgeschlossener Vorgang, der sich ch außen entsprechend bemerkbar macht (unfreiwil-ger Stoß, durch den der auf der Plattform stehende Mit-isende vom Zuge stürzt, RGZ. Bd. 114 S. 292). Meist tzieht er sich aber der Kontrolle; denn der Einzige, der uskunft geben könnte, wird in der Regel der Beschädigte in, der aber weiß nur selten, „wie es gekommen ist". ınlich ist es mit der Verhinderung der Auslösung d. h. r Beseitigung der Gefahr. Auch sie tritt vielfach unbe-erkt ein, durch irgendwelche unkontrollierbare Momente lie Maschine wirft mit dem Gleisräumer den auf die ·hiene gefallenen Stein zur Seite); oft wird sie aber auch ırch bewußte Handlungen vorgenommen (die Mutter reißt r Kind von der aufgehenden Abteiltür zurück). Der ngriff in den Lauf des Unfalls kann durch den Bedroh-n selber, durch Dritte oder durch unvorhergesehene ılücksumstände" erfolgen. Nach Obigem ist für ·den auf sein Entstandensein aus einer un-ittelbaren Gefahr zu untersuchenden Un-ıll (und nur ein solcher kommt nach dem PfG. in Betracht) der zugehörige Gefähr-ungstatbestand die causa im Rechtssinn nd jedes Element in dieser causa eine con-itio sine qua non. Es ist daher die erste Frage, e sich bei jeder Haftungsprüfung erhebt: Wie sah die nmittelbare Gefahr aus, aus der der Unfall ntstanden, d. h. wie setzte sich der Gefähr-ungstatbestand zusammen? Erst dann ist es öglich zu prüfen, ob diese Gefahr die weiteren Merkmale ıfweist, die zu einer Betriebsgefahr gehören. Daß in der raxis die Fälle oft so einfach liegen, daß man dem Unfall ıs Entstandensein aus einer Betriebsgefahr auf den Kopf ısagen kann (Beispiel: Ich stürze durch das Aufgehen der bteiltür aus dem Zuge, ich komme im Seitengang durch ıs Einfahren des Zuges in eine Weiche zu Fall), tut ichts zur Sache.

2. Beim Betriebe aufkommend. Wir haben - hier mit dem ersten besonderen Merkmal der Betriebsge-ihr zu tun, ihrer äußerlichen Verbundenheit it dem Betriebe. Eine solche ist vorhanden, wenn der etrieb mit einer Betriebserscheinung in die Un-ıllgefahr hineinspielt und ihr dadurch das sog. betrieb-che Element zuführt (s. Abschn. I Ziff 1a). Damit wird dieses Element zum Bindeglied, das die Gefahr mit dem Betriebe äußerlich verbindet.

a) Die Struktur der Betriebsgefahr. Der Gefährdungstatbestand der Betriebsgefahr setzt sich aus einem betrieblichen, einem persönlichen und vielfach noch einem außerbetrieblichen Element zusammen. Von diesen Elementen gibt das betriebliche an, welcher Art die Betriebserscheinung ist (Betrieb im Sinne des HPfG. verstanden), das persönliche, in welcher Art und Weise die bedrohte Person der Betriebserscheinung ausgesetzt ist, und das außerbetriebliche, welche Begleitumstände (sächlicher oder persönlicher, betrieblicher im weiteren Sinn oder ganz außerbetrieblicher Art) an dem Gefährdungstatbestand beteiligt sind. Beispiele: Hohes schmales Trittbrett, Fußfassen der Person auf dem Trittbrett und Unaufmerksamkeit, Ungewandtheit, Schwerfälligkeit oder Schwächlichkeit der Person (Gefährdung: durch Abrutschen zu Schaden zu kommen). Oder: Starkes Schleudern des Wagens, Benutzung des Seitenganges durch die Person und Unaufmerksamkeit usw. (Gefährdung: durch einen stärkeren Ruck zu Falle zu kommen). Oder: Absicht des Schaffners, die Abteiltür zu schließen, Hand des Reisenden noch zwischen Tür und Angel (Gefährdung: durch das Zuschlagen der Tür gequetscht zu werden). Oder: Zur Eile mahnende Abfahrtbereitschaft des Zuges, Einsicht der den Bahnsteig betretenden Person, daß Eile vonnöten, und dementsprechendes Verhalten (Gefährdung: durch Stolpern Schaden zu nehmen). Oder: Eben angekommener, dichte Menschenmassen ausspeiender Zug und Einbezogensein der Person in das Gedränge (Gefährdung: im Gedränge zu fallen). Oder: Zur Eile beim Entladen mahnendes Nahen des Zuges, Besetzthalten des Gleises durch den zu entladenden Güterwagen und Eile der entladenden Person, um noch rechtzeitig fertig zu werden (Gefährdung: bei dem eiligen Hantieren zu verunglücken).

b) Der unmittelbare innere Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb. Der „innere (ursächliche) Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb" galt bisher Allen als eine besondere Forderung des Gesetzes. Uns, die wir mit der konstruktiven Gefährdungshaftung arbeiten, ist dieser Zusammenhang nur logische Folgeerscheinung. Welcher Art er ist, ergibt sich nämlich aus der eben erörterten Struktur der Betriebsgefahr und der Eigenschaft des Gefährdungstatbestandes als geschlossener vorletzter Ursache des Unfalls (Ziff. Ic, d): Dadurch daß der Betrieb in dem Gefährdungstatbestand mit der Betriebserscheinung vertreten ist, wirkt diese als eine conditio sine qua non in der vorletzten Ursache mit, und da diese vom Unfall nur die Auslösung trennt, ergibt sich ein unmittelbarer innerer Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb. Danach hat das Prinzip der adäquaten Verursachung mit seiner viel größeren Reichweite hier keinen Platz. Das wird mitunter verkannt (so auch von Seligsohn S. 62). Die Rechtsprechung hat es lange Zeit vermieden, sich hinsichtlich der Art des inneren Zusammenhanges festzulegen. Mit schuld daran mag sein, daß sie mit jener häufigen Zwischenerscheinung, die wir als „natürliche Begleiterscheinung" kennen gelernt haben (s. Abschn. I Ziff. 1a) nichts Rechtes anzufangen wußte. Außerdem war sie in der angenehmen Lage, nicht allzuoft Farbe be-

kennen zu müssen, weil in den meisten Haftpflichtfällen ein mit Händen zu greifender unmittelbarer Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall besteht. Wo das nicht der Fall ist, sind Fehlurteile vorgekommen. Erst in neuerer Zeit hat der VI. Senat die deutliche Forderung aufgestellt, daß zwischen Unfall und Betrieb ein „unmittelbarer" ursächlicher Zusammenhang bestehen müsse (RGZ Bd. 75 [1911] S. 285, Bd. 97 [1919] S. 178), wobei ihm der Zusammenhang mit jener Zwischenerscheinung, die er „Wirksamkeit der Betriebsmittel" nennt, offenbar genügt (Eger Entsch. Bd. 21 S. 179). In negativer Beziehung kann man drei grundsätzliche Fälle unterscheiden, in denen es, weil der Betrieb nicht als Gefährdungsfaktor d. h. in Gestalt einer Betriebserscheinung aufgetreten ist, auch an dem unmittelbaren inneren Zusammenhange zwischen Unfall und Betrieb gebricht:

α) Der Betriebsvorgang war zwar conditio sine qua non, aber nur adäquate Ursache. In der Beziehung hat das OLG Zweibrücken (Eger Entsch. Bd. 17 S. 113) den Unfall einer Frau, die abseits von der Bahn im Dorfe von einem infolge Pfeifens der Lokomotive durchgegangenen Pferde überrannt worden war, als Betriebsunfall anerkannt. Das Gericht hat dabei offenbar mit der Formel gearbeitet, daß es genüge, wenn der Betriebsvorgang nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge die Möglichkeit des Eintritts eines Ereignisses der fraglichen Art generell begünstige (vgl. RGZ Bd. 69 S. 59). Richtigerweise war ein Betriebsunfall abzulehnen, weil die Gefahr, der die Frau erlag, eine allgemeine Verkehrsgefahr, keine Betriebsgefahr war: Der Gefährdungstatbestand setzte sich hier aus dem Daherstürmen des Pferdes durch die Dorfstraße, deren gleichzeitiger Benutzung durch die Frau und vielleicht noch deren körperlicher Ungewandtheit zusammen. Die Bedrohung der Frau trat nicht schon mit dem Pfeifen der Lokomotive ein, dieser Betriebsvorgang war vielmehr, als die Frau in Gefahr geriet, schon vorbei (s. Ziff. 1c), das Pfeifen war zwar eine conditio sine qua non, aber eine entferntere und zwar die adäquate Ursache des Unfalls. Dasselbe muß für den Fall gelten, daß jemand auf dem Bahnsteig durch Glatteis zu Fall kommt, welches von dem Wasserablaß aus der Maschine eines kurz vorher eingelaufenen Zuges herrührt: Der Wasserablaß ist hier nur adäquate Ursache (anders das RG. in der Jur. Woch. 11, 824).

β) Der Betriebsvorgang war zwar conditio sine qua non, aber nicht einmal adäquate Ursache. Fälle solcher Art haben das Reichsgericht wiederholt beschäftigt. Ein Vater, der auf einen Augenblick den Zug verlassen, bekam, aus dem Wartesaal wieder heraustretend, beim Anblick seiner inzwischen durch einen Zusammenstoß im Zuge schwer verletzten Tochter einen Nervenschock. Die Gefahr, der der Vater erlag, zählt zu ihrem Tatbestand die schwere Verletzung der Tochter, die bevorstehende Begegnung zwischen Vater und Kind sowie die seelische Empfänglichkeit des Vaters; damit entstand für diesen die Gefahr, daß er beim Anblick des Kindes seelisch zusammenbrach. Der beteiligte Betriebsvorgang, das Auffahren des anderen Zuges, war nur die entferntere, nicht einmal adäquate Ursache. Das ist auch die Ansicht des Reichsgerichts: Es bemängelt das Fehlen des „näheren" Zusammenhanges (RGZ Bd. 68 S. 48). Ganz ähnlich liegt der Fall in RGZ Bd. 75 S. 284, wo richtig das Fehlen des „unmittelbaren" Zusammenhangs bemängelt wird.

γ) Der Betriebsvorgang war nicht einz conditio sine qua non. Es kommen mitunter fahren und Unfälle vor, die, obgleich im örtlichen Ber des Betriebes entstanden, mit diesem in gar keinem urs lichen Zusammenhang stehen. Es sind das die Unfälle, bei Gelegenheit des Betriebes entstehen. bekannteste Beispiel dafür ist, daß jemand während Eisenbahnfahrt am Herzschlag stirbt.

c) Der unmittelbare äußere Zusamm hang zwischen Unfall und Betrieb. Auch gewisser äußerer d. h. örtlicher und zeitlicher Zusamn hang des Unfalls mit dem Betriebe galt bisher allgen als eine besondere Forderung des Gesetzes. Aus „bei" des § 1 HPfG. glaubte man entnehmen zu sollen, sich der Unfall da ereignen (besser: daß er da einsetz müsse, wo die Betriebshandlungen vorgenommen wür also auf der Fahrbahn oder in deren Nähe, und daß sich zeitlich (oft mit dem Zusatz „nahe" oder auch „ mittelbar") an einen bestimmten Betriebsvorgang ansch ßen müsse (vgl. Seligsohn S. 60, 61). Diese prinzipl Auffassung, deren praktische Folgen Ratlosigkeit und sicherheit sind, verkennt die eigentliche Bedeutung „bei". Dieses will 1. andeuten, daß sich zv schen Unfall und Betrieb jene Zwische erscheinungen einschieben können, wir als „natürliche Begleiterscheinu gen" des Betriebes kennen gelernt hab (s. Abschn. I Ziff. 1a), 2. in bewußtem Gegens zum Worte „durch" betonen, daß die Kaus lität zwischen Unfall und Betrieb nic die weitreichende der Adäquanz, sonde die sich aus einer unmittelbaren Gefäl dung ergebende d. h. die Kausalität des u mittelbaren Zusammenhanges ist. Damit allerdings auch die Art des äußeren Zusammenhanges stimmt, aber nicht opportunistisch, wie man es bisher dem Gesetz hat herauslesen wollen, sondern prinzipi Die unmittelbare Kausalität ist nicht oh unmittelbaren äußeren Zusammenha denkbar. Da bei der unmittelbaren Kausalität triebserscheinung und Unfall nur noch durch die A lösung als letzte Ursache kausal getrennt sind, verst es sich, daß, wenn es zur Auslösung kommt, das Ein zen des Unfalls in zeitlicher und die Erscheinung des e setzenden Unfalls in örtlicher Berührung mit der triebserscheinung stehen. Beispiel: Wenn sich unmit bar durch das den Erdboden erzittern machende Einfah eines Zuges ein Gesimsstück vom Bahnhofsgebäude löst hat, dann hat sich das Gesimsstück auch im örtlich Bereiche des Erzitterns abgelöst und im unmittelba zeitlichen Anschluß an dieses. Nicht anders liegt Sache, wenn die Betriebserscheinung eine natürliche gleiterscheinung psychischer Art mit enthält. (Beispi Die den Reisenden zur Eile mahnende Abfahrtbereitsch des Zuges). Der einzige Unterschied ist, daß die örtli Berührung hier psychischer Natur ist. In dem Beisp tritt sie ein, wenn die Mahnung zur Eile dem Reisend zu Bewußtsein kommt, d. h. wenn er beim Betreten Bahnsteiges sieht: Die Türen sind schon geschlossen, Beamte mit der roten Mütze hebt schon den Befehlsst Daß die prozessuale Betrachtung die natürliche Verbu denheit von innerem und äußerem unmittelbaren Zusa menhang in bestimmter Weise zur Regelung der Bewe last verwertet, wird hernach noch erörtert (Abschn. II

3. Wenn die Gefährlichkeit zum Vorschein kommt. Damit kommen wir zu dem zweiten besonderen Merkmal der Betriebsgefahr: Sie muß auch eine innerliche Verbundenheit mit dem Betriebe aufweisen. Diese besteht in dem Zusammenhang der Gefahr mit jener Eigenschaft des Betriebes, die für seine Abgrenzung gegen den Betrieb im weiteren Sinne maßgebend ist, seiner Gefährlichkeit (siehe Abschn. I Ziff. 2, 3, 4). Oder mit anderen Worten: Die Gefahr muß aus dem Betriebe als Gefahrenquelle entsprungen sein. Für den Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb bedeutet das, daß nicht nur ein innerer (ursächlicher), sondern auch ein innerster (natürlicher) Zusammenhang vorhanden sein muß, indem der kausalen Betriebserscheinung eine als gefährlich anerkannte natürliche Eigenschaft des Betriebes mitgewirkt haben muß. Das Reichsgericht schwankt in der Ausdrucksweise. Es spricht von der Notwendigkeit des Zusammenhanges des Unfalls mit der besonderen Gefährlichkeit des Betriebes (Eger Entsch. Bd. 2 S. 182, Bd. 18 S. 42) oder mit der dem Betriebe eigentümlichen Gefährlichkeit (Eger Entsch. Bd. 1 S. 8, 23, 27, Bd. 6 S. 57, Bd. 8 S. 88, Bd. 21 S. 351) oder mit der Gefährlichkeit des Betriebes (RGZ Bd. 69 S. 361) oder mit den dem Betriebe eigentümlichen Gefahren (Eger Entsch. Bd. 1 S. 26, 146, 159, Bd. 2 S. 12, Bd. 10 S. 377, Bd. 15 S. 130, Bd. 18 S. 42, 126, Bd. 19 S. 63, Bd. 22 S. 72) oder mit den besonderen Gefahren des Betriebes (Bd. 1 S. 324, RGZ Bd. 6 S. 147) oder endlich mit den mit dem Bahnbetrieb verbundenen Gefahren (Eger Entsch. Bd. 2 S. 182, Bd. 10 S. 363).

a) Die Gefährlichkeit überhaupt. Es gibt auch abstrakte Gefahren. Ihr Gefährdungstatbestand erschöpft sich in der bestimmten natürlichen Eigenschaft eines Gegenstandes, die deshalb „gefährliche Eigenschaft“ genannt wird. Dem entspricht es, daß das andere Element, die Gefährdung, bei der abstrakten Gefahr nur eine allgemeine Drohung ist. Beispiele: Eine der gefährlichen Eigenschaften der Wüste ist ihre Wasserlosigkeit; diese bedroht den Menschen, wenn er sich zu weit hineinwagt und sich nicht mit genügend Wasser versorgt hat, mit Verdursten. Eine andere Eigenschaft der Wüste ist ihre Unwegsamkeit; diese droht dem Menschen, wenn er sich zu weit hineinwagt und nicht über genügend Orientierungsmittel verfügt, daß er sich verirrt. Solche abstrakten Gefahren nennt man „die dem Gegenstande eigentümlichen Gefahren“ oder kurz „die Gefahren des Gegenstandes“. So spricht man von den Gefahren der Wüste, des Meeres, der Eisenbahn. Jeder gefährlichen Eigenschaft eines Gegenstandes entspricht also eine ihm eigentümliche Gefahr. Sämtliche gefährlichen Eigenschaften eines Gegenstandes machen seine „gefährliche Natur“ aus. Diese ist also die gemeinsame Wurzel der dem Gegenstande eigentümlichen Gefahren. Unter der „Gefährlichkeit“ eines Gegenstandes versteht man seine in seiner gefährlichen Natur mit einander verwurzelten Gefahren. Die Gefährlichkeit ist also nach der Seite des Woher Eigenschaft, nach der Seite des Wohin Drohung.

b) Die Gefährlichkeit des Betriebes. Was darunter zu verstehen ist, ergibt sich aus dem eben Gesagten: Statt „Gegenstand“ braucht nur „Betrieb“ gesetzt zu werden.

α) Bezeichnungen. Aus dem unter Ziff. a Ausgeführten erhellt, daß auch beim Betriebe das Wort „Gefährlichkeit“ vollauf genügt. Daneben findet sich der Ausdruck „besondere Gefährlichkeit“, der offenbar auf den Umstand anspielt, daß die gefährlichen Eigenschaften des Betriebes des HPfG. besonders zahlreich sind, sowie der Ausdruck „eigentümliche Gefährlichkeit“, der das Unterschiedliche der Eisenbahngefahren gegenüber den sonstigen Verkehrsgefahren betont und insofern richtig ist, als die Eisenbahngefahren, soweit sie nicht eigenartige d. h. absolut eigentümliche sind, den sonstigen Verkehrsgefahren gegenüber immer noch durch ihr leichteres Vorkommen eine Sonderstellung einnehmen („erhöhte Gefahren“ sind, RGZ. Bd. 69 S. 360). Dagegen sind die Eisenbahngefahren nicht durchweg „absolut eigentümlich“, „dem Betriebe ausschließlich eigentümliche Gefahren“ (Eger Entsch. Bd. 18 S. 226, Bd. 22 S. 72). Weiter genügt es vollauf, von den „Gefahren des Betriebes“ zu sprechen; nur muß man sich hüten, die Einzahl davon „Betriebsgefahr“ zu nennen. Am üblichsten ist der Ausdruck „die dem Betriebe eigentümlichen Gefahren“. Weniger hört man den Ausdruck „die mit dem Betriebe verbundenen Gefahren“, womit die erfahrungsgemäße Verbundenheit gemeint ist. Auch der Ausdruck „typische Betriebsgefahren“ findet sich (RGZ. Bd. 108 S. 311).

β) Wesen der abstrakten Eisenbahngefahr. Das von vornherein Gegebene bei jeder abstrakten Gefahr ist nur die auf ihre Gefährlichkeit noch nicht untersuchte natürliche Eigenschaft des Gegenstandes (die Wasserlosigkeit der Wüste, die Tiefe des Teiches, das plötzliche, vielfach laute Pfeifen der Lokomotiven, die Gebundenheit des Betriebs an die Fahrbahn) und ein ungeschriebenes, in der allgemeinen Vorstellung vom Begriff der Gefährlichkeit liegendes Gesetz, welches lautet: Jede allgemeine Drohung hat ihre natürlichen Grenzen, und die sind so zu ziehen, daß der sich im Bereich der Drohung ereignende Unfall niemals ein ungewöhnlicher d. h. ein solcher ist, mit dem man erfahrungsgemäß nicht zu rechnen braucht (wegen des zu rechnen brauchens s. Eger Entsch. Bd. 25 S. 308, RGZ. Bd. 108 S. 311). Auf die Häufigkeit des Unfalles kommt es nicht an, vielmehr genügt, das man (also auch der Unternehmer) mit ihm rechnen muß, und dazu gehören vielfach auch Unfälle, die ihrer Art nach selten sind (z. B. Verletzung durch Zugentgleisung). In letzter Linie kann also nur die Erfahrung lehren, ob und wieweit die natürliche Eigenschaft eines Gegenstandes eine gefährliche d. h. der Tatbestand einer abstrakten Gefahr ist. Vielfach genügen bestehende allgemeine Erfahrungen. So ist man sich gewisser Gefahren des Eisenbahnbetriebes sicher bewußt gewesen, noch bevor die ersten Unfälle eintraten. Sonst ist man auf die besonderen Erfahrungen angewiesen, die man mit dem Gegenstand macht. Das Objekt, das hier zum Sammeln der Erfahrungen dient, ist der unter unmittelbarer kausaler Beteiligung des Gegenstandes vorkommende Unfall oder, da die Verletzung selbst in der Regel nichts Auswertbares enthält (wie sie ausfällt, ist mehr Sache des Zufalls), der Tatsachenkomplex, der zum letztenmal auf den Unfall gestaltend eingewirkt hat, und das ist der Gefährdungstatbestand der konkreten Gefahr, aus der der Unfall entstanden ist. Läßt sich nun, um jetzt vom Betriebe

zu sprechen, bei einem Unfalle feststellen, daß in der Betriebserscheinung eine natürliche Eigenschaft des Betriebes gefährdend geworden ist, sei es a) daß die Betriebserscheinung in jeder Beziehung die Eigenschaft darstellt (plötzlicher lauter Pfiff der Lokomotive), sei es b) daß sie es nur in bestimmter Beziehung tut (Gebundenheit der Züge an die vorbestimmte Fahrbahn, verkörpert im fahrenden Zuge), so ist von der Eigenschaft zunächst ihre Fähigkeit sich gefährdend auszuwirken festgestellt. Es gilt nun noch, aus dem Gefährdungstatbestand die allgemeine Drohung abzuleiten (zu abstrahieren), die von der Eigenschaft ausgeht, die Eigenschaft zur Trägerin hat, die Eigenschaft zu einer gefährlichen macht. Das wird, da die natürlichen Grenzen der allgemeinen Drohung (s. o.) einzuhalten sind, vielfach erst nach Sammlung weiterer Erfahrungen gelingen. Es müssen also weitere Unfälle abgewartet werden, bei denen sich die unter Beobachtung stehende Eigenschaft im Gefährdungstatbestande gefährdend auswirkt. Erst wenn genügend Material vorhanden, wird man aus den zusammengestellten Tatbeständen ersehen können, was davon als ungewöhnlich gelten muß und daher bei der Abstraktion nicht zu berücksichtigen ist. So ist z. B. festgestellt, daß die frühere Abgeschlossenheit der Wagenabteile in Deutschland derart selten den Anreiz zu einem Überfall auf den einzigen Mitreisenden gegeben hat, daß diese Eigenschaft der Abteile als gefährlich nicht anerkannt werden konnte (RGZ. Bd. 69 S. 360/1). So hat die Beobachtung der Wirkungen des schrillen Pfeifens der Lokomotiven auf zum Scheuen neigende Pferde ergeben, daß mit einem Scheuen nur gerechnet zu werden braucht, wenn das Pferd in der Nähe des Bahnkörpers, also am Überwege oder auf einem dicht am Bahnkörper entlang führenden Seitenwege dem Geräusch des Pfeifens ausgesetzt wird. Die abstrakten Gefahren stellen sich nach alledem als anerkannte Gefahren dar.

γ) Der Gefahrenkreis. Die Erfahrung hat längst einen Gefahrenkreis zusammengestellt, der die dem Betriebe eigentümlichen Gefahren umfaßt. Dieser Kreis ist aber nicht unveränderlich, er kann sich im Laufe der Zeiten vergrößern oder verkleinern. Der Grund liegt darin, daß der Betrieb nebst dem Milieu, in dem er sich abspielt, sein Gesicht im Laufe der Zeiten durch Entwicklungen, die nicht nur technischer Natur zu sein brauchen, verändert. So hat die Einführung des elektrischen Betriebes neue Eisenbahngefahren mit sich gebracht. So ist es denkbar, daß eine Verschlechterung der allgemeinen Sicherheitsverhältnisse den Gefahrenkreis erweitert (RGZ. Bd. 69 S. 361). Andererseits wird die Gefahr, durch Verbrennung infolge Explosion des Gasbehälters unter dem Wagen ums Leben zu kommen, bei den Eisenbahnen in absehbarer Zeit der Vergangenheit angehören. Beispiele aus dem Kreise der Eisenbahngefahren sind: das mehr oder minder schwer aufzuhaltende Rollen der wuchtigen Beförderungsmittel mit seiner Drohung, daß Menschen, die ihm in die Quere kommen, leicht erfaßt und verletzt werden können. Oder: das Angebrachtsein der Gepäcknetze über den Köpfen der Reisenden mit seiner Drohung, daß bei Überladung den Daruntersitzenden leicht etwas auf den Kopf fällt. Oder: das plötzliche, oft laute Pfeifen der Lokomotiven mit seiner Drohung, daß Pferde, die in der Nähe halten, leicht scheuen und den Fahrer oder Danebenstehende verletzen. Oder: Das Einhaltenmüssen des Fahrplans durch die Züge mit seinem Zwange auf das Publikum sich notfalls zu beeilen, und der Drohung, daß die Eile leicht zum Sturz führt. Diese Beispiele mög genügen.

c) Die Betriebsgefahr als konkrete G fahr. Aus dem soeben Erörterten ergibt sich, unter w chen Umständen eine beim Betriebe aufgekommene G fahr eine Betriebsgefahr ist: In ihrem betrieblichen El ment, der Betriebserscheinung, muß eine als gefährli anerkannte Eigenschaft des Betriebes und im Gefäh dungstatbestand wie der Gefährdung überhaupt muß d von jener Eigenschaft ausgehende allgemeine Drohur zum Vorschein kommen, d. h. die Gefahr muß ein konkret gewordene abstrakte Eisenbahr gefahr sein. Damit gesellt sich zu dem inneren (u sächlichen) Zusammenhang des Unfalls mit dem Betrieb ein zweiter, innerster, den wir am besten als natürl chen Zusammenhang bezeichnen. Ein „kausale ist es nicht, weil die Gefährlichkeit der in der Betrieb erscheinung kausal mitwirkenden Eigenschaft auf eine Anerkenntnis beruht, das eine ganz andere, breite Grundlage hat. Dagegen kann man insofern von eine „natürlichen" Zusammenhang sprechen, als der Unfa aus einer Betriebsgefahr vermöge jener Kausalität un jenes Anerkenntnisses mit der „gefährlichen Natur" d Betriebes in Zusammenhang steht. Es ist in der Rech sprechung vereinzelt vorgekommen, daß die Frage d Zusammenhangs mit der gefährlichen Natur des Betrieb überhaupt nicht geprüft worden ist. Ein Beispiel ist d Urteil des 4. Senats bei Eger Entsch. Bd. 41 S. 374. B sachgemäßer Prüfung hätte hier die Haftung der Bah verneint werden müssen, weil der mit der Explosion d Handgranate im Gepäcknetz einsetzende Unfall, der de gerade aussteigenden Fahrgast am Kopf verletzte, m der Gefährlichkeit des Betriebes nichts zu tun hatte. I übrigen lag bei diesem Unfall auch keine unmittelbar Kausalität vor.

4. Die gesteigerte Betriebsgefahr. Diese seit langem durch die Rechtsprechung des Reichsgericht sanktionierte Begriff wird praktisch, wenn ein Verschu den des Verletzten an seinem Schaden mitgewirkt hat un nach § 254 BGB. zu entscheiden ist, ob und wie die Las des Schadens verteilt werden soll. Eine gesteigerte Be triebsgefahr geht dabei immer zu Lasten der Bahn.

a) Der objektive Charakter der Betriebs gefahr. Dem Begriffe Gefahr wohnt ein gewisses sul jektives Moment inne, genau so wie dem Begriff der adä quaten Ursache. Der Zusammenhang zwischen dem al drohend hingestellten Unfall und dem als ihn an drohend hingestellten Gefährdungstatbestand ist nämlich immer das Ergebnis eines sich auf die Erfahrung stützen den menschlichen Urteils. Auch der Gefährdungstatbe stand ist insofern nichts an sich Gegebenes, sondern wir von dem Urteilenden aus den tatsächlichen Elementen, di ihm zu der Gefährdung nötig erscheinen, zusammenge stellt. Von vornherein gegeben sind nur diese Elemente die vielfach aus einer Fülle gegebener Tatsachen heraus geschält werden müssen. Durch diese Elemente aber er hält die Gefahr ihren objektiven Charakter.

b) Auch die gesteigerte Betriebsgefahr kann nu diesen objektiven Charakter haben. Die Um stände, welche die Steigerung ausmachen müssen im Rahmen der Betriebsgefahr lie gen und zwar beim betrieblichen Element des Gefährdungstatbestandes; denn nur dann ist es gerechtfertigt, die Steigerug der Gefahr der Bahn in Rechnung zu stellen. Es müssen Umstände sein, die

ei der betreffenden Betriebsgefahr als typischer, abrakter nicht vorzukommen brauchen, wenn sie aber voregen, die Auslösung des Unfalls erleichrn. Beispiele: Vereisung des Trittbretts (man rutscht nn noch leichter ab), Halten des Wagens außerhalb des ahnsteigs (man kommt dann noch leichter zu Fall). Dagen liegt zwar eine gesteigerte Gefahr, aber keine geeigerte Betriebsgefahr vor, wenn der Aussteigende auf n Beinen unsicher ist oder sich mit zu schwerem Geick schleppt.

c) Selbstverständlich können die Umstände, die die eigerung ausmachen, auf einem Verschulden der ahn beruhen (Beispiel: der Zug hält durch Verschulden s Lokomotivführers mit dem letzten Wagen außerhalb s Bahnsteigs). Durch ein solches Verschulden wird er die Gefahr selbst nicht noch einmal gesteigert. Dench hat das Reichsgericht kürzlich wieder versucht, ein erschulden der Bahn als Steigerung der Betriebsgefahr szuwerten. Es hat nämlich die Gefahr, die daraus eruchs, daß der Verletzte den Zug von der falschen Seite er über die Schienen erreichen wollte, als dadurch geeigert erachtet, daß die Bahn trotz ihrer Kenntnis der nsitte den Bahnkörper nicht eingefriedigt hatte (Eger ntsch. Bd. 44 S. 232). Die Entscheidung wäre unverändlich, wenn nicht die Möglichkeit bestände, daß ein bjektiver Zustand, nämlich das verschuldete Fehlen des auns der gefahrsteigernde Faktor habe sein sollen. Aber uch dann wäre die Entscheidung nicht haltbar; denn sie ätte dann das Erfordernis der Geschlossenheit des Gehrdungstatbestandes nicht beachtet. Die Gefahr entand mit dem Augenblick, wo der Verletzte die Gleise etrat. Das Fehlen des Zaunes hatte auf Art und Größe ieser Gefahr keinen Einfluß, gehörte also nicht mit zum efährdungstatbestand, war nur die entferntere adäquate rsache des Unfalls. Höchstens könnte man sagen, daß er Verletzte den Bahnkörper an verbotener Stelle etreten, hat die Gefahr gesteigert, da das Bahnpersonal it einem Überqueren der Gleise durch Private hier nicht der doch weniger als bei Überwegen zu rechnen brauchte. ielleicht hat dem Reichsgericht ein ähnlicher Gedanke orgeschwebt. Aber dann wäre die Steigerung durch das erbotswidrige Handeln des Verletzten mehr als ausglichen worden.

III. Der Betriebsunfall.

Die Frage, ob ein Unfall als Betriebsunfall anuerkennen d. h. ob er aus einer Betriebsgefahr entstanden t, löst sich nach dem in Abschn. II Erörterten in folgende nterfragen auf:

1. Wie sah die unmittelbare Gefahr aus, us der der Unfall entstanden ist, d. h. ie setzte sich ihr Gefährdungstatbestand usammen?

2. War diese Gefahr beim Betriebe aufekommen, d. h. war im Gefährdungstatestande eine Betriebserscheinung als beriebliches Element vertreten?

3. Kam in dieser Gefahr die Gefährlichkeit des Betriebes d. h. eine dem Betriebe igentümliche Gefahr zum Vorschein?

Das ist die materielle Betrachtung, die natürlich etzten Endes den Ausschlag geben muß. Die prozesuale Betrachtung ist eine andere. Damit kommen wir ur Frage der Beweislast.

Wir müssen, um das Folgende zu verstehen, die verschiedene Stellung der Senate zum Betriebsbegriff nochmals in Erinnerung bringen (s. Abschn. I Ziff. 4a). Die einen Senate, vor allem der sechste, operieren mit dem relativen Betriebsbegriff, sie verstehen unter dem Betrieb (der „Beförderung", der „Beförderungstätigkeit") nur den Betrieb, soweit er gefährlicher Natur ist, was nach Ansicht dieser Senate bei dem „Betrieb im engsten Sinne" (der „Beförderung selbst", der „eigentlichen Beförderung", der „eigentlichen Beförderungstätigkeit") durch das HPfG. nach dem Vorgange des preußischen Gesetzes unterstellt werde, bei den zur „Vorbereitung" und „Abwicklung" dieser Beförderung gehörenden Betriebshandlungen dagegen jeweilig festgestellt werden müsse. Der „innere Zusammenhang" des Unfalls mit dem Betriebe deckt daher bei diesen Senaten den Zusammenhang des Unfalls mit der Gefährlichkeit des Betriebes. Dieselben Senate legen nun das „bei dem Betriebe" in § 1 HPfG. dahin aus, daß das Gesetz für Unfälle, die sich bei dem Betrieb im engsten Sinne ereignen, das Vorliegen des inneren Zusammenhangs mit dem Betrieb gern unterstelle, wofern nur der äußere feststeht, dem Kläger hier also nur für letzteren die Beweislast auferlege. In diesem Sinne sagt der VI. Senat: Es genüge für die Annahme (!) eines Betriebsunfalls (schon aus dem Wort Annahme ergibt sich der prozessuale Charakter der Betrachtung), wenn der Unfall in einem äußeren Zusammenhang mit der Beförderungstätigkeit stehe und der innere Zusammenhang nach der konkreten Sachlage möglich erscheine; es sei hier also Sache des Unternehmers, die besonderen Umstände des Falles nachzuweisen, aus denen sich seiner Ansicht nach das Fehlen des erforderlichen inneren Zusammenhanges ergebe, d. h. er müsse beweisen, daß der innere Zusammenhang unmöglich sei (Eger Entsch. Bd. 34 [1917] S. 239).

Uns, die wir mit einem absoluten Betriebsbegriff arbeiten, darf diese Formulierung nicht genügen, wir müssen wegen des Zusammenhangs mit der Gefährlichkeit des Betriebes besonders Stellung nehmen. Außerdem scheint uns die Unterscheidung zwischen eigentlicher und uneigentlicher Beförderung ganz unnötig zu sein. Weder der Wortlaut des Gesetzes, der lediglich von dem „Betrieb" einer Eisenbahn spricht und dessen „bei" eine ganz andere Bedeutung hat (s. Abschn. II Ziffer 2c), noch innere Gründe sprechen für die Differenzierung. Wir möchten aber auch nicht unterschreiben, was das Reichsgericht in anderen Entscheidungen für Recht erkannt hat: daß nach § 1 HPfG. die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Unfall und einer dem Unternehmen eigentümlichen Gefahr genüge (ergänze: wenn der äußere Zusammenhang da ist; Eger Entsch. Bd. 18 S. 42, Bd. 8 S. 88, Bd. 6 S. 57). Die unmittelbare Kausalität, die das HPfG. beherrscht, hat den unmittelbaren äußeren Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb zur notwendigen Folge (s. Abschn. II Ziff. 2c). Umgekehrt gilt das nicht. Steht aber der unmittelbare äußere Zusammenhang fest, dann kommt als innerer nur der unmittelbare in Frage. Das Fehlen des inneren nachzuweisen, wenn die Möglichkeit des Vorhandenseins besteht, hat das Reichsgericht mit Recht dem Unternehmer auferlegt, weil der positive Nachweis des inneren Zusammenhangs oft gar nicht möglich ist. Den natürlichen Zusammenhang dagegen nachzuweisen ist wiederum Sache des Klägers; denn es fehlt jeder Grund, ihn davon zu entbinden. Danach kommen wir zu folgender Formel: Für die Annahme eines Betriebsunfalls genügt es, wenn der

Unfall in unmittelbarem äußeren Zusammenhang mit dem Betriebe steht, sein innerer (ursächlicher) Zusammenhang mit dem Betriebe nach der Sachlage möglich erscheint und sein innerster (natürlicher) Zusammenhang mit dem Betriebe beim Vorhandensein des inneren Zusammenhangs gegeben sein würde.

Aus Vorstehendem ergibt sich, daß der oben erwähnte Fall, der sich bei der eigentlichen Beförderung zugetragen und dem VI. Senat zu seiner Formulierung der Beweislast Anlaß gegeben hatte, in Übereinstimmung mit unserer Auffassung erledigt werden mußte. Das ist auch geschehen: Das Reichsgericht hält nicht für widerlegt, daß die schnelle Bewegung des Zuges als die eine Seite der in Frage kommenden Betriebserscheinung den Unfall zum wesentlichen mit verursacht hat und zwar zusammen mit der anderen Seite der Betriebserscheinung, in der jene gefährliche Eigenschaft des Betriebes zum Vorschein kam, die in dem Gebundensein der Züge an die Schienenfahrbahn und ihrem Nichtausweichenkönnen vor Gefahren von außen besteht. Ein anderer Fall, in dem die erörterte Regelung der Beweislast zur Geltung käme, wäre z. B. das Herabfallen eines Gesimsstückes vom Bahnhofsgebäude beim Einfahren eines Zuges. Betriebserscheinung ist hier das den Boden erzittern machende Einfahren des Zuges. Liegt das Gebäude im Bereich des festgestellten Erzitterns und löst sich das Gesimsstück bei oder sofort nach dem Einfahren ab (womit der in die Verletzung des Darunterstehenden auslaufende Unfall einsetzt), so ist der unmittelbare äußere Zusammenhang von Unfall und Betrieb gegeben. Zugleich liegt nach den Umständen des Falles die Möglichkeit, wenn nicht Wahrscheinlichkeit, vor, daß das Erzittern des Bodens den Unfall verursacht hat und zwar zusammen mit jener gefährlichen Eigenschaft des Betriebes, die in den Bodenerschütterungen durch die Fortbewegung der schweren Beförderungsmittel besteht. Der Gegenbeweis müßte hier schon durch Anrufung Bausachverständiger angetreten werden. Als drittes und letztes Beispiel sei das Scheuen eines Pferdes auf einem Platze weitab von der Bahn vor einem vorüberfahrenden Zuge gewählt. Betriebserscheinung ist hier das plötzliche und geräuschvolle Vorüberfahren des Zuges. Ist festgestellt, daß das Tier in den Bereich des vom Zuge ausgehenden Geräusches gekommen ist, daß es also vor allem ein gutes Gehör hat, und ist es, gerade als der Zug vorbeifuhr, durchgegangen, so ist der unmittelbare äußere Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe gegeben. Aber dieser Feststellung bedarf es hier gar nicht, weil sich schon aus der Sachlage die Unmöglichkeit zwar nicht des ursächlichen, aber des natürlichen Zusammenhanges des Unfalls mit dem Betriebe ergibt. Die natürliche Eigenschaft des Betriebes, die hier in Frage kommt, ist das laute Geräusch vorüberfahrender Züge. Gefährlich ist diese Eigenschaft aber nur bis zu einer gewissen, erfahrungsgemäß feststehenden Entfernung von der Bahn d. h. bis dahin, wo auf das Eisenbahngeräusch zurückzuführende Unfälle noch mit einer gewissen Häufigkeit vorkommen (über die „gewisse Häufigkeit" als Mindestmerkmal vg. RGZ. Bd. 50 S. 95) und daher mit einem solchen Vorkommen noch gerechnet werden muß. Diese Grenze war hier überschritten, der Unfall war in seiner Art ein ungewöhnlicher und seltener, er hing mit der gefährlichen Natur des Betriebes nicht mehr zusammen, es fehlte ihm der natürliche Zusammenhang mit dem Betriebe.

IV. Zur Neufassung des § 1 HPfG.

Nach den Ausführungen in den Abschnitten I—III scheint es unbedenklich und im Interesse der Rech sicherheit erwünscht, daß in § 1 des HPfG. sowohl Betriebsbegriff näher erläutert als auch die konstruktive Gefährdungshaftung textlich fe gelegt wird. Für letzteres genügt das Hineinbringen Wortes „Betriebsgefahr" an einer Stelle, wo sich die M nahme von selber anträgt, und das ist der künftige Abs. der von der Haftungsausschließung handelt.

Im Interesse einer Milderung der sehr weitgehend Eisenbahnhaftung ist es erwünscht, die Haftungsausschl ßung derjenigen des Kraftfahrzeuggesetzes soweit möglich anzugleichen. Es wäre demnach der Aufbau § 7 Abs. 2 KraftFG im allgemeinen zu übernehmen. Änderungen im einzelnen werden folgende nötig:

1. Statt „Ereignis" wäre „Vorkommnis" sagen; denn der Fehler in der Beschaffenheit des Betrie apparates z. B. ist kein Ereignis.

2. Das „Verhalten des Verletzten" muß den Eisenbahnen durch etwas anderes ersetzt werd weil der Gefährdete im Bereich des Eisenbahnbetrie häufig zu einem Verhalten veranlaßt wird, für das er der Kompliziertheit des Betriebes, dem er sich gegenüb sieht, bei der Eile, die er oft anwenden muß, und bei d Gedränge, dem er vielfach ausgesetzt ist, nicht einsteh kann. Es muß hier also bei dem „Verschulden" Verletzten bleiben.

3. Das „Verhalten des Dritten" darf dann nicht h tungausschließend wirken, wenn es in der erlaubten nutzung einer Betriebseinrichtung besteht. Beispiel: D Dritte, der eben ausgestiegen, schlägt hinter sich die T zu und quetscht dadurch dem eben Einsteigenden den F oder die Finger. Die Haftung darf nicht schon dadur entfallen, sondern erst, wenn eigenes Verschulden d Verletzten hinzukommt.

4. Statt „Fahrzeug" wäre „Betriebsapparat" sagen (vgl. Abschn. I Ziff. 1).

5. Der Begriff der Betriebsgefahr läßt sich te lich insofern zwanglos einfügen, als das unabwen bare Vorkommnis, welches die Haftung ausschlie in der Betriebsgefahr mitwirkt. Beispiel Beim Eisenbahnfrevel wirkt das frevelhafte Tun des Täte insofern in der Betriebsgefahr mit, als die durch d Frevel gelockerte Schiene eines der Elemente des G fährdungstatbestandes ist und bei Auslösung des Unfa mit in Funktion tritt. Das Scheuen eines Pferdes an d Schranke wirkt insofern in der Betriebsgefahr mit, a es der Anfang der ursächlich wirkenden Funktion des G fährdungstatbestandes ist, zu welchem hier das Nahen d Zuges und das Stehen des zum Scheuen neigenden Tier dicht an der Schranke gehört.

Nach alledem wird für den künftigen grundlegend Paragraphen der Eisenbahnhaftpflicht die folgende Fassu vorgeschlagen:

1. Wenn jemand bei dem Betrieb eine Eisenbahn einen Unfall erleidet, so haft der Betriebsunternehmer für den darau entstehenden Schaden nach Maßgabe diese Gesetzes. Betrieb im Sinne des vorstehen den Satzes ist der sich auf der Schiene a spielende Beförderungsbetrieb.

2. Die Haftung tritt nicht ein, wenn i der Betriebsgefahr, aus welcher der Un fall entstanden ist, ein unabwendbare

orkommnis mitgewirkt hat, das weder n Fehler in der Beschaffenheit des Beriebsapparates noch ein Versagen seiner errichtungen war. Als unabwendbar gilt sbesondere ein Verschulden des Verzten, das Verhalten eines nicht bei dem otriebe beschäftigten Dritten und das erhalten eines Tieres, wofern die beteigten Betriebspersonen jede nach den Umänden des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben. Das Verhalten des Dritten schließt die Haftung nicht aus, wenn es in der erlaubten Benutzung einer Betriebseinrichtung besteht.

Sollte sich die Annäherung an die Haftungsbestimmungen des KraftFG. nicht erreichen lassen, so würde der zweite Absatz lauten müssen:

2. Die Haftung tritt nicht ein, wenn in der Betriebsgefahr, aus welcher der Unfall entstanden ist, höhere Gewalt oder ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat.

Abdichtungen massiver Bauwerke.[1])

Von **P. Strothotte**, Vorstand des Brückenbüros der Reichsbahndirektion Kassel.

In Nr. 47, Jahrgang 1927 dieser Zeitung hat Reichsbahnoberamtmann Gettkandt, Berlin, die Stellungnahme der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu der vorliegenden Frage dargelegt und die von dieser herausgegebenen Richtlinien näher erläutert. Es ist Sache der bauausführenden Stellen, im Rahmen der getroffenen Anweisungen in jedem Falle die anzuwendende Isolierung zu bestimmen und darüber zu wachen, daß die gewählten Stoffe sachgemäß verarbeitet werden. Es sind dies Aufgaben von weittragender praktischer Bedeutung, die nicht nur den Interessenkreis der Deutschen Reichsbahn berühren, deren Lösung vielmehr für die gesamte Technik von Wert ist. Daß auf diesem Gebiete noch vieles ungeklärt ist, daß zum mindesten das Geklärte noch einem großen Teile der bauausführenden Stellen unbekannt ist, erweist sich in der Praxis immer wieder. Auch von der Privatindustrie ist in letzter Zeit angeregt worden, Normen für Isoliermittel aufzustellen und ein einheitliches Prüfverfahren einzuführen. So schreibt Dr. Grün[2]) vom Forschungsinstitut der Hüttenzementindustrie, Düsseldorf, in seinem Aufsatze „Über die Prüfung und ein Prüfverfahren von Betonschutzanstrichen", daß die sachgemäße Prüfung von Betonschutzanstrichen unbedingt nötig ist, bisher aber nicht möglich war, weil Normen dafür fehlen. Im Anschluß daran bringt Dr. A. Rick[3]) in einer Mitteilung aus dem Laboratorium der Gewerkschaft Claudius, Essen, zum Ausdruck, es sei zu begrüßen, daß endlich einmal der Versuch gemacht worden sei, ein allgemein gültiges Prüfverfahren für Betonschutzanstriche auszuarbeiten, da die Bedeutung der Anstriche dauernd zunehme und damit die Notwendigkeit einer Prüfung immer dringender werde. Dr. Ing E. Hutzenlaub[4]), Betriebschemiker der Firma Pechler, Stuttgart, stimmt ebenfalls den vorstehenden Ausführungen zu und weist gleichzeitig darauf hin, daß auch mit den besten Stoffen ein guter Schutz nur dann erreicht werden kann, wenn die Anstricharbeit meistermäßig ausgeführt wird. Was hier von Betonschutzanstrichen gesagt ist, trifft auch für alle übrigen Isolierstoffe zu.

Damit der mit dem Erlaß der Richtlinien von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigte Zweck in vollem Umfange erreicht wird, ging meine Anregung in Nr. 24 des Jahrganges 1927 dieser Zeitung dahin, durch Aufstellung von Vorschriften oder Merkblättern über Stoffprüfung und über Einzelheiten der Ausführung von Isolierarbeiten den bauausführenden Stellen die Möglichkeit zu geben, aus der Fülle der angebotenen Stoffe einwandfrei das Geeignetste auszuwählen und das Ausgewählte sachgemäß zu verarbeiten. Ich denke an eine „Anweisung für die Lieferung von Isolierstoffen und für Ausführung von Isolierungsarbeiten", etwa in ähnlicher Form, wie die bereits vorhandenen „Vorschriften für die Lieferung von Farben und die Ausführung von Anstrichen für Eisenbauwerke"; „Anweisung für die Prüfung von Zement", „Vorläufige Richtlinien für die Ausführung von Bauwerken aus Beton im Moor" u. a.

Die Veröffentlichung des Geh. Baurats Falian in Kötzschenbroda bei Dresden in Nr. 40 des Jahrganges 1927 dieser Zeitung bestätigt die Berechtigung meiner Anregungen. Falian weist darauf hin, daß bei der RBD. Dresden bereits seit längerer Zeit entsprechende Arbeitsvorschriften erlassen sind und Einrichtungen für Prüfung der Stoffe bestehen. Diese Einrichtungen sind jedoch nur für den Bereich der ehemalig sächsischen Staatseisenbahnen bestimmt. Es wäre von Wert, über die Erfahrungen im einzelnen unterrichtet zu werden, damit sie auch an anderen Stellen nutzbringend verwertet werden könnten.

Auch die RBD. Kassel hat auf Grund von Erfahrungen aus der Praxis ein „Merkblatt für Abdichtungen massiver Brücken aus Stein, Beton und Eisenbeton" herausgegeben. Darin wird auf das Wesentlichste hingewiesen, was bei der Ausführung von Isolierungsarbeiten zu beachten ist. Von den Bauaufsichtsbeamten ist das sehr begrüßt worden, besonders von denen, die seltener mit solchen Arbeiten zu tun haben und infolgedessen weniger Erfahrung auf diesem Sondergebiete der Technik besitzen. Es ist beabsichtigt, das Merkblatt zu ergänzen, wenn weitere Erfahrungen vorliegen.

Im Nachstehenden möchte ich unter Beifügung einiger der Praxis entnommener Abbildungen Betrachtungen über Ursachen von Undichtigkeiten sowie über Eigenschaften, Verarbeitung, Prüfung und Auswahl der Isolierstoffe anstellen.

Über Undichtigkeitsursachen.

Undichtigkeiten sind nicht immer auf das Versagen der Isolierung hinsichtlich der ihr zufallenden Aufgaben, son-

---

[1]) Der Aufsatz ist uns bereits im Februar d. J. zugegangen, konnte aber leider aus technischen Gründen nicht früher veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

[2]) Nr. 70 Jahrgang 1927 Seite 1247 der Tonindustriezeitung.

[3]) Nr. 98 Jahrgang 1927 S. 1772 der Tonindustriezeitung.

[4]) Nr. 101 Jahrgang 1927 S. 1831 der Tonindustriezeitung.

dern häufig auch darauf zurückzuführen, daß die Bauwerke technisch nicht einwandfrei hergestellt sind, wodurch die Isolierungen Beanspruchungen ausgesetzt werden, für deren Aufnahme sie nicht vorgesehen sind und denen sie ihrer Natur nach nicht standhalten können.

Abb. 1 zeigt die Rückenfläche und den Anschluß des abgeschrägten Widerlagers am beweglichen Auflager einer eingleisigen Walzträgerbetonbrücke, die dreizehn Jahre im

Abb. 1.

Betriebe war. Der Überbau wurde damals auf einem Gerüst seitlich des Gleises hergestellt und in einer Zugpause auf die bis Unterkante des Überbaues vorbereiteten Widerlager gebracht. In kürzester Frist wurden diese alsdann bis Oberkante des Überbaues in Bruchsteinmauerwerk hochgeführt. Als Abdichtung wurde eine Lage Asphaltfilzplatten mit einer Schutzschicht aus Ziegelsteinen in Sand verlegt und anschließend Schotterung und Gleis aufgebracht. Am nächsten Tage wurde der Betrieb bereits über das neue Bauwerk geleitet. Da der Mörtel noch nicht abgebunden hatte, wurde das frische Mauerwerk durch die Verkehrslast zusammengepreßt. Die Asphaltfilzplatten wurden an den Übergängen vom Überbau zu den Widerlagern abgeschert und rutschten, weil die heiß aufgebrachte Asphaltklebemasse sich mit dem noch feuchten Mauerwerk nicht verbinden konnte, auf den schrägen Widerlagerflächen nach unten ab. Damit war die Isolierschicht unterbrochen. An der Seite des beweglichen Auflagers wurde der Fehler dadurch vergrößert, daß sich durch Längenänderungen des Überbaues infolge von Wärmeschwankungen zwischen Überbau und Widerlager ein Riß bildete, durch den Feuchtigkeit in das Innere des Bauwerks dringen und das Mauerwerk zersören konnte.

Im vorliegenden Falle wurde die Isolierung für einen erheblichen Teil des Bauwerkes schon von Anfang an unwirksam, weil man bei der Ausführung des Bauwerkes nicht genügend Rücksicht auf das Abbinden des Mörtels an dem oberen Teile der Widerlagermauern genommen hatte, ferner, weil man zur Vermeidung von Rißbildungen zwischen solchen Bauteilen, die Be gungen infolge Längenänderungen, Durchbiegungen o Setzungen erleiden, keine besondere Fugen angeord hatte. Letztere hätten durch geeignete Maßnahmen so üb brückt werden müssen, daß die Dichtung den Bewegung folgen konnte, ohne zu zerreißen.

Das Bestreben, bei Neu- und Umbauten während des triebes die Bauzeit zur Verminderung der Betriebserschw nisse abzukürzen, ist verständlich. Die Kürzung darf doch keinesfalls auf Kosten der Lebensdauer und Unterhaltung des Bauwerkes gehen. Durch Verwendu von hochwertigem (frühhochfestem) Zement ist man zw heute in der Lage, die Bauzeit abzukürzen; trotzdem so man auch dann die Zeit zum Erhärten nicht zu knapp messen, weil mit zunehmender Abbindezeit die Festigk des Betons oder des Mörtels und damit die Widerstan fähigkeit zunimmt.

Auf Abb. 2 ist ein Teil einer gewölbten Eisenbahnbrü dargestellt, bei der die Stirnmauer durch den Druck Verkehrslasten nach außen gedrückt ist. Dem Setzen Gewölbes ist die Stirnmauer nicht gefolgt. Es bildeten s zwischen diesen beiden Bauteilen und in der Stirnma Risse. An den Stellen, an denen sich das gekrümmte Gl der Stirnmauer am meisten nähert, hat diese dem Dru der Verkehrslasten nachgegeben. Die Isolierung wu dabei zerstört und die Feuchtigkeit konnte in das Inn des Mauerwerks eindringen.

Hier hat sich wieder einmal gezeigt, wie wichtig es bei gewölbten Bauwerken in der Stirnmauer oberhalb Kämpferfugen, gegebenenfalls auch noch oberhalb Scheitels, durchgehende Vertikalfugen anzuordnen, da die Stirnmauer den Bewegungen des Gewölbes folgen ka Selbstverständlich müssen die Stirnmauern stark gen sein, um dem durch die Verkehrslasten und deren St wirkungen vergrößerten Erddruck Widerstand leisten können.

Abb. 2.

Abb. 3 zeigt die Entwässerungsanlage einer Brücke m eisernem Überbau und durchgehender Bettung auf Bucke platten. Das Sickerwasser wird von den Überbauten durc Tonrohre hinter das Widerlager geführt und durch parall

um Widerlager liegende Rohre abgeleitet. Durch Setzen es Erdreichs hinter dem Widerlager wurden die Tonhre bei a abgeschert, das Wasser sammelte sich hinter m Widerlager und durchfeuchtete dieses.

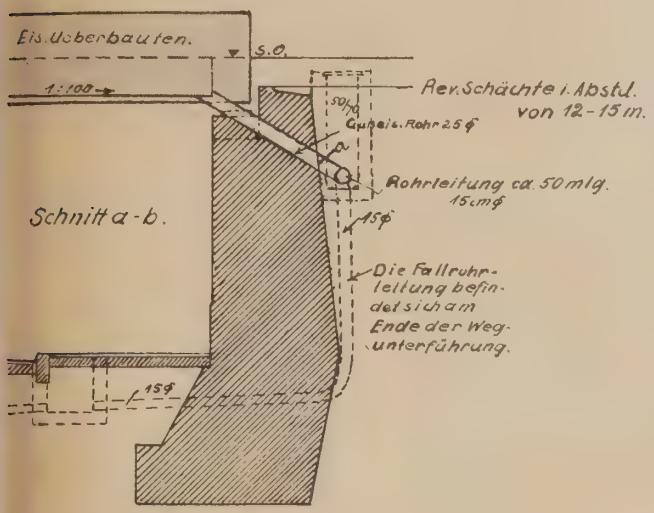


Abb. 3.

Hier ist gegen den Grundsatz verstoßen worden, das asser auf kürzestem Wege vom Bauwerke wegzuleiten. Fällen, in denen das Wasser hinter das Widerlager leitet wird, muß die Wasserrinne mit dem Bauwerke feste Verbindung gebracht werden, um sie von dem tzen des Erdreichs unabhängig zu machen. Ist der das auwerk umgebende Boden undurchlässig, so ist zu berchten, daß sich Wasser in dem Raume zwischen geachsenem Erdreich und Widerlager sammelt und unter mständen einen hohen Druck auf dieses ausübt. In solchen llen sollte man sich nicht mit dem üblichen Anstrich gnügen, sondern eine Isolierungsart wählen, die höheren nforderungen gewachsen ist.

Eigenschaften der Isolierungen.

Der Isolierung fällt die Aufgabe zu, zerstörende Einsse aus Sicker- und Grundwasser, Rauchgasen und Witrungseinflüssen von dem Bauwerke fernzuhalten. Die rt und Größe der chemischen und mechanischen Einirkungen, denen sie dabei ausgesetzt ist, ergeben sich s der Druckhöhe und chemischen Zusammensetzung des assers und aus der Größe der das Bauwerk angreifenden räfte aus Auflasten, Verkehrslasten, Auftrieb, Erddruck d Wärmeschwankungen. Daher müssen die Isolierungen ben völliger Wasserundurchlässigkeit und Beständigit im Wasser und an der Luft je nach dem Verwendungsveck in mehr oder weniger hohem Maße folgenden Anrderungen genügen:

a) Widerstandsfähigkeit gegen chemische Einflüsse, um den Angriffen von säurehaltigem Wasser und Rauchgasen dauernden Widerstand leisten zu können.

b) Ausreichende Zugfestigkeit und Dehnungsfähigkeit, dauernde Elastizität und Zähigkeit, um den durch Verkehrslast hervorgerufenen Erschütterungen, Formänderungen und Bewegungen folgen und etwaige Risse überbrücken zu können.

c) Härte, um größeren Flächendruck aufnehmen zu können.

d) Widerstandsfähigkeit gegen Kälte und Wärme, um bei Kälte nicht spröde und brüchig zu werden und bei Wärme nicht zu zerfließen.

Im Nachstehenden mögen einige Isolierungen mit ihren Eigenschaften beschrieben werden.

a) Tonschicht.

Eine im Jahre 1872 erbaute, gewölbte Eisenbahnbrücke war mit einer Tonschicht von 20 cm Stärke abgedichtet. Darüber lag eine Sand- und Kiesschicht von rund 20 cm und ein Schotterbett von rund 20 cm Stärke, im Scheitel des Gewölbes gemessen. Erst vor wenigen Jahren zeigte sich die erste Zerstörungserscheinung im Gewölbemauerwerk infolge durchdringender Feuchtigkeit. Bei der kürzlich erfolgten Trockenlegung ergab sich, daß in der Nähe des Scheitels Schotter und Sand in die Tonschicht eingedrungen waren. Dem Wasser war dadurch ein Weg in das Bauwerk gebahnt worden. Die Tonschicht, eine an dem heutigen Stande der Isoliertechnik gemessene einfache Dichtungsart, hat den Anforderungen über fünfzig Jahre genügt, weil der Ton wasserundurchlässig und bei der dauernd feuchten Lage genügend plastisch geblieben ist, um sich dem Bauwerke anschmiegen zu können. Erst der Druck der ständig größer werdenden Verkehrslasten und die beim Stopfen der Gleise ausgeübten Schläge haben infolge Fehlens einer druckverteilenden Schutzschicht vermocht, diese Dichtung zu zerstören. Auf Bauwerken mit größerer Überschüttung derselben Strecke liegt die Isolierung heute noch. Derartig günstige Ergebnisse mit Tonschichten dürften wohl zu den Seltenheiten gehören und sind im vorliegenden Falle vornehmlich auf die guten Eigenschaften des verwendeten Tons zurückzuführen.

b) Asphaltbeton.

In einem anderen Falle war das Gewölbe einer Eisenbahnbrücke mit einer Art Asphaltbeton in 10 mm Stärke mit darüberliegender, in Sand verlegter Ziegelflachschicht abgedichtet worden. Diese Isolierschicht stammt aus dem Jahre 1890. Bei dem kürzlich erfolgten Ausbau zeigte sie sich als kohlige, brüchige, spröde und wasserdurchlässige Masse. Nach dem Geruch zu urteilen, bestand das Bindemittel zum größten Teile aus Teerpech. Dieses hatte im Laufe der Jahre seine Bindekraft und wasserabweisenden Eigenschaften völlig verloren.

c) Pappe in Asphaltklebemasse.

Bei einem aus dem Jahre 1895 stammenden gewölbten Bauwerke mit großer Überschüttung besteht die Dichtung aus einer 2 cm starken Putzschicht, auf die eine Lage Pappe mit heißer Asphaltmasse geklebt ist. Aus derselben Masse hat die Pappe einen Deckanstrich erhalten. Die Verbindung aller Teile untereinander ist so innig, daß eine Trennung nur durch Zerstören des einen oder anderen Teiles möglich ist. Die Asphaltmasse ist hart und spröde. Trotzdem hat die Dichtung sich tadellos gehalten, was auf eine sorgfältige, sachgemäße Verlegung und wahrscheinlich auch darauf zurückzuführen ist, daß das Gewölbe mit geringer Spannweite vollkommen fest liegt und keine Erschütterungen oder Bewegungen zu erleiden hat.

Da das Bitumen nach dem Erkalten hart wird und bei Bewegungen zu Rißbildungen neigt, verwendet man diese Isolierungsart — eine oder mehrere mit Bitumen verkittete Lagen Pappe —, hauptsächlich an Stellen, wo solche Bewegungen nicht auftreten. Besonders bei Grundwasserabdichtungen hat sie sich vorzüglich bewährt. Die Anzahl

der übereinander liegenden Papplagen richtet sich nach der Größe des Wasserdruckes. Die Pappe hat die Aufgabe, Träger der Dichtungsmasse zu sein. Sie wird aus Wolllumpen, Abfällen der Textilindustrie und aus Altpapier hergestellt und entweder mit dünnflüssigem Bitumen (teerfreie Pappe) oder mit destilliertem, auch präpariertem Teer (Teerpappe) getränkt. Die teerfreie Pappe ist der mit Teer getränkten überlegen, sowohl hinsichtlich der Wasserundurchlässigkeit und Zugfestigkeit, als auch hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit gegen chemische Einflüsse. Die Güte der Pappe wird gekennzeichnet durch großes Raumgewicht, durch hohe Zugfestigkeit und durch Art und Menge der Tränkmasse. Trotz der Tränkung saugt die Pappe wegen ihrer kapillaren Eigenschaften Feuchtigkeit auf. Dabei vergrößert sich das Volumen, Fett und Asphalt der Tränkung schwinden und allmählig tritt eine Verrottung ein. Die Masse, mit der die Pappen unter sich und mit der Unterlage verkittet werden, hat somit die Aufgabe, Feuchtigkeit abzuweisen. Diese Masse wird von den Lieferfirmen nach Art und Menge der Grundstoffe sehr verschieden zusammengesetzt. Entweder besteht sie aus reinem Naturbitumen, das durch Zusätze in eine plastische, zähe Form gebracht wird, oder aus einem Gemisch von Bitumen und Teererzeugnissen. Sie wird heißflüssig verwendet und erhärtet sogleich nach dem Erkalten. Beim Verlegen müssen die Unterlagen und die Pappen durchaus trocken sein; Feuchtigkeit muß unbedingt ferngehalten werden. Um eine innige Verbindung der einzelnen Lagen zu erzielen, müssen stets beide miteinander zu verklebenden Flächen — nicht etwa nur die untere —, mit Klebemasse gestrichen, unmittelbar darauf aufeinandergelegt und mit dem Fuß oder besser mit einem Holzspachtel oder Holzhammer fest aufeinander gepreßt werden. An den Fugen werden die Bahnen mit 10 cm Überdeckung verlegt. Die Querfugen werden versetzt angeordnet, die Längsfugen der zweiten Lage liegen in der Mitte der Bahnen der ersten Lage. Die oberste Lage Pappe ist mit einem völlig dichten Asphaltanstrich zu versehen.

Damit bei etwaigem Reißen dieses Anstriches die Pappe nicht Wasser aufsaugen und quellen kann, empfiehlt es sich, die Isolierung unter Druck, am besten zwischen zwei Lagen Beton, zu legen. In jedem Falle muß die Unterlage durchaus eben und in den Ecken und Kanten stark ausgerundet sein, weil die Pappe eine gewisse Steifigkeit besitzt und leicht beschädigt wird, wenn sie hohl liegt oder scharf geknickt wird.

Eine solche Isolierung ist im vergangenen Sommer bei der Untergrundbahnstrecke der Hamburger Hochbahn A. G. ausgeführt worden. Ich hatte Gelegenheit, einen Teil der von den Ruberoidwerken ausgeführten Arbeiten eingehend zu besichtigen und möchte bei dieser Gelegenheit einiges Bemerkenswertes davon mitteilen. Nachdem zu beiden Seiten der rund 10 m tiefen Baugrube I-Träger in Abständen von etwa 1 m in den Untergrund gerammt waren, wurde mit dem Ausbaggern des dazwischen liegenden Bodens begonnen. Fortschreitend mit dem Bodenaushub wurden die I-Träger gegeneinander ausgesteift. Zur Abstützung des stehenbleibenden Erdreichs wurden Holzbohlen zwischen die Träger gelegt. Die Bohlen wurden mit Drahtgewebe benagelt und mit Zementputz versehen, der als Unterlage für die Seitenisolierung dienen sollte. Für die Bodenisolierung wurde eine 20 cm starke Betonplatte eingebracht. Auf diesen Unterlagen wurden bis 1 m über dem 4—5 m hohen Grundwasserstande nach Absenkung des Grundwassers drei Lagen teerfreie Pappe im Gewichte von 40 kg für je eine Rolle von 20 qm mit versetzten Stößen unter Verwendung heißflüssiger, teerfrei Masse geklebt. Diese Isolierung erhielt noch einen Schut anstrich aus derselben Masse in härterer Konsistenz. Z Abkürzung der Bauzeit wurde bei einem Teil des Tunne die Klebemasse maschinell mittels eines Hochdruck-Bitume Sprengkessels unter sechs Atmosphären Druck auf d Verarbeitungsstelle gepreßt. Beim maschinellen Betri wird die Klebemasse heißer, dünnflüssiger und auch gleic mäßiger aufgebracht, dringt sicherer auch in die kleinst Hohlräume ein und haftet fester als bei Handbetrieb.

Die Klebewirkung war so stark, daß nach dem E kalten die verklebten Lagen nicht getrennnt werd konnten, ohne die Pappe zu zerstören.

Auf die Sohlenisolierung wurde eine 80 cm starl Betonschicht aufgebracht und daran anschließend wurd die Seitenwände betoniert. Die Isolierung liegt somit übera unter Druck zwischen zwei Lagen Beton bzw. zwisch Beton und Putz. Die aus Walzträgern in Beton bestehen Decke sowie die oberhalb des Grundwassers liegend Teile der Seitenwände wurden doppellagig mit 40er R beroid isoliert. Gegen Regen wurden die Isolierung arbeiten durch eine über die ganze Fläche jeden Ba abschnittes reichende Überdachung geschützt. Es wurd somit an demselben Bauwerke zwei verschiedene Is lierungsarten je nach der Art der an sie zu stellenden A forderungen angeordnet.

Außer den auf der Baustelle herzustellenden Is lierungen aus Pappe in Asphalt werden auch fabrikmäß Isolierplatten in 10—15 mm Stärke und 100 : 40 cm Grö aus Asphalt mit Pappeinlagen hergestellt. Diese werd auf der Baustelle stumpf nebeneinander gelegt und ane ander geklebt, nachdem die Stoßfugen mittels Lötlampe e wärmt worden sind, sodaß der Asphalt der nebeneinande liegenden Platten ineinander überfließt. Hierbei bilden d Nähte allerdings schwache Stellen, weil die Fuge durch d ganze Stärke der Isolierung hindurchgeht und die Dic tungsträger keine Überdeckung haben.

d) Bleiisolierung.

Bei dieser Ausführungsart treten anstelle von ein od zwei Lagen Pappe der unter c) beschriebenen Isolierung art Bleiplatten. Diese sind besonders wasserundurchläss und äußerst biegsam. Sie müssen allseitig von Asphal klebemasse dicht umhüllt sein. Dadurch wird der nac teiligen Eigenschaft des Bleies, durch Kalk- und Zemen mörtel zerstört zu werden, begegnet. Die Bleiplatten werd je nach der Größe des Wasserdruckes in verschiedene Stärken verwendet. In jedem Falle sind sie aber n Bruchteile eines Millimeters dick und daher äußerst e pfindlich gegen mechanische Zerstörung beim Verlege Ein Druck mit dem Fingernagel genügt, eine Bleiplatte z durchlöchern. Aus diesem Grunde werden fertige Ble isolierplatten auch fabrikmäßig hergestellt. In der Fabr werden die Bleieinlagen mittels Durchlichtung auf Feh stellen untersucht und mit beiderseitig aufgebrachter heißem Asphaltkitt zwischen zwei Lagen sie schützend Pappe gepreßt. Es geschieht dies auf besonderen Wärm tischen. Auf diese Weise wird eine innige Verbindun erzielt. Für die meisten Fälle genügt eine Lage Bl zwischen zwei Lagen Pappe. Für hohen Wasserdruc werden aber auch zwei Lagen Blei zwischen drei Lage Pappe ausgeführt. An den Rändern bleibt ein 10 cm breite Streifen von der Klebemasse frei. An diesem Streife werden beim Verlegen die einzelnen Lagen der zu ve

idenden Platten nacheinander aufgeklappt, übereinander schoben und verklebt. Hierbei liegen die Stöße aller gen an einer Stelle übereinander, während sie versetzt gend angeordnet werden können, wenn die Lagen nachander auf der Baustelle verklebt werden.

e) Asphaltfilzplatten.

Hierbei wird als Dichtungsträger Filz anstatt Pappe rwendet, wodurch eine größere Dehnungsfähigkeit erlt werden soll. Der Filz wird aus langfaserigen Jute- d Flachsfasern hergestellt. Die Fasern werden miteinder zu einem etwa 10 cm starken Polster verwebt, durch ie Tränkflüssigkeit gezogen und durch Walzen bis auf —2½ mm Stärke zusammengepreßt. Hierdurch erhalten Filzplatten ein inniges Gefüge und werden durch und

Abb. 4.

rch imprägniert. Die Filzplatten haben den Nachteil, ß das dicke Gewebe unter Flächendruck verhältnismäßig oße Zusammenpressungen erleidet. Die Asphaltschicht rd, wenn der Druck an einzelnen Flächenteilen ausgeübt rd, abgeschert. Dadurch kann Feuchtigkeit in das Innere s Gewebes gelangen und dieses zerstören. Ein Beispiel rfür ist Abb. 4. Sie stellt die Oberfläche einer Asphaltzplattenisolierung dar, die 13 Jahre auf einem Walzigerbetonüberbau einer Eisenbahnbrücke etwa 25 cm ter Schwellenoberkante gelegen hat. Zum Schutze gegen schädigungen beim Stopfen der Gleise war über der Isorung eine Schutzschicht aus Ziegelsteinen in Sand vert. Die Steine sind in das Gewebe hineingepreßt worden. e auffallend schnelle und starke Zerstörung ist hierbei ht allein auf die zu geringe Bettungshöhe, sondern auch f den niedrigen Schmelzpunkt der Asphaltmasse zurückführen. Diese war äußerst weich und fing bereits bei ° Erwärmung an abzutropfen.

Die Asphaltfilzplattenisolierung eines gewölbten Bauwerks, das in dem Kriegsjahre 1916 gebaut worden ist, igte sich auffallend stark zerstört. Die Dichtungsmasse ar brüchig und konnte zwischen den Fingern zu Staub rrieben werden. Eine Erklärung kann nur darin gendden werden, daß während des Krieges Ersatzstoffe verndet werden mußten. Jute war beschlagnahmt und Ausdsasphalt konnte nicht eingeführt werden. Gleich unnstige Ergebnisse dürften noch vielfach bei Ausführungen aus der Kriegszeit zu beobachten sein.

f) Jutegewebeplatten.

Auf Grund der mit Asphaltfilzplatten gemachten Erfahrungen wird wohl der Gedanke entstanden sein, Jutegewebeplatten herzustellen. Dichtungsträger ist hierbei ein aus langen Jutefasern hergestelltes, dichtes und festes Gewebe, das mit dünnflüssigem Bitumen imprägniert und beiderseits mit einer Dichtungsmasse aus Naturbitumen überzogen wird. Jeglicher Teerzusatz soll vermieden werden, um diese Masse durchaus beständig und widerstandsfähig gegen chemische Angriffe zu machen. Von dem Ölgehalt der Dichtungsmasse hängt die Geschmeidigkeit und der Schmelzpunkt ab. Eine Dichtungsmasse mit größerem Ölgehalt ist weicher und zerfließt bei geringerer Erwärmung als eine solche mit weniger Ölgehalt. Man hat es also in der Hand, durch die Wahl des Ölgehaltes Härte und Schmelzpunkt der Masse je nach den Erfordernissen festzusetzen. Praktisch ist dies von Bedeutung einmal für die Ansprüche, die an die fertige Isolierung zu stellen sind, ferner auch für die Verarbeitung der Stoffe Im Sommer wird die Dichtungsmasse mit höherem und im Winter mit niedrigerem Schmelzpunkt hergestellt.

Auf diese Weise ist ein Isolierstoff mit ganz hervorragenden Eigenschaften entstanden. Die Platten können in größeren Abmessungen hergestellt und verschickt werden. Die Zahl der Fugen wird hierdurch verringert und die Verlegung kann einfach und schnell durchgeführt werden. Der Stoff ist lederartig zähe, elastisch, geschmeidig und dehnungsfähig. Die Bitumenjutegewebeplatten werden daher vornehmlich an Stellen verwendet, wo Erschütterungen, wiederkehrende Bewegungen oder größere Zugkräfte auftreten. Die Platten werden in Rollen von 1 m Breite und 10—20 m Länge, auf Verlangen auch in größeren Abmessungen, geliefert.

Um das Zusammenkleben während des Verschickens zu verhüten, werden die Bahnen mit feinem Sand, Holzmehl oder Talkum bestreut. Holzmehl und Talkum müssen vor dem Verlegen sorgfältig entfernt werden. An den Stoßstellen werden die Bahnen mit 10 cm Überlappung mit heißer Klebemasse verklebt. Es ist von Wert, die Fugen nach dem Verlegen mit dem Fuß aufzupressen oder mit einem Holzhammer festzuklopfen. Hierdurch wird die Fuge dichter und erhält eine rund 10 % höhere Zugfestigkeit. Soll die Isolierung von Bewegungen des Bauwerks unbeeinflußt bleiben, so darf sie nicht oder nur an einzelnen Stellen aufgeklebt werden. In diesem Falle sollte man aber die Bauwerksrückenfläche als Ersatz für die Klebeschicht mit einem schnelltrocknenden Anstrich versehen, der gleichzeitig dazu beiträgt, die Reibung zwischen Bauwerk und Isolierung zu vermindern.

Auf flach geneigten Flächen werden die Bahnen rechtwinklig zum Gefälle verlegt, damit das Wasser auf der oberen Bahn über die Fuge hinweg ablaufen kann. Diese Anordnung wird auch beim Bau von Tunneln angewendet. Dabei werden die Bahnen in Längen jedes Bauabschnittes fortschreitend vom Kämpfer zum Scheitel verlegt. Da die Rückenflächen im unteren Teile steil sind, ist zu befürchten, daß bei etwaigen, in Richtung des Gefälles auftretenden Zugkräften die Fugen zerstört werden können, bevor die Platten zerreißen (Abb. 5). Durch Zugversuche habe ich festgestellt, daß eine sorgfältig mit 10 cm Überdeckung verklebte Fuge bei etwa 50 % der Zugkraft, die von der Platte selbst aufgenommen werden kann, anfing, sich zu öffnen und bei etwa 80 % der Zugkraft sich löste. Die Fugen bilden demnach eine schwache Stelle. Man sollte daher bei

zunehmender Steilheit den Lagen mehr als 10 cm Überdeckung geben.

Bei sonstigen Bauwerken mit steilerem Gefälle kann es von Vorteil sein, die Bahnen parallel zum Gefälle zu ver-

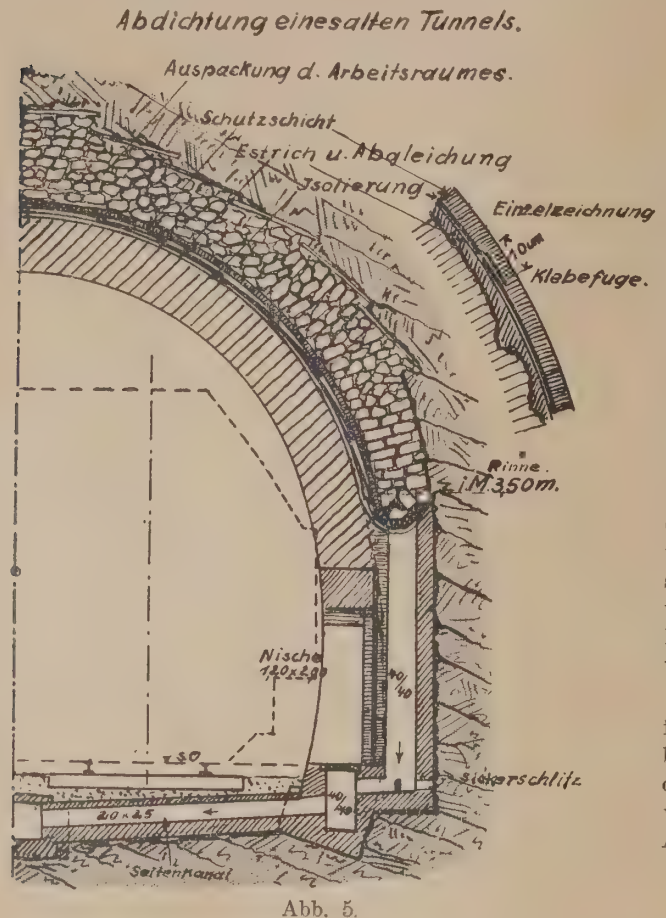


Abb. 5.

legen. Allerdings entsteht hierbei die Gefahr, daß Wasser bei nicht ganz sorgsamer Verklebung der Fugen seitlich in diese eindringt.

Für höhere Anforderungen wird noch eine zweite Lage Jutegewebeplatten auf die erste Lage geklebt und zwar so, daß die Fugen der zweiten Bahn in der Mitte der ersten Bahn liegen. Da die heiße Klebemasse nach dem Verstreichen schnell erkaltet und dadurch an Klebekraft verliert, kommt es bei kühlem Wetter vor, daß die zweite Lage nicht fest auf der ersten Lage haftet. Deshalb sollen die Platten, nachdem sie gründlich von Talkum oder Holzmehl gereinigt sind, um eine Trommel gelegt und von dieser auf dem Bauwerke fortschreitend mit dem Aufbringen der Klebemasse abgewickelt werden (Abb. 6).

Die Oberfläche der Isolierschicht wird mit einem Deckanstrich aus sogenanntem Isoliergoudron versehen. Dieser Anstrich ist ähnlich wie die Klebemasse, aber in härterer Konsistenz, hergestellt und bildet eine feste, vor mechanischen Zerstörungen schützende Kruste.

g) Drahtnetzbitumenplatten.

Neuerdings werden auch Platten mit Einlagen aus Drahtnetzen anstatt Jutegewebe angefertigt. Die Maschenweite des Drahtes darf nicht zu groß sein, damit das tumen nicht durch die Maschen hindurchgepreßt wird. durch würde das Drahtgewebe freigelegt und der V rostung ausgesetzt, namentlich, wenn es nicht verzinkt

h) Kalt zu verarbeitende Bitumen.

Von den bisher beschriebenen Isolierungsarten un scheiden sich wesentlich die aus kalt zu verarbeiten bituminösen Massen hergestellten Isolierungen. Di Massen werden vollkommen teerfrei aus amerikanisch Schwerölen mit verschiedenen Zusätzen — unter ande Kautschuk und Asbestfasern — als plastische Massen h gestellt. Sie werden mit Kelle oder Spachtel in Stärk von ein oder mehreren Millimetern aufgetragen. Die Unt lage soll glatt und eben sein, um das Aufbringen in glei bleibender Stärke zu erleichtern. Sie braucht aber ni ausgetrocknet zu sein, weil die Massen auch auf n feuchten Flächen haften. Zum Trocknen erfordern di Massen längere Zeit. Sie werden auch nach dem A trocknen nie ganz hart, sondern behalten stets e gummiartige, zähe und plastische Form bei, selbst Kälte. Die Asbestfasern sind in der Masse filzartig n einander verflochten, sind somit im gewissen Sinne Di tungsträger. Der Vorteil dieser Isolierung liegt darin, d sie fugen- und nahtlos ist. Zur Erhöhung der Dichtun wirkung können beim Aufspachteln der Masse Zwisch lagen aus Nessel, Jutegewebe oder Pappe eingebra werden.

Solche Isolierungen sind in den letzten Jahren me fach ausgeführt worden, auch bei Bauwerken unter Eis bahngleisen. Über die Haltbarkeit kann wegen der Kü der Zeit jedoch noch kein abschließendes Urteil gegeb werden. Nach Angabe mehrerer Lieferfirmen sollen Amerika hiermit gute Erfahrungen gemacht worden se

Schutzschicht.

Alle Isolierungen bedürfen zum Schutze gegen mech nische Angriffe durch spitze Steine beim Auffüllen der Er oder beim Stopfen der Gleise einer Schutzschicht. Die besteht meist aus Ziegelsteinen, Zementplatten oder a einer durchgehenden Feinbetonschicht mit oder oh Draht- oder Streckmetalleinlage.

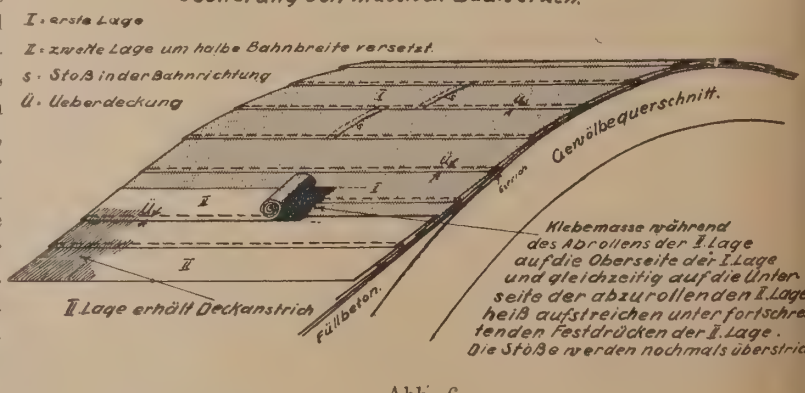


Abb. 6.

Die Ziegel werden in Sand mit 1 oder 2 cm starke Fuge verlegt, um dem Wasser zwischen den Steine leichteren Abfluß zu ermöglichen. Dabei wird aber b stärkerem Wasserandrang der Sand mit weggespült. Auße dem preßt sich der Sand im Laufe der Zeit in die Isolie

nicht ein und macht diese spröde. Auf Abb. 7 ist ein ick einer Asphaltfilzplatte mit 13jähriger Liegedauer rgestellt. Die obere Asphaltschicht ist von dem einge-ßten Sand vollkommen spröde und wasserdurchlässig

Abb. 7.

worden, während die untere Schicht, die auf der Bau-rksoberfläche gelegen hatte, noch elastisch war. Es mmt auch vor, daß einzelne Steine dicht unter Gleisen die Isolierung hineingepreßt werden, wie Abb. 8

Abb. 8.

gt. Daher sollte man die Schutzschicht so ausbilden, s sie druckverteilend wirkt. Um das zu erreichen, sollte n die Steine in Zementmörtel verlegen. Noch besser eine Schutzschicht aus durchgehender, möglichst hter Betonplatte. Dieser Beton darf keinen scharf-ıtigen Splitt enthalten und muß vorsichtig ohne starkes mpfen aufgebracht werden, damit die Isolierschicht ht beschädigt wird. Enthält das fernzuhaltende Wasser ıre, so verwendet man zweckmäßig kalkarmen Zement. ı größerem Säuregehalt des Wassers kann man noch itere Schutzmaßnahmen treffen, wie etwa Zusätze zum ton, die ihn säurefest machen, Anstrich der Schutz-icht mit Bitumen, oder Verwendung von säurefestem odoritbeton an Stelle des gewöhnlichen Betons. Pro-itbeton wird auf heißem Wege mit einem durch deut-es Reichspatent[5]) geschützten Sonderbindemittel her-stellt und wie gewöhnlicher Beton mit oder ohne Eiseneinlage verarbeitet. Bei großen Flächen muß die Schutzschicht Dehnungsfugen erhalten, insbesondere dort, wo solche im Bauwerke selbst angeordnet sind.

[5]) Hersteller: Copag, Continentale Prodorit A.-G. nnheim-Rheinau und Dyvidag Wiesbaden-Biebrich.

Schutzanstrich.

In vielen Fällen kann man von einer Isolierung in dem bisher beschriebenen Sinne absehen und sich mit einem bituminösen Schutzanstrich begnügen, z. B. bei vertikalen Rückenflächen von Widerlagern, Stirn- und Stützmauern, Fundamenten. Solche Anstriche werden auch zum Schutze gegen die zerstörenden Einflüsse von Rauchgasen, Frost und Schlagregen verwendet. Wesentlich ist, daß sie auf der Unterlage fest haften, nach dem Austrocknen auch bei höherem Wasserdruck vollkommen wasserundurchlässig und elastisch bleiben und chemischen, bis zu einer gewissen Grenze auch mechanischen Angriffen Widerstand leisten. Die zu streichende Fläche muß glatt verputzt sein. Wird mit heißem Teergoudron gestrichen, so muß die Fläche außerdem vollkommen trocken sein. Andernfalls bildet sich zwischen der feuchten Unterlage und der heißen Masse Wasserdampf, der eine innige Verbindung zwischen Anstrich und Putz verhindert. Nach Möglichkeit sollte man Teergoudronanstriche vermeiden, weil sie sich nicht bewährt haben. Weitaus besser sind Anstriche aus Kaltbitumen, die je nach Deckkraft ein-, zwei- oder auch dreimalig aufgetragen werden müssen. Sie dringen in die Poren des Putzes ein, auch wenn dieser noch nicht ganz trocken ist, und haften fest.

Steinpackung.

Vor derart isolierten Flächen wird, um dem Wasser schnelleren Abfluß zu ermöglichen, meist eine Steinpackung eingebracht. Die Steine sollen vorsichtig mit ihren breiten Flächen der Wand zugekehrt verlegt und nicht etwa eingeworfen werden, um Beschädigungen der Isolierung zu vermeiden.

Stoffwahl.

Aus der Menge des Angebotenen und Angepriesenen die guten, für den jeweiligen Zweck günstigsten Stoffe auszuwählen, ist schwierig, zumal die Grundstoffe bis heute noch keine einheitliche Bezeichnung haben. So werden mit „Bitumen“ die unterschiedlichsten aus Teer, Pech, Erdöl und Asphalt hergestellten Stoffe benannt, ohne Unterschied, ob sie Natur- oder Kunsterzeugnisse sind. Inlandserzeugnisse erhalten oft den Auslandsstoffen ähnlich klingende Bezeichnungen. Es ist daher zu begrüßen, daß der Verein Deutscher Chemiker eine „Nomenklatur der Teere und Bitumen“ dem Normenausschuß der Deutschen Industrie zur Prüfung und weiteren Veranlassung vorgelegt hat.

Nach dieser „Nomenklatur“ ist vorgesehen, mit „Bitumen“ nur die natürlich vorkommenden oder durch einfache Destillation aus Naturstoffen hergestellten, flüssigen oder festen und löslichen Kohlenwasserstoffgemische zu bezeichnen. Sauerstoffverbindungen können darin enthalten sein, mineralische Stoffe dagegen nur in untergeordnetem Maße. „Feste Bitumen“ sollen Asphalt heißen. Unter „künstlichem Asphalt“ sollen nicht mehr die Destillationsrückstände der Teere verstanden werden, sondern Mischungen der Bitumen mit Gesteinsmaterialien. Teere und Teerpeche, bzw. die löslichen Anteile derselben sollen nicht zu den Bitumen gerechnet werden.

Die Destillate der Teere sollen Teeröl und die Destillationsrückstände Pech heißen.

Zähflüssige Destillationsrückstände der Teere sollen destillierter oder präparierter Teer heißen. Die bisherige Bezeichnung Goudron — das französische Wort für Teer — fällt damit fort.

Für einige Teer- und Asphaltstoffe, die in Ausnahmefällen auch zu Isolierzwecken verwendet und deshalb hier genannt werden, liegen bereits Normblattentwürfe vor. Es sind dies:

1. Teerdachpappen, beiderseits besandet (E 111),
2. Tränkmassen für besandete Teerdachpappen (E 112).
3. Prüfung von Teerdachpappe (E 113).

Außerdem sind vom Verband Deutscher Dachpappenfabrikanten, Verein Deutscher Rohpappenfabrikanten und Verein West-Deutscher Rohpappenfabrikanten „Normen für Lieferung von Rohdachpappe" vereinbart worden.

Es wäre zu wünschen, daß auch für alle sonstigen, für Isolierzwecke wichtigen Stoffe Normen aufgestellt würden.

Stoffprüfung.

Dr. Grün, dessen Arbeiten ich bereits in der Einleitung erwähnt habe, hat auf Grund vergleichender Versuche Vorschläge für „Normen für Lieferung und Prüfung von Betonschutzanstrichen" gemacht[6]). Die Versuche erstrekken sich auf Aussehen und Zusammensetzung, spez. Gewicht, Streichfähigkeit und Ausgiebigkeit, Zähflüssigkeit und Trocknungsvermögen bei unverarbeiteten Anstrichen und auf Deckkraft und Aussehen nach dem Trocknen, Deckvermögen, Festigkeit und Haftvermögen, Elastizität, Dichtigkeit, Widerstandsfähigkeit gegen physikalische und chemische Einflüsse nach dem Verstreichen.

Die Versuche sind außerordentlich wertvoll. Sie lassen erkennen, wie notwendig es ist, solche Prüfungen vorzunehmen. Sie ermöglichen, mangelhafte Isolieranstrichmittel von vornherein von der Verwendung auszuschließen. In einer Tabelle hat Dr. Grün die Ergebnisse der Versuche von zehn Anstrichen dargestellt. Daraus ist die Überlegenheit der Bitumenanstriche den teerhaltigen Anstrichen gegenüber klar zu erkennen. Wertvoll ist auch die Feststellung, daß Bitumen mit Kautschukbeimengungen in kurzer Zeit von Säuren zerstört worden sind.

Weitere Versuche mit Klebemassen, Streichmassen und Dichtungsmassen, gegebenenfalls nach vorheriger Trennung von dem Dichtungsträger, könnten mit Geräten durchgeführt werden, die bereits heute zur Prüfung von bituminösen Straßenbaustoffen verwendet werden. Durch Vergleich der Ergebnisse würde man Schlüsse auf die Eigenschaften und die Verwendbarkeit der Stoffe ziehen können.

Im Nachfolgenden sollen kurz die Einrichtung und Anwendungsweise der wichtigsten für vorliegende Zwecke in Frage kommenden Geräte[7]) beschrieben werden.

Das Penetrometer (Abb. 9) dient zur Bestimmung der Härte des Bitumens. Hierbei wird die Eindringungstiefe einer Nadel mit feststehendem Gewicht in einer bestimmten Zeit, bei bestimmter Temperatur in das zu prüfende Bitumen gemessen.

Das Duktilometer (Abb. 10) dient zur Bestimmung Dehnbarkeit des Bitumens. Unter Wasser von bestimm Temperatur wird eine Probe von bestimmtem Quersch zwischen zwei Klauen eingespannt. Durch eine Dreh richtung wird die eine Klaue von der anderen entfe Auf einem Maßstabe kann dann abgelesen werden, um viel der Stoff bis zum Zerreißen ausgedehnt werden kon

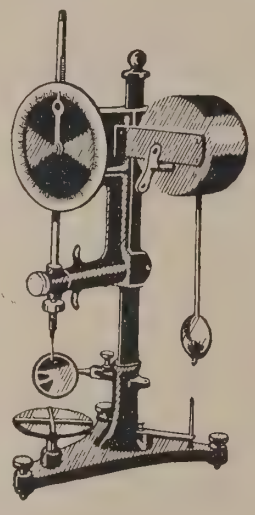


Abb. 9.
Penetrometer.

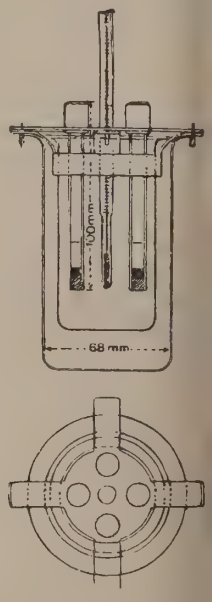


Abb. 11.
Apparat zur Bestimmu des Erweichungspunk nach Krämer u. Sarn

Der in Abb. 11 dargestellte Apparat von Krämer Sarnow dient zur Bestimmung des Grades der Erweich bei Erwärmung. In vier Röhren befindet sich unten, e Asphaltschicht und darüber eine bestimmte Menge Que silber. In der Mitte zwischen den Röhren hängt ein Ther meter. Bei ansteigender Erwärmung des Wassers br bei einem bestimmten Punkte, dem Schmelzpunkte, Quecksilber durch die Bitumenmasse.

Dem gleichen Zwecke dient die Ring- und Ballmeth Hierbei liegt in einem Glase (Abb. 12) eine Metallku von bestimmtem Gewicht auf Bitumen, das zwisc Metallringen eingebracht ist. Das Wasser wird gleichmä steigend erwärmt. Die Temperatur, die das Thermome in dem Augenblick angibt, in dem der Asphalt den Bo

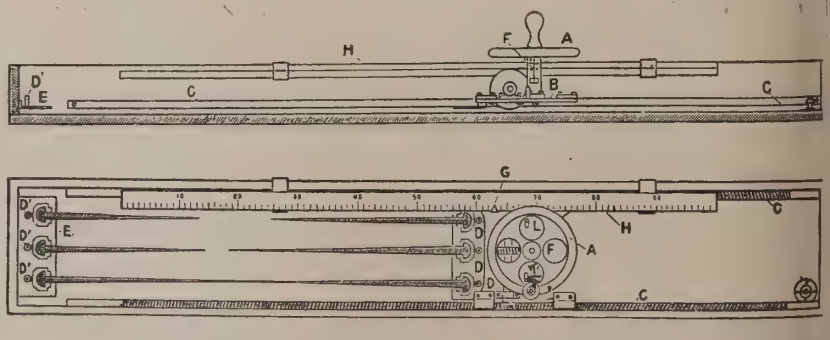


Abb. 10. Duktilometer, schematische Skizze.

berührt, wird als Schmelzpunkt bezeichnet. Die Be achtung des Auftreffens der Proben auf den Boden w durch Einlegen eines Bogens Papier erleichtert.

[6]) Tonindustriezeitung Jahrgang 1927, Heft 70, Seite 1247.

[7]) Die Abbildungen stellte die Herstellerfirma Gustav Heyde, Dresden freundlichst zur Verfügung.

Im allgemeinen wird es genügen, die Bitumen auf ihre ysikalischen Eigenschaften zu untersuchen, weil die che- sche Zusammensetzung Geheimnis der Hersteller ist. Wenn doch Wert auf die Feststellung gelegt werden muß, ob und

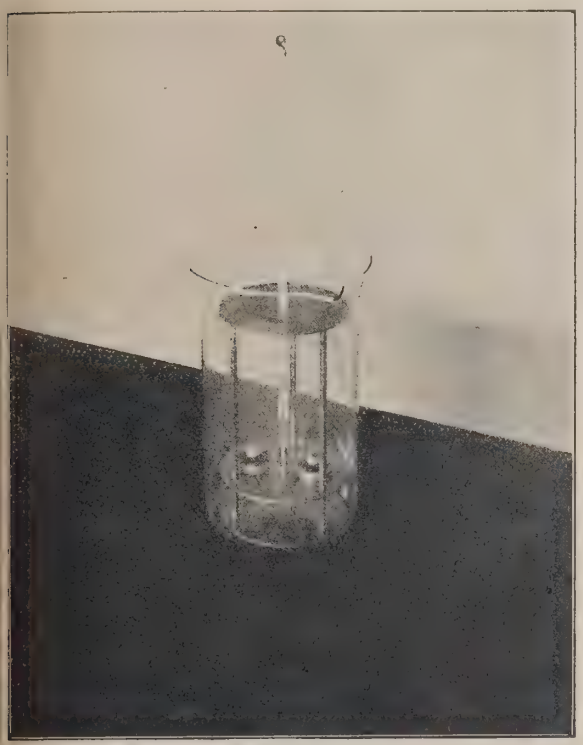


Abb. 12.

welchem Maße Teerstoffe in einem Gemisch enthalten sind, läßt sich das auf chemischem Wege feststellen, da man aturasphalt von Steinkohlenteerpech nicht nur trennen, sondern auch in Mischungen nach Menge und Güte nachweisen kann.

Für die Prüfung der Dichtungsträger, Filz, Jutegewebe und Pappe auf Festigkeit können die bekannten Zerreißmaschinen für Textilwaren verwendet werden.

Schluß.

Man könnte nun fragen, warum nicht auch die Gestehungskosten der verschiedenen Dichtungsarten zum Vergleich genannt worden sind. Dazu ist zu sagen, daß bei der Herstellung neuer Bauwerke die Kosten der Isolierung gegenüber den gesamten Baukosten äußerst gering sind; sie betragen selten mehr als 1—2 % der Gesamtbaukosten. Wenn aber eine undicht gewordene Isolierung erneuert werden muß, entstehen vielfach höhere Kosten durch die dabei erforderlichen sonstigen Arbeiten, wie Aufnehmen der Gleise, Beseitigen von Bettung und Erdmassen, Einrichtung eingleisigen Betriebes oder Einbau von Gleisunterfangungen, Einbau von Stollen und sonstiges. Hierzu kommt, daß die Lebensdauer und Standfestigkeit der Bauwerke zum großen Teile von der sie schützenden Isolierung abhängt. Der Preis der Stoffe sollte daher bei der Auswahl völlig außer acht gelassen werden, denn es ist oftmals nicht ausgeschlossen, daß teuere Stoffe weniger den Anforderungen genügen als billigere. Nur die Geeignetheit und Güte sollte für die Wahl den Ausschlag geben. Diese Eigenschaften zu erkenen, soll Zweck der planmäßigen Stoffprüfung sein.

Ich bin mir bewußt, daß die Auffassungen über das hier behandelte Thema recht verschiedene sein können, glaube aber, daß durch Meinungsaustausch, insbesondere über praktische Erfahrungen, manches geklärt und gebessert werden kann. Die Aussicht, die Lebensdauer der Bauwerke dadurch zu erhöhen und die Unterhaltungskosten auf ein Mindestmaß herabzumindern, lassen diese Mühe wohl wert erscheinen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft im Jahre 27.** Die Einnahmen im Jahre 1927 sind im Personenverhr um etwa 5,2 % zurückgegangen. Der Rückgang ist m Teil auf das starke Anwachsen des Kraftwagenverhrs zurückzuführen wie auf das ungünstige Wetter im mmer 1927, das besonders den Ausflugverkehr stark benträchtigt hat. Der Güterverkehr ist um 11,7 % gegen. Die Gesamtbetriebseinnahmen belaufen sich auf 3 Mill. RM, die Gesamtbetriebsausgaben auf 1,6 Mill. RM. uf das dividendenberechtigte Aktienkapital wird eine Didende von 4 % verteilt.

— **Internationale Merkzeichen für Versandgüter.** Der usschuß für wirtschaftliche Fertigung teilt mit, daß er tf Anregung verschiedener Kreise den Versuch machen ill, internationale Merkzeichen zur Kenntlichmachung benders zu transportierender oder zu lagernder Güter zu haffen, um den verhältnismäßig hohen Schadensprozentsatz, vornehmlich im Überseeverkehr, herabzumindern. ieser verhältnismäßig hohe Schaden soll zum großen Teil rauf beruhen, daß in vielen Überseeländern die Hafend Transportarbeiter Analphabeten sind, die nicht einmal ihrer eigenen Sprache lesen können und infolgedessen ch bei vorschriftsmäßiger Fremdsprachenbeschriftung cht in der Lage sind, die Güter sachgemäß zu behandeln. m die Mitarbeit der interessierten Kreise zu gewinnen, hat der Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung einen Fragebogen aufgestellt, in den die Bezeichnungen aufgenommen sind, die vorzugsweise in Frage kommen und die durch entsprechende sinnfällige Symbole zu ergänzen wären. Als Vorteil derartiger Symbole wird angeführt, daß ein sinnfälliges Symbol in jedem Falle drastischer und auffälliger wirkt als eine Aufschrift, ferner der Fortfall der mehrsprachigen Beschriftungen und der Schwierigkeiten bei der Anbringung fremdartiger Schriftzeichen, der Ersatz langer Aufschriften durch ein Zeichen und geringere Anbringungskosten.

— **Ein neues amtliches Bahnhofsverzeichnis.** Das vom Reichsbahn-Zentralamt herausgegebene Amtliche Bahnhofsverzeichnis ist neu erschienen. Das Verzeichnis ist nach amtlichen Unterlagen aufgestellt und enthält in alphabetischer Folge alle Bahnhöfe der Deutschen Reichsbahn, der Saarbahnen, der deutschen Privatbahnen und von den deutschen Kleinbahnen diejenigen Bahnhöfe, die für den Güterverkehr eingerichtet sind. Bei jedem Bahnhof ist die zuständige Direktion oder die Bahn und etwaige Dienstbeschränkungen angegeben. Für die Bahnhöfe der Reichsbahn, der Saarbahnen und Privatbahnen ist auch die Strecke angegeben, an der der Bahnhof liegt. Bei den Bahnhöfen der Kleinbahnen ist der Übergangsbahnhof und die Entfernung bis dahin angegeben. Dem Bahnhofsverzeichnis beigegeben ist auch ein Verzeichnis der Anschriften aller Reichbahndirektionen, der Direktionen der Privat- und Kleinbahnen sowie der Reichsbahnämter und Ausbesserungswerke.

—**Aufhebung des Visums nach Lettland.** Nach einem Abkommen zwischen der deutschen und lettischen Regierung kommt mit Wirkung vom 1. Juli 1928 an für die beiderseitigen Staatsangehörigen das Visum in Fortfall.

— **67. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure.** Im Ruhrgebiet, in Essen, fand die diesjährige 67. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure vom 9. bis 11. Juni statt. Auf der Haupttagung am 10. Juni überreichte der Vorsitzende des Vereins, Dr.-Ing. Dr. phil. h. c. Karl Wendt, Essen, die Grashof-Denkmünze dem Geheimen Hofrat Prof. Dr. phil. Dr.-Ing. E. H. Richard Mollier, der als Forscher und Lehrer gleich hervorragend, die Entwicklung der technischen Wärmelehre mit dem Ziel des tieferen Verstehens der Arbeitsvorgänge in den Wärmekraft- und Kältemaschinen maßgebend beeinflußt hat. In seiner Begrüßungsrede ging der Vorsitzende auf den Aufbau und die Arbeiten des Vereins ein. Zu der wichtigen ständigen Fortbildung im Berufe stehender Fachgenossen wurde auf die Einrichtung „ambulanter Akademien", wie solche jetzt in Essen mit dem „Haus der Technik" geschaffen ist, hingewiesen.

Hieran schlossen sich der Vortrag „Kunst und Technik" des Geh. Reg.-Rats Prof. Riemerschmid, Köln, und der Vortrag „Naturwissenschaft und Technik" von Prof. Dr.-Ing. R. Plank, Karlsruhe. Der erste Vortrag, in welchem überzeugend ausgeführt wurde, daß es keinen Gegensatz zwischen Kunst und Technik gibt und beide in ihrer Macht zur weiteren wirtschaftlichen und politischen Erstarkung Deutschlands zusammen zu schließen seien, lehnte sich an die Ausstellung „Kunst und Technik" an, welche die Stadt Essen aus Anlaß der Hauptversammlung des VDI. in Verbindung mit diesem im Folkwang-Museum veranstaltet hatte.

Wie üblich waren mit der Hauptversammlung eine Anzahl Fachsitzungen verbunden. In der Dampftechnik wurde die Beanspruchung des Baustoffes neuzeitlicher Hochdruckkessel durch das Speisewasser, wie durch Wärmebelastung bei schwankendem Betrieb oder bei Wärmestauung infolge Kesselsteinbelages der Kesselwandungen behandelt. In der Fachsitzung „Schweißtechnik" erregte besonderes Interesse eine Filmaufnahme mit 1200 Bildern je Sekunde und einer 120fachen Zeitdehnung einer Lichtbogenschweißung, so daß sich ein Schweißvorgang von 6 Sekunden Dauer über 12 Minuten Vorführungsdauer erstreckt und die Flammenbildung wie der Abfluß des Materials sehr gut zu verfolgen ist, woraus sich Schlüsse auf die Güte der Schweißung folgern lassen. Mitteilungen über Versuche in der schweißtechnischen Versuchsanstalt beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Wittenberge mit neuen Röntgenapparaten der Firma Seiffert, Hamburg, unterrichteten über die Fortschritte dieser Werkstattstechnik zur Prüfung der Güte von Schweißnähten. Aus den Vorträgen in der Fachsitzung „Verbrennungsmotoren" waren die Erfolge zur weiteren Entwicklung schnellaufender kompressorloser Dieselmotore, deren es bereits zum Antrieb von Kraftlastwagen eine größere Zahl gibt, festzustellen. Der Kohlenstaubmotor der Firma Kosmos in Görlitz ist jetzt soweit betriebsfähig, daß an den Umbau weiterer Ölmotoren für den Betrieb mit Kohlenstaub jeglichen Brennstoffes in üblicher Feinheit herangetreten werden kann. Die Arbeitsweise des Motors ist sehr wirtschaftlich und da Kohlenstaub wesentlich billiger als Öl ist, so dürfte für den Motor eine große Entwicklung bevorstehen. Eingehende Berechnungen der Wärmeabfuhr an S. & H. luftgekühlten Flugmotorenzylindern ermöglichen jetzt die Herstellung von Zylindern bis zu 70 PS-leistung bei den üblichen Drehzahlen.

Neu hinzugetreten war eine Fachsitzung „Vertrieb", da allgemein die Auffassung besteht, daß zur Erhöhung des Absatzes der Erzeugnisse auch die Vertriebsfrage auf technisch-wissenschaftlicher Grundlage behandelt werden müsse.

Auf der Fachsitzung „Anstrichtechnik" wurden von Oberbaurat Luther Mitteilungen über neue Einrichtungen zur technischen Vorbereitung für Anstriche im Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Grunewald gemacht. Die neuzeitlichen Entfettungseinrichtungen für die Behandlung öliger Teile sind Trichloräthyl-Anlagen, die an Stelle der früheren Soda-Abkochanlagen getreten sind und sehr wirtschaftlich arbeiten. Einen bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiet der Entrostung hat die mechanische Stahlsandentrostung mit Stahlsandrückgewinnung gebracht, bei der Aufwand an Löhnen im gleichen Maße abgenom wie die Wirkung der Entrostung zugenommen hat. Ob baurat König, der Leiter des Eisenbahn-Ausbesserur werkes Magdeburg, berichtete über „Beobachtungen ü die Beanspruchung von Schutzanstrichen an Fahrzeug Die in den beiden letzten Jahren neu entstandenen strichmittel, die Nitrozellulose- und Holzölanstriche ha wohl den Vorzug verhältnismäßig kurzer Anstrichzeit haben sich aber infolge ihrer Neigung zur Verwitteru zur Riß- und Rostbildung und ihrer kurzen Lebensda im praktischen Betriebe noch nicht ausreichend bewäl

Als Ergänzung des wissenschaftlichen Teiles der Ha versammlung war auch diesmal eine Sonderausstell geschaffen, deren Darbietungen sich vornehmlich auf „Vertriebstechnik" und „Konstrukteurausbildung" streckten. Eine Sonderschau „Die technische Anzeige Werbemittel" bot Anschauungstoff aus dem Gesamtgeb des technischen Anzeigenwesens.

Gleichzeitig mit der Hauptversammlung des VDI. h die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen i Mitgliederversammlung ab. Zahlreiche Besichtigungen Bergwerken, Hüttenwerken, Maschinenfabriken usw. möglichten es, einen Einblick in die industrielle Tätigk im Ruhrgebiet zu gewinnen.

— **Reichsbahndirektionspräsident Kluge Dr.-Ing. e.** Dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Dresden K l u wurde aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Te nischen Hochschule in Dresden auf Grund seiner V dienste um das deutsche Eisenbahnwesen die Würde ei Dr.-Ing. e. h. verliehen.

— **Ministerialdirektor a. D. Holtze †.** Am 9. Juni 1 verstarb zu Berlin der frühere Ministerialdirektor Reichsverkehrsministerium Max H o l t z e im 69. Lebe jahre. Der Verstorbene wurde am 16. September 18 zu Naumburg (Saale) geboren und widmete sich n dem Studium der Rechte zunächst dem Justizdienst. 5. Juli 1890 trat er als Gerichtsassessor zur Preußisch Staatseisenbahnverwaltung über. Nach seiner Ausbildu bei der Eisenbahndirektion Bromberg wurde er 1891 d Eisenbahn-Betriebsamt Königsberg (Pr.) als Hilfsarbei zugeteilt. Im Jahre 1895 finden wir ihn als Mitglied Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.). 1897 wurde er Mitglied zur Eisenbahndirektion Kattowitz versetzt u zum Regierungsrat ernannt. Während der Beschäftigu in Kattowitz war ihm neben seiner Tätigkeit in den v schiedensten Dezernaten die Aufsicht über die verpachtet oberschlesischen Schmalspurbahnen übertragen. Es geh zu seinen besonderen Verdiensten, diese Bahnen wie in den unmittelbaren Betrieb durch die preußischen Staa eisenbahnen zurück überführt zu haben. 1907 trat er, zwischen zum Oberregierungsrat befördert, zu dem n errichteten Eisenbahn-Zentralamt in Berlin über, wo Vertreter des Präsidenten, Etatsrat und Vorsitzender Ständigen Finanzausschusses zur Bearbeitung grundsä licher Fragen auf dem Gebiet des Finanz- und Kass wesens (Weiterentwicklung der Finanzordnung) war.

In Würdigung seiner großen Arbeitskraft und sein reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Finanzwese wurde er im Jahre 1911 als Geheimer Regierungsrat u vortragender Rat in die Eisenbahnabteilungen des Mi steriums der öffentlichen Arbeiten berufen. Sein beson res Arbeitsfeld war das Finanz- und Stoffwesen der Eis bahnverwaltung. Im Dezember 1918 wurde er Ministeri direktor und Leiter der Finanzabteilung im Ministeri der öffentlichen Arbeiten. Mit dem Übergang der pr ßischen Staatseisenbahnen auf das Reich trat er am 1. Ap 1920 als Ministerialdirektor der Finanzabteilung d Reichsverkehrsministeriums in den Reichsdienst über. B reits vorher hatte er als Reichskommissar die Lösung d schwierigen Finanzfragen bei der Überleitung der Staa eisenbahnen auf das Reich in entscheidender Weise g fördert. Seine Tätigkeit im Ministerium der öffentlich Arbeiten und im Reichsverkehrsministerium als Direkt des Finanzdienstes fiel in eine Zeit größter Unbeständi keit, die außerordentliche hohe Anforderungen an sei Tatkraft und Geschicklichkeit stellte. Es galt zunächst d Folgen des Krieges in der Demobilmachungszeit zu übe winden. Nach dem Übergang der Staatsbahnen auf d Reich brachte die fortschreitende Inflation weitere ung

nte Schwierigkeiten. Hierzu traten im Jahre 1923 die ·uen Aufgaben, die aus der Besatzung der Rhein-Ruhr-senbahnen durch die französisch-belgische Regie ent-nden. Als im November 1923 die Währung stabilisiert ar, wurden die deutschen Reichseisenbahnen aus der rbindung mit den Reichsfinanzen gelöst. Es galt sie kürzester Frist in ein selbständiges Unternehmen um-gestalten, das mit keinen weiteren Zuschüssen des Reichs rechnen hatte. Daß die Deutsche Reichsbahn alle diese hwierigkeiten finanziell und wirtschaftlich überwunden t, ist mit sein Verdienst. Am 1. April 1924 trat er in n einstweiligen und am 1. November 1924 in den dauern-n Ruhestand.

Seine reichen Erfahrungen hat er auch dem Eisenbahn-ichterhort zur Verfügung gestellt. Fast 20 Jahre hat er m Hauptausschuß der Stiftung — die überwiegende Zeit s Vorsitzender — angehört.

Alle, denen es vergönnt war mit dem Verstorbenen tätig in zu dürfen, werden nicht nur stets seine unerschöpf-he Arbeitskraft, sondern auch sein wohlwollendes und benswürdiges Wesen im Andenken behalten.

— **Eisenbahndirektionspräsident i. e. R. August Decke †.** Am 11. Juni d. J. starb in Bad Kissingen an den lgen einer Lungenentzündung im 66. Lebensjahre der senbahndirektionspräsident i. e. R. August Denicke.

Denicke wurde am 10. Mai 1863 in Buxtehude, Kreis rk, geboren. Er widmete sich dem Studium der Bau-genieurwissenschaften auf der Technischen Hochschule Hannover, erhielt seine Ausbildung bei der Eisenbahn-rektion Elberfeld und bestand am 21. März 1891 die üfung zum Regierungsbaumeister. Nach einer einjähri-n Beurlaubung aus dem Staatsdienst wurde er als Hilfs-beiter bei der Eisenbahndirektion Berlin und später bei r Bauinspektion 7 Berlin beschäftigt. Vom Jahre 1899 s 1903 bekleidete er aus dem Staatsdienst beurlaubt die elle eines Oberingenieurs bei den Anatolischen Eisen-hnen mit Sitz in Konstantinopel, wozu er sich wegen iner Sprachkenntnisse und Tüchtigkeit vorzüglich eig-te. Nach seiner Rückkehr war er als Hilfsarbeiter bei r Eisenbahndirektion Hannover und hierauf bei der triebsinspektion 7 in Berlin tätig, deren Leitung er dann rnahm. Am 1. April 1909 wurde er Betriebsdezernent i der Eisenbahndirektion Berlin und vom 15. März 1911 wiederum beurlaubt, und zwar als Baudirektor für die n der Firma Bachstein & Koppel in Deutsch-Südwest-rika auszuführenden Bahnen (Karibib—Windhuk und indhuk—Keetmanshoop). Am 1. April 1913 übernahm er e Betriebsleitung in der Eisenbahndirektion Münster, die ihrend des Krieges besonders hohe Anforderungen an n stellte. Anfang 1918 wurde er bautechnischer Ober-urat bei der Direktion Köln und am 16. August 1919 rnahm er die Geschäfte als Präsident der Eisenbahn-rektion Elberfeld, die er bis zu seiner Versetzung in n einstweiligen Ruhestand am 31. März 1924 führte.

Die hohe Begabung und die wechselvolle Tätigkeit chten den Verstorbenen in hohem Maße für seine Stel-ng als Präsident geeignet. Außerordentliche Anforde-ngen stellten die nach dem Kapp-Putsch eingetretenen litischen Unruhen und dann besonders die Schwierig-iten beim Ruhreinbruch an ihn.

Wenn auch die Stadt Elberfeld selbst von der feind-hen Besetzung verschont blieb, so wurde doch die Ge-häftsführung der Direktion durch die von der Besatzung geordneten Sperren, namentlich bei Hengstey und Voh-inkel derart erschwert, daß ein hohes Maß von Kennt-ssen und Erfahrungen dazu gehörte, der Schwierigkeiten err zu werden. Auch die Unterbringung der Vertrie-nen aus den rheinischen und westfälischen Bezirken urde zu einer Quelle ununterbrochener Sorgen. Der ösung dieser Aufgabe widmete sich Denicke mit der ·ößten Hingabe und Wärme.

Präsident Denicke war ein Mann von vornehmer Ge-nnung und strengster Pflichterfüllung, der aber auch an ·eud' und Leid seiner Mitarbeiter und Untergebenen ·oßen Anteil nahm und deren berechtigte Wünsche nach öglichkeit zu erfüllen suchte. Seine Persönlichkeit wird len, die ihn kannten und mit ihm gearbeitet haben, un-rgeßlich bleiben.

Österreich.

— **Bahnhofsbauten der Bundesbahnen.** Die Bundesbahnen haben auch in ihrem diesjährigen Haushaltsvoranschlage große Beträge für die Ausgestaltung von Bahnhofsanlagen gewidmet. Außer kleineren Ergänzungsbauten in vielen Bahnhöfen, wie Ternitz, Drösing, Ischl, Gmunden, Aigen Schlägl, Kuchl, Seefeld, Hall i. Tirol, Rottenmann, Klagenfurt, Villach usw. sind noch folgende größere Bahnhofsumbauten zu erwähnen: Vor allem wird in dem für den Fremdenverkehr so wichtigen Bahnhofe Innsbruck, der in den Vorjahren durch die Herstellung von Inselbahnsteigen, eines Personentunnels, einer großen Halle samt Nebenräumen ausgestaltet wurde, in diesem Jahre ein Stockwerksaufbau auf das Gebäude der Bahnhofgastwirtschaft ausgeführt und ein Gastgarten mit zwei gedeckten Veranden geschaffen werden. Überdies sind ein zweistöckiges Betriebsgebäude, die Ausgestaltung der Bahnsteige der Mittenwaldbahn und neue Waschanlagen für die Reisenden vorgesehen. Der Grazer Personenbahnhof wird eine neuzeitliche elektrische Sicherungsanlage mit Tageslichtsignalen erhalten. Im Verschiebebahnhof daselbst wird die in den Vorjahren begonnene Erweiterung der Geleiseanlagen fortgesetzt; auch wird dort ein Stellwerksgebäude errichtet. Die Vollendung dieser Arbeiten bildet die Voraussetzung für den in den nächsten Jahren beabsichtigten Umbau des Personenbahnhofes mit der Errichtung von Inselbahnsteigen. Im Zusammenhange mit der Einführung des elektrischen Bahnbetriebes auf der Strecke Wörgl—Salzburg wird im Verschiebebahnhofe in Gnigl bei Salzburg eine weitgehende Um- und Ausgestaltung der Zugförderungsanlage erforderlich, wobei eine rund 100 Meter lange, zeitgemäß ausgestaltete Elektrowerkstätte für die Instandhaltung und Ausbesserung von elektrischen Lokomotiven, ein Bürogebäude sowie ein Kesselhaus erbaut und die Geleiseanlagen wesentlich erweitert werden. Die seit vier Jahren im Gange befindlichen Arbeiten im Wiener Westbahnhofe gehen der Vollendung entgegen. Im laufenden Jahre ist noch die Herstellung eines großen Schuppens zur Unterbringung von vierachsigen Personenwagen mit zugehörigen Gleisanlagen beabsichtigt. Aus Anlaß des im Vorjahre fertiggestellten zweiten Gleises zwischen Wiener Ostbahnhof und Simmering wird der erstgenannte Bahnhof durch Errichtung weiterer Aufstellgleise, eines neuen Bahnsteiges für den Nahverkehr und eine Sicherungsanlage ergänzt. Zur Abwicklung des Anschlußverkehrs an der italienischen Grenze am Brenner wurde in diesem Frühjahr der neue Bahnhof „Brennersee" geschaffen.

— **Österreich als Durchfuhrland.** Der Durchfuhrverkehr durch Österreich ist im Jahre 1927 gegenüber dem Vorjahre nicht unwesentlich zurückgegangen. Die Durchfuhr belief sich im Jahre 1927 nur auf 36,1 Millionen Meterzentner gegen 38,4 im Jahre 1926. Der Entfall ergab sich hauptsächlich daraus, daß der deutsch-italienische Güterverkehr im abgelaufenen Jahre infolge der Einfuhreinschränkungen Italiens wesentlich zurückging. Aus Deutschland kamen im Jahre 1927 nur drei Millionen Meterzentner gegen fünf Millionen im Jahre 1926, nach Italien gingen nur 14,6 Millionen Meterzentner gegen 18,5 Millionen im Jahre 1927. Auch die Durchfuhr aus der Tschechoslowakei nach Italien ist sehr wesentlich zurückgegangen, sie senkte sich von 9,7 auf 6,6 Millionen Meterzentner. Im Verkehr nach den übrigen Ländern und aus den übrigen Ländern sind die Mengen annähernd gleich geblieben, aus einzelnen Staaten, wie insbesondere aus Polen und auch aus Italien haben die Warensendungen zugenommen, sie gingen in stärkerem Maße als bisher nach Deutschland, Südslavien und Ungarn.

— **Gepäckaufgabestelle der Bundesbahnen in Wien.** Einem in der Öffentlichkeit seit langer Zeit bestehenden Wunsche entsprechend, haben die österreichischen Bundesbahnen am 1. d. M. eine allgemein zugängliche Annahme- und Abfertigungsstelle für Reisegepäck, Expreßgut und Eilstückgut (auch Schnellzugseilgut) nach den in- und ausländischen Bahnhöfen in Wien, 1. Bez., Hegelgasse 7 (Ecke Johannesgasse, Tel. Nr. 77-3-42) errichtet. Bei dieser Stelle können derartige Sendungen zur Abbeförderung vom West-, Süd-, Ost-, Nord- und Franz-

Josef-Bahnhof sowie Wien-Großmarkthalle-Lokalbahn in gleicher Weise aufgegeben werden, wie bei den Gepäck- und Güterannahmestellen der genannten Wiener Bahnhöfe.

Ungarn.

— **Personalnachrichten.** Der frühere Betriebsdirektor in Arad Ing. F. Just ist nach einem sehr tätigen und unermüdlichen Wirken im 64. Lebensjahre verstorben. Er war in allen Dienstzweigen bewandert, war hochgeschätzt besonders in Ingenieurskreisen und bekleidete, bevor er sich in den Ruhestand begab, den Posten eines stellvertretenden Direktors bei der Bau- und Bahnerhaltungs-Hauptabteilung der Staatsbahnverwaltung.

Niederlande.

— **Die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft in 1927.** Nach dem Bericht über das Geschäftsjahr 1927 sind die Gesamteinnahmen gegen das vorige Betriebsjahr um 1 923 351 Gulden oder 10,55 % gestiegen; die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind mit 75 969 Gld. oder 1,84 % zurückgegangen, die übrigen Beförderungseinnahmen jedoch um 1 999 320 Gld. oder 14,18 % gestiegen. Die Gesamtausgaben sind gegen das vorige Betriebsjahr um 608 608 Gld. oder 5,67 % gestiegen.

Im Personenverkehr ist auch weiter ein Rückgang zu verzeichnen. Die Einnahmen der Personenbeförderung in der 1. 2. und 3. Klasse sind um 6 % zurückgegangen; nur die Einnahmen aus der Beförderung der Inländer zeigte einen geringen Zuwachs. Die Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr haben 4 053 000 Gld. gegen 4 129 000 Gld. in 1926 betragen.

Der Wettbewerb mit dem Kraftwagen machte sich, nachdem zunächst mit einer Herabsetzung der Fahrpreise Erfolg erzielt wurde, auf einigen Strecken wieder stärker fühlbar.

Die beförderte Gütermenge ist von 2 432 000 t auf 2 825 000 t, d. h. um 16,1 %, gestiegen; die Einnahmen aus der Güterbeförderung stiegen von 12 989 000 Gld. (1926) auf 14 845 000 Gld., d. h. um 14,3 %. Auch für das Jahr 1928 sind die Aussichten hinsichtlich des Güterverkehrs günstig.

Der Betriebsüberschuß ist gegen das Geschäftsjahr 1926 um reichlich 937 000 Gld. gestiegen; den Aktionären wird eine Dividende von 14 % (1926 11 %) ausgeschüttet werden.

Übrige europäische Länder.

— **Reform des lettischen Gütertarifs.** Der lettische Verkehrsminister hat einen neuen Gütertarif ausgearbeitet, der von dem bisherigen wesentliche Abweichungen aufweist und dessen Tarifschema vollkommen modernisiert ist. Die Zahl der Tarifklassen wird auf 21 erhöht werden. Auch sind Frachtvergünstigungen für Waggontransporte und für größere Entfernungen vorgesehen. Die Nebenkosten sollen künftig in die Frachtkosten einkalkuliert werden. Der neue Gütertarif soll bereits am 1. August 1928 in Kraft treten.

— **Gefährdung der Brennstoffversorgung der russischen Eisenbahnen.** In Kreisen des Verkehrskommissariats der Sowjetunion herrschen große Besorgnisse wegen der in letzter Zeit eingetretenen Schwierigkeiten bei der Brennstoffversorgung der Eisenbahnen. Das chronische Zurückbleiben der Kohlengewinnung im Uralgebiet und im Fernen Osten hinter den Voranschlägen gefährdet die normale Brennstoffversorgung der dortigen Eisenbahnlinien. Der stellvertretende Verkehrskommissar, Sulimow, hat sich an den Obersten Volkswirtschaftsrat mit dem Ersuchen gewandt, unverzüglich Maßnahmen zur Sicherung der Brennstoffversorgung der Eisenbahnen zu treffen.

— **Abänderung der Danziger Eisenbahnverkehrsordnung.** Der Senat der Freien Stadt Danzig hat dem Volkstag einen Gesetzentwurf vorgelegt, der auf eine Änderung eines Paragraphen des Handelsgesetzbuches hinausläuft. Danach soll bestimmt werden, daß gewisse Verpflichtungen der Eisenbahn weder durch Verträge noch durch andere Vorschriften als die Eisenbahnverkehrsordnung ausgeschlossen oder beschränkt werden können. Bestimmun die dieser Vorschrift zuwiderhandeln, sollen nichtig — Der Senat begründet seinen Antrag wie folgt: Die 1. Oktober d. J. in Kraft getretene Berner internation Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr, denen a die Freie Stadt Danzig beigetreten ist, machen übe Abänderungen der innerstaatlichen Eis bahnverkehrsordnungen notwendig. Das Berner Übereinkommen enthaltene Eisenbahnverkehrsr weicht nun in verschiedenen Punkten besonders hinsicht der Haftung der Eisenbahn von den bisherigen stimmungen ab.

In Anbetracht der engen wirtschaftlichen Beziehun zwischen der Freien Stadt Danzig und der Republik P erscheint es zweckmäßig, die Danziger Eisenbahnverkeh ordnung in tunlichster Anlehnung an die p nische Eisenbahnverkehrsordnung zu ände Die beabsichtigte Angleichung der Danziger Verkehrsr nung an das Eisenbahnverkehrsrecht Polens ist nur n lich, wenn den Bestimmungen des Handelsgese buches der Charakter zwingender Rechtsvorschrif insoweit genommen wird, daß Abweichungen durch Eisenbahnverkehrsordnung zulässig sind.

— **Die polnischen Lokomotivreparaturen auf der D ziger Werft.** Bei der Diskussion über das Budget des nischen Verkehrsministeriums sprach sich der Refer Abgeordneter Kaczanowski, gegen die Vergebung nischer Lokomotivreparaturen an die Danziger Werft mit der Begründung, daß die Reparaturarbeiten in Dan erheblich teurer seien, als bei den inländischen Reparat werkstätten. In der Erwiderung erklärte der polnis Verkehrsminister, daß die Berücksichtigung der Danzi Werft an den Reparaturarbeiten schon aus dem Gru nicht zu umgehen sei, weil an dieser Werft auch polnisc Kapital mit 20 % beteiligt sei.

— **Bauprojekt einer Eisenbahn Krakau—Miech** Zum Zwecke einer direkten Verbindung des ostobersch sischen Industriereviers und des Krakau-Dombrow Kohlenbezirks mit den Getreidegebieten der Kiel Wojewodschaft ist der Bau einer neuen Eisenbahnli Krakau-Miechów geplant.

— **Erleichterungen im rumänisch-polnischen Person verkehr.** Kürzlich wurden in Bukarest die Verhandlung über die Revision des Personen- und Gepäcktarifs zwisch Rumänien und Polen beendet. Es wurde der Entwurf ei neuen Tarifs ausgearbeitet, der der Berner Konvention gepaßt ist. Der neue Tarif soll auch den Verkehr von sendungen zwischen den wichtigsten rumänischen und nischen Stationen regeln. Der revidierte Tarif wird 1. Oktober 1928 eingeführt. Mit dem 1. Juli wird ber im Wege einer vorläufigen Verfügung der direkte Verk für Eilsendungen zugelassen.

— **Reichenberg—Gablonzer—Tannwalder-Eisenbahn.** 2. Juni 1928 fand in Reichenberg die Generalversammlu der Reichenberg—Gablonz—Tannwalder Eisenbahn für Jahr 1927 statt. Nach dem Geschäftsberichte ist das J 1927 das erste Jahr seit der Sitzverlegung in die tschec slowakische Republik, das mit einem Betriebsüberschuß schließt. Der Betriebsüberschuß beträgt 374 822 Kc. Besserung des Ergebnisses ist zur Gänze auf eine Steiger der Einnahmen zurückzuführen, während die Ausgaben ganzen gleichgeblieben sind. Die Betriebseinnahmen bet gen 14 976 837 Kc, d. i. gegen das Vorjahr mehr 1 725 236 Kc, d. s. 13 %. Im einzelnen stiegen die Einnahm aus dem Personenverkehr um 992 368 Kc, d. s. 17 % u die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 757 570 Kc, d. 14,3 %.

Der Betriebsüberschuß reicht noch nicht hin, um Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der Obligation sowie die gesellschaftlichen Ausgaben und die Divide für die Prioritätsaktien zu decken. Unter Berücksichtigu dieser weiteren Ausgaben ergibt sich ein Abgang v 305 793 Kc, für den die Stundung in Anspruch genomm wird.

Hinsichtlich der Elektrisierung der Linien führt der schäftsbericht an, daß dieselbe an eine Gesellschaft fünf größten inländischen Elektrizitätsfirmen bereits v

ben und ebenso die Möglichkeit einer günstigen Finanrung gesichert ist. Es bleibt daher nur die Genehmigung s Eisenbahnministeriums abzuwarten. Da der diesbezügche Antrag schon mehr als ein Jahr beim Eisenbahnnisterium liegt und innerhalb dieser Zeit wiederholt mündche Verhandlungen stattgefunden haben, wird die Hoffng auf eine baldige günstige Erledigung ausgesprochen.

In der Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht nehmigt und dem Verwaltungsrat das Absolutorium erteilt. gleich wurde beschlossen, auf Grund der Vereinbarung t der Regierung den Betrag von 70 952 Kc zur Auszahlung er Dividende von 2 % an die im Umlauf befindlichen ioritätsaktien zu verwenden.

— **Die Tschechoslowakei in der polnischen Kohlenfuhr.** Nach Berechnungen des polnischen statistischen ntralamtes sind in den letzten vier Jahren aus Polen ch der Tschechoslowakei 2 247 000 t Kohle ausgeführt rden, und zwar im Jahre 1924 555 000 t, 1925 636 000 t, 26 555 000 und 1927 591 000 t. Die Tschechoslowakei nmt in der polnischen Kohlenausfuhr die fünfte Stelle nter Österreich, Schweden, Dänemark und Ungarn ein.

— **Der neue rumänische Binnentarif für Güter.** Mit iltigkeit vom 1. Juli haben die rumänischen Staatshnen einen neuen Binnentarif für Güter eingeführt.

Im allgemeinen Teile sind gegenüber dem bisherigen xt keine Änderungen zu verzeichnen, dagegen ist die asseneinteilung durch Einführung der neuen Klassen E, und G (zu den bisherigen vier A, B, C und D), grundgend umgestellt worden. Die Anzahl der Spezialtarife rde von 9 auf 8 herabgesetzt, dafür wurden aber 9 allmeine Ausnahmetarife und ein Einfuhr-Ausnahmetarif u eingeführt. Die Anwendung dieses letzten Tarifes eibt jedoch einer besonderen Verordnung vorbehalten.

Die Klasseneinteilung hat drei Spalten: für Innenverhr, für Ausfuhr und für Durchfuhr.

In dem Frachtanzeiger entfällt Spalte 4 für das Mingewicht von 15 000 kg, es verbleiben nur 3 Spalten: r Mengen unter 5000 kg, mindestens 5000 kg, bzw. minstens 10 000 kg.

— **Bahnsteigsperre in Rumänien.** Auf den Linien der mänischen Staatsbahnen wurden bisher die Fahrkarten n Reisenden vor ihrer jeweiligen Bestimmungsstation rch das Zugbegleitpersonal abgenommen, das Betreten s Bahnsteiges war im allgemeinen für jedermann frei.

Mit dem 1. Juli wird nun auf allen Bahnhöfen die hnsteigsperre durchgeführt.

— **Eisenbahntarife und Eisenhüttenwesen in Frankreich.** er Verbrauch an Eisen und Stahl ist im letzten Jahr in ankreich stark zurückgegangen. Um die Erzeugung auf hnender Höhe zu halten, sind die Hüttenwerke daher gevungen gewesen, einen Absatzmarkt im Auslande zu chen. Dabei stießen sie auf erhebliche Schwierigkeiten, eil in der ganzen Welt die Erzeugung von Eisen und ahl gesteigert worden ist und weil der russische und der inesische Markt verschlossen sind. Eine weitere Schwiegkeit trat hinzu durch die Erhöhung der französischen isenbahntarife, und das „Comité des Forges" wandte sich ıher an die Regierung und an die Eisenbahnen mit dem ntrag, günstigere Tarife für ihre Rohstoffe und Brennoffe, Schrott und ihre Fertigerzeugnisse einzuführen. Es rief sich darauf, daß die letzten Tariferhöhungen nur ıter der Bedingung genehmigt worden seien, daß innerılb drei Monaten Vorschläge gemacht würden, wie Rohoffe und Erzeugnisse von besonderer Wichtigkeit für das irtschaftsleben vor den Folgen der Tariferhöhungen gehützt werden könnten. Die Hüttenwerke haben dadurch reicht, daß zunächst als einstweilige Maßnahme einige arife zu ihren Gunsten ermäßigt worden sind, so für die eförderung von Kohle und Halbfertigerzeugnissen vischen bestimmten Orten. Eine bereits zugestandene Eräßigung der Sätze für die Beförderung von Erzen auf r Südbahn, der Orléans- und der Mittelmeerbahn um 25 % t auf 35 % erhöht worden, und der sog. Saar-Zuschlag, r für aus dem Saargebiet herrührende Brennstoffe erben wird, soll aufgehoben werden. Daneben stehen die üttenwerke noch in Unterhandlungen mit den Eisenhnen wegen Ermäßigung der Frachtsätze für den Versand von Gütern in ganzen geschlossenen Zügen. Hier entstehen Schwierigkeiten dadurch, daß manche Werke nicht die Erzeugung und die Einrichtungen haben, um ganze Züge von der Größe, für die die Ermäßigung gewährt wird, zu beladen, und die Hüttenwerke verlangen daher, daß die einschlägigen Bestimmungen im Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen überprüft werden.

Fremde Erdteile.

— **Lokomotiven und Güterwagen der amerikanischen Eisenbahnen.** Am 1. April d. J. waren in den Vereinigten Staaten 8287 Lokomotiven oder 13,8 % des Bestandes instandsetzungsbedürftig. Gegen den Stand am 15. März bedeutet diese Zahl eine Verbesserung um 10 007 Einheiten, indem damals 9294 Lokomotiven oder 15,4 % des Bestandes der Instandsetzung bedurften. Größere Arbeiten waren am 1. April an 4696 Lokomotiven auszuführen, während bei 3591 nur Arbeiten vorlagen, die im Betriebe ausgeführt werden konnten; gegen den 15. März waren diese Zahlen um 454 und 553 niedriger. Abgestellt waren am 1. April 7276 betriebsfähige Lokomotiven gegen 6955 am 15. März. Neu eingestellt wurden in den drei ersten Monaten dieses Jahres 465 Lokomotiven, 18 mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, aber 105 weniger als 1926. Im März allein sind 140 neue Lokomotiven in Betrieb genommen worden. Bestellt waren am 1. April noch 137 Lokomotiven gegen 244 an demselben Tag des Vorjahrs.

An Güterwagen waren am 1. April 139 698 oder 6,3 % des Bestandes instandsetzungsbedürftig, 727 mehr als am 15. März, an welchem Tage diese Zahl 138 971 oder 6,2 % betrug. Davon bedurften 100 700 Wagen oder 4,5 % des Bestandes größerer, 38 998 oder 1,7 % kleinerer Instandsetzungsarbeiten. Gegen den 15. März hatte die Zahl der Wagen, an denen große Ausbesserungen vorzunehmen waren, also um 2003 zu-, die der anderen um 1276 abgenommen. In den ersten drei Monaten des Jahres 1928 wurden 10 064 neue Wagen in den Güterwagenpark eingestellt. Die entsprechende Zahl des Jahres 1927 war 15 796, die des Jahres 1926 21 363 gewesen. Auf den März 1928 entfielen 4032 gegen 5175 im März des Vorjahres. Bestellt, aber noch nicht geliefert waren am 1. April d. J. 25 248 Güterwagen gegen 27 255 am gleichen Tage des Vorjahres und 49 524 des vorvorhergehenden Jahres.

— **Lange Lokomotivfahrten in Amerika.** Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind bekanntlich seit einiger Zeit eifrig bemüht, die Zahl der Lokomotivwechsel bei auf größere Entfernung durchgehenden Zügen zu verringern, also ihre Lokomotiven auf weitere Entfernungen als bisher durchzuführen. Zu welchen Ergebnissen dieses Bestreben führt, dafür sei als Beispiel einiges über die Vorgänge bei der Northern Pacific-Eisenbahn berichtet. Diese Eisenbahn arbeitet seit 1923 auf dem Wege zu dem Ziel, mit ihren Personenzügen zwei und mit den Güterzügen einen Lokomotivwechsel zu überspringen. Im Jahre 1927 sind die Neuerungen in der Betriebsführung auf diesem Gebiet zu einem Abschluß gekommen. Auf der Fahrt von St. Paul nach Seattle, einer Entfernung von 3065 km, brauchte ein Personenzug früher 14, heute 6 Lokomotiven. Dabei ist die längste Entfernung, auf der eine Lokomotive den Zug befördert, 649 km, die kürzeste 386 km. Im Güterzugverkehr wird die 3059 km lange Strecke St. Paul—Auburn mit 11 Lokomotiven gegen früher 17 zurückgelegt. Die längste Fahrt ohne Lokomotivwechsel geht über 455 km, eine Strecke, auf der früher drei Lokomotiven gebraucht wurden. Dabei sind durch die Neuordnung des Lokomotivdienstes sehr erhebliche Ersparnisse im Betriebe der Lokomotivbahnhöfe erzielt worden; sie werden zu 264 000 Dollar jährlich an Arbeitslöhnen und zu 128 000 Dollar jährlich am Kohlenverbrauch angegeben.

Die Lokomotiven sind inbezug auf ihre Unterhaltung einer bestimmten Betriebswerkstatt zugeteilt. Auf den Umkehrbahnhöfen werden sie nur durchgesehen, und es werden nur die dringlichsten Arbeiten an ihnen ausgeführt, größere Arbeiten erledigt allein die für jede Lokomotive bestimmte Stelle. Dadurch ist die Verantwortung für den betriebsfähigen Zustand der Lokomotive einem bestimmten Beamten übertragen. Es hat sich gezeigt, daß die zwischen zwei Instandsetzungen durchfahrene Strecke bei der

neuen Einteilung des Lokomotivdienstes nicht größer ist als früher. Die Unterhaltungskosten, bezogen auf das Lokomotivkilometer sind dieselben geblieben. Die Durchführung der Lokomotiven auf größere Entfernungen hat nicht nur eine Verminderung der Betriebskosten der Lokomotivbahnhöfe zur Folge gehabt, sondern die Leistungen, der einzelnen Lokomotiven ausgedrückt im Gewicht der von einer Lokomotive beförderten Züge, sind gesteigert worden.

Wasserverkehr.

— **Südslawische Flußschiffahrt.** Unter allen Donauländern verfügt Südslawien über den größten Schiffspark sowie über die größte Fahrstrecke seiner Wasserwege, welche eine Gesamtlänge von 1771 km erreichen. Außer vielen kleinen Unternehmungen versieht den Frachtendienst auf dieser Strecke auch die staatliche Flußschiffahrt, welche mit ihrem Schiffspark von 574 Fahrzeugen mit 333,500 t die größte Schiffahrtsgesellschaft nicht nur in Südslawien, sondern auf der ganzen Donau darstellt. Der Schiffsverkehr auf der Donau und den anderen südslawischen Binnengewässern hat sich nach dem Kriege ständig vergrößert und wies im Jahre 1926 eine Frachtmenge von 1 255 150 t auf. Diese Erweiterung des Schiffsverkehrs wirkt äußerst günstig auf die Entfaltung der Schiffahrt überhaupt, so daß heute in Südslawien eine ganze Anzahl von kleinen Schiffahrtsunternehmungen besteht, welche sich nicht nur mit dem Verkehr im Inlande befassen, sondern auch an der Ein- und Ausfuhr Südslawiens regen Anteil haben. Da sich jedoch die Tonnage dieser Schiffahrt noch immer als unzureichend erwies, sah sich die südslawische Regierung veranlaßt, von der Dollaranleihe in Amerika eine Summe von 150 Millionen Dinar für die Vergrößerung des Schiffsparkes der staatlichen Flußschiffahrt auf der Donau zu verwenden. Die staatliche Flußschiffahrt ist in erster Linie bestrebt durch entsprechend niedrige Frachten die Ausfuhr von Getreide und Holz aus Südslawien zu fördern; seit dem vergangenen Jahre unterhält sie auch einen regelmäßigen Stückgutverkehr zwischen Regensburg—Belgrad. Dieser Verkehr wurde in diesem Jahre noch erweitert und erstreckt sich auf Temesvar und die Stationen der unteren Donau, außerdem wurde der Verkehr Regensburg—Belgrad verdoppelt. Auf diese Weise befaßt sich heute die staatliche Flußschiffahrt, neben ihrer Hauptaufgabe, die Ausfuhr Südslawiens zu fördern — ebenso wie alle übrigen privaten Schiffahrten — auch mit der regelmäßigen Beförderung von Handelsgütern auf der Donau.

— **Deutschlands Handelsflotte 1928.** Die deutsche Handelsflotte umfaßte nach dem jetzt veröffentlichten Register des Germanischen Lloyds, des deutschen Schiffs-Klassifikations-Instituts, am 1. Juni 1928 2456 Seeschiffe mit zusammen 3 838 000 Brutto-Registertons. Sie hatte damit zu diesem Zeitpunkt, an der Tonnage gemessen, 75 % des Vorkriegsbestandes erreicht und vereinigte 5,8 % des Weltschiffsraums (1914: 11,3 %) unter ihrer Flagge. Trotz der fortschreitenden Ausdehnung des Motorantriebes war am 1. Juni dieses Jahres die dampfgetriebene Tonnage fast um das Zehnfache größer als die motorgetriebene. Sie betrug bei 1744 Dampfern insgesamt 3,25 Mill. BRT., während nur 128 deutsche Motorschiffe von zusammen 400 000 BRT. in Fahrt waren. Dieses Verhältnis dürfte sich aber voraussichtlich zu Gunsten der Motorschiffe ändern, von denen zum Beispiel die Hamburg-Amerika Linie 15 mit etwa 120 000 BRT. im Bau hat, während kein Dampferneubau für die Gesellschaft in Arbeit ist. Die Seglertonnage nimmt bei der rückläufigen Entwicklung der Segelschiffahrt im Vergleich zu der Gesamtonnage nur eine unbedeutende Stellung ein: Unter den Seglern hat sich die Zahl der reinen Segelschiffe (ohne Hilfsmotorantrieb) weiter vermindert. Die gesamte Seglertonnage betrug bei 584 Schiffen 192 674 BRT., von denen am 1. Juni 1928 nur 38 600 BRT. gegenüber 44 500 BRT. im Jahre 1926 reinen Segelantrieb besaßen. Der Tonnage nach verteilen sich die drei Antriebsarten (Dampf, Motor, Segel) prozentual so, daß von dem gesamten deutschen Schiffsraum 84,8 mit Dampf, 10,2 durch Motor und 5 % durch Segel angetrieben waren.

Luftverkehr.

— **Regelung des Luftverkehrs zwischen Österreich Italien.** In den letzten Tagen ist in Rom ein Staa vertrag über den Luftverkehr zwischen Österreich Italien und ein Fluglinienübereinkommen un zeichnet worden.

Der Staatsvertrag enthält die allgemeinen Bestimm gen über den Luftverkehr zwischen den beiden Staa während das Fluglinienübereinkommen die Einricht einer Reihe bestimmter Luftverkehrslinien vorsieht. U diesen ist insbesondere hervorzuheben die Verbind Wien—Venedig, auf der in Betriebsgemeinsc zwischen einer österreichischen und einer italienis Luftverkehrsgesellschaft ganzjährig an allen Werkta ein Flug in jeder Richtung mit abwechselnden Zwisc landungen in Graz und Klagenfurt und außerd während der Dauer des Sommerflugplanes noch ein E flugdienst ohne Zwischenlandungen an allen We tagen in jeder der beiden Richtungen stattfindet. Du die Einrichtung dieser Eillinie wird eine Tagesverbind Berlin—Wien—Venedig—Rom mit einer Re dauer von ungefähr 11 Stunden ermöglicht.

Weiter ist die Einrichtung einer direkten Luftverkeh verbindung zwischen Mailand und München ü österreichisches Gebiet vorgesehen und für die Möglich der künftigen Einrichtung von Luftverkehrsverbindu zwischen Innsbruck und Osttirol sowie zwisc Trient und Innsbruck Vorsorge getroffen.

— **Die Deutsche Luft Hansa im Jahre 1927.** Für Durchführung des Verkehrs standen der Deutschen L Hansa zu Anfang der Flugzeit rund 120 Flugzeuge Verfügung. Diese Zahl erhöhte sich bis Ende des Berich jahres auf rund 140, darunter 41 Großflugzeuge. Fl zeuge älterer Bauarten wurden gelegentlich noch Sonderzwecke verwendet.

Das Streben nach Wirtschaftlichkeit wird von dem streben getragen, durch gesteigerte Leistung auf verkeh reichen Strecken und durch Einsatz von Flugzeugen erhöhter Nutzlast das noch ungünstige Verhältnis zwisch den festen und den veränderlichen Betriebsausgaben verbessern. Die Deutsche Luft Hansa sucht daher Deutschland den weiteren Fortschritt weniger in der E richtung neuer Strecken, als in der Zusammenfassung Verbindungen zwischen großen Verkehrsmittelpunk unter möglichster Einschränkung von Zwischenlandung sowie in der Einführung eines täglich mehrmalig Dienstes auf Strecken, deren Verkehr dies erfordert.

Die internationalen Strecken sind dasjenige Gebiet, dem der Luftverkehr seinem Wesen nach am ehesten z wirtschaftlichen Unabhängigkeit gelangen wird. Die Sic rung eines genügenden Anteils an diesem Verkehr w ein ausgesprochener Zweck der Gründung der Deutsch Luft Hansa. Das Jahr 1927 brachte weitere Ergebni der Vorarbeiten auf diesem Gebiet. Auf Grund weiter staatlicher Abkommen mit europäischen Ländern trat folgende Auslandslinien zum bisherigen Verkehrsnetz h zu: Berlin—Breslau—Wien, Berlin—Prag—Wien, Che nitz—Marienbad, Chemnitz—Prag, Genf—Marseille, Mi chen—Prag—Breslau, Stettin—Oslo.

Die erzielte Steigerung des Verkehrs wird durch f gende Zahlen verdeutlicht:

	1926	1927
Gesamtkilometerleistung . .	6 141 479 km	9 208 029 k
Streckennetz	20 408 km	26 290 k
Angeflogene Flughäfen . .	72	92

Beförderungszahlen:

Fluggäste	56 268	102 681
Fracht	258 464 kg	641 186 k
Gepäck	385 945 kg	821 921 k
Post	301 945 kg	479 816 k

Wenn man die Betriebszeit vom 15. April bis 31. D zember beider Jahre vergleicht — im Jahre 1926 wur nur während dieses Zeitraumes geflogen —, so ergi sich gegenüber dem Kilometerzuwachs von nur 30,5 ein Zuwachs an Fluggästen von 64,1 %, Fracht von 123,1 Gepäck von 90,2 %, Post von 46,8 %.

Erleichterungen des Luftfrachtverkehrs erfolgten auf m Gebiete der Zollabfertigung, durch die Schaffung es internationalen Luftfrachtformulars und durch das kommen mit der Reichsbahn-Gesellschaft über den verigten Flug-Eisenbahnverkehr (Fleiverkehr). Ähnliche kommen sollen demnächst in anderen europäischen ndern eingeführt werden.

Kraftwagenverkehr.

— **Kraftpostlinie Deutschland—Schweiz.** Mitte Juni soll h dem „Deutschen Verkehrs-Dienst" die erste, Deutschd mit der Schweiz verbindende Kraftpostlinie von naueschingen nach Schaffhausen eröffnet werden und erst während der Sommermonate verkehren. Diese ie hat nach Norden und Süden wichtige Anschlüsse. n Donaueschingen aus geht die Schwarzwaldbahn nach iberg—Offenburg—Karlsruhe und der Postkraftwagen h Bad Dürrheim—Schwenningen. In Schaffhausen beht Anschluß nach Zürich. Die neue Strecke hat eine nge von etwa 35 km und wird in rund 1½ Stunden ältigt; sie soll in jeder Richtung täglich zweimal beren werden.

Rechtspflege.

— **Die Empfangsbahn haftet nur für jene im Bereiche Versandbahn entstandenen Schäden, die erst nach ergter Annahme der Sendung zur Beförderung verursacht rden sind. Zum Abschluß eines Frachtvertrages genügt nicht, daß nur die Sendung oder nur der Frachtbrief der rsandbahn übergeben wird.** (Art. 5, 8, 27 und 30 IÜ.) wohl der durch teilweise Beraubung des verladenen Wans verursachte Schaden im Bereiche der Station Hamrg-Süd, also im Bereiche der deutschen Reichsbahn entnden ist, fordert der Kläger den Ersatz von der tschesloswakischen Bahn. Dieselbe war zwar die letzte Bahnrwaltung, welche den beraubten Wagen mit dem zugerigen Frachtbrief zur Beförderung und zur Ausfolgung den Empfänger übernommen hat, weshalb sie im Sinne s Art. 27 IÜ. für jenen Schaden haftet, welchen die Sendng während der ganzen Eisenbahnbeförderung, also auch hrend jener durch Deutschland, erlitten hat. Diese Haftg ist jedoch nach Art. 30 IÜ. beschränkt auf jene Schäi, welche erst nach Annahme der Sendung zur Beförung entstanden sind. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Deutsche Reichsbahn verpflichtet ist, den eingeklagten adensbetrag zu ersetzen, wenn auch der Schaden vor schluß des Frachtvertrages entstanden ist, sei es, weil betreffende Wagen schon vorher in ihrer Verwahrung r, sei es, weil sie durch einen allfälligen Vertrag mit Hamburg-Amerika Linie eine Haftpflicht übernommen . Diese Verpflichtung, für welche aber nicht die tschesloswakischen Staatsbahnen haften, kann in diesem chtsstreit keinen Gegenstand einer Erörterung bilden.

Nach Art. 8 IÜ. ist der Frachtvertrag abgeschlossen, bald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief r Beförderung übernommen hat. Mehr ist hierzu nicht orderlich, es müssen jedoch diese Bedingungen voll und nz erfüllt sein. Es genügt allerdings nicht, die Ladung r ihrer Annahme zur Beförderung nach Art. 5 IÜ. in ße Verwahrung zu nehmen.

Desgleichen genügt es nicht, nur die Ladung oder nur n Frachtbrief zu übergeben. Die Eisenbahn muß beides ichzeitig oder zumindest in einem solchen Zusammenng übernehmen, daß es möglich ist, die Sendung mit der altsangabe des Frachtbriefes zu vergleichen oder sie f Grund des letzteren zu übernehmen. Wann diese Mögkeit in dem Falle eintritt, in welchem die Ladung und Frachtbrief zu verschiedenen Zeiten und an verschienen Orten übergeben werden, kann nur nach den Umnden des Einzelfalles beurteilt werden.

Zum Zeichen der Annahme des Gutes zur Beförderung die Eisenbahn verpflichtet, den Frachtbrief nach vollndiger Auflieferung des Gutes und — auf Ersuchen — Gegenwart des Absenders mit dem Tagesstempel der fertigungsstelle zu versehen. Das Interesse des Absenrs, daß die Eisenbahn diese ihre Pflicht erfülle, ist durch die Vorschrift des Art. 8 IÜ. geschützt, nach welcher die Eisenbahn die Annahme des Gutes zur Beförderung und die Zeit, wann dies erfolgt in gleicher Weise auf dem Frachtbrief-Duplikat zu bestätigen hat.

Im vorliegenden Rechtsstreit wurde der Frachtbrief von der Abfertigungsstelle Hamburg-Süd erst am 11. September 1924 abgestempelt, während der Wagen bereits in der Nacht vorher, also vor Abschluß des Frachtvertrages beraubt wurde. Der Frachtbrief, welcher laut Art. 8 IÜ. einen Beweis über den abgeschlossenen Frachtvertrag bildet, spricht im gegebenen Falle gegen den Klageanspruch. Der Partei kann das Recht, die Unrichtigkeit des Frachtvertrages zu beweisen, nicht abgesprochen werden, weil das Aufdrücken des Tagesstempels keine materiellrechtliche Bedingung, sondern nur einen Beweis für den Abschluß eines Frachtvertrages bildet. Zur Durchführung dieses Beweises, welchen der Kläger versuchte, wäre es notwendig, daß er solche Tatumstände behauptet und nachweist, aus welchen darauf geschlossen werden könnte, daß der Wagen mit dem zugehörigen Frachtbrief bereits vor der Beraubung übernommen wurde, also spätestens am 10. September 1924, 20 Uhr, zu welcher Zeit der Wagen vom Güterschuppen der Hamburg-Amerika Linie auf das Gleis Nr. 28 des Bahnhofes Hamburg-Süd überstellt worden war.

Die Tatumstände, welche der Kläger angegeben hat, und welche im Prozesse festgestellt wurden, lassen eine solche Schlußfolgerung nicht zu. Man hat zwar festgestellt, daß der Wagen von Eisenbahnbediensteten bereits im Güterschuppen übernommen wurde, aber diese Übernahme erfolgte nicht zum Zwecke der im Frachtbrief beantragten Beförderung, sondern zum Zwecke der Überstellung auf den Bahnhof, wo erst zufolge der getroffenen Vereinbarungen zwischen der deutschen Reichsbahn und der Eigentümerin der Hafen-Güterschuppen die Übergabe der Ladungen zum Zwecke der weiteren Eisenbahnbeförderung erfolgt. Man hat aber nicht festgestellt, daß die Eisenbahn den Wagen etwa deshalb auf den Bahnhof hat überstellen lassen, weil ihr der Frachtbrief übergeben worden war und weil sie den Wagen mit ihren Angestellten bereits im Güterschuppen auf Grund des Frachtbriefes übernommen hat, so daß zum Abschluß des Frachtvertrages nur die Überstellung des Wagens auf das Eisenbahngleis genügt hätte.

Aus der Tatsache, daß der Frachtbrief ohne Einwendung der Hamburg-Amerika Linie als Absenderin der Sendung erst am folgenden Tage von der Güterabfertigungsstelle abgestempelt wurde, läßt auf die Gewohnheit schließen, daß die nach Beendigung der Amtsstunden auf den Bahnhof zwecks Auflieferung überstellten Wagen erst am nächsten Tage auf Grund des Frachtbriefes zur Beförderung übernommen werden.

Der Versuch der Revisionswerberin, den Mangel des erforderlichen Gegenbeweises mit Einwendungen rechtlicher Natur zu ersetzen, hat keinen Erfolg. Die Ausführungen, daß es gegen Ehre, Glaube und gute Sitten widerlaufen müßte, wenn die Eisenbahn von der Haftpflicht für eine Sendung befreit würde, die sie ausschließlich in ihrer Verwahrung hatte, müssen ganz unberücksichtigt bleiben, weil es sich in diesem Rechtsstreit nicht um die Haftpflicht der Bahn im allgemeinen, sondern nur um ihre Haftpflicht aus dem Frachtvertrage handelt.

Das Gutachten des Sachverständigen überschreitet, soweit es zu einer anderen Rechtsauffassung gelangt, die ihm im Gesetz gezogenen Grenzen. Die rechtliche Beurteilung steht nicht dem Sachverständigen zu. Seine Aufgabe war es, die Vorschriften und Gewohnheiten bezüglich der Übergabe von Sendungen vom Hafen-Güterschuppen der Hamburg-Amerika Linie an die Eisenbahn zu erläutern; gerade in dieser Beziehung hat er jedoch nichts mitgeteilt, was seine Rechtsauffassung begründet hätte.

Die Frage, ob der Frachtvertrag nur während der Amtsstunden gültig abgeschlossen werden konnte, ist für diesen Rechtsstreit belanglos, weil es dem Kläger überhaupt nicht gelungen ist, nachzuweisen, daß der Frachtvertrag bereits am 10. September 1924, ganz gleichgültig ob während der Amtsstunden oder außerhalb derselben abgeschlossen worden ist. Die Revision mußte daher abgewiesen werden. (Urt. des obersten Gerichtshofes Brünn vom 20. Januar 1928 — Rv. 195/27).

Bücherschau.

— **Die Verwendbarkeit der Röntgenverfahren in der Technik.** Von Reichsbahnrat Dipl. Ing. C. Kantner und Dipl. Ing. A. Herr. Din A 5, VI/78 Seiten mit 107 Abbildungen. Preis broschiert 4,50 RM, für VDI-Mitglieder 4 RM. 1928. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.

Daß die Materialprüfung mittels Röntgenstrahlen auch auf technischen Gebieten sich zu einem wertvollen Hilfsmittel ausgewachsen hat, ist bereits durch die Werkstoffschau in Berlin in großen Zügen der Allgemeinheit vor Augen geführt worden. In dem vorliegenden Büchlein vermitteln nun berufene Federn in dankenswerter Weise dem Praktiker das Verständnis für die Röntgenverfahren in der Werkstoffprüfung, ein Gebiet, das bisher fast ausschließlich dem Wissenschaftler bekannt war.

Neben den bisher erschienenen Lehrbüchern, die in der Hauptsache die theoretischen Grundlagen der Röntgentechnik behandeln, fehlt es auch an Veröffentlichungen von Ergebnissen aus der Praxis keineswegs. Da nun aber ein Überblick über die in Fachzeitschriften verstreuten Abhandlungen dem Praktiker erhebliche Schwierigkeiten bereiten dürften, haben es die eingangs genannten Verfasser übernommen, eine gute Übersicht durch Zusammenstellung einer Reihe von Ergebnissen zu schaffen, die den in der sogenannten Röntgenographie nicht grundlegend vorgebildeten Techniker interessieren müssen.

Mit den eigenen röntgenographischen Untersuchungsergebnissen aus Arbeiten der Verfasser, verflochten mit einem Ausblick auf die Anwendungsmöglichkeiten für die verschiedensten Gebiete der Industrie, sind die wichtigeren Verfahren zusammen mit praktischen Beispielen gemeinfaßlich erläutert. Dem Zwecke der Arbeit entsprechend, ist von rein theoretischen Betrachtungen abgesehen, um auch den nicht vorgebildeten Leser auf diesem immerhin neuen Gebiete nicht nur einführend, sondern auch zu einem weiteren Ausbau der Verfahren anregend zu fesseln.

Die bevorzugte Behandlung schweißtechnischer Fragen ist dadurch begründet, daß den Verfassern bei ihren Arbeiten in der schweißtechnischen Versuchsabteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sehr reichhaltiges Untersuchungsmaterial zur Verfügung stand, und daß vor allem die schweißtechnischen Erzeugnisse für die röntgenographischen Studien besonders interessant und charakteristisch sind.

Im ersten Abschnitt sind die röntgenographischen Verfahren zur Prüfung der Werkstoffe, d. h. die Prüfung des inneren Aufbaues (Feinstruktur), die Prüfung der chemischen Zusammensetzung und die Prüfung der inneren Beschaffenheit der nichtmetallischen und der metallischen Werkstoffe behandelt. Im zweiten Abschnitt ist über die Röntgenanlagen berichtet. Es finden sich Darlegungen über das Prüffeld, die Hochspannungsanlage, den Beobachtungsstand, über Röntgenröhren, Elektronen- und Jonenröhren, über effektive Leistung, Hochleistungsröhren, Goetze-Prinzip, Röhren für Feinbauuntersuchungen, Strahlenschutzröhren, Röhren für die Emissions-Spektralanalyse, über die Kombination von Glühkathoden- und Gaskathodenröhren und schließlich über die Röhren für Kathodenstrahlenforschung.

Im Anhang verbreiten sich die Verfasser in bemerkenswerter Weise über Röntgenschutzvorrichtungen wie folgt: „Die auf dem Gebiete der Medizin beobachteten Schädigungen am menschlichen Körper durch Röntgenstrahlen haben allgemeinhin eine geradezu einfältige Angst vor Röntgenstrahlen und die Ansicht verbreitet, daß das Arbeiten mit Röntgenstrahlen überhaupt schon an und für sich gesundheitsschädlich und lebensgefährlich sei. Widerspricht schon dieser Ansicht die Tatsache, daß ständig eine Unzahl von Röntgenologen und ein Heer von Angestellten in der Medizin wie in der Naturwissenschaft und Technik der Röntgenforschung und der praktischen Röntgenographie obliegen, dabei gesunde Kinder erzeugt haben und von keinen Schäden in dem gefürchteten Sinne befallen worden sind, so muß vollends auf das entschiedenste betont werden, daß nicht das Arbeiten mit Röntgenstrahlen schlechthin als Gefahrmoment zu betrachten ist; vielmehr ist ein leichtfertiges und unvorsichtiges Umgehen mit den Röntgenstrahlen, das einen hinreichenden Schutz gegen das Bombardement unseres Körpers durch die primäre und sekundäre Röntgenstrahlung außer A läßt, einzig und allein für die Schädigungen verantwo lich zu machen, die vereinzelt als Hautverbrennung Blutzersetzung, Sterilität usw. bekannt geworden sind.

Seit der Durchbildung geeigneter Schutzvorrichtung gehören denn auch diese erwähnten Röntgenschäden Vergangenheit an und fallen in Zeitabschnitte, in den man mangels Erkenntnis der zerstörenden Wirkung Röntgenstrahlen auf Organismen einerseits nicht die forderliche Vorsicht bei dem Arbeiten in Röntgenlabo torien obwalten ließ, anderseits aber auch noch nicht üb die hochentwickelten Schutzvorrichtungen verfügte, heute bereits Allgemeingut geworden sind."

Beigegeben ist dem Büchlein ein Literaturverzeichn und Sachregister. Die Verfasser sind sich klar darüb daß die von ihnen zusammengestellten Untersuchun ergebnisse keineswegs ein abgeschlossenes Ganze bild es ist beabsichtigt, ihre weitere Ergänzung und ihre O nung nach betriebstechnischen Gesichtspunkten in ein demnächst erscheinenden zweiten Teil zu veröffentlich

Die mit Unterstützung durch den Fachausschuß f Schweißtechnik und das Reichskuratorium für Wirtsch lichkeit veröffentlichte tiefgründige Arbeit sollte zu Nutzen der Industrie und Technik weiteste Verbreitu finden. Hervorzuheben ist die leicht faßliche Darstellu und nebenher auch die erstklassige drucktechnische A machung. An Hand der zahlreichen vorzüglichen Abbild gen wird die Lektüre zum Genuß. W. M

— **Grundzüge der Volkswirtschaftslehre.** Von W. G lesnoff, Professor an der Landwirtschaftlichen Ho schule zu Moskau. Nach einer vom Verfasser vorgeno menen Bearbeitung Deutsch herausgegeben von J. E. Altschul. Zweite neubearbeitete Auflage. 1928. V lag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. Ladenpr geh. 18 RM, geb. 20 RM.

Der Verfasser dieses Buches, Professor Gelesnoff, Hochschullehrer in Rußland und wirkt dort, wie der Ve rede des deutschen Herausgebers zu entnehmen ist, r starkem Erfolge. Das Buch ist ursprünglich aus Vorträg hervorgegangen und im Jahre 1914 in erster Auflage schienen. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen U wälzung seit dem Kriegsausbruch und des neuesten St des der Forschung hat die neue Auflage Veränderung Erweiterungen und Kürzungen erfahren. Die großen Ve züge, die die erste Auflage bereits auszeichnete, sind h der vorliegenden zweiten Auflage wieder festzustellen. einfacher, klarer Darstellung werden die Gebiete und Pr leme der Volkswirtschaft behandelt. In anregender Fo wird dem Leser eine Fülle von Stoff geboten, der es il ermöglicht, Einblicke in die Zusammenhänge des Wi schaftslebens zu gewinnen und Stellung zu nehmen. So si um nur einige Beispiele herauszuheben und ohne damit anderen Ausführungen als weniger lehrreich hinzustell die Abschnitte über Kapital, Tausch, Geld, Arbeitsvertr besonders lesenswert und interessant. Auch das Ve kehrswesen erfährt eine Bearbeitung, wobei das fr here preußische und gegenwärtige deutsche Eisenbah wesen ebenfalls in großen Zügen behandelt wird. Wenn h dieser Gelegenheit von der rechtlichen Natur der Deutsch Reichsbahn-Gesellschaft gesagt wird, sie sei „nur d Namen nach eine Aktiengesellschaft", so ist dieser Ei schränkung gegenüber doch zu bemerken, daß der Begr „Aktiengesellschaft" hier überhaupt nicht in Frage kom Die neue Gesellschaft entspricht keiner der im deutsch Handelsrecht vorgesehenen Gesellschaftsformen, insbeso dere nicht der Aktiengesellschaft, sondern bildet eine G sellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Ch rakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichem Einschl (s. Sarter/Kittel „Die neue Deutsche Reichsbahn-Gese schaft" Seite 102). Der Auto- und der Luftverkehr werd nur als nicht zu unterschätzende Wettbewerber der Eise bahn erwähnt.

Die Fachliteratur ist in dem Werke in ausgedehnte Maße berücksichtigt.

Wenn das Werk auch in erster Linie geeignet i Studierende in die Nationalökonomie einzuführen, so kan es doch jedem, der sich mit der Volkswirtschaft eingehe der beschäftigt, empfohlen werden. Es ist anzunehmen, d wie die erste Auflage, auch die vorliegende zweite Aufla in Deutschland eine gute Aufnahme finden wird. W.

— **Gewöhnliche Differentialgleichungen.** Von Dr. J. ... n. o. Professor an der Technischen Hochschule Darmdt. Zweite, völlig umgearbeitete Auflage. Mit 4 Fi...ren (Göschens Lehrbücherei. 1. Gruppe: Reine Mathetik, Band 10.) Berlin und Leipzig 1927. Walter de ...uyter & Co. VIII, 197 Seiten. Preis geh. 9 M, in ...nen geb. 10,50 M.

Gegenüber der 1. Auflage, die als Band L der Samm...g Schubert erschien, weist die vorliegende einen etwas ...ingeren Umfang auf. Sie beginnt mit einer elementar ...alteneu Einführung in die Theorie der gewöhnlichen ...fferentialgleichungen und setzt nur die Differential- und ...egralrechnung, sowie die Elemente der Lehre von den komplexen Veränderlichen voraus. Das ganze Gebiet wird in 9 Kapiteln (Elementare Integrationsmethoden; Existenzbeweise, Methode der schrittweisen Annäherung; numerische und graphische Näherungsmethoden; lineare Differentialgleichungen, elementare Integrationsmethoden und weitere Untersuchungen im reellen Gebiet; Existenzbeweise im komplexen Gebiet; Abhängigkeit der Lösungen von Parametern und Anfangswerten; Singularitäten nichtlinearer Differentialgleichungen) knapp, aber klar und deutlich behandelt. Die ganze Darstellungsweise läßt den erfahrenen Lehrer erkennen. Alles in allem, ein empfehlenswertes Werk. Sch.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1928 wird die normalrige Bahnstrecke

...rden (Aller)—Rothenburg (Han.)

Nebenbahn für den Personen-, ...ter-, Gepäck- und Privatteleammverkehr sowie für die Abfertiung von Leichen und lebenden ...ren eröffnet.

An der Strecke liegen der Haltekt Dauelsen und die Bahnhöfe Klasse Walle (Kr. Verden), Hel..., Westerwalsede und Unterstedt. ...r Haltepunkt Dauelsen, der nur ...n Personenverkehr dienen soll, ...d vorläufig nicht eröffnet. Alle ...rigen Bahnhöfe erhalten Verkehrsrichtungen zur Abfertigung von ...rsonen, Gepäck, Leichen, Fahrgen, lebenden Tieren, Eil- und ...chtstückgut und Wagenladungen ...l sind mit einem Lademaß ausgeet. Besondere Posträume sind ...ht vorhanden. Entseuchungsanstal..., Gleiswagen und Ladekrane sind ... keine Station vorgesehen. Die ...nahme und Auslieferung von ...rengstoffen ist auf allen vorgeanten Bahnhöfen ausgeschlossen. Die Züge werden nach den beson...s veröffentlichten Fahrplänen verren.

Für die neue Bahnstrecke haben ...ltigkeit: die Eisenbahn-Bau- und ...triebsordnung vom 4. November ...04 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben ... Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 14. Juni 1928. (655)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Guben—Somerfeld gelegene Bahnhof Jeßnitz aus.) erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung Jeßnitz (Kr. ...ben). 666

Frankfurt (Oder), den 17. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Güterverkehr.

...terverkehr zwischen Österreich, ...r Tschechoslowakei und darüber ...naus gelegenen Ländern sowie ...utschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Hamburg Hgbf., Bremen, Altona, Brake (Oldenburg), Bremerhaven, Harburg Hbf., Harburg UE, Nordenham und Wesermünde andererseits.

Die Auslobungsverfügung vom 14. Dezember 1925 wird, soweit sie den Verkehr zwischen den oben genannten deutschen Seehafenstationen und der Tschechoslowakei, Österreich und darüber hinaus gelegenen Ländern betrifft, mit dem 1. Juli 1928 außer Kraft gesetzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. Juni 1928. (642)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 26 (Niederlande-Tschechoslowakei).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Abfertigung von „Glühlampen" nach den Sätzen der Abteilung I des Durchfuhrausnahmetarifs D 26 zugelassen. In Abteilung I des Warenverzeichnisses sind daher bei den Ausnahmen in der zweiten Zeile die Worte „sowie Glühlampen" zu ändern in „ausgenommen Glühlampen".

Köln, den 18. Juni 1928. (668)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Der Ausnahmetarif F 4 für Schnittholz von Freilassing und Hammerau nach Wintersdorf (Baden) Grenze wird mit Gültigkeit vom 21. August 1928 aufgehoben.

München, den 14. Juni 1928. (662)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6.

In vorgenanntem Durchfuhr-Ausnahmetarif wird für rohes Erdöl, russischer Herkunft eine besondere Frachtermäßigung eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Juni 1928. (656)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1928 werden die Eisenbahngütertarife für den Kohlenverkehr, Heft 10 und Heft 12 neu ausgegeben. Zum gleichen Zeitpunkt erscheint zum Heft 9 der Nachtrag III und zum Heft 11 der Nachtrag I. Die neuen Tarife sind auf der bisherigen Grundlage aufgestellt und enthalten ebenso wie die Tarifnachträge alle infolge der am 1. Januar 1928 durchgeführten tschechoslowakischen Tarifreform erforderlichen Änderungen. Die Tarifdrucksachen können von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12 oder durch Vermittlung der Reichsbahn-Auskunftsstellen und der beteiligten Stationen bezogen werden. Preis: Heft 10 5,— RM, Heft 12 2,75 RM; Nachtrag III zum Heft 9 0,50 RM, Nachtrag 1 zum Heft 11 2,— RM. (665)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Tfv. 60. Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Juni 1928 ist der Tarif wie folgt zu ändern:

Zu ergänzen ist auf Seite 5: Beuthen (Oberschles.) Stadtwald | Op | an Anstoßpunkt 10..303, an Anstoßpunkt 11..332 km; Beuthen (Oberschles.) Stadtwald Grenze* | Op | an Anstoßpunkt 10....305, an Anstoßpunkt 11...334 km; Seite 15: zu streichen ist die Station Karf Grenze (Richtung Rojca) und die dazugehörigen Entfernungen; bei Karf ist die Entfernung nach Anstoßpunkt 10 von 301 in 300 km zu ändern.

München, den 18. Juni 1928. (667)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1928 werden im Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) die Stationen Heilbronn Hbf., Heilbronn Süd und Dachau Bahnhof als Versandstationen nachgetragen

Berlin, den 16. Juni 1928. (663)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 wird der Frachtsatzzeiger des Ausnahmetarifs 10 c für Brenntorf durch einen neuen ersetzt.

Berlin, den 16. Juni 1928. (664)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Gütertarif der Saarbahnen, Teil IV.

Am 10. Juni 1928 wird der Gütertarif der Saarbahnen, Teil IV, ausgegeben. Der neue Tarif enthält ein Verzeichnis sämtlicher Saarbahnstationen nebst Angabe ihrer Abfertigungsbefugnisse, Bahnhofseinrichtungen und Lademittel sowie Verzeichnisse der im Saargebiet gelegenen Eisenbahn-Zoll- und Steuerstellen, Grubenstationen, Übergabe- (Umbehandlungs-)stationen usw. und eine Übersichtskarte der Saarbahnen.

Der Tarif kann zum Preise von 5,00 Fr von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebiets käuflich bezogen werden.

Saarbrücken, den 9. Juni 1928. (658)
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni bzw. 1. Juli 1928 treten bei der Bentheimer Eisenbahn und Niederlausitzer Eisenbahn Änderungen ein. Näheres enthält der am 18. d. M. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 12. Juni 1928. (652)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1928 treten einige Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres ist aus dem am gleichen Tage erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Berlin, den 9. Juni 1928. (653)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 39.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1928 tritt der Ausnahmetarif K 39 für Getreide und Mühlenerzeugnisse in Kraft.

Berlin, den 8. Juni 1928. (654)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Änderung der Gültigkeitsvermerke der im Nachtrag 1 veröffentlichten Sätze der A. T. 31, 32, 33, 34, 35, 35 a, 38, 52, 53, 58 und 88.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. Juni 1928. (641)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1 vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1928 werden in den Artikeltarifen Nr. 9, 10, 20, 48 und 53 Änderungen und Ergänzungen durchgeführt und Frachtberechnungsbestimmungen für Güter in Privatwagen nachgetragen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 9. Juni 1926. (643)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni 1928 tritt die Eisern-Siegener Eisenbahn dem Ausnahmetarif 2 bei.

Berlin, den 13. Juni 1928. (647)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni 1928 wird die Station Groschowitz als Versandstation zu Ziffer III B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen.

Berlin, den 13. Juni 1928. (648)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II (Ausnahmetarif 6 x).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 erhält der Ausnahmetarif 6 x die Bezeichnung 6 x I und die Nr. 425 a des Tarifverzeichnisses.

Oppeln, den 12. Juni 1928. (646)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2 vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1928 werden die Artikeltarife Nr. 9 und 20 ergänzt und Frachtberechnungsbestimmungen für Güter in Privatwagen nachgetragen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 9. Juni 1928. (644)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentraltarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahngütertarif, Teil II, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 7 f wird bis längstens 30. September 1928 verlängert.

Breslau, den 13. Juni 1928. (659)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhrausnahmetarif D 24 (Niederlande—Österreich).

Mit sofortiger Gültigkeit wird in Abteilung I des Warenverzeichnisses des vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifs die Ausnahme von frischen Südfrüchten aufgehoben. In der zweiten Zeile sind daher die Worte: „frischen Südfrüchten" zu streichen.

Köln, den 15. Juni 1928. (660)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2 vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1928 wird der Artikeltarif Nr. 48 durch Aufnahme einer neuen Abteilung C für Pflasterschlackensteine ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 12. Juni 1928. (657)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, A nahmetarif 6 x III für Braunkoh (Pechkohlen) und Braunkohlenk ketts zur Ausfuhr nach Österre von bayerischen Braunkohlengew nungsstätten nach deutsch-österr chischen Grenzübergangsstatio (Tfv. 425 c).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 19 bis auf jederzeitigen Widerruf, lä stens bis 30. Juni 1929 tritt der v bezeichnete Ausnahmetarif in Kra Er gewährt bei Auflieferung stimmter Mindestmengen Frac ermäßigungen im Rückvergütun wege.

Der Tarif kann durch die Reic bahn-Auskunftei für den Güterv kehr, Berlin SW 11, Askanisch Platz 5 und durch die Regieverw tung der Reichsbahndirektion Mü chen zum Preis von 15 Rpf bezog werden.

München, den 14. Juni 1928. (66
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt bei der Gruppe verwaltung Bayern.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Tei (Nr. 501 des Tarifverzeichnisses)

Am 1. Juli 1928 tritt der Nac trag IV in Kraft. Er enthält Änd rungen und Ergänzungen der a gemeinen Ausführungsbestimmung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Allgemeinen Tarifvorschriften u des Nebengebührentarifs. Die Änd rungen und Ergänzungen der allg meinen Ausführungsbestimmung zur EVO. sind gemäß § 2 dieser Or nung genehmigt. Preis des Nachtra 10 Rpf.

Berlin, den 11. Juni 1928. (64
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni 19 tritt der Ausnahmetarif 184 f Kaolin, geschlämmt von Schnaitte bach nach Horrem in Kraft.

Berlin, den 11. Juni 1928. (65
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 (Verkehr Schweiz—Niederlande).

Die auf 1. Juli 1928 angekündig Neuausgabe des Tarifs erschei voraussichtlich erst auf 1. Septe ber 1928.

Der bisherige Tarif bleibt dah mit den z. Zt. gültigen Frachtsätz bis 31. August 1928 in Kraft.

Karlsruhe, den 12. Juni 1928. (64
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 5 des Tarifverzeichnisses).

Am 1. Juli 1928 tritt der Nac trag 3 in Kraft. Er enthält Änderu gen und Ergänzungen der meist Tarifabschnitte. Der Nachtrag ist b den auf dem Titelblatt des Hau tarifs angegebenen Bezugsstellen e hältlich, Preis 30 Rpf.

Berlin, den 11. Juni 1928. (65
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

. 26 Berlin, den 28. Juni 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

wertung oder Aufwertung bei Enteignungsentschädigungen?

Lastkraftwagen als Schienenersatz im Unterwegsstückgutverkehr und im Stückgutnahverkehr.

er „Unkraut" und seine Bekämpfung.

Maßnahmen des Rückvergütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen.

englischen Eisenbahnen im Jahre 1927.

enbahners Fahnenweihe in einer chlesischen Stadt.

chrichten.

Deutschland: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Mai 1928. — Ergebnis der Untersuchung über das Siegelsdorfer Eisenbahnunglück. — Hamburg—Triest. — Sonderzüge zur Leipziger Herbstmesse. — 33. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker (VDE.) in Berlin 1928. — Hermann Stilke †.

Ungarn: Triebwagenverkehr. — Der „Ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub".

Niederlande: Unbewachte Bahnübergänge. — Gebührenermäßigung. — Plan einer Eisenbahn Almelo — Nordhorn — Bremen.

Übrige europäische Länder: Herabsetzung der Gütertarife in Dänemark. — Neue Personenwagen im Vorortverkehr der Dänischen Staatsbahn. — Wagenmangel in Finnland. — Eisenbahnunglück bei Bollnäs (Schweden). — Baudirektion der estnischen Eisenbahnverwaltung. — Schließung des „Danziger Bahnhofs" in Warschau. — Einnahmesteigerung der polnischen Staatsbahnen. — Eröffnung einer neuen Eisenbahnlinie in Polen. — Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Polen. — Vom russischen Eisenbahnwesen. — Tschechoslowakischer Kohlenverkehr über Bayern nach Österreich. — Erwerbung des Wagenparks der tschechoslowakischen Wagenleihgesellschaft durch die Staatsbahnen. — Die schweizerische Verkehrswerbung im Jahre 1927. — Endgültige Einführung des Befehlsstabes auf den Schweizerischen Bundesbahnen. — Die französische Verkehrssteuer. — Förderung des Reiseverkehrs in Frankreich. — Ermäßigung für Familienreisen in Frankreich. — Die Versorgung von Paris mit Milch. — Die Pyrenäenbahn Bedous—Jaca.

Fremde Erdteile: Bahnbau durch Persien. — Vorarbeiten zum Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Sibirien. — Endgültige Bestätigung der Richtung für die Turkestan — Sibirien - Eisenbahnlinie. — Verkehr mit leichtverderblichen Gütern in Amerika.

Internationaler Verkehr.

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Umwertung oder Aufwertung bei Enteignungsentschädigungen?

Von Reichsbahnrat **Dr. Genest**, Berlin.

Im Urteil vom 15. Januar 1924 (RGZ. 107/228) führte 7. Zivilsenat des Reichsgerichts über die Frage der dentwertung bei Enteignungsentschädigungen zum en Male aus, daß diese „nicht anders zu behandeln n, als Schadensersatzansprüche und Wertersatzprüche wegen Entziehung oder Zerstörung einer Sache, auch der Wert der Sache zur Zeit des Schadensfalles h dem Geldstande zur Zeit des Urteils zu ersetzen sei, l der Ersatzberechtigte zur Abgeltung seines Schadens jenigen Geldbetrag erhalten müsse, für den er sich gleichwertiges Ersatzmittel anschaffen kann (RGZ. 420). Er müsse so stehen, als wenn er den Besitz Sache nicht verloren hätte." In ständiger Rechtchung hat dann das Reichsgericht daran festgehalten, es sich beim Ausgleich der Geldentwertung von Entungsentschädigungen nicht um Aufwertung handele, lern daß hier eine Umwertung vorzunehmen sei igel „Aufwertungsrecht" 5. Auflage, Seite 296, Ankung 1).

Für diese Umwertung lassen sich aus den Entscheidungen des Reichsgerichts folgende allgemeine Hauptregeln herausstellen: Der Enteignete hat gemäß § 8 des Preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 Anspruch auf eine Summe Geldes, die in ihrer inneren Kaufkraft zur Zeit des Urteils dem Wert entspricht, den das enteignete Grundstück zur Zeit der Zustellung des Feststellungsbeschlusses oder der Besitzüberlassung hatte (RG. 109, 261). Bei der ziffernmäßigen Darstellung dieses Wertes ist also die gesunkene Kaufkraft der heutigen Mark gegen die Friedensmark zu berücksichtigen, so daß die jetzt festzusetzende Entschädigung, in Geld ausgedrückt, immer höher sein muß, als der Friedensmarkbetrag. — Die Einzelheiten der Umrechnung interessieren hier nicht, sind übrigens durchaus nicht einheitlich in sämtlichen Urteilen (vgl. Mügel a. a. O. und Tietz „Der Einfluß der Geldentwertung auf Enteignungsentschädigung" J. W. 1928, S. 456). — Die bei der Aufwertung zu berücksichtigenden aus § 242 BGB. abgeleiteten

Billigkeitserwägungen scheiden bei der Umwertung grundsätzlich aus. Es ist somit kein Raum für die Anwendung des Verarmungsfaktors, für die Abwägung der beiderseitigen Verhältnisse und besonders kann nicht der Ausschluß der Aufwertung aus dem Gesichtspunkt in Frage kommen, daß die Entstehung des Anspruchs zu weit zurückliege und daher ein Verzicht oder eine Verwirkung anzunehmen sei.

Diese Umwertungsregeln hat das Reichsgericht zunächst angewandt bei Fällen, in denen die Beteiligten gemäß § 30 PrEG. vom 11. Juni 1874 gegen die Entscheidung des Bezirksausschusses die Entscheidung der Gerichte angerufen hatten, und in denen dieses Verfahren zur Feststellung der Entschädigung noch nicht abgeschlossen war. So lagen z. B. die Fälle der Urteile vom 15. Januar 1924 (RGZ. 107, 228) und vom 21. November 1924 (RGZ. 109, 258). Später hat aber das Reichsgericht den Grundsatz, daß die Aufwertungsregel nicht anzuwenden sei, auch für andere Enteignungsfälle ausgesprochen, nämlich:

1. als während des Enteignungsverfahrens der festgesetzte Entschädigungsbetrag durch einen Vergleich erhöht worden war (Urteil vom 11. Januar 1927 J. W. 1927, S. 988),
2. als die auf Festsetzung der Entschädigung erhobene Klage zurückgenommen und im Vergleichswege eine Entschädigung vereinbart war (Urteil vom 22. November 1927 J. W. 1928, S. 494 u. RGZ. 114, 186),
3. als ein Grundstück zur Vermeidung einer Enteignung verkauft war (Urteil vom 29. Juni 1926 J. W. 1926, S. 2629),
4. als eine rechtskräftige Festsetzung der Entschädigung durch den Bezirksausschuß bereits vorlag (Urteil vom 5. Mai 1925 J. W. 1926, S. 2364) *),
5. als gegen die Festsetzung des Bezirksausschusses der Rechtsweg beschritten und ein rechtskräftiges Urteil des Gerichts ergangen war (Urteil vom 6. Januar 1928, J. W. 1928, S. 507).

In der Anwendung der oben erörterten Umwertungsregeln und in dem Ausschluß der allgemeinen Aufwertungsregeln für die Fälle 1—5 liegt für die Reichsbahn sowie für alle mit Enteignungsbefugnis versehene Stellen eine ganz außerordentliche Gefahr, die in ihrer ganzen Tragweite zunächst kaum zu übersehen ist.

Die Rechtsprechung geht nämlich seit einiger Zeit dahin, „daß es bei längst abgewickelten und als erledigt betrachteten Rechtsverhältnissen, bei denen sich die Beteiligten auf die nach ihrer Meinung geschaffene Rechtslage eingerichtet haben, den zu berücksichtigenden Interessen des Schuldners und der Sicherheit des Rechtsverkehrs entspricht, ein nachträgliches Aufwertungsverlangen einzuschränken oder ganz auszuschließen“ (RGZ. 117, 358). Dieser Gesichtspunkt, der vielfach unter dem alten deutschen Begriff „Verwirkung“ gebracht ist, kehrt in verschiedenen Abwandlungen in zahlreichen Entscheidungen wieder. Wenn er auch in erster Linie auf die Geschäfte des täglichen Lebens Anwendung finden soll, so hat doch das Reichsgericht einen ähnlichen Gedanken auch verschiedentlich bei Geschäften von weittragender Bedeutung, z. B. Grundstücksverkäufen, anerkannt, allerdings mit wesentlichen Einschränkungen, die später noch erör werden sollen, z. B. RGZ. 114, 399; 115, 201. Zunä sei nur kurz festgestellt, daß auch Aufwertungsklagen Grundstücksübereignungen unter gewissen Umständen geschlossen sein können, da es sich dabei um einen wertungsanspruch handelt, dessen Berechtigung — der nach, schon seit Jahren in der Rechtsprechung anerka ist und über dessen Berechtigung der Kläger sich a seit längerer Zeit schon im Klaren sein konnte. Es wü also Klageansprüchen der oben unter 1—5 bezeichn Art beim Vorliegen der später noch zu erörternden stände mit Erfolg der Einwand der verspäteten Gelt machung entgegengehalten werden können, wenn sie Aufwertungsansprüche gemäß § 242 BGB. zu behan wären.

Dagegen muß dieser Einwand nach der bisherigen Re sprechung des Reichsgerichts bei Klagen auf Ausgleich Geldentwertung von Enteignungsentschädigungen im versagen, da es auf sämtliche Enteignungsfälle die Regeln der Aufwertung, sondern der Umwertung wenden will und bei Fällen der Umwertung alle die § 242 BGB. abgeleiteten Aufwertungsregeln grundsätz nicht gelten läßt. Besonders deutlich kommt di Standpunkt des Reichsgerichts in dem Urteil vom 22. vember 1927 (J. W. 1928, S. 494) in folgendem Satz Ausdruck: „Da die Klageforderung nicht den Beschr kungen unterliegt, welche für eine Aufwertungsforder gemäß § 242 BGB. bestehen, kommt auch die lange Z die der Kläger bis zur Geltendmachung seines Anspru verstreichen ließ, nicht als Grund für einen Anspru verlust in Betracht.“

Es würde also hiernach nicht nur in den weni Fällen, in denen ein Entschädigungsfeststellungsverfah noch nicht rechtskräftig abgeschlossen ist, sondern a in allen in der Geldentwertungszeit abgewickelten E eignungsfällen der oben unter 1—5 geschilderten Art Umwertungsanspruch auch jetzt noch klageweise gelt gemacht werden können, ohne Rücksicht darauf, ob Entschädigungsfeststellungsbeschlüsse schon fast 10 Ja rechtskräftig sind oder ob die auf Grund eines Verglei gezahlten Summen schon vor fast 10 Jahren in den Be des Klägers übergegangen sind. Daß hierdurch eine ni zu übersehende Fülle neuer Aufwertungsprozesse fesselt werden kann und ohne zwingende soziale Grü die allmählich eingetretene Ruhe im Wirtschaftsle erneut erheblich gestört wird, ist klar. Es ist daher ni zu verstehen, warum das Reichsgericht diese Re sprechung verfolgt, obwohl sie rechtlich sehr anfecht erscheint.

Sucht man in den oben unter 1—5 erwähnten Urte des Reichsgerichts nach einer Begründung, warum Richtlinien, die für noch nicht abgeschlossene Ent nungsfeststellungsverfahren gelten, auch auf die Fäll bis 5 anzuwenden sind, wo eine Entschädigung du Urteil oder Vertrag bereits festgesetzt ist, so findet folgendes:

1. Im Urteil vom 11. Januar 1927 wird nur gesa „Eine eigentliche Aufwertung kommt bei Entsch gungsverpflichtungen aus der Enteignung überha nicht in Frage, da sie Wertschulden sind (RGZ. 1 228; 109, 259)“.
2. Im Urteil vom 22. November 1927 wird ebenfalls allgemein gesagt: „daß für einen Anspruch auf E Enteignungsentschädigung besondere Regeln gel insoweit als die festgestellte Entschädigung bei W

*) Aus der Wiedergabe des Urteils in der J. W. läßt sich nicht ganz klar erkennen, ob es sich um den unter 4. bezeichneten Tatbestand handelt, oder ob der Rechtsweg gem. § 30 PrEG. beschritten ist. Tietz hat den Tatbestand offenbar auch in dem hier angegebenen Sinne aufgefaßt (a. a. O. 459 rechts unten).

rungsverfall unabhängig von der im Anschluß an § 242 BGB. durch die Rechtsprechung entwickelte Aufwertungslehre den veränderten Geldverhältnissen anzupassen ist (RGZ. 107, 228; 109, 259)".

3. Im Urteil vom 29. Juni 1926 wird festgestellt, „daß der Kläger nicht mehr die Wahl gehabt habe, ob er die Grundstücke behalten wollte oder nicht, denn es habe sich für ihn nur noch darum gehandelt, ob er sich enteignen lassen oder sich mittels Vertrages von seinem Grundstückseigentum lösen wollte. Der Verkauf habe also unter dem Zwang der drohenden Enteignung gestanden. Er erscheine nur als Ersatz für die nur durch die Einigung zu vermeidende Enteignung. Das gelte auch für die Höhe des Kaufpreises. Die Kaufpreisforderung sei daher, was die Aufwertung anbelangt, keinen anderen Grundsätzen unterworfen, als eine festgesetzte Entschädigung."
4. Das Urteil vom 5. Mai 1925 enthält keine Begründung.
5. Im Urteil vom 6. Januar 1928 heißt es: „Auch eine Verwirkung des Anspruchs des Klägers kommt nicht in Betracht, da sich die Grundsätze, die in dieser Hinsicht für die Geltendmachung von Aufwertungsansprüchen nach § 242 BGB. aufzustellen sind, auf die rechtlich anders gearteten Ansprüche der Entschädigungsberechtigten bei Enteignungen nicht übertragen lassen."

In den Fällen 1 und 2 berufen sich also die Begründungen uf die Urteile RGZ. 107, 228 und 109, 261, die noch nicht bgeschlossene Entschädigungsfeststellungen betreffen, bei enen daher die Rechtslage, wie wir später noch sehen erden, eine ganz andere ist.

In der Literatur ist die Rechtsprechung des Reichsgerichts um Teil mit eingehender Begründung scharf angegriffen vgl. Mügel a. a. O. S. 299, Tietz a. a. O. S. 459, 460, Lewin Aufwertung oder Umwertung der Enteignungsentschädigung" J. W. 1927, S. 945 ff., besonders S. 947 links unten, oth „Enteignung" 1. Band S. 72/79; (anderer Ansicht allerings Roth in „Umwertung und Aufwertung" S. 47/48, 59/60) nd Jakobsohn in „Besprechung zum Urteil vom 22. Noember 1927", J. W. 1928, S. 494). Überall werden die Umvertungsregeln des Reichsgerichts nur für die Fälle, in denen ine Feststellung der Höhe der Entschädigung durch das ericht oder durch Vertrag noch nicht erfolgt ist, anerkannt, ür alle übrigen Fälle (oben 1—5) jedoch abgelehnt.

Diese in der Literatur überwiegend vertretene Auffassung rscheint richtig aus folgenden Gründen:

„Aufwertung ist die unter Berücksichtigung der Veränderung des Geldwertes eintretende Änderung des Inhaltes einer or Eintritt oder zur Zeit des Währungsverfalls begründeten, uf eine bestimmte Geldsumme in alter Reichswährung lauenden Forderung." (Mügel a. a. O. S. 146.) Aufwertung ommt dagegen nicht in Frage, wenn es sich nicht um eine estimmte Geldsumme handelt, sondern um Ansprüche auf Wertersatz in Geld, wo also die Höhe einer Geldforderung rst noch zu bestimmen ist. Solche Fälle sind Ansprüche uf Schadenersatz (§ 249 BGB.), auf Herausgabe einer unerechtfertigten Bereicherung (§ 818 BGB.), auf Wertersatz § 256 BGB.), auf Rückgewähr einer Leistung im Falle des ücktritts (§ 346 BGB.) und Ansprüche auf Zahlung einer ntschädigung wegen Enteignung (vgl. Mügel a. a. O. S. 146 ff.). as Wesentliche bei allen diesen Ansprüchen ist, daß eine estimmte Geldsumme für die Bewertung des Anspruchs noch icht feststeht, sondern nur der Inhalt eines Anspruchs, essen jetziger Geldwert unter Berücksichtigung der Geldntwertung erst noch zu bestimmen ist.

In allen Fällen des Wertersatzes, „kommt aber eine Aufwertung nach den gewöhnlichen Vorschriften in Frage, sobald durch Vereinbarung oder Urteil die Höhe des Anspruchs auf einen bestimmten Geldbetrag in alter Währung festgesetzt ist" (Mügel a. a. O. S. 153; im gleichen Sinne Tietz, Lewin und Jakobsohn a. a. O.). Durch die Festsetzung eines bestimmten Geldbetrages ist ja gerade das wesentliche Moment des Anspruchs auf Wertersatz entfallen. Während nämlich bis zur Festsetzung der Anspruch auf Leistung eines Wertes ging, dessen Geldwertbestimmung noch offen war, ist jetzt an seine Stelle ein Anspruch auf Zahlung einer bestimmten Geldsumme getreten. Der Charakter des Schuldverhältnisses hat sich geändert. Aus dem Wertersatzanspruch ist ein Zahlungsanspruch geworden, der auf rechtskräftigem Urteil oder auf Vertrag der Parteien beruht. Wenn man, wie Roth in „Umwertung und Aufwertung" S. 48, in der Bestimmung der Größe der Enteignungsentschädigung in einem Geldbetrag keine Wandlung des Charakters des bisherigen Schuldverhältnisses anerkennen will, dessen Wesen darin bestand, daß ein bestimmter Wertersatz geschuldet wurde, so übersieht man folgendes:

Wenn die Parteien im Enteignungsverfahren einen Vergleich über die Entschädigungssumme schließen (Fall 1 und 2) oder wenn der mit Enteignung Bedrohte gemäß § 16 PrEG. verkauft (Fall 3) und auch wenn der Enteignete auf die Beschreitung des Rechtsweges gegen die Entscheidung der Verwaltungsbehörde verzichtet (Fall 4), so liegt immer eine Handlung vor, mit der der Enteignete sein Einverständnis erklärt, daß sein bisher ziffernmäßig nicht festgelegter Anspruch auf Wertersatz sich nun zu einem bestimmten Anspruch auf eine Geldsumme umwandelt. Die Umstellung des Wertanspruches auf einen Geldanspruch beruht also auf einem Rechtsgeschäft des Enteigneten. Die Voraussetzungen, unter denen Rechtsgeschäfte ungültig sind, liegen nicht vor und es ist nicht einzusehen, mit welchem Recht ein Gericht von sich aus ein solches Rechtsgeschäft als wirkungslos übergehen könnte. Das geschieht aber, wenn in diesen Fällen einfach erklärt wird, der Charakter des früheren Schuldverhältnisses sei nicht geändert. Daß in diesem Rechtsgeschäft des Enteigneten nicht etwa auch ein Verzicht auf Aufwertung seines Geldanspruchs liegt, wenn dessen innerer Wert sich vermindert, ist selbstverständlich. Das ist aber immer nur ein Aufwertungs- und kein Umwertungsanspruch.

Diese Auffassung muß auch gelten für den Fall 3, wenn zur Vermeidung der Enteignung ein Grundstück verkauft ist. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Rücksicht auf den drohenden Enteignungszwang bei diesen Grunderwerbsverträgen die Anwendung der sonst für Forderungen aus Verträgen geltenden Aufwertungsregeln ausschließen soll. Alle menschlichen Entschließungen, auch auf dem Gebiete des rechtsgeschäftlichen Verkehrs, beruhen auf Beweggründen, die mehr oder weniger zwingender Natur sind. Dieser Zwang kann sich bei wirtschaftlicher Not bis aufs Äußerste steigern. Er ist aber, wenn nicht der Fall des § 123 oder 138 BGB. vorliegt, für die Rechtswirksamkeit der auf ihm beruhenden Willenserklärung und für deren Folgen ohne Bedeutung. Die Rechtsprechung hat auch bisher nicht daran gedacht, Verkäufe, deren Abschluß durch wirtschaftlichen Zwang bedingt war — und das waren in der Inflationszeit sehr viele —, hinsichtlich des Ausgleichs der Geltentwertung anders, als nach § 242 BGB. zu behandeln. Weshalb die Grundstücksverkäufe, deren Anlaß eine drohende Enteignung war, in dieser Hinsicht anders behandelt werden sollen, ist

nicht einzusehen, um so weniger als § 17 PrEG. sie selbst als freiwillige bezeichnet.

Treffend charakterisiert Seydel in seinem Kommentar zum Enteignungsgesetz 4. Auflage 1911, S. 141 die Rechtslage dahin: „Ist ohne Dazwischenkunft der Enteignungsbehörde und ohne den Vorbehalt einer weiteren Durchführung des Enteignungsverfahrens ein endgültiger Veräußerungsvertrag in den Grenzen des vorläufig festgestellten Planes gemäß § 15 PrEG. geschlossen, so erscheint dieser, wenn die Veräußerung gegen Geld erfolgt, formell als ein Kaufvertrag, wenn auch der Beweggrund zu seiner Abschließung in der Notwendigkeit der Abtretung liegt. Ein solcher Vertrag liegt außerhalb des eigentlichen Enteignungsverfahrens; er genießt zwar die durch § 17 und 43 begründeten Vorrechte; für seine Ausführung und seine Wirkungen, namentlich bezüglich der Rechte Dritter, sind dagegen überall nur die allgemein gültigen Rechtsvorschriften maßgebend.“ Dieselbe Ansicht vertritt Eger in seinem „Kommentar zum Enteignungsgesetz“ 3. Auflage 1911, Band 2, Seite 46/27 zu § 16. Es liegt also ein Kaufvertrag vor, der hinsichtlich der Berücksichtigung der Geldentwertung wie alle übrigen Verträge zu behandeln ist. Es kann daher auch für diesen Fall nur Aufwertung, nicht Umwertung in Frage kommen.

Ebenso anfechtbar wie in den Fällen 1—3 ist die Stellung des Reichsgerichts auch in den Fällen 4 und 5 (Urteil vom 5. Mai 1925, J. W. 1926, S. 2364 und vom 6. Januar 1928 J. W. 1928 S. 507), in denen eine rechtskräftige Entscheidung des Bezirksausschusses bzw. des Gerichts bereits vorlag.

Eine überzeugende Begründung dafür, daß hier nicht die Aufwertungs-, sondern die Umwertungsregeln Anwendung finden müßten, ist in den Urteilen nicht zu finden. Sie läßt sicht auch nicht aus dem Grundsatz des Reichsgerichts herleiten, daß bei Klagen auf Aufwertung von rechtskräftig zugesprochenen Urteilssummen dem Gläubiger der Einwand der Rechtskraft nicht entgegenstehe, soweit es sich um Berücksichtigung der Geldentwertung handelt. Denn während dort nur der bloße Ausgleich der Entwertung der festgestellten Urteilssumme in Frage steht, wobei das frühere Urteil als maßgebend zugrunde gelegt wird, handelt es sich hier um eine vollkommen neue Wertfestsetzung, die ein nochmaliges Aufrollen des bereits rechtskräftig entschiedenen Streites und eine Nachprüfung und gegebenenfalls Änderung des Urteils selbst notwendig macht. Einem solchen Verfahren steht aber die Rechtskraft des ersten Urteils entgegen. Wenn also die Enteignungsentschädigung bereits rechtskräftig auf eine bestimmte Summe festgesetzt ist, so verbietet die Rechtskraft des Urteils, diese Wertfestsetzung nochmals nachzuprüfen und zu ändern. Dagegen ist statthaft, zu prüfen, ob die festgestellte Entschädigung sich in ihrem inneren Wert verringert hat, und die Geldentschädigung gegebenenfalls neu festzusetzen. Das ist aber keine Umwertung, sondern eine ganz gewöhnliche Aufwertung, auf welche die am Anfang wiedergegebene Definition Mügels vollkommen zutrifft.

Dazu kommt für die Fälle, wo die Entscheidung des Bezirksausschusses rechtskräftig geworden ist, weil der Enteignete nicht binnen der sechsmonatlichen Frist des § 30 PrEG. den Rechtsweg beschritten hat (Fall 4), daß eine nochmalige Prüfung der Wertfestsetzung durch die Gerichte durch die sechsmonatliche Präklusivfrist des § 30 PrEG. ausgeschlossen ist. Diese Ansicht scheint das Reichsgericht im Urteil vom 6. Januar 1928 (J. W. 1928, 507) selbst als richtig zugrunde zu legen, denn es führt aus, daß in jenem Fall diese Frist durch rechtzeitige Klagezustellung im Vorprozeß gewahrt sei. Damit werde der Rechtsweg für d Geltendmachung des gesamten Entschädigungsanspruchs d Klägerin aus der vollzogenen Enteignung eröffnet. Mit U kehrschluß muß man hieraus entnehmen, daß auch d Reichsgericht in den Fällen, in denen der Rechtsweg nic rechtzeitig beschritten ist, eine Klage auf anderweite Fe setzung der Entschädigung nach § 30 PrEG. für ausgeschlo sen hält.

Das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen ist also Übereinstimmung mit der herrschenden Literatur dahin fe zulegen, daß es sich nur bei den Enteignungsfällen, in den das Gericht die Höhe der Entschädigung infolge der A fechtung des Beschlusses noch festzusetzen hat, um Umwe tung handelt, dagegen in den Fällen, in denen eine binden Feststellung der Höhe der Entschädigung durch Entscheidu oder Vertrag bereits getroffen ist, um Aufwertung.

Betrachtet man nun diese letzterwähnten Enteignung fälle unter dem Gesichtspunkt der Aufwertung, so ist f gendes hervorzuheben:

Die Rechtsprechung hat in zahlreichen Entscheidung dem Gedanken Ausdruck gegeben, „daß sich für das Gebi der freien Aufwertung beim Fehlen einer der Vorschrift d § 15 Aufwertungsgesetzes entsprechenden Bestimmung e für alle Fälle unterschiedslos geltender Stichtag nicht fe stellen lasse, bis zu dem die Vollgültigkeit geleisteter Za lungen nicht durch Nachforderung eines Aufwertung betrages in Frage gestellt werden könne. Immerhin werd je weiter die Zahlung zurückliege, um so mehr zu beachte sein, daß die Aufwertung nicht nur unter Berücksichtigu der Interessen des Gläubigers zu erfolgen habe, sonde daß auch die entgegenstehenden Interessen des Schuldne und die Sicherheit des Rechtsverkehrs nicht außer Betrac bleiben dürften. Diese könnten bei längst abgewickelte und als erledigt betrachteten Rechtsverhältnissen, bei den sich die Beteiligten wirtschaftlich auf die dadurch nach ihr Auffassung geschaffene Rechtslage eingerichtet haben, d gestalt überwiegen, daß eine Einschränkung oder der Au schluß eines nachträglichen Aufwertungsverlangens a Platze erscheine. (Urteil vom 20. November 1926 J. W. 192 S. 660, das Aufwertung von Zahlungen aus Grundstücksv käufen in den Jahren 1920—1922 behandelt, ähnlich J. W 1927, S. 2915; J. W. 1928, S. 488 und Besprechung dies Urteils von Stoll ebendort, besonders S. 491.)

Bei Abwägung der verschiedenen Interessen im Sinn dieser Ausführungen ergibt sich für Klagen auf Aufwertu von Enteignungsentschädigungen, die jetzt gegen die Reich bahn erhoben werden, folgendes:

Die Verhältnisse der Aufwertungskläger sind natürlich jedem Falle verschieden. Meist wird es sich aber um Grun besitzer handeln, denen nicht ihre ganzen Grundstücke, so dern nur geringe Teile ihres Grundbesitzes, die durch d Bahnbau in Anspruch genommen waren, enteignet sind. „V lebenswichtiger Bedeutung“, die nach Reichsgerichtsurte vom 9. Dezember 1927 (J. W. 1928, S. 491) einen Ausschl der Aufwertung vielleicht unbillig erscheinen lassen könnt werden die Enteignungen für sie in den wenigsten Fälle gewesen sein.

Ganz anders ist es dagegen für die Reichsbahn als Au wertungsbeklagte. Nachdem sie in den Jahren 1924—19 die Zahlungen für Grundstückskäufe aus der Zeit vom En 1921 bis November 1923 vergleichsweise aufgewertet hatt konnte sie damit rechnen, daß die Aufwertungsfrage a Grunderwerb für sie erledigt war. Sie hat sich demgemä in ihrer Wirtschaftsführung hierauf eingerichtet. Wenn je

ie Aufwertungsfrage wieder aufgerollt wird und Aufwertungen bis zum Jahre 1919 zurück, also aus der ersten Periode er Inflation, verlangt werden, ergeben sich für die Reichsahn, die ohnehin durch die Reparationslasten überaus stark elastet ist, unabsehbare Schwierigkeiten, durch die alle Berechnungen für die Wirtschaftsführung über den Haufen geworfen werden können. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß ei Bekanntwerden einer für die Reichsbahn ungünstigen echtsprechung Prozesse aus dem ganzen Reich zu erarten sind, deren Objekte zusammen in viele Milionen gehen würden. Für die Reichsbahn handelt es sich lso tatsächlich um eine Frage von ganz außerordentlicher edeutung, so daß jetzt eine verspätete Aufwertung als urchaus unbillig erscheinen muß.

Es sind aber nicht nur die Verhältnisse des Gläubigers nd des Schuldners zu berücksichtigen, sondern auch die llgemeine Volkswirtschaft und die Sicherheit des Rechtsverkehrs. Die schädlichen Wirkungen der hier bekämpften echtsprechung auf die allgemeine Volkswirtschaft würden ber sehr bedeutend sein. Notwendige Bauten, Anschafangen, Verbesserungen technischer Art und anderes müßte egebenenfalls zurückgestellt werden, weil die dafür bereitestellten Mittel zur Begleichung der Umwertungsforderungen ebraucht würden. Sogar die Notwendigkeit von Tarifrhöhungen zur Deckung der unerwarteten, in viele Millionen ehenden Ausfälle wäre nicht ausgeschlossen. Daneben ist u bedenken, daß ja nicht nur die Reichsbahn diesen unrwarteten Schäden ausgesetzt ist, sondern sämtliche mit Enteignungsbefugnissen ausgestattete Stellen. Die Folgen ür die Allgemeinheit sind unübersehbar.

Auch die Sicherheit des Rechtsverkehrs wird durch die bekämpfte Rechtsprechung von neuem erheblich gefährdet. Erst nach Ablauf der dreißigjährigen Verjährungsfrist seit Entstehen der Entschädigungsforderung würde feststehen, daß aus den Enteignungen der Inflationsjahre keine Nachforderungen mehr geltend gemacht werden könnten. Bis dahin würde das Damoklesschwert derartiger „Umwertungsklagen" über allen denen schweben, die in den Inflationsjahren Enteignungen durchgeführt haben. Das würde eine Unsicherheit in die Finanzwirtschaft der öffentlichen Betriebe — denn sie sind es, die im wesentlichen die Enteignungsbefugnis haben — bringen, die nicht zu ertragen wäre. Von Sicherheit des Rechtsverkehrs könnte man dann kaum noch sprechen.

Alle diese Erwägungen führen dazu, daß die jetzt noch gegen die Reichsbahn geltend gemachten Klagen auf Ausgleich der Geldentwertung bei bereits festgesetzten Enteignungsentschädigungen — wenn man sie als Aufwertungsklagen betrachtet gemäß § 242 BGB. — abzulehnen sind.

Als Ergebnis der Untersuchung ist nunmehr festzustellen: Wenn die Höhe der Enteignungs-Entschädigung durch Entscheidung oder Vertrag in der Vergangenheit bereits festgestellt ist, handelt es sich nicht um „Umwertung", sondern um „Aufwertung". Die Regel, daß dem Aufwertungsbegehren nicht mehr stattzugeben ist, wenn der Anspruch erst nach so langer Zeit erhoben wird, daß nach der Gesamtheit aller Umstände dem Schuldner die nachträgliche Leistung nicht mehr zugemutet werden kann, muß dazu führen, daß im allgemeinen solchen Klagen, soweit sie erst jetzt (1928) erhoben werden, nicht stattgegeben wird.

Der Lastkraftwagen als Schienenersatz im Unterwegsstückgutverkehr und im Stückgutnahverkehr.*)

Von Reichsbahnoberrat **Burger** in Würzburg.

Die Verwendung des Lastkraftwagens als Schienenersatz im Stückgutverkehr ist kein neuer Gedanke. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika verwenden die Eisenbahn-Gesellschaften den Lastkraftwagen in großem Umfang ur Stückgutbeförderung. Auch in Deutschland fehlt es icht an Vorbildern. So wird der Stückgutverkehr der Leipiger Ringbahnhöfe unter sich seit Jahren mit dem Lastraftwagen bedient, zeitweise ist auch der Stückgutverkehr er Berliner Ringbahnhöfe unter sich in der gleichen Weise edient worden; auch die Bedienung des Stückgutverkehrs er an den Bahnhof München Süd angeschlossenen Großmarkthalle München, der zur Einsparung von Bedienungsahrten mit Kraftwagen zur Zugbildungsstation München Hbf. verbracht wird, darf hier genannt werden. In den genannten Fällen erfolgte der Einsatz des Kraftwagens in er Hauptsache zum Zwecke der Beschleunigung der Beförderung und zur Einsparung von Bedienungsfahrten uf stark belegten Strecken. Die Frage der Verwendung es Lastkraftwagens zur Bedienung von geeigneten Stückutverkehren ist einer ernsten Prüfung wert. Bei der eutigen Bedienung des Unterwegs- und Nahverkehrs von Stückgut kann in recht vielen Verkehrsbeziehungen die Zeitdauer der Beförderung nicht befriedigen. Dabei steht man vielfach vor der Tatsache, daß eine Verbesserung der Verhältnisse mit den bestehenden Mitteln nicht mehr möglich ist. Im Stückgutnahverkehr ist die Tatsache festzustellen, daß die Selbstkosten der Eisenbahn durch die Tarife nicht gedeckt werden. Das gleiche trifft für den Stückgutverkehr allgemein zu, wenn das Gut wiederholt umgeladen werden muß. Diese beiden Erscheinungen — zu lange Beförderungsdauer und unzureichendes Beförderungsentgelt — haben schon oft den Anlaß zur Erörterung von Verbesserungsmaßnahmen gegeben. Ein solcher Vorschlag erblickt eine Verbesserung in der Verwendung von leichten Stückgüterzügen oder Triebwagenzügen, andere sehen nur in einer ausgedehnteren Verwendung des Lastkraftwagens einen Ausweg zu einer durchgreifenden Verbesserung der Verhältnisse. Ohne Zweifel wird durch den Einsatz von Lastkraftwagen im Unterwegs- und Nahverkehr von Stückgut in der Regel ein Ziel voll erreicht, es wird nämlich die Beförderungsdauer in der Regel ganz beträchtlich abgekürzt. Es ist aber bis jetzt noch kein Weg gezeigt worden, wie diese Bedienungsweise gewinnbringend oder wenigstens die Selbstkosten deckend gestaltet werden kann. Den Amerikanern scheint die Selbstkostendeckung keine Schwierigkeiten zu bereiten, weil sie verhältnismäßig hohe Eisenbahntarife haben. Die deutschen Verhältnisse liegen aber wesentlich anders. In den Selbstkosten der Beförderung mit Last-

*) Es handelt sich in den folgenden Vorschlägen um persönliche Anregungen des Verfassers. Da die Frage des Stückgutverkehrs und seine Bedienung durch Lastkraftwagen z. Zt. vielfach behandelt wird, dürften die Ausführungen und eine vielleicht sich hieran anschließende Erörterung zur Lösung der Angelegenheit beitragen.
Die Schriftleitung.

kraftwagen sehen wir viel klarer als in den Selbstkosten der Beförderung auf der Schiene. Wir können hier, wenn wir uns bei der Ausführung der Beförderung der Kraftverkehrsgesellschaft (KVG.) bedienen, mit festen Größen rechnen und können unschwer das Verhältnis von Beförderungskosten und Beförderungsentgelt erkennen. Man muß sich für eine abschließende Beurteilung allerdings erst darüber Klarheit verschaffen, wie es hinsichtlich der Beladefähigkeit der zur Zeit in Gebrauch befindlichen Kraftfahrzeuge mit gemischtem Stückgut steht. Denn die Beladefähigkeit der Fahrzeuge ist für das wirtschaftliche Ergebnis von ausschlaggebender Bedeutung. Von einem Schienenersatz kann man nur dann sprechen, wenn der Lastkraftwagen den ihm zugewiesenen Verkehr restlos übernimmt. Wenn also der Kraftwagen als Schienenersatz für einen Stückgutverkehr dienen soll, muß er auch das unbequeme Gut, das sperrige Gut und das Leergut befördern. Bekanntlich können die der Stückgutbeförderung dienenden gedeckten Wagen der Reichsbahn im Mittel 3—4 Tonnen gemischtes Stückgut aufnehmen. Der 10 Tonnenkraftwagenzug kann etwas mehr, aber nicht sehr viel mehr aufnehmen. Im Regelfall wird die Beladefähigkeit des 10 Tonnenkraftwagenzuges bei 6 Tonnen ihre oberste Grenze finden. Wenn sich die Deutsche Reichsbahn zur Bedienung von Stückgutverkehren der KVG. bedient, hat sie für den Wagenzugkilometer zur Zeit etwa 1,20 RM zu bezahlen. Das Tonnenkilometer stellt sich also auf etwa 20 Rpf. Dieser Ausgabe stehen an Einnahmen nur die Frachteinnahmen aus der Streckenfracht gegenüber; an Abfertigungs- und Ladekosten, zu deren Deckung die Abfertigungsgebühren bestimmt sind, wird durch den Einsatz des Kraftwagens auf Teilstrecken so gut wie nichts gespart.

Die kilometrischen Streckensätze für Stückgut betragen in den Entfernungen von

1—100 km	in der Stückgutklasse		I	17,1	Rpf
„	„	„	II	13,4	„
101—200 km	Anstoß	von	15,4	bzw. 12,0	„
201—300 km	„	„	13,7	„ 10,8	„
301—400 km	„	„	11,9	„ 9,4	„

Dieses Bild zeigt, daß die Kosten der Kraftwagenbeförderung durch die regelrechten Stückgutstreckensätze nicht gedeckt werden. Das Verhältnis zwischen Selbstkosten und Tarif mag sich etwas günstiger gestalten, wenn der dreiachsige Lastkraftwagen in den Verkehr kommt, dessen Beladefähigkeit bei einer geringen Steigerung der Betriebskosten wesentlich günstiger wird. Zunächst ist aber festzustellen, daß man mit den heutigen Stückguttarifen und den heutigen Kraftfahrzeugen in der Regel einen die Selbstkosten deckenden Schienenersatz durch Lastkraftwagen nicht aufziehen kann. Aus diesem Grund ist auch die Kraftwagenbedienung des Stückgutverkehrs der Berliner Ringbahnhöfe wieder aufgegeben worden. München nimmt für die Bedienung des Verkehrs der Großmarkthalle wegen der unzureichenden Stückgutfrachten ein die Selbstkosten reichlich deckendes Rollgeld. Wir stehen also vor der Tatsache, daß die Selbstkosten der Bedienung vieler Unterwegsstückgutverkehre und des Stückgutnahverkehrs in der Regel durch die Tarife nicht gedeckt werden, gleichgültig, ob man diesen Verkehr auf der Schiene oder mit dem Lastkraftwagen bedient. Dieses Ergebnis wird über kurz oder lang zu Entschlüssen nötigen. Als kaufmännisches Unternehmen kann die Deutsche Reichsbahn auf die Dauer keine solchen Verlustgeschäfte betreiben. Wie kann man nun aus dieser Lage herauskommen? An eine allgemeine Erhöhung der Stückguttarife außerhal einer allgemeinen Tariferhöhung wird aus diesem Anla nicht gedacht werden können; denn die Erhaltung de Wettbewerbsfähigkeit gebietet gerade im Stückgutverkeh Vorsicht. Man darf auch ohne weiteres annehmen, da jener Stückgutverkehr, der Umladungen in der Regel nicl erfordert, d. i. der Stückgutverkehr zwischen den große Plätzen und der Stückgutverkehr in geschlossenen vo Absender selbst verladenen Stückgutwagen, immer noc ein sehr einträgliches Geschäft ist. Verlustbringend is nur der Nahverkehr und der Unterwegsverkehr, soweit e Umladungen erfordert. Darum sollte die ungünstig Selbstkostenlage im Unterwegs- und Nahverkehr vo Stückgut nicht den Grund für eine allgemeine Erhöhun der Stückguttarife abgeben. Man wird trachten müsse nur den Nah- und Unterwegsverkehr von Stückgut stärke zu belasten. Daß dies tarifarisch keine einfache Sach ist, liegt auf der Hand. Man darf aber vor diesen Schwi rigkeiten nicht zurückschrecken.

Die Lösung dieser Frage könnte ich mir i folgender Weise denken:

Es soll der Unterwegs- und Nahverkehr von Stückgu in den für die Kraftwagenbedienung geeigneten Verkehrbeziehungen künftig durch den Kraftwagen bedient wer den. Zu diesem Zwecke wird durch tarifarische Maß nahmen dem Unterwegs- und Nahverkehr von Stückgu der Schienenweg gesperrt und der Grundsatz durchge führt: Stückgut in Mengen unter 2000 kg für eine Fracht briefsendung wird auf der Schiene und zu den regelrechte Stückguttarifen nur von bestimmten im Tarif zu benen nenden Sammelstationen aus befördert. Für Stückgut i Mengen von 2000 kg und darüber für eine Frachtbrief sendung tritt eine Änderung der gegenwärtigen Bedienun und der gegenwärtigen Frachtberechnung nicht ein. Da gegen wird alles Stückgut unter 2000 kg für eine Fracht briefsendung, das im Nahverkehr und im Unterwegs verkehr zwischen zwei Sammelstationen anfällt, auf de in den Frachtbrief aufzunehmenden Antrag des Absender bis zur nächsten Sammelstation mit dem Kraftwagen be fördert, wobei für die Kraftwagenbeförderung zwar ei tarifmäßiges, aber ein höheres Entgelt als der auf dies Strecke treffende Streckensatz des Stückguttarifs verlang wird. Es wird also gewissermaßen um jede Sammelstatio ein erweiterter Rollbezirk gebildet, innerhalb dessen alle Einzelstückgut gegen eine tarifmäßige Rollgebühr (Über fuhrgebühr) auf der Landstraße bis zur Sammelstatio gefahren wird.

Die Frage, ob es nach dem geltenden Recht möglich is dem in bestimmten Verkehrsbeziehungen anfallende Stückgut den Regeltarif und die Schienenbeförderung z versagen, ist meines Erachtens zu bejahen. Denn dies Beschränkung unterscheidet sich rechtlich durch nicht von sonstigen Verkehrsbeschränkungen, wie sie im Güter verkehr vorkommen. Es ist rechtlich immer das nämliche ob man eine Station mit vollen Abfertigungsbefugnisse in einen Personenhaltepunkt umwandelt, ganz aufhebt, nu für den Stückgutverkehr oder nur für den Wagenladungs verkehr freigibt. Wenn die Maßnahme ordnungsgemäß i Tarif verlautbart wird, erlangt sie Tarifkraft. Es kan dagegen höchstens Beschwerde zur Aufsichtsbehörde er hoben werden. Der § 2 des Reichsbahngesetzes, der di DRG. zu einer kaufmännischen Betriebsführung verpflich tet, ist eben auch eine gesetzliche Bestimmung, und wen die DRG. Maßnahmen trifft, die sie gegen Verlustgeschäft schützen sollen, so handelt sie nicht ungesetzlich.

Zur tarifarischen Durchführung des vorgeschlagenen
fahrens ist die Einführung eines neuen Beschränkungs-
chens im Tarifheft D erforderlich. Dieses Zeichen muß
n Ausdruck bringen, daß das auf der Station auf-
gebene Einzelstückgut unter 2000 kg zur Beförderung
der Schiene nicht angenommen wird, daß es vielmehr
förmlichen Antrag des Absenders mit Kraftwagen zu
er im Tarif zu benennenden Sammelstation befördert
d, und zwar gegen eine tarifmäßige Überfuhrgebühr.
wird beispielsweise die zwischen den Sammelstationen
rms und Mainz gelegene Station Nierstein das Zeichen
Mainz
— erhalten. Dieses Zeichen soll besagen, daß alles
Worms
Nierstein zur Aufgabe kommende Einzelstückgut unter
0 kg statt auf der Schiene mit Lastkraftwagen in der
drichtung zur Sammelstation Mainz, in der Südrichtung
Sammelstation Worms gefahren und daß für diese
örderung auf der Teilstrecke bis Mainz bzw. Worms
l im Nahverkehr bis Mainz bzw. Worms an Stelle
regelrechten Stückgutfracht eine tarifmäßige Über-
rgebühr erhoben wird. Die regelrechte Stückgut-
cht wird erst für den Weg von der Sammelstation bis
Zielstation berechnet. Wenn das Gut nach einer
tion bestimmt ist, die von der der Bestimmungsstation
gelegenen Sammelstation aus mit Kraftwagen be-
nt wird, müßte folgerichtig auch für diese Schluß-
ecke Überfuhrgebühr erhoben werden. Ich möchte
abfertigungstechnischen Gründen diese Folgerung
ht ziehen und mich auf den Standpunkt stellen,
für solche Schlußstrecken lediglich die regel-
hte Fracht (unter Durchrechnung von der Sammel-
tion bis zur Zielstation) erhoben wird. Ich würde aber
schlagen, daß zum Ausgleich für diese Leistung die
der Versandstation zu berechnende Überfuhrgebühr
ersten Sammelstation etwas höher gehalten wird und
die Kraftwagenfrachten im Abrechnungswege schlüs-
mäßig an die am Kraftwagenverkehr beteiligten Direk-
nen verteilt werden. Selbstverständlich berechnet die
rsandstation die ganze Fracht bis zur Bestimmungs-
tion. Eine Zwischenbehandlung auf der Sammelstation
det nicht statt. Die Überfuhrgebühr müßte mit min-
stens 30 Rpf für das Tonnenkilometer = 3 Rpf für
100 kg und 1 km festgesetzt werden. Diese Gebühr soll
für alle Güter gleich sein. Ermäßigungen (z. B. halbes
Gewicht) gibt es nicht, Sperrigkeitszuschlag wird erhoben.
Daß dieses Verfahren in vielen Fällen zu einer Frachten-
erhöhung führt, ist richtig und gewollt. Dafür erlangt
der Verfrachter eine beträchtliche Abkürzung der Be-
förderungsdauer, die schon auf verhältnismäßig geringe
Entfernungen einen Tag und mehr ausmachen kann. Be-
förderungsdienstlich wird der Verfrachter bei dieser
Bedienungsweise so gestellt, wie wenn er am Orte der
Sammelstation wohnen würde, und in der Preisfrage stellt
er sich auch nicht schlechter, als wenn er am Orte der
Sammelstation wohnen und hier das Gut einem Rollführer
zur Anfuhr übergeben würde.

In der Praxis würde sich das ganze Verfahren etwa
folgendermaßen abspielen:

Eine Betriebsstelle in Mainz bedient die Strecken
Mainz—Worms und Mainz—Bingerbrück. Die Wagen gehen
am Morgen von Mainz ab, bedienen den gesamten Unter-
wegsverkehr und erreichen den Vormittagsannahmeschluß
in Worms bzw. Bingerbrück und den Abendannahmeschluß
in Mainz. Es versteht sich von selbst, daß durch einen
solchen Kraftverkehr auch jene Ortschaften bedient wer-
den, die keinen Bahnhof haben. Es kann also mit dem
Kraftwagenbetrieb ein Zubringerverkehr verbunden wer-
den. Ebenso versteht es sich von selbst, daß sich die
vorgeschlagene Verkehrsbedienung nicht für alle Fälle
eignet. In Verkehrsbeziehungen mit geringem Fracht-
aufkommen kann man auch mit dem Kraftwagen eine
wirtschaftliche Bedienung des Stückgutverkehrs nicht auf-
ziehen. Dagegen ist diese Bedienungsweise vorzüglich
geeignet für den Stückgutverkehr der Ring- und Vor-
bahnhöfe der großen Städte und für den Stückgutverkehr
von betrieblich überlasteten Strecken. Die betrieblichen
Vorteile einer solchen Verkehrsbedienung sind so augen-
fällig, daß ich es unterlassen kann, dieselben im einzelnen
aufzuführen. Ich nenne nur: Wegfall der Unterwegs-
stückgüterzüge, die schwer im Fahrplan untergebracht
werden können, Wegfall des Ladegeschäfts an den Zügen,
Bedienung des Stückgutverkehrs bei Tage, während heute
diese Bedienung vielfach bei Nacht erfolgen muß, Ein-
sparung von Wagen und Rangierleistungen, wesentliche
Abkürzung der Beförderungsdauer.

Über „Unkraut" und seine Bekämpfung.

Von Dr. phil. nat. **Felix Hebler**, Hannover.

Die Maßnahmen zur Bekämpfung des Unkrautes sind
nnigfach. Bei der Bekämpfung der eigentlichen Un-
äuter im engeren Sinne, also den zwischen Kultur-
anzen auftretenden unliebsamen Arten, muß man in
ter Linie auf die Schonung und Erhaltung der Nutz-
anze bedacht sein. Die anzuwendenden Maßnahmen
ssen den optimalen Lebensbedingungen der Nutzpflanzen
chnung tragen. Wie so oft im Leben erreicht man auch
r die besten Resultate, wenn man das Übel gar nicht
ß werden läßt, also durch vorbeugende Maßnahmen, als
sind: Sorgfältige Sichtung des Samens von „Unkraut-
nen", gegebenenfalls Beizen oder Dämpfen der Saat,
bereitende Bodenbearbeitung, gute Bodenpflege, tiefes
ügen (gegen Cirsium arvense), Drainage (bei Tussi-
e, Alectorolophus, Cyperaceen, Tritinum repens, Ru-
x), Offenhalten des Bodens und fleißiges Hacken bei
hnenfuß, Stiefmütterchen, Mohn, Rittersporn, Ackersenf,
Rade, Franzosenkraut usw., Jäten und Ausreißen größerer
Unkräuter wie Disteln, Klette, Baldgreis, Centaurea,
Winde sind wichtige mechanische Maßnahmen zur Rein-
haltung der Kulturen. Licht- und luftbedürftige Unkräuter
(Huflattig, Kamille, Veronica) erstickt man durch dichte
Saat, andere durch geregelte Fruchtfolge (Raphanus Ra-
phanistra, Kamille, Chrysanthemum segetum, Avena fatua),
wieder andere werden durch Anbau von Luzerne, Espar-
sette, Lupine, Cirsium arvense, Equisetum unterdrückt.
Stellaria media und Wicken läßt man von Schafen ab-
weiden oder mäht sie und gibt sie als Grünfutter.

Mit diesen altbekannten und bewährten mechanischen
Methoden sind die Mittel und Wege zur Unkrautbekämpfung
jedoch keineswegs erschöpft. Schon frühzeitig hat man be-
obachtet, daß manche Pflanzen auf Kalk oder Mergel
schlecht gedeihen, daß man durch Kalken und Mergeln
gewisse Unkräuter (z. B. Chrysanthemum segetum) ver-

treiben kann; andere vertragen Kali schlecht (Schachtelhalm, Huflattig); Sinapis arvense und Raphanus werden durch große Gaben Kalkstickstoff (70 ko/iha!) bekämpft. Gewisse Dünger üben also gleichzeitig eine reinigende Wirkung in bezug auf bestimmte Unkräuter aus. Es treten uns hier erstmalig chemische Methoden zur Unkrautbekämpfung entgegen, genauer gesagt, chemisch-physiologische, denn Kalk, Kali usw. sind Nähr-(Dünge-)Substanzen für die Nutzpflanzen, schädigen aber gleichzeitig das Unkraut. Eigentliche „Gifte" (Pflanzengifte) sind Kalk und Kali nicht. Nun ist man neuerdings einen Schritt weiter gegangen und hat zu direkten Giften seine Zuflucht genommen. Daß diese gewaltsame Methode hauptsächlich da Anwendung findet, wo eine Schädigung von Nutzpflanzen ausgeschlossen ist, ist selbstverständlich. Man wird also chemische Unkraut-Vertilgungsmittel hauptsächlich zur Reinhaltung von Wegen, Plätzen, und besonders von Gleisanlagen verwenden. Anwendungsgebiete, die tatsächlich mit größerem Erfolg durch chemische Maßnahmen, als durch mühsame, mechanische Bearbeitung (Hacken, Jäten) behandelt werden.

Es kann natürlich nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, eine Systematik der das Pflanzenwachstum schädigenden Stoffe zu geben. Hierzu fehlen z. B. nicht nur die erforderlichen Unterlagen, vielmehr können ohnehin nur die praktisch verwertbaren Stoffe besprochen werden. Noch weniger kann an dieser Stelle untersucht werden, worin die Wirkung der einzelnen „Giftstoffe" besteht. Bei näherer Betrachtung stellt sich nämlich heraus, daß manche wirksame Unkrautvertilgungsmittel keineswegs „Gifte" im landläufigen Sinne sind, daß sie vielmehr lediglich infolge der großen Konzentration „giftig" auf die Pflanze wirken. Hierher gehört unzweifelhaft das bekannte Kochsalz, das in gesättigter Lösung oder trocken aufgestreut Pflanzenkulturen vernichtet (Salzsteppe!), ganz ebenso wie es in großer Dosis dem menschlichen oder tierischen Organismus einverleibt, diesen schwer schädigen, ja vernichten kann. Andere Stoffe wirken nur „trocken" aufgebracht, wie der Kalk, entwässertes Eisensulfat und anderes mehr. Immerhin sind bei den vorerwähnten, im allgemeinen harmlosen Stoffen große Konzentrationen, also in praxi große Mengen erforderlich, um die beabsichtigte Wirkung zu erzielen, während von den eigentlichen Giften nur geringe Dosen zu starker Wirkung erforderlich sind. Die Verhältnisse liegen ganz analog wie bei den Giften im landläufigen Sinne, unter denen Stoffe verstanden werden, die in kleiner Menge dem Organismus einverleibt, den Ablauf der Lebensprozesse aufzuheben vermögen, den Organismus zerstören.

Bei dieser Sachlage kann es nicht wunder nehmen, daß die Pflanzengifte in vielen Fällen „Gifte" schlechthin sind, also einverleibt auch den Organismus höherer Lebewesen gefährden. Die entgegenstehenden Behauptungen mancher Fabrikanten sind mit großem Mißtrauen aufzunehmen. Es wird zwar versucht, die Giftigkeit für Mensch und Tier möglichst herabzusetzen, doch geht dieses Verfahren meist auf Kosten der Wirksamkeit. Ein Beispiel für viele! Viele der zurzeit am häufigsten verwendeten, höchst wirksamen Präparate zur Vernichtung von Unkraut enthalten Chlorate. Ihre Wirksamkeit beruht auf der Abspaltung von freiem Chlor, einem Gase, das bekanntlich alle Organismen, von den niedrigsten bis zu den höchstentwickelten schwer schädigt, daher in der Desinfektion zur Vernichtung mikroskopischer kleiner Lebewesen ebenso Verwendung findet, wie es als Kampfgas gefürchtet war. Das freie Chlor entsteht aus dem Chlorat durch Einwirkung von Säuren, im Boden beispielsweise der Bodensäuren, Huminsäuren, fr Mineralsäuren usw. oder durch Einwirkung saurer Sa im Magen durch die in ihm vorhandene freie Salzsä Ein besonders schlauer Fabrikant glaubte nun die „Gif keit" seines Unkrautvertilgungsmittels für Mensch und T dadurch zu beseitigen, daß er dem Chlorat 10 % Soda mischte. Das Natron soll die freie Säure neutralisie unschädlich machen, eine Rolle, die es aber nur dann spie könnte, wenn es in solcher Menge vorhanden wäre, stets ein Überschuß gegenwärtig wäre, von der Bild der giftigen Hypochlorite ganz abgesehen! Sobald näm die Soda aufgebraucht ist, zersetzt die überschüssige Sä das Chlorat und das Chlor kommt ungehemmt zur Wirku Wenn der Fabrikant von einem solchen Mittel behauptet „ist weder giftig, noch ätzend, also unschädlich für Me und Tiere", so muß eine derartige Behauptung als i führend und leichtfertig gekennzeichnet werden. Me Erachtens erreicht er durch den Sodazusatz nichts wei als eine Herabsetzung der Wirksamkeit seines Mittels ebenso viele Prozente, ohne die absolute Giftigkeit seitigt zu haben. — Eine Sonderstellung nehmen nach D 410 046 (Heyden, Dresden) die Amide aromatischer Sul säuren ein, speziell das Ca-Salz des p-Toluolsulfonam die bei großer Wirksamkeit nicht giftig sind. Die Anw dungsweise dieses Präparates ist jedoch ziemlich umst lich (es soll mit Kies, Schotter usw. vermischt werde doch ist es zweifellos Aufgabe der Chemie, hochwert Pflanzenvertilgungsmittel bei möglichst geringer Gif keit zu schaffen. Das erwähnte Chlorat besitzt eine weit Eigenschaft, die bei ungünstigen Umständen verhängnis werden kann, es ist a. U. explosiv. Das reine Salz ist s beständig, auch gegen Schlag und Stoß. Dagegen wird mit organischen Substanzen (Kohle, Staub usw.), Schw oder rotem Phosphor gemischt geradezu zum Sprengst der durch Schlag mit äußerster Brisanz explodiert. vorerwähnte Fabrikant behauptet in seinen Prospek daß sein mit 10 % Soda versetztes Präparat nicht nur ni giftig, sondern auch — im Gegensatz zu reinem Chlorat! nicht explosiv sei. Diesbezügliche Versuche ergaben doch, daß sein Präparat mit rotem Phosphor gemis äußerst leicht detoniert; in einem Falle erfolgte die tonation bereits bei dem äußerst vorsichtig bewerkstellig Mischungsprozeß. Es ist bei diesem Unkrautvertilgun mittel also auch nach dieser Richtung hin Vorsicht Platze!

Bezüglich der Anwendungsart sind zwei Verfahren unterscheiden:

1. das Aufstäuben bzw. Aufstreuen der gepulverten S stanz und
2. das Besprengen mit gelösten Stoffen.

Von den trocken aufgebrachten Vertilgungsmitt wurden bereits erwähnt: Verschiedene Düngersalze, Kainit, Kalkstickstoff, Kalk, ferner wasserfreies Kochs Eisensulfat. Gelegentlich konnte Verfasser ferner Chl kalk ermitteln. Die erforderlichen Dosen sind hoch: einem Falle benötigte der Verfasser zur wirksamen handlung einer verunkrauteten Fläche von 10 m² 3,4 eines vorwiegend aus Kalk, Chlorkalk und entwässert Ferrosulfat bestehenden Unkrautvertilgungsmittels, das die zwanzig- bis vierzigfache Dosis von gelösten Gift Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem an sich sehr wirkenden Mittel „Via rasa". — Außerdem ist das A stäuben stets umständlich, zeitraubend, wenig hygieni und örtlich besonders bei Wind nicht scharf zu begrenz

Diese mißlichen Verhältnisse sucht ein Erfinder durch
n Verfahren zur Vernichtung von Unkraut mit fein zer-
ubten Streumitteln, wie Kalkstickstoff, Kainit, von
istallwasser freiem Eisenvitriol und anderes mehr da-
rch zu beheben, daß die Pflanzen vor dem trockenen
stäuben künstlich mit einer Flüssigkeit, Wasser, Jauche
aut werden und so ein Anhaften und Lösen des Streu-
lvers und damit die Vernichtung der Unkrautpflanzen
wirkt wird. Krasser läßt sich die Umständlichkeit des
euverfahrens kaum darstellen!

Demgegenüber leuchten die Vorteile des Aufsprens in Lösung gebrachter Stoffe ein: Es ist zeitrend, hygienisch einwandfrei, örtlich gut zu begrenzen, abhängig vom Wetter; endlich ist die Dosierung genauer d last not least — kommt man mit erheblich geringeren bstanzmengen aus. Es läßt sich allerdings nicht leugnen und darin könnte ein Nachteil gesehen werden —, daß nach diesem Verfahren verwendbaren Substanzen phylogisch auch für Menschen und Tiere schädlich sind — ls sie mißbräulich verwendet werden. Durchweg wenigns! In der Literatur findet man zwar auch Angaben, nen zufolge harmlose Substanzen, wie Alaun und Eisenfat in zwanzigprozentiger Lösung wirksam sein sollen, h scheint hier Vorsicht am Platze. Lösungen von Ferrofat und verdünnter Schwefelsäure mögen wirksamer n, doch ist die Handhabung solcher Lösungen mit wierigkeiten verknüpft, da sie Metalle (Eimer, Gießnnen, Kesselwagen) energisch angreifen. Zweifellos hst wirksam und leicht zu handhaben sind dagegen die sgesprochenen Gifte: Arsenige Säure, Fluoride, Chloe, die meistens unter Phantasienamen im großen Maßbe Verwendung finden. Nach eigenen praktischen Verhen ergibt sich folgende Wirksamkeit:

Chlorsaure Salze: Natriumchlorat, Unkraut). Bei einer Dosis von 0,2 kg auf 10 m² tritt die Wirng langsam ein, braucht zwei bis drei Wochen zur len Auswirkung und läßt nach vier Wochen bereits tlich nach, es kommt frisches Grün auf. 0,3 kg auf 10 m² t länger an. Wiederholung der Behandlung im Abstand sechs Wochen (je 0,2 kg auf 10 m²) zeitigt beste, eine Vegetationsperiode anhaltende Wirkung. Die Präparate müssen als sehr wirksam bezeichnet werden.

Fluorverbindungen: Natriumfluorid wirkt äußerst schnell, nach ein bis zwei Tagen ist das Feld bei 0,2 kg/10 m² braun. Die Wirkung läßt aber nach zehn bis vierzehn Tagen bereits erheblich nach, es kommt frisches Grün auf. Nach sechs Wochen ist eine Schädigung gegenüber der Umgebung kaum mehr festzustellen.

Arsenige Säure (Silesia): Starkes, in verhältnismäßig kleinen Dosen rasch wirkendes Gift. Wirkung nachhaltiger als Natriumfluorid, aber nicht so nachhaltig wie Natriumchlorat.

Zinksulfat: Schwache vorübergehende Wirkung.

Die vergleichende Prüfung und Beurteilung von Unkrautvertilgungsmitteln wird durch die besonderen Versuchsbedingungen, als da sind: Bodenverhältnisse, Stärke und Art des Bewuchses, Jahreszeit, Witterungseinflüsse, vor allem Niederschlagsmengen, Temperatur und Sonnenbestrahlung und dergleichen Einflüsse mehr außerordentlich erschwert. Ein dünner Rasenanflug ist hinfälliger als ein mit Wurzelunkräutern bestandenes Versuchsfeld, tiefgehende Wurzelunkräuter sind durch eine allgemeine Behandlung nicht zu vernichten, sie müssen einzeln vorgenommen werden; je intensiver das Wachstum erfolgt, um so prompter wirkt das aufgespritze Schädigungsmittel — aber auch um so weniger nachhaltig. Aus diesem Grunde wird man entweder nicht zu früh behandeln oder sich zu wiederholter Behandlung entschließen müssen. Ganz besonders wichtig sind die Witterungseinflüsse, eben weil von ihnen Wachstumsgeschwindigkeit und -stärke erheblich abhängen. Bündige Schlüsse über die Wirksamkeit verschiedener Präparate lassen sich demnach nur aus Parallelversuchen d. h. zeitlich und örtlich nebeneinander laufenden Versuchen ziehen.

Die chemische Unkrautbekämpfung ist eine noch sehr junge Disziplin der angewandten Chemie. Es steht zu hoffen, daß intensive Bearbeitung dieses Gebietes Präparate und Verfahren schaffen wird, die die Nachteile der jetzigen Mittel und Methoden vermeiden und alle Vorteile vereinigen werden, ein Ziel, daß keineswegs unerreichbar erscheint.

---

e Maßnahmen des Rückvergütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen.

Von Dr. Gustav **Loew**, Wien.

Wie alle Bahnverwaltungen sind auch die österreischen Bundesbahnen bemüht, einen möglichst großen An- des Güterverkehres für sich zu gewinnen, und sie werden diesem Bestreben durch die verkehrsgeographische Lage l durch die Mitarbeit der Großverfrachter unterstützt.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit war Österreich lange t hindurch das wichtigste, wenn nicht einzige Verbinngsland zwischen West- und Osteuropa. Die österreischen Tarife waren infolge der Zerstörung der Valuta r niedrig, die Verkehrsverhältnisse im Vergleiche zu anen Ländern günstig, kurz Österreich wurde der bedeudste Vermittler zwischen West und Ost. — Die Verserung der Verkehrsverhältnisse in den anderen Ländern, Stabilisierung der Währungen und der Ausgleich der ife machte jedoch im Laufe der Zeit dieses Monopol erreichs hinfällig. Die polnischen und tschechoslowachen Bahnen bemühten sich um die Transporte nach Runien, die Sendungen von Mittel- und Norddeutschland h Österreich und darüber hinaus begannen über die chechoslowakei abzuwandern, im Verkehr nach Südwien trat Italien als Konkurrent auf.

Angesichts dieser Entwicklung trafen auch die österchischen Bundesbahnen ihre Maßnahmen, die sich mit cksicht auf die besonderen Verkehrsverhältnisse ganz en gestalteten. Im Verkehre mit Mittel- und Norddeutschland wurden für die bedeutendste Strecke Passau—Wien besondere Frachtsätze erstellt, die so errechnet sind, daß sie über Passau dieselbe Gesamtfracht ergeben wie der Transport über die Tschechoslowakei. Während z. B. der gewöhnliche Frachtsatz für Güter der Normalklasse 15 bei 10 000-kg-Ladungen von Passau nach Wien Westbahnhof oder umgekehrt 7,34 Schilling beträgt, kostet dieselbe Strecke für Güter, welche von Kassel kommen, nur 6,87 Schilling, für Hamburger Güter 5,94 Schilling und für Leipziger Waren, welche zur tschechoslowakischen Strecke am günstigsten liegen, gar nur 4,48 Schilling. Folgendes Beispiel zeigt die Errechnung der Frachten:

Leipzig—Bodenbach 2,31 RM + 5 % .	=	4,09 Schilling
Bodenbach—Wien Westbahnhof 41,36 Kc	=	8,65 „
Gesamtfracht Leipzig—Wien Westbahnhof		12,74 „
Leipzig—Passau 4,53 RM + 5 % . . .	=	8,02 „
Passau—Wien Westbahnhof		4,48 „
Gesamtfracht Leipzig—Wien Westbahnhof		12,50 „

Die Strecke über Passau stellt sich also bei Berücksichtigung des ermäßigten Satzes über Passau etwas billiger als über die Tschechoslowakei. — Es ergibt sich demnach auf der Strecke Passau—Wien die eigentümliche Erscheinung, daß für dasselbe Gut auf der gleichen Strecke verschiedene

Frachten gezahlt werden, und zwar jene Frachtsätze, welche sich über die Wettbewerbslinie ergeben. Noch mehr befremdet es auf den ersten Blick, daß die Frachten von Passau nach weiter gelegenen Stationen niedriger sind als nach den näher gelegenen. So beträgt beispielsweise für Hamburger Güter der Frachtsatz von Passau nach Wien Westbahnhof (295 km) 5,94 Schilling, für die Strecke Passau—Wien Nordbahnhof (328 km) dagegen 5,25 Schilling. Verständlich ist dieses tarifarische Paradoxon durch die Enstehungsweise der Frachtsätze, da die Frachten ab Hamburg über die Tschechoslowakei, welche die Grundlage der Berechnung bilden, nach Wien Nordbahnhof niedriger sind als nach Wien Westbahnhof, infolgedessen bleibt dieses Verhältnis auch bei den von ihnen abgeleiteten Frachten bestehen. Auf Grund von Vereinbarungen mit der Tschechoslowakei dürfen diese Herabsetzungen der Frachten nur bis zu einer gewissen Grenze gehen, so daß beispielsweise für Wien Ostbahnhof keine Sätze für Hamburger Gut vorgesehen sind, während ab Leipzig nur für wenige westlich gelegene Bahnhöfe Frachten erstellt wurden. Das Besondere an diesen Frachtsätzen ist der Umstand, daß sie für Sendungen, welche mit direktem Frachtbrief in ganzen Wagenladungen von den bestimmten deutschen oder über Deutschland hinausgelegenen Bahnhöfen eintreffen, schon im Kartierungswege gewährt werden, für jene Sendungen, welche als Stückgüter oder als Bestandteil von „Sammelladungen" in Passau eintreffen und von dort in Sammelladungen weiter nach Wien versendet werden, auch im Rückvergütungswege. Zum Verständnis dieser Maßnahmen muß bemerkt werden, daß das Sammelladungsgeschäft der österreichischen Spediteure im internationalen Verkehre besonders gut ausgebaut ist und in Passau einen wichtigen Knotenpunkt besitzt. Nach Passau kommen von deutschen und außerdeutschen Stationen Sammelladungen, die dort ausgeladen, nach Wien, Ungarn, Rumänien, Südslawien usw., aufgeteilt und in neuer Zusammenstellung weiter verfrachtet werden. Von Orten, von welchen keine Sammelladungen bestehen, kommen die Güter als Stückgüter nach Passau, um dort in die entsprechende Sammelladung eingeteilt zu werden. Die Österreichischen Bundesbahnen unterstützen nun dieses Bestreben der Sammellader dadurch, daß die begünstigten Sätze von Passau nach Wien nicht nur für ganze Wagenladungen gewährt werden, sondern auch für derartig kombinierte Sendungen, welche als Stückgut oder als Bestandteil einer anderen Sammelladung nach Passau gekommen sind. Es können sich demnach in einem Wagen von Passau nach Wien Güter verschiedener Herkunft befinden, für welche verschiedene Frachtsätze gelten. Die Österreichischen Bundesbahnen vergüten in diesem Falle, falls die Herkunft der Sendungen durch Vorlage der Vorfrachtdokumente bis Passau nachgewiesen wird, für jedes einzelne Stück den Unterschied zwischen der berechneten Fracht und dem begünstigten Frachtsatz. Das Gleiche gilt für Sendungen in umgekehrter Richtung.

Noch schwieriger sind die Verhältnisse im Verkehre nach Rumänien, Südslawien, Polen und Ungarn. Nach Rumänien z. B. laufen vier parallele Hauptwege, welche miteinander in Wettbewerb stehen, und zwar über Polen, die Tschechoslowakei, Österreich-Ungarn und Südslawien. Besonders der lebhafte deutsch-rumänische Verkehr ist stark umworben und das Inkrafttreten des deutsch-rumänischen Verbandstarifs, der den Wettbewerb ausschalten soll, noch in ungewisser Ferne. Hier arbeiten die österreichischen Bahnen Hand in Hand mit den ungarischen und haben von Passau ab begünstigte Frachtsätze nach den rumänischen Grenzstationen verlautbart, welche je nach der Herkunft abgestuft sind. Der niedrigste Satz von Passau nach Lökösházа und Biharkeresztes Grenze ist bei 15 000 kg-Ladungen 5,10 Schilling, d. s. etwa 3,7 Pfennig für 1000 kg auf das Kilometer. Diese Sätze gelten, sofern sie an Herkunftsnachweise gebunden sind, im Rückvergütungswege. Ähnliche Frachtsätze bestehen von der schweizerisch-österreichischen Grenzstation Buchs (St. Gallen), wobei das Minimum bis auf 3,4 Pfennig für 1000 kg und 1 km heruntergeht. Weitere Ermäßigungen gelten nach Budapest, Kelebia Grenze und — gemeinsam mit den tschechoslowakischen Bahnen — nach Petrowitz Grenze. Auch bei diesen Sätzen wird die Zusammenstellung von Sammelladungen ermöglicht. Sie gelten ebenso wie die Passau-Wiener-Sätze auch für Sendungen, welche als Stückgut oder als Bestandteil einer anderen Sammelladung in Passau bzw. Buchs (St. Gallen) ankomm und mit anderen Sendungen vereinigt nach der rumänisch polnischen, südslawischen oder ungarischen Bestimmur station weitergehen. Es ist aber auch vorgesehen, daß stärkste Knotenstation des Sammelladungsverkehres W ohne Verlust der Begünstigung berührt werden kann. Wien laufen von Norden, Westen und Süden Sammellad gen ein und werden zusammen mit österreichischer W in neue Sammelladungen nach Osten zusammengestellt abgefertigt. Der Wiener Spediteur hat seine Beförderur organisation über ganz Europa ausgebaut und betätigt als Zubringer für die österreichischen Bahnen, die wieder nach Tunlichkeit bei seiner Tätigkeit behilflich si Zur Ermöglichung der Leitung der Verkehre über W wurden die Frachtsätze ab Passau bzw. Buchs (St. Gall bis zur rumänischen bzw. polnischen und südslawisc Grenze in zwei Teile geteilt, deren erster für die Stre von Passau bzw. Buchs (St. Gallen) nach den Wie Bahnhöfen und deren zweiter von hier nach den rum schen, südslawischen oder polnischen Grenzen gilt. Summe der beiden Frachtsätze ergibt den direkten ermä ten Satz. Der Frachtsatz bis Wien wird nur für diejeni Sendungen gewährt, welche von Wien ab als Bestand einer Sammelladung unverändert, d. h. unter Zollversch mit Begleitschein innerhalb von 30 Tagen nach dem gültigen Bestimmungsort weitergehen, der Teilsatz von W ab gilt unter der Voraussetzung, daß die Herkunft von ei Station der begünstigten Zone nachgewiesen wird. Zu früher erwähnten einfachen Frachtbegünstigung Passa Wien, welche nach der Herkunft abgestuft ist, kommt noch die zweite Gruppe von Sätzen, bei denen Herku und Weiterversand nachgewiesen sein müssen. Ähnlich die Verhältnisse bei Umbehandlung der Sendungen Budapest. In diesem Zusammenhange sei schließlich u die Frachtbegünstigung Passau—Wien erwähnt, welche die Aufbringung einer Mindestmenge von 2500, 5000 12 000 t geknüpft ist.

Zur Durchführung dieses Rückvergütungsdienstes wa notwendig, denselben Frachtbrief wiederholt zum Ge stande von Rückvergütungsansuchen zu machen, teils Beleg der Frachtzahlung, teils als Herkunfts- oder Best mungsnachweis. Dazu kam noch als erschwerender Umst daß der Verfrachter bis Passau oder Buchs (St. Gall ab dort nach Wien und von Wien nach der Bestimmu station nicht immer derselbe war, da die Spediteure Sendungen einander gegenseitig als „Beiladung" zur Wei beförderung übergeben, kurz die Beschaffung der Fra briefe führte zu Schwierigkeiten, die wiederholt Verjähr der Ansprüche zur Folge hatten.

Diesem Übelstande wurde nun durch das Merkblatt Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, IV/6 für den Verkehrseinnahmendienst vom 5. Noven 1927 Z. V. E. 52 306/F aus 1927 abgeholfen. Nach die Merkblatte steht es den Versendern, welche die Ri vergütungssätze in Anspruch nehmen wollen, frei. Frachtbriefe und Frachtbriefduplikate, welche wieder den Gegenstand von Eingaben bilden sollen, mit einer schrift dem Rückvergütungsdienste einzureichen. Der Ri vergütungsdienst vergleicht Original und Abschrift und s ersteres dem Einreicher mit einer Evidenznummer zuri Es erliegt nun beispielsweise ein Frachtbrief Passau—W in Abschrift beim Evidenzdienst der Österreichischen desbahnen. Der Verfrachter reicht den Beleg über den transport ein, gibt die Evidenznummer bekannt und er den verlangten Unterschied vergütet, ohne daß er Frachtbeleg, der den Gegenstand der Einreichung bil vorlegen muß. In einem zweiten Falle wünscht er für Strecke Wien—Lökösházа Grenze die Anwendung des mäßigten Frachtsatzes für eine Sendung, welche von Bre in Sammelladung des Spediteurs A. nach Passau kam von dort als Bestandteil der Sammelladung des Spedit B. nach Wien verfrachtet und ihm zur Weiterbeförder nach Rumänien übergeben wurde. Er legt den Frachtb des A. von Bremen nach Passau vor, gibt die Evide nummer des Frachtbriefes Passau—Wien bekannt, den Spediteur B. inzwischen vorgelegt hatte, sowie die Evid nummer seines Frachtbriefes ab Wien. Darauf erfolgt Liquidierung des Unterschiedes. Selbstverständlich müs die allgemein gültigen Vorschriften der Eisenbahnverke ordnung über die Abtretung der Rückvergütungsansprü

ngehalten werden, so daß sich beispielsweise Spediteur X. f den Frachtbrief des SpediteursY. wohl als Herkunfts- er Weiterverfrachtungsnachweis berufen kann; die Gel- ndmachung von Ansprüchen aus Beträgen, welche X. auf und seines Frachtbriefes gezahlt hat, kann Y. dagegen nur t Abtretungsschreiben des X. vornehmen.

Das neue System der Rückvergütung, das den besonderen österreichischen Verhältnissen angepaßt ist und vornehmlich der Zusammenarbeit der Spediteure als Frachtwerber mit der Bahn als Frachtführer dient, ist ein interessanter Versuch und macht dem kaufmännischen Geist der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen und der Spediteure alle Ehre.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1927.

Das Jahr 1926 war für die englischen Eisenbahnen ein ißerordentlich ungünstiges gewesen. Schuld daran war r allgemeine Ausstand, der den Auftakt zu dem über nf Monate anhaltenden Ausstand in den Kohlenberg- erken bildete, Ereignisse, die das englische Wirtschafts- ben und damit den Eisenbahnverkehr in wohl noch nie gewesener Weise erschüttert haben. Daß das Jahr 1927 sser abgelaufen ist, kann daher nicht wunder nehmen, enn auch die Nachwehen des Ausstandes von 1926 noch cht überwunden sind. Es sind aber im vergangenen hr namentlich insofern Fortschritte gemacht worden, als i den vier großen Gruppen, zu denen die Fernbahnen n England, Schottland und Wales seit 1921 zusammen- schlossen sind, sehr erhebliche Betriebsersparnisse zu rzeichnen waren. Damit ist ein Schritt auf dem Wege dem Ziel gemacht, das man bei Errichtung der Gruppen Auge hatte, nämlich Betriebsvereinfachungen einzu- hren und dadurch die Betriebs-, namentlich aber auch e Verwaltungskosten zu verringern.

Die Große Westbahn, die einzige unter den glischen Eisenbahnen, die bei der Gruppenbildung ihren ten Namen beibehalten hat und die sich daher rühmt, e sei 1835 die Große Westbahn gewesen und sei sie ute noch, während alle anderen Eisenbahnen mittler- eile Umbildungen, zum Teil sogar mehrfache, durch- macht haben, hat im Jahre 1927 die besten Betriebs- gebnisse zu verzeichnen gehabt, seit sie 1921 eine Anzahl ihrem Verkehrsgebiet liegende Eisenbahnen mit ihrem ammnetz vereinigt hat. Ihre Reineinnahmen aus dem isenbahnbetrieb und seinen Nebenbetrieben haben mit 155 539 Pfd. Sterl. das bisher beste Jahr 1923 um 0 704 Pfd. Sterl. übertroffen, und das gesamte Rein- nkommen war mit 8 441 886 Pfd. Sterl. um 204 863 Pfd. erl. höher als 1923. Die Roheinnahmen, 35 976 045 Pfd. erl., waren 1927 höher als je zuvor, mit Ausnahme des hres 1923. Die Betriebszahl, 80,504 %, bedeutet eine erbesserung gegen die Jahre 1923, 1924 und 1925, in nen sie 82,085, 83,588 und 83,627 % betragen hat. Das hr 1926 wird wegen seiner außergewöhnlich ungünsti- n Verhältnisse bei dem Vergleich ausgelassen. Nach bzug von 2 552 829 Pfd. Sterl. für Zinsen u. dgl. und 962 226 Pfd. Sterl. für Dividenden auf die Vorzugsaktien ieben noch 2 972 333 Pfd. Sterl. für die Dividende auf e gewöhnlichen Aktien, deren Inhaber somit einen ewinnanteil von 7 %, gegen 3 % im Vorjahre und 7 % vorvorhergehenden Jahr erhielten. Gegen das Jahr 25 besteht aber der sehr erhebliche Unterschied, daß mals die Dividende nur mit Hilfe einer Entnahme von 0 000 Pfd. Sterl. aus den Rücklagen gezahlt werden nnte, während 1927 ein Überschuß von 46 453 Pfd. Sterl. rblieb, der zusammen mit 11 766 Pfd. Sterl. Vortrag aus m Jahre 1926 auf neue Rechnung vorgetragen wurde. ie starke Inanspruchnahme der Rücklagen im Jahre 26 hatte einen Rückgang der Einnahmen aus Zinsen r Folge. Die Roheinnahmen, wie schon erwähnt 5 976 045 Pfd. Sterl., waren um 733 908 Pfd. Sterl. höher s im Jahre 1925, es war aber gelungen, die Betriebs- sgaben um 637 216 Pfd. Sterl. zu verringern, so daß ie Reineinnahmen um 1 371 124 Pfd. Sterl. zugenommen ben; diesem Betrag stehen allerdings 36 997 Pfd. Sterl. indereinnahmen an Zinsen gegenüber. Junge Vorzugs- ktien mit 5 % gewährleisteter Dividende im Betrage on 6 000 000 Pfd. Sterl., die im Jahre 1925 nur in der weiten Hälfte des Jahres, 1927 aber im ganzen Jahr am ewinn teilnahmen, erforderten eine Ausgabe von 150 000 fd. Sterl. mehr als damals. Für die Inhaber der gewöhn- chen Aktien blieben daher 977 346 Pfd. Sterl. mehr zur erteilung als 1925.

Der Eisenbahnbetrieb selbst hat 1 007 609 Pfd. Sterl. mehr als im Jahre 1925 eingebracht, die Nebenbetriebe haben ein Mehr von 363 515 Pfd. Sterl. zu verzeichnen gehabt. Die Mehreinnahmen aus dem Hafenbetrieb beliefen sich auf 268 840 Pfd. Sterl., der Fehlbetrag aus dem Betrieb der Schiffahrt wurde von 116 030 Pfd. Sterl. auf 35 106 Pfd. Sterl. herabgedrückt, und mit den Omnibussen wurde ein Gewinn von 10 243 Pfd. Sterl. gegen einen Verlust von 3361 Pfd. Sterl. erzielt. Der Gewinn aus dem Hotelbetrieb ist etwas zurückgegangen, nämlich von 91 435 Pfd. Sterl. auf 89 541 Pfd. Sterl.

Der Personenverkehr hat mit einer Einnahme von 13 149 871 Pfd. Sterl. 864 029 Pfd. Sterl. weniger eingebracht als 1925, beim Güterverkehr stiegen jedoch die Einnahmen um 1 214 252 Pfd. Sterl. auf 18 066 982 Pfd. Sterl. Die beförderte Gütermenge betrug 78 198 244 t gegen 75 905 587 t im Jahre 1925.

Bei den Betriebsausgaben, die sich auf 25 130 831 Pfd. Sterl. beliefen, wurden in der Streckenunterhaltung, im Lokomotivbetriebsdienst und im Verkehrsdienst Ersparnisse erzielt, die zusammen 723 056 Pfd. Sterl. ausmachten; die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen erforderte jedoch einen um 57 381 Pfd. Sterl. höheren Aufwand.

Die Gleisumbauten an der Ein- und Ausfahrt des Londoner Bahnhofs Paddington, die den Betrieb dieses Bahnhofs sehr erleichtern sollen, und der Umbau des Bahnhofs Newton Abbot sind vollendet. Die Erweiterungsbauten in Newport, Swansea und Cardiff machen Fortschritte. Der Umbau des Güterbahnhofs Paddington und die Erweiterung des Güterbahnhofs Temple Meads in Bristol sollen beide im laufenden Jahre fertiggestellt werden.

Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn war ebenfalls die Reineinnahme höher als je seit Bildung der heutigen Gruppe mit Ausnahme des Jahres 1923. Das bemerkenswerte ist dabei, daß die Roheinnahmen zwar zurückgegangen waren, daß aber Ersparnisse bei den Ausgaben den Erfolg gehabt haben, daß die Betriebszahl, 80,57 %, bisher unerreicht dasteht, nicht einmal von der des Jahres 1923, die 81,3 % betrug, übertroffen wird. Auch hier soll aus bereits dargelegten Gründen rückblickend ein Vergleich nur mit dem Jahre 1925 gezogen werden.

Die Roheinnahmen des Jahres 1927 aus dem Eisenbahnbetrieb und den Nebenbetrieben haben sich auf 84 382 616 Pfd. Sterl. belaufen und waren damit um 434 805 Pfd. Sterl. niedriger als 1925. Um sie hereinzubringen, mußten 68 152 577 Pfd. Sterl. aufgewendet werden, ein um nicht weniger als 2 020 037 Pfd. Sterl. niedrigerer Betrag als im Vergleichsjahr. Infolgedessen waren die Reineinnahmen mit 16 230 039 Pfd. Sterl. um 1 585 232 Pfd. Sterl. höher. Dazu kamen noch 2 605 904 Pfd. Sterl. Einnahmen aus anderen Quellen, auch hier eine Verminderung infolge des Wegfalls von Zinsen; zum Teil rührten diese Einnahmen aus dem Betrieb der irischen Strecken der Midlandbahn her. Nach Abzug von Zinsen, Zuwendungen zur Ruhegehaltskasse, Vorzugsdividenden, lauter Ausgaben, die höher als vorher waren, blieben 4 580 864 Pfd. Sterl., 515 391 Pfd. Sterl. mehr als 1925, zur Verteilung an die Inhaber der gewöhnlichen Aktien. Zum ersten Male konnte die Dividende, 4¾ %, vollständig aus dem Überschuß gedeckt werden, und es blieb, nachdem sie mit 4 522 116 Pfd. Sterl. bezahlt war, noch ein Vortrag von 58 748 Pfd. Sterl. auf neue Rechnung. 1925 war die Dividende zwar höher gewesen, sie hatte 6 % betragen; davon waren aber nur 4¾ % durch den Überschuß gedeckt, für den Rest mußten die Rücklagen herangezogen werden.

Der Eisenbahnbetrieb hatte 15 705 927 Pfd. Sterl. gegen 14 121 957 Pfd. Sterl. im Vergleichsjahr eingebracht; die Nebenbetriebe stehen mit 524 112 Pfd. Sterl. gegen 522 850 Pfd. Sterl. auf der Einnahmeseite. Beim Dampfschiffbetrieb erscheint statt eines Fehlbetrags von 45 767 Pfd. Sterl. ein Überschuß von 69 083 Pfd. Sterl., die Einnahmen aus dem Betrieb der Fremdenhöfe sind von 632 807 Pfd. Sterl. auf 473 972 Pfd. Sterl. gesunken.

Der Personenverkehr ist zurückgegangen, die Folge war eine Verminderung der Einnahmen aus diesem Betriebszweig um 2 354 423 Pfd. Sterl. auf 30 164 597 Pfd. Sterl. Daran sind alle Klassen, namentlich aber die Dauerkarten beteiligt. Nur der Postverkehr hat mehr eingebracht. An Frachtgut wurden 153 288 661 t gegen 151 053 263 t im Jahre 1925 befördert. Trotzdem waren, wie schon erwähnt, erhebliche Einsparungen an den Betriebsausgaben möglich, an denen alle Zweige beteiligt waren: die Streckenunterhaltung mit 495 672 Pfd. Sterl., der Lokomotivbetrieb mit 543 859 Pfd. Sterl., die Unterhaltung der Betriebsmittel mit 78 448 Pfd. Sterl., der Verkehr mit 498 368 Pfd. Sterl. und die allgemeinen Unkosten mit 201 808 Pfd. Sterl. Die Beschaffung der Dienstkohle erforderte 547 648 Pfd. Sterl. weniger als im Vergleichsjahr, und für beschädigte und verlorengegangene Güter brauchten 34 293 Pfd. Sterl. weniger bezahlt zu werden.

Der elektrische Betrieb hat an Ausdehnung gewonnen. Eine Anzahl bedeutender Bauten war im Gange, so Streckenausbauten bei Wakefield und Crewe, sechs neue Verbindungen zwischen den Schnellzugs- und den anderen Gleisen bei Euston, der Bau von Nebengleisen und eines Lagerhauses an anderen Stellen. Um den Verkehr mit dem Hafen Goole, dem am weitesten landeinwärts gelegenen Seehafen der Ostküste, von wo aus die Midlandbahn den Verkehr mit dem europäischen Festland vermittelt, zu erleichtern, wird eine neue Verbindungsbahn gebaut, an anderen Stellen sind ebenfalls Erweiterungen der Gleisanlagen, namentlich auch der Bau von Anschlußgleisen für Bergwerke im Gang. Auf dem Londoner Bahnhof Broad Street werden die Bahnsteige verlängert.

Die Südbahn unterscheidet sich von den übrigen englischen Eisenbahngruppen dadurch, daß bei ihr der Güterverkehr an Bedeutung zurücktritt; ihre Aufgabe ist namentlich die Pflege des Personenverkehrs mit dem europäischen Festlande. Für sie hat das Jahr 1927 mit einem Fehlbetrag abgeschlossen, und man kann dieses Ergebnis höchstens dann als günstig bezeichnen, wenn man bedenkt, daß dieser Fehlbetrag erheblich niedriger war als in den vorhergehenden Jahren; er betrug 44 819 Pfd. Sterl. gegen 926 507 Pfd. Sterl. und 212 948 Pfd. Sterl. in den Jahren 1926 und 1925. Dabei war 1927 das erste Jahr seit der Gruppenbildung, in dem die Südbahn ihre Rücklagen nicht angegriffen hat. Die Roheinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb und dessen Nebenbetrieben, 26 703 485 Pfd. Sterl., waren zwar höher als im Jahre 1926, blieben aber um 411 476 Pfd. Sterl. hinter denen des Jahres 1925 zurück. Bei den Ausgaben, 21 540 825 Pfd. Sterl., ist eine Ersparnis von 377 815 Pfd. Sterl. gegen 1925 erzielt worden. Dadurch ergab sich mit 5 162 660 Pfd. Sterl. eine nur um 33 611 Pfd. Sterl. niedrigere Reineinnahme als im Vergleichsjahr. Einnahmen aus anderen Quellen, die ungefähr ebenso hoch waren wie 1925, erhöhten den Betrag auf 6 411 991 Pfd. Sterl. Von diesem Betrag waren zunächst Zinsen, Vorzugsdividenden u. dgl. zu decken, und in dieser Beziehung hat sich das Jahr 1927 insofern günstig gestaltet, als die Südbahn nicht für eine Verzinsung des im Hafen Newhaven angelegten Kapitals aufzukommen brauchte, dagegen mußte der Ruhegehaltskasse ein höherer Betrag zugewendet werden, und die Schuldverschreibungen erforderten höhere Zinsen. Es blieb dann ein Betrag von 1 964 316 Pfd. Sterl. gegen 2 219 412 Pfd. Sterl. im Jahre 1925 für den Gewinnanteil der verschiedenen Aktien, deren Ansprüche erst nach denen der Vorzugsaktien befriedigt zu werden brauchen. Darunter ist eine Gruppe, der eine Verzinsung mit 5 % gewährleistet ist, und diese nahm wie alljährlich 1 379 330 Pfd. Sterl. in Anspruch, so daß für die nächste Gruppe noch 629 805 Pfd. Sterl. verblieben, was einer Dividende von 2 % gleichkommt, gegen 1¼ % im Vorjahre allerdings eine Verbesserung, gegen 3½ % im vorvorhergehenden Jahre aber eine Verschlechterung.

Die eigentlichen Betriebseinnahmen waren in ihr weiteren Teilen niedriger als 1925; nur der Postverke die Dauerkarten 3. Klasse, die Arbeiterkarten und Verkehr mit anderen Mineralien als Steinen hat mehr e gebracht. Die beförderte Menge Kohle ist von 7 839 26 im Jahre 1925 auf 8 198 537 t gestiegen, der sonstige Güt verkehr ist von 6 109 116 t auf 5 794 219 t zurückgegang Der Dampferverkehr, der Hafenbetrieb und die Fremd höfe haben höhere Beträge eingebracht.

Die Betriebsausgaben im engeren Sinne beliefen s auf 19 057 651 Pfd. Sterl., wodurch sich eine Betriebsz von 81,99 % — 1925: 81,65 % — ergibt. Ein Minderbet von 326 443 Pfd. Sterl. setzt sich aus Ersparnissen bei Streckenunterhaltung, beim Lokomotivbetrieb und bei Verkehrsausgaben und Mehraufwendungen für die Unt haltung der Betriebsmittel zusammen.

Zu Lasten des Anlagekapitals wurde die Ausrüstu der Strecken und Fahrzeuge für elektrische Zugförderu fortgesetzt, es wurden neue Fahrzeuge für diese Betrie form beschafft, auch wurden Aufwendungen für die Bah höfe, Häfen und Fremdenhöfe gemacht.

Wenn man die wirtschaftlichen Verhältnisse der L o d o n & N o r d o s t b a h n vom Standpunkt der Dividen die sie ausgeworfen hat, beurteilt, so kann man nicht v einem günstig verlaufenen Jahr 1927 sprechen. Die let Gruppe von Aktien ist wie im Vorjahre leer ausgegang bei der nächsten betrug die Dividende ⅝ % gegen ⅞ im Vorjahre. Wenn man aber bedenkt, daß im Vorjal die Rechnung mit einem Fehlbetrag von 7 223 739 P Sterl. abschloß und deshalb die Rücklagen mit 6 905 669 P Sterl. in Anspruch genommen und der Rest durch den Vo trag aus dem Jahre 1925 gedeckt werden mußte, währe im letztvergangenen Jahre ein Überschuß von 11 637 P Sterl. blieb, daß also die Dividende wirklich durch d Betrieb verdient worden ist, so muß man sagen, daß Verhältnisse sich sehr wesentlich gebessert haben. I Roheinnahmen aus dem Betriebe beliefen sich auf 64 830 6 Pfd. Sterl., 11 370 438 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahre u immer noch 1 283 881 Pfd. Sterl. mehr als 1925; ihn standen 53 719 668 Pfd. Sterl. Betriebsausgaben gegenüb gegen 1926 ein Mehr von 3 515 307 Pfd. Sterl., gegen 19 ein Weniger von 1 210 524 Pfd. Sterl.; die Reineinnahm waren daher mit 11 110 942 Pfd. Sterl. um 7 855 131 P Sterl. höher als im Vorjahre und um 2 494 405 Pfd. St höher als 1925. Andere Quellen brachten die Gesamtei nahmen auf 12 184 478 Pfd. Sterl.; aus diesem Betr mußten zunächst die Zinsen und dergleichen mit 4 810 5 Pfd. Sterl und 7 203 450 Pfd. Sterl. Dividende für Vorzug aktien gedeckt werden. Es blieben dann 170 490 Pfd. St als Überschuß zur Verteilung als Dividende auf die hint den Vorzugsaktien zurückstehenden Aktien, während den beiden vorhergehenden Jahren sich hier Fehlbeträ von 7 710 788 Pfd. Sterl. und von 1 669 658 Pfd. Sterl. gaben, die, wie schon erwähnt, aus Rücklagen gedec werden mußten.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind zurüc gegangen, und zwar waren daran alle Teile dieses Ve kehrszweigs mit Ausnahme der 2. Klasse, des Post- u des Paketverkehrs beteiligt. Der Güterverkehr hat si dagegen gehoben, und die Folge war eine Steigerung d Verkehrseinnahmen gegen 1925 um 1 082 066 Pfd. St auf 56 177 997 Pfd. Sterl. Der Dampfschiffbetrieb hat me der Hafenbetrieb hat weniger als im Jahre 1925 ei gebracht, die Einnahmen der Fremdenhöfe sind sich fa gleich geblieben. Im ganzen hatten diese Betriebe ein Gewinn von 636 240 Pfd. Sterl. zu verzeichnen, 90 127 Pf Sterl. mehr als im Jahre 1925. Die Betriebszahl war 83,18 % besser als je seit 1923. Alle Betriebsausgaben, außer de jenigen für den Lokomotivdienst, sind geringer als i Vorjahr gewesen. An der Steigerung der Kosten d Lokomotivbetriebs waren die höheren Löhne schuld, ab eine Ersparnis bei Beschaffung der Kohle hat mit 566 Pfd. Sterl. gegen jene 120 959 Pfd. Sterl. wenigstens tei weise einen Ausgleich herbeigeführt.

Die vorstehenden Angaben über Einnahmen, Ausgab und Überschüsse der vier Eisenbahngruppen sind nicl ganz gleichartig und daher nicht allenthalben vergleichba Das rührt daher, daß die Mitteilungen, die sie an di Fachpresse gelangen lassen, in ihrem Umfang und ihre einzelnen Angaben nicht immer übereinstimmen. Für d Verkehrsministerium müssen die Eisenbahnen zwar st

tische Berichte nach einem vorgeschriebenen Muster aufellen, eine Auflage, die sie als hart empfinden, und diese richte bilden dann die Grundlage für Zusammenstellunn, die das Ministerium veröffentlicht. Die jetzt bekanntgebenen Zahlen dienen zur Vorbereitung der Hauptvermmlungen der Aktionäre, und sind daher im wesentchen darauf zugeschnitten, die Höhe der Dividende zu beünden. Sie mögen manchmal noch nicht das endgültige gebnis darstellen; nachträgliche Berichtigungen werden er das allgemeine Bild, das sie vermitteln, nicht wesentch verändern.

Neben den vier Gruppen der Fernbahnen bilden die ondoner Untergrundbahnen die Metropolitan istrict Railway, die London Electric Railway, die City South London Railway und die Central London Railway, sammen mit der Londoner Omnibusgesellschaft eine nfte Gruppe, allerdings in anderen Rechtsformen als jene; e haben nämlich nur insofern eine Betriebsgemeinschaft, s sie ihre Einnahmen einer gemeinschaftlichen Kasse zuhren, aus der sie nach einem vereinbarten Schlüssel an e Mitglieder der Gemeinschaft verteilt werden.

Eigenartig und bezeichnend für Londoner Verhältnisse t bei dieser Gruppe das Verhältnis der vier Schnellbahnen der Omnibusgesellschaft, was die Verkehrsmenge anlangt. Die vier Schnellbahnen haben im Jahre 1927 auf 6 km langen Strecken, von denen 127 km ihr Eigentum nd, 345 403 210 Fahrgäste, 35 624 936 mehr als im Vorhre befördert; bei der Omnibusgesellschaft betrug aber e Zahl der Fahrgäste 1 323 423 819, 74 070 591 mehr als n Vorjahre, und ihr Betrieb erstreckte sich über Straßen ön zusammen 142 km Länge. Entsprechend waren die etriebseinnahmen bei den Schnellbahnen 5 404 659 Pfd. erl. und bei der Omnibusgesellschaft 8 546 732 Pfd. Sterl. er Omnibusbetrieb muß aber wesentlich teurer sein als er Schnellbahnbetrieb, und so hat sich denn bei den chnellbahnen ein Überschuß von 2 179 309 Pfd. Sterl., 51 291 Pfd. Sterl. mehr, bei der Omnibusgesellschaft aber ur von 485 473 Pfd. Sterl., 112 675 Pfd. Sterl. mehr als im orjahre ergeben. Andere Einnahmen als diejenigen aus em Betriebe vermehrten, Zinsen und dergleichen vermirten diesen Betrag, und nachdem den Rücklagen 185 000 fd. Sterl. und 345 000 Pfd. Sterl. bei den beiden Teilen er Gruppe, 30 000 Pfd. Sterl. und 20 000 Pfd. mehr als n Vorjahre zugeführt worden waren, blieben 1 157 349 Pfd. terl. und 262 624 Pfd. Sterl., 179 252 Pfd. Sterl. und 59 750 fd. Sterl. mehr als 1926, zur Verfügung als Dividende für ie Aktionäre; diese betrug bei den Schnellbahnen 4 %, bei er Omnibusgesellschaft aber 7 %. Bei der Central Londonisenbahn war dieser Satz ebenso hoch wie im Vorjahre, ei den anderen Unternehmen konnte er nur um ½ bis 1 % rhöht werden.

Der Gemeinschaftskasse wurden 1 050 496 Pfd. Sterl. 1925: 844 519 Pfd. Sterl. und 1926: 811 494 Pfd. Sterl.) zueführt; es wurde also zum ersten Mal die Million überchritten. Von diesem Betrag erhielt die Omnibusgesellchaft 25 %, und die vier Schnellbahnen 6 bis 41 %.

Die fünf Gesellschaften haben für den Ausbau ihrer nlagen und für die Beschaffung von Betriebsmitteln 829 000 Pfd. Sterl. aufgewendet; davon entfallen allein 83 000 Pfd. Sterl. auf die Beschaffung von Omnibussen, ährend die Schnellbahnen 345 000 Pfd. Sterl. für neue Wagen aufgewendet haben. Das neue Verwaltungsgebäude ber dem Bahnhof Baker Street hat bis jetzt 149 000 Pfd. terl. gekostet, die Erweiterung der Anlagen zwischen Charring Cross und Kennington und der Umbau der Haltelle Piccadilly Circus haben zusammen 254 000 Pfd. Sterl. rfordert.

Außerhalb der zuletzt genannten Gruppe steht an Lonoer Verkehrsunternehmen — abgesehen von den Straßenahnen des Grafschaftsrats, die aber, ihrer Sonderheit entprechend, außerhalb des Kreises dieser Betrachtungen leiben, — nur die Metropolitan-Eisenbahn. Diese hatte im Jahre 1925 wegen der Ausstellung in Wembey eine Hochflut des Verkehrs zu verzeichnen, und es edeutet daher nur eine Rückkehr zum regelmäßigen Verauf der Entwickelung, wenn in den Jahren 1926 und 1927 er Verkehr hinter dem des Jahres 1925 zurückgeblieben st. Daß der regelmäßige Fortschritt wieder eingesetzt at, geht daraus hervor, daß das Jahr 1927 mit einer Beriebseinnahme von 1 516 898 Pfd. Sterl. 93 421 Pfd. Sterl. ehr als das Jahr 1926 eingebracht hat. Der Verkehr in der 1. Klasse hat sich gehoben, ebenso hat der Paketverkehr zugenommen. Befördert worden sind 64 218 395 Fahrgäste gegen 62 647 089 im Jahre 1926 und 71 562 791 im Jahre 1925. Die gesamten Einnahmen der Metropolitan-Eisenbahn, einschließlich derjenigen aus ihrem neu eingerichteten Omnibusbetrieb, haben sich auf 1 826 369 Pfd. Sterl., 124 541 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahr, belaufen. Bei den Ausgaben, 1 262 187 Pfd. Sterl., wurde eine Verminderung um 28 918 Pfd. Sterl. erreicht, so daß die Reineinnahmen von 410 723 Pfd. Sterl. auf 564 182 Pfd. Sterl. stiegen. Nach Abzug der festen Zinsen und dergleichen (332 986 Pfd. Sterl.) und der Vorzugsdividenden (264 263 Pfd. Sterl.) blieb ein Betrag von 241 613 Pfd. Sterl. zur Bestreitung der sonstigen Dividende; diese wurde mit 3 % ausgeworfen, was eine Ausgabe von 227 360 Pfd. Sterl., ebensoviel wie im Vorjahre, erforderte, worauf noch ein Überschuß von 14 253 Pfd. Sterl. verblieb, von dem 10 000 Pfd. Sterl. einer Rücklage zugeführt, der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Der Betrieb im engeren Sinne hatte einen Aufwand von 1 063 248 Pfd. Sterl. erfordert, was einer Betriebszahl von 70,09 % entspricht; in den beiden vorausgegangenen Jahren hat sie 77,19 und 66,37 % betragen. Der Unterhaltungsaufwand war höher, trotzdem sind die reinen Betriebsausgaben um 50 378 Pfd. Sterl. zurückgegangen.

Das neue Empfangsgebäude in Edgware Road ist fertiggestellt, der Umbau desjenigen in Notting Hill Gate ist noch im Gange, demnächst soll dasjenige in Swiss Cottage in Angriff genommen werden. Die Lieferung eines 20 000 Kilowatt-Turbogenerators als Ersatz für eine alte Einheit von 5000-Kilowatt-Leistung ist vergeben.

Unter den „englischen" Eisenbahnen pflegen wir allgemein auch diejenigen von Irland zu verstehen, während der Engländer hier eine scharfe Trennung macht, auch schon gemacht hat, ehe der irische Freistaat bestand und Irland mit England enger verknüpft war, als es heute ist. Will der Engländer Irland mit einschließen, so spricht er von Great Britain and Ireland oder vom United Kingdom, während England für ihn streng genommen nur der südliche Teil der Insel ist, die im übrigen noch von Schottland und Wales eingenommen wird. Der Vollständigkeit halber sei hier noch kurz über die Große Südbahn von Irland berichtet, in der nach dem Muster des Zusammenschlusses der Eisenbahnen von Großbritannien jetzt die Eisenbahnen des Irischen Freistaats zusammengefaßt sind. Außerhalb dieser Gruppe, die 3315 km Eisenbahnen umfaßt, stehen nur die 167 km der Fishguard- & Rosslare-Hafen- und Eisenbahngesellschaft, und 40 km staatliche Kohlenbahnen, die aber von der Südbahn betrieben werden. 1926 hatte gegen 1925 eine Besserung gebracht, trotz des Ausstandes in England, und dieser Fortschritt hat auch 1927 angehalten, trotz des Wettbewerbs der Kraftwagen und trotz des hohen Preises, der im ersten Teil des Jahres 1927 als Folge des Ausstandes noch für Kohle bezahlt werden mußte. Die Betriebseinnahmen, einschließlich derjenigen aus den Nebenbetrieben, 4 401 407 Pfd. Sterl., waren 56 754 Pfd. Sterl. höher, die Betriebsausgaben, 3 727 080 Pfd. Sterl., 168 140 Pfd. Sterl. niedriger als im Vorjahr. Infolgedessen war der Betriebsüberschuß um 224 894 Pfd. Sterl. angewachsen. Die sonstigen Einnahmen waren leider mit einem Fehlbetrag von 5066 Pfd. Sterl. aus dem Omnibusbetrieb zu Lasten der Gesellschaft behaftet; sie brachten den gesamten Betriebsüberschuß auf 752 865 Pfd. Sterl. Nach endgültiger Verrechnung von früheren Einnahmen und nach Abzug der Zinsen und dergleichen mit 428 015 Pfd. Sterl., sowie der Dividenden auf Vorzugs- und andere Aktien mit festem Gewinnanteil blieb ein Fehlbetrag von 22 230 Pfd. Sterl. Um auf die gewöhnlichen Aktien eine Dividende von 1 % ausschütten zu können, wozu 77 601 Pfd. Sterl. nötig waren, mußte eine Ausgleichrücklage mit 100 000 Pfd. Sterl. angegriffen werden; im Vorjahre waren aber aus dieser Quelle 185 697 Pfd. Sterl. entnommen worden. Die Rücklage enthielt Ende 1927 immer noch 241 760 Pfd. Sterl.

Der Verkehr hatte 4 232 675 Pfd. Sterl. eingebracht, wovon 1 806 404 Pfd. Sterl. auf den Personenverkehr entfielen. Dieser war, sowohl was die Zahl der beförderten Personen wie was die Einnahmen anbelangt, zurückgegangen, dagegen hatte der Paketverkehr zugenommen. Bei dem Güterverkehr war der Zuwachs sogar recht erheblich; die Einnahmen waren auf 2 426 271 Pfd. Sterl., um 180 331 Pfd. Sterl. gegen 1926 und um 152 602 Pfd. Sterl.

gegen 1925 gewachsen. Bei den Betriebsausgaben sind in allen Beziehungen, außer beim Lokomotivbetrieb, Ersparnisse gemacht worden; sie beliefen sich auf 3 577 979 Pfd. Sterl., 160 983 Pfd. Sterl. weniger als 1926, und 313 791 Pfd. Sterl. weniger als 1925. Die Betriebszahl ist in den letzten drei Jahren von 91,23 % über 89,32 % auf 84,53 % gefallen.

Die Große Nordbahn von Irland, die im wesentlichen das Eisenbahnnetz des nicht zum Freistaat gehörigen Teils der „Grünen Insel" umfaßt, hatte schon im Jahre 1926 außergewöhnlich schlechte Betriebsergebnisse zu verzeichnen gehabt, aber der Wettbewerb des Kraftwagens auf der Straße, schlechtes Wetter und die allgemeine ungünstige Lage des Wirtschaftslebens haben den Erfolg gehabt, daß die Einnahmen des Jahres 1927, 1 719 460 Pfd. Sterl., noch niedriger waren als im Jahre vorher. Nur der Betrieb der Fremdenhöfe hat etwas mehr eingebracht. Es war aber gelungen, die Betriebsausgaben, 1 425 485 Pfd. Sterl. erheblich herunterzudrücken, so daß die Reineinnahmen aus dem Betriebe mit 293 975 Pfd. Sterl. um 86 968 Pfd. Sterl. höher waren als im Vorjahre. Es konnte deshalb auf die gewöhnlichen Aktien wie im Vorjahre eine Dividende von 3 % mit 121 521 Pfd. Sterl. verteilt werden, ohne daß es nötig war, die Rücklagen anzugreifen, was im Jahre 1926 mit 80 000 Pfd. Sterl. geschehen war. blieben dann noch 3556 Pfd. Sterl. zum Vortrag auf ne Rechnung.

Der Personenverkehr, der in den letzten Jahren dauer zurückgehende Einnahmen brachte, umfaßte die Beförd rung von 5 713 273 Personen gegen 5 679 468 und 6 196 3 in den Jahren 1926 und 1925. Die geringe Zunahme dies Zahl im Jahre 1927 entfällt im vollen Umfang auf d 3. Klasse. Als günstig kann die Lage der irischen No bahn nur dann bezeichnet werden, wenn man sie im V hältnis zu den beiden letztvergangenen Jahren beurtei Die Betriebszahl ist in den Jahren 1925 bis 1927 von 87. über 88,33 auf 83,22 % zurückgegangen.

Zum Schluß sei noch das Anlagekapital der vorstehe behandelten Eisenbahnen zusammengestellt.

Große Westbahn	171 812 102	Pfd. Ste
London, Midland & Schottische Eisenbahn	445 735 937	„ „
Südbahn	155 228 935	„ „
London & Nordostbahn	342 969 680	„ „
Metropolitan-Eisenbahn	20 677 434	„ „
Große Südbahn von Irland . . .	29 787 756	„ „
Große Nordbahn von Irland . . .	10 052 929	„ „

Eisenbahners Fahnenweihe in einer schlesischen Stadt.

Genau zu derselben Zeit, als im vorigen Herbste Amerika das hundertjährige Bestehen seiner Eisenbahnen feierte, und die Baltimore and Ohio Railroad Company in der Nähe von Baltimore täglich einen glanzvollen Festzug veranstaltete, der die Entwickelung des amerikanischen Eisenbahnwesens verherrlichen sollte, und der in den Nrn. 6 u. 7 des diesjährigen „Eisenbahnfachmann's" sowie in der Nr. 43 von 1927 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" eingehend geschildert ist, bewegte sich an einem schönen Herbsttage, dem 4. September 1927, durch die Straßen einer alten niederschlesischen Stadt auch ein Festzug, Bilder aus dem deutschen Eisenbahnwesen, wenn auch in erheblich bescheidenerem Ausmaße, zeigend, der aber durch seine Eigenart wohl Anspruch darauf machen kann, bekanntgegeben zu werden.

Der Eisenbahnverein Schweidnitz feierte das Fest seiner Fahnenweihe und veranstaltete dabei auch einen Festzug unter Beteiligung weitester Kreise von Stadt und Provinz.

Der Gedanke, der seinem 1. Vorsitzenden hinsichtlich der Ausgestaltung des Festzuges vorschwebte, der Gedanke, der, soweit die Zeit reichte, dann auch in die Tat umgesetzt wurde, war zufällig ähnlich dem, wie ihn auch die Baltimore and Ohio Railroad Co. zur Ausführung brachte:

Es sollte ein Rückblick gegeben werden auf alte Zeiten, daran anschließend aber sollten Bilder aus dem modernen Eisenbahngetriebe gezeigt werden!

Und warum gerade dieser Leitgedanke? Weil Schweidnitz seit Inbetriebnahme der neuen Wagenwerkstatt eine Eisenbahnerstadt geworden war, weil seitdem Hunderte von Beamten und Arbeitern aus anderen Orten nach Schweidnitz verpflanzt worden sind und die Belegschaft der Betriebsdienststellen dadurch auch eine entsprechende Vergrößerung erfahren hatte.

So wollten nun erstmalig die Eisenbahner ihren Mitbürgern auch etwas bieten, wollten ihnen Kunde geben von ihrem Wirken und Schaffen in ihrem schweren Berufe und zugleich werben um die weitere Achtung und das Vertrauen der Bevölkerung und damit letzten Endes werben für unsere gesamte Reichsbahnverwaltung.

Wenn auch die Zeit zu kurz war, um das gesteckte Ziel voll zu erreichen, so ist das Geschaffene doch wert einer kurzen Schilderung:

Altes und Neues sollte aus dem Betriebsdienste gezei werden! Was lag näher, als die älteste Lokomoti Deutschlands in möglichster Vollendung nachzubilden, d „Adler", der die ersten Eisenbahnzüge Deutschlands a der Strecke Nürnberg—Fürth fuhr und im Jahre 18 unter Dampf gesetzt wurde. Nicht leicht waren die Vo arbeiten, zumal manches Problem dabei der Lösung harrt Der alte „Adler" fuhr auf Eisenbahnschienen, auf eine ebenen Bahn, dieser „Adler" sollte aber ein oft nicht gar großstädtisch anmutendes Pflaster, zum Teil sogar star

Abb. 1. Der Adler.

ansteigende Straßen bewältigen. Tüchtige Maschinenleut des Vereins lösten aber die Aufgabe mit Geschick, un berechtigt war der Stolz der Erbauer, als der „Adler" di mehrere Kilometer lange Festzugstrecke durch die Straße der Stadt ohne jegliche Betriebsstörung, ganz mit eigene Kraft fuhr, um so mehr berechtigt, als die Ausführung zum großen Teil von Lehrlingen der Eisenbahnwagen werkstatt getätigt war.

Und nun, Ihr Fachleute, heran zur Kritik! Ist nicht tatsächlich eine dem Original im Verkehrsmuseum zu Nürnberg fast naturgetreue Nachbildung geschaffen? Äußerlich wohl, auch in bezug auf alle Größenverhält-

sse, dank den unseren Konstrukteuren zur Verfügung stellten Skizzen und Photographien, aber laßt uns nur cht des Rößleins Eingeweide untersuchen. Die beiden aven Männer auf der Lokomotive in ihrer Biedermeier- acht brauchen Kohlenruß nicht zu fürchten. Elektro- otorische Kraft, o Wunder, trieb das wackere alte Dampf- ß! Akkumulatorenbatterien und Gleichstrommotor, voll- indig im Kessel verborgen, die Lokomotive ohne Störung rch die holperigen Straßen treibend, war das nicht eine erkennenswert gelöste Aufgabe für die Erbauer?

Abb. 2. Dampflokomotive.

Eine Spielerei dagegen war die verkleinerte Herstel- ng einer Dampflokomotive der Jetztzeit. Äußerlich auch nwandfrei dargestellt, war alles doch nur Atrappe. Auf ektrokarren aufgebaut, fuhr aber auch diese Lokomotive t ihrem offenen Wagen tadellos und einer wirklichen okomotive täuschend ähnlich, täuschender noch, zumal s dem Schornstein schwarz qualmende Rauchwolken porwirbelten. Wie? Wirklicher Rauch? Ja, aber bitte, schäftsgeheimnis! Die weitere Planung, als letztes eine derne Elektrolokomotive dem staunenden Volke vorzu- hren, mußte aufgegeben werden. — —

Nunmehr ein anderes Bild, auch „Einst d Jetzt"!

Dem Bahnhofe Königszelt war bei Er- nung der Breslau—Freiburger Bahn r 85 Jahren eine, wie der Eisenbahner sagt, damals schon „altbrauchbare" uerspritze zugewiesen worden. Gut bis ute noch in ihren konstruktiven Teilen, gar bis vor wenigen Jahren noch als rät geführt, ist sie immerhin für unsere utige Zeit nichts weiter als ein Mu- umsstück. Diese altertümliche Wende- ls-Spritze, erbaut nach Feststellungen n Fachleuten am Ende des 18. Jahr- nderts, mit sämtlichem Zubehör, wie uereimern, Feuerhaken usw., bildete ein iteres Zugstück des Festzuges. Die e Zeit wurde durch Eisenbahner und uerwehrmänner in alter Tracht sowie n bei Feuersnot damals mithelfenden tgliedern der Gewerke in ihren In- ngstrachten lebenswahr versinnbild- ht. Der Nachtwächter mit dem Feuer- rn und Spieß, der wichtige Schornstein- ger fehlten nicht.

Wie anders doch das nächste Bild des stzuges, das Löschwesen bei der Eisen- hn in heutiger Zeit! Rasselnd fährt die nittige Motorspritze der Wagenwerk- tt daher, mit modernstem Löschgerät jeder Art, begleitet n der schneidigen Werkfeuerwehr in ihren kleidsamen, eckentsprechenden Uniformen!

Die nächsten Gruppen des Festzuges zeigten nunmehr Bilder aus dem modernen Werkstättenbetriebe der Reichsbahn. Der „Schmiedewagen", mit natürlichem Schmiedefeuer, Amboß usw. und den emsig daran arbeitenden Gesellen im Schurzfell bot ein lebhaftes Bild!

Auch die Abteilung „Holzbearbeitung" hatte einen Festwagen geschaffen: vom „Tischlereiwagen" flogen nur so die Späne von der Hobelbank. Andere Gesellen waren fleißig dabei, das Bremshaus eines Güterwagens fertigzustellen und zusammenzubauen.

Der „Drehereiwagen" endlich war wieder ein Meisterstück interessanten Ersinnens! Eine große Transmissionsanlage trieb Drehbänke usw., angetrieben aber wurde die ganze Anlage mit elektrischer Kraft, mittels Akkumulatorenbatterie und Gleichstrommotor erzeugt!

Zum Schluß kam auch der „Betrieb" zu Worte! Der „Oberbauwagen" gab ein Bild von der modernen Gleisunterhaltung! Kunstgerecht war ein Schienenstoß in Steinsplitt verlegt und während am einen Ende Schienensäge, Bohrmaschine usw. arbeiteten, führte am anderen eine Gleisstopfmaschine mit großem Geratter die moderne Stopfarbeit vor!

Horch! Was sind das jetzt für vertraute Glockenzeichen? Ah, da kommt er, der „Stellwerkswagen", gleich dem „Adler" von einer riesigen Kinderschar begleitet! Und fleißig waren sie, die Beamten, auf dem Stellwerk „Snt"! Fernsprecher, Morseapparate und Läutewerk klingelten und klapperten dauernd und der Weichensteller konnte nicht so schnell seine Weichen-, Gleissperr- und Signalhebel umlegen, wie ihm die Aufträge zuteil wurden! Die Telegramme aber, die in Massen herabgeworfen wurden, gaben in launiger Form dem Publikum zehn Reisegebote kund, wie man es „nicht" machen soll!

Dies waren wohl die Hauptanziehungspunkte des originellen Festzuges! Viele andere Festwagen und Gruppen, zum Teil von städtischen Vereinen gestellt, waren noch zu sehen, doch deren Schilderung geht über den Rahmen dieser Zeitung hinaus! Erwähnen wollen wir aber doch noch einen hübschen vom Reichsbahn-Kleinwirteverein gestellten Wagen: Ein blitzsauberes Ochsendoppelgespann zog einen überreich mit Garten- und Feldfrüchten sowie

Abb. 3. Stellwerkswagen.

Erzeugnissen des Kleintierzuchtbetriebes beladenen reizend dekorierten Wagen! Die Insassen in ländlicher Heimatstracht!

Bei dem herrlichen Wetter, den festlich geschmückten Straßen der Stadt und der wogenden Zuschauermenge bot der Festzug mit den vielen Fahnen, den weit über sechzig Vereinen und Innungen ein farbenreiches, imposantes Bild! Und gar erst die Fahnenweihe selbst auf dem ehrwürdigen Rathausplatze, dem „Ringe"! Der Begrüßungsrede des 1. Vorsitzenden, der Weiherede des Herrn Präsidenten der Reichsbahndirektion Breslau, der Rede des Bürgermeisters usw. vom Balkon des Stadttheaters herab lauschte eine Menschenmenge von mehreren tausend Personen.

Zum Schlusse nun noch einige Hauptgesichtspunkte aus der Weiherede des Präsidenten Dr. Born: Der Präsident hob in seiner Rede hervor, es sei ein ganz besonderes Zeichen der Achtung und der Anerkennung des Vereins, wenn an dieser Feier auf dem schönen alten Marktplatze alle Behörden und ein großer Teil der Bevölkerung t nähmen. Er hoffe, annehmen zu dürfen, daß diese g außerordentliche Sympathie der Bürgerschaft nicht dem Schweidnitzer Eisenbahnverein als solchem, sond wohl auch der Reichsbahn im allgemeinen gelte, der Reic bahn, auf der fast allein die schwere Last der Reparatio zahlungen ruhe und deren Wichtigkeit für die Erfüllu des Versailler Vertrages immer mehr von unserem Vo anerkannt würde!

Die Fahne selbst weihte der Herr Präsident der Tre Der Treue, die alles andere in sich schließe, die alle M glieder ihrem Verein, ihrem Berufe, der Reichsbahn damit letzten Endes dem Reiche jetzt und immerdar wahren möchten.

Reichsbahnrat Borchert, Schweidnitz

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Mai 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr im Mai hielt sich, an der Wagenstellung gemessen, auf der gleichen Höhe des Vormonats. Gestellt wurden im April 1928 (mit 23 Arbeitstagen) insgesamt 3 438 742, arbeitstäglich 149 511 Wagen und im Mai 1928 (mit 25 Arbeitstagen) nach vorläufigen schätzungsweisen Feststellungen insgesamt 3 738 153, arbeitstäglich 149 526 Wagen.

Der Verkehr wurde ohne Schwierigkeiten abgewickelt. Die zum Verladen erforderlichen Wagen wurden den Versendern ohne Verzögerung restlos gestellt.

Größere Streiks und Aussperrungen in verschiedenen Industriezweigen (Kalk-, Zement-, Stein-, Glas-, Hütten- und Metallindustrie) und ganz besonders in der Rheinschiffahrt beeinflußten den Eisenbahnversand ungünstig. Der Bezug von Baumaterialien blieb wegen der geldlichen Schwierigkeiten auf dem Baumarkt hinter den Erwartungen zurück. Der Streik der Schiffer auf dem Rhein hat das gesamte Wirtschaftsleben im rhein.-westfäl. Industriegebiet und in dem am Rhein gelegenen süddeutschen Industriegebiet stark beeinträchtigt. Die Lage verschärfte sich dadurch, daß auch die Hafenarbeiter in einen Sympathiestreik eintraten und die Kohlenkipper im Duisburger und Ruhrorter Hafen am 15. Mai die Arbeit einstellten. Zahlreiche Zechen mußten Feierschichten einlegen. Täglich blieben auf den Zechen mehrere tausend mit Kohlen beladene Wagen abgestellt. Trotz der Länge des Streiks, der zur Zeit noch andauert, sind nur geringe Mengen Brennstoffe und andere Güter vom Wasserweg auf den Eisenbahnweg übergegangen, so daß der durch Abnahme des Umschlagverkehrs in den Rheinhäfen für die Eisenbahn entstehende erhebliche Ausfall bei weitem nicht ausgeglichen wird. Der Gemüseverkehr setzte erst gegen Mitte des Monats Mai ein, da die Witterung bis dahin ungünstig war.

Der Fahrplanwechsel zum 15. Mai brachte für zahlreiche Beziehungen im Nah- und Fernverkehr eine Vermehrung und Beschleunigung der Beförderungsgelegenheiten. Der Expreßgut- und Eilgutverkehr belebte sich durch den allmählich einsetzenden Versand von Frühgemüse und Lebensmitteln aller Art an die Bade- und Kurorte. Die Zulassung der Nachnahmebelastung für Expreßgut findet mehr und mehr Anklang.

Der Kohlenversand war — abgesehen vom Ruhrgebiet — noch lebhaft. Durch den Rheinschifferstreik blieb die Wagenstellung im Ruhrgebiet um 42 221 Wagen gegen den Vormonat zurück. Arbeitstäglich war infolgedessen die Wagenstellung in den größeren Kohlengebieten zusammen um 4090 Wagen, d. i. um 8,2 % geringer.

Der Koksverkehr in geschlossenen Zügen von der Ruhr nach den Empfangswerken in Frankreich und Luxemburg erreichte 161 000 t. Ferner wurden 66 000 t zu geschlossenen Zügen nach Esch (Luxemburg) in Wedau zusammengefaßt. Nach Donawitz und Steiermark wurden wie im Vormonat rd. 10 000 t Koks in 12 direkten Zügen versandt. Der Versand von Wiedergutmachungskohle nach Italien belief sich wie im Vormonat auf 50 000 t. Hier kamen noch 15 000 t Freivertragsmengen.

Der Kohlenversand aus Oberschlesien ist infolge gi stiger Wasserstandsverhältnisse der Oder gestiegen. Ni nur die gesamte Förderung wurde abgefahren, sondern mußte auf die Haldenbestände zurückgegriffen werden.

In den wichtigsten Kohlengebieten wurden gestel

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrh Braun kohlengeb
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wage
Mai 1928	584 691	139 797	228 713	93 469	99 8
April 1928	626 912	128 608	217 014	87 008	89 3
Mai 1927	756 870	132 513	233 374	100 630	95 3

Der Versand von künstlichen Düngemitte ging wegen der beendigten Feldbestellung um 18 % geg über dem Vormonat zurück. Zur Verladung künstlich Düngemittel wurden gestellt im

Mai 1928	(Pfingsten)	33 975	Wagen
April 1928		41 493	„
Mai 1927		35 824	„

Der Versand von Kartoffeln ging nach Räumu der Mieten und Vollendung der Aussaat von etwa 900 W gen täglich bis auf 300 täglich zurück. Es sind für K toffeln gestellt worden im

Mai 1928	14 279	Wagen
April 1928	33 222	„
Mai 1927	13 123	„

Der Versand von Brotgetreide und Mehl sow Zucker zeigte keine wesentliche Veränderung. D Zementversand überstieg wegen des Streiks in we deutschen Werken nur unbedeutend den des Vormona

Der Versand von Bauxit aus Ungarn nach Schwa kollm hielt sich mit 24 Zügen auf der gleichen Höhe d Vormonats.

In den größeren Fischereihäfen ging die Zufuhr v Seefischen infolge geringerer Fangergebnisse u angesichts der in der wärmeren Jahreszeit im Inlande s kenden Nachfrage zurück.

Der Personenverkehr war an den Pfingsttag bei gutem Wetter sehr stark. Fast überall mußte d gesamte Personenwagenpark eingesetzt werden. Die Zü waren zum Teil überfüllt. Der Verkehr von Berlin z Baumblüte nach Werder, der am 29. April einsetzte, w mit 70 000 Fahrgästen am 6. Mai am stärksten. Insgesa wurden im Mai einschließlich des Pfingstverkeh 8362 überplanmäßige Züge gefahren (April: 4637, M 1927: 3268).

Der Fahrplanwechsel am 15. Mai hat sich reibungsl vollzogen.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betrieb geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer	April 1928	März 19
a) Personenverkehr	30 581 000	31 423 0
b) Güterverkehr	18 188 000	21 306 0
c) Dienstzüge	329 000	313 0
Zusammen	49 098 000	53 042 0

agenachskilometer		
a) Personenverkehr . . .	805 646 000	793 400 000
b) Güterverkehr	1 417 888 000	1 717 017 000
c) Dienstzüge	5 289 000	4 848 000
Zusammen	2 228 823 000	2 515 265 000

eistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	Mai 1928	April 1928
in Hamm	6 700 Wagen	6 900 Wagen
in Mannheim	5 600 „	5 400 „
in Wustermark . . .	3 800 „	3 800 „
rückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	180 „	—
verzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	70 200 „	97 500 „
adwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende) .	9 000 „	4 800 „

II. Tarife. Güter- und Tierverkehr. Die bisrige Tarifstelle „Kaltasphalt" der Klasse F wurde eritert. Im Nebengebührentarif wurden die Deckenmiete insbesondere in den Nahentfernungen — und die Vergerungsgebühr für Decken ermäßigt.

Die Ausnahmetarife 6 w, 6 x, 6 y, 13 b, 158, 180, 181 und 38 des Reichsbahn-Gütertarifs wurden gegen Widerruf t zumeist zeitlicher Befristung eingeführt.

Der Ausnahmetarif K 1 für Bier von Lübz nach Hamrg, dessen Geltungsdauer Ende vorigen Jahres abgeufen war, wurde wieder eingeführt. Für Eisen und Stahl w. der Klasse D von Saarbrücken-Burbach und Völkngen nach Ludwigshafen (Rhein) wurde zur Sicherung id zum Ausbau des Verkehrs der Sondertarif Nr. 1 c gestanden.

Die Frachten der bereits bestehenden Ausnahmetarife T. 6 p und A. T. 6 q, A. T. 7 c, A. T. 17 a wurden weiter mäßigt.

In den A. T. 20 (Schiffsbaueisen) und 40 (Steinsalz w. zur Ausfuhr) wurden für Bleche, Platten, Röhren, ab- und Formeisen und -stahl der Klasse D sowie für einsalz Frachterleichterungen bei der Auflieferung bemmter Mindestmengen vorgesehen.

Im übrigen wurden bei mehreren Ausnahmetarifen (inssondere auch Seehafentarifen) Frachtenänderungen in Anssung an die Wettbewerbslage durchgeführt. Die Gelngsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmerife wurde verlängert.

Im Verkehr mit den Niederlanden und im deutsch-hechischen Seehafenverkehr traten neue Tarife in Kraft.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im April 1928.

I. Einnahmen

Personen- und Gepäckverkehr . . .	119 234 000 RM
Güterverkehr	242 320 000 „
Sonstige Einnahmen	41 719 000 „
Zusammen . .	403 273 000 RM

II. Ausgaben

Für Betrieb und Unterhaltung	
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	193 229 000 RM
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	101 874 000 „
Zusammen . .	295 103 000 RM
Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	49 883 000 „
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	344 986 000 RM
Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 503 000 „
zu übertragen	390 489 000 RM

Übertrag	390 489 000 RM
b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 396 000 „
4. Feste Lasten	
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 065 000 „
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000 „
Insgesamt . .	414 250 000 RM

Im April 1928 blieben die Gesamteinnahmen der Reichsbahn hinter dem Märzergebnis um 25 Millionen RM zurück. Der Personenverkehr nahm zwar der Jahreszeit entsprechend zu und brachte insbesondere aus Anlaß des Osterfestes eine gewisse Verbesserung der Einnahmen. Der Güterverkehr flaute aber mit Beendigung der Frühjahrsfeldarbeiten in stärkerem Ausmaße ab.

Bei den Ausgaben, die sich im allgemeinen auf der Höhe des Vormonats hielten, entstanden vermehrte Aufwendungen infolge Erhöhung der Arbeiterlöhne ab 1. April 1928. Die Auswirkung dieser Mehrausgabe tritt in dem Abschluß für den Monat April zahlenmäßig nicht in Erscheinung, da für die Förderung der Bauten im April gegenüber März 4 Arbeitstage ausfielen. Es muß aber schon jetzt darauf hingewiesen werden, daß in den nächsten Monaten eine Reihe von Ausgaben erheblich steigen wird.

Auch die Einnahmen des Monats April reichten zur Deckung der Ausgaben nicht aus. Es mußten deshalb erneut 11 Millionen RM vorerst der Rückstellung aus dem Jahre 1927 entnommen werden.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist die Zahlung an den Generalagenten rechtzeitig geleistet worden. Außerdem wurde die Beförderungssteuer für März 1928 am Fälligkeitstage abgeführt.

IV. Personal. Der Personalstand betrug:

im März 1928	653 338 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	15 959 „
insgesamt	669 297 Köpfe
im April 1928	656 870 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	37 641 „
insgesamt	694 511 Köpfe

Der Mehrbedarf im April gegenüber dem Vormonat ist auf die Durchführung der Sommerurlaube und auf die Einstellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

— **Ergebnis der Untersuchung über das Siegelsdorfer Eisenbahnunglück.** Von der Reichsbahndirektion Nürnberg wird folgendes bekanntgegeben: An den Oberbaustoffen sind keine Fehler gefunden worden. Die sehr eingehende Untersuchung der Lokomotive und, soweit die Zerstörung dies noch ermöglichte, auch des Wagenzuges, hat auch keinerlei Mängel in den Materialien oder bei der Instandhaltung ergeben, die als Ursache der Entgleisung herangezogen werden könnten. Nachdem auch betriebsdienstliche Verfehlungen zweifellos nicht vorliegen, bleibt nur die Frage, ob sich der Zug nicht an der kritischen Stelle mit unzulässiger Geschwindigkeit bewegt hat. Nach der Aussage des Heizers befuhr der Zug die Station Siegelsdorf „mit der dort üblichen Geschwindigkeit, um die an die kurze Horizontale sich anschließende Steigung besser nehmen zu können". Auch der bei dem Rettungswerk tätig gewesene Direktor und Fabrikbesitzer Strobel bekundet, daß der Zug mit ungewöhnlicher Geschwindigkeit gefahren sei. Hiernach muß angenommen werden, daß der Zug sich schon auf der Strecke Burgfarrnbach—Siegelsdorf mit zu hoher Geschwindigkeit bewegt hat und daß diese Geschwindigkeit auch vor und während der Ausfahrt aus Siegelsdorf nicht ermäßigt wurde. Dabei müssen starke Schwankungen in der Lokomotive eingetreten sein, die sich so steigerten, daß das rechte Vorderrad des Drehgestells der Lokomotive über die Schienen abgehoben und dadurch die Entgleisung herbeigeführt wurde. Dieses Vorkommnis hätte aber noch nicht einen so tragischen Ausgang nehmen müssen. Es war aber noch kurz vor der Entgleisungsstelle eine Weiche stumpf zu befahren, und diese Tatsache verschlimmerte das Unglück sehr. Die aus den Gleisen geworfene und scharf nach rechts abgeschwenkte Maschine erreichte dann den Bahnübergang, und dort

bohrte sich das Drehgestell in den festgelagerten, mit großen Steinen vermischten Erdkörper ein. Die aufgehaltene Lokomotive aber drehte sich mit dem Tender um diesen Punkt. Ein weiterer verhängnisvoller Zufall wollte es, daß bei dem Sturz ein Kesselspeiseventil an der Lokomotive abbrach und dadurch der Dampf und das heiße Kesselwasser in die über der Lokomotive liegenden Wagen eindrangen. Diesem unglücklichen Zufall sind die meisten tödlich Verletzten (19 von 24) zum Opfer gefallen. Zum Schluß muß noch festgestellt werden, daß die hier dargelegte Beurteilung der Ursache der Entgleisung mit hoher Wahrscheinlichkeit als richtig angesehen werden darf, daß aber eine unbedingt sichere Beweisführung überhaupt nicht möglich ist.

— **Hamburg—Triest.** Die an den adriatischen Güterverkehren beteiligten Eisenbahnverwaltungen von Österreich, der Tschechoslowakei, Italien, Ungarn, des Königreichs der Serben, Kroaten und Slovenen und der Donau-Save-Adria-Gesellschaft haben am 8. und 9. Juni in München neuerdings mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die Regelung des Wettbewerbs im Verkehr Österreichs und der Tschechoslowakei mit den adriatischen Häfen Italiens und mit den deutschen Nordseehäfen verhandelt. Dabei ist es gelungen, die langwierigen und schwierigen Verhandlungen abzuschließen und eine volle Einigung in der stark umstrittenen Frage zu erzielen.

Der Schwerpunkt der Abmachungen liegt darin, daß eine Abgrenzungslinie (Frachtgleichheitslinie) für einen Vorsprung der Nord- und der Südhäfen und im Norden und Süden dieser Linie entsprechende Spannungen zwischen den im Wettbewerb stehenden Hafengruppen vereinbart wurden. Es ist begreiflich, daß sowohl die Findung dieser Linie wie die Einigung über die Höhe der in den verschiedenen Gebieten zulässigen Spannungen großen Schwierigkeiten begegnete. Die Einzelheiten der Abmachungen bedürfen noch der Genehmigung der vorgesetzten Aufsichtsbehörden, sie werden voraussichtlich in kürzester Zeit in allen Teilen bekanntgegeben werden können.

— **Sonderzüge zur Leipziger Herbstmesse.** Auf der vom 13. bis 16. Juni in Nürnberg abgehaltenen internationalen Konferenz über den LM-Sonderzugverkehr zu der vom 26. August bis 1. September stattfindenden Leipziger Herbstmesse wurden 31 Inlands- und 4 Auslandssonderzüge mit 33⅓ % Fahrpreisermäßigung beschlossen. Die Veröffentlichung der Fahrzeiten und Zusteigestationen erfolgt in nächster Zeit durch die bekannten Aushangfahrpläne in sämtlichen deutschen Bahnhöfen.

— **33. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker (VDE.) in Berlin 1928.** Dieser Verband hielt seine diesjährige Verbandsversammlung vom 17. bis 19. Juni in Berlin unter Vorsitz des Generaldirektors Krone ab, auf der die Ehrenmitgliedschaft des Verbandes dem Geheimen Regierungsrat Prof. Dr. Dr. Ing. E. h. W. Kohlrausch, Hannover, und dem Präsidenten Geheimen Oberpostrat Prof. Dr. Dr.-Ing. E. h. K. Strecker verliehen wurde. Wie der Vorsitzende ausführte, hat die elektrotechnische Industrie im abgelaufenen Jahr mit bedeutendem Umsatz, aber geringem Nutzen gearbeitet. Auf allen Gebieten der Elektrotechnik sind Fortschritte zu verzeichnen. Dies ist auch auf dem Gebiet der Elektrisierung der deutschen Eisenbahnen der Fall, die den Vorträgen in den Versammlungen am 18. und 19. Juni zugrunde lag.

Am ersten Tage sprach Reichsbahndirektor Wechmann, Berlin, über: „Die Elektrisierung der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung der Berliner Stadt- und Vorortbahnen." Nach einem Überblick über die bisher durchgeführte Elektrisierung der Reichsbahn, auf der z. Zt. rd. 1550 km Streckenlänge elektrisch betrieben oder betriebsfertig ausgebaut ist, wurde mitgeteilt, daß für eine weitere Elektrisierung 2500 km Strecken in Aussicht genommen sind, bei denen solche bevorzugt sind, deren Elektrisierung eine möglichst große Verbilligung des Betriebes gegenüber dem bestehenden Dampfbetrieb mit sich bringt und eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke erreichen läßt. Sonderfälle sind hierfür wegen ihrer großen Zugdichte Stadt- und Vorortbahnen sowie Zwischenstadtbahnen in Industriegegenden. Zu den projektierten Linien gehören die schlesische Hauptstrecke Oppeln—Breslau—Görlitz, die süddeutsche Ost-Westlinie München—Stuttg — Karlsruhe, dann München — Nürnberg — Halle — B lin/Magdeburg und Leipzig—Erfurt, die badische No südlinie: Frankfurt (Main)—Basel und die Rhein—Ru Linie: Köln—Düsseldorf—Duisburg—Dortmund. Nach Berechnungen werden die durch den elektrischen Betr eingesparten Betriebskosten neben einer Verzinsung Anlagekapitals von 7 % und einer angemessenen Rückl eine Überverzinsung des Anlagekapitalzuwachses von 4 rd. 9 % abwerfen. Zur Stromversorgung der Strecken v den Ausführungen zu entnehmen, daß die DRG. bei neuzeitlichen Betriebssicherheit der Fernleitungen der gemeinen Landesversorgung und deren fortschreiten Vermaschung zu einem Netz, so daß die Energie von m destens zwei Seiten zu erhalten ist, keine Bedenken m hat, die für die Zugförderung benötigten Energiemeng auch für die Haupteisenbahnen aus gut geleiteten frem Kraftwerken zu entnehmen. Natürlich muß die wirtsch liche Seite dabei berücksichtigt werden, da noch nach fahrungen in letzter Zeit in mehreren Fällen die ba eigene Bahnstromerzeugung billiger als Fremdstrombez war. Hierbei spricht auch die Art der Entnahme Drehstroms aus dem allgemeinen Netz und die Art Umformung in Einphasenstrom bzw. Gleichstrom mit.

Diesen Problemen waren insbesondere die Vorträge 19. Juni gewidmet, zu denen auch die Aussprache w volle Beiträge lieferte. Geheimer Regierungsrat P Dr.-Ing. Reichel-Berlin sprach über „Die Gleichstr versorgung der Deutschen Reichsbahn, insbesondere du Gleichrichteranlagen" und Prof. Dr.-Ing. Petersen-Ber über „Wechselstromversorgung der Reichsbahn unter rücksichtigung der Netzkupplung". Im ersten Fall erfo die Umsetzung des hochgespannten Drehstroms in Glei strom von 800 V, wie bei der Berliner Stadtbahn, zweiten Falle ist die Frage der Umformung von 50perio schem Drehstrom in Höchstspannung in Einphasenstr von 16⅔ Perioden von 15 000 V zu lösen.

An den Nachmittagen beider Tage fanden Fachsitzu gen mit Sonderberichten statt. Hier machte Dr. Mon interessante Mitteilungen über die neue Schnellzu Lokomotive 1Dol der AEG. und SSW. für die DRG., nach den Erfahrungen mit der 2Dol entwickelt word ist, und im Spätsommer ds. Js. in Betrieb kommt. gleicher Leistung beider Maschinen ist die neue einfach kürzer und billiger, was insbesondere auf den Bau neu äußerst hochwertiger Motore und die Verwendung v Trocken-Transformatoren zurückzuführen ist.

— **Hermann Stilke †.** Kommerzienrat und Verla buchhändler Dr. jur. h. c. Hermann Stilke in Berlin ist Alter von 58 Jahren am 21. ds. Mts. an den Folgen ein Schlaganfalls gestorben. Stilke stand auch zum deutsch Eisenbahnwesen insbesondere zur Reichsbahn durch sein Bahnhofsbuchhandel in Beziehung. Die von seinem Va begonnene Organisation des deutschen Bahnhofsbuchhand wurde von dem Verstorbenen durchgeführt und weit ausgebaut. Ein nicht unwesentlicher Teil der Bahnho buchhandlungen der Deutschen Reichsbahn ist in Händ der Firma Stilke. In der Kriegszeit traten zu den Bal hofsbuchhandlungen die zahllosen Feldbuchhandlungen Osten und Westen, an allen Fronten und in allen Etapp Auch auf den großen Amerika-Dampfern hat Stilke ein lebhaften Buchhandel eingeführt. In seinem Verlage schienen insbesondere auch geschichtliche Werke u solche der Jurisprudenz. Der Verstorbene war ein auß ordentlich geschäftskluger und weitschauender Mann, dal ein vornehmer Charakter. Er war u. a. Vorsitzender d Vereins deutscher Bahnhofsbuchhändler. Eine der lebe digsten Gestalten des deutschen Buchhandels ist mit il dahingegangen. — Die Firma wird von dem Sohne d Verstorbenen weitergeführt werden.

Ungarn.

— **Triebwagenverkehr.** Die Einführung eines Tri wagenbetriebes zeigte sich besonders auf solchen Strecke als notwendig, auf welchen infolge des schwachen Persone und Lastverkehres, diese beiden Verkehre durch gemisch Züge zugleich abgewickelt wurden. Der Triebwagenverke begann im Januar 1926 mit aus Deutschland eingeführt Wagen, aber erst nach längeren Versuchen konnte fe

stellt werden, welche Strecken vom Standpunkt der Rentabilität in der Personenbeförderung und vom Standpunkt technischer Ausführbarkeit des Betriebes für diesen Betrieb am meisten geeignet sind.

In dem Wirtschaftsjahr 1925/26 wurden mit 4 Triebwagen 3 200 Streckenkilometer, im Jahre 1926/27 mit 9 Triebwagen 12 300 Streckenkilometer und in den ersten 9 Monaten des Jahres 1927/28 mit 25 Triebwagen 673 300 Streckenkilometer geleistet. Diese Leistung wird bis zum Ende des Wirtschaftsjahres noch steigen, weil ab 1. Mai infolge Fahrplanänderung die Zahl der Triebwagen beträchtlich erhöht wurde.

Die Triebwagenzüge bestehen entweder nur aus dem Triebwagen oder wenn nötig noch aus ein oder zwei Beiwagen. Im Triebwagen sind 40 bis 46, in den Beiwagen 46 bis 56 Sitzplätze.

Die Triebwagen verkehren hauptsächlich auf flachen oder mäßig ansteigenden Strecken, da erfahrungsgemäß ihre Ausnützung und Belastung mit Beiwagen auf solchen Strecken am günstigsten ist. Somit ist die große ungarische Ebene sehr für solche Verkehre geeignet.

Der Stand der Triebwagen der Ungarischen Staatsbahnen ist folgender: 1 Wagen 150 PS Kiel, 1 Wagen 75 PS NAG, 1 Wagen NAG aus Deutschland, 1 Wagen 150 PS Maybach, 1 Wagen 75 PS MAN, 1 Wagen 80 PS Ganz, 17 Wagen 90 PS Ganz, zusammen 25 Wagen, wovon 7 ausländisches Fabrikat sind, die anderen sind inländischer Herkunft. Die Lieferung weiterer inländischer Wagen ist im Gange. Zu den Triebwagen gehören noch 34 Beiwagen.

Auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen wurden im Interesse des Publikums viel mehr Triebwagenzüge eingeführt als Triebwagen zur Verfügung stehen, so daß zurzeit ein Teil der Züge durch Dampflokomotiven befördert wird. Das verteuert den Betrieb des Zugförderungsdienstes beträchtlich, wird sich aber baldigst nach Ablieferung weiterer inländischer Triebwagen wesentlich bessern.

— **Der „Ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub"** veranstaltete Mitte Mai bei Teilnahme von 120 Klubmitgliedern und deren Familienangehörigen, unter Führung des Klubpräsidenten Staatssekretärs v. Horváth, einen gelungenen Studienausflug nach Wien und auf den Semmering. Bei dieser Gelegenheit wurde dem Präsidenten ein Ehrendiplom von dem österreichischen Eisenbahn- und Staatsbeamtenklub überreicht. Diese Ehrung ist ein neues Verbindungsglied zwischen den beiden Vereinigungen, die schon bisher einen regen und freundschaftlichen Verkehr aufrechterhielten.

Der Ausschuß für soziale Fürsorge des ungarischen Klubs leitet eine Sommerferienaktion ein, indem er für den Monat Juli 50 Kinder von Klubmitgliedern am Plattensee in einem Erholungsheim auf Kosten des Klubs vollständig verpflegt. Weiterhin gedenkt der Klub in diesem Jahre etwa 1500 RM für Studienzwecke zu verwenden, um die in den Mittel- und Hochschulen studierenden Kinder der Klubmitglieder zu unterstützen.

Niederlande.

— **Unbewachte Bahnübergänge.** Bei der am 14. Juni d. J. erfolgten Einrichtung des vom Minister für Wasserbau eingesetzten Ausschusses zur Prüfung der Sicherheit auf den schrankenlosen Überwegen hielt der Minister eine Ansprache, in der er an den in der Zweiten Kammer angenommenen Antrag auf Einsetzung dieses Ausschusses erinnerte. Er habe, obzwar von dem Nutzen der beantragten Untersuchung nicht überzeugt, nicht gezögert, dem Antrag zu entsprechen. Er wies weiter darauf hin, daß in dem Antrag — und zwar seiner Erachtens mit Recht — nicht auf Wiedereinführung des vormaligen Systems der allgemeinen Bewachung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Überwege der Hauptbahnen gedrängt werde.

Nachdem doch im Jahre 1922 (zu welcher Zeit der Verkehr über die Überwege bereits ein starker war) mit vollem Einverständnis der Zweiten und Ersten Kammer und unter zu diesem Zwecke absichtlich vorgenommener Änderung des Art. 33 des Eisenbahngesetzes beschlossen worden sei, das bisherige System der Überwachung aller dem öffentlichen Verkehr dienenden Überwege zu verlassen, würde es jetzt, nachdem in den seither verflossenen sechs Jahren bei etwa 1400 Bahnübergängen die Bewachung aufgehoben und in vielen Fällen zur Verbesserung der Aussicht auch die Bahnwärterwohnungen abgebrochen worden seien, fremd anmuten, wenn dies alles wieder größtenteils in Stand gesetzt werden müßte. Aus diesem Grunde habe er dem Ausschuß auch nur den Auftrag erteilt, eine Untersuchung nach der Sicherheit auf den Bahnübergängen anzustellen, ohne übrigens das Feld der Untersuchung des Ausschusses irgendwie einschränken zu wollen.

Der Vorsitzende des Ausschusses, Obergeneralinspektor a. D. der Eisen- und Kleinbahnen, Ing. A. H. W. van der Vegt, wies in seiner Antwort unter anderem darauf hin, daß es für die Beurteilung der Verkehrssicherheit auf den unbewachten Bahnübergängen von größter Wichtigkeit sei, die Umstände kennen zu lernen, unter denen verschiedene Unfälle auf diesen Überwegen sich ereignet hätten, daß jedoch die Statistik dieser Unfälle ausweise, daß bei vielen Unfällen die Sorglosigkeit des Publikums eine bedeutende Rolle gespielt habe.

Beim Überschreiten des Geleises auf einem unbewachten Bahnübergang habe das Publikum auf die eigene Sicherheit bedacht zu sein, es müßten dann aber solche Maßnahmen getroffen sein, daß derjenige, der die Landstraße benutzt, durch ein deutliches Warnungszeichen wisse, daß er sich einem Überwege nähere und durch eine genügende Aussicht auf den Bahnkörper imstande sei, die Verantwortung für die eigene Sicherheit zu tragen.

In Zusammenhang hiermit sei die Frage, was unter „genügende Aussicht" zu verstehen sei, von großer Bedeutung. Hierfür feste Normen festzusetzen, abhängig von der Stärke des auf den Landstraßen herrschenden Verkehrs, sei von größter Wichtigkeit.

— **Gebührenermäßigung.** Mit Wirkung vom 1. Juli 1928 werden die Gebühren für die bahnseitige Abholung und Zustellung von Eil- und Frachtstückgutsendungen erheblich ermäßigt. Diese Gebühr wird vom 1. Juli 1928 ab betragen: in Amsterdam, Rotterdam und 's Gravenhage: 0,15 Fl für jede 50 kg, mindestens für die Frachtbriefsendung 0,25 Fl; an sämtlichen übrigen Orten, wo Sendungen bahnamtlich abgeholt bzw. zugestellt werden können: 0,10 Fl für jede 50 kg, mindestens für die Frachtbriefsendung 0,20 Fl.

Plan einer Eisenbahn Almelo—Nordhorn—Bremen. Ein in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts mehrfach erwogener Plan einer Linie von Almelo über die deutsche Grenze nach Nordhorn und von da weiter zum Anschluß an das deutsche Reichsbahnnetz wird zurzeit in Holland wieder eifrig erwogen.

Übrige europäische Länder.

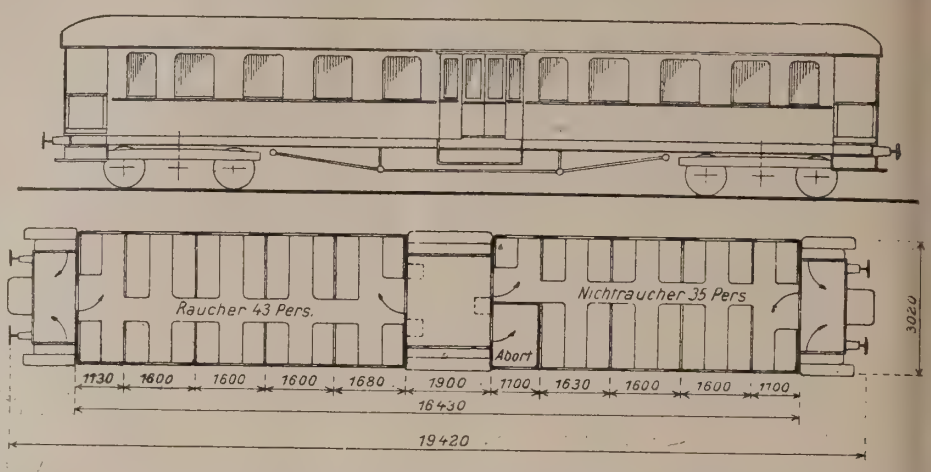
— **Herabsetzung der Gütertarife in Dänemark.** Seit dem 1. Juni hat die Dänische Staatsbahn den Tarif für Frachtgut (Stückgut) im Gewichte von mindestens 1500 km um 10 % ermäßigt. Das Mindestgewicht für den Wagenladungsverkehr ist von 5 t auf 3 t herabgesetzt worden. Für Sendungen von mindestens 3 t kommt an Stelle der Stückgutfracht die billigere Wagenladungsfracht zur Anwendung, während bisher erst Stückgutsendungen im Gewichte von mindestens 5 t die Wagenladungsfracht zugute gekommen ist.

Die Tarifherabsetzung betrifft nur den Inlandsverkehr mit Ausnahme der über den Großen Belt und den Öresund zu befördernden Sendungen.

— **Neue Personenwagen im Vorortverkehr der Dänischen Staatsbahn.** Die Dänische Staatsbahn hat, wie Dansk Jernbaneblad zu melden weiß, für den Vorortverkehr Kopenhagens 30 neue Personenwagen in Auftrag gegeben, deren Bauart von der bisherigen abweicht. Es werden statt der zweiachsigen Wagen vierachsige Drehgestellwagen mit einem Mitteleingang mit Schiebetüren und offenen Plattformen an den beiden Enden eingeführt. Der Wagenkasten weist eine Länge von 18,2 m auf und ist in zwei Abteilungen, für Raucher mit 43 Plätzen und für Nichtraucher mit 35 Plätzen geteilt; diese sind voneinander durch eine mittlere, 1,9 m lange verdeckte Plattform getrennt. Mit Rücksicht auf die Trittbretter zum Ein- und Aussteigen durch diesen Mitteleingang ist der Wagenkasten an dieser Stelle nur 2,1 m breit, sonst über 3 m.

Auf der Mittelplattform sind 3 Klappsitze angebracht, so daß der Wagen insgesamt 81 Sitzplätze aufweist. Zu Zeiten des Spitzenverkehrs können insgesamt 100 Personen befördert werden.

Während der Zutritt von den äußeren Endplattformen und der Mittelplattform zum Wageninnern durch gewöhnliche Klapptüren erfolgt, geht das Ein- und Aussteigen von der Mittelplattform durch doppelte Schiebetüren vor sich, deren zwei Flügel, wie bei den Straßenbahnen, gleichzeitig geöffnet oder geschlossen werden. Die Schiebetüren sollen nur ein einfaches Schloß von besonderer Konstruktion erhalten.



In dem einen Wagenabteil befindet sich ein Abort- und Waschraum mit Zutritt von der inneren Plattform.

Die Ausstattung des Wageninnerns ist hell gehalten, lackiertes Naturholz von der unteren Fensterseite bis zur Decke, braune Tapete unterhalb der Fenster und weißlackierte Decke. Die Sitze sind auf Federn gepolstert und mit echtem Büffelleder bezogen, während die Rückenlehne denselben Bezug auf einer Filzunterlage erhält.

Die Gepäcknetze werden nicht wie in den jetzigen zweiachsigen Wagen über der Rückenlehne angebracht, sondern oberhalb der Fenster. Dadurch entfallen die Eisenstützen von der Rückenlehne zur Decke, so daß das ganze Wageninnere als freier Raum in Erscheinung tritt. Für Reisende, die während der Fahrt im Wageninnern gehen oder stehen müssen, sind an den Rückenlehnen wie bei neuzeitigen Straßenbahnen Handgriffe angebracht.

Die Bodenhöhe über der Schienenoberkante beträgt 1300 mm, da die verschiedenen Bahnsteighöhen auf den Stationen die Trittbretter nicht entbehrlich machen. Das Leergewicht des neuen Wagens beträgt etwa 33 t, d. h. das Gewicht für den einzelnen Sitzplatz etwa 400 kg. Es handelt sich danach um einen leichten Wagen, zumal er fast wie ein Wagen 2. Klasse ausgerüstet ist. Die Klassenbezeichnung entfällt, da im Kopenhagener Vorortverkehr die Einheitsklasse eingeführt werden soll.

Der Anschaffungspreis stellt sich auf etwa 60 000 Kr. Die Lieferung der Wagen soll bis zur Einführung des Sommerfahrplanes 1929 erfolgt sein, wo man mit diesen Wagen den ersten Schritt zur Einführung der Einheitsklasse zu tun gedenkt.

— **Eisenbahnunglück bei Bollnäs (Schweden).** Am 22. d. M. ereignete sich um ½2 Uhr morgens auf der nördlichen Stammbahn in der Nähe von Bollnäs ein schweres Eisenbahnunglück. Schnellzug 24 (Stockholm — Ange — Drontheim) stieß 4 km südlich von Bollnäs auf der eingleisigen Strecke mit einer von Bollnäs entgegenkommenden Lokomotive zusammen, die infolge eines falsch aufgefaßten Signals zu früh von Bollnäs abgegangen war, um in Ockelbo den Schnellzug 22 abzuholen, der wegen eines Maschinendefekts auf der Strecke liegen geblieben war. Sowohl der Schnellzug wie die ausgesandte Lokomotive befanden sich beim Zusammenstoß in voller Fahrt. Die Schnellzugslokomotive und vier Wagen wurden umgeworfen. Die letzten Wagen des Schnellzugs blieben unbeschädigt. Die Zahl der Todesopfer beträgt 16, die der Verletzten 40.

Vor größeren Eisenbahnunfällen ist Schweden in den letzten Jahren glücklicherweise bewahrt geblieben. In aller Erinnerung sind allerdings noch das Eisenbahnunglück bei Malmslätt am 16. Juni 1912, bei dem 22 Personen getötet wurden, und das bei Getå am 1. Oktober 1918, bei dem 41 Personen ums Leben kamen. Bei Malmslätt handelte es sich ebenfalls um einen Zusammenstoß, bei Getå hingegen um eine Entgleisung infolge plötzlicher Senkung des Bodens.

— **Wagenmangel in Finnland.** Seit einiger Zeit herrscht bei der finnländischen Staatseisenbahn ein starker Wagenmangel, der infolge der starken Kohleneinfuhr entstanden ist. Der tägliche Fehlbedarf an Wagen beziffert sich a etwa 1000 Wagen und ist insbesondere im Osten des La des empfindlich verspürbar, von wo trotz des Hafe arbeiterstreiks bedeutende Mengen von Holzwaren na den Häfen versandt werden.

— **Baudirektion der estnischen Eisenbahnverwaltun** Bei der Eisenbahnverwaltung der Estnischen Staatsbahn ist eine neue Direktion für Eisenbahnneubaute gegründet worden. Zum Leiter dieser Direktion soll d frühere Verkehrsminister Ing. K. Ipsberg ernannt werde

— **Schließung des „Danziger Bahnhofs" in Warscha** Die Erweiterung des Warschauer Eisenbahnknotenpunkte verbunden mit dem Bau einer Stadtbahn, die durch d Zentrum Warschaus führen wird, erfordert die Außer betriebsetzung des „Danziger Bahnhofs" für den Persone verkehr. Anstelle des „Danziger Bahnhofs" in Warscha wird eine Zollkammer eingerichtet werden, mit deren Ba bereits begonnen worden ist. Diese Zollkammer wird ein Gruppe einer größeren Anzahl von Gebäuden umfasse und sich auf ein Gelände von mehreren Hektar ausdehne

— **Einnahmesteigerungen der polnischen Staatsbahne** Die Einnahmen der polnischen Staatsbahnen weisen im Ve gleich zum Vorjahr ständige Steigerungen auf. Sie übe stiegen die vorjährigen Einnahmen: Im Januar 1928 u 10 Mill., im Februar um 1,4 Mill., im März um 7 Mill. un im April um 3 Mill. Zloty.

— **Eröffnung einer neuen Eisenbahnlinie in Polen.** A 1. Juli 1928 wird die neuerbaute Eisenbahnlinie Luck-Stojanow—Lemberg dem Verkehr übergeben.

— **Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Polen.** Das po nische Verkehrsministerium hat der Wilnaer Eisenbahn direktion einen Kredit für den Bau einer Eisenbahnlini Woropajewo-Druja—Skarkowszczyzna—Mi ory angewiesen.

— **Vom russischen Eisenbahnwesen.** Nach einem vo Präsidium des Zentralkomitees der Gewerkschaft de Eisenbahnarbeiter der Sowjetunion erstatteten Berich sollen die Kapitalinvestierungen im russischen Eisenbahn wesen im Laufe der letzten drei Jahre 806 Mill. Rubel be tragen haben. Nach den weiteren Ausführungen diese Berichts sind diese Mittel jedoch unrationell ver ausgabt, 41,7 % entfielen auf Ausgaben für rollende Material, dagegen nur 29,2 % auf die Ausbesserung de Schienenwege, während dieses Gebiet besonders hätte be rücksichtigt werden müssen, da der Zustand der Schiene sehr schlecht sei. Der Umbau der Eisenbahnbrücken habe keine befriedigende Ergebnisse gezeitigt. Die Elektri sierung der Eisenbahnstrecken erfolge unwirtschaftlich Unter anderem habe die Elektrisierung einer Vorortstrecke der Nordbahnlinie über 25 Mill. Rubel gekostet, während der Verkehr auf dieser Strecke keine Steigerung aufweise Die Ausgaben für neue Großlokomotiven seien zwecklos gewesen, da 50 % der schweren Lokomotiven wegen des unbefriedigenden Zustandes der Schienenwege nicht in Be

eh genommen werden können. Die Zuggeschwindigkeit trage nur 50 % gegenüber der Vorkriegszeit. Der Bericht wirft dem Verkehrskommissariat und den einzelnen Eisenbahndirektionen mangelhafte Leitung vor und erblickt darin die Ursache für die vorangeführten Aussetzungen.

— **Tschechoslowakischer Kohlenverkehr über Bayern nach Österreich.** Vor dem Weltkrieg gab es einen durchgehenden Eisenbahngüterverkehr zwischen dem westlichen Gebiet Böhmens einerseits und Tirol anderseits über Deutschland (Bayern) unter dem Namen: Westböhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Nunmehr wurde im Einvernehmen mit den beteiligten Staaten vorerst nur ein durchgehender tschechoslowakisch-österreichischer Kohlenverkehr über Bayern eingeführt, der es ermöglicht, böhmische Kohle über Bayern nach dem Westen Österreichs (Tirol) abzufertigen. Der durchgehende Kohlenverkehr umfaßt sämtliche Kohlenstationen des Falkenau, Teplitzer und Brüxer Braunkohlengebietes, dann die Stationen des Kladnoer und Pilsner Steinkohlengebiets als Versandstationen.

— **Erwerbung des Wagenparks der tschechoslowakischen Wagenleihgesellschaft durch die Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat dem allgemeinen Wunsche entsprechend, den Wagenpark der Staatsbahnen zu vermehren, mit der tschechoslowakischen A. G. für Wagenverleihung wegen Ankaufes ihres gesamten Wagenparkes verhandelt. Die Gesellschaft besitzt 2017 Eisenbahngüterwagen und zwar 618 gedeckte und 1399 offene Wagen. Die Verhandlungen sind bereits abgeschlossen und das Ministerium hat den gesamten Wagenpark der Gesellschaft samt dem Vorrat an Ersatzteilen erworben und zwar zum Preise, der dem Nennwert gleichkommt. Vom Aktienkapital der Gesellschaft besitzt der Staat 35 %, während 65 % den Zuckerfabriken (insgesamt 172) gehörten. Das Aktienkapital beträgt 120 Millionen Kc aufgeteilt auf 100 000 Aktien. Infolge des Kaufes wird die Gesellschaft aufgelöst. Durch den Kauf des Wagenparkes soll dem sich stets wiederholenden Wagenmangel zur Zeit des Herbstverkehrs gesteuert werden.

— **Die schweizerische Verkehrswerbung im Jahre 1927.** Der zehnte Jahresbericht der schweizerischen „nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs“ (vgl. Jahrgang 1927 unserer Zeitung Nr. 34 S. 933), umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1927, liegt nunmehr vor.

Über die Tätigkeit dieser Organisation sind ihm die nachstehenden interessanten Angaben zu entnehmen:

In der Generalversammlung, 23. Juni 1927, wurde auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die den italienischen Staatsangehörigen entgegengesetzt werden, die sich zu Vergnügens- oder Erholungszwecken nach der Schweiz begeben wollen.

In den Vorstand traten behufs Fühlungnahme mit diesen Vereinen je Vertreter des Schweizerischen Hoteliervereins und des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine ein.

An Propagandamaterial verschickten die Büros in Zürich und Lausanne:

1. Drucksachen der Schweizer Verkehrszentrale selbst . .	352 643	(1926 387 590)
2. Drucksachen der Interessenten	433 438	(1926 445 770)
3. Plakate	28 616	(1926 17 629)

Bei der Aufführung der herausgegebenen Drucksachen interessiert, daß eine Broschüre und eine Touristenkarte in holländischer Sprache herausgegeben wurde (Auflage je 10 000 Stück). Die Touristenkarte mit englischem Text wurde unter anderem auch an die Canadian Pacific railway, die Dollar Steamship Line und den Rotary-Club Kongreß in Ostende verschickt. Die herausgegebenen Tiefdruckpropagandaplakate zeigen wieder volles Erfassen der Hauptbedingungen eines Werbeplakates: nicht viele verwirrende und nicht-haftende Einzelheiten, sondern ein wirksames Bild: mit je einer bildlichen Darbietung wird gezeigt: Bergsport, Autogesellschaftsreisen (Furka), Tennissport, Fischereisport, Wassersport in der Schweiz. Unterstützt wurde ferner die Schrift: „Schweizer Badekurorte und ihre Heilquellen“, die durch Vermittlung der offiziellen Vertreter des Landes den ausländischen Ärzten zugestellt wurde. Sie erschien in deutscher, französischer, englischer, holländischer und spanischer Sprache.

Die redaktionelle Propaganda, Artikel in der ausländischen Presse, erstreckte sich auf Deutschland, Belgien, Dänemark, Holland, Schweden, Ungarn, Tschechoslowakei, Frankreich, Indochina, Niederländisch-Indien, und die Vereinigten Staaten.

Beim Abschnitt „Vorträge“ ist darauf hingewiesen, daß die Filmpropaganda nach und nach die reine Lichtbilderprojektion verdränge, da letztere den Anforderungen eines durch die Kinematographen verwöhnten Publikums nicht mehr gewachsen sei.

Die Verkehrszentrale hat sich an vielen Messen und Ausstellungen, unter anderen auch in Saloniki, Barcelona und in Australien, beteiligt. Auf die 1928 stattfindende Beteiligung an der Pressa in Köln ist ebenfalls schon hingewiesen.

Aus Anlaß von sportlichen Ereignissen und internationalen Kongressen, die in der Schweiz stattfanden, wurden den Teilnehmern Alben überreicht. Besonders wird die Mitarbeit des schweizerischen Konsuls in Singapore erwähnt.

Die Verkehrsabteilung befaßte sich mit der Besprechung der Fahrplanentwürfe und stellte Anträge dazu, beteiligte sich an den Maßnahmen zur Hebung und Erleichterung des Kraftwagenverkehrs und am Auskunftsdienst. Die Wintersaison 1926/27 wird als gut bezeichnet, ebenso die Frühjahrssaison 1927 (Tessin und Genfersee), dagegen sei die Sommersaison 1927 durch Ungunst der Witterung beeinträchtigt worden. Die Valutafrage, die für französische, belgische und italienische Besucher früher noch eine Rolle gespielt habe, sei mit Steigen und Stabilisierung der Kurse nicht mehr in Erscheinung getreten.

Die Einnahmen werden mit 570 093 Fr, die Ausgaben mit 571 535 Fr angegeben, so daß die Jahresrechnung mit einem kleinen Fehlbetrag schloß.

In einer Zusammenfassung wird mit Recht auf die große Bedeutung des Fremdenverkehrs für Volkswirtschaft und Zahlungsbilanz (als ein Faktor zur Deckung der stets passiven Handelsbilanz) hingewiesen, sowie darauf, daß alle Zweige der Volkswirtschaft, nicht etwa nur Transportanstalten und Hotels, am Fremdenverkehr beteiligt seien und bei seiner Hebung gewinnen. Die ganze Darstellung zeigt wiederum, auf welcher Höhe die schweizerische Fremdenpropaganda steht und wie sie in vorbildlicher, wohldurchdachter und moderner Weise ihre Aufgabe löst.

— **Endgültige Einführung des Befehlsstabes auf den Schweizerischen Bundesbahnen.** Der bisher versuchsweise auf einigen Strecken der Schweizerischen Bundesbahnen eingeführte Befehlsstab (vgl. Nr. 6 und 19 des laufenden Jahrganges der Zeitung) wurde nunmehr am 20. Juni allgemein bei allen personenführenden Zügen der Schweizerischen Bundesbahnen eingeführt. Damit erledigt die schweizerische Eisenbahnverwaltung nach rein sachlichen Gesichtspunkten eine Frage, die die schweizerische Tagespresse unverhältnismäßig stark aufgeregt hat.

Der Stab heißt nunmehr „Signalstab“ statt Befehlsstab.

— **Die französische Verkehrssteuer.** Weite Kreise in Frankreich klagen bekanntlich über drückende Steuerlasten und namentlich über die hohe Verkehrssteuer; durch diese Klagen ist erreicht worden, daß bei der letzten Regelung der Eisenbahntarife (s. Nr. 13 dieser Ztg. v. 29. März 1928, S. 359) mit einem Abbau dieser Steuer begonnen worden ist (s. Nr. 16 dieser Ztg. v. 19. April 1928, S. 431), und auch die Art der Berechnung ist so abgeändert worden, daß der Steuerpflichtige entlastet worden ist. Der ehemalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Le Trocquer, jetzt Abgeordneter des Department Côtes-du-Nord, sucht in einem Aufsatz in der Zeitschrift „Capital“ aufklärend und beruhigend zu wirken. Er weist zunächst den Vorwurf zurück, daß die Abmachungen von 1921 zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Staat, die diese Gesellschaften, namentlich in bezug auf ihre Geldwirtschaft, auf eine veränderte rechtliche Grundlage gestellt haben, am Fehlbetrag der französischen Eisenbahnen die Schuld trügen. Im Gegenteil, dieser Fehlbetrag ging von etwa 3 Milliarden Fr im Jahre 1920 über 1,16 Milliarden im Jahre 1922, dem ersten Jahr, in dem nach den neuen Grundsätzen gewirtschaftet wurde, immer weiter herunter, bis das Jahr 1926 einen Überschuß von 560 Millionen brachte. Das Jahr 1927 hat allerdings wieder mit einem Fehlbetrag von gegen 300 Mill. abgeschlossen, und für 1928 wird schon jetzt ein weit höherer vorausgesehen. Was ist nun der Grund dafür?

fragt Le Trocquer, und er beantwortet diese Frage durch den Hinweis auf die „Jagd" nach neuen Steuern, die nach dem Kriege einsetzte und die er für ebenso fehlerhaft hält wie die gleichen Vorgänge nach dem Kriege von 1870/71. Diese Steuern belasteten unter anderem den Verkehr sehr stark; bei einer Abänderung der Veranlagung durch ein Gesetz von 1926 ging diese Belastung bis auf 110 % des Grundbetrags der Tarife im Personenverkehr und bis 63,25 % des entsprechenden Betrags im Güterverkehr. 1913 brachte die Verkehrssteuer, soweit sie von den Eisenbahnen erhoben wurde, 128 Mill. ein, für 1927 wird ihr Aufkommen zu 2 Milliarden geschätzt. Le Trocquer fordert, man solle auf die Sätze der Vorkriegszeit zurückgehen und den Ertrag dieser Steuer unter Berücksichtigung des Standes der französischen Währung auf 640 Mill. herabsetzen, wodurch die Eisenbahnen um 1,4 Milliarden entlastet werden würden. Mit diesem Betrag würden sie nicht nur ihren Fehlbetrag decken, sondern auch die Tarife herabsetzen können.

Le Trocquer gibt zu, daß die Erhöhung der Steuerlast unter zwingendem Druck vorgenommen worden ist. Man mußte im Jahre 1926, koste es, was es wolle, sofort greifbare Steuerquellen finden, die hohen Ertrag gaben. Sobald aber die Wirtschaft des Staates wieder in Ordnung gebracht ist, müßten die Steuern wieder abgebaut werden. Diese Forderung muß namentlich zu Gunsten der Eisenbahnen erhoben werden, die durch die Verkehrssteuer viel stärker betroffen sind als die Wasserstraßen und der Verkehr mit Kraftwagen und die außerdem unter anderen, ihre Einnahmen vermindernden Verhältnissen zu leiden haben, als da sind Abwanderung der Reisenden in die niedrigeren Wagenklassen, Abnahme des Güterverkehrs, Aufhebung gewisser, für die Eisenbahnen günstiger Tarife, Umstände, die dazu geführt haben, daß in den ersten sieben Monaten des Jahres 1927 das Aufkommen der Verkehrssteuer um 43,3 % hinter dem Voranschlag zurückgeblieben ist.

Unter Hinweis auf das Ausland, wo entweder keine Verkehrssteuer erhoben oder wo sie doch milder gehandhabt wird, fordert Le Trocquer eine Verminderung der Belastung des Eisenbahnverkehrs durch Steuern. Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme habe die Regierung bereits richtig erkannt, indem sie die letzte Tariferhöhung steuerfrei gelassen hat. Das sei aber nur ein erster Schritt, dem weitere folgen müßten, bis schließlich der Vorkriegszustand wieder erreicht sei.

Aus den Darlegungen des ehemaligen Verkehrsministers, dem man eingehende Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse nicht absprechen kann, geht hervor, daß Frankreich, obgleich es zu den Siegerstaaten gehört, unter den Folgen des Krieges schwer zu leiden hat und daß die übertriebene Machtpolitik, die es betreibt, ihm selbst nicht zum Segen gereicht.

— **Förderung des Reiseverkehrs in Frankreich.** Seit zwei Jahren wird in Frankreich eine Abnahme des Reiseverkehrs beklagt, die um so bemerkenswerter ist, als ausländische Reisende schätzungsweise in einem Jahr 12 Milliarden Fr. in das Land gebracht haben. Der Grund wird in der starken Besteuerung der Reisenden gesucht, namentlich in der hohen Steuer, die auf den Fahrkarten ruht, aber auch darin, daß nicht genügende Mittel zur Entfaltung einer erfolgreichen Werbetätigkeit zur Verfügung stehen. Die Fahrkartensteuer beträgt zurzeit 32,5 %, für Luxuszüge sogar 65 %. Man hält es für richtiger, Ermäßigungen einzuführen, um die Zahl der Reisenden zu steigern, als den Verkehr durch hohe Preise abzudrosseln. Während bis vor einiger Zeit die Ausländer nach Frankreich durch den Stand der französischen Währung angelockt wurden, ist es neuerdings nötig, sie in ihrer Heimat aufzusuchen und sie zu Reisen nach Frankreich anzuregen. Dazu gehören aber erhebliche Geldmittel, und diese sind nicht vorhanden. Das Office du Tourisme, das für das ganze Land wirken soll, verfügt z. B. über einen Betrag, der höchstens für die Werbetätigkeit eines Orts von Bedeutung für den Reiseverkehr ausreichen würde. Es wird daher gefordert, daß dieser Stelle ein Betrag von mindestens 200 Millionen aus Staatsmitteln zur Verfügung gestellt wird. Damit könnte es die Hälfte der Ausgaben decken, die nötig sind, um für den Reiseverkehr in Frankreich mit Erfolg zu werben und die anderen Unternehmungen, die das gleiche Ziel verfolgen, in ihren Bestrebungen zu unterstützen. I andere Hälfte der hierfür aufzuwendenden Kosten müs von diesen Unternehmungen selbst aufgebracht werd

— **Ermäßigung für Familienreisen in Frankreich.** I der Orléans-Eisenbahn bestanden schon bisher sehr erh liche Vergünstigungen für Reisende, an den Ausgang punkt der Reise zurückkehrende Familien, die mindeste 300 km auf der Eisenbahn zurücklegen. Neuerdings si sie noch weiter ausgedehnt worden. Die Familie muß a mindestens drei Personen bestehen, von denen eine d Vater oder die Mutter sein muß. Bisher zählten zw Kinder zwischen drei und sieben Jahren in diesem Sin als eine Person, neuerdings gilt die Zahl als erfüllt, we eine von den drei Personen ein Kind in diesem Alter i Ein Dienstbote oder ein Kraftwagenfahrer, dessen Wag mit der Bahn befördert wird, zählt dabei als zur Fami gehörig. Bisher begann die Ermäßigung erst mit d dritten Person, heute wird sie schon von der zweiten gewährt, und zwar beträgt sie 25 % für die zweite, 50 für die dritte und 75 % für jede folgende Person. Werd mindestens 400 km zurückgelegt, so können weitere F mäßigungen, die zwischen 10 und 45 % schwanken, in A spruch genommen werden.

— **Die Versorgung von Paris mit Milch.** Die Milch f Paris muß aus sehr erheblicher Entfernung herangeh werden. Auf der Orléansbahn laufen Milchwagen v Vierzon, Blois, Châteaurenault, Argent Montargis na Paris, auf der Staatsbahn beginnt ihre Fahrt jenseits Mans und Caen, sie durchlaufen die ganze Normandie u einen Teil von Anjou. Auf der Ostbahn beträgt die E fernung, auf die Milch nach Paris gebracht wird, mehr 400 km. Von den französischen Eisenbahnen wird mit nugtuung hervorgehoben, daß Paris im vergangen Winter stets genügend mit Milch versorgt gewesen sei u daß die Eisenbahnen Anerkennung dafür verdienten. Fr lich haben sie bei diesem Verkehr wie überhaupt bei d Beförderung leicht verderblicher Güter, neuerdings se unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden, d ihnen gerade auf diesem Gebiet dadurch überlegen i daß er an keinen starren Fahrplan gebunden ist und d das Gut zwischen Versender und Empfänger nicht u geladen zu werden braucht, zwei Vorteile, die gerade f den Milchverkehr von erheblicher Bedeutung sind. D Eisenbahnen wollen sich aber den Milchverkehr nic nehmen lassen. Paris hat einen beständig zunehmend Bedarf an Milch, und es ist nötig, der Hauptstadt imm größere Mengen Milch zuzuführen, um den Preis auf ang messener Höhe zu halten. Die Bezugsquellen für die Mil müssen daher in immer größerer Entfernung gesuc werden. Um das zu ermöglichen, wird die Einführu von Kühlwagen erwogen, in denen die Milch nicht w bisher in Kannen, sondern in innen verglasten Gro behältern befördert wird.

— **Die Pyrenäenbahn Bedous—Jaca.** Im Laufe dies Sommers soll der Betrieb auf der die Pyrenäen durc querenden Eisenbahn Bedous-Jaca, die ein Glied in d Verbindung Pau-Saragossa bildet, eröffnet werden. D auf französischer Seite liegende Teil ist 28 km lang, da kommen auf spanischer Seite 25 km. Bedous liegt a 400 m Seehöhe, der Grenzbahnhof Canfranc auf 1195 und bis zum Somport-Tunnel steigt die Eisenbahn noch a 1211 m. Es kommen Steigungen von 35 bis 43 ‰ vor. D Mindesthalbmesser der Krümmungen beträgt 200 m. D Gelände gab Anlaß zu zahlreichen Kunstbauten. So wi ein Flußtal allein von drei eisernen und drei Steinbrück überschritten. Auf französischer Seite liegen 14 Tunn

Wenn im Jahre 1929 noch der Betrieb auf der Streck Ax-les-Thermes—Ripoll eröffnet sein wird, erhält die ne Eisenbahn erst ihre wahre Bedeutung, indem durch d Neubaustrecken die Entfernungen zwischen Paris, Bo deaux und Toulouse einerseits, Madrid, Cartagena, Bare lona und Saragossa andererseits erheblich verkürzt wir Man erwartet von der neuen Verbindung, die schon se 50 Jahren erstrebt worden ist, eine wesentliche Förderun der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Spanien un Frankreich.

Fremde Erdteile.

- **Bahnbau durch Persien.** In Ergänzung der an dieser
e veröffentlichten Mitteilungen in den Nrn. 16 und 17
lfd. Jahrg. über die persischen Eisenbahnbaupläne
uns folgende Mitteilung und nebenstehende Karten-
ze zugestellt.

m 16. Oktober v. J. wurden die Vorarbeiten zu
längst geplanten Bahnlinie vom Kaspischen Meer
Persischen Golf — der sogenannten Nordsüd-
— beschlossen. Diesem Riesenunternehmen widmete
Schah von Persien folgende Geleitworte: „Wir hoffen,
Gott uns seinen mächtigen Beistand zur Verwirk-
ng dieses heiligen Zieles leiht, von dem die Wohlfahrt
Nation abhängt. Alle Perser müssen wissen, daß die
e Welt jetzt ihre Augen auf uns gerichtet hat und
ge unserer Handlungen ist."

Wie die Abbildung zeigt, besitzt Persien z. Z. nur drei
nbahnen, die aber nach europäischen Begriffen völlig
nglos sind. Es handelt sich um die in Nordpersien von

Russen während des Krieges erbaute 120 km lange
cke Djulfa—Täbris, die gegenwärtig nahezu
ottet ist und durch Ausbesserungsarbeiten vielleicht im
enden Jahre fahrbarer und leistungsfähiger gemacht
l. Im Südosten führt eine Kleinbahn von der Grenze
Britisch-Belutschistan bis Dosdab. Außerdem ver-
rt eine von einer belgischen Gesellschaft betriebene
albahn zwischen Teheran und Schah Abdul
im.

Persien ist nach dem Kriege politisch unabhängig ge-
den. Bereits am 24. Februar 1927 wurde das auf den
Sen Bahnbau bezugnehmende Eisenbahngesetz vom per-
hen Parlament angenommen. Nach vielem Hin und Her
nun die persische Regierung mit einem Konsortium,
ehend aus den deutschen Baufirmen Julius
ger, Tiefbau-A.-G., Philipp Holzmann & Co., A.-G., Sie-
s-Bauunion G. m. b. H., Kom.-Ges., und der amerika-
hen Firma Ulen & Comp. einen Vertrag abgeschlossen,
die Ausführung von Vorarbeiten und den Bau zweier
bestrecken für den Bahnbau vom Kaspischen Meer zum
sischen Golf umfaßt.

Die Bahn beginnt — nach einem Bericht der „Siemens-
schrift" — im Norden Persiens in Benderges am Kaspi-
n Meer und überschreitet das Elburgsgebirge bei einer
höhe von etwa 2200 m unweit Firusku. Weiter führt
Bahn in westlicher Richtung über Teheran nach Ha-
an, von dort nach Süden über Khoromabad, Disful,
uschter, Ahwas nach Mohammeran am Persischen Golf.
Gesamtlänge beträgt schätzungsweise 1600 km.

Die Vorarbeiten sollen in möglichst kurzer Zeit aus-
ührt werden. Da so gut wie keine Landkarten vorhan-
sind, seien Luftbildaufnahmen in Aussicht genommen,
stereophotogrammetrisch ausgewertet werden. Die Vor-
arbeiten für die nördliche Hälfte der Strecke werden von
den deutschen Firmen ausgeführt, während die süd-
liche Hälfte von den Amerikanern bearbeitet wird.

Die zur Ausführung vorgesehenen Probestrecken von
je 150 km beginnen an den beiden Endpunkten der Bahn.
Die Vorarbeiten für diese Strecken will man beschleunigen,
so daß voraussichtlich noch im laufenden Jahr mit den
Bauarbeiten begonnen werden kann. Das persische Parla-
ment hat der Auftragserteilung bereits zugestimmt.

Die Kosten des Bahnbauunternehmens werden durch die
Einnahmen der persischen Regierung aus den besonders
hierfür vorbehaltenen Steuern auf Tee und Zucker be-
stritten, die — nach der Quelle — schon seit mehreren
Jahren erhoben und bisher in einer Höhe von rd. 60 Mil-
lionen Mark zurückgestellt sind. Ohne Hinzuziehung son-
stiger Geldmittel dürfte der Bahnbau, dessen Gesamtkosten
auf 300—400 Millionen Mark geschätzt werden, eine Bau-
zeit von ungefähr 12 Jahren beanspruchen.

Fraglos wird durch diesen Bahnbau das mit Natur-
schätzen reich gesegnete persische Land einen starken
wirtschaftlichen Aufschwung nehmen, vorausgesetzt, daß
es von politischen Wirren verschont bleibt.

— **Vorarbeiten zum Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Sibirien.** Wie aus Tomsk gemeldet wird, ist dort eine Kommission aus Moskau eingetroffen, welche die Vorarbeiten zum Bau einer neuen Eisenbahnlinie Tomsk—Jenisseisk aufnehmen soll. Die neue Linie, die für sibirische Verhältnisse verhältnismäßig kurz ist (250 km), soll vornehmlich für die Holzbeförderung in Frage kommen. Die Baukosten sind auf 54 Mill. Rubel veranschlagt.

— **Endgültige Bestätigung der Richtung für die Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie.** Auf Grund einer sowjetamtlichen Meldung hat der Arbeits- und Verteidigungsrat der Sowjetunion nachstehende Richtung für die im Bau befindliche Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie bestätigt: Von Semipalatinsk soll die Linie bis Sergiopol längs dem Tscharski-Trakt gehen, weiter — vom 364. bis zum 682. Kilometer — nach der sogenannten Balchaschki Variante mit Überkreuzung des Flusses Lepsa, längs dem Fluß Bisha. Des Weiteren soll die Linie über den Bergrücken Malai-Sara, den Fluß Ili bis zur Stadt Alma-Ata führen. Von hier wird die Bahn über den Tschekparski-Paß bis zur Station Lugowaja der Taschkent-Eisenbahn führen. Der Arbeits- und Verteidigungsrat hat einen Teil der Baukosten in Höhe von 203,7 Mill. Rubel sowie 4 Mill. Rubel als Betriebskapital bestätigt.

— **Verkehr mit leichtverderblichen Gütern in Amerika.** Die letzten Jahre haben auf dem Gebiete des Verkehrs mit leicht verderblichen Gütern in den Vereinigten Staaten erhebliche Verbesserungen gebracht. Es sind dadurch einerseits für die Erzeuger neue Märkte eröffnet worden, und andrerseits ist es möglich geworden, Landwirtschaft mit Aussicht auf wirtschaftlichen Erfolg in Gegenden zu treiben, wo dies bisher aus Mangel an einem Absatzgebiet unmöglich war. Dieser Verkehr ist für die an ihm beteiligten Versender und Empfänger von großem Wert, aber er ist für die Eisenbahnen mit erheblichen Kosten verbunden. Die am Ziel eingehenden Wagen werden häufig über die standgeldfreie Zeit in Anspruch genommen; bei Wagen, die mit anderen Gütern beladen sind, kommt dies nur in 10 % der Fälle vor, bei den Obst- und Gemüsesendungen wird aber die standgeldfreie Zeit in 30 % der Fälle überschritten, und das Standgeld ist keine Entschädigung der Eisenbahn für den Verlust, der ihr dadurch entsteht, daß sie nicht rechtzeitig wieder über den Wagen verfügen kann. Die Eisenbahnen führen zurzeit einen Feldzug gegen die Überschreitung der Entladefrist, und sie scheinen dabei Erfolg zu haben, denn das Jahr 1928 hat bis Anfang Mai in dieser Beziehung eine Besserung der Verhältnisse gegenüber den beiden vorangegangenen Jahren aufzuweisen gehabt. Schwer ins Gewicht fallen aber bei dem Verkehr mit leicht verderblichen Gütern die Ansprüche auf Schadenersatz bei verspätet und beschädigt am Ziel eingehenden Sendungen. Die Händler mit diesen Gütern scheinen in dieser Beziehung sehr schroff aufzutreten und lassen sich die Gelegenheit nicht entgehen, Entschädigung von der Eisenbahn zu fordern, wenn ihre Sendung nicht rechtzeitig zu Markt kommt. Die

Kosten, die den Eisenbahnen auf diesem Wege entstehen, sind allerdings in der letzten Zeit dadurch stark zurückgegangen, daß die Eisenbahnen bemüht gewesen sind, diesen Verkehr so zu bedienen, wie es seine Eigenart verlangt, aber sie legen doch dem Handel nahe, seine Ansprüche nicht zu weitgehend zu verfolgen. Sie geben zwar ihre Verpflichtung zu, wirklich entstandene Schäden zu ersetzen, glauben aber, daß beide Teile besser fahren würden, wenn die Versender und Empfänger von solchen Sendungen darauf verzichten würden, geradezu gewohnheitsmäßig Schadenansprüche zu erheben.

Internationaler Verkehr.

— **England und das IÜG. und IÜP.** Im Journal de la Chambre de Commerce Internationale (Internationale Handelskammer) Nr. 17 vom Mai 1928 findet sich in dem Abschnitt „Communications des Comités nationaux", in dem die nationalen Komitees, das heißt die der einzelnen Staaten, interessante, Handel, Wirtschaft und Verkehr betreffende Mitteilungen machen, eine für den internationalen Verkehr wenig erfreuliche Nachricht aus Großbritannien.

Das britische nationale Komitee der internationalen Handelskammer teilt den Mitgliedern der internationalen Handelskammer den Standpunkt mit, den die englischen Eisenbahngesellschaften zur Frage des Beitritts der britischen Regierung zu den internationalen Berner Eisenbahnübereinkommen einnehmen. Diese Gesellschaften hätten auf Anfrage erklärt, daß sie der britischen Regierung den Beitritt zu ihnen n i c h t zu empfehlen vermögen. Als Gründe sind dafür angegeben:

a) daß in den Übereinkommen Fragen geregelt werden sollen, die streng genommen mit den Beförderungsvorschriften nichts zu tun haben und die in einer den britischen Gesetzen widersprechenden Weise behandelt sind,
b) daß das Nebeneinanderbestehen zweier nicht miteinander vereinbarer Systeme notwendigerweise zu Unzuträglichem führen müsse,
c) daß übrigens von der Regelung dieser Fragen die Wirksamkeit eines die internationale Beförderung behandelnden Übereinkommens nicht abhänge.

Hierzu wäre vielleicht zu bemerken, daß englischerseits schon früher darauf hingewiesen wurde, daß die englische Gesetzgebung manchen Bestimmungen der internationalen Übereinkommen nicht entspricht. Dieser Einwand hätte natürlich auch in vielen kontinentalen Ländern, die den Übereinkommen beigetreten sind, erhoben werden können. Es dürfte aber gerade der, bei obiger britischer Stellungnahme verkannte, Zweck eines internationalen Übereinkommens sein, daß im Interesse der Förderung und Erleichterung eines internationalen Verkehrs Rücksichten auf Aufrechterhaltung interner Bestimmungen zurückgestellt werden.

Wasserverkehr.

— **Die Einweihung der neuen Schleuse des Mittellandkanals** bei Anderten und zugleich die Eröffnung der Neubaustrecke Hannover — Misburg — Peine — Hildesheim des Mittellandkanals erfolgte am Mittwoch, dem 20. Juni 1928, durch Reichspräsident v o n H i n d e n b u r g im Beisein des Reichsverkehrsministers und zahlreicher Behördenvertreter. Die neue Schleuse wird den Namen von Hindenburg-Schleuse führen.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1927.** Wie bereits früher kurz berichtet, hat auch im Jahre 1927 der Verkehrsrückgang angehalten. Es wurden nur 54 254 Reisende in beiden Richtungen befördert gegenüber 57 882 im Jahre 1926. Auch im Güterverkehr hielt der Rückgang an, es wurden 1927 nur 25 318 t gegen 37 279 t im Jahre 1926 befördert. Dieser Rückgang ist ebenso wie der des Vorjahres ausschließlich auf das englische Einfuhrverbot für Fleisch vom 3. Juni 1926 zurückzuführen. Auch das Hotel in Vlissingen war weniger stark besucht als 1926. Der englische Touristenverkehr war infolge des schlechten Wetters und wohl auch infolge der Verlegung des englischen Dienstes der „Zeeland"schiffe von Folkestone nach Harwich geringer als 1926, doch ist hier für 1928 wohl mit einer Besserung zu rechnen.

An der Flotte der Gesellschaft (Oranje Nassau 2 groß, Prinzes Juliana und Mecklenburg, je 2907 t und alle drei mit Maschinen von 10 000 PS) hat sich geändert. Die Oranje Nassau dient z. Zt. während Olympiade als Hotelschiff in Amsterdam, und zwar gutem Erfolg für die Gesellschaft. Es wurden 500 00 gegen 650 000 hfl im Jahre 1926 auf die Schiffe, die 3 150 000 hfl (3 650 000 für 1926) zu Buche standen geschrieben.

Die Gesamteinnahmen beliefen sich 1927 auf 2 706 1 (1926: 2 587 595), die Betriebsausgaben betrugen 2 00 hfl (2 144 709), der Betriebsüberschuß belief sich demg auf 700 400 gegen 442 885 hfl im Jahre 1926. Hierzu k der Überschuß der Nebenbetriebe mit 5 446 hfl (11 649), so daß sich ein Gesamtüberschuß von 70 (454 534) hfl ergibt. Hiervon geht ab der Zinsendiens 97 444 (122 357) hfl und die Abschreibungen mit 52 (650 025) hfl, so daß für 1927 ein Gewinn von 86 38 entstanden ist, während sich 1926 ein Verlust von 31 (+ 283 010 aus früheren Jahren = 600 857,38) hfl erg hatte. Der Gewinn wird zur Abschreibung auf d Verlust benutzt.

Rechtspflege.

— **Die strafrechtliche Stellung des Personals der Ö reichischen Bundesbahnen.** Seit der in Durchführung Bundesbahngesetzes vollzogenen Entstaatlichung des triebes der Österreichischen Bundesbahnen, welche zur dung eines selbständigen Wirtschaftskörpers geführt sind in der Öffentlichkeit Zweifel aufgetaucht, ob di Betriebsdienste stehenden Bediensteten der neugebil Unternehmung auch weiterhin den Schutz obrigkeitl Personen genießen. Bekanntlich macht sich nach ö reichischem Strafrechte jemand, der gegen eine so schützte Person, wenn sie in der Ausübung ihres A oder Dienstes begriffen ist, sich gewaltsam widersetzt sie gefährlich bedroht, eines Verbrechens schuldig (StG.); wer sie wörtlich oder tätlich beleidigt, ist von Amtswegen zu verfolgenden Übertretung (s Wachebeleidigung, § 312 StG.) schuldig. Die geschü Personen sind im § 68 StG. aufgezählt, darunter fi sich auch die zur „Aufsicht auf Staats- oder Private bahnen oder zur Besorgung des Verkehrs auf densel bestellten Organe. Nunmehr hat der Oberste Gericht in Wien über Nichtigkeitsbeschwerde der Staatsan schaft Leoben sich mit der Frage zu befassen gehab durch die geänderte Betriebsform der Österreichis Bundesbahnen die Stellung der Bahnbediensteten in di Belange sich geändert hat und ob ein Bahnhofportier einen Passanten wegen Betretens des Bahnsteiges gültigen Ausweis behufs Bezahlung des Strafgeldes an in Ausübung des vom Gesetze als obrigkeitlich q fizierten Dienstes handelt. Das Höchstgericht hat er Frage verneint, letztere bejaht. Aus den Entscheidu gründen (Entsch. vom 19. Dezember 1927, GZO. s. 1370)

Der Angeklagte wurde am 10. August 1927 beim treten des abgesperrten Bahnsteiges in St. Michael dem dort in Ausübung seines Dienstes begriffenen steher F. B. angehalten und aufgefordert, eine Bahns karte zu lösen. V. Sch. schenkte der Aufforderung Gehör und begab sich auf den Bahnsteig zu einer Ta trafik, um dort Geld zu wechseln. Auf dem Rückwege ihn der Bahnhofportier F. B. an und verlangte die Zahl der Strafgebühr von 1 S. Der Angeklagte weigerte den Betrag zu bezahlen und begab sich mit den Wor „So ein Neugebackener möchte da aufräumen" zur gas seitigen Ausgangstür. Als B. ihm den Weg verst wurde er vom Angeklagten an der Brust erfaßt und z mal im Kreise herumgedreht, so daß er zu Fall gekom wäre, wenn er sich nicht am Angeklagten festgeha hätte. Der Gerichtshof I. Instanz nahm diesen Sachver als erwiesen an, lehnte die Unterstellung der Tat des geklagten unter die Strafbestimmungen der §§ 81, 312 S jedoch mit der Begründung ab, daß F. B. in seiner Ei schaft als Türsteher den Schutz des § 68 STG. nich Anspruch nehmen könne, da ab 1. Oktober 1923 der Be der Bundesbahnen nicht mehr zu den Geschäften der gierung gehöre. Die Eigenschaft eines Beamten im Si des § 101 STG. komme jetzt den Angestellten der Ö reichischen Bundesbahnen nur mehr insoweit zu, als

h besondere Vorschriften berufen sind, Geschäfte der ierung zu besorgen. Dies sei der Fall, wenn die zur sicht oder zur Besorgung des Verkehrs auf Eisenen bestellten Angestellten innerhalb des ihnen durch 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November . RGBl. Nr. 1, aus 1852, eingeräumten polizeilichen kungskreises handeln. Der Türsteher F. B. hatte nur Zutritt auf den Bahnsteig zu überwachen und war betigt, von demjenigen, der ohne gültigen Ausweis die sperrten Teile der Station betrat, das Strafgeld einben. Diese Dienstobliegenheit habe lediglich eine kaufnische Überwachungstätigkeit zum Inhalt und sei nicht bestimmt gewesen, „die Sicherheit des Betriebes ende oder sie gefährdende Handlungen" zu verfolgen.

Mit Recht bekämpft die Staatsanwaltschaft diese Rechtsicht mit Anrufung des Nichtigkeitsgrundes nach § 281 a STPO.

Durch die Entstaatlichung der Österreichischen Bundesnen hat sich die Stellung der Bahnangestellten im Rahdes § 68 STG. in keiner Weise geändert. Der Schutz en § 68 STG. ist nicht von der Voraussetzung abhängig, den in dieser Gesetzesquelle genannten Personen Beeneigenschaft zukommt. Wenn auch allen Beamten im ne des § 101 Abs. 2 STG. der Schutz des § 68 STG. il wird, so müssen doch nicht alle obrigkeitlichen Orie des § 68 STG. Beamte sein. Die Begünstigung des STG. kommt den zur Aufsicht oder zur Besorgung des kehrs auf Eisenbahnen Bestellten insoweit zu, als sie in Ausübung ihres Dienstes befinden.

§ 16 Abs. 4 des EisenbahnBetrRegl. vom 11. November , RGBl. Nr. 172, in Verbindung mit dem Gesetze vom Oktober 1892, RGBl. Nr. 187, verpflichtet Personen, die t im Besitze einer gültigen Fahrkarte sind, auf Staen mit Bahnsteigsperre vor Betreten der abgesperrten le der Station eine Bahnsteigkarte zu lösen. Die Karte beim Eintritt vorzuzeigen, und beim Verlassen der absperrten Teile abzugeben. Wer ohne gültigen Ausweis, abgesperrten Teile einer Station betritt, hat einen illing zu zahlen. Durch diese Bestimmung wurde die schrift des § 96 der EisenbahnBetriebs-Ordnung vom November 1851. RGBl. Nr. 1 aus 1852, über das Betreten Bahn und ihre Räume abgeändert und ergänzt. § 102 der .O. berechtigt die Angestellten der Bahn nicht nur zur altung von Personen, die eine die Sicherheit des Bebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits bt haben, sondern auch zur Anhaltung aller Übertreter in den §§ 93—100 enthaltenen Vorschriften, wenn sie an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten. Mit Überwachung des Bahnsteiges ist der Bahnhofportier raut. Er ist eine Aufsichtsperson im Sinne des § 68 . und als solche in die Kategorie jener Organe des ndienstes einzureihen, deren polizeilichen Wirkungsis § 102 EBO. anerkannt und deren dienstliche Tätigkeit n geltenden Rechte in den §§ 81 und 312 STG. gegen altsame Angriffe und gegen wörtliche oder tätliche Inen geschützt wird. F. B. handelte in Ausübung seines nstes, als er den Angeklagten anhielt und die Bezahlung Strafgeldes von ihm forderte. Wenn V. Sch. diese nstesverrichtung mit wirklicher gewaltsamer Handgung absichtlich vereitelte und den Türsteher auch h wörtlich beleidigte, so ist er nach den §§ 81 und 312 . straffällig geworden. D. Cap.

— **Eisenbahnbetriebsunfall und eigenes Verschulden.** weisung der von der Berufsgenossenhaft erhobenen Ersatzansprüche gegen e Reichsbahn. Der bei der Firma M. in Magdeg beschäftigte Schachtmeister H. ist am 14. September 5 kurz nach 6 Uhr früh von einem in den Bahnhof enhagen einlaufenden Personenzug erfaßt und wer verletzt worden und an den Folgen des Unfalls torben. Der H. wollte eine von seiner Firma gebaute, z vorher in Betrieb genommene Weiche untersuchen, te dabei aber unterlassen, die vorgeschriebenen Sicherheitsposten zu stellen. Die Tiefberufsgenossenschaft hat der Witwe des Verunglückten h Maßgabe der Reichsversicherungsordnung Sterbegeld, twen- und Kinderrente (bis zur Einreichung der Klage gesamt 2178 RM) gewährt. Sie nimmt nunmehr die ichseisenbahngesellschaft auf Ersatz in Anspruch. — Ihre Klage ist in allen Instanzen — Landgericht Magdeburg, Oberlandesgericht Naumburg und Reichsgericht — abgewiesen worden. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Das Oberlandesgericht hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht die Klage abgewiesen, weil es annimmt, daß der Unfall lediglich durch das eigene Verschulden des Verunglückten verursacht sei. Der H. habe schon dadurch schuldhaft gehandelt, daß er den Bahnkörper an einer Stelle betreten habe, die hierfür nicht ausdrücklich bestimmt gewesen sei; außerdem habe er unterlassen, die nach der Sachlage erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Er hätte aus der Zahl der ihm zur Verfügung stehenden Leute Sicherheitsposten aufstellen müssen, anstatt die Leute auf der anderen Seite des Stellwerks zu belassen und allein auf die Gleisanlage zu gehen. Ein Rechtsirrtum ist in diesen Ausführungen nicht zu finden. Das Oberlandesgericht hat sagen wollen, daß das Verschulden des Verunglückten ein so erhebliches und weitaus überwiegendes gewesen sei, daß demgegenüber das Moment der Betriebsgefahr nicht mehr in Betracht komme. Personen, die mit Rücksicht auf die Wahrnehmung ihrer geschäftlichen Interessen Bahnanlagen an Stellen betreten, die an sich dem Publikum nicht zugängig sind, müssen mit den Gefahren, die mit der Sachlage verbunden sind, rechnen und erhöhte Aufmerksamkeit betätigen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen". Herausgeber: K. Mißlack, Leipzig S 3.) (VI 375/27. — 16. 4. 1928.)

Bücherschau.

— **Graphische Tarifbehelfe.** Mit den im Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien, erschienenen graphischen Tarifbehelfen wird bezweckt, die Schwierigkeiten der Tarifanwendung soweit wie möglich zu verringern. Das Wesentliche der Neuerung besteht darin, daß die Gütertarife eines bestimmten Landes auf einer Art Eisenbahnkarte gewissermaßen graphisch aufgelöst werden. Durch Verwendung verschiedener Farben und verschiedener Zeichen ist dem Graphikon z. B. zu entnehmen, welche Eisenbahnlinien im Güterverkehr durchgerechnet oder nicht durchgerechnet werden, welche Gebührenberechnungstabellen für sie gelten, welche Linien dem IÜG. angehören, ob sie sich in Privatbesitz befinden, eingleisig oder zweigleisig sind, ob ein Übergang von einer Linie auf die andere stattfindet. Bei den einzelnen Stationen finden sich Angaben z. B. darüber, ob eine Reexpedition zulässig ist, ob örtliche Gebühren eingehoben werden oder eine Umladung stattfinden muß. Es sind die Achsdrücke für jede Strecke angegeben, die Grenzpunkte von den Grenzgemeinschaftsstationen unterschieden usw. Zunächst sind die graphischen Tarifbehelfe, deren gesetzlich geschützte Bezeichnung „Graphischer Tarifbehelf ATA" lautet, für Österreich und Ungarn erschienen. Diejenigen für die Tschechoslowakei und Rumänien folgen in Kürze. Die Graphika für Deutschland, Polen und Südslawien befinden sich noch in Bearbeitung. Die graphischen Tarifbehelfe werden dem Tarifbeamten, insbesondere dem jüngeren, gute Dienste leisten. Sie sind bei der „Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife", Wien, I., Biberstraße 16, erhältlich. Der Preis für die einzelnen Karten bewegt sich zwischen 3 und 6 Schilling.

— **Energiespeicherung** von Dr. Ing. W. Pauer, a. o. Professor an der Technischen Hochschule Dresden (Wärmelehre und Wärmewirtschaft in Einzeldarstellungen. Unter Mitwirkung von Dr.-Ing. A. Naegel, o. Professor an der Technischen Hochschule Dresden, und Dr.-Ing. W. Pauer, a. o. Professor an der Technischen Hochschule Dresden, herausgegeben von Geh. Hofrat Prof. H. Pfützner, Band VI). Mit 57 Abbildungen. Dresden und Leipzig 1928. Verlag von Theodor Steinkopff. IX, 179 Seiten. Preis geh. 12 RM, geb. 13,50 RM.

Im Rahmen der bekannten Sammlung „Wärmelehre und Wärmewirtschaft in Einzeldarstellungen" bringt das vorliegende Werk eine zusammenfassende Bearbeitung des heute so wichtigen Gebietes der Energiespeicherung, das im Schrifttum des letzten Jahrzehnts zwar ausführlich behandelt worden ist, aber nur für Einzelanlagen oder einzelne Bauarten, sowie deren Eingliederung in die verschiedensten

technischen Anlagen. Hier werden die verschiedenen Vorgänge betrachtet, bei denen eine Energiespeicherung angestrebt wird oder als mehr oder weniger unbeabsichtigte Nebenerscheinung auftritt. Das führt dazu, Anlagen nicht ausschließlich nach ihrem Verhalten im Beharrungszustand, sondern auch unter wechselnden Betriebsbedingungen zu behandeln.

Das einleitende Kapitel erläutert die Grundbegriffe und den Aufgabenkreis der Energiespeicherung und berücksichtigt die jährlichen Schwankungen und ihren Ausgleich, den Einfluß der Arbeitszeit und der periodisch arbeitenden Produktionsvorgänge, die Speicherung auf ortsveränderlichen Maschinen und Regeneratoren. Die folgenden Abschnitte behandeln die verschiedenen Speicherarten, zunächst die bekannten Schwungradspeicher der Kraftmaschinen und die Ilgnerumformer, sodann die Wasserkraftspeicher in ihren Ausführungsformen (Tages- und Jahresspeicher, Kupplung von Wasserkraft- und Wärmekraftanlagen, Pumpenspeicherwerke) unter besonderer Berücksichtigung ihrer Wirtschaftlichkeit. Im Abschnitt über Wärmespeicherung in Flüssigkeiten werden besonders die Anlauf- und Abkühlvorgänge in Heizungen untersucht, wobei die verschiedenen Arten der Warmwasserspeicher und ihre Schaltungen bespr werden. Das wichtigste Kapitel, Speicher für Dampf anlagen, behandelt die thermischen Grundlagen und wirtschaftlichen Vorteile der einzelnen Speicherarten (G druck-, Gefälle, Lösungs- und elektrochemische Spei und erörtert die heute viel umstrittenen Fragen der Sp deckung in Kraftwerken. Der Schlußabschnitt gibt kurzen Überblick über die Wärmespeicherung in f Körpern (im Mauerwerk der Dampfkessel und Feuer der Winderhitzer und Regeneratoren).

Bei der ganzen Behandlung wurde besonderer Wer graphische Methoden gelegt, die auch bei verwickelter sammenhängen ein klares Bild geben. Die zahlreichen S bilder wurden nach den Stenderschen Vorschlägen entw Auf knappem Raum, aber in klarer Darstellung hat Verfasser der Fachwelt ein sicher überall freudig begr Werk gegeben, das jedem, der sich mit den einschlä Fragen zu befassen hat, eine wertvolle Hilfe sein wird mal die Benutzung des ausgezeichnet ausgestatteten B durch ein ausführliches Literatur-, Namens- und Sac zeichnis wesentlich erleichtert wird. S

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltu

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: die 11,70 km lange Nebenbahn Leinfelden—Waldenbuch (RBD. Stuttgart) sowie die 14,8 km lange Strecke Viechtach—Blaibach und die 5,2 km lange Nebenbahn Deggendorf—Metten (Regentalbahn Aktiengesellschaft).

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Kassel. Am 1. Juli 1928 wird der rechts der Bahnstrecke Seesen Reichsb.—Herzberg (Harz) zwischen den Stationen Seesen Reichsb. und Münchehof (Harz) neuerrichtete Haltepunkt Herrhausen für den Personenverkehr eröffnet werden.

Bundesbahndirektionsbezirk Linz. Am 15. Juni 1928 ist in der Strecke Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim in km 37,702 die neue Sommer-Personenhaltestelle „Obertraun-Koppenbrüllerhöhle" eröffnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Juli 1928 wird die zwischen den Stationen Coesfeld (Westf.) und Legden rechts der Bahnstrecke Co (Westf.)—Gronau (Westf.) gelegene Station Holtw welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Stück verkehr diente, auch für die Abfertigung von W ladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren erö werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankf (Oder). Der an der Strecke Guben—Sommerfeld gel Bahnhof Jeßnitz (Laus.) erhält mit sofortiger Gülti die Bezeichnung Jeßnitz (Kr. Guben).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung erlassen worden:

Nr. IV 129 vom 19. Juni 1928 an sämtliche Ver verwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 3 des digen Unterausschusses für Angelegenheiten des G verkehrs, Budapest, den 9./11. Mai 1928.

Nr. V 293 vom 12. Juni 1928 an sämtliche Ver verwaltungen, betr. Einziehung der Beiträge zur Be tung der Kosten des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1928 wird die Teilstrecke Horrem–Quadrath (alt) der projektierten Neubaustrecke Rommerskirchen — Mödrath — Liblar mit der Station „Quadrath-Ichendorf" für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden. Zu gleicher Zeit werden die an der alten Nebenbahnstrecke Bergheim (Erft)—Mödrath gelegenen Bahnhöfe Quadrath und Ichendorf für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Köln, den 18. Juni 1928. (693)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli 1928 wird der rechts der Bahnstrecke Seesen Reichsb. — Herzberg (Harz) zwischen den Stationen Seesen Reichsb. und Münchehof (Harz) neuerrichtete Haltepunkt Herrhausen für den Personenverkehr eröffnet werden. (689)

Die Entfernungen betragen:

Zwischen Seesen Reichsb. und Herrhausen 3,15 km; zwischen Herrhausen und Münchehof (Harz) 2,02 km. Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Seesen Reichsb. nach Herzberg (Harz) die Züge Nr. 558, 562, 548, 550;

b) in der Richtung von Herzberg (Harz) nach Seesen Reichsb. die Züge Nr. 545, 547, 555.

Kassel, den 23. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1928 wird die zwis den Stationen Coesfeld (Westf.) Legden rechts der Bahnstrecke C feld (Westf.)—Gronau (Westf.) legene Station Holtwick, welche her dem Personen-, Gepäck- Stückgutverkehr diente, auch für Abfertigung von Wagenladung tern, Leichen und lebenden Ti eröffnet werden. (

Die Abfertigung von Fahrzeu Sprengstoffen und Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine B pe erforderlich ist, ist ausgeschlos

Über die Höhe der Tarifsätze g die Dienststellen Auskunft.

Münster (Westf.), im Juni 192

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion.

4. Änderung von Stationsnamen.

Die Stationsbezeichnung Hohen Neuendorf wird in Hohen Neuendorf b Berlin umbenannt. (687)
Berlin, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Der neue Umsteigebahnhof bei Charlottenburg erhält die Bezeichnung:
„Ausstellung".
Berlin, den 21. Juni 1928. (701)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 wird im Ausnahmetarif 160 (Glas für Ausfuhr) die Station Sinzig und Ausnahmetarif 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) die Station Ludwigshafen (Rhein) Hof als Versandstation nachgetragen.
Berlin, den 23. Juni 1928. (699)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 34 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 wird die Station Wandsbeck als Versandstation in den Ausnahmetarif 34 a einbezogen.
Berlin, den 21. Juni 1928. (694)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 werden im Ausnahmetarif 11 (Düngemittel) die Stationen Edemissen und Saltorf als Versandstationen nachgetragen.
Berlin, den 23. Juni 1928. (698)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 wird im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 18 (Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen) unter Ziffer I die Station Bad Warmbrunn als Versandstation nachgetragen.
Berlin, den 23. Juni 1928. (697)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahngütertarif Teil II, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit ab 2. Juli 1928 wird der Ausnahmetarif 51 für gerösteten (gebrannten) Schieferton neu herausgegeben. Als neue Versandstationen sind aufgenommen: Eger, Moldau und Seitzenhain. Der Ausnahmetarif wird künftig nur noch bei Verfrachtung von mindestens 60 000 t jährlich gewährt.
Näheres Reichsbahn-Tarifanzeiger.
Breslau, den 25. Juni 1928. (702)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1928 wird im Ausnahmetarif 2 (Kies, Grand, Sand usw.) unter Abschnitt Geltungsbereich die Nebenbahn Waldhof—Sandhafen unter den ausgeschlossenen Bahnen gestrichen. (681)
Berlin, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Druckfehlerberichtigung.
Im Teilheft B II 24 wird die Entfernung Gernrode (Harz) — Roth (Dillkr.) von 347 in 387 km berichtigt. (676)
Berlin, den 19. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b).

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 16a für frische Kartoffeln, 16c für getrocknete Kartoffeln und 101 für frische Kartoffeln zur Ausfuhr wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. September 1928 verlängert. (677)
Berlin, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6.

In oben genanntem Tarif ist für Benzin, rohes, rumänischer Herkunft, eine besondere Frachtermäßigung gewährt worden.
Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.
Altona, den 25. Juni 1928. (703)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 tritt der Ausnahmetarif 10 für Brennholz in Kraft.
Berlin, den 21. Juni 1928. (696)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 tritt der Ausnahmetarif 185 für Salzsäure zur Herstellung von Bleicherde in Kraft.
Berlin, den 23. Juni 1928. (695)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband, Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1b).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 101 H durch Aufnahme der Stationen Bad Lippspringe, Hoiersdorf, Horn-Bad Meinberg, Misburg, Salder und Steinhagen i. W. erweitert. (674)
Köln, den 21. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1928: Änderungen im AT. 181 für Rohkupfer usw. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (686)
Altona, den 22. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 treten einige Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres ist aus dem am 28. Juni d. J. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (688)
Berlin, den 22. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1928 wird im Ausnahmetarif 11 (Düngemittel) unter Abschnitt Geltungsbereich die Station Wincheringen als Versandstation gestrichen. (678)
Berlin, den 20. Juni 1928.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 werden die Zuschlagsfrachten bei der Farge—Vegesacker Eisenbahn geändert. Näheres enthält der am 28. Juni ds. Js. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Berlin, den 22. Juni 1928. (700)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1928. Ergänzung der Ausnahmetarife 35 und 35a. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (672)
Altona, den 18. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 werden die Tarife Nr. 1, 4, 6, 8, 23, 24, 51, 59, 81, 85, 86 und 87 durch Aufnahme neuer Güter (Putzwolle und Korkschrot) sowie weiterer Stationen ergänzt. Ferner werden für Erdöl (Mineralöl) und Rohbenzin besondere Frachtermäßigungen bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen eingeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (692)
Dresden, am 22. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1928 wird im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustoffe) unter A 3 nach „Mergel, roh" nachgetragen „auch gemahlen". (680)
Berlin, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 a.

Mit sofortiger Gültigkeit werden nachstehende Stationen mit den angegebenen Entfernungen in den Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 a aufgenommen:

Zwischen	Dienstbeschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Bolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen (Venlo) Grenze / Venlo (Kaldenkirchen)	Straelen (Venlo) Grenze / Venlo (Straelen)	Hassum Grenze / Geneji	Cranenburg Grenze / Groesbeek	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt Grenze / Winterswijk	Borken (Westf.) Grenze / Winterswijk	Alstätte Grenze / Brockhuime	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Bentheim Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden *)
				Entfernung in Kilometern													
Hoiersdorf Zu.....	O R	Br. Schön	Br. Schön	463	455	430	415	418	424	448	421	394	374	346	325	319	369
Horn — Bad Meinberg	—	Han.	Han.	288	280	255	240	243	249	263	246	219	199	188	173	167	217
Salder Zu	—	Br. Land	Br. Land	407	399	374	359	358	364	378	361	334	314	286	265	259	309

Köln, den 21. Juni 1928. (673)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Besonderes Heft 3. Tfv. 71c.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 erscheint der Nachtrag III zum Heft 3. Er enthält außer den bereits im Tarif- und Verkehrsanzeiger I bekanntgegebenen Änderungen:

a) Entfernungen für die Stationen der Strecke Klosterreichenbach—Raumünzach,
b) Entfernungen für einen neuen Schnittpunkt (5) der Entfernungstafel II,

die am Tage der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Klosterreichenbach—Raumünzach in Kraft treten. (669)

Breslau, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-nordische Verbands-Gütertarife.

Ab 9. Juli 1928 werden je ein Ausnahmetarif für alte Blechwaren usw. aus Dänemark bzw. Schweden/Norwegen nach Deutschland eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (670)

Altona, den 19. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Ab 9. Juli 1928 werden für einige deutsche Stationen Schnittfrachtsätze für die Stufen 200—240 der Klasse S 1 eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (682)

Altona, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Nottarif Tfv. 7.

Der Nottarif wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1928 verlängert. (684)

Berlin, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tfv. 71c.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klosterreichenbach—Raumünzach, durch die die Stichbahnen Freudenstadt—Klosterreichenbach u. Rastatt—Raumünzach zu einer durchgehenden Nebenbahn zusammengeschlossen werden, erscheint Nachtrag III zum Gütertarif Teil II, Hft B, Besonderes Tarifheft 3, enthaltend den Entfernungsanzeiger. (675)

Breslau, den 19. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-Ungarischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Juli 1928.

Am 1. Juli 1928 tritt ein direkter Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern (einschließlich Kohlen und lebender Tiere) zwischen Stationen deutscher und ungarischer Eisenbahnen nebst einem Anhang hierzu in Kraft. Der Tarif enthält Serientarife für Eil- und Frachtstückgüter und Artikeltarife für bestimmte Güter als Eil- oder Frachtgut in Stückgut- und Wagenladungssendungen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. Preis des Tarifs 17,50 RM; Preis des Anhangs 0,70 RM.

München, den 18. Juni 1928. (683)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1928 wird im Ausnahmetarif 18 (Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen) die Station Sinn als Versandstation unter I und die Station Sensburg als Empfangsstation nachgetragen. (679)

Berlin, den 20. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Wechselgüterverkehr Sachsen-W temberg.

Am 1. Juli 1928 tritt der Nachtr zum Tarifheft B (Entfernungen) Kraft. Er enthält die seit Ausg des Heftes im Verfügungswege kanntgegebenen Änderungen und gänzungen. Ferner sind in der fernungstafel I Anstoßentfernun für die an den Neubaustrec Klosterreichenbach—Raumünzach Schömberg (Württ.)—Rottweil g genen Stationen vorgesehen. Di Entfernungen sind vom Tage der triebseröffnung der Bahnen gül Außerdem wird ein neuer Anst punkt (Anstoßpunkt 3) eingefü Der Nachtrag kann durch Verm lung der beteiligten Güterabfertig gen oder unmittelbar von den dem Tarif angegebenen Stellen zogen werden. Preis 20 Rpf. (6

Dresden, am 22. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-schwedisch-norwegisch Verbands-Gütertarif.

Ab 9. Juli 1928 wird die Stat Wiesbaden Süd in den Tarif auf nommen. Näheres durch Reichsba tarifanzeiger. (6

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltunge

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1 erscheint ein Neudruck des oben nannten Durchfuhr-Ausnahmetari in den die seitherigen Änderung und Ergänzungen sowie laufende n Tarifmaßnahmen eingearbeitet w den sind. (67

Näheres durch Reichsbahntarif zeiger.

Altona, den 16. Juni 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

27 Berlin, den 5. Juli 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

optische Zugbeeinflussung.

Abschluß des neuen Arbeitsvertrages für den Bereich der russischen Eisenbahnen.

kann die Verwendung des Großraumgüterwagens im Kohlenverkehr gefördert werden?

Österreichischen Bundesbahnen Betriebsjahr 1927.

die betrieblichen Verhältnisse und die Verkehrsbestimmungen der natolischen und Bagdadbahn.

Kemmanns 70. Geburtstag.

richten.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein.

Deutschland: Wechsel in der Stelle des Reichsverkehrsministers. — Stellung der Reichsbahn-Hauptverwaltung zu den letzten Eisenbahnunfällen. — Direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach Sowjetrußland. — Verbilligter Ausflugsverkehr Deutschland—Schweden. — Berlins Milchversorgung. — Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A. G. in Berlin (Mitropa). — Die Verwaltungsakademie Berlin. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Schienenbestellungen der Bundesbahnen. — Umbau von Brücken der Bundesbahnen. — Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen. — Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft. — Der österreichische Außenhandel.

Ungarn: Besuch der Österreichischen Verkehrsgewerkschaft in Budapest. — Personalnachricht.

Übrige europäische Länder: Elektrische Revisionswagen der Schwedischen Staatsbahn. — Fährverbindung Schweden—Estland u. Lettland. — Studienreise russischer Eisenbahningenieure nach Deutschland. — Das polnische Verkehrsministerium über die Eröffnung eines neuen deutsch-polnischen Grenzübergangs. — Bau eines neuen Güterbahnhofs im Hafen von Gdingen. — Ein polnisch - rumänischer Eisenbahn-Verbandstarif. — Verkehrswerbung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Neuer tschechoslowakisch-polnischer Grenzübergang. — Direkter tschoslowakisch-russischer Güterverkehr. — Beförderungsstatistik der tschechoslowakischen Bahnverwaltung. — Die Tätigkeit der italienischen Eisenbahnmiliz. — Eisenbahnunglück bei Darlington (England). — Neuerungen auf der Londoner Untergrundbahn. — Ungewöhnlicher Verkehr bei den Londoner Untergrundbahnen. — Neue Bestimmungen für den Güterverkehr der englischen Eisenbahnen. — Eine Anleihe der Londoner Untergrundbahnen. — Schlafwagen 3. Klasse in England. — Ausfuhr aus Irland nach England. — Die wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbahngewerkschaft.

Fremde Erdteile: Jubiläum der Chinesischen Ostbahn. — Japanische Lokomotivbestellungen in England. — Die Hoch- und Untergrundbahn in Philadelphia.

Internationaler Verkehr.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die optische Zugbeeinflussung

de im letzten halben Jahre an einigen Signalen der cken München—Allach und München—Holzkirchen bebsmäßigen Versuchen unterworfen. Ihre technischen ndlagen sind früher beschrieben worden*).

Die Versuche ergaben im Ganzen ein sehr günstiges l, nachdem anfängliche Schwierigkeiten überwunden en. So störte zuerst, solange die Leitungen noch unchützt waren, das Vorbeifahren einer elektrischen Lootive, welche eine Fehlauslösung bewirkte. Nachdem Leitungen gepanzert waren, verschwand dieser Ein3 völlig.

Von den Einflüssen der Witterung erwiesen sich Schnee, el und Regen als durchaus unschädlich. Der Tau machte einigen Fällen Schwierigkeiten, die aber durch Abten der Spiegel endgültig beseitigt wurden. Erhebliche wierigkeiten bereitete der Rauhreif, zumal bei den schroffen Witterungsumschlägen der oberbayerischen Hochebene. Durch Schutzrohre an den Spiegeln und andere Mittel konnte jedoch das Ansetzen von Rauhreif erfolgreich verhindert werden.

Immerhin wird man in diesem Punkt noch die Dauerbewährung abwarten müssen, welche sich nur im Laufe mehrerer Jahre erbringen läßt.

An den hauptsächlich wirkenden Teilen auf der Lokomotive wurde im Laufe der Versuche nichts verändert. Auch die anfänglich als empfindlich gefürchteten Teile, wie die Selenzelle und die Verstärkerröhren, hielten ohne Schwierigkeit durch.

Wie bekannt, zielte die optische Zugbeeinflussung vor allem auf eine stufenweise Begrenzung der Geschwindigkeit in dem Abschnitt zwischen Vorsignal und Hauptsignal. Dieses Ziel wurde mit einer überraschenden Genauigkeit erreicht. Ein Spiegel, der beispielsweise auf 73 km/h Geschwindigkeit eingestellt war, hielt diese Grenze unverändert durch alle Monate hindurch ein. Der Lokomotiv-

*) Z. d. V. D. E. V. 1926, Nr. 42/43: „Die optische nalübertragung".

führer führte öfters den Besuchern vor, wie er mit 72 km Geschwindigkeit ungebremst an dem Spiegel vorbeikam, während er mit 74 km/h gestellt wurde. Bei Nebel und schwach brennendem Scheinwerfer verschiebt sich die Grenze um 2—3 km nach oben.

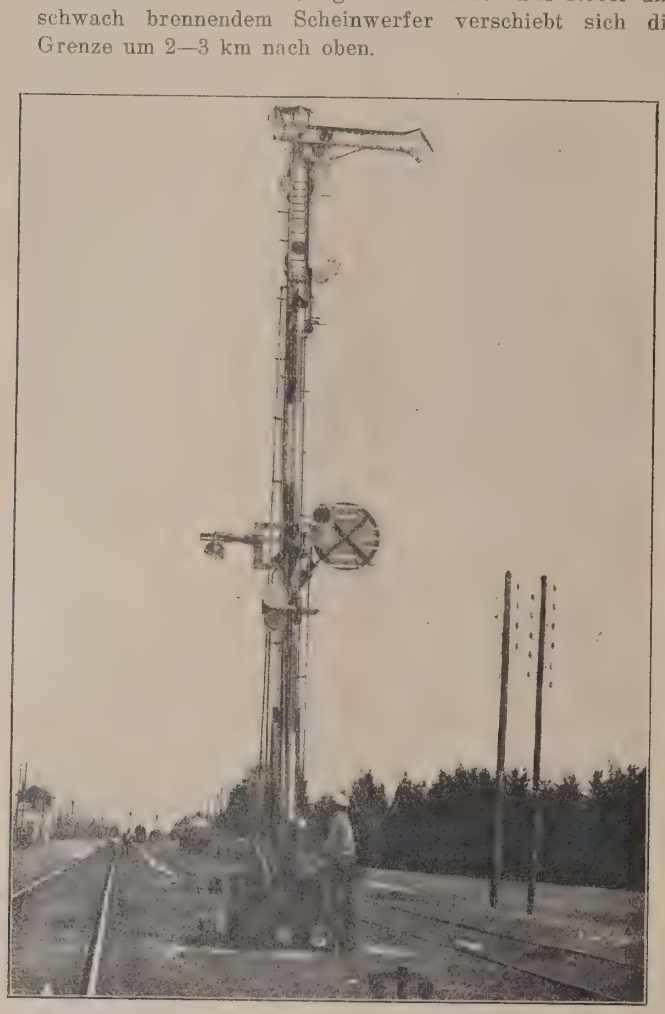


Abb. 1.

Im Ganzen wurden etwa 2500 Versuche ausgeführt und zwar zum größten Teil ohne Beisein von Ingenieuren. Die sehr einfache Bedienung der Einrichtung lag in den Händen des Lokomotivführers. Wenn man von den obigen Fällen, deren Ursachen später ausgeräumt werden konnten. absieht, ist bei diesen 2500 Versuchen kein Versager und keine Fehlauslösung vorgekommen. Störungen durch fremdes Licht, insbesondere hellen Sonnenschein, konnten selbst bei geöffnetem Apparat nicht festgestellt werden. Auch gelang es nicht, obwohl es angestrebt wurde, einen Versager dadurch zu erzielen, daß die Rauchfahne der Lokomotive teilweise zwischen Scheinwerfer und Spiegel trat.

Abbildung 1 zeigt das mit dem Spiegel ausgerüstete Einfahrsignal in Deisenhofen, Abbildung 2 dasselbe mit darunter stehender Maschine; Abbildung 3 gibt den Spiegel in größerem Maßstab wieder. Man erkennt die Blende, die von der Stellstange des Signals gesteuert den Spiegel zudeckt, wenn das Signal auf Fahrt geht. Abbildung 4 zeigt Scheinwerfer und Empfänger auf der Lokomotive.

Bekanntlich läßt die optische Signalübertragung beliebig viele Wirkungen zu. Als eine der wichtigsten erscheint zwar die Geschwindigkeitsbegrenzung, doch wird es schwierig sein, bei der Verschiedenartigkeit der Bremsverhältnisse alle Züge so sicher zu fassen, daß sie r zeitig zum Stehen kommen. Für die erste im Zusam hang auszurüstende Strecke ist daher in Aussicht genom auch das Wachsamkeitsprinzip heranzuziehen, wie es den magnetischen Übertragungen bisher verwendet v Es wird dabei eine Wirkung in der Nähe oder am signal eingeführt, welche vom Führer mit dem Wach keitshebel ausschaltbar ist und eine zweite nicht aussch bare am Hauptsignal, außerdem einige Geschwindigk stufen.

Die optische Zugbeeinflussung liefert nicht nur Überfahrungsschutz an Haltsignalen, und zwar in einer liebig fein abstufbaren Weise, sie gestattet auch die schwindigkeit eines Zuges ganz allgemein an bestimm Punkten sicher zu begrenzen, was für Kopfbahnhöfe, baustellen und gefäll- und kurvenreiche Strecken wert ist. Sie gestattet außerdem dem fahrenden Zug eine liebige Anzahl häufig vorkommender Aufträge zu ge Als solche kommen in Betracht:

1. Vorbeifahren an einem Haltsignal (Befehl A),
2. Abweichen von der Bahnhofsfahrordnung,

Abb. 2.

3. Vorankündigung zum außerplanmäßigen Halten a Stationen,
4. Durchfahren bei nur fallweise vorgesehenem Au enthalt,
5. Langsamfahrstellen,

6. Achtungssignal vor Langsamfahrstellen oder nicht geschlossenen Schranken,
7. zweiflügelige Einfahrt.

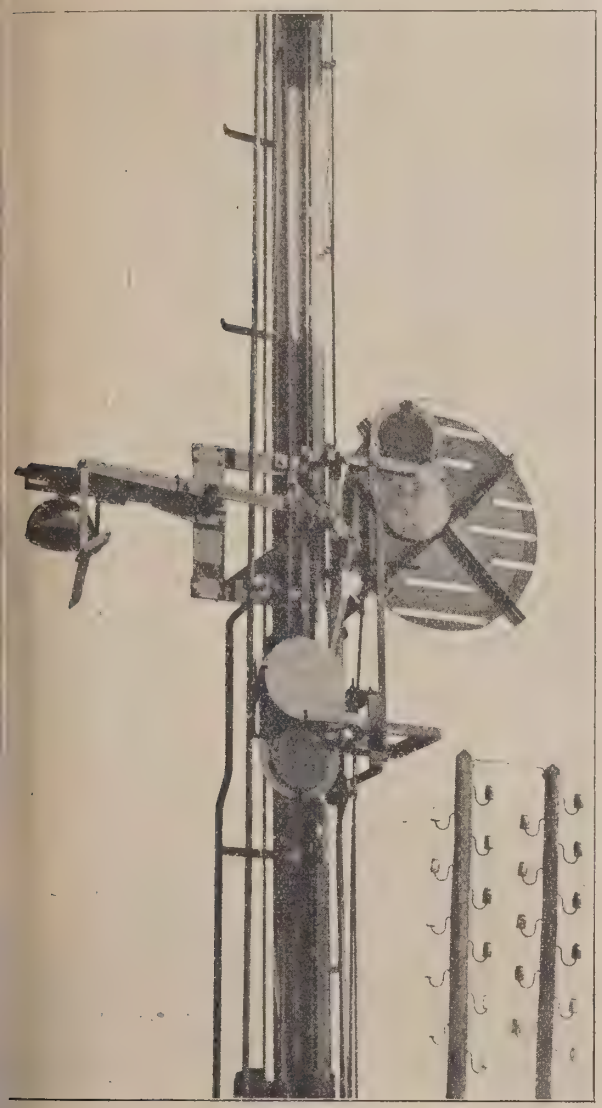


Abb. 3.

Wenn wir hier so weitgehende Anwendungsmöglichiten ins Auge fassen, so müssen wir uns der Grenzen hl bewußt bleiben. Es kommen auch unausgerüstete hrzeuge, und solche mit ausgeschaltetem Gerät vor, ließlich gibt es auch Versager. Ein Nichtansprechen er Nichtvorhandensein der Einrichtung muß also nach r Seite der Sicherheit wirken. Das ist ohne weiteres gegeben, wenn der übertragene Auftrag nicht ein Verbot, sondern eine Erlaubnis enthält, wie in den Fällen 1 und 4. In den Fällen 2 und 3 ist vorausgesetzt, daß die frühzeitige Benachrichtigung des Zuges zwar erwünscht ist, etwa wegen sanfter Bremsung oder Regelung des Feuers, daß jedoch seine richtige Fahrt außerdem durch Signale so geregelt ist, daß sie auch ohne die Vorankündigung ein gehalten wird. Wenn Langsamfahrsignale nach 5 übertragen werden, wäre ihre Beachtung nach dem Wachsamkeitsprinzip zu überprüfen Das gilt von allen Signalen, die man etwa in Zukunft zu übertragen sich entschließen würde. Im Falle 6 ist keine Gefahr bei fehlender oder abgeschalteter Einrichtung; der Führer weiß es und fährt wie heute auf Sicht. Fall 7, wohl der wichtigste, setzt voraus,

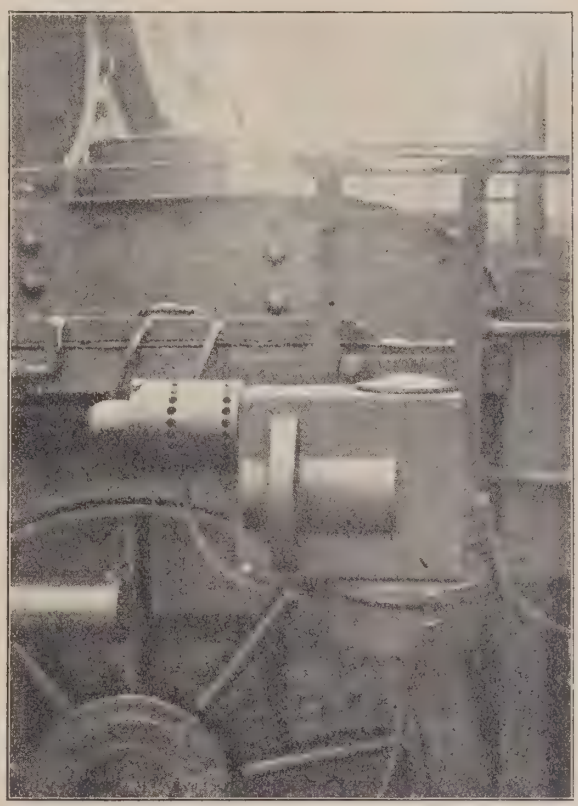


Abb. 4.

daß die zweiflügelige Einfahrt am Vorsignal Warnstellung erhält, nebst der zusätzlichen Übertragung; ihr Nichtvorhandensein gibt dann eben allgemeine Warnung, die der Führer nach der sichereren Seite auszulegen hat. Damit wäre grundsätzlich die Möglichkeit gegeben, die seit langem drängende Frage des dreistelligen Vorsignals zu lösen.

Dr. Bäseler, Reichsbahnrat.

Bücherschau.

— **Berechnung der Dampfkessel, Feuerungen, Überzer und Vorwärmer und der Dampf- und Luftleitungen.** n Dipl. Ing. G. Lángi. Mit vielen Zahlentafeln und ispielen für den praktischen Gebrauch. Fünfte, verserte und erweiterte Auflage. Bearbeitet von Dr. Hch. oevenspeck, beratendem Ingenieur. Essen-Ruhr. 28. G. D. Baedeker Verlag. XII, 270 Seiten, Preis geb. RM.

Das bei den Praktikern sehr beliebte Werk, das in 2., und 4. Auflage fast unverändert herausgegeben worden war, ist in der vorliegenden neuen Auflage wesentlich erweitert worden. Viele Abschnitte sind ergänzt, die Kapitel über Brennstoffe, Verbrennung und künstlichen Zug gleichzeitig völlig umgearbeitet. Die Tabellen sind den neuesten Forschungen entsprechend ergänzt. Daß die jetzt wichtigen Fragen über Lufterhitzung, Höchstdruckdampf, Speisewasservorwärmung durch Zwischendampf, Gasfernversorgung, Kohlenverflüssigung u. a. m. mit behandelt werden, ist selbstverständlich.

Es ist zu erwarten, daß sich daß Buch, dessen bewährte Anordnung beibehalten worden ist, auch weiter seiner Beliebtheit in der Praxis erfreuen wird. Sch.

Zum Abschluß des neuen Arbeitsvertrages für den Bereich der russischen Eisenbahn

Von Reichsbahnrat **Runkel**, Gleiwitz.

Der Anfang März 1928 abgeschlossene Kollektiv-Vertrag zwischen dem Volkskommissariat des Verkehrswesens und dem Verband der verschiedenen Eisenbahnergewerkschaften hat als Grundlage die im Dezember 1927 von der Regierung im Anschluß an den XV. Kongreß der Kommunistischen Partei herausgegebenen Richtlinien, die die schärfste Rationalisierung auf allen Gebieten der Volkswirtschaft fordern. In ihm tritt die schwierige Finanz- und Wirtschaftslage der Eisenbahnen, ohne die NKPS.[1]) schwerlich so eingreifende Maßregeln getroffen hätte, voll in Erscheinung, werden die Mängel der bisherigen gegenseitigen Beziehungen zwischen Staat und Arbeiter — (darunter sind sowohl Lohn- als auch Gehaltsempfänger verstanden) — scharf beleuchtet. Der Vertrag ist der erste seiner Art, der in enger Anlehnung oder besser, Abhängigkeit vom Haushaltsanschlag der Eisenbahnen aufgestellt ist, eine Maßnahme, die in der schon oben erwähnten schwierigen Finanzlage begründet ist; in ihm kann man eine Annäherung an westeuropäische Vertragsmethoden erblicken, dessen Bedeutung noch dadurch stärker hervortritt, daß der Vertrag, der in den vorhergehenden Jahren ebenfalls durch NKPS. abgeschlossen wurde, aber nur Fragen allgemeinen Charakters behandelte, diesmal auch eine Reform des Lohnwesens: Neuaufstellung der „Normen", der „Abschätzungen", der Akkordzuschläge und anderer mit der Lohnfrage in Verbindung stehender Gebiete enthält, deren Regelung bisher bei den örtlichen Bahnverwaltungen lag. Den Ausgangspunkt des Vertrages bildet die schwierige Finanzlage der Bahnen. Man erhält von ihr eine richtige Vorstellung, wenn man den hohen Kapitalbedarf der Bahnen, in der Hauptsache für Erneuerung und Verstärkung des Grundkapitals (Vermögensrechnung) in den nächsten Jahren berücksichtigt, der, insgesamt 1800 Millionen für die Jahre 1927/28 bis 1930/31, aus den Reineinnahmen der Bahnen gedeckt werden muß. Es liegt daher auf der Hand, daß die Betriebsausgaben stark vermindert werden müssen, zumal das Anwachsen der gesamten Verkehrseinnahmen aus Eisenbahnen, Schiffahrt und den anderen Verkehrsarten in einem langsamen Tempo vor sich geht, wie dies aus der Tabelle 1 klar ersichtlich ist[2]).

Steigerung der Rein-Einnahmen.

1925/26 42 % geringer gegenüber den Rein-Einnahmen 1924/25,
1926/27 16 % geringer gegenüber den Rein-Einnahmen 1925/26,
1927/28 8 % geringer gegenüber den Rein-Einnahmen 1926/27.

Von den Betriebsausgaben für 1927/28 — 1307 Millionen Rubel — entfallen auf Löhne und Gehälter 769 Mill. Rubel, was gegenüber den entsprechenden Zahlen des Vorjahres (1926/27), 1245 Mill. bzw. 717 Mill., — eine Steigerung der Betriebsausgaben von nur 4 bis 5 %, dagegen der Lohnausgaben von 7,5 % bedeutet, ein Zustand, der bei den langsam steigenden Einnahmen unbedingt Maßnahmen nötig macht, die einen besseren Ausgleich wieder herstellen, — will man endlich zu einer Gesundung der Finanzlage kommen. Von den Betriebsausgaben weisen nur die P sonalkosten, entsprechend den erhöhten Löhnen in der dustrie, eine Steigerung auf: die übrigen Posten des Ha halts sind bereits bis zur zulässigen Grenze herabgeses und dürfen, falls nicht die weitere Entwicklung der B gefährdet werden soll, nicht noch weiter erniedrigt werd Eine Senkung der Betriebskosten ist also nur bei den P sonalkosten möglich, mittels Maßnahmen, die sich ein auf eine Verkürzung der administrativ-technischen Verw tungskosten mittels organisatorischer Maßnahmen, — hier nicht näher behandelt werden sollen —, und auf e grundlegende Regelung der Lohnfrage und der mit ihr Zusammenhang stehenden Fragen erstrecken.

Die Notwendigkeit einer umfassenden Lohnregelung stand schon länger; sie machte sich besonders scharf je fühlbar, als die wirtschaftliche und finanzielle Lage Anwendung des Grundprinzips der Lohntheorie forder die gegenseitige Abhängigkeit zwisch Lohn und Leistung.

Man kann nicht behaupten, daß die bisherigen Verträ diesem Prinzip entsprachen. Dazu waren sie zu sehr Ka schuk, es gab in ihnen, wie Umblia in „Transport und Wi schaft" schreibt, zu viele „Luftlöcher", durch die die Lol gelder abflossen, ohne ihrer eigentlichen Bestimmung, d Bezahlung der Arbeit zu dienen. Solche „Luftlöche waren:

1. Die Anwendung der Akkordarbeit bei Gebieten, absolut nicht dafür geeignet waren.
2. Das Recht der Bahnen, lokale Verträge und Tar übereinkommen abzuschließen.
3. Die Anwendung des Prämiensystems als Lohnreguli apparat, ohne Rücksicht darauf, ob die Prämien ei wirtschaftliche Ersparnis brachten oder nicht.

Einem ständig steigenden Lohn entsprach keine L stungssteigerung; im Gegenteil, letztere blieb erheblich z rück. So z. B. war die prozentuale Steigerung des Durc schnittsverdienstes eines Arbeiters (in Tscherwonez-Rube im Jahre 1925/1926 gegenüber demjenigen 1924/1925 37 während die entsprechende Steigerung der Arbeitsleistun d. h. die Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer auf ein Arbeiter nur 17 % betrug[3]). Dieses Mißverhältnis ist b heute noch nicht beseitigt, und erst im Jahre 1927/19 hofft man, eine normale Beziehung zu erhalten. Bei dies Steigerung der Löhne muß aber berücksichtigt werden, d der Vorkriegslohnsatz noch nicht erreicht und man g zwungen ist, dem Arbeiter, entsprechend der Steigerun der Preise, auch das notwendige Existenzminimum zu g währen. Wie die Löhne in den Jahren 1924/1925 b 1926/1927 gestiegen sind, ist aus der folgenden Tabelle 1 z ersehen[4]).

Man kann aus ihr erkennen, daß der veranschlag Durchschnittsverdienst der Eisenbahner des Jahres 1927/ (73,75 Tscherw. Rbl.) um 5 bis 6 % gegenüber dem Vo jahr anwachsen und damit das reale Einkommen de Mehrzahl der Arbeiter demjenigen des Vorkriegsstand entsprechen wird. Das Lohnniveau der Industriearbeite ist damit erreicht und in einigen Fällen sogar überflügelt[5].

---

[1]) Abkürzung für „Volkskommissariat für Verkehrswesen".

[2]) Sulimoff, „Transportnaja Gaseta" Nr. 14, 1928.

[3]) Umblia, „Transport und Wirtschaft" 1927, Heft 7.

[4]) „Sowjetsky Transport" 1927.

[5]) Sulimoff „Transportnaja Gaseta", 1928, Nr. 22.

Durchschnittl. Monatseinkommen. (Aus Löhnen u. Gehältern.)

	1913	1924/25	1925/26	1926/27
In Tscherwonez-Rbl.	—	44,50	62,0	68,71
In Mosk. Handels-Rbl.	—	24,40	35,14	38,60
In Vorkriegsrubel	37,80	22,38	28,39	31,19
Proz. Verhältn. d. Vorkriegs-Rbl.-Lohnes zum Tscherw.-Rbl.-Lohn	100%	59,2%	75,1%	82,5%

Tabelle 1.

Sieht man von dem monatlichen Gesamtdurchschnittsverdienst einmal ab und betrachtet die Einzeldurchschnittsverdienste der verschiedenen Kategorien und Bahnen bzw. Grundlöhne und ihre Zuschläge, so fällt sowohl eine starke Differenzierung innerhalb der einzelnen Fachrichtungen als auch zwischen den Bahnen selbst auf. Darüber gibt die beigefügte Tabelle 2, die das Ergebnis der sogenannten jährlichen „Untersuchung der Lohndifferenzierung" ist, einen interessanten Aufschluß[6]).

gibt den geldlichen Wert. Die bisherigen Lokomotiv-„Normen", die nach der Lokmotiv-Zugkraft in vier Gruppen unterteilt sind, sind aus der Tabelle 3 ersichtlich[8]).

Außerdem trug der bei einzelnen Bahnen bestehende Sonderzeitzuschlag (Zuschlag zum Überverdienst) noch dazu bei, daß schließlich alle Begriffe durcheinander geworfen wurden und letzten Endes nur noch mit einem „mittleren" Akkordzuschlag gerechnet wurde, der „nivellierend" wirkte, dem tüchtigen Arbeiter also jeden Anreiz zur Lei-

Durchschnittsverdienst versch. Fachrichtung f. Dez. 1926. (in Mosk. Handels-Rbl.)[7])

	Tagelöhner, beschäftigt			Kaufmänn. Kontor-Ang.	Bahnhofs-Vorsteher	Gehilfe des Bahnh. Vorst.	Telegrafist	Wagenwächter(Putzer)	Zugführer	Lok.-Heizer (Güterzug)	Lok.-Führer (Güterzug)	Schaffner	Werkmeister	Schlosser für Lok.-Repar.	Kesselschmied	Vorarbeiter	Streckenarbeiter
	in Werkstätten	im Telegraphen- u. Telefon-D.	im Material-Dienst														
Omsker B.	21,44	—	22,29	31,64	57,67	47,29	34,01	24,01	62,10	74,11	95,76	44,07	117,57	51,92	55,09	47,21	27,50
Tomsker B.	34,43	37,26	25,43	30,39	63,49	53,45	45,96	19,69	62,88	53,70	85,28	51,93	115,60	52,44	59,30	51,66	31,17
Mosk.-Kasan B.	21,39	21,65	20,37	26,19	57,20	45,30	22,99	28,26	48,01	42,44	74,88	37,36	88,38	40,79	47,57	41,08	24,28
Mosk. Kursk. B.	23,75	25,40	22,22	25,22	59,41	63,96	31,31	28,47	39,62	39,08	65,56	38,63	83,26	38,14	42,55	39,83	24,12
Nord-Bahn	24,22	24,52	25,60	25,93	52,50	43,05	31,92	25,30	44,91	39,28	62,42	36,68	68,63	42,21	44,75	41,75	23,12
Nord-West-B.	37,10	24,60	20,26	27,85	55,50	74,29	30,19	26,34	42,68	34,42	63,75	37,81	94,88	45,66	50,84	38,55	22,45
Donez-Bahn	29,49	26,77	20,90	31,11	62,34	48,59	24,03	23,71	45,37	—	61,96	42,36	93,61	37,59	42,75	47,05	24,25
Ekaterin. B.	34,48	27,10	20,07	30,14	67,88	51,57	35,48	27,26	44,18	—	62,01	37,65	76,07	44,53	48,42	41,07	21,65
Süd-West-B.	37,02	18,89	26,47	29,15	62,06	51,42	34,44	31,77	51,10	47,89	74,50	47,21	89,44	45,95	51,17	43,70	24,63
Süd-Bahn	27,91	20,51	25,19	27,06	52,99	44,81	33,59	18,71	44,21	51,79	68,24	42,45	78,95	41,17	39,18	48,00	26,08
Transkauk. B.	30,90	21,85	30,70	24,77	55,47	42,77	32,47	22,87	50,62	55,41	56,91	38,51	70,96	48,58	60,51	39,92	21,89
Nord-Kauk. B.	31,32	—	20,01	34,12	72,92	58,10	37,19	25,36	48,51	—	71,63	42,43	80,72	40,95	50,11	44,61	26,53
Mitt. Asiat. B.	25,82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taschkent. B.	31,19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tr.-Baikal-B.	49.33	38,69	34,94	53,40	93,11	85,22	67,98	31.58	83,88	69,61	112,05	61,35	135.66	72,85	69.51	68.41	37,65
Ussuri-Bahn	33,31	26,11	30,96	40,50	77,73	64,26	46,16	29,08	60,45	51,82	91,16	50.31	74,69	50.91	48.30	62,37	28.01

[7]) Anm.: Der Moskauer Handelsrubel stellt keine Münze des öffentlichen Verkehrs dar; er dient nur zur Feststellung des r e a l e n Wertes des Tscherwonez-Rubels.

Tabelle 2.

Der Vergleich der Zahlen läßt sofort die unnormalen Verhältnisse erkennen. Ihre Ursachen sind in verschiedenen Gründen zu suchen; in den verschieden hohen prozentualen Akkordsätzen, dem Unterschied in den Lebenshaltungskosten, in der Bezahlung der Überstunden, der Sonntagsarbeit usw. Insbesondere fallen die großen Unterschiede in den prozentualen Akkordzuschlägen auf — von 0 % der Samara—Slatouster Bahn bis zu 200 % der Transkaukasischen Bahn—, die sich nur durch die verschiedene Auffassung über die „Norm" und die „Abschätzungen" erklären lassen. („Norm" —diejenige Zeit, die erforderlich ist für die Ausführung einer bestimmten Arbeit durch einen Arbeiter mittlerer Qualifikation; die „Abschätzung"

stungssteigerung nahm. Die Lohnsteigerung ohne wirtschaftliche Rücksichten, die „Nivellierung", ließ ferner eine ausgedehnte Anwendung des Prämiensystems aufkommen. In der Mehrzahl der Fälle waren die Prämien dazu bestimmt, die reale Höhe des Lohnes bei der sinkenden Valuta zu gewährleisten, auch wenn sie in gar keiner Beziehung zu ihrer eigentlichen Bestimmung standen, sie waren sozusagen „Lohnfüllsel". Da konnte es nicht ausbleiben, daß die von den verschiedenen Bahnen im Laufe eines Jahres verausgabten Lohnsummen, die sich aus Tariflohn, der bei dem sehr niedrigen Stand immer höhere Akkordsätze zur Folge hatte, Akkordzuschlag und Prämie zusammensetzte, die im Haushalt vorgesehene Summe

[6]) Umblia „Transport und Wirtschaft", 1927, Heft 8/9.

[6]) Umblia „Transport und Wirtschaft". 1927, Heft 8/9.

Bezirk der Werstätten und der entsprechenden Bahnen	„Normen" f. aufzuwend. Arb.-Std. bei Lok.			
	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe	IV. (stärkste) Gruppe
Muromer-Werkstätten (Mosk.-Kas. B.) ..	12 000	15 000	16 000	—
Orenburger-Werkstätten (Taschk. B.)...	14 500	—	18 460	—
Rostower-Werkstätten (Nordkauk. B.)...	14 600	18 100	—	26 400
Odessaer-Werkstätten (Süd-West-B.) ...	15 400	15 500	18 000	—
Isjumer-Werkstätten (Donez-B.).....	15 700	20 700	24 900	—
Alexandrower-Werkstätten (Ekaterin.-B.)	16 300	18 700	—	—
Tifliser-Werkstätten (Transkaukas. B. ...	17 000	19 800	—	—
Kalugaer-Werkstätten (Ssysran-Wjas. B.)	18 750	—	21 500	—
Permer-Werkstätten (Permer-B.)	19 400	—	—	25 600
Koslower-Werkstätten(Rjasan-Uralsk-B.)	20 500	24 600	—	28 600

Vor dem Kriege betrug die mittl. „Norm" bei Lokomotiven 14 800 Arbeitsstunden.

Tabelle 3.

regelmäßig weit überstieg und den Verwaltungen die erwünschte Möglichkeit gab, größere Kredite als die bewilligten aufzunehmen. Das Recht, Verträge und Tarifabkommen selbständig abzuschließen, bot die beste Gelegenheit, der Zentralverwaltung ein Schnippchen zu schlagen und sich einen Ausgleich für die sehr ungenügend bemessenen Kredite zu schaffen. Dabei kam allerdings bei den Bahnen noch die richtige Erwägung dazu, daß die tüchtigeren Arbeiter den Verwaltungen erhalten bleiben mußten und ihnen, um die Abwanderung aus den entfernteren Gebieten in die Großstädte zu verhindern, erhöhte Löhne geboten werden mußten. Das geht klar aus der auf Seite 5 befindlichen Tabelle hervor, bei einen Vergleich der Löhne der Nord-Bahnen (Moskau) und der Transbaikal-Bahnen, woraus nun aber nicht geschlossen werden darf, daß die Transbaikal-Bahn die leistungsfähigste wäre; im Gegenteil, sie steht in dieser Beziehung ungefähr an letzter Stelle von sämtlichen Bahnen Rußlands (20. Stelle) während die die höchsten Leistungen aufweisende, — die Donez-Bahn — hinsichtlich der Höhe des Lohnes für einen Arbeiter erst an 11. Stelle steht. Irgend einen Zusammenhang zwischen Lohn und Leistungen in den von Umblia veröffentlichten Zusammenstellungen für die verschiedenen Bahnen kann man nicht feststellen[9]).

Mit diesen Mängeln des bisherigen Lohnsystems räumen die neuen Bestimmungen des Vertrages gründlich auf; vor allem mit dem Begriff des „mittleren" Akkordzuschlages. Es wird also dem tüchtigen Arbeiter wieder möglich sein, vermöge einer Leistungssteigerung einen entsprechenden Mehrverdienst zu erzielen. Das erfordert aber eine vollständige Neufestsetzung der „Normen" und „Abschätzungen" innerhalb der einzelnen Bahnen, deren Nachprüfung durch das Zentral-Normenbüro geschieht, der Stelle, die für die Fragen des Arbeitsrechtes, Arbeitslohnes, der Verbesserung der Lebensbedingungen der Arbeiter usw. zuständig ist. Die Neufestsetzung ist um so notwendiger, als die bisherigen „Normen" ungefähr 50 bis 60 % über den „maximal technisch-möglichen Normen" liegen. Anstelle der bisher bestehenden 24 Tarif-Gruppen gibt es in Zukunft nur noch vier Hauptgruppen (Arbeiter, Kontor- und Rechnungspersonal, administrativ-technischer Dienst, Personal im Vorbereitungsdienst: Lehrlinge, Aspiranten usw.), die jede für sich wieder in 12 bis 14 Stufen unterteilt sind. Während in dem bisherigen System der Gesam lohn sich aus dem verhältnismäßig sehr niedrigen Tar grundlohn, den hohen Akkordzuschlägen und den Prämi zusammensetzte, sind bei der Neuregelung alle diese Z schläge außer einem Teil des Akkordverdienstes, in d Grund- (Tarif-) Lohn vereinigt, der dadurch erhebli höher wird. So z. B. beträgt der Grundlohn der Stufe I als der niedrigsten in Gruppe 1 (Arbeiter) — 30 R monatlich, eine Summe, die neben dem bisherigen Grun lohn noch 50 bis 60 % des bisher gezahlten Akkordz schlages einschließt. Als Zuschläge zu dem erhöht Grundlohn kommen in Zukunft nur noch folgende vie Akkordzuschlag, Zuschlag für zurückgelegte Wer (1 Werst = 1,067 km), Bezahlung von Überstunden, u als einzige Prämie die Brennstoffprämie. Verwickelt wi die Lage bei den Werkstätten-Arbeitern, die in der Meh zahl aus Akkordarbeitern bestehend, einen besonder „garantierten" Akkordverdienst von 20 % zugebilligt e halten haben, mit Rücksicht auf die noch nicht beendig Neufestsetzung der „Normen"[10]). Unter der Annahme, d die neuen „Normen" 10 bis 15 % niedriger als die bi herigen liegen, wird der Akkordarbeiter für diese Ei buße immer den „garantierten" Lohnzuschlag von 20 b 25 % haben (mit dem garantierten Zuschlag von 20 % al insgesamt 40 bis 45 %), da ihm ja sein bisheriger Gesam lohn gewährleistet ist. Dieser „garantierte" Akkordz schlag von 20 % ist m. E. ein Fehler, da er auf der ein Seite vermehrt zum Lohn wieder hinzugefügt, was auf d anderen Seite durch die Nachprüfung der „Normen" a Ersparnis herausgeholt worden ist; eine Steigerung d Leistung, die doch das erste Ziel dieser Lohnreform sei soll, wird nicht eintreten, da er gewissermaßen einen Vo schuß auf seine Leistungen erhält, was dem Wesen d Akkords durchaus wiederspricht.

Über die revidierten Bezüge der Angestellten gibt d Tabelle 4 näheren Aufschluß; sie umfaßt nur das Verkehr kommissariat als Dienststelle mit einem Personalbestan von 1611 Angestellte und Arbeiter[11]).

Durch die Aufhebung der Bestimmung, daß die ör lichen Verwaltungen lokale Verträge und Tarifübereir kommen abschließen können, und Verlegung des Schwe punktes in dieser Hinsicht an die Zentralstelle, ist die Mög

[9]) „Transport und Wirtschaft", 1927, Nr. 7.

[10]) Grunin, „Transportnaja Gaseta", 1928, Nr. 15.

[11]) Braginsky, „Transportnaja Gaseta", 1928, Nr. 23.

keit gegeben, in planmäßiger Arbeit die Befriedigung tureller Bedürfnisse und wirtschaftlicher Notwendigen im Leben des Arbeiters und Angestellten, soweit lie Finanzlage der Eisenbahnen zuläßt, in die Hand zu men. Besonders das Letztere, die Berücksichtigung der tschaftlichen Lage der Bahnen, wurde, wie bereits erwähnt bei dem Abschluß der lokalen Verträge nicht geend im Auge behalten, so daß über die normalen Kredite us noch Mehrausgaben entstanden, die unbedingt verden werden mußten. Die Schaffung eines besonderen nds" für die Verbesserung der Lebensweise der Arer und Angestellten, der durch jährliche, von der Re-ung zu bestimmende Mittel gebildet wird, schafft hier n Ausgleich zwischen Verwaltungsbezirken, in denen Angestellten und Arbeitern in kultureller Beziehung eater, Literatur, Musik) oder in anderer Hinsicht ort, politische Aufklärung, Geselligkeit) wenig oder nichts geboten wird, gegenüber den Bezirken, die dabesser gestellt sind. Für diese Zwecke sind 8 Mill. Rbl. gesehen, neben den Sonderausgaben für die Unterhaltung

Dienstbezeichnung:	Zahl der Stellen	Bisherige Gehälter		Gehälter ab 1. II. 28	
		Niedrigste Stufe RM	Höchste Stufe RM	Niedrigste Stufe RM	Höchste Stufe RM
ovorsteher	26	125,—	450,—	125,—	350,—
r-Oberingenieure usw.	12	175,—	300,—	200,—	275,—
r-Inspektoren	30	200,—	450,—	225,—	350,—
ppenleiter (Werkstätten, Zugförderung usw.)	70	191,—	400,—	150,—	300,—
rbuchhalter	19	190,—	300,—	225,—	300,—
niker	94	90,—	200,—	100,—	175,—
sgehilfen	29	39,60	45,—	50,—	50,—
frauen	20	39,60	47,—	50,—	50,—
tner	13	40,—	65,—	50,—	50,—
eibmaschinen-Damen	63	125,—	125,—	65,—	85,—
ringenieure	122	175,—	400,—	200,—	300,—
nieure	235	150,—	300,—	150,—	300,—
gs.-Leiter (Betriebs-, Masch. techn. Abtlg., Finanzabtlg.)	27	225,—	500,—	225,—	400,—
lied des Kollegiums	15	225,—	360,—	225,—	350,—
tromechaniker	17	104,—	123,—	110,—	125,—
graphisten	110	69,—	94,—	70,—	85,—
phonistinnen	26	61,—	61,—	65,—	65,—

Tabelle 4.

Bäder, Unterstützung der Klubs (die etwa den deutschen nbahnvereinen entsprechen) und anderen Einrichgen. Es geht aus den bisher über den neuen Arbeitsrag veröffentlichten Berichten nicht mit Klarheit her- ob auch hinsichtlich anderer Unterschiede zwischen einzelnen Bezirken ein Ausgleich geschaffen ist, so iglich der klimatischen und wirtschaftlichen Verhältse. Insbesondere die letzteren machen eine Einteilung teuren und billigeren Bezirken und Orten notwendig erfordern einen Ausgleich, der, außer der Beachtung klimatischen Verhältnisse, bereits in den durch die zudigen Bahnverwaltungen neu aufgestellten „Normen" „Abschätzungen" oder in dem „Fond für Verbesseg der Lebenshaltung" enthalten sein kann. Das wird von großem Einfluß sein für die Durchführung der tlinien, die den einzelnen Verwaltungen bezüglich der ge der Erhaltung eines qualifizierten Arbeiterstammes ben sind, zumal den Bahnen jetzt scharfe Grenzen hintlich der bewilligten Löhne und der Arbeiterzahl gezogen sind. Vom 1. April 1928 ab, dem Beginn des Inkrafttretens des neuen Arbeitsvertrages[12]), ist die Durchschnittszahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten auf 763 000 festgesetzt, gegenüber einer erheblich höheren Zahl 1926/27 (rund 1 Million Arbeiter und Angestellte). Mit diesem verminderten Personalstand müssen die zu erwartenden Mehrleistungen der Bahnen im kommenden Jahre in Einklang gebracht werden, eine Aufgabe, die das Tempo der in Angriff genommenen Verwaltungsreform und der technischen Rationalisierung des Betriebes beschleunigen wird, und deren Lösung ihren Ausdruck in einer Verringerung des Verwaltungspersonals und der Zahl unproduktiver bzw. ungeeigneter Kräfte findet. Ganz besonders die letzte Kategorie, die ungeeigneten Kräfte, stellen ein besonderes Problem der Arbeiterfrage dar, bilden eine der unerfreulichsten Erscheinungen des Betriebes, beeinflussen die Steigerung der allgemeinen Leistungen in der unvorteilhaftesten Weise. Das haben auch die leitenden Stellen erkannt und sehr scharfe Maßregeln gegen diese Elemente ergriffen. Unzuverlässigkeit, Widersetzlichkeit, ganz besonders aber Trunkenheit, gefährden den Betrieb auf das stärkste und rufen eine dauernde Steigerung der Unglücksfälle (Zusammenstöße, Entgleisungen usw.) hervor[13]). Man kann den Gewerkschaften, die die Interessen des Personals gegenüber den Verwaltungen vertreten, den Vorwurf nicht ersparen, daß ihre Entscheidungen in vielen Fällen, bei denen eine offensichtliche Verletzung der Arbeitsdisziplin vorliegt, einseitig im Interesse des Personals getroffen werden, wodurch der Eintritt gesunder Verhältnisse immer weiter hinausgeschoben wird. Darin grundsätzlichen Wandel zu schaffen, ist eine der ersten Voraussetzungen für die Durchführung des Arbeitsvertrages, insbesondere für die Regelung der Lohnfrage und die mit ihr im engsten Zusammenhang stehende Steigerung der Leistungen.

[12]) Vorläufig bei neun Bahnverwaltungen und auch da nur in der Gruppe 1 (Arbeiter), wird der neue Arbeitsvertrag eingeführt werden.

[13]) Sulimoff, „Transportnaja Gaseta", 1928, Nr. 28.

Wie kann die Verwendung des Großraumgüterwagens im Kohlenverkehr gefördert werden?

Von Reichsbahnrat **Jösch**, Verkehrsamt Gießen.

In Nr. 18 der Ztg. d. V. D. E. V. vom 3. Mai 1928 — Seite 482 — regt Reichsbahnoberrat Burger, Würzburg, die Einrichtung von betriebsdienstlich und tarifarisch günstig gelegenen süddeutschen Punkten (Gunzenhausen, Mühlacker und vor Basel) als Kohlenstapelplätze an, von denen aus die Einzelversorgung der Verbraucher an den weiter südlich gelegenen Plätzen entweder in Einzelgroßraumgüterwagen oder in gewöhnlichen offenen Wagen erfolgen soll; die Belieferung der Stapelplätze soll mit geschlossenen, nur aus Großraumwagen gebildeten Zügen erfolgen. Die Entleerung der letzteren — Selbstentladewagen — soll in Füllrümpfe (Silos) erfolgen, aus denen die Kohlen für die Weiterbeförderung in gewöhnlichen Wagen automatisch entnommen werden sollen.

Diese Anregung erscheint recht beachtenswert, zumal z. Zt. untersucht wird, wie der 60 t-Großraumgüterwagen in noch größerem Umfang in geeigneten Verkehrsverbindungen wirtschaftlich beschäftigt werden kann. Die Untersuchung dieser Frage hat gerade in letzter Zeit vielfach ergeben, daß Massenverkehrsverbindungen zwischen Einzel-Versendern und Empfängern, in denen sich die Verwendung dieser Wagen wirtschaftlich gestalten ließe, bei dem Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn verhältnismäßig selten sind und ausreichende Gutmengen für die Beförderung in geschlossenen Zügen von einem Versender an einen Empfänger fast nicht aufkommen. Soweit geeignete Verkehrsverbindungen geringeren Umfangs überhaupt bestehen, müssen die in diesen bereits verwendeten Großraumgüterwagen deshalb meist wild in den gewöhnlichen Güterzügen befördert werden, womit ein Hauptvorteil, der in der Verwendung dieser Wagen für die deutsche Reichsbahn liegt, zum größten Teil wieder verloren geht. Weiter hat sich ergeben, daß die jetzt vorhandenen 60-Tonnen-Großraumwagen wegen ihres hohen Raddrucks (20 t Eigengewicht und 60 t Ladegewicht) auf vielen Strecken überhaupt noch nicht laufen dürfen. Aus dem gleichen Grunde können sie vielfach auch nicht auf die Anschlußanlagen zum Zwecke der Entladung übergehen; bei letzteren Anlagen handelt es sich meist um hochgelegene Hüttengleise, deren Verstärkung oft gar nicht möglich ist oder nur unter Aufwendung ganz erheblicher Kosten erfolgen kann. Der erstere Hinderungsgrund (Raddruckbeschränkung auf den Reichsbahnstrecken) wird — wenigstens für die durchgehenden Hauptstrecken — durch Verstärkung des Oberbaues und der Brücken in absehbarer Zeit beseitigt sein. Es wird deshalb nur noch zu untersuchen sein, wie Ladeanlagen geschaffen werden können, die die Verwendung der Großraumwagen wenigstens auf einem großen Teil der Beförderungsstrecke zulassen. Der umfangreiche Kohlenverkehr von der Ruhr nach Süddeutschland (Bayern, Baden, Württemberg) und der Schweiz dürfte die Möglichkeit zu einer wirtschaftlichen Verwendung der Großraum-Selbstentladewagen in geschlossenen Zügen bieten, wenn die Umschlaganlagen (Silos) geschaffen würden, die in den eingangs erwähnten Ausführungen für erforderlich erachtet werden. Auf den Hauptstrecken, die diese geschlossenen Züge befahren müßten, werden Achsdruckbeschränkungen, die die Verwendung dieser Wagen z. Zt. noch ausschließen, bis zu einer etwaigen Verwirklichung des Vorschlags kaum noch bestehen. Die schaffenden Umschlagsanlagen wären diesen besonde Erfordernissen hinsichtlich des Achsdrucks natürlich zupassen, was bei Neuanlagen keine Schwierigkeiten reiten kann.

An sich ist die Verwendung eines Selbstentladers f die Reichsbahn nur dann wirtschaftlich, wenn des Hauptvorteil (rasche Entlademöglichkeit und damit v bundene Beschleunigung des Wagenumlaufs) in einem stimmten Zeitraum — sagen wir innerhalb 24 oder 48 St den — möglichst oft ausgenutzt werden kann; das ist allgemeinen nur in Nahverbindungen der Fall. Die h vorgeschlagenen Fernverbindungen von etwa 500 km v der Ruhr bis zum süddeutschen Stapelplatz sind glei wohl aus den nachstehend angegebenen Gründen für wirtschaftliche Verwendung der Großraumwagen als eignet anzusehen. Bei der Verwendung von Selbstentlade in bestimmten Verkehrsverbindungen steht jedem Voll ein gleichlanger Leerlauf gegenüber, so daß also ein schlossener Umlauf einen Leerlauf von 50 % hat, der gewöhnlichen Verkehr bei der Reichsbahn z. Zt. nur et 27 % beträgt (teilweise wird es als irrig bezeichnet, d 50 prozentigen Leerlauf des Großraumwagens als ein Nachteil zu bezeichnen; dieser Leerlauf spiele bei d Berechnung seiner Wirtschaftlichkeit keine Rolle — i bin anderer Ansicht —). Für einen sehr erheblichen T der aus dem Ruhrgebiet beladen nach Süddeutschla laufenden Kohlenwagen besteht bei dem großen Umfa dieses Verkehrs überhaupt keine Rückbeladungsmöglic keit, weil der Frachtenverkehr in offenen Wagen in d Gegenrichtung ungleich geringer ist; diese Wagen lauf also auch jetzt schon zum großen Teil leer nach dem B darfsgebiet (Ruhr) zurück, so daß dieser 50prozentige Lee lauf der Wagen bei diesem Verkehr tatsächlich jetzt sch besteht. Betrieblich wird sich die Rückbeförderung d leeren Großraumwagen — am Laderaum gemessen — s gar erheblich billiger stellen, wie die der gewöhnliche offenen Wagen, weil bei ersteren auch noch das Ve hältnis von toter Last zur Nutzlast wesentlich günstig ist. Dabei wird sich die Zahl der auf weite Entfernun zu befördernden leeren Wagen und damit auch die gro Zahl der Leerwagenzüge erheblich verringern. Man wend nicht ein, daß die Leerwagen auf dem Rückweg zur Ruh für die Bedarfsdeckung der zwischenliegenden Bezirk erforderlich seien. Das ist zum Teil richtig. Für diese Bedarf wird aber eine ausreichende Zahl gewöhnliche leer zurücklaufender Wagen immer noch verbleiben, we es naturgemäß gar nicht möglich und nach dem Vor schlage auch gar nicht beabsichtigt ist, den gesamte Ruhrkohlenverkehr nach Süddeutschland restlos für di Beförderung in Großraumwagen zu erfassen.

Der Umfang des Verkehrs, der in der vorgeschlagene Weise für die Beförderung in Großraumwagen erfaß werden kann, wird unschwer festzustellen sein; ebens die erforderliche Umlaufszeit, die natürlich erheblich ge ringer sein wird, wie die eines gewöhnlichen Wagens Die Frage, ob die Kohle unterwegs einen nochmaliger Umschlag aus den Selbstentladern in die Bunker und vo diesen in die Normalwagen verträgt (Güteverlust), wird nur eine nebensächliche Rolle spielen; ein solcher Um

lag besteht übrigens auch jetzt schon bei der gemischten örderung auf dem Bahn-, Wasser- und wieder Bahn- über Duisburg—Mannheim nach Süddeutschland. Die farische Begünstigung dieser, mit geschlossenen gen zu befördernden Massengüter könnte ohne weiteres estanden werden, weil sich die Betriebskosten für diese der Verkehrsbedienung — gegenüber der allgemein chen Art — erheblich geringer stellen werden; da- ch würde, wie Reichsbahnoberrat Burger zutreffend führt, ein Anreiz zur Schaffung der nötigen Umschlag- richtungen gegeben. Durch Überlassung von Grund und en kann die Reichsbahn die Errichtung solcher An- en fördern, da ihr dieser an den in Aussicht genom- nen Stapelplätzen (freiliegende Verschiebebahnhöfe) nfalls in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen d.

Bei Durchführung des Vorschlags würden sich für die chsbahn unter vielen anderen kleineren Vorteilen in Hauptsache folgende ergeben:

eschleunigung des Wagenumlaufs in einem den ge- röhnlichen Güterwagenpark außerordentlich stark be- nspruchenden Massenverkehr; geringerer Wagenbedarf egen des hohen Ladegewichts; bessere Sicherstellung er rechtzeitigen Bedarfsdeckung an der Ruhr zu Hoch- edarfszeiten wegen des automatischen und restlosen Rücklaufs der Großraumgüterwagen, die nicht überall verwendet werden können; Beschränkung der Neubeschaffungen (wegen der wirtschaftlichen Überlegenheit der Großraumgüterwagen); Einschränkung der Reparaturkosten, weil der Wagenbestand vermindert werden kann; die gewöhnlichen Güterwagen bleiben zu Hochbedarfszeiten in größerem Umfange für den gesteigerten sonstigen Verkehr verfügbar. Die betrieblichen Vorteile liegen klar auf der Hand; Herabminderung der toten Last; Einschränkung der großen Zahl von Leerwagenzügen; Fortfall der Umrangierungen der Züge auf den Verschiebebahnhöfen eines großen Teiles der Beförderungsstrecke Ruhr—Süddeutscher Stapelplatz; kürzere Züge.

Der Massenkohlenverkehr Ruhr—Süddeutschland dürfte deshalb die richtige Verkehrsverbindung für die wirtschaftliche Verwendung des Großraumgüterwagens sein; wird es nicht gelingen, diesen Verkehr in der angegebenen Weise zu bedienen, so wird meines Erachtens dem Großraumgüterwagen — so bedauerlich das wäre — eine große Zukunft auf den deutschen Bahnen vorerst nicht beschieden sein. Der eingangs erwähnte Vorschlag dürfte jedoch geeignet sein, dem neuen 60-t-Großraumgüterwagen den Weg zu ebnen, der seine wirtschaftliche Verwendung in größerem Umfang gewährleistet.

Die Österreichischen Bundesbahnen im Betriebsjahr 1927.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben ihrer Verttungskommission Mitte Juni den Geschäftsbericht für Jahr 1927 vorgelegt.

Aus dem Rechnungsabschluß 1927 ergibt sich, daß es dem genannten Jahre gelungen ist, das Gleichwicht im Haushalte der „Österreichischen Bunbahnen“ zu erreichen.

Die Betriebsrechnung schließt mit einem erschuß von 23,8 Millionen Schilling, der jenen des ires 1926 um 14,4 Millionen Schilling übersteigt. Dieses gebnis ist um so höher zu veranschlagen, als die Entklung des Personenverkehres im Jahre 1927 arg entschte. Trotz des günstigen Wetters in den für die sonenverkehrseinnahmen ausschlaggebenden Sommernaten sind die Jahreseinnahmen aus diesem Verkehr rund 2,4 Millionen Schilling hinter jenen des Jahres 6 zurückgeblieben. Alle Bemühungen der Bundesbahnwaltung, die auf eine Belebung des Personenverkehres ielten und die hauptsächlich in einer bedeutenden igerung der Zugskilometer und Gesamtlasttonnenkiloter-Leistung der personenführenden Züge ihren Ausck finden, konnten den Rückgang in der Zahl der örderten Reisenden und der geleisteten Personenkiloter nicht verhindern. Die Ursache muß wohl hauptsächn in der andauernd fühlbaren Autokonkurrenz sowie in n mehrtägigen Verkehrsstreik (Mitte Juli) gesucht rden.

Die Güterverkehrseinnahmen dagegen haben im Jahre 7 gegenüber 1926 um mehr als 6 % zugenommen, wobei erdings die ganzjährige Auswirkung der mit 1. Juli 6 durchgeführten Erhöhung der Gütertarife mitspielt. Das günstige Ergebnis der Betriebsrechnung ist aber ht nur von der Einnahmeseite her zu erklären, es beruht lmehr auch auf der Rationalisierung des Betriebes. otz Steigerung der Betriebsleistungen, die auf die isten Betriebsausgaben von Einfluß sind, konnte auf se Weise erreicht werden, daß die Zunahme der Beebsausgaben hinter dem Anwachsen der Einnahmen sentlich zurückblieb. Demzufolge verbesserte sich Betriebsjahre die Betriebszahl, das ist das Vertnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, n 98,4 % des Jahres 1926 auf 96,0 %.

Entgegen der Steigerung der Betriebsleistungen zeigt n Beispiel der durchschnittliche Personalstand, bezogen auf 1 Million Gesamt-Lasttonnenkilometer eine Verminderung von 104,7 auf 99,2.

Ebenso sind die Durchschnittskosten für die Leistungseinheit zurückgegangen:

	1000 Zug/km	1000 Gesamtlast/tkm	1000 Wagen/km
		Schilling	
1927	1,160	38	664
1926	1,180	39	679

Wenn trotz Sinkens des Personalstandes im Jahre 1927 die Personalauslagen entsprechend einer allgemein zu beobachtenden Erscheinung gestiegen sind, so ist dies vor allem auf die Ausschüttung einer einmaligen, allgemeinen Zuwendung an die Bediensteten sowie auf die automatisch anfallenden Vorrückungen zurückzuführen. Bei den Pensionen überstieg infolge durchgeführter Ruhestandsversetzungen die Zunahme des Pensionsaufwandes die durch den natürlichen Abfall bewirkte Aufwandsverminderung. Die der Einflußnahme der Verwaltung mehr entrückten Lasten aus den sozialen Versicherungen sind in ihrer Gesamtheit gleichfalls gestiegen.

Erfreulich ist die weitere Senkung des Aufwandes für die Betriebsstoffe.

Wiewohl die Leistungen im Dampfbetrieb gestiegen sind, haben sich zum Beispiel die Lokomotivkohlenkosten von 45,0 Millionen Schilling im Jahre 1926 auf 43,6 Millionen Schilling im Jahre 1927 vermindert. Diese Ersparnis beruht nicht allein auf einer Senkung des durchschnittlichen Kohlenpreises, sie ist auch der Ausfluß kohlensparender Einrichtungen und sorgfältigerer Verbrauchswirtschaft.

Die Steigerung der Stromkosten von 3,8 Millionen Schilling auf 5,4 Millionen Schilling entspricht dem Fortschreiten der Elektrisierung. (5,0 Millionen Lokomotivkilometer und 722 Millionen Gesamtlasttonnenkilometer im Jahre 1926, 6,8 Millionen Lokomotivkilometer und 1223 Millionen Gesamtlasttonnenkilometer im Jahre 1927.)

Der Überschuß der Betriebsrechnung für 1927 von 23,8 Millionen Schilling im Vereine mit den Reinerträgnissen der Hilfsbetriebe war ausreichend, um das Erfordernis des Anlagen-Schuldendienstes und den Passivsaldo des Zinsenkontos zu decken, trotzdem sich ersteres Erfordernis

im Jahre 1927 von rund 16,2 Millionen Schilling im Jahre 1926 auf rund 21,9 Millionen Schilling erhöht hat. Es erübrigte sogar ein wenn auch bescheidener Gewinn von rund 153 000 Schilling. Die Steigerung des Schuldendienstes ist in dem Hinzutreten weiterer Investitionen, hauptsächlich in den Aufwendungen für die Elektrisierung begründet; die Bundesbahnen verzinsen und tilgen die ihnen vom Bunde für wertvermehrende Aufwendungen zur Verfügung gestellten Geldmittel innerhalb eines Zeitraumes von 18 Jahren in 10,5 prozentigen Annuitäten.

Was die Vermögensrechnung der Österreichischen Bundesbahnen betrifft, so ist die Bilanz, wie in den früheren Jahren — der besonderen Konstruktion der Unternehmung Rechnung tragend — in je eine Rechnung für die Unternehmung und für den Bund geteilt.

Das Anlagekapital hat sich durch die Aufwendungen für die Vermehrung und Verbesserung der Anlagen, insbesondere für die Elektrisierung der Bundesbahnen um 65,6 Millionen Schilling erhöht. Der Aufwand für die bis Ende 1927 noch nicht in Betrieb übernommenen Elektrisierungsbauten ist in der Bilanz unter der Post „Unvollendete Bauten" ausgewiesen. Der Erhöhung des Anlagewertes entspricht eine Vermehrung der Anlageschulden. Die Post „Tilgung der Anlageschulden" ist um rund 5 Millionen Schilling gewachsen.

Die „Kassenbestände" und „Bankguthaben" haben sich gegenüber dem Vorjahre um rund 4 Millionen Schilling erhöht.

Die „Materialvorräte" zeigen eine Erhöhung um 3 Millionen Schilling, die vornehmlich auf die größeren Kohlenvorräte und auf die Bevorrätigung mit Materialien für den elektrischen Betrieb zurückzuführen ist.

Der Verminderung der „Forderungen in laufender Rechnung" stehen einerseits Erhöhung bei den übrigen Betriebsaktiven, andererseits die in den „Bankschuld durch Rückzahlung eingetretene Verminderung gegenü

Für wertvermehrende Aufwendung standen im Jahre 1927 rund 77 Millionen Schilling zur V fügung. Davon wurden rund 53 Millionen Schilling für Einführung der elektrischen Zugförderung verwendet, zwar rund 2,5 Millionen Schilling für die Strecken I. Etappe und 50,7 Millionen Schilling für die Strec der II. Etappe. Rund 10,4 Millionen Schilling wurden sonstige bauliche Herstellungen, 13,2 Millionen Schill für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln verausg

Im Jahre 1927 wurde der elektrische Betri auf den Strecken Feldkirch—Bregenz und Innsbruc Wörgl—Kufstein mit einer Gesamtlänge von 110 km aufgenommen. Insgesamt stehen derzeit 612 km der B desbahnen und der für Rechnung der Bundesbahnen triebenen Privatbahnen im elektrischen Betrieb. Die beiten für die Elektrisierung der restlichen Strecken II. Etappe und zwar sowohl der Bau der Kraftwerke auch die Leitungsanlagen und Streckenausrüstung nehm ihren programmgemäßen Verlauf.

Gleisumbauten wurden im Jahre 1927 auf Strecl in einer Länge von rund 230 km durchgeführt, ungefi 200 Brücktragwerke wurden ausgewechselt oder verstä Unter den Hochbauarbeiten des Jahres 1927 nimmt Fortführung des Umbaues des Innsbrucker Hauptba hofes die erste Stelle ein.

Der Geschäftsbericht der Bundesbahnen 1927 enth diesmal auch eine Reihe von Nachweisungen zu den e zelnen Posten der Vermögensrechnung sowie vielfache s tistische Beilagen, von denen besonders die neu hinzu kommenen Tafeln über die Bahnanlagen (Unterbau, Ob bau und bauliche Anlagen) sowie die Nachweisungen ü den Personen- und Güterverkehr zu nennen sind. Eini Schaubilder und Schaulinien ergänzen den Bericht, d eine Übersichtskarte der Österreichischen Bundesbahn beigefügt ist.

Über die betrieblichen Verhältnisse und die Verkehrsbestimmungen der Anatolische und Bagdadbahn.

Von Reichsbahnrat **Rüter**, Witten.

Von der Generaldirektion der Anatolischen und Bagdadbahn ist 1926 in türkischer und französischer Sprache ein Reiseführer herausgegeben worden, dessen Inhalt besonderes Interesse erwecken dürfte, da er einmal ein genaues Bild über die geographischen und kulturellen Verhältnisse auf der gesamten Eisenbahn vermittelt, dann aber auch weil bei vielen der aufgeführten Bestimmungen und Verordnungen der deutsche Ursprung nicht zu verkennen ist.

Die erste Ausgabe dieses Führers hat, wie im Vorwort gesagt wird, beim reisenden Publikum eine über Erwarten günstige Aufnahme gefunden. Sie war nach einem halben Jahre vergriffen. Die vorliegende zweite Ausgabe ist dann neu bearbeitet und in erweitertem Umfange erschienen.

Im ersten Abschnitt erfährt man, daß als Anatolische Bahn die Strecke von Haïdar-Pascha nach Angora und nach Konia bezeichnet wird (siehe Abbildung). Dazu gehören noch drei kleine Abzweiglinien. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 1035 km. Die Bagdadbahn beginnt in Konia und ist während des Krieges bis Nissibin fertiggestellt worden. In türkischem Betriebe befindet sich das nördlichste Stück Konia—Yenidje mit 347 km Streckenlänge. Der Rest ist in den Händen der Cilizischen-Nordsyrischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Die nächsten Seiten enthalten in Form einer Tabelle nähere Angaben über die 92 Stationen der Anatolischen und Bagdadbahn. Außer den Entfernungen voneinander und der Höhe über dem Meeresspiegel ist die Entfernung jeder Station von den Städten, Dörfern oder Weilern angegeben, nach denen sie genannt ist; ferner kann man ersehen, an welchen Stationen Droschken oder Autos vorhanden sind, sowie auch der Bahn gehörende Gasthäuser und Hotels. Über die Post- und Telegraphenanstalten sind genaue Angaben gemacht.

Je nach der Größe und Wichtigkeit werden verschiedene Gruppen unterschieden. Die kleinsten Postämter können nur die gewöhnlichen Postsachen für das In- u Ausland abfertigen. Größere nehmen außerdem auch We briefe und Pakete für das Inland an. Die größten Anstalt in Biledjik, Eskichehir, Angora, Kutahia, Afion und Kon können Postaufträge jeder Art für das In- und Ausla erledigen. Die Telegraphenanstalten sind zum Teil T und Nacht geöffnet. Auf den wichtigeren können Tel gramme auch in fremden Sprachen aufgegeben werden.

Aus dem Abschnitt über die Personentarife möge f gendes hervorgehoben werden. Die Bahn befördert d Reisenden in drei verschiedenen Klassen. Der Fahrpre für das Kilometer beträgt nach deutschem Gelde in d ersten Klasse 7,3 Rpf, in der zweiten 5,4 Rpf und in d dritten 3,5 Rpf. Hierzu kommen noch verschiedene Au schläge:

a) eine Hafensteuer für die Reisenden, die von Haïda Pascha kommen oder dorthin wollen, in Höhe v 8,6 Rpf, 6,5 bzw. 4,3 Rpf nach der Reihenfolge d Klassen;
b) eine Verkehrsmittelsteuer von 10, 7,5 bzw. 5 % a den gesamten Fahrpreis;
c) eine Markensteuer von 4,3 Rpf auf jede Fahrkart deren Wert zwischen 0,86 RM und 2,16 RM liegt, un 6,5 Rpf für jede Karte über 2,16 RM (= 100 Piaste oder 1 türk. Pfund).

Für den Vorortverkehr Haïdar-Pascha—Pendik wird de Verkehrsmittelzuschlag nur in halber Höhe erhobe Außerdem sind Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt un Fahrkartenblocks für 50 Fahrten im Preise ermäßigt.

Kinder bis zu drei Jahren werden frei befördert unte der Bedingung, daß sie auf den Knien der Begleitperson getragen werden; Kinder im Alter bis zu sieben Jahre haben den halben Tarif zu bezahlen. Bei Streitfälle zwischen Reisenden und Zugpersonal über das Alter de Kinder ist die Schätzung des Stationsvorstehers ent scheidend.

*) Der Vertrag mit dieser Gruppe ist inzwischen gelöst worden, vgl. Nr. 12, S. 333 d. Ztg. Die Schriftleitung.

Direkte Fahrkarten nach allen Stationen der Bahn kann man nur auf den 13 größten Bahnhöfen bekommen. Alle übrigen Stationen geben nur Fahrkarten bis zum nächsten Zugbildungsbahnhof aus. Es sind dies: Haïdar-Pascha, Eskichehir, Angora, Konia und Yenidje. Hier wird dann die weitere Karte bis zum Zielbahnhof gelöst.

Die Fahrkarten tragen auf der Rückseite das Datum und die Nummer des Zuges, für den sie gültig sind. Hat ein Reisender aus irgend einem Grunde die Fahrt mit dem bestimmten Zuge nicht antreten können, so darf er den nächsten Zug mit derselben Karte nur benutzen, nachdem der Bahnhofsvorsteher sie dafür gültig geschrieben hat.

Wird in einer höheren Klasse Platz genommen als der gelösten Fahrkarte entspricht, so ist nur der einfache Unterschiedsbetrag zu zahlen, falls vorher der Schaffner benachrichtigt wurde. Anderenfalls werden noch 50 % des Unterschiedsbetrages als Strafe eingezogen. Reisende, die im Zuge ohne Fahrkarte angetroffen werden, müssen diese mit 100 % Aufschlag nachlösen. Haben sie vor oder kurz nach Abfahrt des Zuges den Schaffner in Kenntnis gesetzt, so sind außer dem einfachen Fahrpreis nur 5 Piaster Strafe zu bezahlen. Personen ohne Fahrkarte dürfen die Bahnhöfe nicht betreten. Bahnsteigkarten gibt es nur in Haïdar-Pascha und Eskichehir. Wenn sich nicht mit Sicherheit feststellen läßt, wo ein Reisender ohne Karte den Zug bestiegen hat, so wird Fahrkarte und Strafe vom Ausgangspunkt des Zuges an gerechnet. Die Fahrt kann unterbrochen werden, jedoch muß der Bahnhofsvorsteher auf der Zwischenstation die Fahrkarte mit Gültigkeitsvermerk für den nächsten Zug versehen. Vor der Zielstation werden die Fahrkarten vom Schaffner eingezogen; nur in Haïdar-Pascha werden sie beim Ausgang an der Sperre abgegeben.

Grundsätzlich sind Reiseausweise jeder Art nicht übertragbar. Bei Zuwiderhandlungen werden die Fahrtausweise eingezogen und die Reisenden wie solche ohne Fahrkarte behandelt.

Es folgen nun Bestimmungen über die Mitnahme von Gepäck und Tieren.

Jeder Reisende kann in sein Abteil leichtes Handgepäck mitnehmen wie Körbe, Säcke, Koffer, Pakete usw., sofern es sich unter den Bänken oder in den Gepäcknetzen unterbringen läßt ohne andere Reisende zu belästigen. Große Stücke wie Matratzen, Betten, große Koffer, deren Gewicht oder Umfang nicht den obigen Bedingungen entspricht, müssen aufgegeben werden. Auf jede Fahrkarte werden 30 kg frei befördert. Werden bei einer Gepäckkontrolle Stücke gefunden, die Handelsware enthalten, so ist dafür eine besondere Beförderungssteuer zu bezahlen. Im allgemeinen werden als Gepäck nur solche Stücke angenommen, die persönliche und zum Gebrauch auf der Reise bestimmte Sachen enthalten. Jedoch werden auch Handelsgegenstände und kleine Tiere befördert wie: Hammel, Ziegen, Lämmer, Hasen, Kaninchen, Katzen, Vögel, und zwar tot oder lebend, mit oder ohne Verpackung unter der Bedingung, daß kein Stück über 100 kg wiegt und daß der beförderte Gegenstand nicht zu Beschädigungen anderer Gepäckstücke Anlaß geben kann, auch nicht auf Grund besonderer Betriebs- und Tarifbestimmungen von der Beförderung ausgeschlossen ist. Bei Aufgabe des Gepäckes erhält man einen Gepäckschein, auf den es am Reiseziel wieder empfangen wird. Die Bahn ist nicht verpflichtet, das Eigentumsrecht des Gepäckscheininhabers nachzuprüfen. Hunde werden in besonderen Abteilen in den Gepäckwagen befördert. Kleine Hunde dürfen ausnahmsweise von ihren Eigentümern ins Abteil mitgenommen werden, wenn keiner der Mitreisenden Einspruch erhebt. Auch müssen sie auf den Armen getragen werden. Die Mitnahme von Jagdhunden ist jedoch nur in der 3. Klasse möglich. Die Sorge für die Ernährung der aufgegebenen Tiere obliegt dem Verfrachter. Weitere Bestimmungen betreffen die Haftung bzw. Nichthaftung der Bahn bei Beschädigung oder Verlust von Gütern; außerdem wird strengstens untersagt, Fahrkarten von anderen Reisenden zu benutzen, um sich hierdurch ein höheres Freigepäck zu sichern als worauf die rechtmäßigen Karten Anspruch geben.

Nach einem Abschnitt über den Tarif der Gepäckträger in Haïdar-Pascha folgen nun Angaben über die Schlaf- und Speisewagen sowie über die Salonwagen. Der täglich von Haïdar-Pascha nach Angora verkehrende Personenzug hat einen Schlafwagen mit 16 Plätzen und einen Speisewagen. Wenn erforderlich wird noch ein weiterer Schlafwagen eingesetzt. Die Züge von Haïdar-Pascha nac Adana führen Montags und Mittwochs einen Schlafwag mit 14 Plätzen und Montags und Donnerstags einen umgekehrter Richtung. Die Schlafwagenkarte nach Ango kostet für die 1. Klasse 17,20 RM und für die 2. Klas 14,40 RM. Die Preise unterliegen den Schwankungen d Wechselkurses. Man löst die Karten in der Agentur d Schlafwagengesellschaft in Konstantinopel oder im Zug Weitere Agenturen für den Verkauf der Karten sollen Haïdar-Pascha und Adana eingerichtet werden. Alle Re senden der 1. und 2. Klasse dürfen den Speisewagen b nutzen. Man kann „nach der Karte" oder „Table d'hôt speisen. Das Frühstück kostet 0,75 RM, Mittag- und Aben essen je 3,25 RM. Das Mitbringen von Speisen und G tränken ist verboten. In den Zeiten zwischen den Mah zeiten können die Reisenden im Speisewagen Tee, Kaff und andere Getränke bekommen. Gepäckstücke und Hun dürfen dorthin nicht mitgenommen werden.

Für Reisende, die allein reisen wollen, stellt die An tolische Bahn Salonwagen mit einigen Betten und ein Küche zur Verfügung. Der Fahrpreis beträgt je nac Achsenzahl und Größe des Wagens 0,50, 1 oder 1,50 RM/k Als Mindestbetrag muß 32, 64 bzw. 120 RM bezahlt werde Unentgeltlich werden in den Wagen 3, 5 bzw. 10 Person befördert. Weitere Teilnehmer müssen eine Fahrkar 1. Klasse lösen, nur die ihre Herrschaft begleitenden Di ner eine solche 3. Klasse. Die Wagen enthalten Tisc geschirr und Küchengeräte für die Höchstzahl der für d Wagen festgesetzten Personen. Die Verwaltung stellt fü die Bedienung eine Kraft zur Verfügung. Sind die Wage nicht 12 Stunden nach der Ankunft auf der Zielstatio geräumt, so ist eine bestimmte Summe als Stillstandsgel zu bezahlen.

Für die Beförderung von Paketen von 5 und 10 k ist ein Ausnahmetarif gültig. Es kostet z. B. ein 5-kg-Pak nur 6 Rpf, ganz gleich auf welche Entfernung es versan wird. Ausgenommen von der Beförderung sind lebend Tiere, Sträucher, bares Geld und Wertgegenstände, wofü besondere Bestimmungen bestehen.

Es folgen weiter Angaben über die an der Bahnlini gelegenen Trinkwasserquellen. Im ganzen sind 15 Sta tionen angeführt; es wird aber bemerkt, daß noch weiter Quellen vorhanden sind jedoch auf Bahnhöfen, auf dene die Züge nur einen kurzen Aufenthalt haben, der zu Versorgung der Reisenden mit Wasser nicht ausreich Interessant sind die Angaben über die Mineralquellen un Thermalbäder. Da gibt es in Touzla mineralhaltig Quellen, die bei Magen- und Darmkrankheiten wirken. I Eski-Chehir befinden sich mitten auf dem Marktplat warme Bäder von 42° C, die Kalk und Schwefel enthalte und Rheumatismus heilen.

Verschiedene Haltestellen erwecken Interesse infolg geschichtlicher Erinnerungen oder vorhandener Bauten In Guebze soll das Grab des berühmten Karthager Hannibal liegen, der sich 183 v. Chr. selbst entleibte. In Eunu hat während des letzten Unabhängigkeitskriege Berühmtheit erlangt durch die erbitterten Kämpfe, di sich dort abgespielt haben. In der Nähe erfochten di Kreuzritter unter Gottfried von Bouillon den berühmte Sieg von Doryläum über das Heer des Seldschuken Sultans Und hier wurden auch die Truppen des Hohenstaufen kaisers Konrad III., der am 2. Kreuzzug teilnahm, in Jahre 1147 von den Seldschuken aufgerieben. 25 km süd lich von Eski-Chehir liegt der Berg Jazili Kaya, unte dem sich der Sage nach das Grab des phrygischen Könige Midas befinden soll. Auf der Spitze eines Berges be Bitcher liegt das alte Gordium, die Hauptstadt de Phrygier. Hier hat Alexander der Große im Jahre 3 v. Chr. überwintert. Die im Jahre 1900 in dieser Gegen vorgenommenen Ausgrabungen haben zahlreiche Alter tümer ans Tageslicht gebracht. Angora, jetzt di Hauptstadt der türkischen Republik, ist das alte Ankyra das im 7. Jahrhundert v. Chr. gegründet sein soll. Es ist im Laufe der Zeit oft belagert und erobert worden. Aus römischer Zeit stammt der Tempel des Kaisers Augustus, der noch zum Teil erhalten ist. In größerer Zahl sind noch Bauwerke aus der Zeit der Seldschuken und Osmanen vorhanden. In der auf einem Berge liegenden Zitadelle findet man zahlreiche Säulenstücke, Kapitäle und andere Trümmerreste von alten griechischen Bauten eingemauert. Bei Afion-Kara-Hissar haben die Türken in dem

abhängigkeitskampf mehrere Siege erfochten. Die Stadt sehenswerte Moscheen und Brücken aus der Seldukenzeit und eine Zitadelle auf einem 120 m hohen gelförmig steil abfallenden Berg. In der Umgebung gen alte phrygische Grabstätten. Konia, das alte nium, war die Hauptstadt der seldschukischen Sultane, ren Palast zum Teil noch vorhanden ist. Es ist bekannt rch seine aus den verschiedensten Jahrhunderten stamnden Moscheen. Eine byzantinische Kirche, die später einer Moschee umgebaut worden ist, wurde leider vor nigen Jahren vollständig durch Feuer zerstört. Südstlich von Eregli befindet sich in einem Engpaß ein itisches Kunstwerk, das als flaches Relief in einen lsen eingearbeitet ist. Oulou-Kichla besitzt ausdehnte Kasernen, die im Jahre 1836 durch Ibrahim scha, den Führer der ägyptischen Heere, wieder aufgeut wurden. Bei Bozanti liegt in 760 m Höhe zwischen n Gipfeln der Tauruskette die „Cilizische Pforte". Über esen berühmten Paß sind alle Eroberer gezogen von miramis, Xerxes, Darius und Alexander dem Großen Harun al Raschid, Gottfried von Bouillon, Sultan Javus lim und Ibrahim Pascha. Am Eingang des Passes findet n noch die Trümmer von alten Befestigungen.

Der letzte Abschnitt enthält eine ganze Reihe von nützhen Winken für die Reisenden. Streitigkeiten zwischen isenden und Zugbeamten werden auf einer Station vom hnhofsvorstand, auf der Fahrt vom Zugführer geschlich.. Beschwerden sind in ein auf jeder Station vorhandenes eschwerdebuch" einzutragen. Der Eintragende muß ine Beschwerde mit vollem Namen und Wohnort unterichnen. Der Bahnhofsvorsteher hat das Buch nach jeder ntragung sofort auf schnellstem Wege an die Generalrektion zu senden. Widersetzlichkeiten und Tätlichkeiten gen Bahnbeamte in Ausübung ihrer Tätigkeit unterliegen rselben Bestrafung wie die gleichen Vergehen gegen aatsbeamte.

Die Warteräume auf den Bahnhöfen mit Ausnahme derjenigen auf der Vorortstrecke sind eine Stunde vor Abfahrt jedes Zuges geöffnet und werden nach der Abfahrt schlossen. Die Dauer des Zugaufenthaltes auf einer ation wird laut ausgerufen. Es ist verboten, zwischen die Schienen zu laufen, sich auf die Trittbretter oder die Puffer der Wagen zu setzen und auf- und abzusteigen, solange der Zug noch in Bewegung ist. Zuwiderhandlungen werden mit 2 RM bestraft. Fenster dürfen nur mit Zustimmung aller im selben Abteil befindlichen Reisenden geöffnet werden. Das Herauslehnen aus dem Fenster und das Anlehnen an die Wagentür während der Fahrt ist verboten. Reisende mit Gewehren müssen diese vor dem Einsteigen entladen und sie im Zuge mit der Lauföffnung nach unten stellen. Unbegründetes Ziehen der Notbremse wird mit 5—50 RM bestraft, wenn das plötzliche Halten des Zuges nicht einen Unfall verursacht hat. Sind bei einem Unfall Personen verletzt oder getötet, so wird der Schuldige mit Gefängnis bis zu 5 Jahren und Geldstrafe bis 200 RM bestraft.

Fundgegenstände werden ein Jahr aufbewahrt. Leicht verderbliche Waren werden so vorteilhaft wie möglich verkauft und der Ertrag bis zum Ablauf der einjährigen Frist für den Eigentümer hinterlegt. Danach ist jedes Eigentumsrecht an den Gegenständen erloschen.

Da nicht alle Personenwagen bis zur Endstation des Zuges laufen, zeigen an den Außenseiten jedes Wagens angebrachte Laufschilder die Anfangs- und Endstation an. Somit können die Reisenden bei Beachtung der Schilder einen unbequemen Wagenwechsel vermeiden.

Alle Personenzüge sind mit einem Sanitätskasten ausgerüstet, um den Reisenden, die krank geworden oder durch einen Unfall verletzt worden sind, die erste Hilfe bringen zu können.

Im Schlußsatz des Reiseführers, der noch als Anhang die Fahrpläne der Personenzüge der Anatolischen und Bagdadbahn sowie der übrigen kleinasiatischen Bahnen enthält, wird noch einmal betont, daß die Verwaltung eifrig bestrebt ist, den für die ehrenwerte Reisekundschaft so überaus nützlichen Führer bei jeder neuen Ausgabe zu verbessern und zu vervollständigen. Die Reisenden werden gebeten, ihre Wünsche bezüglich Aufnahme weiterer Bestimmungen oder ausführlicherer Behandlung bereits aufgenommener Punkte der Generaldirektion in Haïdar-Pascha bekanntzugeben.

Bücherschau.

— **Die kompressorlose Dieselmaschine.** Ihre Entwicklung auf Grund der in- und ausländischen Patent-Literatur von Ludwig Hausfelder. Mit 256 Abbildungen. Berlin 1928. M. Krayn. VIII, 383 Seiten. Preis geh. 20 RM, geb. 22 RM.

Seitdem die Dieselmaschine ihren Siegeszug durch die Welt angetreten hat, hat sich der technische Erfindungsgeist unablässig bemüht, sie weiter zu vereinfachen und zu verbessern. Im Betriebe wurde es vielfach als lästig empfunden, daß zur Erzeugung der für die Brennstoffeinblasung erforderlichen Preßluft ein besonderer Verdichter (Kompressor) mit angetrieben werden mußte. In langer, mühseliger Arbeit ist es nun gelungen, die kompressorlose Dieselmaschine zu einer betriebssicheren Maschine zu gestalten. Der Weg, auf dem dies geschah, wird an Hand der in- und ausländischen Patentliteratur in dem vorliegenden Werke eingehend geschildert. Nach einem einleitenden Abschnitt über die klassische Dieselmaschine und ihre Vorläufer werden zunächst die Dieselmaschinen mit vereinfachtem Verdichter beschrieben. Der nächste Abschnitt erörtert die allgemeinen Bedingungen für kompressorlose Dieselmaschinen. Sodann wird die Entwicklung der Vorkammer-Dieselmaschinen (mit Brennstoffvorlagerung, im Durchström- und im Rückströmverfahren arbeitende Vorkammermaschinen, sowie solche mit weiter Halsöffnung) und der Dieselmaschinen mit Druckeinspritzung geschildert. Ein ausführliches Literatur- und Patentverzeichnis bildet den Schluß des gut ausgestatteten Buches.

Dem Verfasser gebührt für die ausführliche Darstellung, für die an 200 Patentschriften durchgearbeitet werden mußten, der Dank der Fachwelt. Er hat ihr eine ausgezeichnete geschichtliche Darstellung der Entwicklung nicht nur der kompressorlosen Dieselmaschine, sondern der Dieselmaschine überhaupt gegeben, wobei er mit unleugbarem Geschicke in lebendiger Schreibweise es verstanden hat, die gefährliche Klippe einer trockenen Aufzählung der verschiedenen Patente zu vermeiden und stets auch die Erfordernisse und Ergebnisse des praktischen Betriebes zu berücksichtigen. Aber auch der Nichtfachmann kann aus diesem Buche ersehen, welche Unsumme geistiger technischer Arbeit, am Reißbrett, in der Werkstatt, auf dem Prüfstand und im praktischen Betriebe geleistet worden ist. Auf dem behandelten Sondergebiete sind vor allem die Namen von Diesel, Haselwander, Junkers und Steinbecker, sowie der Werke Friedrich Krupp, Germaniawerft A.-G., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Motorenfabrik Dentz, Motorenwerke Mannheim und Gebr. Sulzer zu erwähnen. Sch.

— **Über die Festigkeit einwandiger kegeliger Kolben.** Von Dr.-Ing. Hermann Tellers (Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, Heft 305). Mit 45 Abbildungen und 8 Zahlentafeln. Berlin 1928. VDI-Verlag G. m. b. H. 30 Seiten, Preis geh. 4,50 RM.

Zur Ermittelung des Spannungsverlaufes in einwandigen kegeligen Kolben, wie sie besonders bei Schiffs- und Walzenzugmaschinen vorkommen, wird ein Differenzenverfahren entwickelt. An einem Versuchskolben, der hiernach durchgerechnet war, wurden Dehnungsmessungen vorgenommen und die theoretisch ermittelten Dehnungen mit den gemessenen verglichen. Da das Differenzverfahren bei der Anwendung ziemlich zeitraubend ist, wird noch ein praktisches Verfahren angegeben, das überschläglich schnell ein Bild der Beanspruchung des Kolbens liefert. Die Methode gilt — mit geringen Änderungen der Hauptgleichungen — auch für außen gestützte Kegelschalen, wie z. B. Dampfturbinenzwischenböden. Die sorgfältig ausgearbeitete Abhandlung ist ein wertvoller Beitrag zur angewandten Festigkeitslehre. Sch.

Zu Kemmanns 70. Geburtstag.

Durch Zufall kommt uns zur Kenntnis, daß am 10. Juni unser langjähriger stellvertretender Schriftleiter und Mitarbeiter, der Geheime Baurat Dr. Ing. ehrenhalber Gustav Kemman sein 70. Lebensjahr vollendet hat und wir möchten nicht verfehlen, dieses Tages noch nachträglich zu gedenken.

Kemmann wurde am 10. Juni 1858 als der Sohn des Gutspächters Gottfried Kemmann in Heresbach bei Mettmann, Regierungsbezirk Düsseldorf, geboren. Nach harten arbeitsreichen Jugendjahren besuchte er gegen den Wunsch seines Vaters, der ihn zum Landwirt bestimmt hatte, die unter der vorzüglichen Leitung des Direktors Dr. Zehme stehende reorganisierte Gewerbeschule zu Barmen, die er 1875 mit Auszeichnung absolvierte. Die Anregungen, die er auf dieser Schule in sich aufgenommen hatte, bestimmten ihn dazu, sich ganz dem Ingenieurstudium zu widmen, und er bezog daher von 1878 bis 1882 die Königliche Bauakademie zu Berlin, wobei er neben seinen fachwissenschaftlichen Studien sich noch das Reifezeugnis des Realgymnasiums zu Münster und damit die Berechtigung zum Staatsdienste erwarb. 1882 bestand er das Bauführerexamen mit Auszeichnung. Die erste Staatsprüfung verhalf ihm auf Grund einer Staatsprämie zu einer Studienreise nach England, über die er dem Minister der öffentlichen Arbeiten berichtete. Im Anschluß daran war Kemmann zunächst bei der preußischen Staatseisenbahndirektion Köln beim Bau der Unter-Westerwaldbahn beschäftigt. Diese Tätigkeit fand 1886 mit der Ablegung der zweiten Staatsprüfung ihren Abschluß. Als Regierungsbaumeister war Kemmann zunächst beim Bau der Ober-Westerwaldbahn tätig, daran anschließend bei der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main), wo er sich sehr gründlich mit Bahntrassierungen, Bauentwürfen sowie dem Abrechnungswesen zu beschäftigen hatte. 1888 erwarb er sich auf Grund des bei der Englandreise 1887 erstatteten Berichtes das Stipendium der Louis Boissenet Stiftung bei der Technischen Hochschule zu Charlottenburg für eine Reise nach London zwecks Studium des Londoner Verkehrswesens. Das Ergebnis dieser Studien ist niedergelegt in dem vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen preisgekrönten Werk „Der Londoner Verkehr unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen". 1889 wurde Kemmann als Hilfsarbeiter in die Eisenbahnabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zu Berlin berufen, wo er bis 1891 tätig war. In diese Zeit fällt seine Teilnahme an einer Expertise über die argentinische Nordostbahn im Auftrag der Deutschen Bank, die mit für seinen späteren Lebenslauf von Entscheidung werden sollte. Von 1891 bis 1896 gehörte er als Mitglied dem Kaiserlichen Patentamt an.

1897 folgte er einem Angebot der Deutschen Bank, als beratender Sachverständiger in technischen und wirtschaftlichen Fragen, namentlich für Verkehrsangelegenheiten des In- und Auslandes, in ihre Dienste zu treten. Bei den meisten Untersuchungen und Verhandlungen, die die Frage betrafen, inwieweit Interessen der Bank an Verkehrsunternehmungen zu verwirklichen seien, hat Kemmann mitgewirkt. Diese Tätigkeit als Sachverständiger führte ihn häufig ins Ausland, zum Teil auch nach Übersee, besonders nach Süd- und Nordamerika. Hauptsächlich hervorgehoben zu werden verdient seine ständige Mitarbeit beim wirtschaftlichen und technischen Ausbau der von der Berliner Hochbahngesellschaft betriebenen Schnellbahnen. I gleicher Richtung bewegt sich eine umfangreiche Tätigke als beratender Sachverständiger bei Verkehrsfragen d Stadtverwaltungen Berlin, Hamburg, Wien, Köln usw deren Ergebnisse in zahlreichen Berichten niedergele sind.

Aus Anlaß seiner verdienstvollen Arbeiten beim Au bau des Berliner Schnellverkehrsnetzes wurde Kemmann i Jahre 1913 zum Geheimen Baurat ernannt. 1918 verlie ihm die Technische Hochschule zu Charlottenburg fü seine Verdienste um das Bauwesen, insbesondere das Ver kehrswesen, die Würde eines Dr. Ing. ehrenhalber. 191 wurde ihm die ehrende Ernennung zum Mitglied der Bau akademie zu Teil.

Kemmanns weit über das gewöhnliche Maß hinaus gehende beratende Tätigkeit hat die deutsche Verkehrswissenschaft erheblich gefördert und ihr Ansehen bis in Ausland getragen. Von den zahlreichen Gutachten übe verkehrstechnische und verkehrswissenschaftliche Frage seien nur die nachfolgenden angeführt: „Buenos Aire und seine Verkehrsverhältnisse"; „Schnellbahn Berlin–Hamburg" (zusammen mit Gleim); Elektrisierung un Ausbau der Wiener Stadtbahnen"; „Ausbau des Hambur gischen Schnellbahnnetzes"; „Tunnelprojekte der Große Berliner Straßenbahn"; „Untersuchungen über die Ver kehrsverhältnisse der Hamburger Straßenbahnen" (mi Gleim); Bericht über eine Regelung des großberline Ortsverkehrs (im Auftrage des Verkehrsministers, de Stadt Berlin und der Hochbahngesellschaft); ferner di grundlegenden Gutachten betreffend die Errichtung de Berliner Hoch- und Untergrundbahn, Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Großen Berliner Straßenbahn (mit Behringer und Dr. Arons); wirtschaftliche Untersuchungen über die Röhrenbahnen im Auftrag der Londoner Untergrundbahnen-Gesellschaft; wirtschaftliche Untersuchungen über die Elektrische Bahn Rotterdam–Haag–Scheveningen und viele andere; zuletzt noch seine Schriften und sein Gutachten um die z. Z. noch heiß umstrittene Rheinisch-Westfälische Städtebahn.

Die vielseitige Tätigkeit Kemmanns findet aber auch Ausdruck in umfassenden literarischen Arbeiten, von denen er für einige Preise und andere Auszeichnungen errang. Hervorgehoben seien hier nur sein bereits erwähntes Werk „Der Verkehr Londons 1892", gedruckt auf Anregung des Vortragenden Rates, jetzigen Wirklichen Geheimen Rats Exzellenz Professor Dr. von der Leyen mit Unterstützung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, preisgekrönt vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen; das Werk „Die Berliner Elektrizitätswerke bis 1896" sowie seine für Deutschland bahnbrechenden Bücher über das selbsttätige Signalwesen: „Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalwesens auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn" und „Die selbsttätigen Signaleinrichtungen der Berliner Hochbahn nebst einigen Vorläufern", von welchen letzteres wiederum vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit einem Preise ausgezeichnet wurde.

Verbunden mit seiner literarischen Tätigkeit war seine Mitarbeit an Verkehrs- und Bauausstellungen. Erwähnt sei hier nur seine Beteiligung an der Berliner Städtebauausstellung 1910 sowie seine Mitwirkung an einem bei

egenheit dieser Ausstellung preisgekrönten Wettbe-
bsplan. Auch auf der Internationalen Ausstellung für
enbahn- und Landverkehr in Buenos Aires im Jahre
1 erhielt Kemmann ein Ehrendiplom Gran Premio de
ior für Mitarbeit bei deren Zustandekommen.

Trotz des großen Maßes seiner literarischen Tätigkeit
bei Kemmann stets das praktische Schaffen Hauptziel,
dem er auch heute noch seine höchste Befriedigung
let. Erinnert sei hier nur an sein tatkräftiges Vor-
en bei der Einführung des selbsttätigen Signalwesens
den Berliner Hoch- und Untergrundbahnen, das er
z stärkster Widerstände, die aber nicht bei den Auf-
tsbehörden oder den maßgebenden Stellen der Staats-
nbahnverwaltung lagen, durchzusetzen verstand, und
eine große Reihe praktisch verwirklichter anderer An-
ungen im Betrieb der Berliner Stadtschnellbahnen.

Kemmanns Leben war bis heute reich an Arbeit und
olg. Die wenigen Mußestunden, die ihm verblieben, schenkte er der Kunst und der strengen Wissenschaft, der Himmelskunde. Hier ist es der Ingenieurtrieb, der ihn mit zum Vorkämpfer der Hörbigerschen Welteislehre werden ließ. Als solcher hat er manch mannhaften, erfolgreichen Strauß mit Gegnern dieser Lehre ausgefochten. Kemmann gehört zu den seltenen Männern, bei denen umfassender Geist mit gewissenhafter, gründlicher, selbstschöpferischer Arbeitsweise sowie mit zäher Beharrlichkeit bei der Durchführung von Ideen verbunden ist und deren Bescheidenheit und Zurückhaltung beinahe unverständlich erscheint. Seine große Liebenswürdigkeit im Verein mit Sachlichkeit und Gerechtigkeit haben ihm die uneingeschränkte Achtung und Anerkennung der in- und ausländischen Fachgenossen eingetragen.

Mit seltener Frische, voller Arbeitskraft und unvermindertem Arbeitstrieb tritt Kemmann in sein 71. Jahr. Mögen ihm noch recht viele Jahre voller Gesundheit und erfolgreichen Wirkens beschieden sein! R.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

rein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

— **Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein.** Der zungsausschuß hat sich in seiner am 15./16. Mai d. J. Baden bei Wien abgehaltenen Vollsitzung mit der Aufme der schwedischen, norwegischen und dänischen itsbahnen sowie der schweizerischen Bundesbahnen in Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen befaßt. Dem rage auf Aufnahme wurde einstimmig zugestimmt. genannten Verwaltungen treten somit mit Wirkung 1. Januar 1929 als außerordentliche Mitglieder dem ein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei.

Deutschland.

— **Wechsel in der Stelle des Reichsverkehrsministers.** der Neubildung des Reichskabinetts hat der Reichsident den Geheimen und Oberregierungsrat v. Guéd zum Reichsverkehrsminister ernannt. Er gleichzeitig mit der Wahrnehmung der Geschäfte des hsministers für die besetzten Gebiete beauftragt den. Sein neues Amt hat er am 30. Juni angetreten. Der neue Reichsverkehrsminister ist aus der Beamtenbahn hervorgegangen. Er wurde am 29. Dezember 1863 oren, studierte Rechtswissenschaft und trat zu Beginn neunziger Jahre in den preußischen Verwaltungsdienst Vor dem Kriege war er Oberregierungsrat an der Reung in Koblenz. Nach der Revolution widmete er sich politischen Leben und wurde im Juli 1920 in den hstag gewählt, wo er bald zu den führenden Mitgliedern Zentrumsfraktion gehörte. Er war zuletzt ihr Vorender.

Der bisherige Verkehrsminister Dr. Koch verabedete sich am 29. Juni von der Beamten-, Angestellten- Arbeiterschaft seines Ministeriums. Er dankte insbelere für die große sachliche Arbeit, die geleistet worden und für die Unterstützung, die er überall gefunden e. In einem persönlichen Schreiben hat der Reichsident dem scheidenden Minister seinen herzlichsten Dank die geleisteten Dienste ausgesprochen.

— **Stellung der Reichsbahn-Hauptverwaltung zu den ten Eisenbahnunfällen.** Die Erörterungen in der Presse r die beklagenswerten Eisenbahnunfälle bei Siegelsf in der Nähe von Fürth und bei Ummendorf im irk Stuttgart können die Meinung aufkommen lassen, ob die Reichsbahn nicht mit genügendem Nachdruck den achen der beiden Unglücksfälle nachginge und eine uld von den verantwortlichen Stellen abwälzen wolle. Dazu stellt die Reichsbahn-Hauptverwaltung folgendes fest:

Auf der Strecke bei Siegelsdorf wurde vor einem halben Jahre der schwere neue Reichsbahnoberbau eingebaut. An der Regulierung des Gleises unter Hebung auf endgültige Höhenlage und Verstärkung der Bettung wurde an den Tagen vor dem Unfall bis Sonnabend, den 9. Juni gearbeitet. An diesem Tage mittags wurden die Regulierungsarbeiten in dem Unfallgleis vorläufig beendet und das Langsamfahrsignal eingezogen. Aus der Unfalluntersuchung muß der Schluß gezogen werden, daß der Zustand des bereits regulierten gehobenen Teils des Gleises und der Übergang zu dem noch nicht regulierten tiefer liegenden Gleisteil irgendwie zusammen mit einer Überschreitung der planmäßigen Fahrgeschwindigkeit des Zuges den Unfall verursacht haben.

Es ist also nicht so, daß die Reichsbahn die Schuld, wie es teilweise behauptet wird, auf den toten Lokomotivführer schiebt, sondern sie macht gleichzeitig verantwortlich für das Unglück die an der Gleisarbeit beteiligten Reichsbahnstellen.

Bei dem Ummendorfer Unglück ereignete sich der Unfall an einer Stelle, wo wegen Erneuerungsarbeiten an der Strecke vom zweigleisigen Betrieb zum eingleisigen Betrieb übergegangen wurde. An dieser Stelle waren ordnungsmäßig Langsamfahrsignale ausgesteckt, und auch der Lokomotivführer hatte vor sich auf der Lokomotive die Anordnung, daß vor Einfahrt über die Weichenverbindung nur mit 45 km gefahren werden durfte. Bei der Untersuchung des Unglücks zeigte der Registrierstreifen des Geschwindigkeitsmessers, der anscheinend bis dahin einwandfrei gearbeitet hatte, 80 km mit einem jähen Absturz der Geschwindigkeitskurve auf 10—20 km. Wenn der Zug 45 km gefahren wäre, müßte sich der allmähliche Übergang auf diese Geschwindigkeit auf dem Registrierstreifen abgezeichnet haben. Im Gegensatz dazu behaupten Lokomotivführer und Heizer, die Geschwindigkeit des Zuges vorschriftsmäßig ermäßigt zu haben. Die genauen Untersuchungen des Oberbaues an der Stelle haben nicht ergeben, daß eine Lockerung der Schienenbefestigung vor dem Unfall vorhanden war. Das Gleis war für die relativ geringe Geschwindigkeit von 45 km in der Stunde betriebssicher.

Die Reichsbahnverwaltung ist selbst am meisten daran interessiert, bei einem Unglück den Ursachen ohne Rücksicht auf die Person nachzugehen und soweit wie möglich objektive Klarheit zu schaffen, damit Unglücke aus denselben Ursachen in Zukunft vermieden werden. Es wäre unklug von einer Verwaltung, irgend etwas verschleiern zu wollen, wenn eine Schuld vorhanden ist. Die Reichsbahn hat schon kurze Zeit nach den beiden Unfällen keinen Hehl daraus gemacht, daß ihr die beiden Unglücksfälle zur Last

fallen. Naturgemäß ist es bei jedem Unglück schwer, die Ursache zu rekonstruieren.

Da die Reichsbahn durchaus bestrebt ist, zusammen mit den gerichtlichen Stellen die Schuldfrage zu klären, darf die Öffentlichkeit versichert sein, daß alles getan wird, um die wirklichen Ursachen aufzudecken, damit im Interesse der Sicherheit des Reisens ähnliche Unfälle vermieden werden.

— **Direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach Sowjetrußland.** Am 10. Juli tritt ein direkter Personen- und Gepäcktarif zwischen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und Deutschland im Durchgang durch Polen, durch Polen und die Tschechoslowakei sowie durch Lettland, Litauen und Polen in Kraft. Bisher konnte lediglich von den ostpreußischen Stationen Königsberg und Eydkuhnen eine Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach Stationen von Sowjetrußland erfolgen, da die Durchführung des internationalen Verkehrs durch den sogenannten polnischen Korridor noch nicht geregelt war. Durch den Abschluß und das Inkrafttreten eines zwischen Deutschland und Polen abgeschlossenen Staatsvertrages über Erleichterungen des internationalen Eisenbahnverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Firchau—(Chojnice—Tczew—)Marienburg stand der Ausdehnung des internationalen Verkehrs über den polnischen Korridor hinaus nichts mehr im Wege; es war also die Möglichkeit gegeben, den deutsch-sowjetrussischen Verkehr auch auf das übrige Deutschland auszudehnen.

Durch die Einführung dieses neuen erweiterten deutsch-sowjetrussischen Tarifs ist einem seit längerer Zeit hervorgetretenen Bedürfnis auf direkte Abfertigung von Reisenden und Gepäck von allen größeren und wichtigeren Stationen Deutschlands nach Sowjetrußland Rechnung getragen. Der Reisende wird also in Zukunft in der Lage sein, sich am Fahrkartenschalter in München, Köln, Hamburg-Altona, Berlin oder anderen größeren Stationen Deutschlands direkte Fahrkarten nach Moskau, Leningrad, Odessa usw. zu lösen und sein Gepäck dorthin direkt abfertigen zu lassen. Hierbei sei besonders erwähnt, daß dem Reisenden für die Fahrt von Moskau nach Berlin und darüber hinaus zwei Reisewege zur Verfügung stehen: „über Riga—Eydkuhnen“ und „über Warschau—Stentsch“. Beide Reisewege sind im Fahrpreise gleichgestellt, gelten jedoch nicht wahlweise. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung von Deutschland nach Moskau und darüber hinaus.

Dem Reisenden wird daher angeraten, beim Lösen der Fahrkarten am Fahrkartenschalter anzugeben, über welchen dieser beiden Wege er zu reisen gedenkt. (Vgl. auch Nr. 24, S. 656 über die direkte Abfertigung nach dem „Fernen Osten“.)

— **Verbilligter Ausflugsverkehr Deutschland—Schweden.** Wie wir bereits in Nr. 16 S. 428 meldeten, ist während des Sommerhalbjahres im Ausflugsverkehr Deutschland—Schweden über die Fährstrecke Saßnitz Hafen—Trälleborg kein Paß mehr seit dem 25. Mai d. J. erforderlich. Reisende deutscher oder schwedischer Staatsangehörigkeit auf dreitägige Ausflugsrückfahrkarten erhalten bei ihrer Ausreise aus Deutschland von der Paßstelle in Saßnitz Hafen Ausflugsscheine gegen eine Gebühr von 50 Rpf ausgehändigt. Die zur Ausgabe gelangenden dreitägigen verbilligten Ausflugsrückfahrkarten Saßnitz Hafen—Trälleborg kosten 12 RM in der 3. Klasse und 18 RM in der 2. Klasse und sind in der Fahrkartenausgabe Saßnitz Hafen erhältlich. Die Karten werden an allen Tagen ausgegeben. Die Rückfahrt muß spätestens am 3. Tage der Geltungsdauer um 22.58 in Trälleborg angetreten werden. Auf den Fährschiffen können die Reisenden ebenfalls dreitägige Anschlußrückfahrkarten ab Trälleborg zu ermäßigten Preisen nach folgenden Stationen erhalten: Malmö 3. Kl. 2 Kr (2. Kl. 4,25 Kr), Lund 4 Kr (2. Kl. 6 Kr), Ystad 5,70 Kr, Mölle 11,50 Kr (2. Kl. 17,25 Kr), Bökebergsslätt 1,50 Kr (2. Kl. 2,65 Kr), Hälsingborg 9,70 Kr (2. Kl. 14,45 Kr).

— **Berlins Milchversorgung.** Nach einer Mitteilung des Zeitungsdienstes des Reichsmilchausschusses werden auf den einzelnen Bahnhöfen Berlins, es sind im ganzen 20, die hierfür in Frage kommen, insgesamt täglich rund 800 000—900 000 Liter Milch angeliefert, d. h. in 20-Liter-Kannen umgerechnet 40 000—45 000 Kannen. Die Durschnittszufuhr betrug 1927 täglich 831 000 Liter. In Stadt Berlin wurden rund 170 000 Liter produziert, d. einschließlich der Produktionsgebiete, die unmittelbar den Stadtgrenzen liegen. Auf die Frage: „Woher kom denn die Milch?“ kan man nur allgemein sagen: „Aus Mark und allen umliegenden Produktionsgebieten.“ 34 der Kannen aus Entfernungen bis zu 50 km, 40 % v 50—100 km, 9 % von 100—150 km und aus über 150 Entfernung kamen noch 17 %.

— **Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewag A.-G. in Berlin (Mitropa).** Die Generalversammlung nehmigte den Abschluß für das am 30. November 1927 gelaufene Geschäftsjahr. Aus dem nach satzungsmäßig Notierung des Reservefonds verbleibenden Reingewinn v 1 239 202 RM (i. V. 1 271 481 RM) werden wieder 5 % Di dende gezahlt und der Rest von 149 942 RM (67 107 R auf neue Rechnung vorgetragen. Die Entwicklung der sellschaft im laufenden Geschäftsjahr wurde als weiterl recht befriedigend bezeichnet. Die Einrichtungen der sellschaft werden in steigendem Maße in Anspruch nommen. Die Verkehrseinnahmen sind dementsprech gegenüber den Vorjahrszahlen gestiegen. In den Aufsich rat wurden Reichsbahndirektor Baumgarten und Direk der Deutschen Bank, Dr. v. Stauss, hinzugewählt.

— **Die Verwaltungsakademie Berlin** setzt die im tober 1926 begonnenen Ferienkurse im systematischen A bau für auswärtige Reichsbahnbeamte im Herbst (24. 29. September 1928) fort. Alles Nähere über den Stund plan usw. wird für diese fünfte Kursuswoche demnäc bekanntgegeben.

Anfragen sind unter Beifügung von Rückporto an Sekretariat der Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Ch lottenstraße 50/51, zu richten.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbal Gesellschaft ist dem Reichsbahndirektionspräsident Kluge in Dresden von der Technischen Hochschule selbst die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalb verliehen worden.

Versetzt sind die Reichsbahnräte Immo Wend bisher bei der Reichsbahndirektion Mainz, als Vorsta zum Reichsbahn-Verkehrsamt Hameln, Dr. jur. Thos bisher bei der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), z Reichsbahndirektion Dresden, und Matthies, bisl beim Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, als Vorstand zu Reichsbahn-Maschinenamt Altona.

Übertragen ist den Reichsbahnräten Rückert, V stand des Reichsbahn-Maschinenamts Berlin 4, die Ste des Vorstandes des Reichsbahn-Maschinenamts Berlin Plock, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Berlin die Stelle des Vorstandes des Reichsbahn-Maschinenam Berlin 1, Gebauer, Vorstand des Reichsbahn-Maschin amts Berlin 5, die Stelle des Vorstandes des Reichsbal Maschinenamts Berlin 4, und Draeger, bisher bei Reichsbahndirektion Berlin, die Stelle des Vorstandes Reichsbahn-Maschinenamts Berlin 5.

Überwiesen sind die Reichsbahnräte Reche bach, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Berlin W zur Reichsbahndirektion Berlin, Schleif, Vorstand Reichsbahn-Neubauamts Berlin Ring, zum Reichsbal Maschinenamt Berlin 5, und Ebel, Vorstand des Reic bahn-Neubauamts Berlin Ost, zum Reichsbahn-Maschin amt Berlin 4, sowie der Reichsbahnbaumeister Hutlof bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Hannover 1, z Reichsbahndirektion Hannover.

Bestellt ist Reichsbahnrat Reuschle, bisher der Reichsbahndirektion Halle (Saale), zum Leiter neuerrichteten Reichsbahn-Neubauamts Halle (Saale).

In den Ruhestand sind getreten: Reic bahnoberrat Schmitz, Mitglied der Reichsbahndirekti Köln, Reichsbahnrat Artur Kunz beim Reichsbahn-Ba amt Chemnitz 1 sowie die Reichsbahnamtmänner Wu dermann, Vorstand der Bahnmeisterei Brockau und Türpe, Vorstand des Rechnungsbüros bei d Reichsbahndirektion Dresden.

Österreich.

— **Die Schienenbestellungen der Bundesbahnen.** Die ıdesbahnen planen für dieses Jahr und für die nächsten r Jahre Gleiserneuerungen auf rund 2200 km. Hiervon für etwa 1000 km der schwere Oberbau gewählt werden. dieses Jahr sind im Voranschlage der Bundesbahnen Millionen Schilling für Gleiserneuerungen vorgesehen, unter Neuanlagen für etwa 290 km mit schwerem Ober- von 44,4 Kilogrammetergewicht- und für beiläufig km Herstellungen mit 35,6 Kilogrammetergewicht- ienen. Außerdem sollen 570 Weichen ausgewechselt den.

— **Umbau von Brücken der Bundesbahnen.** Der Initionsplan der Bundesbahnen sieht auch den Umbau er großen Anzahl von Brücken — etwa 100 — vor. er den wegen ihrer Größe oder Eigenart besonders ıerkenswerten Objekten heben wir die Wehrgrabenke, die eine Bucht des Hallstätter Sees mit einem enbogen von 38 m Stützweite übersetzt, hervor, ferner Agerflußbrücke bei Kammer am Attersee mit 3 Öffıgen zu je 20,3 m, dann die noch in diesem Jahre zu innende und bis 1929 zu vollendende Brücke über die ıs bei Landl mit 56,4 m Weite, und endlich die sogente Viehtriebbrücke im Stadlauer Bahnhof mit 2 Öffıgen von je 12,2 m. Größere Arbeiten wurden ferner gemauerten Talbrücken, so bei Steinhaus am Semmering in Spielfeld sowie auf der Mariazellerbahn ausgeführt. eine andere ebenso schwierige wie umfangreiche und eits vollendete Arbeit ist schließlich die Hebung der m langen Rheinbrücke bei Buchs mit ihren anschlieden Rampen hervorzuheben.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

	März	April
riebsleitung der Bundesbahnen		
000 Zugkilometer	3 941	3 747
000 Wagenkilometer	73 800	69 978
kehrsleistungen der Bundesbahnen:		
000 Nutzlasttonnenkilometer		
der Personen führenden Züge	43 988	45 664
der Güterzüge	372 744	336 039
genstellung: Anzahl der vollspurigen		
üterwagen:		
überhaupt	167 764	152 674
für den Arbeitstag	6 213	6 361
kehrseinnahmen der Bundesbahnen		
inschließlich der Verkehrssteuern:		
orläufiges Ergebnis 1000 S	44 334	44 411
avon Personen- und Gepäckverkehr 1000 S	12 517	15 544
üterverkehr 1000 S	31 817	28 867

— **Donau - Save - Adria - Eisenbahngesellschaft.** Kürzlich d die Generalversammlung dieser Bahn statt. In ihr rde der Rechnungsabschluß für das Jahr 1927 und damit darin vorgesehene Widmung des Betrages von 476,16 Goldfranken zur Bildung eines Kapitaltilgungsds genehmigt und beschlossen, den Gebarungsüberuß von 23 685,22 Goldfranken auf neue Rechnung vorragen. Weiter wurde beschlossen, zu Lasten des im hnungsabschluß ausgewiesenen Kapitaltilgungsfonds 329 476,16 Goldfranken die Tilgung von Aktien der sellschaft im Wege des freihändigen Ankaufes aufzumen, wobei die Festsetzung des Umfanges und der Begungen des Ankaufes dem Verwaltungsrat obliegt. Die Grund eines Vorschlages der südslawischen Regierung olgte Kooptierung des Ingenieurs Leonidas Franitch rde genehmigt. Herr Eugène Regard wurde auf Vorlag der Association Nationale des Porteurs Français de eurs Mobilières in den Verwaltungsrat der Gesellschaft dergewählt. Ferner wurden ohne Rücksicht auf atszugehörigkeit und Wohnsitz zwei Verwaltungsratsglieder wiedergewählt, und zwar die Herren Dr. Ottokar ıkas und Commendatore Dr. Alberto Moscheni.

— **Der österreichische Außenhandel.** Durch die Ausdehnung der österreichischen Ausfuhr im Jahre 1927 (von 32,2 auf 39,3 Millionen Meterzentner bzw. von 1744,9 auf 2098,1 Millionen Schilling) ist es auch gelungen, den Einfuhrüberschuß im Verkehr mit den einzelnen Ländern wesentlich herabzudrücken. Insbesondere konnte die Ausfuhr in die Nachbarstaaten im Vorjahr beträchtlich gesteigert werden. Die österreichische Gesamtausfuhr nach europäischen Staaten wurde dem Werte nach, von 1493 auf 1817 Millionen Schilling erhöht. Die Ausfuhr nach Deutschland ist sehr stark gestiegen, da der deutsche Inlandmarkt recht aufnahmefähig war, sie betrug 382,3 Millionen Schilling (gegen 202,1 Millionen in 1926). Der Einfuhrüberschuß ist von rund 270 auf 149,3 Millionen Schilling gesunken. Nach der Tschechoslowakei stieg die Ausfuhr von 208,3 auf 240,4 Millionen Schilling, der Einfuhrüberschuß verringerte sich von 345,9 auf 324,5 Millionen Schilling. Im Verkehr mit Ungarn gelang es, die Ausfuhr von 172,1 auf 203,1 Millionen Schilling zu erweitern, und es ergab sich im Vorjahr im Verkehr mit diesem Lande noch ein Einfuhrüberschuß von 94,4 Millionen Schilling (gegen 189,2 Millionen Schilling für 1926). Eine sehr geringe Zunahme weist die Ausfuhr nach Südslawien auf (von 153,3 auf 156,8 Millionen Schilling). Da anderseits die Einfuhr aus diesem Staate von 166,4 auf 176,2 Millionen Schilling gestiegen ist, hat sich der Einfuhrüberschuß von 13,1 auf 19,5 Millionen Schilling erhöht. Die Ausfuhr nach Polen zeigt eine ansehnliche Zunahme (106 gegen 73 Millionen Schilling), der Einfuhrüberschuß konnte jedoch nur von 179,5 auf 163,7 Millionen Schilling herabgedrückt werden. Die Ausfuhr nach Rumänien hob sich von 110,3 auf 127,3 Millionen Schilling, der Einfuhrüberschuß ist jedoch von 21,6 auf 46 Millionen Schilling gestiegen, da die Einfuhr aus diesem Lande sehr beträchtlich (von 131,9 auf 173,3 Millionen Schilling) zugenommen hat. Ähnlich entwickelte sich auch der Verkehr mit der Schweiz: Ansteigen der Ausfuhr von 107,9 auf 114,3 Millionen Schilling, dagegen der Einfuhr von 129,9 auf 157,3 Millionen Schilling, so daß sich der Einfuhrüberschuß mehr als verdoppelt hat (43 gegen 22 Millionen Schilling). Im Verkehr mit Italien ist Österreich aktiv. Das Aktivum ist jedoch von 43 auf 38,8 Millionen Schilling zurückgegangen, da sich die Ausfuhr von 174,3 auf 167,9 Millionen Schilling verringert hat, während die Einfuhr allerdings gleichfalls, aber nur von 131,3 auf 129,1 Millionen Schilling herabgegangen ist. Was die ferneren Märkte betrifft, so zeigt sich bei den meisten Bestimmungsländern nur eine mäßige Zunahme der österreichischen Ausfuhr. So ist zwar die Ausfuhr nach Nordamerika von 61 auf 63,8 Millionen Schilling gestiegen; anderseits nahm jedoch die Einfuhr von 150,8 auf 192,4 Millionen Schilling zu. Nach Frankreich gingen Waren im Werte von 51,2 Millionen Schilling, so daß sich gegen 1926 sogar ein Rückgang um 1,5 Millionen Schilling ergibt. Die Einfuhr aus diesem Lande ist jedoch von 65,9 auf 81,2 Millionen Schilling gestiegen. Nach England bewertet sich die vorjährige Ausfuhr mit 75,5 Millionen Schilling (69,1), die Einfuhr mit 134,7 Millionen Schilling (102,6). Nach Britisch-Indien betrug die Ausfuhr 27,7 Millionen Schilling (17,2), die Einfuhr 41,5 (45,9) Millionen Schilling. Nach Ägypten belief sich die Ausfuhr auf 15,7 Millionen Schilling (16 Millionen), während die Einfuhr 6,4 (3,5) Millionen Schilling betrug. Nach den Niederlanden machte die Ausfuhr 24,7 Millionen Schilling aus (22,3), die Einfuhr 38,3 Millionen Schilling (36,1). Die Ausfuhr nach Rußland stellt einen Wert von 43,2 Millionen Schilling dar, hat also um 5 Millionen Schilling zugenommen, während die Einfuhr von 5 auf 17,6 Millionen Schilling angestiegen ist.

Ungarn.

— **Besuch der Österreichischen Verkehrsgewerkschaft in Budapest.** Die Österreichische Verkehrsgewerkschaft stattete unter Leitung des Bundesbahndirektors Röschel und unter Teilnahme von 110 Personen den ungarischen Kollegen einen dreitägigen Besuch ab. Die Eisenbahnsektion der Nationalvereinigung der Staatsbeamten bereitete den Gästen einen feierlichen Empfang. Außer den Sehenswürdigkeiten Budapests wurden auch die neueren Einrichtungen der Eisenbahnen besichtigt, so auch das neue

und höchst moderne Ambulatorium der Staatsbahnen, über welches sich die Gäste mit der größten Anerkennung äußerten. Die wohlgelungene Zusammenkunft wurde seitens der ungarischen Eisenbahnen in erster Linie durch die Leiter der Eisenbahnvereinigung, Direktor Dr. Tasnádi-Nagy und Obersekretär Ing. Heeger, vorbereitet.

— **Personalnachricht.** An der Plenarsitzung der ungarischen Staatsbahnverwaltung nehmen auch die Vertreter des Handels- und Finanzministeriums teil. Einer derselben, Dr. O. Jakabb, Leiter der Budgetabteilung des Finanzministeriums, wurde zum Vizestaatssekretär ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Revisionswagen der Schwedischen Staatsbahn.** Die Schwedische Staatsbahn hat für die elektrisch betriebene Strecke Stockholm—Gotenburg drei Revisionswagen beschafft. Sie sollen bei der Revision und Besichtigung von Kontaktleitungen und dergleichen Verwendung finden. Sie sind aus diesem Grunde mit einer auf dem Wagendache befindlichen drehbaren Revisionsbrücke versehen, von der die Kontaktleitung und die Trägerkonstruktionen bequem erreichbar sind. Im Innern des Wagens befinden sich Werkzeuge und ein Arbeitstisch. Da diese Wagen auch in stromlosen Zeiten verkehren müssen, sind sie mit Akkumulatorenbatterien ausgerüstet worden. Auch können mit dem Wagen Spannungsproben vorgenommen werden.

— **Fährverbindung Schweden—Estland und Lettland.** Wie wir bereits auf S. 274 berichteten, besteht der Plan, zwischen Schweden und den baltischen Randstaaten eine Fährverbindung einzurichten. In der Hauptsache wird dieses Projekt in Schweden von dem Direktor Erik Andersson, dem Leiter der Privatbahn Stockholm—Nynäshamn betrieben, da auf schwedischer Seite Nynäshamn neuerdings als Ausgangspunkt in Aussicht genommen ist.

Die optimistische Auffassung, die Andersson seinem Plane entgegenbringt, wird in ernsteren Kreisen nicht ganz geteilt. Auf einer Tagung der Stockholmer Handelskammer beschloß man kürzlich, zu der Frage der Fährverbindung offiziell sich gegenüber der Regierung zu erklären, insbesondere Stellung gegenüber dem von Direktor Andersson beantragten staatlichen Zuschuß in Höhe von 350 000 Kr aus dem Schiffahrtsfonds zu nehmen. Man war der Ansicht, daß die hier geplante Verbindung kaum als eine Fährverbindung im gewöhnlichen Sinne bezeichnet werden könne, sondern eher den Charakter einer Frachtlinie unter Verwendung von Eisenbahnwagen trage. Gewiß sei es anzuerkennen, bei dem Versuche vorsichtig vorwärts zu gehen, und es sei auch nicht undenkbar, daß sich ein wirklicher Fährverkehr aus einem bescheidenen Anfang heraus entwickeln kann. Aber bei einem solchen Ausgangspunkt dürfe man nicht damit rechnen, daß die Linie bei den Verkehrtreibenden den gleichen Beifall wie eine wirkliche Fährverbindung finde. Und damit würden auch die Aussichten für die Verkehrssteigerung sinken, mit der Direktor Andersson rechne. Seine Berechnungen machten den Eindruck, als ob sie zu optimistisch wären. Auch sei ein endgültiger Kostenanschlag mit entsprechender Garantie für die Aufnahmefähigkeit des Fährschiffes noch nicht aufgestellt. Die Andeutungen über die Größe des Schiffes und die Maschinenstärke schienen nicht von dem erforderlichen Verständnis für die Schwierigkeiten zu zeugen, mit denen ein Schiff in diesen Gewässern besonders im Winter zu kämpfen habe.

Dem Vernehmen nach soll jetzt Direktor Andersson das Ergebnis der Untersuchungen und Vorarbeiten dem schwedischen Handelsministerium vorgelegt haben. Sobald der begehrte Zuschuß aus dem Schiffahrtsfonds bewilligt werden sollte, soll eine Gesellschaft mit einem Mindestkapital von 400 000 Kr und einem Höchstkapital von 1,2 Mill. Kr gebildet werden. Als Gründer des Unternehmens, das den Namen Svenska och Baltiska trafikaktiebolag (Schwedische und baltische Verkehrs A. G.) erhalten soll, werden die Gemeinde Nynäshamn und die Privatbahngesellschaft Stockholm—Nynäs bezeichnet. Ausländisches Kapital (Estland, Lettland) soll bis zu höchstens ¼ des Aktienkapitals beteiligt werden. Ein Kostenanschlag für das Fährschiff ist von Kockums Werft aufgestellt worden. Danach soll das Fährschiff 25 große Güterwagen aufnehmen können und gute Unterkunftsmöglichkeiten für Reisende der 1. und 3. Klasse aufweisen. Die Kosten sollen 0,8 bis 1 Mill. Kr betragen.

— **Studienreise russischer Eisenbahningenieure nach Deutschland.** Das Verkehrskommissariat der Sowjetunion entsendet 20 russische Eisenbahningenieure zu Studienzwecken nach Deutschland, Frankreich und Amerika. Der Studienaufenthalt ist auf ein Jahr bemessen. Es wird geplant, im Auslande ein Spezialbüro zur Beaufsichtigung der Studienarbeiten der Ingenieure einzurichten.

— **Das polnische Verkehrsministerium über die Eröffnung eines neuen deutsch-polnischen Grenzübergangs.** Die Meldung über die bevorstehende Eröffnung einer neuen Grenzübergangsstelle an der deutsch-polnischen Grenze und zwar an der Linie Kempen—Rychtal—Namslau, entspricht, wie von amtlicher polnischer Stelle verlautet, nicht den Tatsachen. Nach Ansicht des polnischen Verkehrsministeriums sei die Öffnung des Grenzüberganges an der erwähnten Linie insofern überflüssig, als für den südlichen Teil der Wojewodschaft Posen im deutsch-polnischen Grenzverkehr bereits am 15. vorigen Monats ein Grenzübergangspunkt auf der Linie Ostrowo—Pawlow—Neumittelwalde eingerichtet worden ist. Außerdem befänden sich in diesem Bezirk noch zwei weitere Grenzübergangspunkte in Zdu und Hanulin.

Sofern sich die Notwendigkeit der Öffnung eines weiteren Grenzübergangspunktes an der deutsch-polnischen Grenze erweist, ist das polnische Verkehrsministerium eher geneigt, einen solchen Grenzübergangspunkt an der Linie Kempen—Groß Wartenberg einzurichten, weil dieser dann der belebteren direkten Eisenbahnlinie Wielun—Breslau zugute kommen könnte. Die Schaffung eines Grenzübertrittpunktes an dieser Linie erscheint der zuständigen polnischen Stelle auch mit Rücksicht auf das Bauprojekt der Linie Wielun—Petrikau—Radom—Lublin erwünschter, die als Verbindungslinie der großen Hauptlinie Breslau—Kiew über Lublin, Kowel, Sarny und Ostki gedacht ist.

— **Bau eines neuen Güterbahnhofs im Hafen von Gdingen.** Eine Regierungskommission unter Führung des Vizeverkehrsministers Eberhardt prüfte im Hafen von Gdingen die Bedingungen für den Bau eines neuen Güterbahnhofs. Nach dem Plan des polnischen Verkehrsministeriums soll der Bahnhof eine tägliche Umschlagsfähigkeit von 3600 Wagen erreichen. Das Ergebnis der Untersuchung ist dem Verkehrsminister unterbreitet worden, der nunmehr weitere Schritte zur Verwirklichung dieses Planes unternehmen wird.

— **Ein polnisch-rumänischer Eisenbahn-Verbandstarif.** Auf Grund der kürzlich abgeschlossenen Verhandlungen zwischen Vertretern der polnischen und rumänischen Eisenbahnen ist am 1. Juli 1928 der polnisch-rumänische Eisenbahn-Verbandstarif in Kraft getreten. Bisher hatte die polnische Ausfuhr nach Rumänien, abgesehen von den hohen rumänischen Einfuhrzöllen, besonders unter den hohen rumänischen Frachtsätzen zu leiden. Namentlich der polnische Kohlenabsatz in Rumänien ist davon sehr ungünstig beeinflußt worden. Der neue Verbandstarif bringt daher insbesondere Vergünstigungen für Kohlensendungen und den Transport von Eisen- und Eisenerzeugnissen nach Rumänien sowie im Durchgangsverkehr durch Rumänien.

— **Verkehrswerbung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Mit Wirksamkeit vom 1. Juli tritt eine erweiterte Begünstigung bei Eisenbahnfahrten von Gesellschaften und Vereinen ein. Bei Fahrten auf Entfernungen wird nunmehr den Fahrtteilnehmern bei Lösung von mindestens 20 Fahrkarten der gleichen Wagenklasse eine 25prozent. Fahrpreisermäßigung und bei Lösung von 100 Fahrkahrten eine 33prozentige Ermäßigung von den gewöhnlichen Personenzugfahrpreisen bewilligt. Die Berechtigung, diese Ermäßigung für Schnellzüge in Anspruch nehmen zu dürfen, beginnt nunmehr bei 101 km (statt bei 151 km), worin eine weitere Erleichterung im Gesellschafts- und Ausflugsverkehr zu erblicken ist.

— **Neuer tschechoslowakisch-polnischer Grenzübergang.** dem Eisenbahnverkehr zwischen Polen und der Tschechoslowakei erfolgte kürzlich die Eröffnung einer neuen renzverbindung zwischen der polnischen Grenzstation oronienka und der tschechoslowakischen Bahnstation sina. Die neue Verbindung war auf der polnisch-tschechoslowakischen Eisenbahnkonferenz vom 30. Mai 1927 schlossen worden. Die neue Verbindung ist für die schechoslowakei von großer Bedeutung, weil sie den urchzugsverkehr zwischen Ungarn und Rumänien über schechoslowakisches und polnisches Gebiet erleichtert.

— **Direkter tschechoslowakisch-russischer Güterverkehr.** t 1. Juli d. J. treten die Vereinbarungen über einen rekten Eisenbahngüterverkehr zwischen der Tschechoowakei und dem Verbande der Sowjetrepubliken, sowohl Durchzug durch Polen als auch durch Deutschland d Polen, in Kraft. Die Sendungen werden von allen ationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach ationen der SSSR, die in der betreffenden Tarifvorhrift genannt sind, befördert. Beim Übergang von recken mit breiter Spur auf solche mit Vollspur und gekehrt, besorgt die Umladung die übernehmende Bahn. e Rechtsgrundlage für diesen Verkehr wird das Interationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverhr vom Jahre 1890 samt Nachträgen bilden. Dieses bereinkommen wird als Vertragsrecht gelten. Für diesen rkehr werden besondere Frachtbriefformulare verndet werden. Ein Muster dieses Formulares ist in der rifvorschrift abgedruckt. Nachnahmen nach Eingang d zugelassen. Barvorschüsse und die Erklärung des eferungsinteresses sind dagegen ausgeschlossen.

— **Beförderungsstatistik der tschechoslowakischen hnverwaltung.** Auch das Eisenbahnministerium der chechoslowakischen Eisenbahnen verfügt jetzt über eine itgemäß eingerichtete statistische Kanzlei, deren Erbnisse sowohl in Bezug auf die Genauigkeit und die irze der Zeit, in welcher der einlaufende Stoff verbeitet wird, wie auch hinsichtlich der ideellen Leitung r Arbeit in jeder Hinsicht den gestellten Anforderungen tsprechen. Die Beförderungsstatistik wird von nun an t Hilfe elektrischer Maschinen nach dem amerikanischen stem von Hollerith durchgeführt, von denen sich Stück leihweise im Gebrauch der Eisenbahnverwaltung finden. Die Arbeit geht nun so vor sich, daß zunächst f eigenen elektromagnetischen und handbetriebenen chmaschinen, die sich auch teilweise bei den einzelnen atsbahndirektionen befinden, die von den einzelnen ationen einlaufenden Unterlagen in die Zahlensprache ertragen wird. Auf kleinen rechteckigen Papierkartons rden die jeder Beförderungsleistung entsprechenden chungen vorgenommen. Dieses Kartenmaterial wird rauf beim Ministerium in Prag zur weiteren Verartung gesammelt. Es gelangt zunächst in die elektrisch riebene Auslesemaschine (Sortiermaschine), deren sinnche Einrichtung mit Hilfe eines kleinen Kontaktstiftes l blitzschnell arbeitender Elektromagneten die Öffnung l Schließung der entsprechenden Sammelkästen ermögt, so daß die den gleichen Beförderungsleistungen entechenden Karten gesammelt werden. Durch mehrliges Durchgehenlassen der Karten gelangt man dann jeder gewünschten Auswahl. Die mechanische Statistik gt eine derartige Anpassungsfähigkeit an die Fragellung, daß wohl den meisten in der Tarifpolitik auftenden Fragen eine Antwort erteilt wird. Die geordten Karten gelangen dann in die sogenannten „Tabulaen", welche die Ergebnisse wieder zusammenzählen und einem langen Papierstreifen übersichtlich in Maschinenschrift die klare Antwort auf die gestellte Frage eilen.

Über die Leistungsfähigkeit und über die im Augenck bewerkstelligte Arbeit der statistischen Abteilung noch folgendes zu sagen: Auf den mehrfach in dieser itung beschriebenen Lochmaschinen können stündlich einem einzigen Apparat 130 bis 180 Karten gelocht l aneinandergereiht werden, d. s. jährlich über sechs lionen. Diese Karten würden einen mächtigen Pfeiler 1100 m Höhe darstellen oder einen Papierstreifen von 0 km Länge im Gewichte von 20 t. Die Auslesemaschinen nen stündlich 24 000 Karten in zwölf verschiedene Abteilungen; täglich müssen mehr als 1½ Millionen Karten durch die Auslesemaschinen gehen. Der Tabulator verzeichnet in der Stunde 8000 Karten und führt dabei das Zusammenzählen usw. durch. Die 24 Millionen Sendungen, die jährlich von den tschechoslowakischen Bahnen bewältigt werden, und von denen dem Gewichte nach 95 % auf Wagenladungen und nur 5 % auf Stückgutsendungen unter 5000 kg entfallen, der Zahl nach jedoch mehr als 60 % auf Stückgutsendungen und nur 40 % auf Wagenladungen, werden dadurch in jeder Weise statistisch festgehalten. Statistisch werden bearbeitet: Die Güterbewegung zwischen den großen Wirtschaftsknotenpunkten nach Warengattungen geordnet; Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr nach Warengattungen und Eingangs- bzw. Ausgangsstationen geordnet; die Sendungen nach den angewendeten Tarifen, Tarifklassen und nach den Beförderungsstrecken in den einzelnen Tarifklassen; Berechnung der geleisteten Tonnenkilometer; die Ausfuhr der tschechoslowakischen Kohle unter Berücksichtigung der Gewinnungsstätten, Verladestationen und Beförderungsstrecken. Die statistischen Einrichtungen werden auch eine Erfassung der Gesamteinnahmen und Ausgaben der Eisenbahnverwaltung ermöglichen, ferner eine Verfolgung der Leistungsfähigkeit der Angestellten usw., so daß eine vollständige zahlenmäßige Erfassung nicht nur des äußeren Betriebes, sondern auch der inneren Wirtschaftsführung des tschechoslowakischen Bahnunternehmens gewährleistet wird.

— **Die Tätigkeit der italienischen Eisenbahnmiliz.** Der Faszismus hat bekanntlich auch eine Miliz aufgestellt, die aus Bahnbediensteten bestehend die Aufgabe hat, Aufsicht über den Bahnbetrieb zu üben und Ordnung in ihm zu halten. Jeder ausländische Reisende wird sicher bemerkt haben, daß in Italien beinahe auf jedem Bahnhof mehrere mit Gewehr bewaffnete Faszisten bei Ankunft der Personenzüge anwesend sind und auch in jedem Zuge ein paar Faszisten zu Kontroll- und Aufsichtszwecken mitfahren. Das ist eben die Eisenbahnmiliz, die in den größeren Bahnhöfen auch ein eigenes Bahnhofskommando besitzt.

Einige Ergebnisse der Tätigkeit dieser Miliz während des Betriebsjahres 1926—1927 mögen hier angegeben werden:

Die fahrende Miliz erstattete 19 413 Anzeigen wegen allerlei Vergehen und Übertretungen gegen die Bahnvorschriften, die eine Einnahme von 4 209 000 Lire ergaben. Die Aufsicht bei den Bahnhofseingängen ergab 82 350 Lire. Wegen Beschädigung oder Beschmutzung in den Wagenabteilen wurden 161 005 Lire Strafgelder eingehoben. Die Übertretungen des Gesetzes über die unbewachten Bahnübergänge ergaben 65 000 Lire, andere Übertretungen dieser Art eine Gesamtsumme von 883 627 Lire. Die Strafgelder wegen Mißbrauchs in der Zuweisung von Güterwagen, in der Einhebung der Standgelder usw. ergaben 7 647 580 Lire. Die Eisenbahnmiliz vertritt größtenteils auch die Gendarmerie (Carabinieri), so daß 1485 solche vom Bahndienste enthoben werden konnten.

In der Aufsicht der Bahnmagazine hat aber die Eisenbahnmiliz geradezu glänzendes geleistet; denn im letzten Betriebsjahr zahlte die Bahnverwaltung nur 4 788 340 Lire an Entschädigungen für Abgänge und Diebstähle, und zwar um 2 289 000 Lire weniger als im Vorjahre. Im Jahre 1922 erreichten derartige Entschädigungen die hohe Summe von 62 542 154,37 Lire.

— **Eisenbahnunglück bei Darlington (England).** In der Nähe von Darlington stießen am 27. Juni ein Personensonderzug und ein Güterzug zusammen. Dabei wurden 22 Personen getötet und 30 verletzt. Das Unglück ereignete sich um 11 Uhr 20 nachts. Der Ausflüglerzug war von Scarborough nach Newcastle unterwegs. Obwohl beide Züge mit geringer Geschwindigkeit fuhren, stürzte bei dem Zusammenstoß die eine Lokomotive um, und zwei Wagen des Ausflüglerzuges schoben sich ineinander.

— **Neuerungen auf der Londoner Untergrundbahn.** Auf der Warren-Street-Haltestelle der Londoner Untergrundbahn wird seit einiger Zeit ein selbsttätig betriebener Personenaufzug erprobt. Seine Arbeitsweise ist die folgende:

Wird der Strom eingeschaltet und steht der Aufzug gerade in Höhe einer der Ausgänge, so öffnen sich zunächst selbsttätig die äußeren Verschlußgatter, dann die Sicherungstüren des Aufzuges an der Eingangs- und Ausgangsseite. Nach etwa einer Minute, die nach den Erfahrungen genügt, um sämtlichen Fahrgästen das Verlassen des Aufzuges zu ermöglichen, leuchtet an der Ausgangseite ein Transparent auf: „Achtung, Tür schließt sich", ein Klingelzeichen ertönt und unmittelbar darauf wird die Schließbewegung der Sicherungstür an der Ausgangsseite und dann des zugehörigen Verschlußgatters eingeleitet. Mit der Beendigung des Schließens dieser beiden Türen erlischt die Lichtanzeige und verstummt das Klingelzeichen. Nach etwa einer weiteren Minute, während der sich der Aufzug mit Fahrgästen gefüllt hat, leuchtet nunmehr an der Eingangsseite das Transparent auf: „Achtung, Tür schließt sich". Wiederum ertönt die Klingel, das Verschlußgatter auf der Eingangseite des Aufzugs schließt sich, die Sicherungstür des Aufzuges selbst folgt nach und mit vollzogenem Verschluß erlischt die Lichtanzeige, verstummt die Klingel und der Aufzug setzt sich in Bewegung. Am Bestimmungsort angelangt, wird der Aufzug selbsttätig zum Halten gebracht; es öffnen sich wiederum zunächst die äußeren Verschlußgatter und dann die Sicherungstüren an der Eingangs- und der Ausgangsseite und der weitere Vorgang vollzieht sich von jetzt ab wie vorbeschrieben. Das Umsteuern in die Abwärts- oder in die Aufwärtsbewegung geschieht ebenfalls selbsttätig. Der Aufzug bleibt folglich ununterbrochen solange in Betrieb, bis der Strom abgeschaltet wird.

Gegen Unglücksfälle sowie zum Schutz des Publikums sind die weitgehendsten Sicherungen getroffen. Auch kann der Aufzug nur anfahren, wenn wirklich sämtliche Türen fest verschlossen sind.

Das Schließen und Öffnen der Türen und Gatter erfolgt sehr langsam. Die inneren Kanten der Türen und Gatter sind mit Gummileisten, wie wir sie auch bei unseren neuen Berliner Hochbahnwagentüren finden, bekleidet, so daß Verletzungen von Fahrgästen durch Quetschungen bis jetzt nicht zu verzeichnen sind. Für den Fall, daß der Aufzug aus Störungsgründen unterwegs stecken bleiben sollte, ist ein seitliche Nottür vorgesehen, durch die die Fahrgäste auf den daneben betriebenen Aufzug, der dazu natürlich in gleiche Höhe gebracht werden muß, übergeleitet werden können. Sollte zugleich auch die Stromzufuhr gestört sein, so daß zu dem vorgeschriebenen Mittel nicht gegriffen werden kann, so ist die Einschaltung eines einfachen Handhebelantriebes vorgesehen, durch den in einigen Minuten der Aufzug zu einem der Eingänge heruntergekurbelt werden kann.

Nach den Mitteilungen aus London arbeitet die Versuchsausführung bis jetzt zu voller Zufriedenheit. Trotzdem wird versucht, soweit wie möglich die Personenaufzüge durch Fahrtreppen zu ersetzen und die Aufzüge nur da zu belassen, wo namentlich die Platzverhältnisse den Einbau von Fahrtreppen verbieten. Der Vorzug der Fahrtreppen besteht vor allem darin, daß sie die Fahrgäste fortlaufend und nicht in Schichten, wie die Aufzüge, befördern, wodurch namentlich während der Hauptverkehrsstunden das stoßweise Anhäufen von Fahrgästen an den Sperren vermieden wird.

— **Ungewöhnlicher Verkehr bei den Londoner Untergrundbahnen.** Außer den täglichen Verkehrsspitzen haben die Londoner Untergrundbahnen auch noch an einzelnen Tagen eine Hochflut des Verkehrs zu bewältigen, die meist im Zusammenhang mit sportlichen Ereignissen steht. Das Bootsrennen der Universitäten Oxford und Cambridge auf der Themse, die Fußball-, Cricket- und Tennis-Turniere sind solche Gelegenheiten. Verstärkter Verkehr wird aber auch hervorgerufen durch Schauspiele wie der Umzug des Lord Mayors, die Eröffnung des Parlaments, ferner durch Ausstellungen an verschiedenen Stellen. Auch an den vier Bankfeiertagen, den vier Tagen im Jahre, an denen die Bank von England geschlossen ist und an denen auch alle anderen Geschäfte ruhen, dem „zweiten Feiertag" der hohen kirchlichen Feste und dem ersten Montag im August, werden an die Londoner Untergrundbahnen besondere Anforderungen gestellt. Früher war an diesen Feiertagen die große Heide von Hampstead ein beliebtes Ziel der Ausflügler, heute ist der Verkehr nach dieser Richtung nicht mehr so groß, er strebt jetzt weiter hinaus, al trotzdem müssen auf der Zugangsstrecke zu dieser Hei auch heutzutage noch alle verfügbaren Fahrzeuge eing setzt werden. Besonders schwer zu bewältigen ist dies Verkehr, wenn im Laufe des Tages ein Witterung umschlag einsetzt, weil dann alle Ausflügler plötzlich die Stadt zurückbefördert sein wollen. Neben den B diensteten der Eisenbahn muß dann die Polizei eingreifc um den Menschenstrom zu regeln, der außerdem noch dur besondere Schranken so geleitet wird, daß nur soviel Pe sonen auf den Bahnsteig zu gelangen vermögen, wie a einmal abgefördert werden können.

Der Verkehr zu den Fußballwettkämpfen ist besonde schwer zu bedienen, weil er sich auf eine kurze Zeit v Beginn und nach Ende der Wettspiele zusammendräng Bei Cricket- und Tennis-Turnieren herrscht dagegen e beständiges Kommen und Gehen, so daß der Verkehr si auf den ganzen Nachmittag verteilt. Bei den Wettkämpf auf dem Fußballplatz in Highburg muß die Piccadill Strecke der Untergrundbahnen z. B. in den 50 Minut vor Beginn und nach Beendigung des Spiels je 20 000 Me schen an- und abbefördern. Die Haltestelle der Untergrun bahn liegt hier unmittelbar am Fußballplatz, und es daher kein Raum zwischen beiden vorhanden, auf de die Menschenmenge geordnet werden könnte. Trotzde gelingt es mit Hilfe der Polizei, von der sogar beritte Mannschaften aufgeboten werden müssen, infolge der Ac tung, die in London allgemein den den Verkehr regelnd polizeilichen Anordnungen entgegengebracht wird, d Menge im Zaum zu halten und den Zufluß zur Halteste so zu regeln, daß die Abfahrt ohne Stockungen v sich geht.

Der Fußballplatz in Chelsea kann ungefähr 75 000 Z schauer aufnehmen. Die District-Eisenbahn ist das einzi Massen-Schnellverkehrsmittel, mit dem dieser Spielplatz erreichen ist. Ein Teil der Zuschauer bedient sich benac barter Omnibusstrecken, die Hauptlast des Verkehrs fä aber der Eisenbahn zu. Es werden Achtwagenzüge gefa ren, von denen jeder 1000 Fahrgäste aufnehmen kann. Hi ist der Spielplatz etwa 100 m von der Haltestelle entfer und auf diesem Wege kommt die Menge etwas in Ordnun Die Bahnsteige sind geräumig, und die Fahrkartenschalt liegen günstig. Auf einer Brücke wird ein Verkehr beamter aufgestellt, der von dort aus die Lage übersch kann, so daß er die nötigen Anordnungen zu treff vermag.

Neuerdings wird alljährlich in Colindale ein Scha fliegen veranstaltet, das etwa 80 000 Zuschauer anloc Die Hälfte von ihnen fällt der Untergrundbahn zur B förderung zu. Das Flugfeld ist etwa 400 m von der Hal stelle entfernt, was für die Abwickelung des Verkeh günstig ist. Erschwert wird sie allerdings dadurch, d das Schauspiel am Sonnabendnachmittag stattfindet, so d gleichzeitig mit dem Verkehrsstrom zum Schaufliegen au die Hochflut der aus den Geschäften nach Hause eilend Angestellten zu bewältigen ist. Hier haben sich die neuer Untergrundbahnwagen besonders bewährt. Zeitaufnahm haben gezeigt, daß ein solcher Zug mit 750 Insassen 20 Sekunden entleert werden kann, während dies früh bei wesentlich engeren Türen 75 Sekunden dauerte. 19 waren zu dieser Veranstaltung 38 000 Personen an- u 36 000 abzufördern, davon entfielen auf die zwei Stund von 12½ Uhr bis 2½ Uhr 28 000 ankommende Fahrgäs

— **Neue Bestimmungen für den Güterverkehr d englischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahngesetz von 1921 h den englischen Eisenbahnen Anlaß gegeben, neue Bedi gungen für die Beförderung von Gütern aufzustellen. Die mußten dem Tarifgericht vorgelegt werden und sind v ihm eingehend zwischen den Vertretern der Eisenbahn und solchen aus Handel treibenden Kreisen erörtert wo den. Beide Teile gelangten zu einem Einverständnis, u es blieb dem Tarifgericht daher erspart, eine Entscheidu zu treffen. Die neuen Bestimmungen gelten, ein Gege satz zum früheren Zustand, für alle Eisenbahnen und f alle Fälle, ohne daß besondere Abmachungen zu treff wären; sie können nicht, wie es früher möglich wa durch Benutzung eines besonderen Frachtbriefs auß Kraft gesetzt werden, wenn auch die Möglichkeit, ein besonderen Beförderungsvertrag zu schließen, in ihn vorgesehen ist. Es bestehen besondere Bestimmungen f

Beförderung auf Gefahr der Eisenbahn und des Eigen-
ners, für mangelhaft verpackte Güter, für Kohle usw.
e Eisenbahnen sind verpflichtet, dem Versender eine
stätigung auszustellen, daß sie das Gut erhalten haben,
gilt aber nicht als eine Bescheinigung über das Ge-
cht des Gutes oder über seinen Zustand. Weitere Vor-
riften behandeln die Bezettelung von Wagenladungen;
sind besonders auch von den Besitzern von Zweiggleis-
schlüssen zu beachten.

Von besonderer Bedeutung sind die Bestimmungen über
Haftpflicht der Eisenbahnen. Nach den früheren Ver-
dbedingungen mußte der Eigentümer des beschädigten
er verlorenen Gutes ein Verschulden der Eisenbahn
chweisen, heute ist die Rechtslage umgekehrt: die Eisen-
n ist haftpflichtig, es sei denn, daß ihre Verpflichtung
sonders ausgeschlossen ist. Dies ist der Fall aus einer
zahl von Gründen, die man im wesentlichen mit dem
s geläufigen Begriff höhere Gewalt bezeichnen kann.
Schadenersatzansprüche mußten bisher innerhalb drei
gen schriftlich erhoben werden. Nach den neuen Be-
mmungen muß allerdings der Schaden innerhalb drei
gen angezeigt werden, der Anspruch auf Ersatz braucht
och erst innerhalb einer Frist von sieben Tagen erhoben
werden. Bei Verlust von Gütern ist die Frist von 14
f 28 Tage verlängert worden. In Fällen, in denen es
ht möglich ist, diese Fristen einzuhalten, soll der Ersatz
s Schadens nicht aus dem Grunde abgelehnt werden, weil
Frist überschritten ist. Neu geregelt ist auch das
ndrecht der Eisenbahnen, die jetzt eine Sendung zu-
khalten können, um sich für eine Forderung schadlos
halten, die sie aus einer anderen Sendung desselben
gentümers herleiten. — Die neuen Vorschriften sind so
r abgefaßt, daß ihr Sinn ohne weiteres zu verstehen
, was bei den alten nicht immer der Fall war. Schon
s allein bedeutet einen erheblichen Fortschritt.

— **Eine Anleihe der Londoner Untergrundbahnen.** Die
ndoner Untergrundbahn hat soeben eine hypothekarisch
sicherte Anleihe im Betrage von vier Mill. Pd. Sterl. mit
% Verzinsung aufgenommen, die zum Kurs von 96 %
sgegeben worden ist. Sie unterzubringen, machte keine
wierigkeiten; einerseits waren die Bedingungen, zu
nen die Anleihe aufgelegt wurde, günstig, andererseits
t der Geldmarkt volles Vertrauen zu den Gesellschaften,
in der Untergrundgruppe vereinigt sind. Mit Hilfe der
leihe sollen alte Schulden getilgt werden, ein Betrag von
er Million soll zum Ausbau des Netzes verwendet
rden. Durch die Rückzahlung der früher aufgenom-
nen Anleihen sollen erhebliche Ersparnisse an Zinsen
ielt werden. Bis vor wenigen Jahren haben die Unter-
ndgesellschaften noch 6 % Zinsen zahlen müssen, der
stand, daß neuerdings Dividende auf das Aktienkapital
zahlt worden ist, hat aber ihren Kredit sehr gehoben.
durch wird wieder die Möglichkeit geboten, das Lon-
ner Stadt- und Vorortverkehrsnetz auszubauen und die
rkehrsverhältnisse zu verbessern. Bekanntlich gehört
Omnibusgesellschaft zur Untergrundgruppe, und diese
ngt einen sehr beträchtlichen Teil der Beträge ein,
s denen die Gemeinschaftskasse gespeist wird. Die neue
ennstoffsteuer wird allerdings einen einschneidenden
nfluß auf die Einnahmen der Omnibusgesellschaft haben,
ch hofft man die dadurch verursachten Mehrausgaben
rch Ersparnisse an anderer Stelle auszugleichen, so daß
e Erhöhung der Fahrpreise vermieden werden kann.
lenfalls ist die wirtschaftliche Lage der Untergrund-
nnen so, daß ihre Leitung der zukünftigen Entwickelung
t Vertrauen entgegensehen kann, und die Geld gebenden
eise konnten sich dieser Ansicht anschließen, so daß sie
in Bedenken zu haben brauchten, ihr Geld bei den
tergrundbahnen arbeiten zu lassen.

— **Schlafwagen 3. Klasse in England.** Die London, Mid-
nd & Schottische Eisenbahn wird, im kommenden Herbst
ginnend, Schlafwagen 3. Klasse verkehren lassen. Zu-
chst sind einige Versuchswagen zu diesem Zweck aus-
rüstet worden, die sieben Abteile haben. Die Abteile
ben auf jeder Seite bewegliche Wandteile, die zur Bil-
ng der oberen Schlaflager hochgeklappt werden. Jedes
teil erhält auf diese Art vier Liegeplätze. Die Wagen
nnen am Tag im gewöhnlichen Verkehr laufen und
rden erst für die Nacht in Schlafwagen umgestellt. Be-
ndere Abteile werden für Damen freigehalten.

— **Ausfuhr aus Irland nach England.** England hat einen geradezu unbeschränkten Bedarf an Rindvieh, Schafen, Schweinen, der ebenso wie sein Bedarf an Speck, Eiern und Butter in weitem Umfang aus Irland gedeckt wird. Die London, Midland & Schottische Eisenbahn ist eifrig bemüht, mit Hilfe ihres Dampferverkehrs zwischen Holyhead und Kingstown, Dublin und Greenore den Verkehr, der durch diese Einfuhr aus Irland nach England hervorgerufen wird, zu fördern. Der Hafen Holyhead, der fast ausschließlich dem Verkehr der Midland-Eisenbahn mit Irland dient, ist in der letzten Zeit ausgebaut und mit Lagerhäusern, Buchten zur Unterbringung von Vieh u. dgl. ausgerüstet worden. Namentlich der Vieh- und Fleischverkehr wird gepflegt. In Holyhead können 1300 Stück Rindvieh, 2000 Schafe und 1400 Schweine untergebracht werden, und es ist dafür gesorgt, daß sie gefüttert und ausgiebig getränkt werden können. Für die Beförderung von Fleisch sind besondere Wagen vorhanden, in denen das Fleisch hängend befördert werden kann, und andere Sonderwagen mit Kühleinrichtung dienen zur Beförderung von Butter. Es werden Untersuchungen angestellt, welche Bedingungen erfüllt werden müssen, namentlich welche Temperatur eingehalten werden muß, damit die Butter nach Beförderung auf der Eisenbahn im bestmöglichen Zustand an ihr Ziel kommt. Ein Frachtgut von besonderer Bedeutung ist auch der irische Lachs, der auf den Londoner Fischmarkt gebracht wird. Für leichtverderbliche Güter besteht ein Eilverkehr. Sendungen, die z. B. Mittag um 1 Uhr aus Dublin abgehen, sind um 4 Uhr 30 Min. am nächsten Morgen in London und können morgens zwischen 5 und 6 Uhr zum Verkauf gestellt werden.

— **Die wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbahngewerkschaft.** Der allgemeine Ausstand im Jahre 1926, an dem auch die Arbeiter der englischen Eisenbahnen beteiligt waren, hat ihrer Gewerkschaft ungeheure Kosten verursacht. Sie beliefen sich auf rund 2 238 000 Pfd. Sterl., wovon 1,8 Mill. Barunterstützungen an ausständige Mitglieder waren. Infolgedessen konnte die Gewerkschaft am 1. Januar 1927 nur über einen Bestand von 580 000 Pfd. Sterl. verfügen, ein Betrag, wie er gleich niedrig seit dem Jahre 1913, dem Jahre des Zusammenschlusses der damals bestehenden drei Eisenbahngewerkschaften zur National Union of Railwaymen, noch nicht wieder dagewesen ist. Die Eisenbahnarbeiter haben also bei jenem Ausstand, der zu ihren Ungunsten verlief, schwere Opfer bringen müssen, zeitweilig war sogar das Bankguthaben der Gewerkschaft überzogen. Um die Kasse wieder aufzufüllen, wurde eine Umlage von drei Pence (0,25 RM) auf jedes Mitglied ausgeschrieben, die 147 132 Pfd. Sterl. eingebracht hat. Daß sich die Gewerkschaft von dem Schlag, den das Jahr 1926 ihrer Kasse versetzt hat, wieder erholen konnte, ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß im Jahre 1927 die Eisenbahnen von Arbeitskämpfen verschont geblieben sind. Der Bericht für 1927, erstattet von C. P. Cramp, einem der Sekretäre der Gewerkschaft, hebt mit Genugtuung hervor, daß die wirtschaftliche Erholung der Gewerkschaft ein Zeichen für ihre Lebensfähigkeit ist; das Jahr 1926 habe dunkle Tage gehabt, aber es sei zu hoffen, daß die Gewerkschaft nunmehr eine aufbauende Politik betreiben werde. Railway Age fügt der Wiedergabe des Berichts die Bemerkung hinzu, daß man sich diesem Wunsch nur anschließen könne; es sei aber mit Genugtuung festzustellen, daß er bereits zum Teil erfüllt ist.

Fremde Erdteile.

— **Jubiläum der Chinesischen Ostbahn.** Am 14. Juni d. J. hat die Chinesische Ostbahn das 25jährige Betriebsjubiläum gefeiert. Im Zusammenhang damit hat die Bahnverwaltung eine Jubiläumsnummer ausgegeben, in welcher ein geschichtlicher Rückblick enthalten ist und der gegenwärtige Stand der Chinesischen Ostbahn geschildert wird. Die Jubiläumsnummer ist in russischer und chinesischer Sprache erschienen und erforderte einen Kostenaufwand von 10 000 Goldrubel.

Die Bedeutung der Chinesischen Ostbahn geht in erster Linie aus ihrer geographischen Lage hervor. Der Gedanke der Schaffung dieser Eisenbahn geht bekanntlich

auf die beiden großen Staatsmänner, den Russen Witte und den „chinesischen Bismarck" Lihungtschang zurück. Erst diese Bahn brachte Rußland auf schnellstem Wege mit dem Stillen Ozean in Verbindung und wies gleichzeitig damit den ungenutzten, unerschöpflichen Bodenreichtümern des russischen Fernen Osten und Nordchinas den Weg nach dem Meer. Zur Finanzierung des Baus der Chinesischen Ostbahn wurde seinerzeit die Russisch-Asiatische Bank gegründet, die später in die „Gesellschaft für den Bau der Chinesischen Ostbahn" umgewandelt wurde. Die Russisch-Asiatische Bank und die chinesische Regierung zahlten je 5 Mill. Goldrubel ein. Die für den Bau späterhin verausgabten 500 Mill. Rubel Obligationskapital wurden vom russischen Staat beschafft. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn liegt in den Möglichkeiten, welche sie für die Erschließung der Nordmandschurei eröffnet. Noch während des Baues der Bahn war die Mandschurei Steppe und Urwald. Gegenwärtig beschäftigt die Chinesische Ostbahn rund 25 000 Angestellte und Arbeiter. Die Stadt Charbin, der Verwaltungssitz der Bahn, zählt gegenwärtig zu den Großstädten des Fernen Ostens. Ihre Existenz und Entwicklung war aufs engste mit derjenigen der Bahn verknüpft.

— **Japanische Lokomotivbestellungen in England.** Nach einer Meldung aus Tokio hat das japanische Verkehrsministerium dieser Tage die Verhandlungen mit englischen Lokomotivfabriken abgeschlossen. Es handelt sich um die Lieferung von 80 Lokomotiven, an denen sich unter anderen auch die Vickers-Werke beteiligen. Die englischen Fabriken gewähren der japanischen Regierung einen vierjährigen Kredit.

— **Die Hoch- und Untergrundbahnen in Philadelphia.** Schon geraume Zeit vor dem Weltkriege war ein ausgedehntes Netz von Hoch- und Untergrundbahnen für Philadelphia geplant. Zur Ausführung gelangte vorerst (im Jahre 1908) nur die Schnellbahn durch die Marktstraße und 14 Jahre später (1922) als Anschlußstrecke die Hochbahn zum Vorort Frankford. Erst im Jahre 1924 wurde mit der längst geplanten Untergrundbahn durch die Broad Street begonnen; dieser Bahnbau geht nunmehr seiner Vollendung entgegen.

1. Die Marktstraßen-Schnellbahn. Die in westöstlicher Richtung verlaufende Schnellbahn durch die Marktstraße wurde bereits in den Jahren 1907 und 1908 in Betrieb genommen. Sie beginnt bei der 69. Straße und durchzieht den westlichen Teil der Marktstraße bis über den Schuylkill-Fluß als Hochbahn; nach dessen Überschreitung setzt sie sich als Tiefbahn bis zum Rathaus fort und steigt dann wieder zur Hochbahn empor, um am Delaware-Fluß zu enden. Die Länge der Untergrundbahn beträgt 3,3 km; die Hochbahnstrecken sind 7,2 km lang. Die Gesamtlänge — mit Rampen und Flachstrecken — beläuft sich auf 12,1 km. Die Spurweite ist ebenso wie die der Straßenbahn auf 1,58 m bemessen. Die Bahn wird mit Gleichstrom von 650 V. betrieben. Die im Verkehr stehenden Wagen sind sämtlich Triebwagen. Eigentümerin und Betriebsführerin ist die Philadelphia Rapid Transit Co.

2. Die städtische Frankford-Hochbahn. Im November 1922 wurde das Schnellbahnnetz Philadelphias durch die Eröffnung der von der Stadt erbauten 10,5 km langen Hochbahn nach dem Vorort Frankford fast verdoppelt. Die Bahn schließt an die Marktstraßen-Schnellbahn an und führt durch ein gewerbreiches Stadtviertel; sie wird gleichfalls von der Philadelphis Rapid Transit Co. betrieben. An die Hochbahn schließt sich dann eine 10 km lange Flachbahn an, die auch von der genannten Gesellschaft betrieben wird. Die Herstellungskosten betrugen 13 Mill. Dollar. Es sind im Abstand von etwa 800 m zwölf Haltestellen vorgesehen. Die Bahnsteige sind 107 m lang und 3 bis 3,66 m breit; sie genügen für den Verkehr mit Sechswagenzügen. Die Höchststeigung ist 1 : 33,3; nur in einem einzigen Falle, beim Übergang von der Untergrundbahn zur Hochbahn, ist die Rampe noch steiler, nämlich 1 : 22.

Die hier verkehrenden Wagen sind 27,7 m lang; sie haben 51 Sitz- und 124 Stehplätze. In eins der beiden Drehgestelle sind zwei Motoren von je 125 PS eingebaut. Sämtliche Wagen sind Triebwagen; sie sind ganz aus Eisen gebaut, haben auf jeder Längsseite drei Türen. Die Betriebsspannung beträgt 600 V. Ebenso wie die Marktstraßenbahn ist die Verlängerungsstrecke mit selbsttätige Signalen ausgerüstet.

3. Die Broad Street-Untergrundbahn. W bereits erwähnt, wurde mit dem Bau dieser Bahn — d sogenannten Nordsüdstrecke — im Jahre 1924 b gonnen. Da die Broad Street eine Fahrbahnbreite von 20,7 und eine Gesamtbreite von 40 m hat, konnte die eins weilen von der City Hall bis zur Olney-Station sich e streckende Bahn viergleisig angelegt werden. Der zu übe windende Höhenunterschied beträgt 50 m, die größte Ste gung 30 %, der kleinste Krümmungshalbmesser 60 m. D Bahnlänge beträgt 10,4 km, an Baukosten sind rund 58 Mil Dollar aufzuwenden. Es sind 16 Haltestellen vorgesehe deren mittlerer Abstand rund 800 m beträgt. Der vie gleisige rechteckig gebaute Tunnel unter der Broad Stre hat eine Weite von 17,4 m und eine lichte Höhe von 4,3 n an den Haltestellen ist er rund 34,5 m weit. Die Tunne decke wird von drei Reihen Säulen gestützt.

Die Fahrschienen (Breitfußschienen) sind rund 19 lang; jeder Schienenstrang ruht ohne Unterlagsplatten au einbetonierten nur 90 cm langen hölzernen getränkte Querschwellenstücken (Einzelstücke); jede fünfte Que schwelle trägt beide Fahrschienen; sie ist 2,74 m lang, u die neben dem Gleis verlegte Stromschiene zu trage Unter Weichen, Kreuzungen und Gleiskrümmungen mi kleinem Halbmesser sind die üblichen durchlaufende eisernen Schwellen verwendet. Das Einbetonieren de Schwellen erfolgte, um an Tunnelhöhe — also an Bauhöh — zu sparen.

Die Bahn ist auf der freien Strecke nach dem Muste der Marktstraßenbahn mit selbsttätigen Signalen in Stellwerkbezirken mit halbselbsttätigen Signalen aus gerüstet, die mit elektropneumatischen Fahrsperren ver sehen sind. Auch die Weichen werden elektropneumatisch angetrieben. Die Signale sind dreistellig, ähnlich wie au der Berliner Stadtbahn. Die Stellwerke sind mit Fahr schautafeln versehen. Die Zwerg- und Befehlssignale sin handbedient; sie werden jedoch elektrisch überwacht.

Es sind 150 Wagen beschafft; diese sind 20,5 m lang und 3,05 m breit. Neben den Türen sind Längsbänke, sons Querbänke vorgesehen. Der Führerstand nimmt nur ein Drittel der Wagenbreite ein. Jeder Wagen kann bis zu 212 Fahrgäste aufnehmen, die sich auf 75 Sitz- und 137 Stehplätzen verteilen. Die Normalbesetzung ist zu 150 Personen angegeben. Der betriebsfertige Wagen wiegt 47,5 t. er ist an jeder Längsseite mit drei Schiebetüren versehen die durch eine vom Führerstand aus zu bedienende elektrisch überwachte Druckluftvorrichtung geöffnet und geschlossen wird. Mittels besonderer Druckknöpfe an den Wagenaußenseiten vermögen die Bahnsteigbeamten offen gebliebene Türen zu schließen. Im Notfalle sind die Türen von außen und von innen auch mechanisch zu bedienen. Jeder Wagen ist mit zwei 210pferdigen Motoren versehen, die in einem von den beiden zweiachsigen Drehgestellen untergebracht sind. Die selbsttätige Wagenkupplung kuppelt gleichzeitig auch alle Steuer- und Starkstromleitungen. Das Kuppeln und Entkuppeln kann vom Führerstand aus besorgt werden. Die Wagen werden elektrisch beleuchtet und geheizt. Im Störungsfalle werden die über jeder Tür angeordneten Notlampen aus einer Batterie gespeist, die im Bedarfsfalle selbsttätig einspringt. Da alle Wagen Triebwagen sind, können die Züge von jedem einzelnen Wagen aus gesteuert werden. Man ist also in der Zugaufteilung völlig freizügig, wie dies zurzeit z. B. auch auf der G-N-Bahn in Berlin angestrebt wird. Der Fahrschalter ist mit dem bekannten Totmannsknopf versehen.

Es sind zwei Prüfwerkstätten vorgesehen, woselbst 10 bis 12 % des Wagenbestandes alle 24 Stunden behandelt werden können. Außerdem ist eine Hauptwerkstatt in den Ausmaßen von 110 × 116 m errichtet. Die Prüfwerkstätten und die Wagenhallen sind so lang, daß sie ganze Züge aufnehmen können. Neben großen Lagerräumen sind zahlreiche Schiebebühnen, Förderbänder, Hebezeuge usw. vorgesehen. Das Verwaltungsgebäude ist an der Südostecke der Broad Street und Grand Avenue erbaut.

Der Kraftbedarf wird durch die Philadelphia Electric Co. gedeckt, die 13 200 voltigen Drehstrom von 60 Perioden an die Bahnunterwerke liefert, die längs der Bahnstrecke in Zwischenräumen von 3 km verteilt sind. In jedem Unterwerk sind vier Umformer aufgestellt, die 3000 kW leisten und den dreiphasigen Wechselstrom auf den Betriebsstrom

600 V. umspannen. Hiervon dient ein Umformer als erve. Nach den bekanntgegebenen Berechnungen können els dieser Stromversorgung auf allen vier Gleisen twagenzüge mit der Normalbesetzung von je 150 Per- n im Zwei-Minuten-Abstand verkehren, ohne die Unter- ke zu überlasten, die übrigens eine 150prozentige Über- ng bis zu rund drei Minuten ertragen können. Die Fahrzeit für Lokalzüge ist mit 22 Minuten, die für Schnellzüge mit 17 Minuten in Rechnung gestellt.

Internationaler Verkehr.

– **Tagung des Internationalen Transportkomitees.** Das rnationale Transportkomitee hat seine diesjährige Ple- itzung in der Zeit vom 19.—21. Juni in Budapest ab- lten. An der Sitzung nahmen die Vertreter der ein- en Eisenbahnen aus 18 Staaten Europas teil. Die esordnung enthielt 28 Punkte. Unter ihnen sind her- uheben: 1. die Änderung der Geschäftsordnung des itees; 2. Verwendung von Frachtbriefen gemäß Muster IÜ. nach dem Inkrafttreten des IÜG.; 3. Aufstellung eitlicher Zusatzbestimmung zum Art. 25 des IÜP., effend die Zollbehandlung des Reisegepäcks; 4. Auf- ung einheitlicher Zusatzbestimmung zu Art. 10 des ., betreffend die Fahrtunterbrechung auf Unterwegs- onen; 5. Behandlung der Erstattungsgesuche im Ge- verkehr; 6. Änderung der einheitlichen Zusatzbestim- g zu Art. 6 des IÜG., betreffend die Angabe des Ge- gewichtes der Sendung bei Verwendung von Einlage- tern zum Frachtbrief; 7. Aufstellung einheitlicher Zu- bestimmung zu Art. 17 § 1 des IÜG., betreffend den nkaturvermerk; 8. Aufstellung einer einheitlichen Zu- bestimmung zu Art. 21 § 1 des IÜG., betreffend die rträgliche Teilfrankatur; 9. Behandlung der Kosten . Umladen von Wagenladungen durch Unterwegs- ionen; 10. gemeinsame Abfertigungsvorschriften für internationalen Güterverkehr; 11. Vereinheitlichung Größe und des Inhalts der Unternehmer-Fahrscheine ihrer Umschläge; 12. Prüfung der mit der neuen Fas- g der Art. 3 und 5 des Entschädigungsübereinkommens achten Erfahrungen; 13. Durchsicht der 5 einheitlichen reinkommen des Transportkomitees; 14. Anwendung 5 einheitlichen Übereinkommen auf die Beförderung er Privatwagen; 15 Auslegung des Begriffes „unge- t“ gebliebene Frachtbriefbeträge im Entschädigungs- einkommen; 16. Wahl der geschäftsführenden Ver- ung. usw. usw.

Während über die in der Tagesordnung hier unter 1, —8, 10, 12 und 16 angeführten Verhandlungspunkte gültiger Beschluß gefaßt wurde, wurden die unter 3, 9, 11, 13, 14 und 15 bezeichneten Anträge behufs Prü- g und Vorbereitung einem Unterausschuß zugewiesen. geschäftsführende Verwaltung wurden auf die Dauer fünf Jahren die Schweizerischen Bundesbahnen ein- mig wieder gewählt. Die ausländischen Gäste wurden Namen der ungarischen Regierung und der ungarischen nen durch den Präsidenten der Ungarischen Staats- verwaltung v. Samarjay in warmen Worten be- ßt. Für den Empfang der auswärtigen Komiteemit- der sorgten die Ungarischen Staatsbahnen und die au-Save-Adria-Bahn. Soweit die erfolgreichen amtlichen handlungen Zeit übrig ließen, bot ein abwechslungs- hes Programm den Gästen Zerstreuung und durften diese hierbei aufrichtiger ungarischer Gastfreundschaft euen.

Wasserverkehr.

– **Parcelversand.** Darunter versteht man beförderungs- nisch die überseeische Verfrachtung von Paketen und eren Stückgütern außerhalb des Postversands. Er läßt geschichtlich herleiten von der Paketbeförderung auf englischen Bahnen, wo er auch heute noch sehr bedeu- ist und wo er sich entgegen den deutschen Verhältnissen Grund des fehlenden Postmonopols entwickeln konnte. handelt sich bei der Parcelverladung hauptsächlich um ete mit Mustern, Proben und hochwertigen Waren, bei n der Verlader oder Empfänger aus Gründen der elligkeit und Einfachheit der diesseitigen Abfertigung des überseeischen Empfangs diese Beförderungsart vor- zieht. Die Parcelverladung ist der Konnossementsverladung ähnlich, zeichnet sich jedoch vor ihr hauptsächlich durch die Schnelligkeit des Abfertigungsgeschäftes aus. Während für gewöhnliche Ladung jedes Schiff verhältnismäßig früh die Ladungsannahme schließt, werden die Parcelverladungen bis kurz vor Abfahrt des Dampfers angenommen. Die Anlieferung am Kai erfolgt, wie bei Konnossementsverladungen, auf Schiffszettel, gegen den die Reederei oder ihr Makler an Stelle des Konnossements das sogenannte Parcelreceipt (Paketschein) aushändigt. Auf Parcelreceipt übergebene Güter werden am Kai, sofern sie nicht sofort an Bord gebracht werden können, in Sonderverschlägen sicher aufbewahrt. Beim Anbordbringen werden die Kolli dem Ladungsoffizier gegen persönliche Empfangsbescheinigung ausgehändigt und von ihm in einem Sonderraum, der sogenannten Parcelkammer, verstaut und verschlossen, so daß sie jedem unrechtmäßigen Zugriff entzogen sind. Durch diese Sonderverstauung ist es möglich, die Pakete im Empfangshafen sofort zur Ausgabe zu bringen. Aus diesem Gang des Verfahrens geht ohne weiteres die Beschleunigung hervor, die diese Parcelverladungen durch das vereinfachte Abfertigungsgeschäft erfahren. In diesem Punkt ist die Parcelverladung besonders dem Postversand überlegen, da beim Postversand vor allem im Binnenland mehrere Tage vor Abgang des Dampfers Postschluß ist, während beim beschleunigten Versand nach den Seehäfen immer noch Parcelverladung mit dem gewünschten Dampfer in Frage kommen kann. In der Sicherheit, eine bestimmte Paketsendung mit einem bestimmten Dampfer auf den Weg bringen zu können, liegt gegenüber dem Postversand ein weiterer Vorteil, der bei eiligen Sendungen für die Wahl der Parcelverladung maßgebend werden kann. Für Parcelverladung werden verhältnismäßig hohe Frachtsätze berechnet. Begründet ist dies durch die erheblichen Selbstkosten, die den Reedern durch die peinlichen und im Verhältnis zum Umfang der Sendung daher teueren Abfertigungsarbeiten am Pier und der Verstauung an Bord und schließlich durch den damit verbundenen Stauverlust erwachsen. Da es sich meist um größere Stücke handelt, fällt die Rate allerdings im Wert der Ware nicht allzusehr ins Gewicht. Die hohe Parcelfracht wirkt, was wohl von der Reederei nicht unbeabsichtigt ist, aus sich heraus einschränkend auf die Benutzung dieser Verladeart und vor allen Dingen auf den Umfang der als Parcel aufgegebenen Sendungen. Frachtrechnerisch ist ferner noch hervorzuheben, daß beim gleichzeitigen Versand mehrerer Parcels jedes einzelne dieser Stücke besonders berechnet wird, daß also nicht der Gesamtrauminhalt oder das Gesamtgewicht der Sendung als Berechnungsgrundlage dient. Für Parcelverladungen sind heute im überseeischen Liniendienst fast durchweg einheitliche Sätze für alle direkt angelaufenen Plätze innerhalb des betreffenden Dienstes vorgesehen.

— **Die Betriebsergebnisse des „Seedienst Ostpreußen“.** Der „Seedienst Ostpreußen“, der vor wenigen Jahren mit den beiden Motor-Schnellschiffen „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“ aufgenommen wurde, kann gegenüber dem Vorjahre wesentlich höhere Betriebsergebnisse verzeichnen. Im April d. J. wurden 1953 Personen gegen 1215 im April 1927 befördert. Von Mai bis Mitte Juni (also einschließlich Pfingsten) stieg der Verkehr auf 11 800 Personen gegen 7070 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Dieses erfreuliche Ergebnis ist erreicht worden durch die steigende Beliebtheit der schönen Motorschnellschiffe, durch zweckmäßige Tarifgestaltung, Vermehrung der Abfahrten und Erweiterung des Verkehrs bis Memel. Die Durchschnittsbesetzung der Schiffe je Einzelfahrt ist von 250 auf 270 gestiegen. Bei dem sehr großen Fassungsvermögen der Schiffe (1100 Personen bei Nacht, 1400 bei Tage) bleibt also, obwohl der Verkehr stärker geworden ist, für die Fahrgäste reichlich Bewegungsraum. So wird der Seedienst auch in der Hochsaison einen wesentlich größeren Fremdenstrom in den deutschen Osten führen können.

— **Verluststeigerung der tschechoslowakischen Oderschiffahrts A. G.** Diese Gesellschaft hielt kürzlich ihre Generalversammlung ab. Die Bilanz für 1927 weist einen Verlust von 1 593 580 Kc aus, wodurch sich der Gesamtverlust auf 2 375 668 Kc erhöht. (Für 1926 wurde ein Verlust von 119 319 Kc ausgewiesen.) Es wurde beschlossen, den gesamten Abgang auf neue Rechnung vorzutragen. Im Geschäftsbericht wird ausgeführt, daß die Tarifverhält-

nisse ungünstig waren; infolge der schwächeren Einfuhr waren auch die beförderten Warenmengen geringer. Im Ganzen beförderte die Gesellschaft gemeinsam mit der Ostreederei G. m. b. H. Stettin stromabwärts 215 000 t (1926 204 805 t) und stromaufwärts 179 825 t (205 498 t). Der Schiffspark wurde um neun Schiffe verringert, welche ausgereiht und verkauft wurden. Die Direktion wurde nach Stettin verlegt. Bezüglich des laufenden Geschäftsjahres stellt der Geschäftsbericht fest, daß infolge des seit Monaten dauernden Streikes in den schwedischen Erzgruben die Einfuhr nur gering ist und überdies nach dem Streikende auf Grund der Tarifabmachungen größere Mengen durch die Eisenbahnen befördert werden sollen. Der Gesellschaft ist es gelungen, eine Beteiligung an der Ausfuhr von Stückgutsendungen aus der Tschechoslowakei nach den Nordstaaten zu erreichen.

Luftverkehr.

— **Gutscheinhefte im Flugverkehr.** Neuerdings gibt die Deutsche Lufthansa Gutscheinhefte für Fluggäste heraus, welche zum Preise von 450 RM zu haben sind (wirklicher Wert 500 RM). Dieses Gutscheinheft enthält zehn Flugscheinformulare. Für jeden Flug wird von der Flugleitung der Deutschen Lufthansa ein Flugschein entnommen und ausgefüllt. Gleichzeitig wird der Preis des ausgestellten Flugscheines in dem Gutscheinheft eingetragen. Sind die zehn Flugscheine abgeflogen, ohne daß der Betrag von 500 RM dadurch verbraucht ist, so hat der Inhaber des Gutscheinheftes Anspruch auf Ausstellung eines neuen Gutscheinheftes, in dem der noch zur Verfügung stehende Betrag vermerkt wird.

Gutscheinhefte können für einzelne Personen wie für Handelsfirmen ausgestellt und auch von Familienangehörigen bzw. Angestellten benutzt werden, falls eine besondere schriftliche Erklärung des Inhabers des Gutscheinheftes vorgelegt wird, aus der die Zugehörigkeit des Betreffenden und die Zustimmung des Inhabers hervorgehen. Die Gültigkeit des Gutscheinheftes erstreckt sich auf alle innerdeutschen sowie auf die vom Inland nach dem Ausland führenden Strecken. Für Rückflüge vom Ausland nach dem Inland kann es nur benutzt werden, wenn die Platzbelegung von einer innerdeutschen Flugleitung der Deutschen Lufthansa vorgenommen ist. Das Gutscheinheft hat für die Dauer eines Jahres, vom Tag der Ausgabe gerechnet, Gültigkeit.

Allgemeines.

— **Der Bund zur Förderung der Farbe im Stadtbild e. V.** (Hamburg, Spitaler Str. 11), der die Wiedergewinnung einer farbigen Baukunst und farbiger Stadtbilder erstrebt, hat sein Arbeitsprogramm herausgegeben, in dem alle Ziele und Aufgaben übersichtlich zusammengestellt sind. Auf der dritten Tagung des Bundes, anfangs Juni d. J. in Osnabrück, wurde eine Reihe von Vorträgen gehalten, die sich mit der Farbenlehre, der Bedeutung der Farbe im Stadtbilde usw. beschäftigten.

Rechtspflege.

— **Der Dienstaufsichtsbeamte der Eisenbahn kann gegenüber ungezogenen Kindern nach Lage des Falles die Zustimmung der Erziehungsberechtigten zur körperlichen Züchtigung vermuten.**

Der von Meseritz nachmittags nach Zielomischel fahrende Zug wird von einer größeren Anzahl von Schulkindern, Knaben und Mädchen, die zum Teil das dortige Gymnasium, zum Teil andere Schulen besuchen, benutzt. Die Kinder fahren meistens zusammen in einem Abteil 4. Klasse. Nach den übereinstimmenden Aussagen der Zeugen Kaufmann Lepel, Kriminalassistenten Kowalko und Kania, die auch öfters denselben Zug benutzten, ist das Verhalten der Schulkinder äußerst laut und ungebürlich. Sie stoßen sich, werfen sich mit Büchern, ziehen an den Riemen des Abteils und machen meist lauten Krach. Es ist sogar vorgekommen, daß sie Mitreisende zu veralbern suchen, auch in dem Abteil die Schilder beschmieren und anderen Unfug verüben. Wiederholt haben die diensttuenden Eisenbahnschaffner einzelne Schüler, die sich besonders rüpelhaft benommen hatten, dem Stationsmeister Betsche, dem Zeugen Giebel, gemeldet. Am 24. August 1 war das Abteil IV. Klasse wiederum mit einer größeren zahl Schüler besetzt, aber auch einige Erwachsene fanden sich darunter. In diesem Abteil saß auch der 21. April 1910 geborene Obertertianer Kurt Würger Hiller-Gaertringen mit einer größeren Anzahl ande Schüler. Der Angeklagte war der diensttuende Schaff in diesem Zuge. Gleich nach der Abfahrt des Zuges Meseritz begann in dem Abteil, in dem die Schüler saß ein großer Lärm und Krach. Die Kinder stießen sich warfen sich mit Büchern in der üblichen Weise und wa äußerst laut. Der in demselben Abteil fahrende Fleisch meister F. konnte den Spektakel nicht mehr aushalten, g in das Nebenabteil und meldete den Lärm dem Schaffn Die Zeuginnen F. und F., die in dem Nebenabteil saß waren auch über den Lärm empört und ersuchten Angeklagten, für Ruhe zu sorgen. Der Angeklagte gi wie er glaubhaft angibt, in das Abteil, in d die Kinder saßen, hinein und ermahnte sie mehrfa in ruhigem Tone zur Ruhe. Solange er in dem Abteil w verstummte der Lärm und das Gelächter; sobald er a die Tür geschlossen hatte, begann der Spektakel von neu und in erhöhtem Maße. Nachdem der Zug die Station litzig verlassen hatte, ging der Angeklagte wieder du das Abteil, in dem die Kinder saßen, und gebot Ruhe. Lärm verstummte für kurze Zeit; kaum hatte er aber Tür geschlossen, so fing der Lärm von neuem wieder Der Angeklagte öffnete daher nochmals die Tür, gi wieder in das Abteil zurück und gewahrte, daß der Zeu Kurt Würger lachte. Er ging auf ihn zu mit den Worte „Du hast gelacht!“ Würger bestritt dies in dreistem To und gebrauchte etwa die Worte: „Ich habe nicht gelac und „Sie können mir das Lachen doch nicht verwehre Daraufhin versetzte ihm der Angeklagte mit der flachen Ha etwa vier Ohrfeigen in das Gesicht. Der Zeuge Würg nahm nun dem Angeklagten gegenüber eine Kampfstellu ein, er machte Miene auf ihn loszugehen. Der Angeklag hatte gleichfalls eine Kampfstellung eingenommen. In dies Augenblick betrat der Zeuge Maschineningenieur G. d Abteil. Er hatte bisher im Nebenabteil gesessen, hatte hi die Ohrfeigen schallen gehört und wollte dem Geschlagen zu Hilfe kommen. Als er aber sah, wie frech sich Würg dem Angeklagten gegenüber benahm, mußte er, wie er b kundet, an sich halten, um nicht gleichfalls dem Zeug Würger gegenüber tätlich zu werden. Er rief ihm zu, si anständig zu verhalten. Bei diesem Vorfall war der A geklagte von den übrigen Schülern umringt worden.

Als der Zug in Betsche angekommen war, wo die Schu kinder ausstiegen, begab sich Würger zu dem am Pac wagen stehenden Zeugen Stationsmeister Giebel, um ih den Vorfall zu melden. Der Angeklagte kam auch hinz er gibt an, daß ihm Würger im Wege gestanden habe. packte ihn am Arm, um ihn beiseite zu schieben. Dabei fi Würger hin, so daß er mit den Knien auf dem Erdbod zu liegen kam.

Was zunächst diesen Fall anlangt, so hat das Lan gericht Meseritz (Urt. vom 30. März 1927 — 2. J. 35/27) Übereinstimmung mit dem Gericht erster Instanz, de Schöffengericht Meseritz vom 10. Februar 1927, darin ei vorsätzliche körperliche Mißhandlung nicht erblickt. D Angeklagte hat den Würger aus dem Wege schaffen, ih aber nicht mißhandeln wollen. Wenn Würger hingefalle ist, so beruht dies auf einem unglücklichen Zufall. Di Zeugin Schülerin Franziska L. bekundet auch, daß sie nicl annehme, daß der Angeklagte absichtlich den Würger z Boden gestoßen habe. Von den übrigen Zeugen ist der Vo fall nur ungenau beobachtet worden.

Was die rechtliche Beurteilung des ersten Falles a langt, so ist nach dem landgerichtlichen Urteile davon au zugehen, daß dem Angeklagten objektiv ein Züchtigungs recht nicht zustand. Mit der Rechtsprechung des Reichs gerichts ist anzunehmen, daß allgemein ein Züchtigungs recht Erwachsener gegenüber fremden Kindern nicht be steht. Allerdings wird von den Oberlandesgerichten viel fach ein Züchtigungsrecht in den Fällen angenommen, i denen die Unart des Kindes eine sofortige Züchtigung er fordert und die Eltern nicht erreichbar sind. Doch darf di Züchtigung nicht in höherem Maß ausgeübt werden, als da öffentliche Interesse es vom Vater erfordern würde. (Kom mentar der Reichsgerichtsräte Bemerkung 11 zu §223 StGB.)

fragt sich aber, ob dem Angeklagten nicht von seinem ektiven Standpunkt aus ein vermeintliches Züchtigungs- ıt zugestanden haben kann, ob also der Angeklagte ge- ıbt haben kann, hier in Ausübung eines ihm zustehenden ·leiteten Züchtigungsrechts zu handeln. Diese Frage ; nach der Auffassung des Gerichts bejaht werden. rger hatte sich in dem Zuge rüpelhaft benommen. Er den Schaffner, der für Ordnung sorgen wollte, aus- cht. Infolgedessen konnte sich der Angeklagte berech- fühlen ihm eine Züchtigung zuteil werden zu lassen sie ihm der Vater auch würde haben zukommen lassen. Zeuge Würger, der zur Zeit der Tat bereits über zehn Jahre alt war, macht nicht den Eindruck eines gen Menschen dieses Alters. Er macht den Eindruck s etwa 13- bis 14jährigen Knaben. Dem Angeklagten d kaum ein anderes Mittel zu, um sich nicht lächerlich nachen. In das Nebenabteil wollte er den Zeugen nicht gen, da dort Erwachsene saßen; das Anhalten des Zuges den Ausschluß des Zeugen von der Fahrt zu veran- en, war auch nicht tunlich, da die nächste Station bald ·icht war.

Wenn der Angekleagte sich im Irrtum darüber befand, hm ein Züchtigungsrecht zustand, so ist dies nicht als Rechtsirrtum, der irrelevant wäre, sondern als ein tat- ılicher Irrtum aufzufassen. (Entscheidung des Ober- lesgerichts Karlsruhe vom 18. Januar 1917, Deutsche frechtszeitung 1917 Seite 96.) Dem Angeklagten hat also Bewußtsein der Rechtswidrigkeit seiner Handlungs- se gefehlt.

Einer Überschreitung des Züchtigungsrechts hat sich der eklagte nicht schuldig gemacht. Die Ohrfeigen, die er Zeugen Würger versetzte, können nur als Züchtigungs- el im Rahmen einer Züchtigung angesehen werden, wie ein Erziehungsberechtigter seinem Kinde in einem ähn- en Fall zukommen lassen würde.

Der Zeuge Würger bekundet allerdings, daß der An- lagte ihn am Halse gewürgt habe. Das Gericht hat en Angaben nicht glauben können. Würger hat im ensatz zu den übrigen Zeugen bekundet, daß die Kinder rhaupt keinen Radau gemacht hätten. Erst unmittelbar seiner nachträglichen Beeidigung hat er nach eindring- er Verwarnung vor dem Meineide zugegeben, daß Radau acht worden sei. Er hat auch zunächst stark über- ben, so daß das Gericht seinen Angaben nur beschränkt uben beimessen und da die Tatsache des Würgens von eren Zeugen nicht bestätigt ist, dies nicht für erwiesen .

Der Zeuge Würger bekundet auch, daß der Angeklagte ıerkungen gemacht habe, wie „Da sitzt der Lange wie Habicht unter den Hühnern", indem er auf den Zeugen ditorlehrling Schröder deutete, und daß der Angeklagte er, nachdem die Erwachsenen das Abteil verlassen en, zu den Kindern gesagt habe: „Da könnt Ihr ruhig sen wie die Knebelböcke". Würger gibt an, daß die der hauptsächlich über diese Äußerungen gelacht en. Auf Grund der Beweisaufnahme im übrigen ist aber nicht anzunehmen, vielmehr ist festzustellen, daß Kinder offenbar sich über den Schaffner lustig machen lten und ihn verhöhnten und daß hieran auch Würger k beteiligt war. Nach den Schilderungen einzelner gen, die an anderen Tagen den fraglichen Zug be- zten, hat sich Würger stets als einer der lautesten und Betragen schlimmsten Schüler gezeigt.

Das Gericht ist daher unter Annahme eines dem An- lagten zustehenden vermeintlichen Züchtigungsrechts in reinstimmung mit dem Gericht erster Instanz ebenfalls Freisprechung des Angeklagten gelangt. Auch von dem ichtspunkt der Ehrennotwehr aus war das Verhalten Angeklagten als straffrei anzusehen. Ein Angriff lag fern vor, als Würger, wie auch die übrigen Schüler, Angeklagten auslachten. Der Angriff war nicht be- t, vielmehr war eine Fortsetzung desselben zu be- hten.

Das Reichsgericht hat in wiederholten Entscheidungen Notwehrrecht auch Ehrenangriffen gegenüber an- nnt. (Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, d 21 Seite 168, Band 29 Seite 240 und „Deutsche Ju- en-Zeitung" 1927, Seite 386.) Auch im vorliegenden o ist daher die Handlung des Angeklagten als eine durch Notwehr gebotene zur Abwehr eines gegenwärtigen rechts- widrigen Angriffs erforderliche Verteidigung anzusehen.

Auch von diesem Gesichtspunkte aus ist das Landgericht zur Verneinung der Strafbarkeit der Handlungsweise des Angeklagten gelangt.

Gegen dieses Urteil haben sowohl die Staatsanwaltschaft als auch der Nebenkläger Revision eingelegt. Indessen hat die erstere ihre Revision zurückgenommen. Die Revision des Nebenklägers rügt Verletzung der §§ 223, 223a, 340 und 53 STGB. Das Oberlandesgericht führt aus:

Die nach §§ 397, 390 StPO. zulässige Revision ist frist- und formgerecht eingelegt und begründet. In der Sache selbst war ihr indessen der Erfolg zu versagen.

Das Berufungsgericht stellt fest, daß dem Angeklagten objektiv ein Züchtigungsrecht nicht zustand. Es prüft dann weiter, ob dem Anklagten nicht von seinem subjektiven Standpunkt aus ein vermeintliches Züchtigungsrecht zugestanden haben kann, ob also der Angeklagte geglaubt haben kann, hier in Ausübung eines ihm zustehenden abgeleiteten Züchtigungsrecht zu handeln, und kommt zur Bejahung dieser Frage, und damit zur Freisprechung des Angeklagten, weil er sich über sein Züchtigungsrecht im Irrtum befunden habe und dieser Irrtum als tatsächlicher aufzufassen sei. Diese Ausführungen sind im Kern zutreffend. Mit Recht ist zunächst davon auszugehen, daß objektiv ein allgemeines Züchtigungsrecht Erwachsener Kindern gegenüber nicht besteht. Im übrigen hat der Vorderrichter entspechend der Verteidigung des Angeklagten, auch wenn das nicht ganz eindeutig zum Ausdruck gekommen ist, augenscheinlich feststellen wollen, daß der Angeklagte irrtümlich angenommen habe, daß es im Sinne des Vaters des Würger gewesen sei, daß sein Sohn für sein Verhalten gezüchtet werde und daß der Vater auch damit einverstanden sei, daß er — der Angeklagte — in seiner Stellung als Schaffner, die es ihm zur Pflicht gemacht habe, für Ruhe und Ordnung im Zuge zu sorgen, diese Züchtigung vornehme. Nur so lassen sich jedenfalls die Ausführungen von dem abgeleiteten Züchtigungsrecht verstehen. An diese tatsächlichen im Rahmen der Sache durchaus möglichen Feststellungen des Vorderrichters ist der Senat gebunden. Legt man sie aber so aus, so lassen sie keinen Rechtsirrtum erkennen. Denn dann hat sich der Angeklagte nicht etwa in einem strafrechtlichen Rechtsirrtum darüber befunden. daß er dem Sohn des Nebenklägers gegenüber ein Züchtigungsrecht habe, sondern ist von der — allerdings falschen — tatsächlichen Annahme ausgegangen, daß der Nebenkläger in dem vorliegenden Fall mit der Züchtigung seines Sohnes und zwar nicht durch irgend einen Dritten, sondern gerade durch ihn, als Dienstaufsichtsperson des Zuges einverstanden sei. Es lag mithin auf Seiten des Angeklagten ein Irrtum im Sinne des § 59 StGB. vor, dessen Vorhandensein das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit ausschloß.

Die Revision war daher zu verwerfen, ohne daß es noch eines Eingehens darauf bedarf, ob der Angeklagte etwa in Ehrennotwehr gehandelt hat, oder Überschreitung einer etwa anzunehmenden Notwehr vorliegt (Urt. OLG. Marienwerder vom 30. Mai 1927 — S. 24/27).

— **Eine Personenbeförderung im Arbeiterverkehre im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Beförderungssteuergesetzes liegt nur da vor, wo die Abfertigung zu ermäßigten Preisen tarifmäßig auf Arbeiter beschränkt ist (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 BefördStG.).** Die Straßenbahn in S. gibt Wochenkarten für je sechs Hin- und sechs Rückfahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu ermäßigten Preisen aus. Früher mußte jeder, der eine solche Karte löste, eine Bescheinigung über seine Arbeitereigenschaft beibringen, seit der Nachkriegszeit werden sie an jedermann ausgegeben. Die Gesellschaft verlangt nun, indem sie anerkennt, daß als Arbeiter im Sinne des § 3 des Beförderungsteuergesetzes nur ausschließlich mit Hand- oder mechanischer Arbeit Beschäftigte anzusehen sind, daß von den Einnahmen aus Wochenkarten 75 % gemäß § 3 Abs. I Nr. 1 des Gesetzes steuerfrei gelassen werden, weil mindestens in dieser Höhe die Karten von Arbeitern gelöst würden. Ihre gegen den dem Antrage nicht stattgebenden Steuerbescheid eingelegten Rechtsmittel wurden sowohl in der Einspruchs- wie in der Berufungsinstanz zurückgewiesen, weil nach Wortlaut wie

Entstehungsgeschichte der Bestimmung die Befreiung auf ermäßigte Fahrkarten beschränkt sei, die nur an Arbeiter ausgegeben würden und sich demgemäß auf eine Tarifvorschrift gründeten, deren Ausdehnung durch entsprechende Maßnahmen verhindert würde.

Den Gründen des Reichsfinanzhofs entnehmen wir Folgendes: Die Befreiungsvorschrift geht zurück auf das Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906 (Reichsgesetzblatt S. 695) und wurde dort gleichzeitig mit der Einführung der Stempelabgabe auf Personenfahrkarten in Tarifnummer 7 als Befreiung Nr. 2 für die zu ermäßigten Preisen ausgegebenen Arbeiterfahrkarten ausgesprochen. Diese Arbeiterfahrkarten stellten aber eisenbahntechnische Tarifbegriffe dar, für deren Ausgabe eigene Grundsätze bestanden. Das ergibt der damals gültige deutsche Eisenbahn-Personen -und Gepäcktarif vom 1. April 1906 Teil I § 11 III (vgl. jetzt Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 § 12) und die dazu für die einzelnen Eisenbahnverwaltungen erlassenen besonderen Vorschriften, welche die Ausstellung von amtlich bestätigten Ausweisen über Wohnort, Arbeitsstätte und Arbeitereigenschaft abhängig machten. Daß sich die Befreiung nur auf solche Arbeiterkarten bezog, wurde für so selbstverständlich und durch den Gesetzeswortlaut zweifellos festgestellt erachtet, daß weder die Begründung zum Gesetzentwurf noch die Verhandlungen über ihn die Frage einer Erörterung für wert erachteten. Auch die obersten Finanzverwaltungsbehörden; deren Auslegung für die Bedeutung des Gesetzes, das von ihnen ausging, von erheblicher Beweiskraft ist, haben ständig und übereinstimmend den Standpunkt vertreten, daß befreit nur ermäßigte Karten seien, die ausgegeben werden auf Grund von Tarifen, welche für Arbeiter aufgestellt sind. Das hat der Vorderrichter zutreffend hervorgehoben, und es kann auf die von ihm einzeln angeführten Vorgänge verwiesen werden.

War dies schon bis dahin geltendes Recht, so ist es auch deutlich in das Beförderungssteuergesetz übernommen. Hier wird die Befreiung ausgesprochen für Personenbeförderung im Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr, soweit die Abfertigung in diesen Verkehren zu ermäßigten Preisen erfolgt. Die Begründung verweist dafür, was als Arbeiter- und Schülerverkehr anzusehen ist, ausdrücklich auf die bei den Staatseisenbahnen bestehenden Grundsätze und Bestimmungen. Auch bei der Beratung dieser Gesetzes hat man der Begriffsbestimmung wiederum keine besondere Aufmerksamkeit zu widmen für nötig erachtet, wo aber auf die Befreiung bezug genommen wurde, geschah es ebenfalls als selbstverständlich in dem Sinne, daß es sich um besondere Arbeiterfahrkarten handeln müsse, die anderen Personenkreisen nicht zugänglich seien (Stenographische Brichte vom 27. März 1917 S. 2773/74, vom 28. März 1917 S. 2783, 2787, 2790). Die weiteren vom Berufungsrichter angeführten Vorgänge beweisen gleichfalls die allgemeine Übereinstimmung hierüber. Das liegt auch im Begriffe, und es kann keine Rede davon sein, daß damit eine im Gesetze nicht enthaltene Beschränkung aufgestellt würde. Eine Arbeiterfahrkarte und eine Abfertigung im Arbeiterverkehre setzt dem Wortlaut nach voraus, daß sie abhängig sind von der Eigenschaft des zu Befördernden als Arbeiter; denn da, wo dieser nur an einer jedermann zugänglichen Begünstigung teilnimmt, hat seine Arbeitereigenschaft zu dieser überhaupt keine Beziehung und kann ihr deshalb auch nicht das Kennzeichen geben. Das trifft nicht nur auf den Eisenbahn-, sondern auf jeden Verkehr zu; mit Recht wird deshalb auch die Steuerfreiheit des Straßenbahnverkehrs davon abhängig gemacht, daß es sich um ermäßigte Tarife handelt, welche sich auf den Arbeiterverkehr beschränken. Die von der Rechtsbeschwerde vermißte Begründung liegt darin, daß eine bei Einführung der Fahrkartensteuer aus sozialen Rücksichten bereits bestehende Sonderregelung von der Steuer freigelassen werden sollte; eine derartige Sonderregelung einzuführen, steht jedem Beförderungsunternehmen frei. Sieht es davon ab und verweist die Sonderbegünstigten auf eine allen zugängliche Maßnahme, so entfällt die Sonderregelung und damit die Steuerfreiheit.

Danach vermag sich der Senat der Auffassung des Finanzgerichts, wonach alleiniges Tatbestandsmerkmal die Beförderung zu ermäßigten Preisen sei, nicht anschließen, erachtet vielmehr einen Arbeiterverkehr nur da als gegeben, wo es sich um einen auf Arbeiter beschränkten Verkehr handelt. Da solcher hier unbestritten nicht vorli ist die Rechtsbeschwerde unbegründet (Reichsfinanz vom 11. Mai 1928 — II A 196/28). K

— **„Mangelhafte Verladung" bei Eisenbahntransport** Die Ofenfabrik C. im Kreise Flatow lieferte am 18. zember 1925 auf der Station Buchholz (Grenzmark W preußen-Posen) einen von ihr verladenen Bahnwagen Ofenkacheln zur Beförderung an einen Töpfermeister Berlin auf. Die Sendung kam in stark beschädigtem stande am Bestimmungsorte an: der größte Teil der Kach war beschädigt oder gänzlich zerbrochen. Der Empfän hat seine Rechte der Absenderin abgetreten, diese verla im Wege der Klage von der Deutschen Reichsbahn-Ges schaft Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 4631,63 nebst Zinsen. Landgericht und Kammergericht zu Ber und Reichsgericht haben die Klageansprüche a gewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen des Reic gerichts. Hierzu ist folgendes von Bedeutung: D Kammergericht begründet die Klageabweisung damit, d der der Bahn obliegende Nachweis mangelhafter Verladu erbracht sei. Denn bei der Ankunft des Bahnwagens Bestimmungsort sei die Strohmasse an dem einen Ko ende des Wagens zusammengepreßt gewesen, dagegen h sich am anderen Kopfende ein Hohlraum von ungef einem Meter Abstand befunden. Hieraus sei zu schließ daß die Verladung mangelhaft gewesen sei. Für die A nahme der Klägerin, das Rutschen der Kacheln im Wag sei die Folge außergewöhnlich starker Verschiebestö fehle jeder Anhalt; die Klägerin behaupte selbst nicht, d der Wagen bei der Ankunft irgendwie beschädigt gewes sei; dies hätte jedoch als Folge derartig ungewöhnli starker Verschiebestöße eintreten müssen. An sich sei Rangierstöße, auch stärkere, im Eisenbahnbetriebe unv meidbar. Im übrigen könne das Rutschen der Ladu auch schon durch die rüttelnden Bewegungen auf der Fal entstanden sein. Nach § 86 Abs. 2 EVO. sei aber, we der Schaden den Umständen nach durch mangelhafte V ladung habe entstehen können, zu vermuten, daß er a dieser Gefahr entstanden sei. Aus der Unversehrtheit d Bahnwagens folgere also das Kammergericht, daß un wöhnlich starke Verschiebestöße nicht stattgefunden hab können. Diese Folgerung ist in der Revisionsinstanz nic nachprüfbar, sie entspricht aber dem Gutachten des Sac verständigen. Auf diese rechtlich einwandfreien Erw gungen gestützt, nimmt dann das KG. — maßgebend f das Revisionsgericht — an, daß sich der bei Ankunft d Wagens in seinem Innern vorgefundene Hohlraum n durch mangelhafte Verladung erklären las Die weitere Annahme der Vorinstanz, daß die Kläger die Kacheln nicht sachgemäß verladen hat, verstößt hie nach nicht gegen Rechtsgrundsätze. Denn mangelhaft i eine Verpackung u. a. dann, wenn sie nicht imstande i der Beschädigung des Gutes durch die gewöhnlichen E schütterungen während der Beförderung wirksam zu h gegnen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen". Herausgebe K. Mißlack, Leipzig S 3.) — (I 316/27. — 4. April 192

Bücherschau.

— **Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- u Untergrundbahn** von Alfred Bothe. Verlag von J lius Springer, Berlin. Preis geb. 32 RM.

Das Werk bildet eine äußerst wertvolle Ergänzung d Schriften von Kemman über das selbsttätige Signalsysten 1914 „Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signa systems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn" u 1921 „Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- un Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern". Bothe, ei hervorragender Fachmann, der Entwicklung und Ba der Signalsysteme bei der Hoch- und Untergrundbahn vo Anfang an mitgemacht hat, legt in seinem Werk die i praktischen Dienst, in Sonderheit beim Bau der Nord-Sü bahn gewonnenen Erfahrungen nieder.

Das Buch umfaßt 164 Seiten und ist in vier Abschnitt eingeteilt.

Abschnitt I behandelt die selbsttätigen Signale. E werden die Stromerzeugung und -verteilung erläutert, de Blocktransformator und die Anordnung der Signal-Zub hörteile wie Lichttagsignal, Blockschalter, Linsen usw. b

rieben, die elektrische Fahrsperre und die Bremsausevorrichtungen an den Wagen eingehend behandelt. Es gen Ausführungen über den Gleisstromkreis mit beders wertvollen Fingerzeigen für die Durchbildung Schienenstoßverbindungen und der Isolierstöße, sowie e Anleitung für die Prüfung der Schienenstöße. Hierschließt sich eine Erläuterung der Rückleitung des hnstroms unter Verwendung von Drosselstößen und eine schreibung der Signalschaltung und der Schaltvorgänge selbsttätigem Signalbetrieb.

Der II. Abschnitt behandelt die halbselbsttätigen Sige. Die Sicherung der Züge im Weichengebiet wird berieben. Es folgen Ausführungen über Stromversorgung, ichenantrieb, Hakenschloß und weiter alle Einrichgen, die zum Bau von Kraftstellwerken gehören. Herzuheben ist die besonders geglückte Darstellung eines ichenschalters in Verbindung mit dem Weichenantrieb l der zugehörigen Weiche, die ein völlig klares Bild r Stromlauf und Schalterwirkung geben. Hieran schlieh sich allgemeine Richtlinien über die Schaltvorgänge halbselbsttätigem Signalbetrieb, sowie Beschreibungen Schaltung einer Gleisverzweigung und -vereinigung, ie einer vollständigen Bahnhofsanlage mit einem Kehris. Beigefügt sind sorgfältig durchgearbeitete Tafeln, denen infolge Anwendung verschiedener Farben jeder omkreis und die Schaltungen mühelos zu verfolgen sind. ließlich sind die Ausführungen am Schluß des Kapitels r Erdung von elektrischen Anlagen besonders zu beißen, da sie über die Abwehr von Fremdstrombeeinssung wertvolle Anregungen geben, wenn auch alle lgerungen nicht ohne weiteres auf Anlagen übertragen rden können, die sich nicht wie die Hoch- und Unterndbahn fast frei von Wassererde halten können.

Der III. Abschnitt behandelt die Signalstandort- und Zugfolgeermittlung. Es werden die Fahrschaulinien erörtert, die ja heute für die Bestimmung der Signalstandorte unentbehrlich sind, hieran schließen sich Ausführungen über Schutzstreckenlängen, Nachrücksignale usw.

Der IV. Abschnitt erläutert die bei der Hoch- und Untergrundbahn gebräuchlichen weiteren Sicherungseinrichtungen für den Betrieb wie Beleuchtung, Fernsprechanlagen, Streckenfernsprecher- und Uhrenanlagen.

Hervorzuheben sind die klare und leichtverständliche Ausdrucksweise des Verfassers, die gut ausgewählten Abbildungen und die sorgfältig hergestellten Tafeln. Alles in allem: Das Werk ist allen, die mit dem Bau und Betrieb selbsttätiger Sicherungsanlagen zu tun haben, ein unentbehrlicher Berater, darüber hinaus aber auch für alle, die dieses System studieren wollen, ein vorzügliches Lehrbuch. Seine Beschaffung kann nur auf das Wärmste empfohlen werden. Be.

— **Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart.** Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft e. V. am 29. Oktober 1927 in Berlin. Herausgegeben von Edgar Salin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61. Preis geh. 5 RM, geb. 6 RM.

Das Buch enthält auf Grund der stenographischen Niederschrift die Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft e. V., die am 29. Oktober 1927 in Berlin stattgefunden haben. Die Verhandlungen sind in Nr. 16 d. Ztg., Jahrgang 1928, Seite 428 eingehend gewürdigt. In dem Bericht ist wertvolles Material enthalten für alle, die sich mit dem Verkehrswesen zu befassen haben. W.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Eröffnung von Stationen.

Am 8. Juli 1928 wird der zwischen Bahnhöfen Strausberg und Rehle Ostbahn an der Strecke Berlin—strin neuerrichtete Personenpunkt Herrensee eröffnet.

Der Haltepunkt bleibt unbesetzt dient nur dem Personenverkehr beschränktem Umfange.

rankfurt (Oder), den 30. Juni 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten. (718)

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 15. Juli 1928 wird für die unetzte Ladestelle Klein-Grä-z, gelegen an der Strecke Glogau chlawa, der Tierverkehr, und r nur bei Beförderung er Glogau und auch nur für Abfertigung von Sendungen in bödigen Wagen, zugelas- (719)

en Sendungen sind Begleiter beieben, die die Abfertigung der verenen Tiere in Glogau zu veranen haben. Die ankommenden Wasind während des Aufenthaltes Zuges, der bei der Avisierung egeben wird, abzunehmen.

uf Wunsch erteilt Güterabfertig Glogau weitere Auskunft.

rankfurt (Oder), den 30. Juni 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 2. Juli 1928 werden im Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) unter C des Abschnitts Geltungsbereich die Stationen Dingolfing und Ering mit Stationsfrachtsätzen nachgetragen.

Berlin, den 27. Juni 1928. (711)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 wird im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 12 (Wagen mit Schaustellungen usw.) die Ruppiner Eisenbahn unter den ausgeschlossenen Bahnen gestrichen.

Berlin, den 27. Juni 1928. (710)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

In oben genanntem Durchfuhr-Ausnahmetarif ist eine Druckfehlerberichtigung durchgeführt worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (720)

Altona, den 30. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 × IV für Steinkohlen usw. von rheinischen und westfälischen Stationen nach Westösterreich.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 tritt ein neuer Ausnahmetarif 6 × IV in Kraft. Er gilt für Steinkohlen, -koks und -brikette zur Ausfuhr nach Westösterreich (Stationen an und westlich der Linie Aigen-Schlägl—Linz—Kirchdorf — St. Michael — Klagefurt Hbf.— Tarvisio). Der Tarif sieht die Rückvergütung bestimmter Beträge bei Auflieferung einer vorgeschriebenen Mindestmenge vor. (725)

Der Tarif kann von der Auskunftei für den Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5 bezogen werden. Preis 0,20 RM.

Essen, den 30. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Am 1. Juli 1928 wird die von der Neubaustrecke Horrem — Quadrath — Niederaussem gelegene Station Quadrath — Ichendorf eröffnet. Näheres über die Entfernungsberechnungen enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. (723)

Berlin, den 30. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Raumünzach-Klosterreichenbach wird die Station Kirschbaumwasen für den Kleintierverkehr in Einzelsendungen zugelassen. (721)

Berlin, den 3. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.
6. Tar. 26 Tt II.

Deutsch - nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Ab 9. Juli 1928 wird die Tarifstelle 164 B ergänzt und eine neue Tarifstelle „329 a. Rückstände der Ölbleichung, fetthaltige“ eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Juni 1928. (706)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1928: Aufnahme von Ebeleben in den A. T. 119 a. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Juni 1928. (707)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks und Eisenerz.

Der am 5. August 1927 eingeführte Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks und Eisenerz im Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet-Donawitz und Eisenerz wird bis 30. September 1928 verlängert. Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1928 wird anstelle des bisherigen ein neuer Durchfuhr - Ausnahmetarif S. D. 5 eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Juni 1928. (709)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

(Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 30. Juni 1928 wird anstelle des bisherigen Mindestmengentarifs für Getreide ein neuer Mindestmengentarif in Abteilung LXI für 7000 t Getreide eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Juni 1928. (708)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 2. Juli 1928 tritt der Ausnahmetarif 186 für Kupferholseil für Höchstspannungsanlagen in Kraft. (724)

Berlin, den 29. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1928 wird im Ausnahmetarif 159 (Papier usw. zur Ausfuhr) die Station Stuttgart West als Versandstation nachgetragen. (722)

Berlin, den 30. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Ab 9. Juli 1928 gelten die in den Ausnahmetarifen 27 und 28 für den Verkehr mit schwedischen Stationen enthaltenen schwedischen Schnittsätze für Melonen auch bei Aufgabe als Eilgut.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. Juni 1928. (712)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Reichsbahn - Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6 x II. Tfv. 425 b.

Am 1. Juli 1928 tritt ein neuer Ausnahmetarif 6 x II für Braunkohle, Braunkohlenbrikette und Braunkohlenkoks zur Ausfuhr nach Österreich von den mitteldeutschen und ostelbischen Braunkohlengewinnungsstätten nach den Grenzübergangsstationen Passau Hbf., Salzburg und Simbach (Inn) in Kraft. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Halle (Saale), den 19. Juni 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Halle (Saale).
(717)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger) Tfv. 3.

Für die Anmerkung zu den Vorbemerkungen des Frachtsatzzeigers werden einige Ergänzungen und Berichtigungen durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger durchgeführt.

Berlin, den 26. Juni 1928. (716)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 9. Juli 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 30. Juni 1928. (714)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 i für Steinkohlen von deutsch-oberschlesischen, niederschlesischen und rheinisch-westfälischen Steinkohlengewinnungsstätten zum Betriebe von Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1928 tritt der vorgenannte Ausnahmetarif nach Berliner Empfangsstationen in Kraft. Nähere Angaben enthält die Nummer 57 des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen.

Berlin, den 26. Juni 1928. (705)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I Heft 1 b.

Mit sofortiger Gültigkeit v. 1. Juli 1928 wird nachstehender Ausnahmetarif in den vorbezeichneten Verbandstarif aufgenommen:

Ausnahmetarif 106 H für Ei (Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf.)

Anwendungsbedingungen

Der Ausnahmetarif gilt bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut oder Eilgut in Wagenladungen mit durchgehendem, auf die endgültige Bestimmungsstation lautendem internationalem Frachtbrief.

Frachtberechnung:

Die Fracht wird für die deutsche Strecke gemäß § 6 (2), (4) bis (6) und § 9 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften (Teil I Abteilung I) nach den regelrechten Frachtsätzen berechnet. Bei Auflieferung einer Mindestmenge von 5000 t in einem Zeitraum von 12 Monaten von einem Versender während der Gültigkeit des Tarifs werden die tarifmäßigen Frachten für die Strecken der Deutschen Reichsbahn nachträglich im Rückvergütungsweg um 10 % gekürzt.

Geltungsbereich:

Von
Roermond und Venlo
nach

Barmen, Burscheid, Darmstadt, Dortmund, Duisburg Düsseldorf, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Freiburg i. Br., Hagen (Westf.), Hamburg, Katernberg, Koblenz, Köln, Krefeld, Ludwigshafen, Mainz, Mannheim, M.-Gladbach, Neuß, Ohligs, Remscheid, Rheindahlen, Rheydt, Solingen, Wiesbaden.

Besondere Bestimmungen

Der Frachtnachlaß wird auf Antrag durch die Reichsbahndirektion Köln erstattet, wenn binnen 6 Monaten nach Ablauf von 12 Monaten durch Vorlage der Originalfrachtbriefe oder der Duplikatfrachtbriefe nebst Frankaturnote und eines Verzeichnisses der Sendungen nach der in Ziffer 7 der Allgemeinen Bestimmungen vorgesehenen Muster der Nachweis über die beförderten Mindestmengen erbracht wird.

Köln, den 28. Juni 1928. (713)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Infolge Erhöhung der Fahrpreise für die städtischen Straßenbahnen in Köln werden die Fahrpreise im Wechselverkehr mit den städtischen Straßenbahnen ab 1. September d. J. ebenfalls entsprechend erhöht.

Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

Köln, den 30. Juni 1928. (715)

Direktion der
Köln-Bonner Eisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berli

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

28 Berlin, den 12. Juli 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Personenverkehr der Deutschen ichsbahn nach dem Geschäfts- richt des Jahres 1927.

Sarbeit in der Eisenbahn-Güter- fertigung.

Ausstellung „Heim und Technik" München.

erentwicklung technischer Hilfs- ttel für Verkehr und Industrie.

Elektrokarrendienst.

richten.

eutschland: Sitzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Kö- nigsberg (Pr.). — Zusammen- stellung der Ausnahme- und Durchfuhrausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn. — Die Halberstadt-Blankenburger Eisen- bahngesellschaft. — Fahrpreis- ermäßigung für die Besucher der Leipziger Herbstmesse.

Niederlande: Die Niederländischen Eisenbahnen in 1927. — Lokalbahndividenden für das Jahr 1927. — Herabsetzung der Zollabfertigungsgebühr. — Holländische Elektrische Eisenbahn-Gesellschaft.

Übrige europäische Länder: Ermäßigung für Gesellschaftsreisen bei der Schwedischen Eisenbahn. — Bahnbau Mitau—Libau. — Beginn des Bahnbaus im russischen Kaligebiet. — Die russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1927/28. — Ausbau der Lokomotivfabrik in Lugansk. — Das neue Gebäude der Staatsbahndirektion in Preßburg. — Abschluß der tschechoslowakisch-französischen Handelsvertragsverhandlungen. — Kündigung eines polnisch-rumänischen Verkehrsvertrages. — Salonwagenzüge in Rumänien. — Warnungszeichen an schienengleichen Straßenübergängen in Frankreich. — Der elektrische Betrieb der englischen Südbahn.

Fremde Erdteile: Eine neue Eisenbahnlinie zum Victoria-See (Ostafrika). — Quer durch Nordamerika in 48 Stunden. — Elektrischer Betrieb auf der Andenquerbahn.

Luftverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht des Jahres 1927.*)

Von Reichsbahndirektor **Baumgarten**, Berlin.

ie Abwärtsbewegung, die für den Personenverkehr Jahres 1926 charakteristisch war, ist zum Stillstand gekommen. Entsprechend der günstigeren Gesamtwirtschaftslage im Jahre 1927 zeigt auch der Personenverkehr ein besseres Bild. Die Einnahmen sind nach Übersicht 1 um 5, die Zahl der beförderten Personen um 5, der Personenkilometer um 6 % gestiegen. Der Verkehr ist hier-

*) Vergleiche die mit denselben Nummern versehenen sichten in Nr. 41 Seite 1118—1122 Jahrg. 1927 Z. d. E-V.

Übersicht 1.

Einnahmen und Verkehrsleistungen.

ahr	Gesamteinnahmen in Millionen Mark	Einnahmen aus Pers.- u. Gepäckverkehr in Millionen Mark	Zugkilometer in Millionen	Wagenachskilometer der Personenzüge in Millionen	Wagenachskilometer der Personenwagen in Millionen	Beförderte Personen in Millionen	Personenkilometer in Millionen	Personen auf eine Personenwagenachse	Platzausnutzung in Prozenten*)
927	5039,3	1379,6	366	9788	7734	1909	45548	5,9	30,6
zent- z im ahre 927 gen 926	111	105	106	106	105	105	106	Im Jahre 1926 5,9	Im Jahre 1926 30,1
927 gen 913	165	152	87	95	97	121	124	Im Jahre 1913 4,6	Im Jahre 1913 25,7

*) 1913 17,88 Plätze und 4,6 Personen auf eine Personenwagenachse; 1926 19,59 Plätze und 5,9 Personen auf Personenwagenachse; 1927 19,61 Plätze und 6,0 Personen auf eine Personenwagenachse.

nach etwas stärker gewachsen als sein Ertrag. Die Gesamteinnahmen stiegen um 11 % über 1926. Demnach haben die Einnahmen im Güterverkehr eine noch bessere Entwicklung genommen als im Personenverkehr. Hierauf besonders ist das vom Standpunkt der Betriebsrechnung befriedigende Ergebnis des Geschäftsjahres 1927 zurückzuführen. Wie die Übersicht 1 ferner zeigt, betragen die gefahrenen Personenkilometer 124 % des Jahres 1913. Diese Verkehrsleistungen wurden mit 366 Millionen Zugkilometern, das sind 106 % des Jahres 1926 und nur 87 % des Jahres 1913 durchgeführt, so daß der Betriebsaufwand im Verhältnis zu 1926 der gleiche geblieben ist. Die Zunahme der Wagenachskilometer entspricht derjenigen der Zugkilometer. Wie die Zahl der Reisenden ist auch die Personendichte (Anzahl der Personenkilometer je Betriebskilometer, Übersicht 2), um 5 % günstiger geworden. Die

Übersicht 2.

Personendichte (Personenkilometer je Betriebskilometer der Eisenbahnen für Personenverkehr).

1927	881 000 = 105 % von 1926

Bemühungen, die Zugstärke möglichst dem Verkehr anzupassen, waren weiter erfolgreich. Die Platzausnützung ist von 30,1 auf 30,6 % gestiegen; die durchschnittliche Stärke der Züge (Übersicht 3) mit 27 Achsen und die

Übersicht 3.

Stärke der Züge des Personenverkehrs.

1927	27 Achsen = 100 % von 1926

Zahl der Reisenden je Zug (Übersicht 4) mit 124 blieben

Übersicht 4.

Personen je Zug (Personenkilometer durch Zugkilometer).

1927	124 = 100 % von 1926

die gleichen wie 1926; die Zugdichte (Personenzugkilometer je Betriebskilometer, Übersicht 5) war 7089 km

Übersicht 5.

Zugdichte im Personenverkehr (Personenkilometer je Betriebskilometer der Eisenbahnen für Personenverkehr).

1927	7089 km

entsprechend dem höheren Einsatz an Zugkilometern. Bestreben nach größerer Wirtschaftlichkeit, nach besserung des Verhältnisses von Leistung und Aufw dessen Wirkung sich besonders beim Vergleich mit Vorkriegszahlen zeigt, hat im vergangenen Jahre a sehen von der bereits erwähnten Verbesserung der Pl ausnützung zu neuen Erfolgen nicht geführt. Betri leistungen und Verkehrsanfall sind etwa im gleichen hältnis gestiegen, so daß es scheint, als wenn bei bührender Rücksichtnahme auf die Ansprüche der senden, besonders auf den die Züge im allgemeinen in einer Richtung füllenden Berufsverkehr, sowie auf Wettbewerb anderer Verkehrsmittel eine noch grö Ersparnis bei den Betriebsleistungen nicht zu erzielen

Bei der geringen Minderung der Einnahmen auf Zug- und Wagenachskilometer (Übersicht 6 und 7) ist

Übersicht 6.

Durchschnittliche Einnahme aus Personen- und Gep verkehr auf das Zugkilometer der Personenzüge in M

Jahr	a) der Fernzüge	b) der Stadt-, Ring- und Vorortzüge in Berlin und Hamburg	c) insgesamt	d) Prozentsatz von c gegen 1913	e) Proz satz vo gegen 1
1927	3,86	2,66	3,77	175	98

Übersicht 7.

Durchschnittliche Einnahme auf das Wagenachskilome der Personenzüge in Pfennig.

Jahr	a) der Fernzüge	b) der Stadt-, Ring- und Vorortzüge in Berlin und Hamburg	c) insgesamt	d) Prozentsatz von c gegen 1913	e) Proze satz vo gegen 1
1927	14,6	8,8	14,1	160	99

Entwicklung im Stadtverkehr von Berlin und Hambu von Einfluß gewesen. Übersicht 9a zeigt, daß die

Übersicht 9a.

Entwicklung der Beförderungslänge und der durchschnittlichen Einnahme des Personenverkehrs (ohne Gepäck) a 1 Personenkilometer und auf eine Person.

Jahr	Beförderungslänge a überhaupt km	Beförderungslänge b zu Normaltarif *) km	Beförderungslänge c zu ermäßigtem Tarif km	Einnahmen auf 1 Personenkilometer a überhaupt Pfg.	Einnahmen auf 1 Personenkilometer b zu Normaltarif Pfg.	Einnahmen auf 1 Personenkilometer c zu ermäßigtem Tarif Pfg.	Einnahmen auf 1 Person a überhaupt Pfg.	Einnahmen auf 1 Person b zu Normaltarif *) Pfg.	Einnahmen auf 1 Person c zu ermäßigte Tarif Pfg.
1927	23,86	30,66	17,65	2,92	3,76	1,60	70	115	28
Prozentsatz 1927 gegen 1926	101	102	108	98	100	103	100	104	108

*) Einschließlich Karten zu Normaleinheitssätzen des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs.

lerungslänge beim ermäßigten Tarif stärker gestiegen als beim Normaltarif, daß also die Fahrpreisvergünungen mehr bzw. auf größere Entfernung in Anspruch ommen werden. Die Einnahmen des ermäßigten Tarifs von 238,3 im Jahre 1926 auf 282,3 Millionen RM im ichtsjahre, dabei diejenigen der Sonntagsrückfahrkarten in von 67,8 auf 91,3 Millionen RM gewachsen. Dabei entsprechend der bisherigen Entwicklung beim erigten Tarif (Übersicht 9a) die Einnahme auf eine son in höherem Maße zugenommen, als auf 1 Perenkilometer. Hierbei wirkt neben der Vergrößerung Beförderungslänge wiederum die weitere Abwanderung Nahverkehrs auf andere Beförderungsmittel mit. Einnahme auf 1 Personenkilometer einschließlich Gek (Übersicht 9b) ist von 3,08 auf 3,03 Rpf gefallen.

Übersicht 9b.

twicklung der durchschnittlichen Einnahmen einschl. päck und Nebeneinnahmen auf 1 Personenkilometer.

Jahr	Einnahmen auf 1 Personenkilometer einschl. Gepäck in Pfg.	Prozentsatz gegen 1913	Prozentsatz gegen 1926
1927	3,03	123	98

le Gründe hierfür, nämlich die Inanspruchnahme erigter Tarife und die weitere Abwanderung in niegere Wagenklassen, sind aus den Übersichten 10 bis 13 zu erkennen. Der Anteil des Verkehrs zu Sondertarifen am Gesamtverkehr (Übersicht 10) ist gegenüber 1926 gestiegen, wobei der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg (Übersicht 11) keine besondere Veränderung erfahren hat. Von der Zahl der Reisenden fahren 64,4 % (im Jahre 1926 62,5 %) zu Sondertarifen. Rechnet man hierzu die statistisch beim Normaltarif (Regeltarif) erfaßten Kinder-, Schülerferien-, Schülerrückfahrkarten usw., so darf behauptet werden, daß etwa 70 % aller Fahrgäste der Reichsbahn zu Sondertarifen befördert werden. Übersicht 12 gibt den Anteil der zu ermäßigtem

Übersicht 10.

Anteil des Verkehrs zu Sondertarifen*) vom Gesamtverkehr.

Jahr	Von der Gesamteinnahme ohne Gepäck %	Von der Anzahl der Reisenden %	Von den Personenkilometern %
1927	25,1	64,4	44,3
Prozentsatz 1927 gegen 1926	110	103	105

*) Zu den Sondertarifen ist hier der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg gerechnet.

Übersicht 11.

rennung des Gesamtverkehrs in Fern- und Vorortverkehr (d. i. Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg).

Jahr	Einnahmen ohne Gepäck				Beförderte Personen				Personenkilometer			
	Fernverkehr		Vorortverkehr		Fernverkehr		Vorortverkehr		Fernverkehr		Vorortverkehr	
	Millionen Mark	%	Millionen Mark	%	Millionen	%	Millionen	%	Millionen	%	Millionen	%
1927	1252	94 29	78 8	5,71	1463	76,64	446	23,36	40 665	89,28	4883	10,72

Übersicht 12.

Anteil des Verkehrs zu ermäßigten Preisen am Fernverkehr (ohne Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg).

Jahr	Einnahmen ohne Gepäck				Beförderte Personen				Personenkilometer			
	Normaltarif *) (Regeltarif)		ermäßigter Tarif		Normaltarif		ermäßigter Tarif		Normaltarif		ermäßigter Tarif	
	Millionen Mark	%	Millionen Mark	%	Millionen	%	Millionen	%	Millionen	%	Millionen	%
1927	997	79,6	255	20,4	680	46,5	783	53,5	25 387	62,4	15 278	37,6

*) Zum Normaltarif (Regeltarif) rechnen nur Karten zu Normaleinheitssätzen im allgemeinen Verkehr (Fernrkehr.).

Übersicht 13.

Anteil der einzelnen Klassen am Personenfernverkehr (nach Abzug des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs in Berlin und Hamburg).

Jahr	Einnahmen in Prozenten				Beförderte Personen in Prozenten				Personenkilometer in Prozenten			
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
1927	1,66	11,39	33,95	53,00	0,05	1,24	15,29	83,42	0,49	5,00	25,16	69,35

Übersicht 14a.

Anteil der einzelnen Klassen am Personenverkehr (einschl. Militärverkehr).

Jahr	Einnahmen in Prozenten				Beförderte Personen in Prozenten				Personenkilometer in Prozenten			
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
1927	1,56	11,97	36,61	49,86	0,04	4,49	31,52	63,95	0,44	6,09	31,56	61,91

Übersicht 14c.

Anteil der einzelnen Klassen am Personenverkehr (einschl. Militärverkehr).

Jahr	Durchschnittliche Beförderungslänge in km				Einnahmen auf 1 Personenkilometer in Pfg.				Einnahmen auf 1 Person in Pfg.			
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
1927	275,4	32,3	23,9	23,1	10,46	5,75	3,39	2,35	2881	186	81	54

Tarif beförderten Reisenden beim Fernverkehr zu 53,5 % an. Auch dieser Anteil ist größer als im Jahre 1926 (50,7 %).

Eine ähnliche, für die Einnahmen der Reichsbahn ungünstige Entwicklung hat auch die Benutzung der Wagenklassen genommen. Beim Gesamtverkehr der Reichsbahn (Übersicht 14a) sind in der vierten Wagenklasse vom Jahre 1926 auf 1927 wiederum gestiegen

die Einnahmen von 47,95 auf 49,86 %,
die beförderten Personen von 62,06 auf 63,95 %,
die Personenkilometer von 59,48 auf 61,91 %.

Im reinen Fernverkehr (Übersicht 13) wuchsen in der vierten Klasse

die Einnahmen von 51,09 auf 53,00 %,
die beförderten Personen von 81,69 auf 83,42 %,
die Personenkilometer von 67,34 auf 69,35 %.

Dem entspricht die Entwicklung in der Benutzung der Polsterklassen mit ihrem Anteil der beförderten Personen von

4,43 % im Jahre 1913,
1,43 % im Jahre 1926,
1,29 % im Jahre 1927.

Von 100 Personen sind im Fernverkehr (nach Ausschaltung des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs in Berlin und Hamburg, Übersicht 13) im Jahre 1927 gereist

0,05 Personen in der ersten,
1,24 Personen in der zweiten,
15,29 Personen in der dritten und
83,42 Personen in der vierten Wagenklasse.

Im Jahre 1926 wurden von 100 Personen noch 16,88 in der dritten und 81,69 in der vierten Klasse befördert; die Abwanderung in niedrigere Wagenklassen hat also im Berichtsjahr weiter zugenommen.

Von den Einnahmen des Personenverkehrs ohne Gepäck entfielen

auf die erste Klasse 20,8 Millionen RM,
auf die zweite Klasse 159,3 Millionen RM,
auf die dritte Klasse 487,1 Millionen RM,
auf die vierte Klasse 663,5 Millionen RM.

Gemäß Übersicht 14a bringen die in den drei höheren Klassen fahrenden 36,05 % aller Reisenden 50,14 % der Einnahmen. Die Reichsbahn hat hiernach allen Anlaß, sich diesen Verkehr durch recht pflegliche Behandlung zu erhalten, da ihr ohne seine Erträge eine günstige Bedienung des Massenverkehrs aus Mangel an Mitteln nicht möglich wäre.

Dem größeren Verkehrsanfall konnte im Berichtsjahr durch Verbesserung der Reisegeschwindigkeit und Vermehrung der Züge, insbesondere der Schnellzüge, Rechnung getragen werden. So wurden neue Schnellzugverbindungen eingerichtet zwischen Paris und München, Nürnberg und Frankfurt (Main), Berlin und Oberhausen, Berlin und Basel sowie Hamburg und Holland. Die Schnellzüge D 51/52 Berlin—Insterburg wurden über Posen—Thorn umgelegt. Die polnische Staatsbahn legte sichtvermerkfreie Anschlußzüge ein zwischen Marienburg und Danzig zum Anschluß an die Berlin—Ostpreußen-Schnellzüge D 1/2 und D 3/4.

Durchgehende Schnellzugverbindungen sind auch nach Westerland möglich geworden, nachdem die Strecke Klanxbüll—Westerland eröffnet war. Dem Erholungs- und Ausflugsverkehr dienten wiederum eine große Zahl von Sonn

s- und Wochenendzügen sowie eine weitere Vermehrung Sonntagsrückfahrkarten zu ermäßigtem Preise.

Der Beginn des Fahrplanjahres am 15. Mai 1927 brachte Einführung der 24-Stundenzählung, die nunmehr bei n Eisenbahnverwaltungen des europäischen Festlandes Gebrauch ist. Das zum gleichen Zeitpunkt erschienene htliche Kursbuch für das mittlere und östliche Deutschland" hat guten Anklang beim reisenden Publikum gefunden.

So kann die Weiterentwicklung des Personenverkehrs der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1927 selbst bei Berücksichtigung der zunehmenden Abwanderung in niedrigere Wagenklassen und auf andere Verkehrsmittel als nicht unerfreulich bezeichnet werden.

Fließarbeit in der Eisenbahn-Güterabfertigung.

Von Reichsbahnrat Dr. **Couvé**, Berlin.

Fließarbeit ist in den letzten Jahren immer wieder als lmittel für die Gesundung der Betriebe angepriesen den. Die Grenzen, die ihrer Anwendung gesetzt sind, die ihren Erfolg bestimmen, wurden hierbei oft nicht chtet. Wenn hier der Fließarbeit innerhalb der Abigungsräume der Güterabfertigung das Wort geredet den soll, so geschieht es in Hinblick auf den wirtftlichen Erfolg, der mit einem vernunftgemäßen Ab des Arbeitsprozesses verbunden ist.

Die Grundlage für die Fließarbeit, in der sich die eitsgänge aneinanderfügen, muß stets die systematische lung der Arbeit und die Anordnung der Arbeitsplätze h den Anforderungen des Arbeitsganges sein. Jetzt let man noch vielfach Güterabfertigungen, deren innere richtung sich rein zufällig ohne jede Rücksicht auf Arbeitsverlauf ergeben hat.

Fließarbeit ist in der Güterabfertigung am Platze, denn ohl in der Versand- wie in der Empfangsabteilung t die Arbeit nach einem durch die Behandlung des chtbriefes bedingten Plane ab. Dieser Gang der Arbeit für die Anordnung der Arbeitsplätze und damit für innere Einrichtung und den Bau der Güterabfertigen maßgebend sein. Wenn es auch mit Rücksicht auf Kosten nicht möglich ist, vorhandene unzweckmäßige agen völlig umzugestalten, so lassen sich doch häufig n durch kleinere bauliche Veränderungen wirksame serungen schaffen.

Es sei daher hier für eine Güterabfertigung mit einer stung von je 2000 Versand- und Empfangsfrachtbriefen Anlage und innere Einrichtung wiedergegeben, bei der ucht wurde, Fließarbeit in möglichst großem ange herzustellen (Abb. 1).

Die Versandabteilung schließt an den Versandboden, Empfangsabteilung an den Empfangsboden an. schen beiden Abteilungen liegt der Schaltervorraum, den alle Schalter angeordnet sind. Von dem Schalteraum aus treten die Verkehrtreibenden mit dem Abigungsbeamten in Verbindung. Die Verfrachter kommen t mehr in die Versand- und Empfangsabfertigungsne. Hierdurch fallen viele Störungen der Beamten fort, sich jetzt noch ergeben, wenn das Publikum Zutritt len Abfertigungsräumen hat.

n unmittelbarer Nähe der Schalter, von diesen nur h einen Flur getrennt, liegt die Güterkasse. Ferner nden sich jenseits des Flurs die Räume für den inneren nstverkehr (Dienstleiter, Lohnstelle, Schriftwechsel, echnungsarbeiten, Ermittlungsabteilung und Entschädigsbüro).

Nach diesem allgemeinen Überblick über die Anordnung Arbeitsräume betrachten wir jetzt die Einrichtung der rabfertigung im einzelnen.

Der Schaltervorraum, der durch Windfänge genügend gegen Zugluft gesichert ist, enthält in der Mitte Stehpulte, an denen die Verfrachter Frachtbriefe ausstellen oder in ihren Eintragungen ergänzen können usw. Durch Oberlicht wird für eine gute Beleuchtung des Vorraumes und der daran schließenden Schalter gesorgt. Der Verfrachter tritt an einen der Vorprüfungsschalter 1 und 2, die ebenso wie alle anderen Schalter durch einen Schaltertisch von 0,7 m Breite von dem Vorraum getrennt sind. Jeder Vorprüfungsschalter enthält einen Tisch mit dem Nachschlage- und Tarifmaterial und einen Drehstuhl. Nach Vorprüfung des Frachtbriefes liefert der Verfrachter das Gut auf. Die Frachtbriefe werden dann vom Boden durch Boten oder durch eine Kleinförderanlage zu dem Frachtbriefabstempler gebracht, der im Schalter 4 untergebracht ist. Dieser Beamte stempelt die Frachtbriefe mit dem Tages- und gegebenenfalls mit dem Duplikatstempel ab und gibt diejenigen, bei denen gestundete Freibeträge zu buchen sind, auf einer Rutsche zunächst zur Berechnung und dann zur Buchung im Freibetragbuch in den Versandabfertigungsraum. Die Frachtbriefe, bei denen Nachnahmen zu buchen sind, werden dem Nachnahmeschalter (Schalter 3) durch eine Öffnung zugeschoben, der sie nach Buchung, ebenfalls durch eine Rutsche, dem Vorrechner zuleitet.

Bei Barfreibeträgen und bei Nachnahmen, für die ein Nachnahmeschein verlangt wird, muß der Verfrachter nochmals zum Schalterraum zurückkehren. Die Frachtbriefe sind inzwischen durch Boten oder durch eine Kleinförderanlage den zuständigen Schaltern zugeleitet worden. Der Freibetragsschalter reicht die Frachtbriefe nach Vereinnahmung der Beträge dem Frachtbriefstempler, der sie zum Eintragen in die Versandbücher weiterleitet. Der Nachnahmeschalter gibt die Frachtbriefe nach Buchung der Nachnahmen wiederum durch die Rutsche an den Vorrechner weiter.

Die Vorrechner sitzen in unmittelbarer Nähe der Rutschen, durch die die Frachtbriefe in die Abfertigungsräume kommen, und berechnen die Frachten. Für die internationalen Frachtbriefe wird die Fracht von Spezialisten berechnet, die mit allem Tarifmaterial ausgerüstet sind und die Sendungen sogleich kartieren. Die deutschen Frachtbriefe werden nach Berechnung von den Vorrechnern an den nächsten Tisch weitergeleitet, an dem sie in die Versandbücher eingetragen werden. Die Fächer für die Versandbücher befinden sich in einem Gestell, das auf dem Tisch in Greifweite der Eintrager steht. Das Aufstehen und Herumlaufen der Eintrager, das Suchen der Versandbücher wird hierdurch nach Möglichkeit eingeschränkt. Nach Buchung der Frachtbriefe wird die Schlußprüfung nach AAV II § 28 vorgenommen.

Der Beamte, der diese Obliegenheiten hat, sitzt wiederum in unmittelbarer Nähe der Eintrager. Nach erledigter Schlußprüfung wandern die Frachtbriefe zur Staffelei, die sich am Ende des Abfertigungssaales befindet und von der aus die Frachtbriefe von dem Ladepersonal abgeholt werden.

Der Abfertigungsraum wird von dem Abteilungsleiter überblickt, der von einer kleinen Erhöhung den gesamten Arbeitsverlauf überwacht und durch Verschiebung des Personals dafür sorgt, daß diejenigen Stellen, die besonders viel Arbeit haben, durch Zuweisung von Hilfskräften unterstützt werden. So ist es durch die Anordnung der Schalter in unmittelbarer Nähe der Versandabfertigungsräume möglich, die Schalterbeamten zu entlasten, wenn dort in den Zeiten des größten Verkehrsandrangs Stockungen eintreten.

Von dem Empfangsboden werden die Frachtbriefe sofort nach Eingang durch ein Fenster in den Abfertigungsraum gereicht. Hier hat sie derjenige Beamte zur Hand, der die Frachtbriefe entsprechend der Art der Zustellung auszuzeichnen hat (Fernsprecher, bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer und dergleichen). Nach Auszeichnung werden die Frachtbriefe, falls die Zeit es zuläßt, sogleich nachgeprüft. Die Beamten, denen diese Aufgabe zugeteilt ist, sitzen den Auszeichnern gegenüber. Nach diesen Vorbereitungen werden die Frachtbriefe wieder durch ein Fenster zum Boden hinausgegeben, damit die Güter hiernach entladen werden können. Ist die Entladung beendet, so kommen die Frachtbriefe durch ein Fenster in den Abfertigungsraum und laufen, soweit es nicht schon geschehen ist, durch die Frachtbriefnachprüfung. Sodann werden die Frachtbriefe in die Empfangsbücher eingetragen. Hierfür ist ein breiter Tisch mit Regalen, ebenso wie in der Versandabteilung, vorgesehen. Nach Buchung der Frachtbriefe im Empfangsbuch gelangen sie zur Eintragung in die Verrechnungskarten. Die Verrechnungskartenschreiber sitzen in unmittelbarer Nähe der Empfangsbuchführer. Sie geben ihrerseits die Frachtbriefe an die Bediensteten weiter, denen die fernmündliche Benachrichtigung der Empfänger obliegt. Die Fernsprecher sind in größeren Zellen an dieser Stelle des Abfertigungsraumes untergebracht. Von den Verrechnungskartenführern unmittelbar oder von den Telephonisten werden die Frachtbriefe an die Schalterkassen weiter-

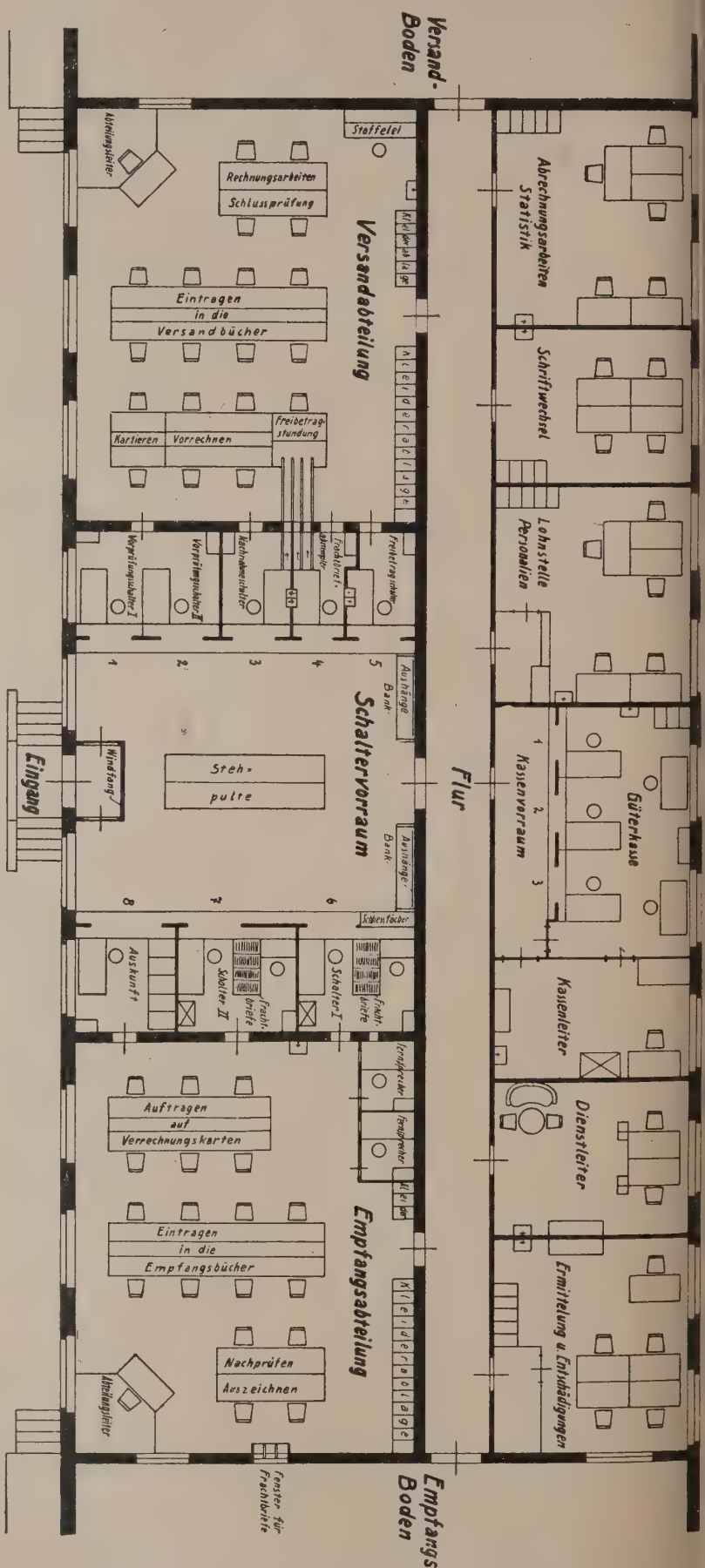


Abb. 1.

geben. Die Frachtbriefe für Stundungsnehmer werden sogleich in Schließfächer eingeordnet. Diese

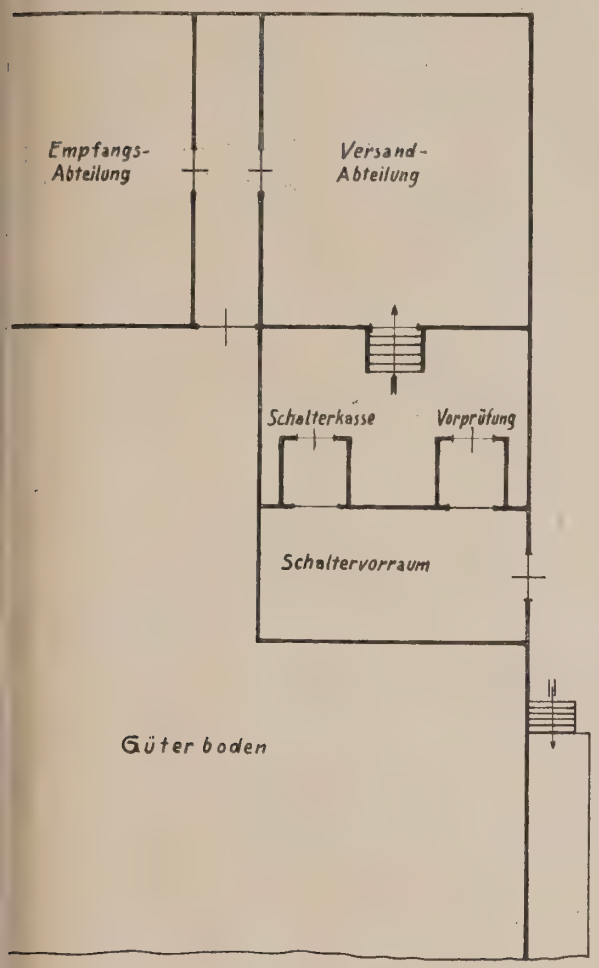


Abb. 2.

Anordnung der Schalter ermöglicht die ständige unmittelbare Fühlungnahme des Schalterbeamten mit der Empfangsabteilung. Bei den häufigen Anfragen nach dem Eingang von Gütern ist diese enge Verbindung der Schalterkassen mit der Empfangsabteilung besonders wichtig. Wie groß der Weg selbst in kleineren Güterabfertigungen durch die Nachfrage des Schalterbeamten in der Empfangsabteilung nach eingegangenen Gütern ist, zeigt die Abb. 2.

Der Schalterbeamte muß bei dieser Anordnung einige Treppenstufen steigen, durch die Versandabteilung zur Empfangsabteilung gehen und hat auf dem Hin- und Rückweg vier Türen zu öffnen und zu schließen!

Die Güterkasse enthält hinter einem Schaltervorraum wiederum einen bankmäßigen Schaltertisch, hinter dem sich die Kassenbeamten befinden. Für den Kassenleiter ist ein besonderes Zimmer im Anschluß hieran vorgesehen. Über die Anordnung der Arbeitsplätze in den übrigen Räumen der Güterabfertigung unterrichtet die beigegebene Skizze. Die in der Güterabfertigung verwendeten Tische haben einheitliche Größe 0,75 × 1,50 m. Aus diesen einheitlichen Tischen werden die Arbeitsplätze, auch die in Gruppen zusammenarbeitender Beamter hergestellt, z. B. für die Eintrager in die Versandbücher usw. Jetzt findet man noch vielfach ein buntes Vielerlei der verschiedensten Größen von Tischen. Hierdurch wird nicht nur der Eindruck der Uneinheitlichkeit und Unordnung hervorgerufen, sondern es wird auch die zweckmäßige Einrichtung der Güterabfertigung erschwert.

Das vorstehend aufgeführte Beispiel zeigt einen Weg, auf dem sich Fließarbeit in einer Güterabfertigung herstellen läßt. Bei der Neuanlage von Güterabfertigungen wird man durch die bauliche Anordnung der Räume von vornherein für diesen guten Ablauf der Arbeit sorgen. Aber auch in vorhandenen Anlagen werden sich durch Umstellung der Möbel, durch kleinere bauliche Veränderungen Verbesserungen im Arbeitsgang erzielen lassen.

Bücherschau.

— **Der elektrische Betrieb der Deutschen Reichsbahn,** ausgegeben von Dr. S. v. Jezewski. In der I. Folge idbayern" Reihe 1, werden von Oberingenieur W. Oertel von Brown, Boveri u. Cie. A.-G., Mannheim, für das rische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bis- gelieferten elektrischen Triebfahrzeuge kurz beschrie- . Die kleine in Postkartengröße erschienene Schrift hält die Hauptabmessungen, eine kurze Beschreibung er wichtigen Bauteile der Schnellzuglokomotive mit chli-Antrieb, Bauart 1 Do 1, der leichten Personenzug- omotive, Bauart 1 C 1, eines Triebwagens und der für Strecke Salzburg—Freilassing—Berchtesgaden vor länger Zeit gelieferten Güterzuglokomotive der Bauart + B. Der kleinen Abhandlung sind 5 Ansichtspostkarten beigegeben, und zwar je eine Aufnahme eines von einer Do 1 beförderten Schnellzugs der Strecke Garmisch—nchen und Landshut—München, eines elektrischen Perenzugs mit einer 1 C 1 elektrischen Lokomotive, eines chselstromtriebwagens und eines elektrischen Güterges auf der Strecke Freilassing—Berchtesgaden. Die ine Schrift ist wegen ihrer knappen Zusammenfassung s Wesentlichen nicht nur als Gedächtnisstütze geeignet, ndern sie erscheint vor allem ein geeignetes Werbemittel den elektrischen Zugbetrieb selbst zu sein. Ein Teil s Erlöses der Mappen, die im Pallas Verlag, Jena, zum eis von 1,25 M erschienen sind, fließt der Stiftung senbahntöchterhort zu. T.

— **Handbuch der physikalischen und technischen Mechanik.** Herausgegeben von Prof. Dr. F. Auerbach und Prof. Dr. W. Hort. Band V, Lieferung 2, und Band VII, Lieferung 1. Leipzig 1928. Verlag von Johann Ambrosius Barth. Band V, 2; VI, 246 Seiten, Preis geh. 19,20 RM, Band VII, 1; IV, 238, Preis geh. 22 RM.

In rascher Folge erscheinen die weiteren Lieferungen des neuen Handbuches (vgl. Nr. 12, S. 346 und Nr. 25, S. 694 des Jahrgangs 1927 und Nr. 7, S. 195 des Jahrgangs 1928). In der 2. Lieferung des fünften Bandes behandelt Dr. Johannes Schmekel eingehend die „Wärmeübertragung an bewegte Flüssigkeiten und Gase", deren große Wichtigkeit für Physik und Technik auf der Hand liegt. Die „Theorie des Schiffes" wird ausführlich von Prof. Dr. Fritz Horn, Berlin, erörtert, (Statik und Dynamik des schwimmenden Schiffes, Fortbewegung des Schiffes), als Anhang ist die Beschreibung einer Schleppversuchsanlage beigegeben. Die 1. Lieferung des siebenten Bandes bringt eine ausführliche Darstellung des interessanten und wichtigen Gebietes der „Kapillarität", das von dem einen Herausgeber, Prof. Dr. F. Auerbach, ausgezeichnet klar bearbeitet ist. Die beiden folgenden Abschnitte: „Kapillarchemie" von Prof Dr. Herbert Freundlich, Berlin, und „Disperse Systeme und Brownsche Bewegung" von Prof. Dr. Reinhold Fürth, Prag, geben eine interessante Ergänzung.

Auch die beiden neuen Lieferungen bestätigen das lobende Urteil über das Handbuch, das hoffentlich bald vollständig vorliegt. Sch.

Die Ausstellung „Heim und Technik" in München.

Von Reichsbahnrat **Taschinger**, Rosenheim.

Die Absicht eine Ausstellung zu schaffen, in der der gegenwärtige Stand der Technik im Heim gezeigt werden soll, bestand schon lange. Männer von internationalem technischen Ruf wie Geheimrat Klingenberg und Geheimrat Oskar v. Müller haben den Gedanken wiederholt berufenen Organisationen zur Ausführung empfohlen. Am 25. Mai 1928 wurde diese Absicht verwirklicht durch die feierliche Eröffnung der Ausstellung „Heim und Technik" in München. Die Ausstellung „Heim und Technik" wird für weitere Kreise in Industrie und Handel, in Technik und Wirtschaft, beruflich arbeitende Männer und Frauen aus allen Schichten der Bevölkerung Deutschlands und des Auslandes ein Anreiz sein, nach München zu kommen. „Heim und Technik" wird wohl in erster Linie der Bedeutung der Hauswirtschaft gerecht. Sind doch in Bayern allein 1,6 Millionen Familienhaushaltungen vorhanden mit 7,1 Millionen Haushaltungsmitgliedern. Im Deutschen Reich mit einer Gesamtbevölkerung von 62½ Millionen Menschen finden wir 15½ Millionen Haushaltungen; 93 % aller Haushaltgemeinschaften sind Familienhaushaltungen, nur 1 % Haushaltungen öffentlicher und privater Anstalten und 6 % Einzelhaushaltungen. 96 % der Bevölkerung lebt in Familienhaushaltungen! Man ist daher befugt zu sagen, daß das gesamte deutsche Volk in Familienhaushaltungen zusammengehalten ist. Während in den Arbeitsstätten der Fabriken, im Gewerbe usw. zur Erzielung eines Höchsterfolges nach den Gesetzen der Rationalisierung die Güter erzeugt werden, wird in den Haushaltungen ein großer Teil der Produktion verbraucht. In der Produktion nimmt Arbeitnehmer und Arbeitgeber in Form von Gewinn, Gehalt oder Lohn teil am Erfolg der Produktion; in den Haushaltungen wird der größte Teil von Gehalt, Lohn usw. wieder verbraucht. Wenn durch die Rationalisierung der Produktion der finanzielle Erfolg möglichst groß wird, so können, wenn der gleich wirtschaftliche und technische Geist in die Haushaltung einzieht, die Ausgaben beschränkt werden und dadurch beitragen an dem Wiederaufstieg des deutschen Volkes zu Wohlstand und Reichtum. Es ist daher wohl in der heutigen Zeit der Rationalisierung am Platz in einer Schau Rechenschaft über den Stand der Haushaltungswirtschaft zu geben und zu zeigen wie sie rationalisiert werden kann. Es entspricht einem Bedürfnis, wenn in belehrender Form die Fehler und ihre Folgen in den gegenwärtigen Haushaltungen aufgezeigt werden, wenn in Wort und Bild und am Objekt Ratschläge erteilt werden und auf neue Wege verwiesen wird.

Die Bedeutung der Ausstellung wird dem Besucher sofort klar veranschaulicht beim Betreten des Vorraumes der Halle I. Vier große plastische Darstellungen und 12 Bilder geben ein geschlossenes Bild von der Bedeutung der Hauswirtschaft im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft, von der Bedeutung des Hausfrauenberufes im Vergleich zu den Erwerbsberufen im Deutschen Reich, über die Größe der Familien und die Arten der Haushaltungen, über Einkommen und Verbrauch der Haushaltungen, über die Gliederung der Deutschen Reichsbevölkerung nach dem Familienstand, über die Bevölkerungsbewegung usw. Wir erfahren, daß der wirtschaftliche Nutzen der Haushaltführung mit der Größe der Haushaltungen steigt. Betragen die Haushaltungskosten für eine ledige Person 100 RM, so fallen die Kosten bei zwei Personen auf je 65 RM, bei drei Personen auf 53 RM und vier Perso auf 41 RM. Anschließend an den Vorraum sind an bei Seiten der Halle I zwanzig Musterwohnungen der schiedensten Zwecke und Größen angeordnet, bei de größter Wert auf wirtschaftliche Raumausnützung in bindung mit geschmackvoller Raumausstattung gel wurde. Von einer Empore aus kann der Besucher bequ in die Wohnungen einblicken.

Zwischen den beiden Reihen der Musterwohnungen der Mitte der großen Halle I sind belehrende Einführun und Typenräume angeordnet, in welchen die Bedeutu des Lichtes im Haushalt vorgeführt wird. In schmackvoll ausgestatteten Wohnräumen und Küc werden zweckmäßige und unzweckmäßige Beleuchtun körper vorgeführt, die dem Besucher die Wirkungen zu schwachem oder zu starkem, von blendendem und bl dungsfreien Licht zeigen und die Vorteile einer dem türlichen Licht nahekommenden Beleuchtung dem strieren.

An Hand von Modellen werden wichtige Gesetze Beleuchtungstechnik vorgeführt. So sieht man in ei kleinen Kammer, daß verstaubte Wände und Böden Lichteffekt bis auf 25 % abmindern und daß bei dunk Raumausstattung der Lichtverlust bis zu 25 % beträgt.

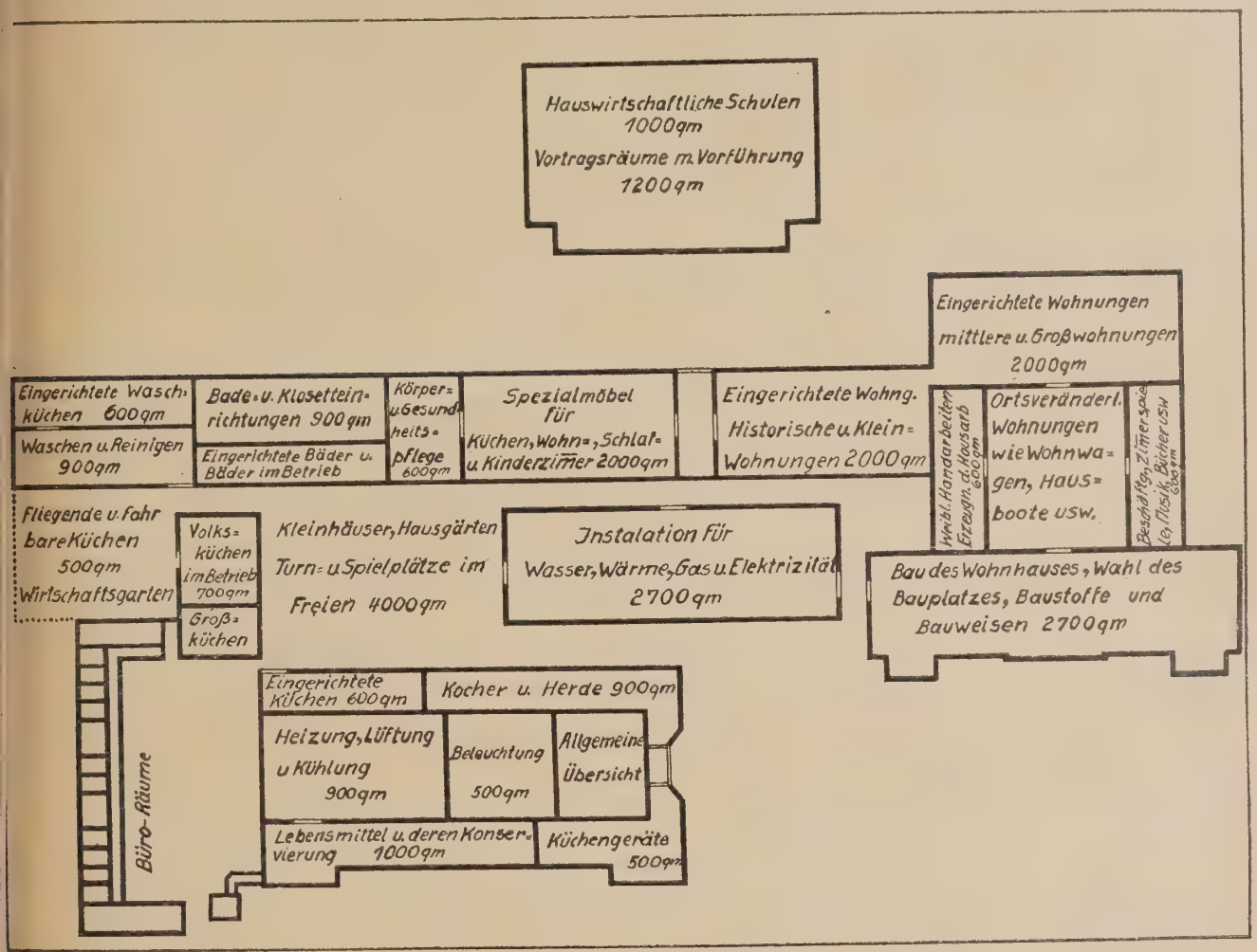
In ähnlicher Weise werden in einem besonderen Ra die Grundlagen und im Typenraum die praktischen Form der Gas- und der elektrischen Raumheizung vorgefüh Ausgehend von den Begriffserklärungen und an Hand v Schaubildern wird Auskunft erteilt über den Verbrauch Wärme und elektrischem Strom bei elektrischer Rau heizung. Eine Faustregel wird gezeigt, nach welcher f die Beheizung mit direkt elektrisch geheiztem Ofen f 1 cbm Rauminhalt eines normalen Wohnraumes zum A heizen 50 Watt/cbm und zum Weiterheizen 30 Watt/cb notwendig sind.

Wir sehen an Hand von Tabellen und Modellen, daß d direkt beheizte elektrische Ofen die elektrische Arb vollkommen in Wärme umsetzt und daß Wärme in b liebiger Größe und in beliebigen Grenzen reguliert werd kann, daß der elektrische Ofen leicht transportabel u daher in jedem Raum aufgestellt werden kann, daß keine offene Flamme besitzt und daher keine Abzug rohre erfordert und daher sich an bestehende Einric tungen leicht anpaßt, daß er nach dem Einschalten sofo Wärme abgibt und sich besonders eignet bei vorhanden Zentralheizung zur Gelegenheitsheizung in der Übergang zeit. Die verschiedenartigsten Arten von elektrischen Öfe Strahlöfen, Öfen mit Heizlampen und Widerstands-Öfe sind ausgestellt; ferner alle Anwendungsgebiete ele trischer Heizung wie elektrische Fuß- und Leibwärme Lufterhitzer, Heißluftgebläse, elektrisch beheizte Teppich und Vorlagen usw.

Als Formen der indirekten elektrischen Heizun werden Wärmespeicheröfen und Warmwasserheizung anlagen gezeigt, bei welchen mit billigem Strom in de Nachtstunden von 22—6 Uhr aufgeheizt und von 12—1 Uhr nachgeheizt werden soll. Diese Heizzeiten reiche vollkommen aus. An Hand von aufgehängten Tabellen e sieht man, daß auf Grund praktischer Versuche zur He zung eines normalen Wohnraumes 15—18 kW Std./cb

ıfzuwenden sind, wenn 200 Tage ohne Heizung, 145 Heizge mit mittlerer Kälte und 20 Heiztage mit starker Kälte ıgenommen werden.

In einem weiteren Einführungsraum wird an Hand von ildern das Vorkommen und die Zuführung der verhiedenen Brennstoffarten dargestellt. Es wird gezeigt, elche Brennstoffart am vorteilhaftesten für die einzelnen aushaltungen ist. Wir ersehen aber auch an Hand von schlechten Zentralheizungsanlagen. Es werden mangelhafte und Musterausführungen einander gegenübergestellt. Durch Vergleich erkennen wir, daß z. B. durch Heizkörperverkleidungen die Wärmeabgabe bis zu 30 % fällt, daß in den Verkleidungen Staub und Schmutz und Herde von Bakterien sich ansammeln; wir sehen, daß durch ein einfaches Fenster an Stelle eines guten Doppelfensters jährlich drei Zentner Koks = 8,10 RM verloren gehen und daß im Kessel-



Übersichtsplan der Ausstellung.

Übersichten die große Bedeutung der Kohle für den Haushalt. 35 % oder 25 Mill. t geförderter Kohlen in Deutschland werden von Eisen- und Metallindustrie, 23 % oder 16 Mill. t von Bahn- und Schiffsverkehr, 19 % oder 13 Mill. t werden im Hausbrand in Gewerbe und Landwirtschaft und 9 % oder 6 Mill. t in den Gaswerken verbraucht. Die Bedeutung der Kohle als Brennstoff für die Haushaltung ist ferner auch aus einer Tabelle ersichtlich, nach welcher der mittlere Jahresverbrauch an Gas in einer Münchner Wohnung 300 cbm beträgt. Ein Plan gibt Aufschluß über das Projekt der Gasfernversorgung Deutschlands durch das Ruhrgebiet.

Aus Raum 8 und 9 wird der Beschauer manch lehrreiche Gegenüberstellung von Kachel- und Eisenöfen finden und an Hand von falschen und richtigen Beispielen Anregungen erhalten, die beim Kauf, Aufstellung, Bedienung und Instandhaltung von Öfen zu beachten sind.

Eine Bereicherung der Ausstellung sind die vom Verband der Zentralheizungsindustrie e. V. aufgestellten guten und raum der Wärmeverlust an unisolierten Oberflächen von Dampfleitungsrohren je Quadratmeter 3,2 Zentner Koks oder 8,65 RM/Jahr ausmacht; wir sehen, daß durch Auslesen brennbarer Herdrückstände 2 % des Brennstoffs rückgewonnen werden können.

Sehr lehrreich ist die Sonderausstellung der Städtischen Elektrizitätswerke München. Alle Arten von elektrischen Apparaten, die im Haushalt Verwendung finden, werden der Reihe nach eingeschaltet, gleichzeitig leuchtet ein Schild auf, das den Namen des Apparates angibt; an einem Zähler kann sofort der jeweilige Stromverbrauch in Kilowatt abgelesen werden. Welche Bedeutung die Haushaltung für das Städtische Elektrizitätswerk hat, ergibt sich aus einem Schaubild, nach welchem der jährliche Verbrauch an elektrischer Energie im Jahre 1927 in München sich wie folgt verteilte: 4 000 000 kWStd. für Straßenbeleuchtung, 25 000 000 kWStd. für Straßenbahn, 27 000 000 kWStd. für Haushaltungen, 16 000 000 kWStd. für Kleingewerbe und 39 000 000 kWStd. für Großindustrie und

Brauereien. Die Haushaltungen verbrauchen daher etwa den gleichen Strom wie Straßenbeleuchtung und Straßenbahn zusammen.

Die Städtischen Gaswerke sind ebenfalls durch eine Sonderausstellung vertreten, in der alle Anwendungsgebiete der Gaserzeugung und des Verbrauches dargestellt sind.

Durch den Ausstellungsraum der Reichspost, in welchem die mannigfachen Beziehungen zwischen der Reichspost und dem Heim dargestellt sind — von den Briefkästen, Telephonen bis zum Opernanschluß und Rundfunk — gelangt man zur Lesehalle der Presse. In einem Kino-Vorführungsraum laufen Kultur-, Industrie-, Verkehrs- und Werbefilme aller Art.

In der Halle II wird im Belehrungsraum Aufschluß erteilt über das Kochen mit festen Brennstoffen. Wir sehen an einer Reihe von Beispielen falsche und richtige Herdbedienungen und Merkregeln, auf welche Weise Brennstoff gespart werden kann, wie hoch sich die monatlichen Küchen-Betriebskosten belaufen und welche Bedeutung der Instandhaltung des Herdes zukommt. An einer Reihe von aufgestellten Herden ersieht man verschiedene Ausführungsarten. In Typenraum 2 sind elektrische Kocheinrichtungen (Heizplatten, Kochvorrichtungen, Herde in verschiedenen Bauformen für die verschiedensten Bedürfnisse der Haushaltung usw.) ausgestellt. Wir erhalten beim Besuch dieser Abteilung Aufschluß darüber, in welcher Form die Kosten für die Erzeugung von Wärme im Haushalt abgemindert werden können. Bei festen Brennstoffen ist dies möglich durch richtige Ausnützung des Wasserschiffes im Herd und durch Aufstellen von Töpfen mit Wasser auf der freien Herdfläche, ferner durch Ausnützung der Heizgasabwärme; bei Gas durch Verwendung von Aufsetztöpfen auf die Kochtöpfe und bei Elektrizität durch die Aufstellung von Wärmespeichern unter Verwendung von billigem Nachtstrom.

Neben dem Feuer kommt dem Wasser im Haushalt besondere Bedeutung zu. Wir werden zunächst in die Hygiene des Wassers eingeführt. Eine Reihe von Bildern und Tafeln und Modelle geben Aufschluß über die chemische Beschaffenheit von verschiedenen Wassern, über die Entkeimung, Klärung, Entfärbung Enteisnung, Entsäuerung und Enthärtung des Wassers. Die verschiedensten Arten der Wasserversorgung von dem Einzelanwesen bis zur Fernwasserversorgung der Großstadt und Abwasserbeseitigung sind dargestellt. Welche Bedeutung dem Wasser in der Haushaltung zukommt ist aus dem Umstand ersichtlich, daß durchschnittlich in Eigenheimen täglich 50—300 Liter je Kopf verbraucht werden. Man rechnet einen täglichen Wasserverbrauch je Kopf von 2—3 l für Trinkzwecke, von 2—5 l für Kochen und Zubereiten von Speisen, 20—30 l für Abspülen, Aufwaschen und Reinigen, 10 bis 15 l für Wäschereinigung, 3—5 l für Körperreinigung zur Morgenwäsche, 350 l für ein Wannenbad, 30 l für ein Sitzbad, 8—15 l für Klosettspülung.

Zu der Kaltwasserversorgung kommt für die Haushaltung die in Raum 8—11 ausgestellte Warmwasserversorgung. Es entspricht der wöchentliche Warmwasserverbrauch für eine vierköpfige Familie für Bäder 24 000 WE, für Koch- und Spülzwecke 21 000 WE und für Reinigungszwecke 5600 WE, also zusammen 50 600 WE, das ist ein Jahresverbrauch von 2 630 000 WE. Die verschiedenartigsten Methoden zur Gewinnung von Heißwasser werden vorgeführt und in den Typenräumen praktisch erläutert.

In letzter Zeit hat sich insbesondere auch die Kältetechnik in den Haushaltungen eingeführt. Über die Grundlagen für die Erzeugung von Kälte und den gegenwärtigen Stand der Kältetechnik geben die Räume 13 und 14 mit einer großen Zahl von Kühlschränken näheren Aufschluß.

Die Halle III dient zunächst der Lehre von der Ernährung des menschlichen Körpers. An Hand bildlicher Darstellungen sieht man, welche Organe die Aufnahme und Ausscheidung von Nahrungsmitteln übernehmen, den Kalorienbedarf des Menschen in Abhängigkeit vom Alter, Gewicht und Arbeitsleistung, die verschiedenen Arten der Nahrungsmittel und ihr Nährwert, Grundtypen täglicher Speisezettel usw. Ferner werden die Vorgänge beim Kochen in physikalischer und chemischer Hinsicht erklärt. Ein Musterkeller zur Aufbewahrung von Obst, Kartoffeln usw. gibt wertvolle Hinweise auf die zweckmäßige Einlagerung von Nahrungsmitteln. An einer fünfteiligen Tafel zeigt Ing. Böhm die schädliche und nützliche Einwirkung der Bakterien und Pilze auf die Nahrungsmittel und die Vermeidung schädlicher Folgen durch Konservierung. Eine Reihe von Gläsern sind aufgestellt mit Kulturen von Pilzen und Bakterien. Die Münchener Schlacht- und Viehhofdirektion hat eine Reihe von Bildern ausgestellt, die wertvolle statistische Angaben enthalten über die Fleischbezeichnung, über die Entwicklung des Auftriebes zum Münchener Schlacht- und Viehhof, über Beanstandungen von Fleisch im Münchener Schlachtviehhof, über Haltbarmachung des Fleisches und über die Bedenklichkeit des vorrätig gehaltenen Hackfleisches. Die bayerische Landesbauernkammer zeigt in bildlichen Darstellungen die Entwicklung des Reichsviehbestandes, die Bedeutung der Vieh- und Fleischeinfuhr für die Landwirtschaft, die Entwicklung des Fleischverbrauches, die Preise des Schlachtviehs für den Landwirt und die Notwendigkeit der Gefrierfleischeinfuhr. Ebenso eingehend wird die Bedeutung von Obst und Gemüse, Salz, Ei und Honig durch Bild und Objekt gewürdigt.

In der gegenwärtigen Zeit kommt der wirtschaftlichen Haushaltführung erhöhte Bedeutung zu. In Raum 29—31 werden Vorschläge zur Handhabung häuslicher Buchführung nebst Darstellung einer für bescheidenste Mittel zweckmäßigen Ernährungswoche mit Übersichten ausreichender Nährwerte gemacht; es werden Ratschläge erteilt für die planmäßige Gestaltung der Haus- und Kocharbeit.

Der Repräsentationsraum der Halle III dient zur Vorführung des kunstgewerblichen Schmuckes im Heim. In einer Arbeitswerkstätte für Nähen und Flicken werden an 12 Nähmaschinen mit elektrischem und Fußbetrieb verschiedene Arbeitsmethoden vorgeführt und ein Überblick gewährt über den gegenwärtigen Stand der Nähmaschinenindustrie.

Eine Reihe von Räumen mit Mustereinrichtungen erläutert die Bedeutung der Pflege des Kranken im Hause, die Pflege des Säuglings, des Kleinkindes und Schulkindes, die Jugendpflege und Jugendbewegung.

Ein wichtiger Teil der Haushaltungsarbeit ist das Waschen und Reinigen. In den Einführungsräumen der Halle IV werden Ratschläge erteilt über das Aufbewahren und Sortieren gebrauchter Wäsche, über Waschwasser und Waschmittel, über Seifen und Seifenpulver, Sauerstoffmittel, über das Einbrühen, Ziehen und Kochen der Wäsche, über die verschiedensten Waschmaschinen und Waschauto-

naten; ferner über das Trocknen, Bleichen, Entflecken und Stärken der Wäsche; in Typenräumen sehen wir Waschmittel aller Art, die verschiedensten Waschmaschinen, Bügeleisen und Bügelgeräte usw.

Die Halle IV umfaßt das gesamte Gebiet der Körper- und Gesundheitspflege. Interessant ist die Abteilung über die Hygiene des Mundes und der Zähne, über Haut- und Haarpflege, über Leibesübungen im Heim, über Schädlinge und ihre Bekämpfung. Es werden Anregungen zur körperlichen Entlastung der Hausfrau und Mutter gegeben, die bisher oft schlimmen Raubbau mit ihren Kräften getrieben hat zum Schaden der Volkskraft. In der Gruppe Hygiene der Frauenkleidung werden lehrreiche Hinweise gegeben über Hautfunktion, über richtige und falsche Lastenverteilung der Kleidung, über die Erfolge der Reformbewegung (insbesondere durch Abnahme der Bleichsucht). Eine besondere Abteilung befaßt sich mit der Sicherung gegen Unfälle durch den elektrischen Strom und durch das Gas; in Kinovorführungen wird auf die Brandgefahr und Beseitigung im Heim hingewiesen.

Ein wesentlicher Faktor der Gesundheitspflege ist das Bad im Heim. Die Bereitung und Wirkung der Bäder, die Badeutensilien und Badzusätze werden erläutert in den Einführungsräumen 11—16. In den Typenräumen sind eine Reihe von Badeeinrichtungen ausgestellt, ferner Badeheizungen für Kohle, Gas und Elektrizität. Für die Erhaltung der Gesundheit im Heim ist es wichtig, daß die Wohnungen rein gehalten werden. In Halle IV sind daher alle zur Zeit im Haushalt eingeführten Reinigungsmittel und Apparate ausgestellt (Fußbodenreinigungsapparate, Staubsauger, Bohner usw.)

In der Halle V sind Küchen und Küchengeräte für die kleinste Küche bis zur großen Haushaltung, für Herde mit festen Brennstoffen, für Gas oder elektrische Feuerung ausgestellt. Besonderer Wert ist gelegt auf eine geschmackvolle Zusammenstellung aller Küchengegenstände, auf eine möglichst zweckmäßige Raumausnützung und auf eine möglichst bequeme Erreichbarkeit aller zum Kochen und Spülen notwendigen Gegenstände, damit alle unnützen Wege entfallen können. Ein Blick durch die vielen Küchen und Küchengeräte lehrt, wie notwendig es ist, daß auf diesem wichtigsten Gebiet des Haushaltswesens die Normung durchgeführt wird. Stellt doch eine unter den vielen Fabriken nicht weniger als 285 Typen von Herdplatten her; gibt es doch bei den Bratpfannen rheinische, Münchener, Breslauer, Königsberger, Freiburger usw. Pfannen.

Die Halle VI behandelt das hauswirtschaftliche Schulwesen in München und Oberbayern und die haus- und landwirtschaftlichen Fachschulen. Im übrigen ist in dieser Halle und in der Halle VII ein großer Bazar für den gesamten Hausbedarf untergebracht.

In der Halle IX „Bautechnik und Bauweise“ werden alle Arten Baustoffe und Baugeräte ausgestellt; alle Gegenstände, die nicht der Mieter, sondern der Baulustige kennen muß. Im Freien sind Wochenendhäuser und Garagen, Kleingärten usw. ausgestellt.

Im Rahmen dieser kurzen Abhandlung konnte nur ein kleiner Überblick über die Ausstellung gegeben werden. Die Ausstellung wird wohl jedem Besucher wertvolle Fingerzeige geben und Einblick gewähren in den gegenwärtigen Zusammenhang zwischen Heim und Technik; er wird aber auch erkennen, wie notwendig es ist, daß das wichtigste Gebiet im menschlichen Dasein, die Haushaltung, nach den Grundsätzen moderner Wirtschaftsführung geleitet wird und daß es trotz aller Mechanisierungs-, Typisierungs- und Normungsbestrebungen auf dem Gebiet der Haushaltung durchaus möglich ist dem Heim Behaglichkeit zu verleihen.

Bücherschau.

— VI. Tagung des Allgemeinen Verbandes der Deutschen Dampfkessel-Überwachungsvereine am 9. September 1927 zu Düsseldorf. Im Anschluß an die Versammlung des Zentral-Verbandes der Preußischen Dampfkessel-Überwachungsvereine E. V., Halle a. d. Saale. Mit 109 Abbildungen und 20 Zahlentafeln. Berlin 1928. VDJ-Verlag G. m. b. H. IV, 78 S. Preis geh. 16 RM.

Die Vorträge, die auf der VI. Jahresversammlung des Spitzenverbandes der Deutschen Dampfkessel-Überwachungsvereine gehalten wurden, geben ein gutes Bild über die in der Zeit des beginnenden Hochdruckbetriebes besonders wichtigen Fragen der Wirtschaftlichkeit, Werkstoffe und Betriebserfahrungen. Ihr Wortlaut wird nebst der anschließenden Aussprache in dem vorliegenden Heft der Fachwelt bekanntgegeben. Direktor Dr.-Ing. Ebel, M.-Gladbach, behandelt „die wirtschaftlichen Grenzen des Dampfdruckes für Mittel- und Kleinbetriebe“ auf Grund eines reichen Zahlenmaterials. „Die Wirtschaftlichkeit der Kohlenstaubfeuerung für Dampfkessel“ erörtert Direktor Schulte, Essen. Dr.-Ing. N. Christmann, Düsseldorf, gibt einen ausführlichen Bericht über „Kesselbaustoffe und ihre Beeinflussung durch Weiterverarbeitung und Betrieb mit besonderer Berücksichtigung der Hochdruckkessel“. Oberingenieur Gleichmann, Berlin-Siemensstadt, behandelt „Erfahrungen mit dem Benson-Dampfkessel“ und bringt ausführliche Angaben über die bauliche Durchbildung, Herstellung und betriebliche Bewährung dieser Kesselbauart, die mit einem Betriebsdruck bis 224 atü arbeitet.

Auf knappem Raum liegt in diesem Heft eine Fülle von Erfahrungen vor. die den Fachmännern hochwillkommen sein wird. Sch.

— Railway Statistics. Their Compilation and Use von A. E. Kirkus, O. B. E. M. Inst. T. Director of Statistics, Ministry of Transport. London Sir Isaac Pitman & Sons Ltd. Parker Street, Kingsway, W. C. 2. 1927. 134 Seiten. Preis 5,10 RM.

Das Buch ist in erster Linie für Studierende geschrieben, erweist sich aber darüber hinaus als nützlich für alle, die mit dem Eisenbahnwesen zu tun haben. Nach einem geschichtlichen Überblick, der bis auf das Jahr 1840 zurückgeht, werden die grundlegenden Statistiken behandelt. Als solche kommen in Betracht diejenigen betr. die Betriebslängen, die Betriebsmittel, das Personal, den Personen- und Güterverkehr, die Zug- und Lokomotivleistungen sowie den Kohlen- und Elektrizitätsverbrauch. Es folgt dann die Betrachtung der abgeleiteten Statistiken: die durchschnittlich von Reisenden und Gütern zurückgelegten Entfernungen und die Durchschnittseinnahmen im Personen- und Güterverkehr auf die passenger und ton mile bezogen. Schließlich werden Stations- und Unfallstatistiken erörtert. In einem weiteren Abschnitt beschäftigt sich das Buch mit der Darstellung und Anwendung der Statistiken. Den Schluß bildet eine vergleichende Übersicht der Statistiken in anderen Ländern.

Das kleine Werk gibt eine gute Zusammenstellung der bestehenden Statistiken und zeigt die Möglichkeit ihrer Nutzbarmachung. Sein Studium wird jedem Leser förderlich sein, insbesondere wenn er des treffenden Satzes in dem von R. L. Wedgwood geschriebenen Vorwort eingedenk bleibt, daß Statistiken als solche nichts beweisen, sondern daß ihre wahre Aufgabe die ist, den Untersuchungen eine Richtung zu geben, daß sie Mittel, aber nicht Endzweck sind. Kl.

Weiterentwicklung technischer Hilfsmittel für Verkehr und Industrie.

Ein von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) in Heftform herausgegebener Jahresbericht behandelt anhand zahlreicher vortrefflicher Bilder die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit dieser Gesellschaft, die von ihr erzielten technischen Fortschritte und mehrere für den Leserkreis dieser Zeitung besonders interessante

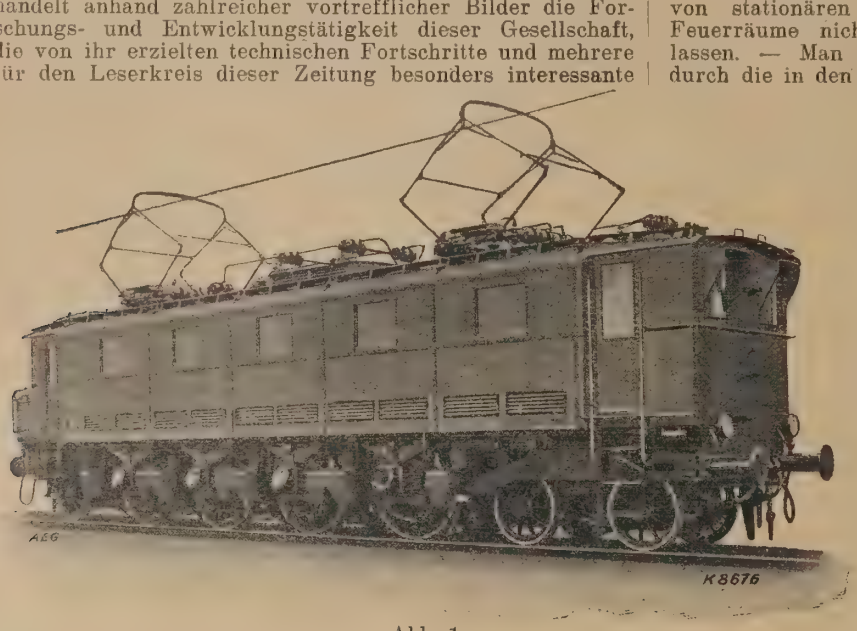


Abb. 1.

Anlagen, auf die in nachfolgendem kurz hingewiesen sei.

Von den sechs — vielfach unterteilten — Hauptabschnitten des Berichts beschäftigt sich der erste Abschnitt mit den Elektrizitätswerken. Als Spitzenleistung sei ein Einphasen-Transformator für 22 000 kVA, 100 kV, 16⅔ Per/s für das Bahnkraftwerk der „Mittlere Isar A.-G." erwähnt. Die Leistung dieses Transformators würde, auf 50 Per/s umgerechnet, etwa 60 000 kVA betragen. Wie die Quelle anführt, wären bisher Einphasen-Transformatoren dieser Größe noch nicht hergestellt worden. Im Laboratorium der Berichterstatter wurde ein Prüftransformator für 1 Million V gegen Erde in Betrieb genommen. — Die Entwicklung des Groß-Gleichrichters (Eisen-Gleichrichter) hat dazu geführt, daß diese Apparate für große Leistungen und Spannungen völlig betriebssicher gebaut werden können. Durch Verbesserung gelang es, die Leistungen des zurzeit größten Modells von 1500 auf 2000 A zu steigern. — Beim Bau von Hochspannungsleistungen werden — worauf der Bericht besonders hinweist — Maste mit schwenkbaren Auslegern wegen ihrer mechanischen, elektrischen und wirtschaftlichen Vorteile immer mehr bevorzugt.

Aus dem zweiten Abschnitt „Industrie" ist erwähnenswert, daß die Industrieturbine als Heizkraftmaschine sich in dem Maße durchgesetzt hat, daß etwa die Hälfte der Aufträge des Berichtsjahres Maschinen dieser Art umfaßt. — Auf die Kohlenstaubfeuerung eingehend, stellt der Bericht fest, daß die Eigenart des Brennstoffes und die Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen beim Bau von Kohlenstaubfeuerung für Industriebetriebe fast in jedem Falle neue Aufgaben stellten. Die Möglichkeit, in Staubfeuerungen Schwelkoks zu verwenden, fördert die neuzeitlichen Pläne zur Ausbeutung unserer teerhaltigen Braunkohlenvorräte. Bekanntlich ist ein neues Anwendungsgebiet der Staubfeuerung im Lokomotivbetrieb entstanden. Die Anwendung des bei der AEG-Lokomotivfeuerung durchgeführten Prinzips erlangt auch Bedeutung für den Umbau von stationären Kesselanlagen, in denen sich große Feuerräume nicht ohne beträchtliche Kosten ausbilden lassen. — Man erfährt weiter, daß den Elektrokarren durch die in den letzten Jahren erzielten technischen Ver vollkommnungen immer weitere Arbeitsgebiete erschlossen wurden. — Auch auf dem Gebiete der Widerstands Schweißmaschinen wurden einige beachtenswerte Neuerungen entwickelt, wobei die gesteigerte Ausnutzung des aktiven Materials, die Verbilligung der Herstellung und der Weiterausbau gut bewährter Typen die Leitgedanken der neuen Konstruktion waren.

Der dritte Abschnitt des Berichts behandelt das Verkehrswesen. Für Bahn-Kraftwerke sind im Jahre 192 Ruthsspeicher-Anlagen in zunehmendem Maße geliefert worden. Auch konnte eine Reihe von Bahnunterwerken fertig gestellt werden, die mit den bereits erwähnten Gleichrichtern ausgerüstet sind. Die für die Berliner Stadt- und Ringbahn bestimmten neun Gleichrichter weisen in konstruktiver Hinsicht einen bedeutenden Fortschritt auf. Hierüber wird in dieser Zeitung an anderer Stelle ausführlicher zu berichten sein. — Im Leitungsbau ist als wesentlicher Fortschritt die Einführung von auf Zug beanspruchten Isolatoren aus Porzellan oder Steatit (Stab oder Knüppelisolatoren) anzusehen. Sie wurde durch verbesserte Herstellung dieser Isolierstoffe ermöglicht. Gegenüber den bisher verwendeten, auf Druck beanspruchten Leitungsisolatoren wird die Montage vereinfacht und die Durchsichtigkeit der Leitungsanlage (Wahrnehmbarkeit der Signale) erhöht. Dies gilt insbesondere von ausgedehnten Bahnhofsanlagen mit Querseil-Aufhängung, die gegenüber der Aufhängung an Jochen einen bedeutenden Fortschritt darstellen. Durch Anwendung der Stabisolatoren werden die Vorteile dieser Aufhängungsart noch vergrößert.

Die fortschrittliche Entwicklung der elektrischen Vollbahnlokomotiven wird anhand der in Abb. 1 gezeigten, von den Berichterstattern gebauten Schnellzug-

Abb. 2.

okomotive 2 D_0 1 der Deutschen Reichsbahn dargetan. Sie t mit Einzelachsantrieb durch am Rahmen befestigte Moren versehen. Die Maschine ist für eine betriebsmäßige öchstgeschwindigkeit von 110 km/h gebaut. Das verhältsmäßig geringe Gewicht und die gedrängten Abmessunen gehen aus folgenden Angaben hervor: Dauer-

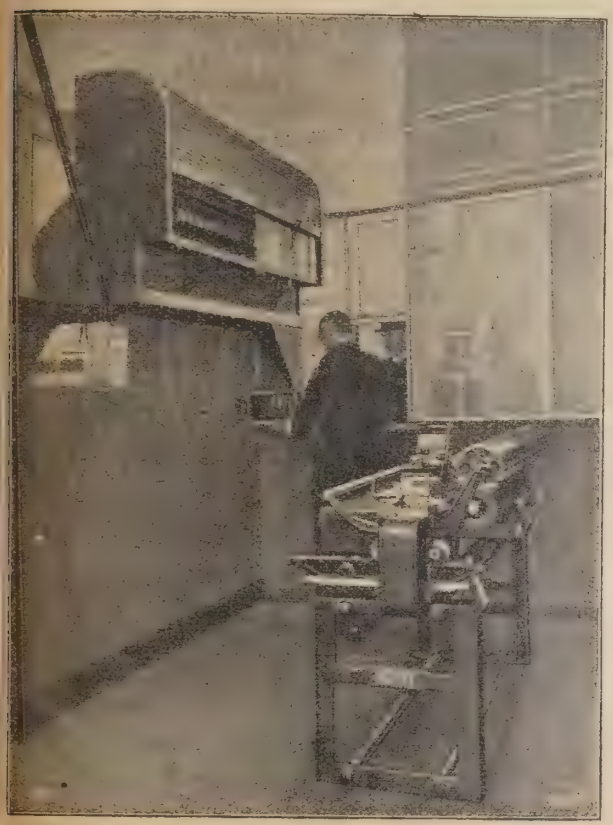


Abb. 3.

istung 2440 PS bei 66 km/h und 2600 PS bei 83 bis 110 m/h; die Einstundenleistung beträgt 3700 PS bei 3 bis 110 km/h, das Dienstgewicht ist 122 t und die Länge wischen den Puffern 16,5 m. Das mit dieser Maschine rreichte Gewicht je Pferdestärke wurde — laut Bericht — isher von keiner Lokomotive mit Stangenantrieb unterchritten. Der Antrieb erfolgt durch Hohlwelle und eine esonders ausgestaltete Federkupplung. Eine zweite gleichartige Maschine sei urzeit in Arbeit. Die vorzüglichen Beriebsergebnisse veranlaßten die Deutche Reichsbahn-Gesellschaft zur Bestellung von 33 Schnellzug-Lokomotiven on wesentlich gleicher Bauart. Wegen eiterer Gewichtsersparnisse, die sich m Motor und Transformator erzielen assen, wird diese Maschine als 1 D_0 1-okomotive in symmetrischer Anordnung ebaut. An den vollständig elektrisierten ollbahnstrecken macht sich das Bedürfis geltend, auch für den Rangierdienst usschließlich elektrische Lokomotiven u verwenden, die ihre Kraft aus der ahrleitung entnehmen. Es wurden daher on der Deutschen Reichsbahn-Gesellhaft Rangierlokomotiven 1 C für Bayrn in Auftrag gegeben, deren Lieferung egen Ende des Jahres 1927 begonnen at. In Aufbau und Einzelheiten entprechen sie fast völlig der halben 2 + C-Lokomotive. — Im übrigen weist er Bericht darauf hin, daß die Lokootivmotoren für Einphasen-Wechelstrom inzwischen zu großer Vollommenheit entwickelt wurden.

Triebwagen-Motoren neuester Bauart sind die Motoren für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen von 90 kW Stundenleistung bei 800 Umdrehungen in der Minute und 375 V (Gleichstrom) und die Motoren für die Berliner Nordsüdbahn von 100 kW Stundenleistung bei 930 Umdrehungen in der Minute und 750 V mittlerer Betriebsspannung. Beide Motortypen sind Wasseg-Fabrikate, d. h. sie wurden von der AEG gemeinsam mit den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) entwickelt und werden von beiden Firmen gleichartig ausgeführt, so daß alle Teile auswechselbar sind. — Die steigende Anwendung der selbsttätigen mechanischen Wagenkupplungen gab Veranlassung zur Entwicklung selbsttätiger elektrischer Steuerstrom-Kupplungen. Nach Entwürfen der Hamburger Hochbahn wurde eine Kupplung mit Stumpfkontakten entwickelt. Soviel über die elektrischen Fahrzeuge.

Das Hauptinteresse im Dampflokomotivbau konzentrierte sich im Berichtsjahr auf die Lokomotive mit Kohlenstaubfeuerung, die der Bericht demzufolge auch eingehender behandelt mit der Schlußfolgerung: daß die erste Lokomotive dieser Art auf den Strecken der Reichsbahn die in sie gesetzten Erwartungen vollauf erfüllt hat. Da überall starkes Interesse an der Verwertung minderwertiger Brennstoffe auch im Lokomotivbetrieb bestehe, sei damit zu rechnen, daß die Kohlenstaublokomotiven bald starke Verbreitung erlangen werden. — Für Lokomotivbeleuchtung finden in steigendem Maße kleine Dampfturbo-Generatoren Verwendung, über die in Nr. 31 auf S. 838 des Jahrgangs 1926 und in Nr. 42 auf S. 1170 des Jahrgangs 1927 dieser Zeitung berichtet ist. — Für die Sicherung des Zugverkehrs ist eine induktiv elektrische Signalübertragung auf fahrende Züge entwickelt worden. Auf Grund günstiger Ergebnisse der Versuchsfahrten des letzten Jahres hat die berichtende Gesellschaft Auftrag zur Ausrüstung der Strecken Berlin—Magdeburg und Offenburg—Freiburg erhalten. — Mit AEG-Lichtsignalen, die an Stelle der bisher üblichen Flügelsignale verwendet werden und nach dem Ausland bereits seit einer Reihe von Jahren in größeren Mengen geliefert werden, hat die Reichsbahn-Verwaltung jetzt eine Strecke in Schlesien ausrüsten lassen. — Ein von der AEG entwickeltes selbsttätiges Ablauf-Stellwerksystem, das in Hamm (Westfalen) seit zwei Jahren im Betrieb ist, habe anerkannten Erfolg auf dem Gebiete der Rangiertechnik erzielt.

Im Bau der Fahrkartendrucker seien wesentliche Verbesserungen erzielt. Auf Grund praktischer Erfahrungen habe sich herausgestellt, daß die überaus mannigfaltigen Verkehrsverhältnisse nicht mit einem einzigen Maschinensystem bewältigt werden können. Die AEG hat deshalb in großstädtischen Fahrkartenausgaben vielfach ihre Schnelldrucker zusammen mit ihren Fahrkarten-

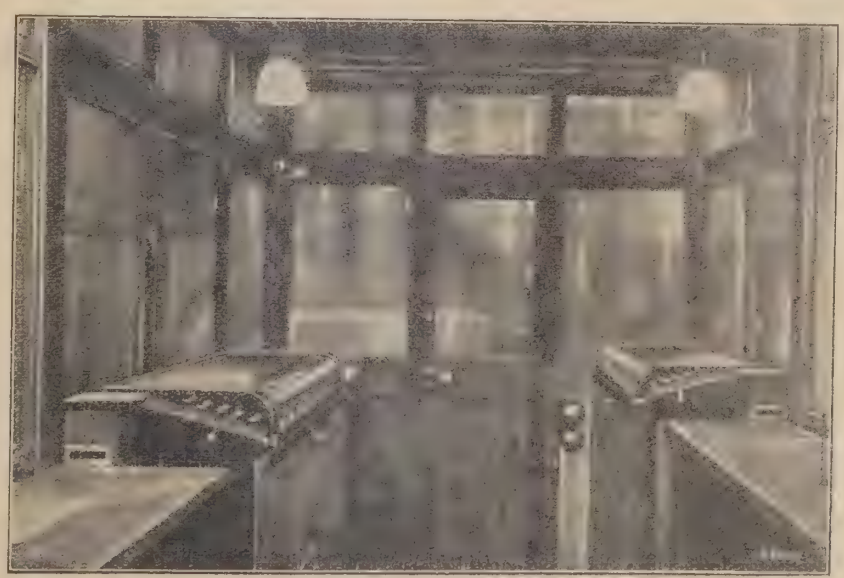


Abb. 4.

druckern aufgestellt. Abb. 2 zeigt einen in dieser Art ausgerüsteten Schalter einer Fahrkartenausgabe in München.

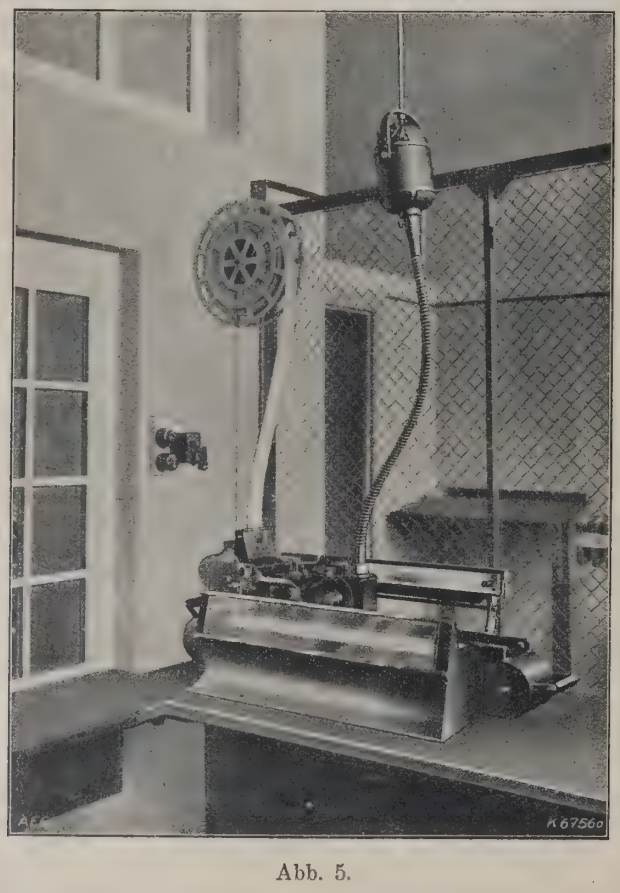


Abb. 5.

Eine besonders beachtenswerte Verwendung der AEG Schnelldrucker zeigen die Abb. 3 und 4 der englische Station Trafalgar Square, wo die Schnelldrucker-Tisch apparate in sogenannten Passimeterhäuschen eingebau sind. Da die Fahrkartenausgabe gleichzeitig mit der Sperr verbunden ist, können hierdurch wesentliche Ersparniss an Personal und Raum erzielt werden. Diese Einrichtun empfiehlt sich jedoch nur für Schnell- und Untergrun bahnen, bei denen der Reisende die Fahrt gleich bei Lösen der Karte antritt. Vgl. hierzu die Ausführungen de Geheimen Baurat Dr. K e m m a n n in Nr. 36 auf S. 992 de Jahrgangs 1927 dieser Zeitung. Für die im September 192 erfolgte Einführung des Einheitskartons im Berliner Stadt Ring- und Vorortverkehr hat die AEG die Vorbedingunge durch Entwicklung der Einheitskarten-Maschine geschaffe Nachdem die konstruktive Durchbildung des hierbei ve wendeten Druckschlittens mit selbsttätiger Kartonzuführun und elektrischem Antrieb beendet ist, konnte mit de serienweisen Herstellung begonnen werden. Tragbare AEG Fahrkartendrucker in dieser Ausführung (Abb. 5) sind b reits mehrfach geliefert worden.

Aus dem reichen Inhalt der Werbeschrift sei noch e wähnt, daß von der AEG im Jahre 1927 zwei größe S c h i f f s t u r b i n e n a n l a g e n von je 5400 WPS ei schließlich der wichtigsten Hilfsmaschinen entwickelt un gebaut wurden. Auch wurden im Laufe des letzten Jahr für Motor-Fahrgastschiffe D i e s e l k o m p r e s s o r e n a geliefert, welche die größten bisher gebauten Maschine dieser Art darstellen sollen. Diese Dieselmotoren entwickel eine Leistung von 1800 PS. Der Jahresbericht beschäftig sich dann im d r i t t e n, v i e r t e n und f ü n f t e n A schnitt mit dem I n s t a l l a t i o n s w e s e n, den H a l b f a b r i k a t e n und gibt schließlich Auskunft über de Ausbau und die Tätigkeit der von der AEG unterhaltene F a b r i k e n.

Die reich illustrierte, mit glücklicher Hand zusammen gestellte und gediegen ausgestattete Werbeschrift biet nach Vorstehendem auch für den Verkehrsfachmann sovi Wissenswertes, daß ihr Studium zu empfehlen ist.

W. M.

Der Elektrokarrendienst.

Seit der letzten Besprechung in Nr. 24/1927 d. Ztg. sind von den Mitteilungen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin die Hefte 5 und 6 erschienen. Heft 5 verbreitet sich zunächst darüber, welche Vorteile das Kleinförderwesen durch Verwendung von Elektrokarren erzielt und es bringt dann zahlenmäßige Angaben darüber, welche Ersparnisse bei einzelnen Betrieben gemacht worden sind. So lassen die aus praktischen Betrieben in großer Zahl zur Verfügung gestellten Wirtschaftlichkeitsberechnungen erkennen, daß in der M a s c h i n e n i n d u s t r i e nach Absetzen aller Unkosten, Tilgung, Verzinsung und Unterhaltung für einen Elektrokarren im Durchschnitt der Lohn von vier Arbeitskräften als reine Ersparnis zu buchen ist. Da als mittlerer Lohnsatz für einen Transportarbeiter 0,70 RM jede Stunde gerechnet werden muß und hierzu für soziale Abgaben, Steuern und Verwaltungskosten mindestens 66⅔ % hinzuzuschlagen sind, so ergibt sich je Arbeiter und Tag eine Ersparnis von 9,30 RM und bei 300 Arbeitstagen für vier Arbeiter mit einem Elektrokarren eine jährliche Erparnis von rund 11 000 RM. Die Umrechnung auf die durchschnittlich je Jahr im Betrieb befindlichen Elektrokarren der AEG mit vorgenanntem Ersparnissatz ergibt vom 1. Januar 1921 bis zum 31. Dezember 1926 für die Maschinenindustrie allein eine Gesamtersparnis in Höhe von etwa 10 246 000 RM.

Da durch den Zeitverlust bei der Be- und Entladung die Fahrzeuge nicht voll ausgenutzt und ihrer eigentlichen Aufgabe der Transporttätigkeit entzogen werden, gehen die Betriebsleitungen immer mehr dazu über, für Materialtransporte Elektrohubkarren zu benutzen. Bei Verwendung dieser Fahrzeuge wird das Fördergut auf Ladebrücken, die dem jeweiligen Verwendungszweck angepaßt sind, untergebracht, die dann durch die elektrisch betriebene Hubvorrichtung der Plattform angehoben und am Bestimmungsort abgesetzt wird.

Die Errechnung der Ersparnisse bei der Eisenbah und Post sind mit Rücksicht auf die große Verschieden artigkeit der Betriebe sehr umständlich. Nur die Eise bahnausbesserungswerke sind in dieser Beziehung den Be trieben der Maschinenindustrie gleich zu achten, so da auch hier mit der Ersparnis von 11 000 RM je Elektro karren gerechnet werden kann.

Von den bei der Reichsbahn verwendeten Elektrokarre der AEG sind 53 % in den Eisenbahnausbesserungswerke verwendet, 35 % treffen auf den Gepäck- und Güterum schlagverkehr, während die Post mit 12 % beteiligt ist.

Nach den Ermittlungen einer Reichsbahndirektion be tragen die mit einem Karren für 1500 kg Tragkraft er zielten Ersparnisse 5800 RM; bei anderen Stellen sin höhere Einsparungen errechnet worden, und es wird des halb von der AEG für einen im Güter- und Gepäckdiens verwendeten Elektrokarren mit 1500 kg Tragkraft als mitt lerer Ersparnissatz jährlich 6000 RM angenommen, fü einen Karren mit 750 kg Tragkraft ein solcher vo 4000 RM.

Im Postbetriebe liegen die Verhältnisse ähnlich, nu überwiegt dort die Verwendung von Elektroschlepperr Aus Veröffentlichungen ist bekannt, daß mit einem Karre der größeren Tragfähigkeit oder einem Elektroschleppe eine Jahresersparnis von 4000 RM, dagegen mit einer Elektrokarren für 750 kg Tragkraft eine solche vo 1800 RM erzielt wird. Die Gesamtersparnis für die be der Eisenbahn und Post verwendeten Elektrokarren un Schlepper der AEG wird für das Jahr 1921 bis 1926 mi 4 308 000 RM angegeben.

Da im Eisenbahn- und Postbetrieb die Fahrwege viel fach kurz sind, andererseits infolge der großen Stückzahle die Be- und Entladung mehr Zeit in Anspruch nimmt werden Anhänger in großer Zahl verwendet. Es müßt noch eingehend berechnet werden, in welchem Maße di

erwendung von Anhängern die Rentabilität der Elektrokarren beeinflußt.

Die Gesamtersparnis mit AEG-Elektrokarren 1921 bis 26 wird mit 14 Millionen Reichsmark berechnet.

Unzweifelhaft steht fest, daß das mit Elektrokarren bente Kleinförderwesen im Wirtschaftsleben heute schon ne große Rolle spielt und mehr und mehr an Bedeutung winnt.

Die AEG strebt an, in ihren Mitteilungen: „Der Elekkarrendienst" einen Austausch praktischer Betriebsfahrungen zwischen den Elektrokarren-Besitzern herbeiführen, um dadurch dem Einzelnen Anregung für eine irtschaftliche Ausnützung seiner Fahrzeuge zu geben. n dieser Mitarbeit Richtung zu geben, soll eine Aussrache der Kunden über folgende Hauptpunkte stattiden: 1. Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Elektrorrenförderung in den einzelnen Betrieben; 2. Leistungsigerung durch planmäßige Gestaltung der Elektrorrenförderung; 3. Interessante neue Verwendungsmöghkeiten von Elektrokarren.

Für die Abfassung eines Berichtes über die Elektrorrenförderung ist eine besondere Anleitung angefügt.

Heft 6 bringt nähere Ausführungen über die Verweng der Elektrokarren in der Elektroindustrie und den ektrizitätswerken. Das Aufladen der Elektrokarrenatterien in der Nacht ist naturgemäß geeignet, den romverbrauch in den Zeiten der geringsten Bespruchung der Elektrizitätswerke fühlbar zu heben, wodurch sich für diese Werke die Verwendung des Elektrokarrens besonders vorteilhaft gestaltet. Die mit den in der Elektroindustrie und Elektrowirtschaft im Betrieb befindlichen Elektrokarren der AEG in der Zeit vom 1. Januar 1921 bis 31. Dezember 1926 erzielten Ersparnisse werden mit 10 648 000 RM berechnet, wobei mit Rücksicht auf die gleich gearteten Betriebsverhältnisse dieselben Ersparnisse je Elektrokarren jährlich wie in der Maschinenindustrie angenommen sind.

Nach Berichten, die der AEG von Stadtverwaltungen zugegangen sind und die sich auf langen Beobachtungen aufbauen, wurden mit jedem in den Kommunalbetrieben in Dienst gestellten Elektrokarren 2430 RM im Durchschnitt gegenüber der früheren Betriebsart gespart. Hierbei sind alle in Frage kommenden Kosten für Abschreibung, Verzinsung, Unterhaltung, Beaufsichtigung usw. berücksichtigt.

Im Straßenbahnbetrieb findet neuzeitlich ein normaler Elektrokarren für 1500 kg Tragkraft mit Zweiradlenkung Verwendung als Zugwagen mit Turmaufbau für Fahrleitungsrevision und als Zugwagen in Verbindung mit einachsigen Turmwagenanhängern für Fahrdrahtverlegung. Für die Beförderung der mit Fahrdraht bewickelten Trommel im Gewicht von 2200 kg ist ein eigener Elektrokarren mit 2500 kg Tragkraft geschaffen worden.

Die Mitteilung Nr. 7 bringt eine eingehende Abhandlung von Dipl. Ing. Schilling über die Verwendung von Elektrokarren im Dienste des Städtischen Vieh- und Schlachthofes Berlin. R.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Sitzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Königsberg (Pr.).** Der Verwaltungsrat der Gesellschaft hält zur Zeit seine Sommertagung in Königsberg (Pr.) ab. Am Montag, dem 9. Juli folgte der Verwaltungsrat und der Generaldirektor der Reichsbahn mit Mitgliedern der Hauptverwaltung einer Einladung der Stadt Königsberg. Auf die Begrüßungsworte durch den Oberbürgermeister Dr. Lohmeyer antwortete der Präsident des Verwaltungsrats der Reichsbahn Dr. C. F. von Siemens mit folgenden Ausführungen:

„Der Verwaltungsrat hält seine Sitzungen von Zeit zu Zeit in den verschiedenen Verkehrszentren ab, damit er sich einen persönlichen Eindruck von den Verhältnissen an Ort und Stelle erhält. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist durch Zusammenschluß der einzelnen Länderbahnen geschaffen worden, damit der Verkehr — soweit er auf den Schienen getätigt wird — nach einheitlichen Gesichtspunkten für das ganze Reichsgebiet geleitet wird und dadurch die Möglichkeit gegeben ist, unter Ausschaltung von Sonderinteressen dem wirtschaftlichen Gesamtwohle des Landes zu dienen. Die Bedeutung, die der Eisenbahnverkehr für das Gedeihen und die Entwicklung der Wirtschaft eines Landes hat, kann ich am besten ausdrücken durch die Worte eines unserer ausländischen Mitglieder, eines erfahrenen Eisenbahnfachmannes. Jeder, der in der Leitung einer großen Eisenbahn-Gesellschaft Erfahrung hat, weiß, in welch hohem Grade durch die von ihr beschlossenen Maßnahmen die Wirtschaft eines Landes im günstigen oder ungünstigen Sinne beeinflußt wird, er weiß aber auch, wie völlig abhängig das Gedeihen der Gesellschaft von dem Gedeihen der Wirtschaft ist, wie beide untrennbar miteinander verbunden sind. Bei jeder Maßnahme, die er glaubt, im Interesse der Gesellschaft unternehmen zu müssen, muß er gleichzeitig auf das eingehendste prüfen, welche Wirkungen durch sie jetzt oder in absehbarer Zeit in der allgemeinen Wirtschaft ausgelöst werden können. Er übernimmt daher eine hohe Mitverantwortung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Die Eisenbahnstränge, die ein Land durchziehen, sind die Adern, durch welche der gemeinsame Lebenssaft eines Volkes fließt, sie haben für den Austausch und den Ausgleich innerhalb der Gemeinschaft zu sorgen, ihn zu erleichtern ist die vornehmste Aufgabe der Eisenbahn. Durch Feindesmacht ist ein Teil des Gesamtgebietes willkürlich abgetrennt worden, der freie Verkehr ist gehemmt, nur notdürftig wird er aufrecht erhalten. Ich kann Ihnen, meine Herren, die Versicherung geben, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sich ihrer Pflicht bewußt ist, mitzuhelfen, daß die bei Schaffung des jetzigen Zustandes wohl erhofften Folgen der Lockerung des Zusammenhanges zwischen Ostpreußen und dem Rest des Deutschen Reiches zuschanden werden, Ostpreußen zu beweisen, daß das Herz des gesamten Volkes seine Not fühlt und es als wichtigste Aufgabe betrachtet, sie innerhalb der gegebenen Möglichkeiten zu lindern, bis der Tag eintritt, an dem diese offene Wunde am Herzen des deutschen Volkes geschlossen sein wird, vor dem kein wahrer Frieden auf der Welt eintreten kann. Der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist besonders in letzter Zeit von vielen Stellen der Vorwurf gemacht worden, daß sie die ihr auch im Gesetz auferlegte Pflicht, für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu sorgen, nicht genügend berücksichtigt, sondern sich scheinbar zu sehr von dem eigenen Gesellschaftsinteresse leiten läßt. Ich glaube, daß eine solche Auffassung nur entstehen kann aus der mangelnden Kenntnis des Machtbereiches ihrer Verwaltungsorgane. Die Verwaltung ist nicht verantwortlich für die im Gesetz auferlegten Lasten, sie ist verpflichtet, im Interesse des Staatsganzen für ihre sichere und pünktliche Erfüllung zu sorgen, denn hiervon ist die deutsche Führung, wie sie jetzt ohne Einschränkung besteht, direkt abhängig. Für eine Änderung einzutreten ist die Aufgabe der politischen Instanzen, aber auch mit darüber hinaus ist der Einfluß der Verwaltung auf den drei Hauptgebieten: Höhe der Tarife, Entwicklung des Verkehrs, Ausbau und Anpassung des Netzes an die sich stetig ändernde wirtschaftliche Struktur des Landes, nur ein sehr beschränkter. Der bedeutendste Ausgabeposten sind die Personalunkosten. Auf seine Höhe hat die Verwaltung nur insoweit Einfluß, als sie durch gute Organisation die Anzahl der für die Durchführung des Dienstes notwendigen Kräfte auf ein Minimum reduziert. Da die Sicherheit des Betriebes eines der wesentlichsten Erfordernisse für eine Eisenbahn ist, so sind ihr auch hierin enge Grenzen gezogen.

Die Verwaltung ist ferner verpflichtet, das bestehende Netz in einem dem Fortschritte der Technik entsprechenden Zustand zu unterhalten, sie hat also Vorsorge zu treffen, daß der Verschleiß Jahr für Jahr wieder gut gemacht wird. Auch diese Ausgaben stehen teils rechnerisch fest, teils sind sie

durch die Sicherheit des Betriebes bedingt, an ihnen lassen sich nur langsam durch die Entwicklung der Technik Ersparnisse erzielen. Sie sehen daher, wie begrenzt die Möglichkeiten sind, den wachsenden Lasten entsprechende Einsparungen gegenüber zu stellen. Die Verwaltung hat sich entschließen müssen, eine Tariferhöhung zu beantragen, da ihre frühzeitig warnende Stimme gegen das dauernde Wachsen der von ihr unbeeinflußbaren Ausgaben ungehört verhallt ist. Die Tariferhöhung ist von der alten Regierung abgelehnt worden, aber die Verantwortung der Verwaltung, daß die Einnahmen die Ausgaben decken und den Erfordernissen des Gesetzes entsprochen wird, ist ihr von niemand abgenommen. Aber auch auf den andern zwei Gebieten: Entwicklung, Ausbau und Anpassung sind der Verwaltung enge Grenzlinien gezogen. Es ist ihr auch hier von dem großen Kritiker der Vorwurf gemacht worden, daß sie ihre Handlungen nicht den vorhandenen Möglichkeiten unterordnet, d. h., daß sie Aufgaben in Angriff nimmt, die auf bessere Zeiten verschoben werden könnten. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist ein junges Unternehmen, sie hat die Erbschaft vergangener Jahre angetreten und kann sich nicht mit einem Schlage befreien von den Folgen früherer Unterlassungen oder Beschlüsse, die jahrelange Durchführung erheischen. Ich gebe zu, daß in der Inflationszeit der wirtschaftliche Blick in Deutschland vielfach getrübt war. Deutschland muß in vieler Beziehung erneut lernen, was früher in so hohem Maße zu seiner Größe beigetragen hat, sparsam zu wirtschaften und jeden Taler dreimal in der Hand umzudrehen, ehe er ausgegeben wird. Aber es wird auf der anderen Seite von uns in Deutschland verlangt, die höchste Leistungsfähigkeit zu entwickeln, um die uns auferlegten Lasten zu erfüllen und dabei sind durch die Eingriffe der Feinde so starke Strukturveränderungen vorgenommen worden, die auszugleichen Kapitalaufwendungen erfordern. Wenn der Verkehr sich nicht den neuen Bedingungen anpaßt und die notwendig gewordenen neuen Wege erschließt, dann wird die deutsche Wirtschaft auch nicht zu der Höchstleistung gelangen können, die von ihr zur Abtragung der auferlegten Lasten verlangt wird. Die hierfür notwendige Kapitalbeschaffung ist eine der ernstesten Sorgen der Verwaltung. Durch das Gesetz ist sie in den Wegen beschränkt, aber die ihr offen gebliebenen werden ihr weiter eingeschränkt oder sehr verteuert durch Ihnen zum Teil bekannte Ansichten, deren Auswirkungen wir zu überwinden leider nicht in der Lage sind. Ich habe Ihnen einen kleinen Einblick geben wollen in die Sorgen und Nöte der Verwaltung, um Sie dann zu bitten, bei Ihrer Kritik zu bedenken, ob die von Ihnen beanstandeten Maßnahmen entsprungen sind der Kurzsichtigkeit oder auch Unfähigkeit der Männer, denen die Verwaltung dieses für die Entwicklung der deutschen Wirtschaft und damit des deutschen Vaterlandes so hochbedeutsamen Gutes anvertraut ist, oder ob sie nicht zwangsläufig getroffen werden müssen als Folgeerscheinung von Gesetzesvorschriften oder Beschlüssen, über die die Verwaltung leider keinen Einfluß ausüben kann. Eines möchte ich aber zum Schluß noch einmal ausdrücklich betonen, wir werden unsere vaterländische Pflicht Ostpreußen gegenüber bis an die Grenze des Möglichen erfüllen, dies um so mehr, weil unser Herz es uns gebietet.

— **Zusammenstellung der Ausnahme- und Durchfuhrausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn.** Soeben ist die Ergänzung I zu der vorgenannten, vom 1. Mai 1928 ab gültigen Zusammenstellung erschienen. Die neu hinzukommenden Besteller erhalten die Zusammenstellung vom 1. Mai bereits nach dem Stande vom 1. Juli ergänzt.

— **Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft,** deren Eigentumslänge gegenwärtig rund 87 km beträgt und die am 31. März d. J. auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblicken konnte, hat eine 36 Seiten starke Werbeschrift herausgegeben. Die Schrift enthält kurz die Entwicklungsgeschichte des Unternehmens, die für weitere Kreise schon deshalb von Interesse ist, weil die Bahn für den Bau von Gebirgsbahnen nach dem kombinierten Reibungs- und Zahnradsystem Abt vorbildlich geworden und in der Erschließung des Harzes mit seinen reichen Bodenschätzen, als Holz, Kalk, Erze, Steine bahnbrechend gewesen ist. Unterstützt von guten Bildern gibt die Schri weiter eine Darstellung von den Städten mit ihren viel Sehenswürdigkeiten und der Industrie, die die Bahn h rührt, sowie von den herrlichen Naturschönheiten, dur die die Schiene sich ihren Weg bahnt. Die Schrift ve dient nicht nur in den Kreisen der Fachleute und der Ha freunde, sondern auch darüber hinaus volle Beachtun

— **Fahrpreisermäßigung für die Besucher der Leipzig Herbstmesse.** Zur kommenden Leipziger Herbstmesse vo 26. August bis 1. September gewähren wieder eine Rei ausländischer Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaft den Meßbesuchern Fahrpreisermäßigungen. Eine 25 pr zentige Fahrpreisermäßigung für die Hin- und Rückfah wird gewährt auf bulgarischen, ungarischen, südslaw schen, österreichischen, tschechoslowakischen, englisch und schweizer Eisenbahnen. Fahrpreisermäßigungen a Schiffahrtslinien sind von der Donau-Dampfschiffahr Gesellschaft in Wien (20 %), von der rumänischen Schi fahrtsgesellschaft „Serviciul Maritim Român" in Bukar auf der Strecke Konstantinopel bis Konstanza und zurü (30 %) und von verschiedenen südslawischen Schiffahr linien zugestanden worden. Ferner genießen auf der Se dienststrecke Swinemünde—Zoppot—Pillau—Memel u zurück die Messebesucher 25 % Ermäßigung.

Niederlande.

— **Die Niederländischen Eisenbahnen in 1927.** Wie a dem Jahresbericht 1927 der Niederländischen Eisenbahn hervorgeht, sind im Betriebsjahr 1927 in nicht geringer Maße als in 1926 befriedigende Ergebnisse erzielt word Zwar sind die Einnahmen in der ersten Jahreshälfte infol der am 1. Juli 1926 durchgeführten Herabsetzung d Tarife erheblich zurückgegangen und ist der hierdur hervorgerufene Rückstand in der zweiten Hälfte d Jahres nur teilweise ausgeglichen worden, das infolge d Tarifermäßigung auch für 1927 befürchtete Ergebnis: e von dem Staat zuzuschießender Fehlbetrag, ist jedoch nic eingetreten. Dieser erfreuliche Erfolg ist sowohl d Herabminderung der Betriebslasten als der Verkehrsz nahme zu verdanken. Letztere ist, soweit sie nicht ei Folge der Tarifermäßigung selbst ist, auf die fortschr tende Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage, d Elektrisierung der Strecken Amsterdam—Rotterdam u Haarlem—Ymuiden sowie auf die Einstellung der Schi fahrt während der Frostperiode am Schlusse des Betrieb jahres zurückzuführen.

Der in 1922 angefangene Rückgang der Einnahm aus dem Personenverkehr gelangte etwa Mitte 1927 zu Stillstand, um in eine Steigerung überzugehen. Die Ei nahmen aus dem Güterverkehr haben, trotz der Einführu eines neuen Tiertarifes am 1. Juli 1927 mit erhebli erniedrigten Sätzen und des starken Rückgangs der de schen Kohlentransporte, welche in 1926 in Zusammenha mit dem englischen Kohlenstreik eine außergewöhnlic Höhe erreicht hatten, etwas zugenommen.

Die Gesamteinnahmen gingen gegen 1926 um 0,71 zurück und beliefen sich auf 162 216 728,53 hfl geg 163 388 861,13 hfl in 1926.

Die Einnahmen aus der Beförderung von Reisend und Gepäck sanken von 78 345 694,77 hfl (1926) a 77 533 954,99 hfl, d. h. um 1,03 %, die aus der Postbeförd rung gingen von 4 386 540,55 hfl (1926) zurück a 3 753 234,70 hfl, während die Einnahmen aus dem Güte verkehr um 467 352,11 hfl = 0,60 % stiegen, und zwar v 77 075 172,11 hfl (1926) auf 77 542 524,22 hfl. An weiter Einnahmen wurde in 1927 3 387 014,62 hfl vereinnahm 194 439,08 hfl weniger als in 1926.

Im Personenverkehr zeigten die Einnahmen aus d Beförderung von Reisenden auf Inlandsfahrkarten ei Vermehrung um 339 255,21 hfl, der Ertrag der Ferie karten ging um 224 180 hfl, der Ertrag der Abonnemen karten um 458 401,35 hfl zurück. Die Einnahmen aus de Auslandsverkehr gingen um 391 812,50 hfl zurück. G trennt nach Wagenklassen gingen die Einnahmen aus d 1. Klasse mit 2,86 %, die aus der 3. Klasse mit 1,23 zurück, die Einnahmen aus der 2. Klasse dahingegen si um 0,13 % gestiegen.

Die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung sanken von 856 488,16 hfl (1926) auf 1 779 887,02 hfl und zeigten hiermit nen Rückgang von 4,13 %.

Im Güterverkehr haben nur die Einnahmen aus dem Verehr mit Deutschland abgenommen und zwar um 1,72 %, e Einnahmen aus dem Inlandsverkehr stiegen gegen 1926 n 0,83 %, die aus dem Verkehr mit Belgien und Frankich um 1,60 %, die aus dem Transitverkehr um 49,60 %. ie Einnahmen aus der Tierbeförderung zeigten einen Zuachs von 6,64 %.

Die Betriebsausgaben gingen von 119 551 884,21 hfl 926) zurück auf 119 408 218,78 hfl, ein Rückgang um 3 665,43 hfl = 12 %. Die Betriebszahl betrug 73,61 % gen 73,17 % in 1926.

In 1927 entfielen auf die Personalausgaben 76,75 % 926: 77 %) der Betriebsausgaben. Der Kopfbestand betrug n 31. Dezember 1927: 39 044 gegen 39 100 am 31. Dezember 26.

Der Betriebsüberschuß betrug in 1927 42 808 509,75 hfl, nd war um 1 028 467,16 hfl niedriger als in 1926. Der Reinwinn in Höhe von 2 205 000 hfl machte es möglich, die währleistete Dividende von 5 % zu zahlen, ohne daß der aat einen Zuschuß zu leisten hatte.

Das Netz der Niederländischen Eisenbahnen verlängerte ch im Laufe des Betriebsjahres um 56,837 km infolge der betriebnahme der Kleinbahnen Goes—Hoedekenskerke—orsselen—Goes, Goes—Wolphaartsdijksche Veer und Goes Wemeldinge, verringerte sich jedoch um 9,395 km wegen endigung des Übereinkommens über den Betrieb der elekischen Kleinbahn Utrecht—de Bilt—Zeist. Am 31. Dezemr 1927 waren im Betrieb:

2 426,743 km	Hauptbahnen
942,071 km	Lokalbahnen
305,765 km	Kleinbahnen
zusammen 3 674,579 km	

avon waren 1 693,301 km zweigleisig.

Gefahren wurden in 1927 35 631 893 Personenzug- und 126 466 Güterzugkilometer (in 1926 waren es 34 168 245 w. 12 954 045) mit einem Durchschnittsertrag von 3,32⁸ hfl . J. 3,46⁷ hfl) für das Zugkilometer.

Am Ende des Betriebsjahres waren vorhanden: a) für n Dampfbetrieb: 1318 Haupt- und Lokalbahnlokomotiven, Kleinbahnlokomotiven, 5155 Personenwagen, 31 402 Gürwagen, 1290 Privatwagen und 594 Dienstwagen; b) für n elektrischen Betrieb: 4 Akkumulatorenlokomotiven, 89 otorwagen und 104 Anhängewagen; c) für den Benzinder Öl-)betrieb: 2 Lokomotoren, 3 Privatlokomotoren und Motorwagen.

Der Geschäftsbericht erwähnt schließlich die im Laufe s Betriebsjahres erfolgte Gründung der Aktien-Gesellhaft „algemeene Transport Onderneming" Allgemeines Transportunternehmen), die in engem Zusamenarbeiten mit den Niederländischen Eisenbahnen im allgeeinen den Transportbetrieb und was hierzu gehört, beorgen, insonderheit Kraftwagenlinien für den Personen- und üterverkehr und Garagen für Kraftwagen und Fahrräder Betrieb nehmen wird.

— **Lokalbahndividenden für das Jahr 1927.** Die Groinger Lokalbahngesellschaft zahlt für 1927 i einem Gesamtbruttoertrag von 261 255 Gulden oder ,79 Gulden für das Tageskilometer (gegen 280 070 Gulen oder 16,80 Gulden für 1 Tageskm in 1926) und bei nem Reingewinn von 39 584 Gulden (gegen 41 642 Gulden 1926) eine Dividende von 4¾ % (v. J. 5 %) an die ktionäre Sauwerd—Roodeschool und ½ % (v. J. 1 %) die Aktionäre Winsum—Zoutkamp.

Von der Lokalbahn Dinxperlo—Varsseeld wird für 1927 eine Dividende nicht ausgeschüttet. ie Gesamteinnahme dieser Gesellschaft betrug 13 817 Gulen gegen 12 690 Gulden in 1926.

— **Herabsetzung der Zollabfertigungsgebühr.** Für die ahnseitige Verzollung von Wagenladungen werden eit 1. Juli d. J. die nachstehenden einheitlichen (ermäßigen) Gebühren erhoben: 1 Gulden je Wagenladung für ollfreie Güter und 2 Gulden je Wagenladung für zollflichtige Güter.

Diese Gebühren gelten, wenn die Ladungen in der Declaration zur Verzollung in einer Position aufgeführt werden; für jede weitere Position werden sie um 0,30 Gulden erhöht.

— **Holländische Elektrische Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Jahresbericht 1927 dieser Gesellschaft haben die Betriebseinnahmen in 1927 754 521 Gulden (1926 778 048 Gulden) betragen, was einer Durchschnittseinnahme von 17,79 Gulden für das Tageskilometer (v. J. 18,35 Gulden) entspricht. Die Betriebsausgaben betrugen 418 897 Gulden und sind gegen 1926 um 6328 Gulden gestiegen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegen 1926 um 22 549 Gulden, die aus dem Güterverkehr um 2177 Gulden zurückgegangen; die außergewöhnlichen Einnahmen sind jedoch gegen 1926 um 1199 Gulden gestiegen.

Das Betriebsjahr 1927 hat schließlich einen Verlust von 67 832 Gulden (1926: 69 278 Gulden) ergeben, wodurch der Gesamtverlust der Gesellschaft auf 443 116 Gulden gestiegen ist.

Übrige europäische Länder.

— **Ermäßigung für Gesellschaftsreisen bei der Schwedischen Staatsbahn.** Seit dem 15. Juni hat die Schwedische Staatsbahn die Mindestzahl von Teilnehmern an einer Gesellschaftsreise von 30 auf 20 Personen herabgesetzt. Die Deutsche Reichsbahn wie die Mehrzahl der ausländischen Eisenbahnverwaltungen haben ebenfalls die Tarifermäßigung für Gesellschaftsreisen von einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen abhängig gemacht.

— **Bahnbau Mitau—Libau.** Über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten berichtete kürzlich Ing. Leitman, der Leiter des Libau—Pfalzgrafener Bahnbaus, daß die größten Schwierigkeiten bereits überwunden seien. Der größte Teil der Kunstbauten sei fertiggestellt und auch der Bau der Eisenbahnbrücken über die Wehrschade bei Frauenburg, der besondere Schwierigkeiten infolge der Ableitung des Flusses bereitete sowie der Bau der Brücke über die Windau seien beendet. Unter der Voraussetzung der Bewilligung der noch nötigen 1 Mill. Lat ständen keinerlei Hindernisse mehr im Wege, die Bauarbeiten rechtzeitig zum Abschluß zu bringen.

— **Beginn des Bahnbaus im russischen Kaligebiet.** Im russischen Kaligebiet von Solikamsk (Ural) ist mit dem Bau der Eisenbahnlinie Usolje—Solikamsk begonnen worden. Die Eisenbahnlinie ist für die Erschließung des Kaligebiets von großer Bedeutung. Bereits im November 1928 soll die neue Eisenbahnlinie dem Verkehr übergeben werden.

— **Die russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1927/28.** Im ersten Halbjahr des laufenden Wirtschaftsjahres 1927/28 (Oktober 1927 bis März 1928) betrugen die Einnahmen der Eisenbahnen der Sowjetunion insgesamt 855,4 Mill. Rubel. Der Frachtverkehr wies im Berichtshalbjahr eine Steigerung um 10,7 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 1926/27 auf. Die Verwaltungskosten der Eisenbahnen verzeichneten trotz der Direktiven der Regierung keinen Rückgang.

— **Ausbau der Lokomotivfabrik in Lugansk.** Vom nächsten Wirtschaftsjahr ab sollen die Erweiterungsarbeiten an der Lokomotivfabrik „Oktjabrska Rewoluzija" in Lugansk (Sowjetukraine) erheblich beschleunigt und der Bauleitung zu diesem Zweck 8 Mill. Rubel bewilligt werden, nachdem im laufenden Wirtschaftsjahr voraussichtlich 2,25 Mill. Rubel für den Ausbau der Fabrik verausgabt sein werden. Die Gesamtkosten des Erweiterungsbaus, der im Wirtschaftsjahr 1931/32 beendet werden soll, sind auf 36,5 Mill. Rubel veranschlagt. Die Fabrik soll in die Lage versetzt werden, 350 Großlokomotiven jährlich zu liefern. Vorgesehen ist der Bau folgender neuer Fabrikabteilungen: ein Martinstahlwerk, eine Walz-, eine mechanische Abteilung, eine Stahlgießerei und ein Schmiedewerk. Die Bauarbeiten an den beiden letztgenannten Werken sind bereits in Angriff genommen. Der jährliche Produktionswert der Lugansker Lokomotivfabrik, der gegenwärtig 18 Mill. Rubel beträgt, wird nach erfolgtem Ausbau mit 60 Mill. Rubel berechnet.

— **Das neue Gebäude der Staatsbahndirektion in Preßburg.** In Anwesenheit des Eisenbahnministers und zahlreicher Vertreter von Staats- und Landesbehörden wurde am 29. Juni das neue Gebäude der Staatsbahndirektion in Preßburg (Bratislawa) in Benutzung genommen, das mit einem Aufwand von 15 Millionen Kc innerhalb zweier Jahre erbaut worden ist. Der Präsident der genannten Staatsbahndirektion leitete die Feier mit einem Rückblick ein, in dem er die Festigung der Eisenbahnverhältnisse in der Slowakei in den abgelaufenen zehn Jahren schilderte. Ganz besonders wies er auf die mangelhaften Verbindungen hin, die zu Beginn der Staatsgründung in diesem Direktionsbereich zwischen der Slowakei und Mähren bestanden, indem die eine Linie über den Vlarapaß infolge von Unwetterverheerungen zerstört und daher unbrauchbar geworden war, während die andere Linie über Kuty nur örtliche Bedeutung hatte und erst ausgebaut werden mußte, was mit einem Kostenaufwand von 100 Millionen Kc in ziemlich kurzer Zeit erfolgt ist. Wie sehr sich der Eisenbahnverkehr im Bezirke der Preßburger Staatsbahndirektion entwickelt hat, geht daraus hervor, daß die Schnell- und Personenzüge in den beiden letzten Jahren 45 Mill. km zurückgelegt haben. Ursprünglich hatte diese Direktion auch keine eigene Reparaturwerkstätte, aber auch diesem Mangel ist nun abgeholfen worden, indem in Trnawa mit einem Aufwand von 43 Mill. Kc eine solche erbaut worden ist. Der Vortragende führte dann weiter aus, wie weit der Umbau des Preßburger Bahnhofs bereits durchgeführt ist. Große Beachtung werde aber auch von der Preßburger Direktion stets den beiden größten Donauhäfen des Staates (in Preßburg und Komorn) zugewendet. Die Eisenbahndirektion, die das größte Unternehmen in der Slowakei ist — sie beschäftigt insgesamt 10 000 Personen — suche vor allem dem Interesse des Handels und der Industrie entgegenzukommen. Der Präsident schloß seine Darlegungen, wie es zum Bau dieses Gebäudes kam, in dem nun die ganze Direktionstätigkeit vereinigt ist, da alle 800 Angestellten der Direktion in den 550 Räumen des Gebäudes arbeiten werden.

— **Abschluß der tschechoslowakisch-französischen Handelsvertragsverhandlungen.** Die langwierigen Handelsvertragsverhandlungen zwischen Frankreich und der Tschechoslowakei, die wegen ernstlicher Meinungsverschiedenheiten namentlich bezüglich der Automobilzölle wiederholt vor dem Scheitern standen, wurden beendet. Die tschechoslowakischen Vertreter haben im Interesse des Zustandekommens des neuen Vertrages die französischen Forderungen bezüglich der Automobilzölle und des Kontingentes angenommen. Andererseits gewährt Frankreich allen tschechoslowakischen Waren die volle Meistbegünstigung, so daß die bisherige Unterscheidung zwischen tschechoslowakischen und deutschen Erzeugnissen ihr Ende findet. Gleichzeitig hat sich Frankreich zu Tarifermäßigungen bereit erklärt.

— **Kündigung eines polnisch-rumänischen Verkehrsvertrages.** Wie berichtet (S. 657/1927), hatten die rumänischen Staatsbahnen vor Jahresfrist mit den polnischen Staatsbahnen einen Vertrag geschlossen, der den Transport von Stahlrohren für die Tiefbohrungen der Erdölindustrie um Ploesecht in geschlossenen, mit polnischen Lokomotiven beförderten Zügen vorsah. Die polnischen Lokomotiven sollten mit diesen Zügen von Snyatin bis Ploesecht, also auf eine Entfernung von über 500 km, auf rumänischen Strecken laufen. Da den rumänischen Staatsbahnen aus diesem Vertrage außer den vorgesehenen betrieblichen Schwierigkeiten auch noch beträchtliche geschäftliche Nachteile erwuchsen, hat sie den Vertrag mit dem 1. August d. J. gekündigt.

— **Salonwagenzüge in Rumänien.** Wie die rumänischen Blätter melden, ist beabsichtigt, vom 15. Juli d. J. ab zwischen Bukarest und Predeal einerseits und Bukarest und Konstantza anderseits je ein Salonwagenzugpaar laufen zu lassen. Es schweben Verhandlungen mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft wegen Beistellung der nötigen Wagen.

— **Warnungszeichen an schienengleichen Straßenübergängen in Frankreich.** Bei der französischen Ostbahn sollen an Übergängen, die sowohl von der Straße wie von der Eisenbahn aus auf größere Entfernung zu übersehen sind, und an denen daher die Schranken beseitigt werden sollen, zunächst versuchsweise Warnungszeichen einer neuen Bauart für den Straßenverkehr aufgestellt werden. Sie bestehen in dem international vereinbarten dreieckigen Schild mit einer aufgemalten Lokomotive in 250 m Entfernung vom Übergang und unmittelbar vor ihm aus einem Andreaskreuz, das, je nachdem ob es sich um eine ein- oder mehrgleisige Eisenbahn handelt, einfache oder doppelte Arme hat. Diese Arme sind streifenweise orange und weiß gestrichen. Der Pfosten, an dem das Kreuz hängt, trägt außerdem ein orangenes Blinklicht, das bei Tag und bei Nacht leuchtet.

— **Der elektrische Betrieb der englischen Südbahn.** Das Netz der englischen Südbahn ist 3570 km lang und umfaßt 8800 km Gleis. Im Gegensatz zu den drei anderen Eisenbahngruppen mit ihrem lebhaften Güterverkehr liegt die Bedeutung der Südbahn auf dem Gebiete der Personenbeförderung, und zwar besteht ihre Aufgabe besonders in der Pflege des Verkehrs mit dem europäischen Festland und eines nicht unerheblichen Teils des Londoner Vorortverkehrs. Das Überwiegen des Personen- und die Bedeutung dieses Vorortverkehrs ist der Grund, weshalb die Südbahn in bezug auf elektrische Zugförderung unter den englischen Eisenbahnen am weitesten vorgeschritten ist. Ihr Netz setzt sich bekanntlich aus drei ehemals selbständigen Teilen zusammen: der London, Brighton & South küsteneisenbahn, die den mittleren Teil bildet, der South east & Chatham-Eisenbahn, die östlich, und der London & South-West-Eisenbahn, die westlich an den Mittelteil anschließt. Auf der Südküstenbahn wurde am 1. Dezember 1909 der elektrische Betrieb eröffnet. Man wollte damit, ebenso wie später bei der Südwestbahn, den Wettbewerb der Straßenbahn bekämpfen. Die erste Strecke, auf der Elektrizität die Dampflokomotive ersetzte, war diejenige zwischen den Bahnhöfen Victoria und London Bridge; als Stromart wurde hochgespannter Einphasen-Wechselstrom gewählt, der durch einen Fahrdraht zugeführt wurde. Die beiden anderen Teilnetze entschieden sich dagegen für Gleichstrom, zugeführt durch eine dritte Schiene, und die Südbahn muß nunmehr erhebliche Aufwendungen machen, um eine Vereinheitlichung herbeizuführen. Die Strecken mit Stromschienen sind zum Teil bereits mit dem Fahrdraht ausgerüstet worden, und vollständige Vereinheitlichung ist das erstrebte Ziel, um die Betriebsmittel freizügig zu machen. Der Südküstenbahn folgte im Oktober 1915 die Südwestbahn mit der Eröffnung elektrischen Betriebes auf der Strecke vom Bahnhof Waterloo, dem größten Personenbahnhof Englands, bis Wimbledon. Beide Eisenbahngesellschaften erreichten mit ihrem elektrischen Betrieb günstige Ergebnisse, es dauerte aber, nachdem die genannten drei Eisenbahnen im Jahre 1922 zu einem einheitlichen Netz zusammengeschlossen waren, noch bis 1925, ehe auf dem Netz der ehemaligen Südostbahn elektrisch beförderte Züge verkehren konnten. Als am 1. Januar 1923 der Betrieb als einheitliches Unternehmen begann, stand die Einführung elektrischen Betriebes wie folgt: Bei der Südwestbahn war auf Strecken von 79 km Länge elektrische Zugförderung im Gang, die Ausdehnung auf weitere 50 km war geplant; bei der Südküstenbahn waren die entsprechenden Längen 39 km und 27 km, bei der Südostbahn lagen Pläne für die Umstellung des Betriebes vor, die sich auf Strecken von 160 km Länge bezogen. Die Ausführung der Arbeiten, die mit 7 750 000 Pfd. Sterl. veranschlagt waren, sollte bis Anfang 1926 beendet sein.

Die Einführung elektrischen Betriebes machte umfangreiche Bauarbeiten nötig. Der Bahnhof Cannon-street mußte mit seinen Zufahrten auf der unmittelbar an ihn anschließenden Themsebrücke vollständig umgebaut werden; er hat jetzt acht Bahnsteige, und in den Morgen- und Abendstunden des lebhaften Verkehrs fahren stündlich 60 Züge ein und aus. Bezeichnend für den Londoner Verkehr ist, daß dieser Bahnhof Sonntags geschlossen ist. Alle Weichen dieses Bahnhofs und seiner Umgebung werden elektrisch angetrieben, zur Sicherung des Zugverkehrs dienen im Bahnhof und auf den anstoßenden Strecken Lichtsignale. Ähnliche Neuerungen mußten auch an anderen

ellen eingeführt werden, außerdem mußte eine Anzahl uer Verbindungsgleise gebaut und es mußten Hallen zum nterstellen der Wagen errichtet werden. Bei der Einhrung elektrischen Betriebes genügt es also nicht, die eise mit den nötigen Leitungen zur Zuführung der Bebskraft zu versehen, sondern die neue Betriebsform fordert auch erhebliche Ergänzungen der bisherigen Einhtungen. Von besonderer Bedeutung, namentlich wegen s Einflusses auf die Betriebskosten, ist dabei der Übeng von handbedienten Weichen und Signalen zum Krafttrieb. Auf der Strecke zwischen Holborn-Viaduct und ephant and Castle und zwischen Charing Cross und nnon-street konnten je sieben handbediente Stellwerke rch elektrische ersetzt werden, zu denen allerdings auf r letztgenannten Strecke noch ein Stellwerk mit Handtrieb hinzukommt. Auf der Haltestelle London Bridge t das neue Stellwerk noch im Bau; es gilt mit seinen 1 Hebeln für eins der größten seiner Art; von ihm aus ird täglich der Verkehr von 2500 Zügen geregelt. Das uo Stellwerk macht 35 Stellwerkswärter, vier Laufjungen d fünf Lampenwärter entbehrlich, was eine Ersparnis n 9176 Pfd. Sterl. im Jahre bedeutet.

Die Entscheidung, ob elektrischer Betrieb eingeführt der Dampfbetrieb beibehalten werden soll, hängt, wenn ch nicht ausschließlich, so doch überwiegend von der rage ab, welche wirtschaftlichen Ergebnisse mit der einen der anderen Betriebsform zu erzielen sind. Es müssen so entweder mit der Einführung elektrischer Zugförderng erhebliche Betriebsersparnisse verbunden sein oder muß ein Verkehrszuwachs erwartet werden, beides ausichend, um das hohe Anlagekapital, das der Ausbau der nlagen erfordert, zu verzinsen und zu tilgen. Im Jahre 927 sind auf den elektrischen Strecken der Südbahn 6 294 231 Fahrgäste befördert worden, die 3 737 946 Pfd. erl. eingebracht haben. Die Zahl der Fahrgäste war gegen 924 um 4,63 % gestiegen, während die Einnahmen aus iesem Verkehr um 4,89 % höher waren. Auf den dampfetriebenen Strecken ist dagegen die Zahl der Reisenden m 17,65 % zurückgegangen, und die Einnahmen haben m 15,95 % abgenommen, beides verursacht durch die Abanderung der Kurzstreckenfahrer auf die Straße. Diesen rlust wird die Eisenbahn nicht wieder einbringen können. n einem Umkreis von 5 bis 6 km um Charing Cross, das ls Mittelpunkt von London gilt, wird das Straßenverkehrsittel, also im wesentlichen der Omnibus und, soweit voranden, die Straßenbahn der Eisenbahn vorgezogen, und ie Entwicklung des Londoner Vorortverkehrs dürfte inolgedessen dahingehen, daß die Züge auf der letzten trecke von etwa 6 km vor Erreichung ihres Endziels im nnern von London oder nach Abfahrt von diesem Punkt icht mehr halten.

Der Übergang von Dampf- zu elektrischem Betrieb beeitet der englischen Südbahn nicht unerhebliche Schwierigeit. Zu denen, die an sich damit verbunden sind, kommt noch die Umstellung von Wechselstrom auf der Südküstenstrecke zum Gleichstrom zum Zwecke der Vereinheitlichung nd die unabhängig von der Art der Zugkraft auftretende rschwernis des Betriebes dadurch, das 29 % der die Londoner Bahnhöfe täglich berührenden Fahrgäste in den Spitzenstunden des Morgens und des Abends zu befördern ind. Gemischter Betrieb mit Dampf und Elektrizität auf derselben Strecke hat sich als unzweckmäßig erwiesen, nd die Folge davon ist die Notwendigkeit zahlreicher Umbauten gewesen. Der Übergang zu elektrischer Zugförderung war aber eine berechtigte Maßnahme. Wenn die jetzt bestehenden Planungen durchgeführt sein werden, können die Zugleistungen auf rund 12,5 Mill. Zugkilometer gesteigert werden, das ist etwa das doppelte von dem, was bei Dampfbetrieb möglich ist, und das anderthalbfache von dem, was der jetzige elektrische Teilbetrieb zusammen mit dem noch verbliebenen Dampfbetrieb zuläßt. Im April d. J. sind 18 Lokomotiven und 98 Personenwagen aus dem Betrieb zurückgezogen worden, die wöchentlich gegen 13 000 Zugkilometer leisteten, und durch elektrische Fahrzeuge mit der doppelten Leistung ersetzt worden.

Mit Genugtuung weist die Quelle dieser Schilderung, die Wiedergabe eines Vortrags des Betriebsoberingenieurs der Südbahn, E. C. Cox, im Engineering, auf die Schlußbemerkung des Vortragenden hin, nach der die Südbahn auf ihren elektrisch betriebenen Strecken im Jahre 1927 7,25 Mill. Reisende mehr als im Jahre 1925 befördert hat, während bei den übrigen englischen Eisenbahnen die Zahl der Reisenden im gleichen Zeitraum um 71,5 Mill. zurückgegangen ist. Hieraus wäre zu schließen, daß die anderen am Vorortverkehr von London beteiligten Fernbahnen richtig handeln würden, wenn sie auch zur elektrischen Zugförderung übergingen. Diese Erkenntnis ist aber noch nicht gleichbedeutend mit der Durchführung des als richtig erkannten Gedankens; vor ihr steht noch die Schwierigkeit, das dazu nötige Kapital aufzubringen.

Fremde Erdteile.

Eine neue Eisenbahnlinie zum Victoria-See (Ostafrika). Eine neue für Ostafrika wichtige Eisenbahn ist kürzlich von Tabora an der Central-Tanganyika Bahn, die den Indischen Ozean mit dem Tanganyika-See verbindet, nach Mwanza (Muansa) am südlichen Ende des Victoria-Sees eröffnet worden. Die Linie ist 238 engl. Meilen (363 km) lang, sie war 3 Jahre im Bau und hat über 800 000 Pfd. Sterl. (16,3 Millionen RM) gekostet.

Ungefähr die ersten 80 Meilen von Tabora, das in einer Bahnentfernung von 530 Meilen vom Hafen Dar-es-Salaam liegt, benutzt die Bahn den alten Bahnkörper, mit dessen Herstellung ehemals deutscherseits begonnen wurde, um die Provinzen Ruanda, Urundi und-Bukoba mit der Central-Eisenbahn und so mit dem Indischen Ozean bei Dar-es-Salaam zu verbinden. Ruanda und Urundi sind jetzt unter belgischem Mandat und ihr bester überseeischer Absatz entwickelt sich wahrscheinlich auf dem Weg vom Tanganyika-See nach Kigoma (bei Ujiji), dem westlichen Endpunkt der Central-Eisenbahn. Für das jetzt unter britischem Mandat stehende Bukoba liegt ein dringendes Bedürfnis zu einer Bahnverbindung mit Dar-es-Salaam nicht vor. Seine Erzeugnisse werden auf einer altbritischen Linie über den Victoria-See und weiter auf der Kenya-Uganda Bahn nach der Küste von Mombasa befördert, so daß eine Vollendung der ehemals deutscherseits geplanten Linie nicht in Frage kommt.

Nachdem die neue Bahnlinie in nördlicher Richtung etwa bis in die Höhe von Kahama den alten Bahnkörper benutzt hat, verläuft sie nach Nordosten, teils um ein von der Tse-Tsefliege überschwemmtes Gebiet zu umgehen, teils um die stark bevölkerte und fruchtbare Gegend bei Nzega und Shinyanga zu erschließen. Die 122 Meilen lange Teilstrecke bis Shinyanga ist bereits im Juni 1927 eröffnet, nunmehr ist die Reststrecke bist Mwanza vollendet worden.

Dies neue Glied in dem ostafrikanischen Verbindungsnetz wird in mehr als einer Beziehung von großem Wert sein. Es bedeutet in erster Linie für die wichtige Baumwollausfuhr von Uganda und die an Wert zunehmende Kaffeernte von Bukoba sowie auch für die Erzeugnisse

von Kavirondo und die westlich gelegenen Teile von Kenya eine weitere Beförderungsgelegenheit zur Küste. Wenn auch die Uganda-Baumwolle wohl meist, wie bisher, über Mombasa versandt werden wird, so kann aber die neue Linie bei Betriebsstörungen auf der Kenya-Uganda Bahn von besonderem Nutzen sein. Sie erschließt in unmittelbarem Verkehr mit dem Seehafen von Dar-es-Salaam außer den vorgenannten Gebieten Nzega und Shinyanga (im Norden der Provinz Tabora) noch Maswa, Kwimba und Mwanza — für die Ausfuhr von Baumwolle, Erdnüssen, Fellen, Getreide, Bienenwachs usw.

Während Zehntausende von Eingeborenen bisher die Bodenerzeugnisse in Kopftraglasten nach der Central-Eisenbahn bei Tabora oder dem Seehafen bei Mwanza befördern mußten, werden diese Kräfte jetzt für die weitere Urbarmachung des Bodens frei, so daß künftig eine nicht unbeträchtliche Zunahme der Ausfuhr zu erwarten steht.

Die neue Eisenbahnlinie gewinnt noch dadurch an Interesse, daß sie in Ostafrika als erstes Unternehmen von besonderer Bedeutung dank des im englischen Parlament 1927 für den Ausbau von Verkehrswegen mit einer Zinsgarantie von 10 000 000 Pfd. Sterl. beschlossenen Palästina- und Ostafrika-Anleihegesetzes zustande kam.

Ein Teil dieser Anleihe in Höhe von 2 000 000 Pfd. Sterl. für das Tanganyika-Territorium ist kürzlich aufgelegt worden. Die hierdurch flüssig gemachten Mittel sollen in erster Linie zur Rückzahlung des Betrages dienen, den das Tanganyika-Gouvernement aus seinen ordentlichen Einnahmen der Tabora-Mwanza Bahn zur Verfügung gestellt hat.

Nach dem Beginn des Bahnbaues befürchtete man anfangs, daß mit der Inbetriebnahme dieser zweiten Linie ein Wettbewerb zum Schaden der Kenya-Bahn, die seither den Verkehr nach der Mombasaküste abwickelte, einsetzen würde. Man machte geltend, daß der Victoria-See als geschlossenes Ganzes zu betrachten sei, und der Kenya-Uganda Bahn das alleinige Verkehrsrecht verbleiben müsse, da sie zuerst bestanden habe. Wenn man eine zweite Bahn vom Süden des Sees nach einem anderen Hafen zulasse, würden leicht Unzuträglichkeiten infolge des Wettbewerbskampfes — ähnlich wie in Südafrika vor Bildung der Union — entstehen. Diese Befürchtungen wurden durch ein Übereinkommen zwischen den Gouvernements Kenya und Tanganyika, die Tarife soweit wie möglich einander anzugleichen, aus dem Wege geräumt.

Die Verbindungen, Wege, Ufer und Bahnen am Victoria-See sind britisch. Wenn bei weiterer Entwicklung der umliegenden Gebiete der Verkehr zunimmt, so werden neue Verbindungsmöglichkeiten geschaffen, nicht damit die Verwaltungen miteinander in Wettbewerb treten, sondern sich in ihre Aufgaben zur Bewältigung des Verkehrs teilen.

— **Quer durch Nordamerika in 48 Stunden.** Im Mai ist in den Vereinigten Staaten mit einem Kapital von 5 Mill. Dollar eine Gesellschaft, Transcontinental Air Transport, zu dem Zwecke gegründet worden, einen gemeinschaftlich von Eisenbahn und Flugzeug bedienten Verkehr zwischen New York und Los Angeles einzurichten. An der Gesellschaft sind bereits bestehende Flugunternehmen, Flugzeug- und Motorfabriken, Eisenbahngesellschaften und Finanzkreise beteiligt. Das Kapital ist bereits gezeichnet. Die Amerika durchquerende Reise soll am Abend in New York angetreten werden; ein Zug der Pennsylvania-Eisenbahn bringt die Reisenden nach einem noch nicht bestimmten Ort im Staate Ohio, wo sie auf das Flugzeug übergehen. Den Tag über fliegen sie bis Missouri oder Kansas, um dann in der Nacht die Reise auf der Atchison, Topeka & Santa Fe-Eisenbahn fortzusetzen. In Neu Mexiko werden die Reisenden von einem Flugzeug erwartet, das sie gegen Abend nach Los Angeles bringt. Die Auswahl der Landeplätze wird sich danach richten, welche Flugplätze für den Verkehr der Flugzeuge und den Übergang zwischen ihnen und der Eisenbahn am besten geeignet sind. Im Laufe der Zeit sollen an die Stammstrecke noch seitliche Äste angegliedert werden, so daß alle wichtigen Städte der Vereinigten Staaten an die von Meer zu Meer reichende Schnellverbindung angeschlossen werden. Zunächst ist der Anschluß von Chicago nach Minneapolis—St. Paul, ferner eine Verbindung mit St. Louis und Kansas City, sowie mit den großen Städten des Westens in Aussicht genommen. Ei Flugunternehmen, das seine Flugzeuge zwischen Chicag und San Francisco verkehren läßt, soll im Anschluß an d neue Unternehmen eine Verbindung zwischen Los Angel und San Francisco herstellen. Der Flugverkehr soll d ganze Jahr aufrecht erhalten werden. Es sollen Flugzeug mit drei Motoren benutzt werden, die mindestens 12 Flu gäste fassen. Über die Bauart ist noch keine Entscheidun getroffen, doch sollen ausländische Erzeugnisse nicht i Betracht gezogen werden.

— **Elektrischer Betrieb auf der Andenquerbahn.** Di Gebirgsstrecke der Eisenbahnverbindung Buenos Aires-Valparaiso zwischen Mendoza auf argentinischer und Lo Andes auf chilenischer Seite ist nur 250 km lang, auf de 70,5 km zwischen Los Andes, das auf 834 m Seehöhe lieg und dem höchsten Punkt der Eisenbahn im Gipfeltunn durch die Anden, ist aber ein Höhenunterschied von 2371 zu überwinden, und nach Erklimmung dieser Höhe fäl die Eisenbahn bis Mendoza wieder auf 756 m Seehöhe a Solche Höhenunterschiede auf kurze Entfernung könne mit Hilfe der Reibung der Lokomotivräder auf den Schien allein nicht überwunden werden, es bedarf vielmehr de Einschaltung von Steilstrecken, über die die Züge nu mit Hilfe von Zahnradlokomotiven befördert werden. Di steilste Neigung beträgt auf den Zahnradstrecken 1 : 12, Für die Zahnstange ist die Bauart Abt gewählt.

Bis 1923 wurde der auf chilenischem Gebiet liegend Teil der Gebirgsstrecke von einer chilenisch-englische zum Bau dieser Strecke gegründeten Gesellschaft be trieben, während der Betrieb auf argentinischer Seite i den Händen der Buenos Aires & Pacific-Eisenbahn wa einer argentinisch-englischen Gesellschaft, der die in Osten anstoßende Eisenbahn gehört. Aus dieser Teilun ergaben sich Schwierigkeiten, und 1923 wurde daher ein gemeinschaftliche Verwaltung eingesetzt. Die Regierun übernahm dabei gewisse Geldleistungen und verlangte al Gegenleistung, daß auf der Zahnradstrecke elektrische Betrieb eingerichtet würde. Die dazu nötigen Arbeite wurden alsbald in Angriff genommen, und am 1. Oktobe 1927 wurde auf der 41 km langen Teilstrecke Rio Blanc (Chile)—Las Cuevas (Argentinien), die den Gipfeltunne in sich begreift, der elektrische Betrieb eröffnet, der j nach Fertigstellung der elektrischen Ausrüstung weite ausgedehnt werden wird.

Die Fahrleitung wird von eisernen Rohrmasten ge tragen, die in der Geraden in 45 m, in Krümmungen in 22,5 m Abstand aufgestellt sind. Das Gleis hat Meterspur

Zur Beförderung der Züge dienen elektrische Lokomotiven mit sechs angetriebenen Achsen und einer freien Achse an jedem Ende. Sie wiegen 85,2 t, wovon 72,3 t als Reibungsgewicht ausgenutzt werden. Die ganze Lokomotive ist 16 m lang, hat einen steifen Radstand von 3,7 und einen gesamten Radstand von 13,0 m. Die Triebräder haben 1 m, die Laufräder 71 cm, die Zahnräder 84 cm Durchmesser. Auf den Reibungsstrecken beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km, auf den Zahnradstrecken 16 km in der Stunde, wobei Züge von 150 t Gewicht befördert werden. Es sind vier auf die gewöhnlichen Triebräder und zwei auf die Zahnräder wirkende Motoren vorhanden. Die erstgenannten leisten dauernd 1060 PS, eine Stunde lang 1280 PS. Bei den Zahnradmotoren sind die entsprechenden Leistungen 530 und 640 PS. Die Zugkraft ist bei Reibungsbetrieb 10,4 t, bei Zahnradbetrieb 21,6 t.

Als Triebkraft dient Gleichstrom von 3000 Volt Spannung, der durch Bügelabnehmer der Lokomotive zugeleitet wird. Zur Rückleitung dienen die Schienen, die alle 300 m an ein Kabel zur Rückleitung des Stroms angeschlossen sind. Der Strom wird aus einem Wasserkraftwerk in der Nähe von Santiago bezogen, wo er als Drehstrom mit 44 000 Volt Spannung und 50 Wechseln erzeugt wird. Die Speiseleitung wird von 189 Masten verschiedener Bauart in 255 m durchschnittlichem Abstand getragen. Die größte Entfernung zwischen zwei Stützpunkten ist 656 m. Bei Juncal, 51 km von Los Andes entfernt, liegt das Umformerwerk auf einer Höhe von 2240 m. Seine volle Leistung beträgt 4500 Kilowatt, bis jetzt ist es aber nur mit zwei Einheiten von je 1500 Kilowatt ausgestattet.

Luftverkehr.

— **Luftfahrtvertrag in Niederländisch - Ostindien.** ischen der Niederländisch-Ostindischen Regierung und Niederländisch-Indischen Luftfahrt-Gesellschaft ist ein rtrag zustande gekommen über die Instandsetzung und terhaltung regelmäßiger Luftverkehrsdienste in Nieder-disch-Ostindien. Auf Grund der Bestimmungen dieses rtrages erhält die N. I. L. M. (Niederländisch-Indische chtvaart-Maatschappij) die Befugnis zur Ausübung er anderen zum Luftfahrtbetrieb gehörigen Verrichtun- wie Vergnügungs-, Touristen- und Werbeflüge, Luft- otographie und Geländeaufnahme aus der Luft, Insek- bekämpfung usw. Der Betrieb wird etwa am 1. Sep- ber d. J. aufgenommen.

Die Gesellschaft ist vertraglich verpflichtet:

a) einen am 3. September 1928 zu eröffnenden täglichen Flugdienst mit Landflugzeugen zu unterhalten zwischen Batavia und Bandoeng sowie zwischen Batavia, Semarang und Soerabaja;

b) einmal wöchentlich einen Flugdienst mit Wasserflugzeugen zu unterhalten zwischen Batavia, Singapore und Belawan, mit Anschluß in Belawan an ankommende und abfahrende Maildampfer. Die Eröffnung soll in der ersten Woche 1929 erfolgen.

Die Regierung stellt der N. I. L. M. die erforderlichen ugplätze und Flughäfen sowie die zur Sicherung des rkehrs erforderlichen Hilfsmittel zur Verfügung; dem- genüber enthält der Vertrag eine Reihe von Bestimmun- n, denen die Gesellschaft in bezug auf die Verkehrs- herheit nachzukommen hat.

Wenn, ehe die beförderten Reisenden, Postsendungen er Güter ihre Bestimmung erreicht haben, eine Fort- tzung des Fluges durch irgendwelche Ursache verhindert rden sollte, hat die N. I. L. M. auf ihre Rechnung die forderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die Reisenden, st- und Gütersendungen baldmöglichst ihren Bestim- ungsort erreichen. Die Regierung beschafft die nötigen etter- und Verkehrsnachrichten.

Die Vergütung für die Postbeförderung, die den Höchst- trag von ½ Cent für jedes zurückzulegende Kilometer d Kilogramm (oder Bruchteil davon) nicht übersteigen ird, sowie die weiteren Transportbestimmungen, werden öglichst jedesmal für ein ganzes Kalenderjahr zwischen m Chef der Post-, Telegraphen- und Telephonverwal- ng und der Gesellschaft geregelt.

Die N. I. L. M. erhält von der Regierung als Beitrag den Betriebskosten (einschließlich Abschreibungen) r 1928 300 000 hfl.

Für 1929 und weitere Jahre bis zur Beendigung des bereinkommens 1 000 000 hfl. Der Vertrag läuft vom September 1928 bis 31. Dezember 1933.

Allgemeines.

— **Wieviel Geld lassen andere Länder im Reiseverkehr ?** Bekanntlich ist die Mitnahme von Zahlungsmitteln ei Reisen im Auslande an mancherlei Beschränkungen bunden, die sehr lästig und störend sind. Um den eisenden vor Unannehmlichkeiten zu bewahren, hat be- nntlich die Industrie- und Handelskammer zu Düssel- rf ein Merkblatt über die Mitnahme von Zahlungs- itteln bei Auslandsreisen herausgegeben. Sie veröffent- cht soeben eine 2. Auflage dieses Merkblattes, die n neuesten Stand der Vorschriften berücksichtigt. Das erkblatt kann von der Geschäftsstelle der Kammer zum reise von 40 Rpf das Stück — bei Sammelbestellungen reisnachlaß — bezogen werden. Die Portokosten werden esondert in Rechnung gestellt.

Rechtspflege.

— **Haftet die Eisenbahnverwaltung oder etwa ihr Per- nal, wenn ein betrunkener Reisender aus dem Zuge stürzt nd zu Tode kommt?** Die Mitglieder einer Jagdgesellschaft aren infolge anscheinend nicht unerheblichen Alkohol- enusses während der abendlichen Hinfahrt eingeschlafen. ufgewacht, vermißten sie einen ihrer Genossen, dessen eiche man auch bald darauf neben der Strecke fand.

Die Klage der Erben auf Schadensersatz, die sich auf § 1 RHG. gründete, wurde im zweiten Rechtsgange abgewiesen. Wir entnehmen Folgendes aus den Entscheidungsgründen:

Nach dem Ergebnis der technischen Versuche und der Beweisaufnahme gibt es nur zwei Möglichkeiten, das Hinausstürzen S. und sein Niederfallen an jener Stelle zu erklären: Entweder ist er durch einen ziemlich wuchtigen, von dritter Seite ausgehenden Stoß zu der zuvor von ihm geöffneten Türe hinausgestoßen worden oder er hat selbst aus der von ihm geöffneten Tür sich bewußt oder unbewußt stark nach der linken Zugseite hin abgestoßen; in dem letzteren Falle ist denkbar, daß S. nach einem Halt suchte, dabei aber gerade das Gegenteil erreichte, indem er sich nämlich etwa mit einem Arm oder einem Bein von dem Wagen heftig abstieß. Ist S. von dritter Seite aus der Türe hinausgestoßen worden, so kann das nur durch seine Reisegefährten oder einen oder einige von ihnen geschehen sein. In beiden Fällen — Herausstoßen oder Herausspringen — muß sich der Körper des Verunglückten überschlagen haben. Jede andere Möglichkeit scheidet nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme aus.

Die rechtliche Würdigung der beiden vorhandenen Möglichkeiten führt aber zu dem Ergebnis, daß bei keiner von ihnen eine Haftung der Bahn gegeben ist. Falls S. hinausgestoßen worden ist, liegt höhere Gewalt im Sinne des § 1 RHpflG. vor. Höhere Gewalt ist ein von außen in den Betrieb hineinwirkendes Ereignis, das nicht vorgesehen und auch durch die zweckmäßigsten mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu vereinbarenden Maßnahmen nicht abgewendet oder in seiner Folge unschädlich gemacht werden kann (vgl. Seligsohn a. a. O. § 1 Bem. 153). Auch Handlungen von Fahrgästen, die auf den Betrieb der Eisenbahn einwirken, können sich als höhere Gewalt darstellen, insbesondere kann dies der Fall sein, wenn diese Handlungen unzulässig waren (vgl. Seligsohn, § 1 Bem. 165 am Ende). Indes sind solche unzulässige Handlungen doch nur dann als Fälle höherer Gewalt anzusehen, wenn der Betriebsunternehmer auch alles zur Hintanhaltung des Eintrittes des Unfalles getan hat.

Ein Hinausstoßen des S. ist nun ein Schadensereignis durch unzulässige Handlungen von Passagieren, das von der Bahn nicht vorausgesehen und nicht abgewendet werden konnte. Der Zugschaffner, der die Fahrgäste zeitweise beobachtet hat, wußte zwar, daß sie betrunken oder angeheitert waren. Sie unterhielten sich zwar sehr laut, aber ohne Tätlichkeiten. Er konnte und brauchte nicht damit zu rechnen, daß sie sich in ihrem Zustand derartig streiten würden, daß sie sich aus dem Abteil hinausstoßen würden. Zwar hat das Reichsgericht (im Recht 1907 Nr. 818) gefordert, daß unter besonderen Umständen ein Schaden, den ein Mitfahrender durch den Übermut von anderen Reisenden erleidet, von der Eisenbahnverwaltung vorausgesehen und durch geeignete Maßnahmen abgewendet werden müsse. Dort handelte es sich jedoch um eine Fahrt am Sonntag in dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und um einen Zug, der erfahrungsgemäß von einer zu Exzessen neigenden Arbeiterbevölkerung in Massen benutzt wurde. Hier jedoch durfte der Zugschaffner das Nebenabteil des Unglücksabteils in Frankfurt-Süd verlassen, denn es handelte sich um eine befreundete Gesellschaft von Jagdgenossen und Passagieren dritter Klasse in einem beschleunigten Personenzuge, der an einem Werktage fuhr (vgl. Seligsohn a. a. O. § 1 Bem. 170). Das Nichtverbleiben des Schaffners steht also der Annahme der höheren Gewalt nicht entgegen. Diese ist vielmehr im Falle des Hinausstoßens des S. voll gegeben und schließt eine Haftung der Beklagten aus.

Die rechtliche Beurteilung der zweiten Möglichkeit, daß nämlich S selbst aus dem Zuge gesprungen ist oder sich sehr kräftig abgestoßen hat, führt ebenfalls zu einer Verneinung der Haftung der Beklagten. In diesem Falle muß der Unfall auf das eigene Verschulden des Verunglückten zurückgeführt werden, das sich als grobe Außerachtlassung der Verkehrssorgfalt darstellt. Dieses Verschulden S.'s liegt darin, daß er vor seiner Rückfahrt nach Frankfurt eine erhebliche Menge Alkohol zu sich genommen hatte. Durch den Einfluß der frischen Luft machte sich bei ihm alsdann eine übermäßige Müdigkeit geltend. Wäre S. lediglich schlaftrunken gewesen, so hätte er noch rechtzeitig die Gefahr erkannt, die ihm durch das Öffnen der Türe während der raschen Fahrt des Zuges erwachsen ist. Daß er

diese hohe Gefahr jedoch nicht erkannte und sein Verhalten nicht entsprechend einrichtete, ist darauf zurückzuführen, daß die Wirkung des genossenen Alkohols ihn in einen Zustand versetzt hatte, in dem er seine äußeren Eindrücke kaum mehr zu verarbeiten vermochte. S. hat in diesem Fall seinen Tod allein verschuldet, da nach den vorn angegebenen Ausführungen bei Lage der Sache ein Verbleiben des Zugschaffners im Abteil nicht erforderlich war. Das Verhalten S.'s erscheint als eine derartig grobe Vernachlässigung, daß auch die Berücksichtigung der allgemeinen Betriebsgefahr des Eisenbahnunternehmens nicht zu einer Schadenssteigerung nach § 254 BGB. führen kann.

Das vorstehende, aus nicht erkennbaren Gründen nicht durch die Revision angefochtene Urteil setzt sich aus tatsächlichen sowohl wie rechtlichen Erwägungen heraus in einen für die Eisenbahnverwaltung günstigen Gegensatz zu dem Reichsgerichte, das immer die Lüftung des Dunkels eines Falles ihr zuschob und sie haftbar machte, falls dies nicht in vollem Maße gelang. (OLG. Frankfurt a. M. 29. März 1928. — I U 178/27; hierzu die Urteile vom 1. Juni 1908 — VI 509/07, V. Z. 1908 S. 1579 und vom 12. Januar 1925 — IV 409/24, J. W. Heft 18 von 1925 S. 200.)

Bücherschau.

— **Presse und Wirtschaft.** In prächtiger Aufmachung hat die „Kölnische Zeitung" aus Anlaß der Pressa eine 200 Seiten starke broschierte Festschrift erscheinen lassen. Der I. Teil des Inhalts enthält 17 Aufsätze, in denen sich namhafte Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Technik und Verkehr sowie hervorragende Vertreter des Zeitungswesens mit der Presse und den mit ihr zusammenhängenden Industrie-, Wirtschafts- und Kulturgebieten beschäftigen (z. B.: Professor Dr. Duisberg: Presse und Wirtschaft, Dr. Krumbhaar: Der deutsche Verleger, Dr. Heide: Zeitungswissenschaft, Reichsbahnoberrat Dr. Adam: Presse und Verkehr). Weiterhin behandeln bekannte Fachleute eingehend Einrichtungen des Zeitungsbetriebes (z. B.: Domel: Von der Keilschrift zur Rotationsmaschine usw.). Der II. Teil enthält eine große Anzahl Monographien maßgebender Staats- und Privatbetriebe, Industrien aller Art, Banken, Versicherungen usw. Auch staatliche und städtische Behörden, Universitäten und Hochschulen fehlen hier nicht.

Die Festschrift ist mit vorzüglichen Illustrationen in Tiefdruck ausgestattet. Ihr Inhalt bietet viel Interessantes und reichen Stoff für jeden, der sich über die Großmacht „Presse", ihren Einfluß und ihre Einwirkungen sowie über ihre Einrichtungen unterrichten will. Die Herausgabe eines solchen Werkes legt auch ein beredtes Zeugnis ab für die Leistungsfähigkeit der deutschen Zeitungspresse.

W.

— **Der Hamburger Vorortverkehr der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Ausbau oder Einschränkung? Von Dr. Ing. E. Giese, Professor für Großstädtisches Verkehrswesen an der Technischen Hochschule zu Berlin. Mit 12 Abbildungen und 16 Tabellen. April 1928. Verlag der „Verkehrstechnik" Berlin SW 68.

Der Vorortverkehr der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der sich hauptsächlich auf der Strecke zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Ahrensburg abspielt (einige Vorortzüge verkehren auch bis Bargteheide), weist seit einig Jahren einen Verkehrsrückgang auf, der besonders in d letzten Zeit sehr stark gewesen ist. In der vorliegend Ausführung untersucht Giese die Entwicklung und d Umfang des Vorortverkehrs der Lübeck-Büchener Eise bahn und die gesamten im Bereiche der Vorortbahn vo handenen Verkehrsverhältnisse, um alsdann den Umfa des Rückgangs des Vorortverkehrs der Lübeck-Büchen Bahn zu ermitteln. Er untersucht weiter, ob dieser Rüc gang auf die allgemeine Wirtschaftslage oder auf U stände besonderer Art zurückzuführen ist, ob ferner d Rückgang auf das Unternehmen einen erheblichen wi schaftlichen Einfluß ausübt und welche Maßnahmen griffen werden können, um diesem Verkehrsrückgang u den damit verbundenen wirtschaftlichen Ausfällen e gegenzuarbeiten. Dr. Giese kommt zu dem Schluß, daß sich nicht um einen allgemeinen Verkehrsrückgang d ganzen Gegend, sondern nur um eine Verschiebung d Verkehrs innerhalb gewisser, inzwischen neu erstandene in Wettbewerb miteinander stehender Verkehrsunte nehmungen zum Nachteil der Lübeck-Büchener Vorortbal handelt. Als Wettbewerbsunternehmungen kommen hau sächlich Straßenbahn, Omnibusse und die Walddörferbal in Betracht. Giese schlägt alsdann eine Reihe ineinande greifender Maßnahmen für die wirtschaftlichere Gestaltu des Vorortbetriebes vor. Wenn im vorliegenden Falle d Verhältnisse (infolge der Walddörferbahn) auch besonde liegen, so werden die eingehenden Untersuchungen Gies und das reiche von ihm gelieferte Material doch jede Fachmann — zumal in der Frage des Wettbewerbs dur Omnibus und Straßenbahn — Interesse bieten. Auch d Verhältnisse des Hamburger Stadt- und Vorortverkeh sind bei den Vergleichen berücksichtigt.

W.

— **Die Elektrizität und ihre Anwendungen.** Von D L. Graetz, o. ö. Professor an der Universität Münche Mit 379 Abbildungen. Dreiundzwanzigste, wesentlich ne bearbeitete Auflage. 137. bis 146. Tausend. Stuttgart 192 J. Engelhorns Nachf. XVI, 818 Seiten. Preis in Ganzleine geb. 16,50 RM.

Wesentlich umgearbeitet, liegt nun „der große Graetz schon in 23. Auflage (137. bis 146. Tausend) vor und bring wie bisher, die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete d Elektrizität und ihrer Anwendungen. Trotzdem ist der Un fang des Buches nicht zu groß geworden, da die Kenntn vieler elektrischer Erscheinungen und vieler Begriffe d Elektrizitätslehre schon jetzt Gemeingut geworden ist un an vielen Stellen daher wesentliche Kürzungen vorgenomme werden konnten. Dafür wurden die Hochspannungsfrage ausführlich behandelt, ebenso die Hochfrequenztechnik. Ne sind hinzugekommen: die Kettenleiter, das Kerrsche Phän men, die physikalischen Ursachen des Blindstromes, d Skineffekt, die Strichfokusröhren, die photoelektrische Maschenzellen, die Messung sehr hoher Spannungen, Gleic richter, Lichtreklame, Speicheröfen, Schweißeinrichtunge Hochspannungsanlagen, elektrische Fern- und Bergbahne Bildtelegraphie, Elektronenröhren, kurze Wellen, Neueru gen in Rundfunkeinrichtungen, Neutrodynschaltung, Supe heterodynempfänger, Blatthaller, Zugtelephonie, Äthe wellenmusik u. a. mehr.

Die Behandlung des Stoffes ist, wie bisher, klar un verständlich, die Ausstattung des Buches glänzend. Eine weiteren Empfehlung bedarf das schöne Buch nicht.

Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Drucksachen des Vereins.

Die Satzungen des Vereins sind neu herausgegeben und mit Rundschreiben Nr. III 116 vom 23 Juni 1928 den Verwaltungen übersandt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken ist zugerechnet worden:

a) die 27,2 km lange Neubaustrecke Verden (Aller)—Rotenburg (Han.) (RBD Hannover);
b) die 3,63 km lange Teilstrecke Horrem—Quadrath (alt) (RBD Köln).

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen Österreichs.

Wegen außerordentlicher Verkehrsverhältnisse wird fü die in den Bahnhöfen der Strecken:

Salzburg—Linz—Wien Westbahnhof,
Passau—Wels,
Gmünd—Wien Franz Josefs-Bahnhof,
Unter Retzbach—Wien Nordbahnhof,
Penzing—Wien Südbahn Matzleinsdorf—Wien Nord bahnhof und Wien Südbahnhof—Graz Haupt bahnhof

der Zeit vom 18. bis einschließlich 24. Juli 1928 zur Auf-
der Abgabe gelangenden oder über diese Strecken gemäß
en kundgemachten Verkehrsleitungsvorschriften oder ge-
äß Wegvorschrift des Absenders im Frachtbrief rollenden
üter im Gewicht von mindestens 5000 kg oder, wenn ein
agen zur ausschließlichen Benutzung verwendet wird,
ich unter 5000 kg (Wagenladungen) eine Zuschlagfrist zu
en tarifmäßigen Lieferfristen von drei Tagen, für alle an-
eren Güter (Stückgüter) eine Zuschlagsfrist von fünf Tagen
stgesetzt.

orübergehende Annahmesperre für bestimmte Kohlensendungen.

Österreichische Bundesbahnen. Anläßlich
es Sängerbundesfestes wird in der Zeit vom 16. bis 21. Juli
28 von den Österreichischen Bundesbahnen eingestellt:

1. Die Annahme aller gemäß den Verkehrsleitungsvorschriften oder gemäß einer Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe über Straßhof rollenden Kohlensendungen;
2. die Annahme der gemäß den Verkehrsleitungsvorschriften oder gemäß einer Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe in Salzburg, Simbach, Passau, Summerau, Gmünd, Laa, Retz und Marchegg auf die Österreichischen Bundesbahnen übergehenden, nach den im Wiener Gemeindegebiet gelegenen Bahnhöfen bestimmten Kohlensendungen. Kohlensendungen, deren frachtbriefmäßiger Empfänger ein Gaswerk ist, und Kokssendungen sind von den unter 1. und 2. genannten Maßnahmen ausgenommen. Rollendes läuft aus.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt
Oder). Am 8. Juli 1928 wird der zwischen den Bahnhöfen
Strausberg und Rehfelde Ostbahn an der Strecke Berlin—
Küstrin neuerrichtete Personenhaltepunkt Herrensee er-
öffnet.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 15. Juli 1928 wird der zwischen den Stationen Kronweiler und Enzweiler links der Bahnstrecke Türkismühle—Bad Münster a. Stein gelegene Haltepunkt Sonnenberg, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 300 kg eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 116 vom 26. Juni 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und das Reichsbahn-Zentralamt, betr. Vereinssatzungen;

Nr. III 125 vom 5. Juli 1928 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betr. Sonderausschuß für die Neubearbeitung des VWÜ und für die Prüfung der Möglichkeit von Erleichterungen des Güterwagenaustausches im Vereinsbereich;

Nr. III 129 vom 9. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Satzungsausschuß. Inkrafttreten von Beschlüssen;

Nr. III 130 vom 7. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vereinswagenausschuß;

Nr. IV 135 vom 26. Juni 1928 an die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses, betr. die neuen Drucksachen für den Personen- und Gepäckverkehr (Vereinsübereinkommen und Abfertigungs-Vorschriften über den Personen- und Gepäckverkehr, Fahrgeld- und Gepäckfrachterstattungsübereinkommen;

Nr. IV 137 vom 5. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Niederschrift Nr. 92 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Den Haag, den 6./8. Juni 1928.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 4. Juli 1928 verschied

Reichsbahnoberrat

Herr Fritz Scherff.

Der Verstorbene ist insgesamt 20 Jahre im Eisenbahndienst tätig gewesen und gehörte in den letzten 12 Jahren der Reichsbahndirektion Elberfeld als Mitglied an.

Wir beklagen aufs tiefste den Verlust dieses ausgezeichneten Mannes. Der Verstorbene hat sich durch seine Tüchtigkeit und Fachkenntnis, sein liebenswürdiges Wesen und seine vornehme, lautere Gesinnung in allen Kreisen, die mit ihm in Berührung gekommen sind, besondere Hochachtung und warme Zuneigung erworben.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Elberfeld im Juli 1928. (744)

Der Präsident
Reichsbahndirektion Elberfeld

2. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Nach und vom Bahnhof St. Ottilien der Strecke Mering—Weilheim dürfen vom 12. Juli 1928 an Güter und Tiere unbeschränkt verfrachtet werden. Ausgeschlossen sind Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

Augsburg, den 4. Juli 1928. (726)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Augsburg.

Am 15. Juli 1928 wird der zwischen den Stationen Kronweiler und Enzweiler links der Bahnstrecke Türkismühle—Bad Münster a. Stein gelegene Haltepunkt Sonnenberg, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 300 kg eröffnet.

Mit demselben Tage wird Sonnenberg in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen.

Trier, den 30. Juni 1928. (727)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Trier.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. September 1928 wird die Station Ullersdorf (Queis) im Ausnahmetarif 159 (Papier usw. zur Ausfuhr) als Versandstation gestrichen.

Berlin, den 7. Juli 1928. (742)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

Die in Nr. 15 vom 14. April 1927 dieser Zeitung veröffentlichten ermäßigten Schnittfrachtsätze II nach den Stationen Kladno, Králuv Dvur und Staré Kladno gelten bis 31. Dezember 1928.

Dresden, am 9. Juli 1928. (745)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, enthaltend besondere Zusatzbestimmungen zum IÜ.

Im Abschnitt III — f) „Verzeichnis der tschechoslowakisch-polnischen Grenzübergangsstationen" ist mit sofortiger Gültigkeit die Station „Jasina" nachzutragen.

Dresden, am 9. Juli 1928. (746)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1928 wird der Abschnitt Frachtberechnung in den Ausnahmetarifen 1 a, 1 d, 1 e und 1 u geändert.

Berlin, den 6. Juli 1928. (738)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1928 tritt der Ausnahmetarif 72 a für Dolomit- und Kalkbruchsteine usw. zur Ausfuhr nach der Tschechoslowakei in Kraft.

Berlin, den 7. Juli 1928. (739)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1928 tritt der Ausnahmetarif 5 p für Mauer-, Hohl- und Dachziegel und Drainröhren in Kraft.

Berlin, den 7. Juli 1928. (740)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Nebenbahn Zwiesel—Bodenmais wird die Station Bodenmais im Abschnitt Geltungsbereich und Frachtberechnung des Ausnahmetarifs 1 f nachgetragen.

Berlin, den 7. Juli 1928. (741)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen [Heft 8]).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1928 werden die Tarife Nr. 1, 4, 7, 20, 21, 24, 30, 59, 70, 71, 100 und 102 durch Aufnahme weiterer Stationen und Frachtsätze ergänzt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, am 5. Juli 1928. (734)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Im Ausnahmetarif 72 wird mit Gültigkeit vom 12. Juli 1928 das Warenverzeichnis geändert und mit Gültigkeit vom 12. September 1928 die Station Velden b. Hersbruck als Versandstation gestrichen.

Berlin, den 7. Juli 1928. (743)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I a (Frachtsatzzeiger) Tfv. 3.

Die Anmerkung zu den Vorbemerkungen des Frachtsatzzeigers wird durch einen Hinweis ergänzt, daß auch der aus bituminösem Ölschiefer gewonnene Pech- und Teerkoks beförderungssteuerfrei ist. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 30. Juni 1928. (735)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1928 wird die neu eröffnete Station Quadrath-Ichendorf des Bezirks Köln in den Tarif aufgenommen. Näheres im T. V. A. I.

Dresden, am 5. Juli 1928. (728)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Entfernungszeiger für den Binnengüterverkehr des Bezirks der Reichsbahndirektion Stuttgart und den Verkehr dieses Bezirks mit den angeschlossenen Privatbahnen.

Am 14. Juli 1928, dem Tag der Betriebseröffnung auf der Strecke Klosterreichenbach — Raumünzach, treten im Verkehr mit den Stationen Baiersbronn, Freudenstadt Stadt, Friedrichstal (Württ.) und Klosterreichenbach Entfernungsänderungen in Kraft. Vom gleichen Tage an gelten die für die Stationen Huzenbach, Röt und Schönmünzach vorgesehenen Entfernungen.

Näheres im Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Stuttgart, den 4. Juli 1928. (729)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart

Durchfuhrausnahmetarif D 23, Verkehr Tschechoslowakei—Niederlande, vom 1. Februar 1928.

Mit Gültigkeit vom 9. Juli 1928 werden ermäßigte Frachtsätze für Ton von Mittelwalde Übergang nach Emmerich Grenze und Gronau (Westf.) Grenze eingeführt. Näheres durch Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 2. Juli 1928. (730)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 9. Juli 1928 werden im Ausnahmetarif 1 f (Daub- [Fest-] Holz usw.) Stationsfrachtsätze für eine Anzahl von Stationsverbindungen nachgetragen.

Berlin, den 4. Juli 1928. (732)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1928 treten einige Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält der am 12. ds. Mts. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 6. Juli 1928. (733)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1928 werden im Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen die Stationen Arys, Bialla (Ostpr.), Bischofsburg und Naujeningken als Empfangsstationen nachgetragen.

Berlin, den 5. Juli 1928. (737)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 192 wird der Ausnahmetarif 1 für b schlagenes usw. Holz gestrichen. Ne eingeführt wird der Ausnahmetarif 1 für Holz der Klasse 2 für den Ver kehr zwischen den in der Tschecho slowakei liegenden Stationen de Deutschen Reichsbahn. Ferner wer den die Ausnahmetarife 1 e, 1 h, 1 1 p und 1 u geändert.

Berlin, den 4. Juli 1928. (731
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A (Tfv. 1 a). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 192 treten in Kraft:

a) Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. März 1928. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen der Anlagen sowie Berichtigungen.

b) Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, vom 15. März 1926. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen sowie Änderungen und Ergänzungen der Anlagen II und III.

c) Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1928. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.

In den Nachträgen enthaltene Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nach § 6 (5) EVO. erst am 15. September 1928 in Kraft, sofern nicht im Nachtrag ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Nähere Auskünfte erteilen die Tarif- und Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Nachträge können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5, käuflich bezogen werden.

Berlin, den 1. Juli 1928. (736)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 29 | Berlin, den 19. Juli 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1927.

Der Einspruch von Zeitarbeitern gegen die Kündigung nach § 80 Ziffer 4 und § 83 der Betriebsräteverordnung.

Das Unterrichts- und Bildungswesen bei der Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Nachrichten.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Reichskabinett und Eisenbahntariferhöhung. — Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Eisenbahnunglück am Münchener Hauptbahnhof. — Deutsch-südslawischer Güterverkehr. — Direkte Personen- und Gepäckverkehre mit Sowjetrußland. — Der neue Flugeisenbahn-Personenverkehr. — Berliner Ferienreiseverkehr. — Die kürzeste Zugverbindung zwischen Berlin und Antwerpen. — Die Verwaltungsakademie Berlin.

Österreich: Sachverständigengutachten über die Elektrisierung der Strecke Wien—Salzburg. — Wanderungsbewegung in Österreich.

Ungarn: Neu. Eilzugverbindungen mit den Plattensee-Badeorten. — Generalversammlung der Budapester Hauptstädtischen Verkehrs-A.-G.

Niederlande: Die Eisenbahn-Gesellschaft „Zwolle-Blokzijl". — Betriebsergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen. — Mechanisierung der Büroarbeiten. — Eisenbahnzeitschrift „Spoor & Tramwegen".

Übrige europäische Länder: Der schnellste Zug Dänemarks. — Finnländische Eisenbahnbaupläne. — Estland bestellt Lokomotiven in Frankreich. — Steigerung des deutsch-polnisch-russischen Durchgangsverkehrs. — Eine neue Eisenbahnlinie Kattowitz—Czenstochau. — Der russische Eisenbahnbau im Jahre 1928/29. — Aussichtswagen auf den tschechoslowakischen Bahnen. — Günstige Entwicklung des tschechoslowakischen Fremdenverkehrs. — Unfall des Schnellzuges Paris—Aachen. — Kraftwagenverkehr der Belgischen Staatsbahnen.

Fremde Erdteile: Finanzierung der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie. — Deutsche Verkehrswerbung in Amerika. — Wohlfahrtseinrichtungen einer amerikanischen Eisenbahn. — Bahnbau auf den Bermuda-Inseln. — Viehverkehr in Queensland.

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1927.

Von Geheimer Rat **Dr. Otto**, Dresden.

Von jeher ist viel geklagt worden über schlechte Zeiten. Nicht allzu lange vor seinem Tode ließ sich Ludwig Thoma wie folgt vernehmen: „Es ist doch eigentümlich, wie gut um uns herum das Ach und Weh gedeiht." Im Jahre 1854 setzte Wilhelm Raabe an die Spitze seines berühmten Romans „Die Chronik der Sperlingsgasse" den Satz: „Es ist eigentlich eine böse Zeit! Das Lachen ist teuer geworden in der Welt, Stirnrunzeln und Seufzen gar wohlfeil." Und etwa zwei Jahrhunderte früher griff Paul Gerhardt, der sonst so zarte Töne fand, derb in die Leyer und dichtete von Lübben aus: „Je länger ich hier walle, je weniger find' ich Lust, die meinem Geist gefalle, das meist' ist Stank und Wust." Glücklicherweise war er anders gearteten Regungen nicht ganz unzugänglich, denn von ihm stammen auch die Verse: „Mein Herze geht in Sprüngen und kann nicht traurig sein, ist voller Freud' und Singen, sieht lauter Sonnenschein." Niemand wird also geneigt sein, sich die erstere, pessimistische Auffassung Paul Gerhardts restlos zu eigen zu machen, aber selbst maßvoll und besonnen Denkende werden der Gegenwart kaum ein weitergehendes Zugeständnis machen wollen, als in dem Schillerwort zu finden ist: „Liebe Freunde, es gab schönre Zeiten als die unsern, das ist nicht zu streiten." Die Schwierigkeiten und Sorgen bei dem gigantischen Unternehmen, das sich in der Reichsbahn verkörpert, und dessen Einfluß auf das ganze Wirtschaftsleben Deutschlands kaum überschätzt werden kann, türmen sich hochauf, und lauten Klagen über schlechte Zeiten wäre ein weites Feld geboten. Doch überwiegt in uns beim Studium des Geschäftsberichts das Gefühl der befreienden Zuversicht, daß die Verwaltung mit altbewährter Sachkunde, mit größter Umsicht, Entschlossenheit und Tatkraft den Kampf aufnimmt und die Verhältnisse meistert. „Die Zeit geht aufrecht unter ihrer Last." Und dabei wird das gesamte Personal von Stolz erfüllt werden, wenn der Präsident des Verwaltungsrates von Siemens und der Generaldirektor Dorpmüller, die letzten Endes die Verantwortung für die ganze Verwaltung zu tragen haben, am Schlusse der einleitenden Darlegungen im Geschäftsberichte das Bekenntnis ablegen: „Das vergangene Jahr hat hohe Ansprüche

an die Verwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft gestellt. Wenn es gelungen ist, den Aufgaben zum Wohle unseres Unternehmens und damit auch der deutschen Wirtschaft gerecht zu werden, so ist dies dem pflichttreuen Zusammenarbeiten und der Hingabe der Beamten, Angestellten und Arbeiter zu verdanken."

Zwei Probleme sind es hauptsächlich, deren Lösung unabweisbar ist und die in ihren Auswirkungen die Verwaltung vor verantwortungsvolle Entscheidungen stellen: Die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen und die Deckung der Personalausgaben. Die Erörterung über diese beiden Fragen nehmen im Geschäftsbericht einen großen Raum ein. Bekanntermaßen hatte die Reichsbahn-Gesellschaft für den Dienst der Schuldverschreibungen im ersten Reparationsjahre (1. September 1924 bis 31. August 1925) 200 Millionen Goldmark, im zweiten Reparationsjahre (1. September 1925 bis 31. August 1926) 595 Millionen Goldmark und im dritten Reparationsjahre (1. September 1926 bis 31. August 1927) 550 Millionen Goldmark aufzubringen. Für das vierte und die folgenden Reparationsjahre sind je 660 Millionen Goldmark zu leisten. Diese am 1. September 1927 in Kraft getretene Normaljahresleistung von 660 Millionen Goldmark umfaßt den Zinsendienst mit 5 % auf die 11 Milliarden Reparationsschuldverschreibungen in Höhe von 550 Millionen, sowie die Tilgung dieser Schuldverschreibungen in Höhe von 1 % mit 110 Millionen jährlich. Außer diesen 660 Millionen Goldmark hat die Gesellschaft an den Reparationsagenten 290 Millionen Goldmark Beförderungssteuer abzuführen, ein im Geschäftsjahr 1927 erzieltes Mehrerträgnis aus der Beförderungssteuer in Höhe von rd. 10 Millionen Goldmark wurde der Reichsfinanzverwaltung überwiesen; für den Steuerertrag ist die Reichsbahn-Gesellschaft lediglich Durchlaufstelle, in ihren veröffentlichten Abschlüssen tritt also der Ertrag der Beförderungssteuer nicht in Erscheinung, da die Betriebseinnahmen immer abzüglich der Steuer gebucht werden. Dem deutschen Volksvermögen aber werden immerhin 660 + 290 = 950 Millionen Goldmark jährlich entzogen. Außerdem hat, wie bekannt, das Reich einen weiteren Tribut von 1550 Millionen Goldmark in jedem Jahre zu leisten. Der Eisenbahnkommissar Leverve hat seinem Bericht Nr. 7 vom 1. Juni 1928 eine Anlage II beigefügt, aus der die auf die Reparationsschuldverschreibungen bisher geleisteten und die noch zu leistenden Zahlungen im einzelnen zu ersehen sind; seit dem 1. September 1927 beträgt die Monatsleistung bis auf weiteres 55 Millionen Goldmark. Die hiernach zu Anfang des vierten Reparationsjahres (1. September 1927) eingetretene Erhöhung auf die Normaljahresleistung hat sich naturgemäß im vergangenen Geschäftsjahre der Reichsbahn-Gesellschaft (1. Januar bis 31. Dezember 1927) nur zu einem kleinen Teile ausgewirkt, wird aber die Gesellschaft in den folgenden Geschäftsjahren voll belasten, was bei der knappen Finanzlage die bestehenden Schwierigkeiten in bedauerlicher Weise steigern wird. In noch weit größerem Maße wird dies bei den Personalausgaben eintreten. Wenn der wichtige Abschnitt „Finanzen" auf Seite 79 des Geschäftsberichts mit dem Satze beginnt: „Das Gesamtergebnis im Geschäftsjahre 1927 kann als günstig bezeichnet werden", so wird die reine Freude an dieser Feststellung etwas getrübt durch die zweifellose Tatsache, daß im Jahre 1928 eine gewaltige Steigerung der Personalausgaben mit Bestimmtheit zu erwarten ist. Schon auf Seite 83 des vorliegenden Berichts wird im selben Abschnitt auf das ungünstige Verhältnis zwischen Ausgabe- und Einnahmeseite hingewiesen: e beträgt nämlich nach der Besoldungsneuregelung und de weiteren Arbeiterlohnerhöhungen vom März 1928 d Kopfkostenkennziffer gegen 1913 auf den Kopf des Bear ten 183, für die Arbeiterstunde 200, für die Gesamtpersona kosten (einschl. Ruhegehalt und Wohlfahrtsausgaben usw 214, und für die von der Reichsbahn benötigten Materialie usw. ist die Stoffkostenkennziffer 156, während sich a Einnahmekennziffern für das Gütertariftonnenkilomete nur 132 und für das Personenkilometer gar nur 1 ergeben. Man wird sich also vorsichtigerweise auf d Bemerkung in den allgemeinen Darlegungen Seite 3 de Berichts zurückzuziehen haben, wonach das Gesamterge nis des Jahres 1927 nur mit einer gewissen Einschränkun nämlich „vom Standpunkte der Betriebsrechnung und de Bilanz betrachtet" als befriedigend angesehen werden kan Es tragen eben die im Geschäftsjahre 1927 getroffene Maßnahmen Keime in sich, die sich zu großen Mehrau gaben auswachsen werden, namentlich werden die persö lichen Ausgaben im Jahre 1928 gegen 1927 eine Steigerun um etwa 300 Millionen RM erfahren. Hinsichtlich de unvermeidbaren Gesamtausgaben rechnet der vorliegend Geschäftsbericht im Vergleich zu 1927 für das Jahr 19 sogar mit einer Steigerung von nicht weniger als 450 Mi lionen RM. In der Gehalts- und Lohnpolitik war d Gesellschaft abhängig von dem Vorgehen des Reichs. W im Bericht näher dargelegt wird, wurde im Anschluß a die Neuordnung des Besoldungswesens für die Reich beamten mit Wirkung ab 1. Oktober 1927 ein eigenes B soldungsrecht für die Reichsbahnbeamten eingeführt. D neue Reichsbahn-Besoldungsordnung lehnt sich der für d Reichsbeamten in ihren Grundzügen an, berücksichti aber auch die Besonderheiten des Reichsbahndienste Gleichzeitig wurden die Bezüge der Ruhestandsbeamte und Wartegeldempfänger aufgebessert. Infolge der Ne regelung der Besoldungsverhältnisse erhöht sich d Durchschnittseinkommen eines Beamten auf 3855 R gegenüber 2110 M vor dem Kriege. Die Pensionslast de Reichsbahn-Gesellschaft betrug i. J. 1927, nach dem Stan vom Juli bemessen, 408 Millionen RM gegen 123 Mi lionen im Jahre 1913; die Zahl der versorgung berechtigten Personen ist auf 195 %, der Geldaufwand a 332 % gestiegen, wenn man die Zahlen von 1913 = 1 setzt. Der größere Teil des hiernach sich ergebend Mehraufwands von 285 Millionen RM ist auf die Persona inflation nach dem Kriege und auf die Wartegeldlast d Personalabbaues zurückzuführen, außerdem hat namen lich das Ansteigen der Kopfziffer der Witwen und Wais infolge der Kriegsverluste eingewirkt. Mit einer wirkung vollen Verminderung dieser Ausgaben kann erst nach und mehr Jahren gerechnet werden. Die Löhne der Arbe ter sind, so fährt der Geschäftsbericht fort, dur Schiedsspruch und bei Schluß des Geschäftsjahres dur Vereinbarung ebenfalls erhöht worden. Für die Arbeite stunde zahlte die Gesellschaft bei Abschluß des Berich durchschnittlich 84 Rpf gegenüber 42 Pf in der Vorkrieg zeit. Die Erhöhung der Löhne hat gleichzeitig eine E höhung der sozialen Lasten zur Folge gehabt, die si bei der Reichsbahn in erheblichen Summen auswirkt. De Ausbau und die Förderung der freiwilligen Fürsorg einrichtungen läßt sich die Gesellschaft nach wie vor a gelegen sein. Das Streben der Verwaltung ist selbstve ständlich darauf gerichtet, mit möglichst wenig Arbeit und Kostenaufwand den denkbar größten Nutzeffekt z erzielen. Dabei wurden, namentlich im örtlichen Dienst

ist auf Grund genauer Beobachtung der Betriebsgänge sehr gute Erfolge erzielt: so wurde auf dem Verschiebebahnhof Dresden-Friedrichstadt auf organisatorischem Wege ohne nennenswerte Kosten und sogar unter erheblicher Personalverminderung die Leistungsfähigkeit um etwa 25 % gesteigert. Als ein sehr beachtlicher Erfolg muß gebucht werden, daß es gelang, den Gesamtpersonalstand der Reichsbahn trotz der noch weiter unten zu berechnenden erheblichen Verkehrszunahme um etwa 100 Köpfe zu senken. Der Rückgang ist im Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst erzielt worden, während sich beim Betriebe infolge der Verkehrssteigerung ein höherer Personalbedarf ergab. Das Gesamtpersonal umfaßte i. J. 1927 im Durchschnitt 704 016 Köpfe.

Sowohl der vorliegende Geschäftsbericht der Reichsbahn-Gesellschaft, als auch der schon erwähnte Bericht des Eisenbahnkommissars Leverve vom 1. Juni 1928 bringen aber noch interessante Einzelheiten über Verkehrsentwicklungen, die ebenfalls geeignet sind, den künftigen Betriebsabschluß der Reichsbahn-Gesellschaft in ungünstiger Weise zu beeinflussen. Wie sonst in der Welt büßt die Eisenbahn auch in Deutschland ihre Monopolstellung mehr und mehr ein. Im Kraftwagen- und Luftverkehr erwächst ihr ein nicht zu unterschätzender Wettbewerb; namentlich der Kraftwagen ist im Vorteil, da er im Gegensatz zum Schienenweg die Selbstkosten nicht voll selbst zu tragen hat. Leverve stellt fest, daß, während der Reiseverkehr auf der Eisenbahn zwischen 1925 und 1927 erheblich abgenommen hat, die Zahl der auf den Post- und sonstigen Hauptkraftverkehrsstrecken beförderten Personen im gleichen Zeitraum um das Doppelte gestiegen ist, und die Zahl der mit dem Flugzeug beförderten Reisenden sich verdreifacht hat — übrigens eine Steigerung, die trotz der verschiedenen Ausdrucksweise in beiden Fällen die gleiche ist; die Zahl der mit dem Flugzeuge beförderten Reisenden betrug i. J. 1927 ein Siebentel der Zahl der Reisenden I. Klasse auf der Reichsbahn. Nach Leverves Darstellungen ist auch in anderen Ländern eine ähnliche Entwicklung zu beobachten. Beispielsweise hat in England die Zahl der auf den Eisenbahnen beförderten Personen in der Zeit von 1923 bis 1927 um 9 % abgenommen, und in den Vereinigten Staaten Nordamerikas beträgt die Abnahme von 1920 bis 1927 sogar rd. 33 %, obgleich die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 13 % zugenommen hat. Der Wettbewerb gegenüber der Eisenbahnverwaltung beschränkt sich aber nicht auf den Personenverkehr, er erstreckt sich auch auf den Güterverkehr: in dem Abschnitt über die Güter- und Wagentarife im Geschäftsbericht S. 74 stoßen wir auf den Satz „Um den von der Schiene auf den Kraftwagen abgewanderten Verkehr in einzelnen Verkehrsbeziehungen zurückzugewinnen, sind im Laufe des Geschäftsjahres die Ausnahmetarife K 8 bis 29 für Getreide, Papier, Steine, Rohzucker, Häute, Felle, Gerbstoffauszüge, Tonwaren, Mauer- und Dachziegel usw. eingeführt worden.“ Andererseits ist, wie in den allgemeinen Ausführungen des Geschäftsberichts besonders hervorgehoben wird, das Zusammenarbeiten mit den Kraftverkehrsgesellschaften enger gestaltet worden, wobei gemeinsam das Ziel verfolgt wird, einen ungesunden Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Schiene zu vermeiden. Der gleiche Gedanke, durch engeres Zusammenarbeiten mit anderen Verkehrsmitteln dem Verkehre zu dienen, hat zum Abschluß eines Abkommens mit der Deutschen Luft Hansa A.-G. geführt, das den Übergang von Frachtsendungen aus dem Flugzeug auf die Eisenbahn und umgekehrt regelt und erleichtert. Gewissermaßen als Symbol für die bedeutende Entwicklung des Flugzeugverkehrs erscheint die Tatsache, daß man in Deutschland mit der Aufstellung von Leuchtzeichen auf den Strecken für die Nachtflüge begonnen hat. Im Wirtschaftspolitischen Ausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrates hat das Mitglied C. F. von Siemens einen Initiativantrag gestellt, betreffend Behandlung der wichtigen Fragen unseres binnenländischen Verkehrs vom Standpunkte des volkswirtschaftlichen Interesses. Diesen Antrag hat der genannte Ausschuß im Oktober vorigen Jahres einer ernsten Beratung unterzogen. Zur weiteren Behandlung ist damals dem Vernehmen nach ein Ausschuß, bestehend aus je 9 Mitgliedern des Reichswirtschaftsrates, des Reichswasserstraßenbeirates und des Reichseisenbahnrates eingesetzt worden, der wieder drei neungliedrige Arbeitsausschüsse gebildet hat. Diese weitausschauende Maßnahme in Verbindung mit der Tatsache, daß die Hauptverwaltung zu den Beratungen zugezogen werden wird, kann als Gewähr dafür angesehen werden, daß die zu behandelnden hochwichtigen Wirtschaftsfragen, insbesondere die Frage einer gesunden Verkehrsverteilung zwischen Eisenbahn, Wasserstraßen und Kraftwagen einer richtigen Lösung zugeführt werden.

Leverve weist noch darauf hin, daß die zur Verwendung der Kohle durchgeführten technischen Fortschritte, der allgemeiner gewordene Gebrauch flüssiger Brennstoffe und die Ausdehnung der Hochspannungsanlagen zur Übertragung elektrischer Kraft künftig eine Verlangsamung in der Ausdehnung der Kohlentransporte hervorrufen werden. Schon in der Zeit von 1925 bis 1927 seien die Kohlensendungen trotz des steigernden Einflusses des englischen Bergarbeiterstreiks nur um 10,6 % angewachsen, während die Tonnenmengen der anderen Güter ohne die Kohlen eine Zunahme von 20 % zeigen. Ferner erinnert Leverve daran, daß man sich in Deutschland anschicke, die neuen Verfahren zur Flüssigmachung der Kohle im großen zu betreiben, und daß man in letzter Zeit ernstlich an Entwürfen arbeite für die Fernversorgung mit Gas, das man in den Zechengebieten erzeugen würde; nach Schätzung eines Wirtschaftlers würde die Durchführung dieser Pläne eine Abnahme der Kohlensendungen um 33 % bewirken. Das Institut für Konjunkturforschung habe kürzlich geschätzt, daß unter Berücksichtigung namentlich dieser Möglichkeiten der Verkehr auf den Schienenwegen von 1927 bis 1932 kaum um mehr als 5 % zunehmen werde.

Man sieht, wie alles zum Fortschritt drängt und wie die Reichsbahn-Gesellschaft, soweit die wechselnden Verhältnisse reale Gestalt angenommen haben, bemüht ist, sich den neuen Verhältnissen schmiegsam anzupassen. Wir haben uns an den Gedanken gewöhnt, daß unser Leben unter einer besonders schnell fortschreitenden Entwicklung aller Verhältnisse dahinrast, und blicken wohl manchmal mit Neid in die alten Zeiten zurück, wo sich das Dasein so geruhsam abzuwickeln schien. Da sind wir nun einigermaßen erstaunt, wenn wir z. B. lesen, wie Goethe in seinen Wahlverwandtschaften, die an Breite der Entwicklung doch kaum etwas zu wünschen übrig lassen, den Helden des Romans Eduard sagen läßt: „Wir aber müssen jetzt alle 5 Jahre umlernen, wenn wir nicht ganz aus der Mode kommen wollen.“ Also auch damals schon wurde der schnelle Wechsel im menschlichen Leben beklagt. Heutzutage freilich wird man die Frist für den Wechsel häufig kürzer bemessen müssen.

Vorstehende Darlegungen zum Geschäftsbericht zeigen, wie ernst die Sachlage wird, wenn man die Frage, ob bei der Reichsbahn die Steigerung der Einnahmen mit der Zunahme der Ausgaben Schritt hält, nicht auf das Geschäftsjahr 1927 beschränkt, sondern auf die nächsten Jahre ausdehnt. Die Einnahmen der Betriebsrechnung betrugen im Jahre 1927 5039,3 Millionen RM, ihnen stehen 4158,8 Millionen RM Ausgaben für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung gegenüber. Aus dem Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ergibt sich eine Betriebszahl von 82,53 (im Vorjahre 81,06). Zu dem Betriebsüberschuß von 880,5 Millionen RM tritt der Vortrag aus dem Jahre 1926 mit 167,7 Millionen RM hinzu. Davon wurden namentlich verwendet 590,5 Millionen RM für Verzinsung und Tilgung der Reparationsschuldverschreibungen, 100,8 Millionen RM für die Zuweisungen zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage, 120 Millionen RM für die erforderlichen Rückstellungen; 61,6 Millionen RM sind für die Vorzugsdividende auf bereits begebene Vorzugsaktien bestimmt usw. Ein Rest von 173,2 Millionen RM wird auf neue Rechnung vorgetragen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr waren i. J. 1927 befriedigend. Zwar erreichten die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr noch nicht diejenigen des Jahres 1925, doch ergab sich gegenüber dem Jahre 1926 eine Mehreinnahme von 4,5 %. Wesentlich günstiger waren die Ergebnisse im Güterverkehr. Bekanntermaßen hatte die Reichsbahn i. J. 1926 infolge des englischen Bergarbeiterstreiks durch die vermehrten Kohlentransporte sehr starke Mehreinnahmen, und niemand wagte sich damals zu prophezeien, daß diese Mehreinnahmen im folgenden Jahre 1927 durch eine Steigerung der allgemeinen Güterverkehrseinnahmen würden ersetzt oder gar überboten werden. Diesen Bedenken zum Trotz und obgleich i. J. 1927 erhebliche Gütertarifermäßigungen zugestanden wurden — man rechnet daraus mit einem Ausfall von jährlich etwa 75 Millionen RM —, war i. J. 1927 das Erträgnis aus dem Güterverkehr um 14 % günstiger als im Vorjahre. Für das Jahr 1928 nun wird eine nennenswerte Steigerung der Einnahmen gegenüber 1927 kaum zu erwarten sein, insbesondere kann aus den bisherigen Verkehrsergebnissen des Jahres 1928 nicht die Hoffnung auf eine günstigere Gestaltung geschöpft werden. Da aber, wie oben ausgeführt, ein starkes Ansteigen gewisser Ausgabeposten unvermeidlich ist, und das Bestreben der Verwaltung, durch erhebliche Einschränkungen der Sachausgaben das Gleichgewicht herzustellen, naturgemäß bald seine Grenzen findet — namentlich eine genügende Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen muß unbedingt gesichert bleiben —, so ist es erklärlich, wenn die Gesellschaft an eine Steigerung ihrer Einnahmen durch entsprechende Tariferhöhungen denkt, so wenig dies im Interesse der deutschen Volkswirtschaft liegen kann.

Wie in den Vorjahren gibt der Geschäftsbericht den bereits mehrfach erwähnten kurz gefaßten allgemeinen Überblick über die Entwicklung der Verhältnisse, um dann mit den erforderlichen Erläuterungen den Jahresabschluß 1927 anzufügen, der sich aus dem Betriebsabschluß, der Gewinn- und Verlustrechnung und aus der Bilanz für den 31. Dezember 1927 zusammensetzt. Vieles aus diesen Unterlagen ist in den vorstehenden Ausführungen bereits verwertet. Dasselbe gilt für die im Bericht folgenden statistischen Übersichten wichtiger Ergebnisse des Geschäftsjahres 1927 im Vergleich zu 1926 und 1913 (Seite 19—49), sowie für die eingehenden Darlegungen auf Seite 51 ff. über Verkehr und Betrieb, über Tarife, Finanzen, Personalwesen, Bauwesen, rollendes Material, Beschaffungswesen und allgemeine Verwaltungsfragen. Der vorliegende Geschäftsbericht ist wesentlich ausführlicher gehalten als der vorjährige Bericht, er umfaßt 118 Seiten gegen 79 Seiten des Geschäftsberichts 1926. Aus dem reichen Inhalt kann außer dem schon Mitgeteilten im Hinblick auf den beschränkten hier zur Verfügung stehenden Raum nur noch eine geringe Auswahl geboten werden. Es sei wenigstens andeutungsweise hervorgehoben, wie die Verwaltung mit heißem Bemühen und in stetem Kampfe gegen der zunehmenden Geldknappheit dem Fortschritte den Weg zu bahnen bestrebt ist. Die laufenden Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten am Oberbau konnten planmäßig durchgeführt werden, darüber hinaus aber war es möglich, einen Teil der aus der Kriegs- und Nachkriegszeit rückständigen Arbeiten nachzuholen; die Konstruktion eines einheitlichen Reichsoberbaues kann zunächst als abgeschlossen betrachtet werden. Für die Verstärkung der Brücken, die teilweise dem gesteigerten Achsdruck nicht mehr gewachsen sind, wurden auch i. J. 1927 erhebliche Mittel aufgewendet. Die Bauarbeiten für den elektrischen Zugbetrieb auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den anschließenden Vorortstrecken wurden planmäßig weitergeführt, die notwendigen elektrischen Triebwagen und Beiwagen sind im Bau, jedoch erschwerte die bis Ende des Berichtsjahres anhaltende Geldknappheit die Einführung des elektrischen Zugbetriebs zum festgesetzten Termin. Neu begonnen wurde die Ausgestaltung der Bahnanlagen des Rhein-Ruhrnetzes, um mit den wachsenden Bedürfnissen sowohl des Bezirksverkehrs als auch des Fernverkehrs Schritt zu halten; die Arbeiten werden sich nach der jeweiligen Finanzlage auf 8 bis 10 Jahre verteilen. Die im Vorjahre von Reich und Ländern gewährten Kredite machten es möglich, einige Neubaulinien stärker zu fördern und zu vollenden. Um die Wirtschaftlichkeit der Lokomotivenverwendung zu heben, wurden in mäßigem Umfange Neubestellungen von schweren Schnellzugslokomotiven sowie von leichteren Nebenbahnlokomotiven und elektrischen Lokomotiven herausgegeben. Ihr Mangel an gewissen Güterspezialwagen und an Personenwagen konnte nur in beschränktem Maße durch Neubestellungen abgeholfen werden.

Im Werkstättenwesen wurden die sparwirtschaftlichen Maßnahmen, die das Arbeitsverfahren beschleunigen und die Güte der Arbeit verbessern sollen, weiter ausgebaut. Bis zum Schlusse des Berichtsjahres wurden 19 ältere Werkstätten geschlossen und außerdem 45 Werkstättenabteilungen stillgelegt.

Wie schon erwähnt, hat die Reichsbahn im verflossenen Geschäftsjahre trotz der Ungunst der Zeiten unter großen finanziellen Opfern (etwa 75 Millionen RM jährlich) Gütertarifermäßigungen nach grundsätzlicher Prüfung der Normalgütertarife durchgeführt. Wegen der inzwischen eingetretenen starken Anspannung in der Finanzlage des Unternehmens mußten die ebenfalls beabsichtigten allgemeinen Ermäßigungen der Kohlenfrachten durch Senkung der Abfertigungsgebühr und die Tarifermäßigungen für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze und für Heu und Stroh zunächst unterbleiben. Wie in den Vorjahren sind wiederum zahlreiche Einzeltarifermäßigungen zugunsten der örtlichen oder der allgemeinen Wirtschaft durchgeführt worden.

Der Siegeslauf der Kunze-Knorr-Güterzugbremse dauert
. I. J. 1927 wurden 93 % aller in Güterzügen einge-
ellten Wagen mit Anschluß an die durchgehende Bremse
fördert, gegen 89 % im Durchschnitt 1926 und 83 % im
ittel des Jahres 1925. Die durchschnittliche Besetzung
r Güterzüge mit Zugbegleitern ist heute nicht mehr
·ößer als diejenigen der Reisezüge. Luftgebremste
üterzüge bis 60 Achsen und Großgüterwagenzüge werden
·rsuchsweise mit nur einem Zugbegleiter gefahren.

Das Rechnungswesen und die Buchführung wird den
rfordernissen einer kaufmännischen Wirtschaftsführung
mer mehr angepaßt. Die Abrechnung der Reichsbahn-
·zirke und die Aufstellung von Gewinn- und Verlust-
·chnungen und Bilanzen für diese Bezirke hat sich be-
ährt. Sie gewähren den Reichsbahndirektionen die
öglichkeit, den Erfolg ihrer Wirtschaftsführung genau
beurteilen und mit größerem Erfolg als bisher an der
'irtschaftlichkeit des Gesamtunternehmens mitzuwirken.

Dem Wohnungs- und Wohlfahrtswesen wendet die
erwaltung ihre besondere Aufmerksamkeit zu. Über die
autätigkeit, über die Unterhaltung der baulichen An-
gen, des Oberbaues und der Brücken, über die Signal-
nd Sicherungsanlagen gibt der Bericht ausführlichen
ufschluß. Dasselbe gilt für das rollende Material einschl.
es Werkstättenwesens, dessen Rationalisierung auch
urch Umstellung einzelner Werke auf Fließarbeit geför-
ert wurde. Als Kundin der deutschen Wirtschaft nimmt
ie Reichsbahn-Gesellschaft eine hervorragende Stellung
in, ihr Bau- und Beschaffungsprogramm erreichte im
ahre 1927 die gewaltige Summe von 1,8 Milliarden RM.
)urch die Erteilung der sich hieraus ergebenden umfang-
eichen Aufträge hat die Reichsbahn-Gesellschaft wesent-
lich dazu beigetragen, die Arbeitslosigkeit abzumindern
und das Wirtschaftsleben zu befruchten.

Die einheitliche Reichsbahnorganisation für die aus den Ländereisenbahnen erwachsene Deutsche Reichsbahn ist i. J. 1927 durch zweckmäßige Verwaltungsmaßnahmen weiter befestigt und ausgebaut worden.

Im letzten Abschnitt des Berichts wird dargelegt, wie sich die geschäftlichen und persönlichen Beziehungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Auslande nach und nach wieder enger gestalten: Viele Studienfahrten wurden nach Deutschland ausgeführt, insgesamt waren 741 Ausländer i. J. 1927 bei der Reichsbahn zu Gast; andererseits studierten höhere Reichsbahnbeamte die Eisenbahnanlagen des Auslandes, insbesondere auch in den Vereinigten Staaten Nordamerikas, 90 Beamte der Reichsbahn unternahmen eine Studienreise nach England, und zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und ausländischen Eisenbahnen wurden zum Zwecke des Studiums fremder Eisenbahnverhältnisse Beamte ausgetauscht. Auch sonst haben sich geschäftliche Annäherungen internationaler Art vollzogen.

Alle diese großzügige Aufbauarbeit, die uns auf jeder Seite des Geschäftsberichts entgegentritt, wird uneingeschränkte Anerkennung auslösen. Hauptziel aber ist und bleibt, dem Deutschen Reich und damit auch der Reichsbahn die volle Freiheit und Unabhängigkeit wieder zu sichern. Ob freilich die ältere Generation die Erreichung dieses Zieles erleben wird? Als Deutschland einst, wie schon so oft in der Weltgeschichte, wieder einmal tief darniederlag, gab Uhland seinen schmerzlichen Gefühlen Ausdruck durch die Verse: „Wohl werd ich's nicht erleben, — doch an der Sehnsucht Hand — als Schatten noch durchschweben — mein freies Vaterland."

Der Einspruch von Zeitarbeitern gegen die Kündigung nach § 80 Ziffer 4 und § 83 der Betriebsräteverordnung.

Nach den bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geltenden Bestimmungen bearbeitet von **Gustav v. Bezold**, Reichsbahnoberrat, Würzburg.

I. Einleitung.

Nach herrschender Auffassung ist die Feststellung, ob sich eine Kündigung als eine unbillige, nicht durch das Verhalten des Arbeiters oder durch die Verhältnisse des Arbeitgebers bedingte Härte darstellt, so sehr an die Verhältnisse des einzelnen Falles geknüpft, daß sich nicht allgemein von vornherein sagen läßt, wann eine Kündigung unbillig ist oder nicht. Die Verhältnisse der Zeitarbeiter bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind aber durch die Bestimmungen über den Zeitarbeitervertrag nach unserer Auffassung so eigenartig gelagert, daß sich sehr wohl einige allgemeine Gesichtspunkte ablösen, deren Beleuchtung Aufgabe der vorliegenden Abhandlung sein soll.

In dem Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn in der Fassung vom 24. September 1923 war die gegenwärtige Unterscheidung zwischen Zeitarbeitern und Aushilfsarbeitern noch nicht getroffen. Damals gab es nach § 1 Absatz 2 Ziffer e „die für kurz befristete Dienstleistungen nur zur vorübergehenden Beschäftigung und mit täglicher Kündigungsfrist eingestellten Arbeiter". Da es sich dabei um Aushilfsarbeiter gegen eintägige Kündigung handelte, konnte der Kommentar von Fromm und Trampedach zu dem Lohntarifvertrag von 1923 auf Seite 27 in Note 7 mit Recht erklären, daß den Aushilfsarbeitern zwar formell das Einspruchsrecht nach der allgemein herrschenden Ansicht (Entscheidung des Hauptschlichtungsausschusses beim RVM vom 26. Juli 1923 H. S. S. 41) zustehe, daß sich aber in der Regel in diesen Fällen die Kündigung nicht als eine unbillige Härte darstellen werde, da die Kündigung durch die Art des Beschäftigungsverhältnisses und die Verhältnisse der Verwaltung bedingt werde.

Der Lohntarifvertrag für die Reichsbahnarbeiter in der Fassung vom 11. Juli 1924 unterscheidet in § 1 Abs. II Ziffer e und f zwischen Aushilfsarbeitern, die für kurz befristete Dienstleistungen mit täglicher Kündigungsfrist eingestellt werden, und Zeitarbeitern, die nur während der regelmäßigen Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung beschäftigt werden. Nach den vereinbarten Ausführungsbestimmungen zu Ziff. 2 f regelt sich das Arbeitsverhältnis der Zeitarbeiter in der Bahnunterhaltung insbesondere nach folgenden Bedingungen:

a) Die Beschäftigung als Zeitarbeiter soll in der Regel sechs Monate im Kalenderjahr nicht überschreiten[1]).
d) Das Arbeitsverhältnis kann von beiden Teilen unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von sieben Tagen aufgelöst werden. Die Kündigungsfrist beginnt mit dem auf den Kündigungstag folgenden Tag.

Die Kündigungsbestimmungen des LTV § 26 A Ziff. 5 B und C sowie die Ausführungsbestimmungen dazu sind sinngemäß anzuwenden. Im übrigen sind nach Ziff e) der Ausführungsbestimmungen sehr viele sonstige Bestimmungen des Lohntarifvertrags, die für die vollbeschäftigten ständigen Arbeiter der Reichsbahn-Gesellschaft gelten, auf die Zeitarbeiter für anwendbar erklärt.

Darnach stellt sich das Zeitarbeiterverhältnis als ein wesentlich anderes Arbeitsvertragsverhältnis dar als das frühere unständige Arbeitsverhältnis, so daß die Prüfung der Frage gerechtfertigt ist, wie nunmehr Einsprüche von Zeitarbeitern gegen ihre Kündigung nach § 80 Ziff. 4 der Betriebsräteverordnung für die Deutsche Reichsbahn-Ge-

---

[1]) Die Bedingungen b und c sind hier ohne Bedeutung.

sellschaft von den Arbeitsgerichten zu beurteilen sein werden. Zu einer solchen Prüfung ist um so mehr Anlaß, als sich sowohl eine Reihe von Gewerbegerichten wie auch Arbeitsgerichten mit dieser Frage befaßt und in verschiedenem Sinn entschieden hat.

Die Entscheidung der Frage ist für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von erheblicher Bedeutung. Ständige Bahnunterhaltungsarbeiter stellt die Reichsbahn-Gesellschaft nur soweit ein, als ihre dauernde Beschäftigung während des ganzen Jahres gewährleistet ist. Große Teile der Bahnunterhaltungsarbeiten können nur vorgenommen werden, wenn die Witterung es erlaubt. Die Vornahme dieser Arbeiten stellt sich daher als eine Art Saisonarbeit dar, die ihrer Natur nach nur in gewissen Zeiten vorgenommen werden kann (Fromm, Trampedach S. 27 Note 7). Die regelmäßige Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung, in der die Verwendung der ständigen Bahnunterhaltungsarbeiter nicht genügt, schätzt die Ausführungsbestimmung des LTV zu § 1 Ziff. 2 f auf sechs Monate im Kalenderjahr. Nach einer Verwaltungsanordnung kann mit Genehmigung der Hauptverwaltung da, wo die örtlichen oder klimatischen Verhältnisse eine Verlängerung der Hauptarbeitszeit zulassen und noch besondere Arbeiten im Rahmen der Hauptarbeit auszuführen sind, nach dem Sinn der Tarifbestimmung die Beschäftigung von Zeitarbeitern höchstens bis auf sieben Monate ausgedehnt werden. Es wird alljährlich während der guten Jahreszeit eine beträchtliche Zahl von Zeitarbeitern in der Bahnunterhaltung eingestellt, so daß die Frage, unter welchen Umständen diese gegen ihre Kündigung mit Erfolg Einspruch beim Arbeitsgericht erheben können, von erheblicher Wichtigkeit ist. Die Frage in dem maßgebenden Schrifttum zu besprechen, ist auch dadurch geboten, daß das Reichsarbeitsgericht in den Fällen, in denen Arbeitsgerichte und Landesarbeitsgerichte auf Einspruchsklagen von Arbeitern entschieden haben, nicht angerufen werden kann. Nur durch öffentliche Besprechung dieser Frage kann allmählich eine einheitliche Haltung der Landesarbeitsgerichte, wie sie für die Erzielung der notwendigen Rechtsgleichheit erforderlich ist, erreicht werden.

II.

Die rechtliche Natur des Zeitarbeitervertrags.

Wie wir hier vorweg nehmen dürfen, schützt die Bestimmung des § 80 Ziff. 4 der Verordnung über die Bildung von Betriebsvertretungen nach dem Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 im Bereiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 15. Dezember 1924, welche dem § 84 des Betriebsrätegesetzes nachgebildet und weiterhin als Betriebsräteverordnung bezeichnet wird, gegen „den Mißbrauch des formalen Kündigungsrechts". Ein solcher Mißbrauch wird dann nicht angenommen werden dürfen, wenn der Arbeiter vertragsgemäß behandelt wird. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, zunächst die rechtliche Natur des Zeitarbeiterverhältnisses des Näheren zu beleuchten.

Nach § 620 BGB endigt ein Dienstverhältnis mit dem Ablauf der Zeit, für die es eingegangen ist. Ist die Dauer des Dienstverhältnisses weder bestimmt noch aus der Beschaffenheit oder dem Zweck der Dienste zu entnehmen, so kann jeder Teil das Dienstverhältnis nach Maßgabe der Kündigungsbestimmungen des Gesetzes (§ 621 ff) kündigen.

Das Zeitarbeitsverhältnis stellt sich als eine eigentümliche Mischung des zeitlich begrenzten Dienstvertrags mit dem Kündigungsvertrag[2]) dar. Schon aus den obigen Darlegungen ergibt sich, daß ein Zeitarbeiter, wie bereits aus seiner Bezeichnung zu entnehmen ist, nur auf Zeit eingestellt ist. Nach dem Wortlaut der Ausführungsbestimmungen, die zwischen den Gewerkschaften und der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vereinbart sind und die Tarifvertragscharakter haben, soll die Beschäftigung als Zeitarbeiter in der Regel sechs Monate im Kalenderjahr nicht überschreiten. Nach besonderer Verwaltungsanordnung (Reichsverkehrsblatt 1924 S. 173 ff) muß ein Zeitarbeiter bei seiner Einstellung eine Bestätigung (Anerkenntnis) unterschreiben, wonach er sich mit seiner Einstellung als Zeitarbeiter einverstanden erklärt unter gleichzeitiger Anerkennung der bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Zeitarbeiter allgemein gel den Bestimmungen und insbesondere bestätigt, daß er ge siebentägige Kündigung angenommen ist. Diese Beg zung auf Zeit ist nicht völlig genau; denn dem Zeitarbe kann auch vor Ablauf der sechs Monate gekündigt wer Außerdem endigt das Zeitarbeitsverhältnis in jedem nur auf Grund einer besonders ausgesprochenen Kü gung. Die zeitliche Begrenzung auf sechs Monate ist nicht derart, daß der Vertrag ohne weitere Kündigung sechs Monaten erlöschen würde. Nur in diesem Falle w ein eigentlicher zeitlich fest umgrenzter Dienstvertrag zunehmen.

Gleichwohl ist aus der Beschaffenheit und dem Zw der Dienstleistung — Arbeit während der Hauptarbeits in der Bahnunterhaltung im allgemeinen vom Frühjahr Herbst — zu entnehmen, daß die Arbeit unter allen ständen zeitlich begrenzt sein soll, wenn auch hierfür bestimmter Zeitpunkt vorgesehen ist. Zweifellos ist auch hier eine natürliche wirtschaftliche Begrenzung Arbeitsdauer anzunehmen, da es sich bloß um Sai arbeiten handelt. Damit über diesen Charakter der Arb leistung kein Zweifel herrsche, ist vorgeschrieben, daß einzustellende Zeitarbeiter jenes Anerkenntnis unterschre Verträge sind aber nach § 157 BGB so auszulegen, wi Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte fordern. Wenn auch zur Beendigung des Zeitarbeiter hältnisses eine Kündigung erforderlich ist, so muß wirtschaftliche Begrenzung des Zeitarbeiterverhältni nach dem Umfang und Sinne der Arbeitsaufgabe doch der rechtlichen Beurteilung des Vertrags mitherangezo werden (vgl. Staudinger, Kommentar zum BGB 8. Aufl Note 1 b zu § 620).

Da der Zeitarbeiter über diese Höchstgrenze seiner schäftigungsdauer unterrichtet ist, wird ihm auch Grund von Verwaltungsanordnungen dann, wenn er infe einer Verlängerung der Hauptarbeitszeit über sechs Mo oder seiner Benötigung über sieben Monate weiterbesc tigt wird, jeweils spätestens sieben Tage vor der Bee gung der sechs oder sieben Monate gegen Unterschrift öffnet, daß er nur vorübergehend für einen näher a gebenden Zweck weiterbeschäftigt wird.

Wenn demnach der Vertrag auch juristisch nicht z lich fest umgrenzt ist, so ist doch seine zeitliche Da vertraglich und zwar nicht nur wirtschaftlich gege sondern auch rechtlich vereinbart, obwohl zur Beendig des Vertrags im Einzelfall eine Kündigung hinzutre muß[3]). Bei der Prüfung von Einsprüchen werden also Arbeitsgerichte nicht umhin können, diesen Gesichtspu voll zu würdigen; vgl. Flatow 12. Auflage (S. 354 unt seines Kommentars zum Betriebsrätegesetz, wonach Verhältnisse des Betriebs sowohl in wirtschaftlicher, in technischer und organisatorischer Hinsicht zu würdi sind.

III.

Der Einspruch nach § 80 Ziff. 4 Betriebsrä verordnung im allgemeinen.

Nach dieser Bestimmung können Arbeiter im Falle Kündigung durch die Reichsbahn-Gesellschaft binnen f Tagen Einspruch erheben, indem sie den Betriebsrat rufen, wenn sich die Kündigung

a) als eine unbillige,
b) nicht durch das Verhalten des Arbeiters oder
c) durch die Verhältnisse der Reichsbahn-Gesellsch bedingte Härte darstellt.

Während vor Erlaß des Betriebsrätegesetzes ein K digungsvertrag[4]) durch Ausspruch der Kündigung beend wurde, ohne daß sich der Arbeitnehmer hiergegen weh konnte, hat nunmehr das Betriebsrätegesetz in dem § der dem § 80 der Betriebsräteverordnung entspricht, F „der gesetzlichen Mißbilligung von Kü digungen" aufgezählt. Von diesen Fällen soll nur Ziff. 4 besprochen werden.

Wir müssen das materielle und das formelle Einsprucrecht voneinander unterscheiden. Nach Kaskel (Arbe recht 2. Aufl. S. 123 B 1) ist das Einspruchsrecht einers ein materielles Recht des Arbeitnehmers gegenü dem Arbeitgeber, das im Einspruchsverfahren, d. h. ein

[2]) Darunter sei der Arbeitsvertrag verstanden, der auf unbestimmte Zeit gegen Kündigung geschlossen wird.

[3]) Vgl. unten Anm. 6.

[4]) Vgl. Anm. 2.

besonders gearteten Prozeßverfahren lediglich geltend gemacht wird (materielles Einspruchsrecht), andererseits ein formelles Recht zur Einleitung und Weiterverfolgung dieses besonderen Prozeßverfahrens vor den dazu bestimmten Stellen (formelles Einspruchsrecht).

Wenn auch nach der herrschenden Ansicht Dienstverträge auf bestimmte Zeit, da sie ohne Kündigung endigen, das Einspruchrecht ausschließen, so wird doch bei dem Zeitarbeitervertrag dieser Gesichtspunkt, wie oben unter II ausgeführt, nicht durchschlagen, da zur Beendigung des auf Zeit gedachten Verhältnisses immer eine Kündigung erforderlich ist. Aus diesem Grunde wird auch das formelle Einspruchsrecht dem gekündigten Zeitarbeiter nicht versagt werden dürfen.

Anders ist die Sachlage hinsichtlich des materiellen Einspruchsrechts zu beurteilen. Das materielle Einspruchsrecht ist nach Kaskel (a. a. O. S. 124 unter a) „ein auf Grund des bisherigen Arbeitsvertrags bzw. in seiner Nachwirkung bestehender privatrechtlicher Anspruch des Arbeitnehmers gegenüber seinem bisherigen Arbeitgeber auf Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses, d. h. auf Weitererfüllung aller dem Arbeitgeber nach dem Arbeitsvertrag obliegenden Pflichten. Er entsteht in bestimmten Fällen ungerechtfertigter Kündigung kraft zwingender gesetzlicher Vorschrift.“ Jede Kündigung trägt, wie ohne weiteres klar ist, in der Regel eine gewisse Härte für den durch sie Betroffenen in sich. „Das Einspruchsrecht ist aber nur dann gegeben, wenn die Härte eine besonders starke, unbillige ist, d. h., wenn sie in erheblichem Widerspruch mit der allgemeinen Verkehrsauffassung steht.“ Nach Flatow (a. a. O. S. 354 Note 12 zu § 84 BRG) erblickt das Gesetz in der Betriebsverbundenheit einen hohen, sowohl volks- und privatwirtschaftlichen wie ideellen Wert. Es will die „Stelle“ des Arbeitnehmers festigen und gegen den „Mißbrauch des formalen Kündigungsrechts“ schützen (B. G. Hamburg vom 30. September 1925, Hans. G. Z., Arbeitsrecht 1925 S. 280).“

Nach Flatow ist der Einspruch nur begründet, wenn die in der Kündigung an sich liegende Härte „unbillig“ d. h. nicht entweder durch das Verhalten des Arbeitnehmers oder durch die Verhältnisse des Betriebs bedingt ist.

Danach scheint zwischen den beiden Auffassungen ein gewisser Widerspruch zu bestehen. Während unbillige Härte nach Flatow ohne weiteres gegeben ist, wenn die Kündigung weder durch das Verhalten des Arbeiters noch durch die Verhältnisse des Betriebs bedingt ist, verlangt Kaskel hierzu noch die Feststellung, daß die Härte nach der allgemeinen Verkehrsauffassung eine besonders starke, unbillige sein muß. Wir möchten uns der letzteren Auffassung anschließen; deren Richtigkeit ergibt sich unseres Erachtens schon aus dem Wortlaut der gesetzlichen Vorschrift. Hätte der maßgebende Gesichtpunkt der „unbilligen Härte“ nicht besonders betont werden wollen, so würde es genügt haben, wenn das Gesetz den Einspruch in den Fällen zugelassen hätte, in denen die Kündigung weder durch das Verhalten des Arbeiters noch durch die Verhältnisse des Betriebes bedingt ist. Das Gesetz gebraucht aber den Ausdruck unbillige Härte neben den anderen Erfordernissen. Es ist somit anzunehmen, daß diese gesamte Abwägung der Verhältnisse nach Feststellung der Gründe der Kündigung im Rahmen der Verkehrsauffassung erforderlich ist.

Die Verkehrsauffassung wird vor allem erfordern, daß man sich bei der Beurteilung der Frage, wann eine Kündigung eine unbillige Härte darstellt, der rechtlichen Grundlage des ganzen Dienstverhältnisses, des Vertrages und seines wirtschaftlichen Zweckes erinnere. Diese Rechtsgrundlage ist die durch die Parteivereinbarung gegebene zeitliche Begrenzung der Arbeitsaufgabe. Daraus allein schon ergibt sich die schwächere Stellung des Zeitarbeiters etwa gegenüber einem ständigen Arbeiter.

Wie wir oben bereits gesehen haben, steht die Rechtsprechung auf dem Sandpunkt, daß ein Aushilfsarbeiter, der gegen eintägige Kündigungsfrist eingestellt wird, materiell den Einspruch nicht erheben kann. Denn, wie das Gewerbegericht der Stadtgemeinde Berlin Kammer 18 im Urteil vom 16. November 1926 ausgesprochen hat, kann „in der Kündigung eines derartig kurzfristigen Arbeitsverhältnisses eine unbillige Härte nicht erblickt werden, da der Arbeitnehmer schon bei Abschluß des Arbeitsvertrages weiß, daß er nur mit einer kurzen Arbeitsdauer zu rechnen hat“. Was ist, genauer besehen, der Inhalt dieser rechtlichen Stellungnahme? Das Gericht paßt sich dem Verkehr an, der die Beschäftigung von Arbeitern auf ganz kurze Frist gegen eintägige Kündigung vorsieht. Eine „Stelle“, die nach dem Willen und Geist des Betriebsrätegesetzes gegen Kündigung geschützt werden müßte, ist gar nicht vorhanden. Die Kraft des Einspruchsrechts, das das Betriebsrätegesetz geschaffen hat, ist von der Art des Vertrags und von der Kraft der Sellung abhängig, die ein Dienstvertrag einem Arbeiter einräumt. Je kräftiger der Anspruch nach dem Vertrag ist, desto individueller muß er behandelt werden; je schwächer der Einspruch, desto weniger fallen persönliche Verhältnisse des Arbeitnehmers ins Gewicht.

Halten wir diesen Gesichtspunkt fest, so können wir zu der Betrachtung von Einzelfällen übergehen und prüfen, wie Einsprüche von Zeitarbeitern gegen Kündigungen zu werten sind.

IV.

Einzelfälle.

1. Kündigung von Zeitarbeitern nach Beendigung der Hauptarbeitszeit.

a) Die Zeitarbeiter sind vertrags- und tarifvertragsgemäß höchstens für die Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung eingestellt und zwar in der Regel höchstens auf sechs Monate.

Geht die Arbeit zu Ende, so können die Zeitarbeiter gegen ihre Kündigung zwar formell das Arbeitsgericht anrufen; aber dieses kann eine unbillige Härte in ihrer Kündigung nicht erblicken, werden die Arbeiter doch vertragsgemäß behandelt, wenn sie nach Beendigung derjenigen Arbeit entlassen werden, für die sie eingestellt wurden. Der Mißbrauch eines formalen Kündigungsrechts liegt nicht vor, wenn der Zweck des Vertrags erreicht ist und ein Platz, auf dem der Arbeiter vertragsmäßig beschäftigt werden könnte, nicht mehr vorhanden ist. Man darf hiergegen nicht einwenden, daß es persönliche Verhältnisse des Arbeiters geben könne, welche bei der gesamten Würdigung der Verhältnisse noch in Betracht gezogen werden könnten. Gegenüber dieser wichtigsten Grundlage des ganzen Verhältnisses, dem wirtschaftlichen Zweck der Arbeit und ihrer von vornherein gegebenen vertraglichen Begrenzung, gibt es nach der Verkehrsauffassung keine persönlichen Gründe. Es entscheiden hier allein die Verhältnisse des Betriebs, welche die Kündigung bedingen, ohne daß es auf irgend welche persönlichen Verhältnisse des Arbeitnehmers noch ankäme.

Wenn es sich also um die gleichzeitige Entlassung aller bei einer Bahnmeisterei beschäftigten Zeitarbeiter handelt, kommt von vornherein eine Auswahl dieser Leute nach persönlichen, familiären oder sozialen Gesichtspunkten gar nicht in Frage.

Insbesondere wird es durchaus unmöglich sein, daß ein Zeitarbeiter geltend mache, ein ständiger Arbeiter der Reichsbahn-Gesellschaft sei in günstigerer familiärer, wirtschaftlicher oder sonstiger Lage und müsse ihm gegenüber weichen. Das Gericht ist vor allem verpflichtet, die Kraft des Vertragsanspruchs zu prüfen. Wird ein Arbeitnehmer, wenn auch nicht kündigungslos auf die feste Zeit von sechs Monaten, sondern gegen siebentägige Kündigung als Zeitarbeiter für die Bahnunterhaltung eingestellt, so weiß er beim Vertragsschluß, daß er spätestens nach sechs Monaten mit der Vertragsendigung rechnen muß. Es würde zu ganz untragbaren Verletzungen des Rechtsgefühls führen, wollte man zu einer anderen Entscheidung kommen.

Ein solcher Zeitarbeiter, dem auf den Schluß des sechsten Monats gekündigt ist, kann aber auch nicht geltend machen, es sei noch Arbeit vorhanden, die Reichsbahn-Gesellschaft sei verpflichtet, ihn bis zur Beendigung der weiteren Arbeit in der Bahnunterhaltung über sechs oder gar sieben Monate hinaus zu beschäftigen.

Wer von vornherein weiß und damit einverstanden ist, daß er auf etwa sechs Monate beschäftigt wird, kann sich sachlich nicht beschweren, wenn er alsdann entlassen wird. Wir können hierbei dem Urteil des Arbeitgerichts Trier vom 7. November 1927 folgen, wenn es ausführt:

„In dem von der Reichsbahn und den Gewerkschaften beschlossenen Lohntarifvertrag ist die Arbeitszeit der Zeitarbeiter ausdrücklich auf die regelmäßige Haupt-

arbeitszeit beschränkt. Die Gewerkschaften wollten mit dieser Bestimmung zugunsten der Arbeitnehmerschaft als solcher erreichen, daß die Bahnverwaltung nicht zu sehr ihren Arbeitsanfall mit Zeitarbeitern deckt, die zudem nicht unter den Lohntarifvertrag fallen, sondern daß ein blühender Stand von ständigen Arbeitern — Stammarbeitern — verwendet wird.

Wenn die Bahnverwaltung in Beachtung dieser Tarifbestimmung unbeschadet des Arbeitsanfalls die Zeitarbeiter entläßt (nämlich nach sechs Monaten), so handelt sie zwangsläufig im Rahmen dieser Bestimmung; sie darf eben einen Zeitarbeiter nicht als Zeitarbeiter über die Hauptarbeitszeit hinaus beschäftigen.

Der Kläger kann darin keine unbillige Härte erblicken, insbesondere auch deshalb nicht, weil das im Gesamtinteresse der Arbeitnehmer entstandene Verbot der Weiterbeschäftigung seinem im Einzelfall abweichenden persönlichen Interesse vorgehen muß. Die Gewerkschaften haben durch die Bestimmung über die Beschränkung der Beschäftigungszeit der Zeitarbeiter offenbar nicht beabsichtigt, gerade dem einzelnen Zeitarbeiter zur Tarifarbeit zu verhelfen, sondern allgemein durch Drosselung der Zeitarbeit die Bahnverwaltung zur Einstellung von mehr ständigen Arbeitern zu zwingen."

In gleicher Weise hat auch das Arbeitsgericht Trier in seinem Urteil vom 19. Januar 1928 erklärt, die klagende Gewerkschaft verlange zu Unrecht nach Beendigung der Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung die Weiterbeschäftigung von Zeitarbeitern über sechs Monate hinaus, da noch Arbeit vorliege. Das Gericht führt mit Recht aus: „Anspruch auf Weiterbeschäftigung oder richtiger auf Begründung eines neuen Arbeitsverhältnisses — nämlich des Lohntarifverhältnisses (der ständigen Arbeiter) hat der Arbeiter nicht; nur wenn sie weiterbeschäftigt werden, sind sie den Tarifbestimmungen unterworfen".

Es ist hier am Platze, auch die übrigen wichtigen Ausführungen des erwähnten Urteils, das weitere Seiten des Zeitarbeiterverhältnisses klarstellt, kurz wiederzugeben. Danach können sich weder der Arbeiter noch die Gewerkschaften darüber beschweren, wenn die Verwaltung Zeitarbeiter, die sechs, bzw. sieben Monate beschäftigt waren, an einer Stelle entläßt und dort gleichzeitig andere Zeitarbeiter weiterbeschäftigt, die von anderswoher kamen und noch nicht sechs, bzw. sieben Monate erfüllt hatten. Das gleiche gilt für den Fall, daß Zeitarbeiter, die bereits sechs oder sieben Monate beschäftigt waren, ausgestellt und daß an ihrer Stelle neue Arbeiter eingestellt werden, die vom freien Markt neu zugehen. „Wenn keine Einstellungspflicht besteht", so führt das Urteil aus, „so liegen diese und ähnliche Vorgänge im Rahmen des Tarifvertrags. Die Bahnverwaltung nützt dann durch diese Mittel nur ihre Rechtsstellung aus, ohne gegen den Vertrag zu verstoßen." Damit ist ohne weiteres das Vertragsmäßige der Kündigung gegeben und Einsprüchen der materielle Gehalt entzogen.

b) Eine besondere Behandlung verdient der Fall, daß ein Zeitarbeiter, obwohl er üblicherweise bei Verlängerung der Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung über sechs Monate auf höchstens sieben Monate eine Woche vor Ablauf des sechsten Monats von der Verlängerung hätte verständigt werden müssen, versehentlich die dahingehende Erklärung nicht unterschrieben hat und zwar deshalb nicht, weil die Dienststelle auf die Anordnung vergessen hat.

Entscheidend für die Beantwortung der Frage ist, ob es sich um eine ordnungsmäßig verlängerte — d. h. durch die örtlichen oder klimatischen Verhältnisse bedingte — Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung dreht oder nicht. Die Ausführungsbestimmung zu § 1 Ziff 2e sieht nur vor, daß der Zeitarbeiter „in der Regel" nicht länger als sechs Monate beschäftigt werden soll. Ist ein Zeitarbeiter mit Recht wegen einer ordnungsmäßigen Verlängerung der Hauptarbeitszeit von sechs auf sieben Monate über sechs Monate hinaus bis zu sieben Monaten beschäftigt worden, so wurde er tarifvertragsmäßig und damit auch vertragsmäßig als Zeitarbeiter beschäftigt und kann aus dieser Beschäftigung im siebenten Monate nicht geltend machen, daß er Lohntarifvertragsarbeiter geworden sei. Auch die Annahme des einzelnen Zeitarbeiters, er falle nach Ablauf von sechs Monaten ohne weiteres unter den Lohntarifvertrag, wäre rechtlich unerheblich, da der Zeitarbeiter unterschriftlich anerkannt hat, d. er nach den für Zeitarbeiter bei der Deuschen Reichsbahn-Gesellschaft geltenden Bestimmungen eingestellt worden. Der Inhalt des Zeitarbeitervertrags ist aus dieser Erklärung, mag sie auch nur Beweisinhalt haben, klar ersichtlich. Sind dem Zeitarbeiter die Bestimmungen, welche für Zeitarbeiter gelten, von der Dienststelle nicht vorgelegt worden, so kann der Arbeiter ebensowenig etwa gegen die Gültigkeit des Vertrags einwenden. „Wer eine Willenserklärung abgibt in dem Wissen, ihren Inhalt nicht zu kennen, ist nicht im Irrtum und kann nicht anfechten" (Staudinger BGB. 8. Auflage Bd. I S. 463 Note 3).

Wir müssen infolgedessen die Beweisführung des obenangeführten Urteils des Arbeitsgerichts Trier insoweit bekämpfen, als sie in dem Fall, daß anderen Zeitarbeitern vor Ablauf von sechs Monaten eine Erklärung vorgelegt wurde, wonach die Beschäftigungsdauer sich auf sieben Monate erstrecke, einem einzelnen Zeitarbeiter aber nicht, folgert: „Der Kläger könnte höchstens sagen, es sei nur auf sechs Monate eingestellt; nach deren Ablauf habe er, da er nichts Gegenteiliges hörte, annehmen können, daß er Tarifarbeiter geworden sei. Diese Beweisführung scheitert daran, daß der Kläger wußte, daß ihm ein Revers vorgelegt werden sollte, wie er auch den anderen vorgelegt wurde und daß er nur einen weiteren Monat beschäftigt werden sollte". Die Beweisführung wäre richtig, wenn es hieße, „diese Beweisführung scheitert schon daran", usw. entscheidend für die vorliegende Frage ist aber nicht das, was der Arbeiter während des Laufes des Vertrags über dessen Inhalt für eine Meinung bekommt, sondern welcher Inhalt der Vertrag von vornherein hat und ob der Vertrag mit seinem alten Inhalt tarifvertragsmäßig weiter gelaufen ist.

c) Ist einem Zeitarbeiter bei der Einstellung zwar gesagt worden, unter welchen Bedingungen er eingestellt werde, vor allem daß er nur als Zeitarbeiter auf höchstens sechs Monate beschäftigt werden soll, wurde aber versehentlich unterlassen, ihm das vorgeschriebene Anerkenntnis unterschreiben zu lassen, so ist es nur eine Frage des Beweises dieser Vorgänge, ob die Behauptung der Bahnverwaltung, der Arbeiter sei als Zeitarbeiter eingestellt worden, gelingt oder nicht. Gelingt dieser Nachweis, so ist da die Schriftlichkeit des Arbeitsvertrags weder allgemein erforderlich ist noch in diesem Fall beabsichtigt war, der Zeitarbeitervertrag gültig abgeschlossen und der Einspruch des Mannes zeigt, wenn er sich gegen die ordnungsmäßige Kündigung wendet, nichts Besonderes.

2. Entlassung einzelner Zeitarbeiter vor Beendigung der Hauptarbeitszeit der Bahnunterhaltung wegen Verringerung der Arbeit.

Es erhebt sich zunächst die Frage, in welcher Weise eine Auswahl unter den Zeitarbeitern zu treffen ist, wenn ein Teil von ihnen entlassen werden muß. Flatow geht nicht nur davon aus, daß § 13 der Entlassungsverordnung vom 12. Februar 1926 kraft Gewohnheitsrechts weiter gelte, sondern er wendet die Bestimmung auch auf die Entlassung von unständigen Arbeitern an, wenn er auf Seite 355 der 12. Auflage seines Betriebsrätegesetz-Kommentars unten ausführt: „Arbeitnehmer, die auf voraussichtlich begrenzte Zeit, wenn auch mit monatlicher Kündigung eingestellt sind, z. B. Aushilfsarbeiter für den Weihnachtsverkehr, Saisonarbeiter, können ihre endgültige abredegemäße Kündigung regelmäßig nicht als unbillige Härte auffassen, wenngleich der Einspruch zweifellos formell berechtigt ist und gerechtfertigt sein kann, wenn z. B. die Entlassung gegen die oben dargelegten Gesichtspunkte der Auswahl verstoßen wird."

Zunächst müssen wir mit Mansfeld (S. 296 seines Kommentars) die Behauptung aufstellen, daß die Entlassungsverordnung nicht mehr gilt und „daß die Grundsätze der nicht mehr geltenden § 13 nicht herangezogen werden dürfen. Grundsätzlich ist der Arbeitgeber nach der herrschenden Auffassung in der Auswahl der bei Betriebseinschränkungen zu Entlassenden frei; überhaupt ist davon auszugehen, daß ihm im Interesse der notwendigen wirtschaftlichen Betriebsführung die Auswahl nach dem Leistungsgrundsatz überlassen bleiben muß. Soziale Gesichtspunkte kommen erst nach Beachtung dieses Grundsatzes in Betracht."

Wo derartige gegensätzliche Auffassungen über die gewohnheitsrechtliche Fortgeltung von Bestimmungen gelten, kann man unseres Erachtens von einer allgemeinen Rechtsüberzeugung, daß Gewohnheitsrecht vorliege, nicht sprechen. Gerade wenn in aufgehobenen Vorschriften ein Gewohnheitsrecht erblickt werden soll, ist besondere Vorsicht geboten. Ein gewohnheitsmäßiges Weiterbeachten früherer Vorschriften durch zahlreiche untere Gerichte wird nicht zu der Annahme einer gewohnheitsrechtlichen Vorschrift führen dürfen. Vor allem aber kann für die Annahme, daß die Anwendung dieser Vorschrift auch bei der Entlassung unständiger Arbeiter gewohnheitsrechtlich geboten sei, in keiner Weise ein genügender Nachweis erbracht werden. Das von Flatow hierfür angegebene Schrifttum ist gering und nicht entscheidend.

Zudem stellt der § 13 der Entlassungsverordnung selbst als obersten Gesichtspunkt voran, daß dann, „wenn Arbeitnehmer zur Verminderung der Arbeitnehmerzahl entlassen werden, für die Auswahl zunächst die Betriebsverhältnisse, insbesondere die Ersetzbarkeit des einzelnen Arbeitnehmers im Verhältnis zu der Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu prüfen sind". Mit diesem Gesichtspunkt allein wären, auch wenn § 13 der Entlassungsverordnung gewohnheitsrechtlich weiter Geltung hätte, die Bedürfnisse des Betriebs an die erste Stelle gerückt. Die wirtschaftliche Betriebsführung verlangt vor allem, daß die Leistungsfähigkeit der Arbeitskräfte in erster Linie entscheidet. Selbst nach Flatows Ansicht ist also dann, wenn einem Zeitarbeiter nachgesagt werden kann, daß er weniger tüchtig als der andere sei, ein sachlich gerechtfertigtes Einspruchsrecht nicht gegeben.

Wie wir bestreiten zu müssen glaubten, daß die Gesichtspunkte der Entlassungsverordnung allgemein gewohnheitsrechtlich gelten, so müssen wir dies aber vor allem für den Fall der Entlassung von Zeitarbeitern ablehnen. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist gezwungen, für einen Stamm junger tüchtiger Leute als Nachwuchs abgehender Arbeiter zu sorgen. Dieser Mangel hat sich schon vielfach in unliebsamer Weise fühlbar gemacht. Die Bahnverwaltung muß sich vor allem aus den Zeitarbeitern diejenigen Kräfte für den Nachschub im Arbeiterdienst und unteren Beamtendienst suchen können, deren sie bedarf. Um hier die richtige Auswahl zu treffen, ist unter Umständen eine längere Beobachtung der jungen Leute zweckmäßig und erforderlich. Wenn also die Bahnverwaltung bei Verringerung ihres Bedarfs an Zeitarbeitern z. B. junge ledige Leute, die sie als für den Nachwuchs geeignet erachtet, behält und sie älteren vielleicht verheirateten Zeitarbeitern vorzieht, so tut sie das, was sie den Lebensnotwendigkeiten des Eisenbahnunternehmens schuldig ist. Wenn auch die Bahnmeistereien bei notwendig werdenden Entlassungen eines Teiles der Zeitarbeiter vielfach die oben berührten sozialen Grundsätze des Familienstandes und der wirtschaftlichen Verhältnisse berücksichtigen, einen Rechtsanspruch darauf kann unseres Erachtens der einzelne Zeitarbeiter nicht geltend machen, im Gegenteil, in manchen Fällen mag die Bahnmeisterei mit dieser Maßnahme eine zwar wohlgemeinte, aber dienstlich falsche Stellung eingenommen haben, die vom allgemein dienstlichen Standpunkt aus, wie ihn die vorgesetzte Reichsbahndirektion einnehmen muß, vielleicht nicht gebilligt werden kann. Das Gewerbegericht Königsberg, das sich in zwei Urteilen vom 1. November 1926 auf Flatows Standpunkt gestellt hat, hat sich zu dem Kern dieser Frage gar nicht geäußert und kann infolgedessen für die gegenteilige Ansicht nicht in die Wagschale geworfen werden.

Diese Annahme ist auch dadurch gerechtfertigt, daß nach unseren obigen Ausführungen dem Vertragsanspruch des Zeitarbeiters als eines auf Zeit eingestellten Bediensteten keine besondere Kraft schon nach dem abgeschlossenen Vertrag innewohnt. Wie bei einem Aushilfsarbeiter, der nur gegen eintägige Kündigung aufgenommen ist, ein solches Zurückgehen auf persönliche Verhältnisse von niemand in Betracht gezogen werden wird (vgl. auch Merkblatt für Betriebs- und Beamtenräte der Reichsbahn 1926 Seite 137), so kann dies unseres Erachtens auch bei Zeitarbeitern nicht geschehen um deswillen, weil die Zeitarbeiter nur auf beschränkte, im voraus nicht bestimmte Dauer aufgenommen sind, weil das Aufhören der Arbeitsgelegenheit an und für sich ein allmähliches Entlassen der aufgenommenen Zeitarbeiter mit sich bringt und weil die einzelnen Arbeiter damit von vornherein haben rechnen müssen. Die Verhältnisse des Betriebs der Reichsbahn-Gesellschaft aber bringen es mit sich, daß sie in der Auswahl der zu entlassenden Leute freie Wahl haben muß. Eine wirkliche Betriebsverbundenheit des Zeitarbeiters besteht eben nicht, eine „Stelle", die vom Gesetz geschützt werden könnte, ist nicht vorhanden; der Mißbrauch eines formalen Kündigungsrechts bei der Entlassung der einzelnen Leute lediglich nach Gesichtspunkten des Betriebs ist nicht gegeben. Anders ausgedrückt bedeutet dies, daß die Gründe, welche für die Entlassung des einzelnen Zeitarbeiters maßgebend sind, nicht so schwer zu wiegen brauchen, wie bei der Kündigung des ständigen Arbeiters. So auch das Urteil des Arbeitsgerichts Halle vom 23. September 1926, in dem es folgert: „Die Leute sind als Zeitarbeiter eingestellt; sie mußten also jederzeit damit rechnen, daß ihnen unter Einhaltung der vereinbarten Kündigungsfrist gekündigt wird. Darüber mußten sie sich klar sein, daß die Kündigung auch schon vor Ablauf der für ihre Beschäftigung überhaupt vorgesehenen Monate ausgesprochen werden kann. Die Einstellung als Zeitarbeiter bedeutet nicht, daß ein Arbeiter unter allen Umständen sechs Monate beschäftigt werden muß, wenn er sich nichts zuschulden kommen läßt. Das hieße, der klaren Vereinbarung Zwang antun. Es muß der Reichsbahn-Gesellschaft überlassen bleiben, die Zeitarbeiter einzeln oder gruppenweise zu entlassen, wenn die Arbeit sich ihrem Ende zuneigt. Hat aber der Zeitarbeiter kein Recht, sich über die Kündigung zu beschweren, so kommt es auch nicht darauf an, ob diese Kündigung mit Gründen versehen ist."

Mit diesen Ausführungen mußte der Gesichtspunkt, der für die Eisenbahnverwaltung vor allem maßgebend ist, deutlich herausgestellt werden, ohne daß damit gesagt werden sollte, daß in der Praxis da, wo die Verhältnisse des Betriebes es gestatten, auf die sozialen Verhältnisse des einzelnen Arbeiters grundsätzlich keine Rücksicht genommen werden soll, vorausgesetzt, daß sie bei der loseren Verbindung zwischen Verwaltung und Zeitarbeiter der Verwaltung genügend und zuverlässig bekannt sind. Unsere Ausführungen wollten vielmehr nur die Notwendigkeiten und Bedürfnisse des Betriebs hell in den Vordergrund stellen.

3. Kündigung von Zeitarbeitern, die über sechs oder sieben Monate in der Bahnunterhaltung beschäftigt wurden.

Ist dann, wenn ein Teil der Zeitarbeiter ausnahmsweise länger als sechs oder sieben Monate über die Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung hinaus[5]) beschäftigt wurde, den Leuten vorschriftsgemäß sieben Tage vor Ablauf des sechsten oder siebenten Monats das Anerkenntnis vorgelegt worden, in dem sie bestätigen, nur vorübergehend für eine bestimmte Arbeit weiter eingestellt zu bleiben, so fallen sie zwar nach Ablauf des sechsten oder siebenten Monats unter den Lohntarifvertrag, sie bleiben jedoch unständige Arbeiter. Denn ehe sie weiter beschäftigt wurden, haben sie vertragsmäßig darein eingewilligt, daß ihr Arbeitsverhältnis ein zeitlich begrenztes, vorübergehendes bleiben soll.

Wir sagten, daß sie vertragsmäßig eingewilligt haben, nur noch vorübergehend weiter beschäftigt zu werden. Unter IV Ziffer 1 ist unter Bezugnahme auf ein Urteil des Arbeitsgerichts Trier vom 19. Januar 1928 wohl klar gestellt, daß der Zeitarbeiter, wenn er nach Beendigung der Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung entlassen wird, keinen Anspruch auf Weiterbeschäftigung hat. Wird einem solchen Arbeiter 7 Tage vor Beendigung der Hauptarbeitszeit mitgeteilt, er könne noch eine vorübergehende Zeit weiter beschäftigt werden, und arbeitet er daraufhin weiter, so hat er ein Angebot der Eisenbahn-

[5]) Ob die Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung sechs oder sieben Monate dauert, ist eine Frage des Einzelfalls und richtet sich nach den klimatischen und örtlichen Verhältnissen. Neuerdings ist zur Beibehaltung von Zeitarbeitern über sechs Monate hinaus die Genehmigung der Hauptverwaltung vorgeschrieben. Es ist ein Gebot der Vorsicht, Zeitarbeiter, die über sechs Monate behalten werden sollen, unter allen Umständen auf das Vorübergehende ihrer weiteren Beschäftigung aufmerksam zu machen.

verwaltung, wonach er als Lohntarifarbeiter noch auf eine unbestimmte, aber vorübergehende Zeit weiter arbeiten könne, angenommen, er ist also vertraglich mit der vorübergehenden Beschäftigung als Lohntarifarbeiter einverstanden. Es ist wohl selbstverständlich, daß jemand, der dann vertragsgemäß entlassen wird, nicht Mißbrauch des formalen Kündigungsrechts geltend machen kann.

Arbeiter, die bei ihrer Einstellung unterschriftlich bestätigt haben, daß sie nur zur vorübergehenden Arbeit eingestellt werden, werden dann, wenn sie über 6 bzw. 7 Monate hinaus beschäftigt wurden, zu Tarifarbeitern. Ob ihnen, wenn sie vor Ablauf dieser 6 oder 7 Monate, ehe sie Tarifarbeiter wurden, nicht nochmals auf das Vorübergehende ihrer weiteren Beschäftigung hingewiesen wurden, das unterschriebene erste Anerkenntnis noch vorgehalten werden kann, ist zweifelhaft. In einer kleineren Bahnmeisterei, in der die Personalverhältnisse auch den Zeitarbeitern klar sind, könnte jedenfalls dann, wenn es sich um einen Zeitarbeiter handelt, der schon in früheren Jahren als solcher beschäftigt wurde und der weiß, daß die Übernahme als ständiger Arbeiter den Leuten gesagt zu werden pflegt, schon behauptet werden, die alte Bestätigung gelte weiter. Übrigens müßte einem solchen Arbeiter, wenn ihm gekündigt wird, vorgehalten werden, daß die Verhältnisse des Betriebs seine Entlassung bedingen und daß er als Arbeiter mit geringem Dienstalter den älteren ständigen Arbeitern nachzugehen habe. Dies ergibt sich nicht nur deutlich aus § 13 der oben erwähnten Entlassungsverordnung, sondern entspricht auch der Billigkeit. Eine unbillige Härte könnte in seiner Kündigung wohl nicht liegen. Wenn die Beschäftigung über die Zeit von 6 bzw. 7 Monate hinaus nicht wesentlich lange währte, könnte aus den zuletzt genannten Gesichtspunkten aber auch ein anderer Arbeiter, dem die Verhältnisse der Bahnmeisterei weniger oder nicht genügend bekannt waren, unseres Erachtens die unbillige Härte nicht geltend machen. Immerhin handelt es sich hier um Grenzfälle und es ist zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten erforderlich, daß die Dienststellen jene Vorschriften genau beachten, die vorschreiben, daß dem Zeitarbeiter, wenn er als Tarifarbeiter kurz weiter beschäftigt werden soll, vor Ablauf der Kündigungsfrist, also 7 Tage vor Ablauf der 6 Monate ein erneutes Anerkenntnis zur Unterschrift vorgelegt werden muß.

4. Kündigung von Zeitarbeitern, die über das Jahresende hinaus ins neue Jahr beschäftigt werden.

Wenn der Fall vorkommen sollte, daß sich die Hauptarbeitszeit der Bahnunterhaltung gegen das Ende des Jahres zu verschiebt und daß im neuen Jahr wegen eines milden Winters in der Bahnunterhaltung weiter gearbeitet werden kann, so wäre es an sich vielleicht möglich, den Zeitarbeiter, der im ersten Jahr nur 6, höchsten 7 Monate beschäftigt war, im neuen Jahr als Zeitarbeiter weiter zu beschäftigen. Doch könnte ein solches Vorgehen unter Umständen den Widerspruch von Tarifvertragsparteien bringen, da es zweifelhaft sein könnte, ob die Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung sich derartig zu verschieben vermag, daß sie im ersten Jahr gegen Ende des Jahres zu liegt, im nächsten Jahr aber gleich im Januar beginnt. Es wird deshalb zweckmäßig sein, wenn die Dienststellen grundsätzlich von einem solchen Vorgehen absehen. Da neuerdings bestimmt ist, daß Zeitarbeiter grundsätzlich nur 6 Monate beschäftigt werden sollen und daß Ausnahmen von der Hauptverwaltung zu genehmigen sind, werden solche Fälle kaum mehr praktisch werden.

5. Kündigung von Zeitarbeitern, die ursprünglich ständige Arbeiter waren, denen dann gekündigt wurde und die mit ihrem Einverständnis als Zeitarbeiter beschäftigt wurden.

Wenn einem ständigen Arbeiter, wie es während des Personalabbaues vorkam, gekündigt werden mußte und ihm, um ihn nicht sofort erwerbslos zu machen, die vorübergehende Weiterbeschäftigung als Zeitarbeiter gewährt wurde, so lag hierin rechtlich die Lösung des ständigen Lohntarifvertragsverhältnisses und seine Ersetzung durch ein zeitlich begrenztes Dienstverhältnis. Endigte die im Zeitarbeitervertrag vorgesehene Beschäftigungsdauer, so lag in der Entlassung eines solchen Arbeiters keine unbillige Härte. Diesen Fall behandelt das Landesarbeitsgericht Koblenz im Urteil vom 25. Januar 1928. Es führt aus, daß „materiell ein Zeitarbeiter, der nur vorübergehend zur Saisonarbeit angenommen wurde und mit seiner Entlassung nach Erledigung dieser Arbeiten rechnen mußte, schwer wird nachweisen können, daß seine Entlassung eine unbillige Härte sei, die nicht durch die Verhältnisse der Reichsbahn bedingt sei. Die rechtliche Lösung eines Zeitarbeiterverhältnisses, wie es vorlag, ist eben keine Unbilligkeit. Darauf aber, daß der Zeitarbeiter früher ständiger Arbeiter war, kann er sich bei seiner Entlassung nicht berufen; denn er muß sich mit seinem Einspruch immer gegen den Mißbrauch des formalen Kündigungsrechts wehren; ein solcher Mißbrauch liegt aber nicht vor."

Einen nur äußerlich anderen Standpunkt hat das Gewerbegericht Altona in seinem Urteil vom 20. Januar 1927 eingenommen. Damals war ständigen Arbeitern ordnungsmäßig gekündigt worden. Nach Ablauf von einigen Wochen wurden sie wegen Verkehrssteigerung wieder eingestellt; sie mußten bescheinigen, daß ihre Einstellung nur aushilfsweise geschähe. Die Leute wurden nach Ablauf von 6 Wochen, da sie als Aushilfsarbeiter eingestellt wurden, zu Tarifarbeitern, ohne daß sie vorher nochmals ausdrücklich auf das Vorübergehende ihrer Weiterbeschäftigung aufmerksam gemacht wurden. Ihre Beschäftigung dauerte über ein halbes Jahr. Das Gericht ist also davon ausgegangen, daß die erste Bestätigung des Aushilfscharakters der Arbeit bei Aushilfsarbeitern, die an und für sich nur 6 Wochen beschäftigt werden sollen, sich nicht auf eine Zeit von einem halben Jahr und länger erstrecke. Der Fall würde, auf das Zeitarbeiterverhältnis übernommen, etwa so zu liegen haben, daß ein Zeitarbeiter sehr erheblich über 6 oder 7 Monate hinaus beschäftigt wurde, ohne daß ihm vor Übertritt ins Tarifarbeiterverhältnis das Vorübergehende seiner weiteren Beschäftigung ausdrücklich eröffnet wurde. Wie schon oben angedeutet ist es erforderlich, das Vorübergehnde des Arbeitsverhältnisses nicht nur durch rechtzeitige Verständigung vor Eintritt in das Tarifarbeiterverhältnis ausdrücklich bestätigen zu lassen, sondern auch den Arbeiter zu rechter Zeit zu entlassen, damit er nicht einwenden kann, das Verhältnis sei tatsächlich nicht mehr als ein vorübergehendes anzusehen.

Ein Anerkenntnis des Arbeiters, das er vor Eintritt in das Tarifverhältnis dahin abgibt, daß es sich nur um eine vorübergehende Beschäftigung handelt, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Das Anerkenntnis hat zwar als solches nur Beweiswert, ist also nicht selbst als schriftlicher Vertrag anzusehen; aber den Bestimmungen des Lohntarifvertrags steht eine Vereinbarung über eine zeitliche Begrenzung des Arbeitsverhältnisses, sei sie nun streng bestimmt oder noch von einer eigenen Kündigung abhängig, nicht entgegen[6]). Unter allen Umständen behält eine solche Bestätigung Bedeutung für die Frage, ob eine unbillige Härte in der Entlassung liegt oder nicht, sofern es nur bei vorübergehender Beschäftigung tatsächlich verblieben ist. Das Anerkenntnis ist also nicht von vorne herein unsittlich, wie von der Arbeitnehmer Seite in dem Rechtsstreit behauptet wurde, der mit dem Urteil des Gewerbegerichts Altona vom 20. Januar 1927 endigte, sondern es kann nur seine Wirkung verlieren[7]).

---

[6]) Der Schlichtungsausschuß Hildesheim hat in seinem Schiedsspruch vom 8. Dezember 1922 (Schlichtungswesen 1923 S. 20) in einem ähnlichen Fall die Vereinbarung einer solchen Kündigungsfrist so ausgelegt, daß dem Arbeiter die Absicht der Entlassung 6 Tage vorher mitgeteilt wird, während es sich gar nicht um eine eigentliche Vereinbarung einer Kündigungsfrist, also um einen Kündigungsvertrag handle. Der Ausschuß hat den Hauptwert auf die zeitliche Begrenzung der Arbeit gelegt.

[7]) Anders könnte ein Fall nur dann beurteilt werden, wenn ein Arbeiter zwar das Anerkenntnis der vorübergehenden Beschäftigung unterschrieben hat, wenn er aber tatsächlich solange weiterbeschäftigt wurde, daß von einer vorübergehenden Beschäftigung nicht mehr gesprochen werden kann (z. B. Urteil des Arbeitsgerichts Trier vom 7. November 1927). In diesem Falle ist aber das Anerkenntnis nicht ungültig, sondern wegen Veränderung der

6. Kündigung von Zeitarbeitern, die nach Ablauf der sechsmonatlichen Bahnunterhaltungszeit längere Zeit ohne weitere Eröffnung zu anderen Arbeiten herangezogen wurden.

Eine solch längere Heranziehung von Zeitarbeitern zu andern Arbeiten als solchen der Bahnunterhaltung nach jener Zeit würde ohne weiteres ihre Unterstellung unter den Lohntarifvertrag mit sich bringen und muß unter allen Umständen vermieden werden, damit dem Einwand der unbilligen Härte vorgebeugt ist.

7. Kündigung von Arbeitern, die ausnahmsweise für eine genau bestimmte Zeit oder Arbeit ohne Kündigung eingestellt sind.

Hier handelt es sich rechtlich nicht um Zeitarbeiter, sondern um Arbeiter, die auf eine fest bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Beschäftigung aufgenommen sind. Der Fall wird selten vorkommen; durch Bestimmungen des Lohntarifvertrags ist er nicht ausgeschlossen, da der Lohntarifvertrag nicht die einzige Rechtsquelle der Beziehungen zwischen dem einzelnen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ist; sondern neben ihm gelten selbstverständlich die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts weiter. Wäre ein solcher Vertrag geschlossen, so würde er ohne Kündigung endigen; für einen Einspruch und das Einspruchsverfahren, in dessen Verfolg der Gesichtspunkt der unbilligen Härte vom Arbeitsgericht in Betracht gezogen werden kann, wäre daher kein Raum.

8. Kündigung von Arbeitern, die ausnahmsweise als Lohntarifvertragsarbeiter gegen vierzehntägige Kündigung auf vorübergehende Zeit eingestellt sind.

Diese Arbeiter fallen zwar nicht als Zeitarbeiter, sondern als Lohntarifarbeiter voll unter den Lohntarif, sie sind aber wirtschaftlich unständige Arbeiter wie die Zeitarbeiter auch und müssen sich, wenn sie gegen ihre Kündigung Einspruch erheben, den Einwand gefallen lassen, daß sie nur zu vorübergehender Arbeit eingestellt sind und mit der Kündigung rechnen mußten. Wenn der Anlaß, der zu ihrer Einstellung führte, weggefallen ist, können sie die Kündigung nicht als Mißbrauch des Kündigungsrechts bezeichnen; ein sachlich gerechtfertigtes Einspruchsrecht wird ihnen daher in solchen Fällen nicht zustehen. Auch § 13 der Entlassungsverordnung würde gegen den Einspruch anzuführen sein.

9. Kündigung von Arbeitern, die früher als Zeitarbeiter beschäftigt waren und wieder ausgeschieden sind, später aber, wenn auch im gleichen Jahr, zu einer besonderen Arbeit in der Bahnunterhaltung als Aushilfsarbeiter eingestellt wurden.

Hier handelt es sich nicht um die Kündigung von Zeitarbeitern, sondern um die Kündigung von Aushilfsarbeitern. Wir vertreten den Standpunkt, daß Aushilfsarbeiter jeweils dann eingestellt werden können, wenn es sich um die Bewältigung vorübergehender Mehrarbeiten handelt. Dies ist der Sinn der Beispiele, welche die Ausführungsbestimmung zu Ziff. 2e des § 1 des Lohntarifvertrags bringt[8]).

10. Kündigung von einzelnen Zeitarbeitern vor Ablauf der Hauptarbeitszeit wegen ihres Verhaltens.

Wir haben schon oben dargetan, daß unseres Erachtens die dienstlichen Notwendigkeiten bei der Frage der Beibehaltung von unständigen Arbeitern überwiegen, weil der vertragsmäßige Anspruch bei ihnen eine geringere Kraft hat, der Einspruch sich aber in letzter Linie immer auf den Vertrag stützen muß. Die Gründe, welche die Verwaltung dazu führen können, einem einzelnen Zeitarbeiter wegen seines Verhaltens zu kündigen, brauchen deshalb unseres Erachtens nicht so schwer zu wiegen wie bei einem ständigen Arbeiter. Der Umstand, daß für den Fall der fristlosen Kündigung die Ausführungsbestimmung zu § 1 Ziff. 2f unter d auch den § 26 C sinngemäß anwenden läßt, kann hiergegen nicht aufgeführt werden, da sie nur den Fall der fristlosen Kündigung regelt.

Auf die Vielheit der möglichen Fälle kann hier nicht eingegangen werden. Zu lebhafter Ablehnung gibt ein Urteil des Landesarbeitsgerichts Würzburg vom 15. März 1928 Anlaß. Es handelte sich darum, daß ein Hilfsrottenführer einer Rotte, die am Samstag Nachmittag mit Umbauten durchgehender Hauptgleise nicht fertig geworden war, eine kurze Weiterarbeit auftrug. Auf diese Anordnung der Überzeit hin lehnte ein Zeitarbeiter, der erst sechs Wochen beschäftigt war, die Weiterarbeit ab. Alsdann kündigte der Hilfsrottenführer dem Arbeiter fristlos und vergriff sich dabei zwar im Ausdruck, der Zeitarbeiter erwiderte ihm aber mit einer viel schwereren Beleidigung. Wenn das Gericht auch annahm, ein Grund zur außerordentlichen Kündigung liege nicht vor, so hätte es doch dem Standpunkt der Verwaltung beitreten müssen, wonach das Verhalten des Arbeiters die Kündigung, wenn auch nur die befristete, rechtfertige. Die Annahme des Gerichts, eine Beleidigung sei auf der Stelle erwidert worden und daher straflos, trifft nicht in richtiger Weise die Verhältnisse zwischen dem Untergebenen und dem Vorgesetzten, wie dies z. B. für das Beamtenrecht allgemein anerkannt ist. Die Dienstzucht würde bei einem Personalkörper, der so groß ist wie der der Eisenbahnverwaltung, unmöglich aufrecht erhalten werden können, ginge man von einer solchen Auffassung aus. Wir sind deshalb der Meinung, daß ein Arbeiter, der auf die Anordnung der Überzeitarbeit hin vor den anderen Arbeitern erklärt, nach dem gewöhnlichen Dienstschluß höre er auf, und späterhin seinen Vorgesetzten beleidigt, zum mindesten durch sein Verhalten die befristete Kündigung bedingt hat, so daß von unbilliger Härte nicht die Rede sein kann.

Es wird unten noch Anlaß sein, das Urteil hinsichtlich der Höhe der zugesprochenen Abfindungssumme zu besprechen.

V.

§ 83 der Betriebsräteverordnung.

Wenn das Arbeitsgericht im einzelnen Fall den Einspruch eines Zeitarbeiters, dem gekündigt ist, gleichwohl für begründet erklären sollte, so muß es die Verpflichtung zur Weiterbeschäftigung aussprechen und für den Fall, daß die Weiterbeschäftigung abgelehnt wird, eine Entschädigung festsetzen. Die Eigenart des Zeitarbeiterverhältnisses gibt Anlaß zu einer Reihe von besonderen Betrachtungen. Ehe wir hierzu übergehen, soll die allgemeine Bedeutung dieser gesetzlichen Vorschrift geprüft werden.

1. Der Regelfall der Entlassung von Zeitarbeitern nach Beendigung der Beschäftigung ist nach der überwiegenden Anschauung des Schrifttums und der Rechtsprechung so gelagert, daß der Einspruch zwar formell zulässig ist, aber sachlich nicht gerechtfertigt werden kann, weil die Entlassung durch die Verhältnisse des Betriebes geboten und bedingt ist. Eine unbillige Härte liegt eben nicht vor, wenn ein Arbeiter von vornherein das Vorübergehende seiner Beschäftigung kennt und dementsprechend nach Ablauf der vorgesehenen Zeit entlassen wird. In diesen Fällen wird der Einspruch vom Gericht zurückzuweisen sein, so daß die Auflage der Weiterbeschäftigung und der etwaigen Zahlung einer Entschädigung von vornherein nicht in Betracht kommt.

Vergleiche die Entscheidungen des Gewerbegerichts Trier vom 18. Oktober 1926, Stettin vom 26. Januar 1926, Essen vom 23. März 1927, des Landesgerichts Meck-

---

tatsächlichen Umstände nicht mehr zutreffend und daher nicht mehr wirksam. Vgl. auch das unten besprochene Urteil des Arbeitsgerichts Stuttgart vom 1. Februar 1928.

[8]) Dieser Weg kann jedenfalls dann gewählt werden, wenn solche Mehrarbeiten außerhalb der regelmäßigen Hauptbeschäftigungszeit in der Bahnunterhaltung anfallen. Schließen solche Arbeiten unmittelbar an die Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung an, so kann es zweckmäßiger sein, die bisherigen Zeitarbeiter als Lohntarifarbeiter gegen die unterschriftliche Anerkennung vorübergehender Weiterbeschäftigung beizubehalten. Entscheidend für die Frage, ob solchen Arbeitern, in welcher Dienstvertragsform sie auch beschäftigt werden, der Einspruch der unbilligen Härte zusteht, ist unseres Erachtens nur, daß ihnen rechtzeitig gesagt wird, daß sie vorübergehend beschäftigt werden.

lenburg-Schwerin vom 29. April 1926, des Gewerbegerichts Breslau vom 3. März 1926, des Arbeitgerichts Trier vom 7. November 1927, Flatow BRB. 12. Auflage Seite 355 unten, Fromm und Trampedach, Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn Seite 27 unter b.

Wenn die Entscheidung des Arbeitsgerichts Stuttgart vom 1. Februar 1928 in dem Schrifttum des Arbeitsrechts, Beilage der Zeitschrift das Arbeitsrecht 1928 Nr. 2049, dahin zusammengefaßt wird, daß das Anerkenntnis des einzelnen Zeitarbeiters, wonach er bei der Reichsbahn Zeitarbeiter ist, nicht nur für die Berechtigung des Einspruchs, sondern auch für die Bemessung der Entschädigung unerheblich sei, so gibt dies den Inhalt des Urteils unrichtig wieder. In dem fraglichen Falle handelte es sich darum, daß Arbeitern, die acht Jahre bei der Bahnverwaltung als ständige Arbeiter beschäftigt waren, das ständige Arbeitsverhältnis gekündigt war, daß ihnen aber die Weiterbeschäftigung als Zeitarbeiter angeboten worden war. Diese Arbeiter wurden jedoch späterhin nicht nur als Zeitarbeiter weiter verwendet, sondern im Anschluß daran als Aushilfsarbeiter ein halbes Jahr bei einer Verkehrsstelle und daraufhin wieder als Zeitarbeiter. Dies ist in dem Urteil zwar nicht ausdrücklich gewürdigt, hat aber wahrscheinlich auf die Entscheidung Einfluß ausgeübt. Wenn aber das Gericht den Einspruch deshalb für begründet erklärt, weil bei der gegenwärtigen Lage des Arbeitsmarktes schwer Arbeit zu finden sei, es handle sich zudem um alte Arbeiter und in dem weitverzweigten Betrieb der Bahn für die Arbeiter könnte „schon" für sie eine auch für die Bahnverwaltung wirtschaftliche Beschäftigung gefunden werden, so ist dies in Anbetracht der allgemein bekannten, im Eisenbahnbetrieb gebotenen Sparsamkeit eine gefährliche Begründung, die nicht mehr von sorgfältig abgewogenen Tatsachen ausgeht, sondern von Annahmen und Gefühlserwägungen. In diesem Sinne sind aber die Arbeitsgerichte keine Ermessensgerichte, daß sie nach Gutdünken die Verhältnisse abzuwägen hätten. Die Eisenbahnverwaltung muß sich mit aller Entschiedenheit gegen derartige Begründungen wenden. Es wäre Sache des Arbeitsgerichts gewesen, des Näheren zu begründen, warum jene Bestätigungen der Arbeiter über die vorübergehende Art ihrer Weiterbeschäftigung nicht mehr gelten sollen. Auf alle diese grundlegenden Fragen geht das Urteil überhaupt nicht ein. Um so fehlerhafter und irreführender ist die Überschrift, die das Schrifttum des Arbeitsrechts von den Merkblättern für Betriebs- und Beamtenräte der Reichsbahn übernimmt und die lautet: „Das Anerkenntnis des einzelnen Arbeiters, daß er nur vorübergehend als Zeitarbeiter beschäftigt wird, ist für die Begründetheit der Abgangsentschädigung unerheblich". Von den Worten dieser Überschrift steht aber auch kein einziges in dem ganzen Urteil. Irgend eine maßgebende Bedeutung wird eine sachliche Betrachtung dem Urteil nicht beimessen können.

Einen anderen Standpunkt einzunehmen, hieße den Arbeitgeber für verpflichtet erklären, eine größere Arbeiterzahl zu beschäftigen als er kann. Das Gewerbegericht Breslau hat in dem erwähnten Urteil mit Recht ausgeführt, das Betriebsrätegesetz habe den Sinn, langgedienten Arbeitnehmern ihre Stellung zu sichern; von einer unbilligen Härte könne aber nicht gesprochen werden, wenn der Arbeitgeber denselben Zweck (nämlich der Arbeiterverringerung) nicht durch andere mildere Maßnahmen erzielen könnte. Daß aber ältere Arbeiter vor den Zeitarbeitern zu bevorzugen sind, ergibt sich von selbst aus den geschlossenen Verträgen, weil sie die Unterlage der erhobenen Einsprüche bilden; die Entlassung älterer Arbeiter würde nur eine unbilligere Härte gegenüber jenen bilden. Im übrigen sagt Flatow (a. a. O. S. 381 ff.) mit Recht, nicht die Tragbarkeit einer Abfindungssumme für den Arbeitgeber, sondern die Angemessenheit der Weiterbeschäftigung (die Erhaltung der Arbeitsstelle) sei im geltenden Recht der Ausgangspunkt der Erwägungen, obgleich praktisch durch das Wahlrecht des Arbeitgebers die Wiedererlangung der Stelle in den Hintergrund getreten sei. Wenn auch die Entschädigung die einzige Leistung darstellt, zu welcher der Arbeitgeber im Falle der Ablehnung der Weiterbeschäftigung verpflichtet ist (Feig-Sitzler, Betriebsrätegesetz S. 158), so stellt doch als erste Pflicht das Gericht dann, wenn es den Einspruch für begründet erklärt, die Weiterbeschäftigungspflicht fest. Hält man sich diesen Gesichtspunkt vor Augen, kann weder eine Weiterbeschäftigungspflicht ausgesproch noch der Einspruch für begründet erachtet werden über da, wo die Bahnverwaltung mangels einer Arbeitsgelege heit den Arbeiter nicht weiter beschäftigen kann.

2. Diese Ansicht führt zu folgender Frage: Wie h das Arbeitsgericht zu entscheiden, wenn einem Zeitarbeit während der Beschäftigungsdauer von sechs Monaten a einem Grunde gekündigt wird, der in seinem Verhalt liegt, sofern das Gericht jedoch sein Verhalten nicht a einen Grund anzusehen glaubt, der die Kündigung v rechtfertigt? Wir müssen zwar weiterhin die Ansicht ve treten, daß bei dem flüchtigen Arbeitsverhältnis des Ze arbeiters die Gründe, die zu seiner Entlassung auch wä rend der Hauptarbeitszeit in der Bahnunterhaltung führe nicht so schwer wiegen brauchen wie bei anderen Arbeiter Sollte das Arbeitsgericht gleichwohl zu der Entscheidu im Einzelfall kommen, daß in der Kündigung eine u billige Härte liege, und läge der Fall so, daß die Kü digung ausgesprochen wäre etwa 14 Tage vor dem En der Beschäftigungszeit, das arbeitsgerichtliche Urte würde aber erst gefällt, nachdem die Arbeitsgelegenhe fortgefallen ist, so könnte unseres Erachtens diese U gunst der Verhältnisse nicht zu Lasten der Reichsbah Gesellschaft gewertet werden, sondern nur zu Ungunste des Arbeitnehmers. Denn die erste Verpflichtung, welch dem Betrieb auferlegt werden müßte, wäre die zur Weite beschäftigung; da dies zu verlangen offenbar unbillig wär weil es an der Arbeitsgelegenheit fehlt, käme eigentlic auch die Ersatzverpflichtung nicht in Frage. Jedenfal könnte aber der Einspruch nur insoweit für begründet e klärt werden, als dem Arbeitgeber die Zahlung einer En schädigung in der Höhe des Lohnes für sieben Tage zu gesprochen würde. In dieser Höhe die Entschädigung au zuerlegen, könnte noch als billig empfunden werden[9]).

3. Liegt die Kündigung noch früher, so daß die Mög lichkeit der Weiterbeschäftigung ohne weiteres gegebe wäre, so ist — unter Festhaltung unserer oben wiederho ausgesprochenen allgemeinen Überzeugung, daß das Ein spruchsrecht des Zeitarbeiters leichter wiegt und da Gründe gegen die Kündigung daher schwerer wiege müssen — allgemein zu der Frage der Höhe der En schädigung Stellung zu nehmen.

Es besteht noch keine einheitliche Auffassung über de Inhalt des § 87 des Betriebsrätegesetzes, der dem § 83 de Betriebsräteverordnung für die Arbeiter der Reichsbah entspricht. Nach § 83 bemißt sich die Entschädigung

a) nach der Zahl der Jahre, während derer der Arbeite in dem Betrieb insgesamt beschäftigt war, und kan
b) für jedes Jahr bis zu einem Zwölftel des letzten Jahres arbeitsverdienstes festgesetzt werden, jedoch im ganze nicht über sechs Zwölftel.
c) Dabei ist sowohl auf die wirtschaftliche Lage de Arbeiters als auch auf die wirtschaftliche Lei stungsfähigkeit der Verwaltung angemessen Rücksich zu nehmen.

Bei der Festsetzung der Höhe der Entschädigung is danach das Arbeitsgericht nicht frei, sondern an gewiss Richtlinien gebunden. Leider haben die Arbeitsgericht bei Bemessung der Entschädigung ein zu weites Her (Kaskel Arbeitsrecht 1. Auflage Note 1 auf Seite 128) Da die Landesarbeitsgerichte die letzte Instanz in diese Fragen bilden, müssen die Arbeitgeber durch Einnahm eines einheitlichen Standpunktes danach trachten, daß we nigstens diese von jener Übung abgehen und sich ihre Verantwortung, welche in einem Spruch der letzten Instan immer liegt, voll bewußt sind.

Zu a) Die Höhe der Entschädigung bemißt sich nach de Zahl der Jahre, die der Arbeiter in dem Betrieb beschäftig war. Wenn auch zugegeben werden kann, daß kleinere Unterbrechungen z. B. durch Krankheit nicht zu berücksichtigen sind, so muß doch die wirkliche Beschäftigungszeit, die der Arbeiter in dem Betrieb zubrachte, berück

[9]) Welchen Sinn aber hätte die Auferlegung der Weiterbeschäftigung, wenn doch feststeht, daß der Mann nicht beschäftigt werden kann? Der Verwaltung müßte doch zugemutet werden können, ihn tatsächlich weiter zu beschäftigen; ihr bliebe aber nichts übrig, als sofort eine neue Kündigung auszusprechen. Wäre dies dann eine unbillige Härte?

chtigt werden. Handelt es sich also z. B. um einen Zeit-beiter, der erst einige Wochen bei der Reichsbahn-Gesell-haft beschäftigt war und dem fristgemäß gekündigt wer-n mußte, weil er nicht voll entsprach, so dürfte unseres rachtens nach dem Geist des Gesetzes die Gewährung ner weiteren Entschädigung überhaupt nicht in Frage mmen. Denn die Entschädigung darf bei einer Gesamt-schäftigungszeit eines Jahres nur $^1/_{12}$ des Jahres-beitsverdienstes betragen. Wo es sich um eine so kurze ugehörigkeit eines Arbeiters zum Betrieb handelt, der dem nur auf vorübergehende Zeit eingestellt ist, kann hon dieser vom Gesetz verlangte Maßstab in einer Weise, ie sie den wohlverstandenen Verhältnissen des Betriebs ntspricht, überhaupt noch nicht angelegt werden, so daß hon aus diesem Grunde von der Zubilligung einer Ent-hädigung abgesehen werden müßte.

Zu b) Es ist zweifelhaft, ob Bruchteile von Betriebs-enstjahren zu berücksichtigen sind. Nach Kaskel kann für des angefangene Betriebsdienstjahr eine Entschädi-ung zugebilligt werden, nach Flatow ebenfalls, jedoch ur in einer bruchteilmäßigen Höhe, bei einer einmonat-chen Beschäftigung z. B. $^1/_{144}$ des Jahresverdienstes. Das andesarbeitsgericht Kaiserslautern wendet gegen die An-cht Flatows ein (Merkblatt für Betriebs- und Beamten-ite des D. E. V. 1928 Nr. 3), daß dann so kleine Ent-hädigungen zugebilligt werden müßten, daß sie als eine ntsprechende Belastung des Arbeitgebers nicht anzusehen ären und in keinem Verhältnis zu dem durch die un-erechtfertigte Entlassung erwachsenen Schaden stünden.

Die Entscheidung dieser Streitfrage ist da nicht von esonderer Bedeutung, wo die Arbeitsgerichte im übrigen em oben vertretenen Standpunkt sich zuneigen, daß Zeit-rbeiter in der Regel ein materielles Einspruchsrecht gegen ire Kündigung nicht haben werden. Im übrigen sagt fansfeld allerdings (Seite 318) mit einem gewissen Recht, ie Streitfrage sei müßig, da die Höhe der Entschädigung n das freie Ermessen des Gerichtes gestellt sei. Immerhin muß sich das richterliche Ermessen dem Willen des Ge-etzes anpassen. Dieser geht aber unseres Erachtens da-in, daß der Einspruch eines Zeitarbeiters gegenüber dem ines ständigen Arbeiters verhältnismäßig geringer wiegt. Das hätte zur Folge, daß der Einspruch auch schon bei der emessung der Höhe der Entschädigung nur wenig in die Vagschale fallen dürfte.

Wichtigster Gesichtspunkt bei der Festsetzung der Ent-chädigung müßte für das Gericht der sein, daß die Ver-flichtung zur Weiterbeschäftigung und die Höhe der Ent-chädigung einander gewissermaßen das Gleich-gewicht halten müssen. Wenn z. B. (siehe oben) einem Zeitarbeiter nur vierzehn Tage vor der Beendigung der esamtarbeit siebentägig gekündigt wird, so könnte ihm as Gericht billigerweise höchstens eine Entschädigung es Lohnes von sieben Tagen zusprechen, sofern dies nach en übrigen Bestimmungen möglich ist; denn nach dieser Zeit hätte der Einwand des Mißbrauches des Kündigungs-rechts überhaupt nicht gebracht werden können.

Zu c) Die Bedeutung der obigen Ausführungen wird erkennbar, wenn das bereits erwähnte Urteil des Landes-arbeitsgerichts Würzburg zur Betrachtung herangezogen wird. Es handelte sich um einen Zeitarbeiter, der erst eine Beschäftigungszeit von sechs Wochen aufwies. Sein ungehöriges Verhalten hatte nachgewiesenermaßen die fristlose Kündigung herbeigeführt. Wollte das Gericht auch die fristlose Kündigung nicht als berechtigt an-erkennen, so durfte es ihm unter keinen Umständen eine Entschädigung in der Höhe eines Lohnes von über drei Wochen, also von nahezu einem Monat, d. i. dem Höchst-betrag zusprechen.' Wenn der betreffende Arbeiter auch durch die Kündigung erwerbslos wurde, so widerspricht es offenbar dem Geiste des Betriebsrätegesetzes, in einem solchen Fall einem auf Zeit eingestellten Arbeiter, der ver-tragsmäßig an und für sich geringe Rechte hatte, eine an die höchstzulässige Entschädigung stark hingehende Ent-schädigung zu gewähren, die vielleicht dann dem Arbeit-geber auferlegt werden durfte, wenn ein Arbeiter min-destens ein Jahr Betriebszugehörigkeit aufweisen kann. Bei dieser Entscheidung konnte sich das Gericht nicht mit Recht auf die erwähnte Entscheidung des Landes-arbeitsgerichts Kaiserslautern berufen; denn dieses Ge-richt erklärt ausdrücklich, dem Inhalt des Gesetzes ent-sprechend sei im Rahmen der Höchstgrenze ($^1/_{12}$ der Entschädigung im angefangenen Beschäftigungsjahr) die Zeitdauer der Beschäftigung des Arbeinehmers bei der Festsetzung der Entschädigung zu berücksichtigen. Da das unbotmäßige Verhalten des Arbeiters und sein der Autorität widersprechendes Benehmen gegen seinen Vorgesetzten die Kündigung veranlaßte, durfte das Gericht höchstens, wollte es die Fristlosigkeit der Kündigung nicht für begründet erklären, die Entschädigung auf die Höhe des Lohnes für eine Woche festsetzen[10]).

[10]) Wenn in einem Urteil, das dem Verfasser nicht mehr greifbar ist, die Ansicht vertreten wurde, unständigen Ar-beitern müßte, da sie in unsicherer Lage leben, bei Kündi-gungen eine um so höhere Entschädigung zugebilligt werden, so stellt das die Rechtslage gewissermaßen auf den Kopf. Wo nach § 83 für die Höhe der Entschädigung vor allem die Betriebsdienstjahre entscheidend sein sollen und mit der Zahl der Betriebsdienstjahre die Höhe der Entschädigung steigen kann, wie kann dann für die Fälle, in denen verschwindend kurze Betriebsdienstzeiten in Be-tracht kommen, die zudem einmalig sein sollten, ohne wei-teres von einem gegenteiligen Standpunkt ausgegangen werden? Jene Ansicht müßte, folgerichtig weitergedacht, dazu führen, daß der auf eintägige Kündigung eingestellte Arbeiter das stärkste Einspruchrecht hätte, eine geradezu unmögliche Annahme, die nicht weiter ad absurdum ge-führt zu werden braucht.

Bücherschau.

— **Mathematisch-naturwissenschaftlich-technische Büche-rei.** Herausgegeben von Dr. phil. Ewald Wasserloos, Oberstudiendirektor in Essen, und Dr. phil. Georg Wolff, Studiendirektor in Hannover. Berlin 1928. Ver-lag Otto Salle.

Bd. 17. Die Hauptfragen der heutigen Na-turphilosophie I. Von Prof. Dr. B. Bavink, Ober-studienrat in Bielefeld. Mit 2 Abbildungen im Text. VIII, 121 Seiten. Preis geb. in Halbleinen 3,30 RM.

Bd. 19. Mathematische Quellenbücher III. Analytische und synthetische Geometrie. Von Dr. Hein-rich Wieleitner, Oberstudiendirektor in München. Mit 22 Abbildungen. VII, 89 Seiten. Preis in Halbleinen geb. 2,50 RM.

Wieder bringt die Sammlung der „Mathematisch-natur-wissenschaftlich-technischen Bücherei" *) zwei neue Bänd-chen. In Nr. 17 behandelt der Verfasser der „Ergebnisse und Probleme der Naturwissenschaften" und derzeitige Leiter des Keplerbundes, Prof. Dr. B. Bavink, die Haupt-fragen der heutigen Naturphilosophie; zunächst bringt er eine Einführung in die Hauptsysteme der Erkenntnistheorie und bespricht sodann die wichtigsten Fragen der Natur-erkenntnistheorie: das Raum-, Zeit- und Bewegungsproblem (Relativitätstheorie), das Problem der physikalischen Be-griffsbildung, das Universalienproblem und das Kausal-problem. In einem weiteren Bändchen sollen die welt-anschaulichen (metaphysischen), d. h. die aus den Ergebnissen der Naturwissenschaft entspringenden Fragen erörtert werden. Die Darstellung ist flüssig geschrieben und leicht verständlich.

Bd. 19 bringt das dritte Bändchen der „Mathematischen Quellenbücher", worin der bekannte Geschichtsschreiber der Mathematik Dr. Heinr. Wieleitner Beispiele zur analytischen und synthetischen Geometrie gibt. Die Lei-stungen der großen Mathematiker Apollonios, Fermat, Descartes und Euler für die analytische Geometrie und von Desargues, Pascal, Poncelet, Möbius und Steiner für die synthetische (projektive) Geometrie finden ihre ver-diente Würdigung.

Die beiden neuen Bändchen reihen sich den bisher erschienenen der Sammlung würdig an. Sch.

*) Vgl. Jahrg. 1927, Nr. 26, S. 721, und Nr. 49, S. 1366, und Jahrg. 1928, Nr. 5, S. 138.

Das Unterrichts- und Bildungswesen bei der Eisenbahndirektion des Saargebiets

Von Oberregierungsrat **Jaeckel**, Saarbrücken.

Die Folgen der Vernachlässigung, die auf dem Gebiete des Unterrichts- und Bildungswesens, namentlich in der theoretischen Unterrichtserteilung, die Eisenbahnbediensteten während der Kriegs- und Nachkriegszeit erfuhren, hatten sich bei den Saarbahnen ebenso stark bemerkbar gemacht wie bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und bei den übrigen europäischen Bahnen. Auch hier war lange Versäumtes, durch noch wichtigere Aufgaben immer wieder Zurückgestelltes nachzuholen. Es fehlte an einer einheitlichen Organisation des Unterrichtswesens mit entsprechenden Vorschriften, es fehlte an geeigneten Unterrichtsräumen, an genügenden Unterrichtsmitteln. Den Dienststellenvorstehern war es überlassen geblieben, was sie ihren Bediensteten beizubringen für nötig hielten und wie sie es ihnen beibrachten. Sie selbst wurden in keiner Weise fortgebildet. Das freiwillige Bildungswesen war vollkommen eingeschlafen.

Aus diesen Negativen und aus den positiven Forderungen der neuen Zeit, sich weit mehr und ganz anders als früher mit den Bediensteten, mit den Menschen im Betrieb zu befassen, erwuchs allen Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren eine gewaltige Aufgabe. Die Eisenbahndirektion des Saargebiets blickte am 1. April 1928 auf ein Geschäftsjahr zurück, das an Arbeit, an Neuerungen und an fortschrittlichen Einrichtungen auf dem Gebiet der Personalausbildung überaus reich ist.

Das wichtigste Ereignis des abgelaufenen Geschäftsjahres ist die Übernahme der Dienstvorschrift Nr. 128 „Das Dienstschul- und Dienstvortragswesen bei der Deutschen Reichsbahn" auf das Saargebiet. An den sachlichen Bestimmungen ist nichts geändert worden. In einer der Dienstvorschrift Nr. 128 vorgehefteten Einführungsvorschrift wurden lediglich einige der organisatorischen Eigenart des Saargebiets angepaßten formellen Abweichungen festgelegt und das Ganze sodann als eigene Dienstvorschrift der Eisenbahndirektion des Saargebiets in Kraft gesetzt. Die Bediensteten der Saarbahnen haben nunmehr den großen Vorteil, nach den gleichen Vorschriften, wie sie von den maßgebenden Stellen der Deutschen Reichsbahn nach langwieriger Bearbeitung, eingehendster Prüfung und gewissenhafter Erprobung aufgestellt wurden, unterrichtet und weitergebildet zu werden. Eine ausgezeichnete Vorbereitung für die Einführung und eine wertvolle Unterstützung bei der Durchführung der neuen Bestimmungen im Saargebiet ist der Umstand, daß der Unterrichts- und Bildungsdezernent der Eisenbahndirektion des Saargebiets durch das dankenswerte Entgegenkommen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Gast an allen Sitzungen des Unterrichts- und Bildungsausschusses sowie an den Besprechungen der Gruppendezernenten für das Unterrichts- und Bildungswesen teilnehmen kann. Die Aufhebung der Verkehrs- und Betriebsämter im Saargebiet und die dadurch bedingte Zentralisierung des ganzen Unterrichts- und Bildungswesens bei der Eisenbahndirektion ermöglichte eine straffe, einheitliche Gesamtleitung für den ganzen Bezirk, wobei allerdings die Erledigung einer erheblichen Kleinarbeit mit in Kauf genommen werden mußte.

Die Grundlage eines jeden Unterrichts sind geeignete Unterrichtsräume. Für Dienstbesprechungen auf den kleineren Dienststellen genügt ja oft der g meine Dienstraum oder der Warteraum in verkehrsruh Stunden. Dagegen kann bei mittleren und größeren Di stellen ein Behelfsraum den neuen Anforderungen mehr genügen. Es wurden daher im vergangenen Jahr Eisenbahndienststellen im Saargebiet daraufhin gep ob ein Unterrichtsraum neu zu schaffen oder der vor dene zu vergrößern wäre. Eine Reihe von Umbauten die Folge. Bei einigen günstig gelegenen Normaldi stellen wurden besondere Räume geschaffen, um größere Anzahl von Bediensteten benachbarter Stati zu gemeinschaftlichem Unterricht zusammenziehen können. Diese Unterrichtsmittelpunkte, man sie nennen kann, waren für das Saargebiet verhäl mäßig leicht zu bilden, da sich in dem kleinen abge deten Gebiet von nur 1926 qkm rund 6000 Beamte 160 Dienststellen verteilen, die an einer Reihe ku Linien von insgesamt 408 km Streckenlänge in kle Abständen liegen. Also ein ungemein dicht zusam gedrängtes Netz, dazu eine außerordentlich häufige folge fast auf allen Strecken. Auf die Verwendung e Unterrichtswagens konnte daher verzichtet wer Besondere Räume sind in Homburg/S., Neunkirchen, Wendel, Lebach und Dillingen geschaffen worden. Saarbrücken selbst stehen im Hauptbahnhof oder in de unmittelbarer Nähe zwei Unterrichtsräume mit je 35 ein Unterrichtsraum mit etwa 70 Sitzen zur Verfüg

Wie überall, so war es auch im Saargebiet mit Ausstattung der Räume schlecht bestellt. Im gangenen Jahr wurden in beträchtlicher Menge Tis Stühle, Bänke, Vortragspulte, moderne, drehbare W tafeln und andere für einen richtigen Unterricht wendige Dinge beschafft. Zehn Unterrichtsräume im zirk sind mit Leinwand, Verdunkelungsvorrichtungen für Lichtbildervorträge eingerichtet, in dem größten terrichtssaal in Saarbrücken ist eine erstklassige K maschine in einem besonderen Vorführungsraum ei baut worden. Zu dem einen vorhandenen Lichtbildapp hat die Eisenbahndirektion drei weitere neue Appa modernster Bauart beschafft und auf die wichtigsten Un richtsmittelpunkte verteilt. Endlich ist beabsichtigt, ei neuen großen Schulsaal in Saarbrücken zu errichten, mit mindestens 100 Sitzplätzen und den modernsten sc technischen Einrichtungen ausgestattet werden soll.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Beschaffu von Unterrichtshilfsmitteln gewidmet. über die neueste Literatur, Leitfäden usw. stets un richtet zu sein, ist mit der „Verkehrswissenschaftlic Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn" einbart worden, daß von jeder Neuerscheinung sofort o besondere Bestellung ein Stück der Eisenbahndirekt des Saargebiets zugeschickt wird. Die Bücherei bes also von jedem Buch der Lehrmittelgesellschaft mindest 1 Stück. Von zahlreichen Werken wurden jedoch sow für den Dienstgebrauch als auch auf Privatbestellung die Bediensteten eine erhebliche Anzahl bezogen. Bezugszahl des „Eisenbahn-Fachmannes" ist in der vom 1. Januar 1927 bis 1. Januar 1928 von 196 504 Stück gestiegen, ein Beweis für den Bildungsdr der Bediensteten. Von Zeit zu Zeit wird im Amtsb auf den „Eisenbahn-Fachmann" und auf Neuerscheinun

Lehrmittelgesellschaft hingewiesen und zur Bestellung geregt. Die Bücherei der Eisenbahndirektion des Saargebiets ist im letzten Jahr vollkommen eingerichtet und organisiert worden. Sie umfaßt zur t über 8000 Bände und steht im Gegensatz zu den chereien der Reichsbahndirektionen, die nur an die Bensteten innerhalb des Direktionsgebäudes Bücher aussen, allen Bediensteten des ganzen Bezirks zur Entme von Büchern, Zeitschriften usw. zur Verfügung. Im Herbst 1927 ist zum ersten Male nach der Dienstschrift 128 eine Dienstanfängerschule eingetet worden. In zwei Parallelklassen wurden je Dienstanfänger für die Betriebsassistenten- und Eisenmassistentenlaufbahn (Gruppe XVII b) mit Zusatzerricht in der französischen Sprache zusammengefaßt. Herbst 1928 werden voraussichtlich auch für andere fbahnen weitere Schulklassen errichtet werden. Auch der Verwaltungsschule wurde zum ersten Male h den Lehrfächern und den Stundenzahlen der neuen rschrift unterrichtet. Als Teilnehmer waren 15 Zivilpernumerare, 6 Dienstanfänger des gehobenen mittleren technischen und 5 des gehobenen mittleren maschinenhnischen Dienstes sowie 19 Aufstiegsbeamte zu verehnen. Der gesamte Unterricht in beiden Schulen wurde Sitz der Eisenbahndirektion in Saarbrücken erteilt, d zwar jeweils an zwei Tagen der Woche.

Schwieriger als die Einrichtung der Schulen gestaltete h nach den neuen Bestimmungen die Regelung des ienstvortragswesens, namentlich der für die amten der äußeren Dienststellen planmäßig festzuzenden Unterrichtsstunden.

Für die Leiter der Bahnmeistereien und re Stellvertreter finden jetzt regelmäßig jeden Monat in Saarbrücken 2—3 Fachvorträge an einem rmittag statt.

Die Beamten und Hilfsbeamten des Rottenaufchtsdienstes, des Stellwerksunterhalngsdienstes und der Schwachstromanlan werden — jede Gruppe für sich — regelmäßig jeden Monat an einem Vormittag 4 Stunden bei den verschienen Unterrichtsmittelpunkten zu Fachvorträgen zusamngezogen.

Die Streckenläufer und Schrankenwärter halten, ohne daß der Unterricht planmäßig festgelegt rd, durchschnittlich im Jahr 12 Stunden Unterricht rch einen geeigneten Beamten der Bahnmeisterei.

Für die Beamten und Hilfsbeamten des Werkättendienstes sowie die der Betriebs- und agenwerkmeistereien finden sich regelmäßig iederholende Fachvorträge in den Unterrichtsräumen der ei Hauptwerkstätten Saarbrücken, Burbach und St. Wendl statt.

Die planmäßige Festlegung von Unterrichtsstunden für e Beamten des Betriebs- und Verkehrsienstes bei den Bahnhöfen und Güterabfertigungen ch den neuen Vorschriften ist zur Zeit in Bearbeitung. ier bieten sich namentlich bei der Zusammenfassung s stationären Personals der großen Bahnhöfe erhebliche hwierigkeiten. Einstweilen wird der Unterricht noch n den Dienststellenvorstehern in der alten Weise erteilt.

Von der Bestimmung, daß bei Bedarf für einzelne Bentengruppen Sondervorträge und Sonderehrgänge veranstaltet werden können, wurde im argebiet in reichlichem Maße Gebrauch gemacht. An ehreren Tagen im vergangenen Jahr sind, ähnlich wie bei der Reichsbahndirektion Stuttgart, die Dienststellenvorsteher bei sämtlichen Unterrichtsmittelpunkten zu Sondervorträgen über Neuerungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens sowie über wichtige Aufgaben der Dienststellenleiter zusammengezogen worden. Es wurde u. a. gesprochen über: „Fragen des Geschäftsganges", „Dienststellenvorsteher und Personalwirtschaft", „Das Unterrichts- und Bildungswesen bei der Eisenbahnverwaltung", „Die Psychotechnik im Dienste der Eisenbahnverwaltung", „Die Betriebskostenrechnung", „Maßnahmen zur vollen Erfassung der Verkehrseinnahmen", „Die planmäßige Gleispflege", „Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung der Güterzüge" usw.

Die Vorträge dauerten mit der sich anschließenden Aussprache 1—2½ Stunden. Auch Lichtbilder kamen zur Verwendung.

Für die Lohnrechner bei sämtlichen Hauptwerkstätten und Dienststellen wurde ein eingehender Sonderlehrgang abgehalten, der an sämtlichen Unterrichtsmittelpunkten mehrmals wiederholt wurde. Der Lehrgang war von großem Erfolg begleitet; die außergewöhnlich große Zahl der Fehler bei der Aufstellung der Lohnrechnungen ist ganz erheblich zurückgegangen.

Seit einigen Wochen ist ein Kursus für Maschinenschreiber und -Schreiberinnen im Gange, der von einer Diplom-Handelslehrerin nach dem System des 10-Finger-Blindschreibens geleitet wird. Die Eisenbahndirektion hatte festgestellt, daß von etwa 80 eine Schreibmaschine benutzenden Bediensteten der Kanzlei und der Büros sowie der Dienststellen in Saarbrücken nicht einmal 20 das Maschinenschreiben richtig erlernt hatten; mehr als 60 waren im wahren Sinne des Wortes „Autodidakten". Es war daher eine wirtschaftliche Notwendigkeit, einen planmäßigen Unterricht einzuführen. Während des Lehrganges, der auf 40 Stunden — jede Woche an 2 Vormittagen 2 Stunden — berechnet ist, wurde der Film „Vernunftgemäßes Maschinenschreiben" der Firma Continental vorgeführt.

Im April d. J. hat ein Sonderlehrgang für die mit dem Publikum besonders häufig in Berührung kommenden Bediensteten (Aufsichtsbeamte, Schalter-, Sperr- und Zugbegleitpersonal) begonnen, in dem weniger in Form von Vorträgen als in praktischer Anlernung Fahrkartenkunde, Verkehrsgeographie usw. und insbesondere die schwere Wissenschaft des „richtigen Benehmens", des Kundendienstes, der Höflichkeit getrieben werden soll. Auch Lichtbilder und Filme werden in den Dienst dieses Sonderlehrganges gestellt.

Der Unterricht in der Einheitskurzschrift wurde weiter ausgebaut. Im vergangenen Jahr hat die Verwaltung bei 3 verschiedenen Unterrichtsmittelpunkten 4 Kurse für Anfänger und 2 Kurse für Fortgeschrittene mit insgesamt 140 Teilnehmern abgehalten. Außer den nach den Vorschriften zur Teilnahme verpflichteten Bediensteten konnten zur Auffüllung der Kurse überall freiwillige Meldungen zugelassen werden. Am Schlusse der auf je 30 Stunden berechneten Kurse wurden Prüfungen abgenommen; die Prüfungsarbeiten kamen zu den Personalakten.

Nachdem nunmehr die neuen Unfallmeldevorschriften auch im Saargebiet eingeführt sind, wird in der nächsten Zeit der schon lange geplante Sonderlehrgang im Unfallhilfsdienst für den ganzen Bezirk stattfinden. Die Abhaltung weiterer Sonderlehrgänge auf

anderen Gebieten, auf denen eine intensive Unterrichtung sich als notwendig erweist, ist ins Auge gefaßt.

Auf dem Gebiet des freiwilligen Bildungswesens wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr nach langem Stillstand die Arbeit wieder zielbewußt und weit ausgreifend aufgenommen. Da das Bestreben der Gewerkschaften im Saargebiet, eine Eisenbahnfachschule nach dem Muster der bei zahlreichen Reichsbahndirektionen bestehenden Fachschulen zu gründen, sich nicht verwirklichen ließ, entschloß sich die Eisenbahndirektion, auf die Bestimmung im § 1 Ziff. 5 des Teiles I der Dienstvorschrift 128 zurückzugreifen. Nach den unverhältnismäßig schlechten Ergebnissen der Vorprüfungen bei zahlreichen Beamtenlaufbahnen lagen dringende dienstliche Gründe zur Einrichtung von Lehrgängen in Fächern der Allgemeinbildung vor. Die im Winter 1927/28 getroffene Regelung bietet nunmehr den Beamten und Arbeitern im Saargebiet die gleichen Vorteile, wie sie nach dem neuen Vertrag zwischen dem Verband der Eisenbahn-Fachschulen und der Hauptverwaltung die Bediensteten der Deutschen Reichsbahn genießen.

Unter dem Vorsitz des Unterrichts- und Bildungsdezernenten wurde eine ständige Schulkommission gebildet, in der sämtliche Gewerkschaften vertreten sind. Ihre Aufgabe ist, die Verwaltung bei der Einrichtung der Elementarschule, wie wir sie im Gegensatz zu der Dienstanfänger- und der Verwaltungsschule genannt haben, und bei der Durchführung des Unterrichts durch zweckentsprechende Vorschläge zu beraten. Um einen Überblick über eine etwaige Beteiligung beim Schulunterricht zu gewinnen, war zu freiwilligen Meldungen aufgefordert worden. Das Ergebnis war die Meldung von fast 10 % des gesamten Personalstandes; nahezu 1400 Bedienstete wollten ihre Kenntnisse in Fächern der Allgemeinbildung erweitern und sicherstellen. Ein erneuter Beweis für den Bildungsdrang der Bediensteten! Leider konnten zunächst nur für etwa 120 Leute 3 Schulklassen eingerichtet werden, und zwar je eine für Bedienstete, die sich der Prüfung nach den früheren Besoldungsgruppen III, IV und V unterziehen wollen. Die Lehrfächer sind Deutsch, Rechnen und Erdkunde. Dem Unterricht, der an je 2 Abenden der Woche von 19—22 Uhr erteilt wird, sind die vom Verband der Fachschulen herausgegebenen Lehrbücher teilweise auch diejenigen der Lehrmittelgesellschaft zugrunde gelegt. Die Lehrkräfte, die Räume usw. stellt die Verwaltung kostenlos zur Verfügung; ein Schulgeld wird nicht erhoben. Dagegen muß in eine von dem Vertrauensmann jeder Klasse und einem Mitglied der Schulkommission verwaltete Kasse jeder Teilnehmer bei Beginn des Unterrichts einen Lehrmittelbeitrag zahlen, der den Schülern in Form von Büchern, Heften und Schreibmaterialien wieder zurückerstattet wird.

Am Ende des Lehrganges, Anfang Juli 1928, nimmt die Verwaltung für jede Klasse eine den Vorprüfungen für die genannten Besoldungsgruppen entsprechende und diese ersetzende Abschlußprüfung vor. An den Abschlußprüfungen beteiligt sich ein Mitglied der Schulkommission mit beratender Stimme und dem Recht der Fragestellung. Im Herbst d. J. soll die Elementarschule durch Bildung weiterer Klassen erheblich ausgebaut und außerdem eine Zweigschule in Neunkirchen eingerichtet werden.

Der Fremdsprachenunterricht wurde außer bei der Dienstanfängerschule auch noch im Rahmen des freiwilligen Bildungswesens aufgenommen. Bei sämtlichen Unterrichtsmittelpunkten wurden außerhalb der Dienststunden Lehrgänge für Anfänger in der französischen Sprache eingerichtet, an denen sich i gesamt rund 120 Bedienstete beteiligten. Der Hauptw wurde hier darauf gelegt, den mit dem Publikum in rührung kommenden Bediensteten die am häufigsten Reiseverkehr gebrauchten Redewendungen beizubring Nach Beendigung dieser Kurse begannen zwei auf 45 St den berechnete Lehrgänge für Fortgeschri tene, sodann zwei weitere mit dem Ziel der B herrschung der französischen Sprache Wort und Schrift, die ein Berufslehrer nach d System der Berlitzschule leitete. An diesen vier Le gängen nahmen je 25 Bedienstete teil. Für die Erlernu der englischen Sprache ist derselbe Unterricht im ne Rechnungsjahre geplant.

Die Lehrkräfte für den gesamten Unterricht allen Schulen, auch bei der Elementarschule, sowie sämtliche Vorträge und Sonderlehrgänge wurden von Eisenbahndirektion gestellt. Es hatten sich insgesamt et 50 Beamte des höheren und des gehobenen mittle Dienstes zur Mitarbeit bereit erklärt. Fremde Lehrkrä wurden, soweit sie nicht bereits erwähnt sind, nicht her gezogen. Zu Beginn des Unterrichts in der Verwaltun schule und der Dienstanfängerschule war unter Leitung Unterrichts- und Bildungsdezernenten eine gemeinsa Besprechung aller Lehrkräfte abgehalten worden, bei die neuen Vorschriften, insbesondere „das Merkblatt Lehrer über Art und Form des Unterrichts", eingeh erörtert wurden. In den nächsten Wochen ist eine neute Besprechung vorgesehen, bei der die Unterrich erfahrungen des vergangenen Winterhalbjahres aus tauscht und gegenseitige Anregungen gegeben werd sollen.

Bei der Behandlung des freiwilligen Bildungswes darf auch die Tätigkeit der Eisenbahnvereine ni vergessen werden. Mit geringen Ausnahmen waren sie eine Art Winterschlaf verfallen, bis durch eine Er vorigen Jahres vom Eisenbahnverein Saarbrücken e berufene Sitzung der Vorstände aller Vereine des Sa gebiets eine Neubelebung eingetreten ist. Mehrere völ aufgelöste Vereine bildeten sich wieder neu, an zw Orten des Saargebietes, wo früher Eisenbahnvereine ni bestanden, wurden sie nunmehr gegründet. Überall set eine frische Tätigkeit ein. Die Gründung eines Bezir verbandes der Eisenbahnvereine steht vor der Tür. vergangenen Winter wurden zahlreiche Unterhaltun abende mit zum Teil hochstehenden, volksbildnerisch Programmen veranstaltet. In Saarbrücken werden s Bildungsabende des Eisenbahnvereins un Mitwirkung des Eisenbahn-Sängerchors eingerichtet, denen Vorträge auf dem Gebiete der Musik, der Literat der bildenden Kunst und auf anderen kulturellen Gebie unter Verwendung von Lichtbildern, Filmen, Theatera führungen usw. geboten werden.

Endlich wäre noch zu erwähnen, dass sich an den Saargebiet neu geschaffenen Bildungseinrichtungen die Allgemeinheit Eisenbahnbeamte und Arbeiter von fang an überaus rege beteiligten. Sie stehen sowohl der Saarbrücker Volkshochschule als auch der Verwaltungsakademie für das Saa gebiet an der Spitze der Teilnehmerzahlen. Die Eis bahndirektion selbst hat durch Beamte, die sich an Organisation der beiden Anstalten beteiligen, mit ihn unmittelbare Verbindung. Die Verwaltungsakademie pl im nächsten Semester eisenbahnwissenscha

che Vorlesungen, für die sich auch Beamte der senbahndirektion als Vortragende zur Verfügung gellt haben.

Also Arbeit, freudige Arbeit ist auf allen Gebieten des nterrichts- und Bildungswesens die Richtlinie bei der senbahndirektion des Saargebiets. Die neue Zeit, in r wir leben, stellt grosse Forderungen, verlangt neue Formen. Die Verwaltung ist bereit, die Forderungen zu erfüllen und die Formen zu schaffen. Und wenn zu der verstandesmäßigen Überlegung noch die Liebe zu der grossen Aufgabe kommt, wenn Kopf und Herz zusammenarbeiten, dann wird es auch gelingen, die Bediensteten als Eisenbahner im Beruf und als Menschen im Leben zu bilden und weiterzuführen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das ichsverkehrsministerium hat unterm 25. Juni d. J. einige nderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenhn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der erordnung in Nr. 30 des Reichsgesetzblattes, Teil II, rvor.

— **Reichskabinett und Eisenbahntariferhöhung.** Das eichskabinett beschäftigte sich in einer seiner letzten tzungen mit der Frage der Erhöhung der Eisenbahnrife. Das Reichskabinett beschloß zur weiteren Klärung r Angelegenheit die Verhandlungen mit der Reichsbahn rch die zuständigen Ministerien fortzuführen.

— **Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn Gellschaft** hielt vom 10. bis 11. Juli in Königsberg (Pr.) ine Sommertagung ab und nahm dabei Gelegenheit, sich n Bild von der besonderen Wirtschafts- und Verkehrsge Ostpreußens zu verschaffen. Um bei der Verkehrsfschließung der Provinz mitzuwirken, wurde eine Beiligung an der Kraftverkehrsgesellschaft Ostpreußen eschlossen.

Die Tariferhöhungsfrage konnte in dieser Sitzung in r Hauptsache nur referierend behandelt werden, da eine ndgültige Stellungnahme der neuen Reichsregierung, die rst vor wenigen Tagen die parlamentarische Bestätigung rhalten hat, noch nicht vorlag. Durch die eingetretene erzögerung hat sich die Notwendigkeit einer Tarifrhöhung noch gesteigert, der Ausgabenbedarf ist noch estiegen. Entgegen der Erwartung, die die frühere Reierung bei ihrer zunächst ablehnenden Einstellung hegte, st das Anwachsen der laufenden Einnahmen im Vergleich um Vorjahre zum Stillstand gekommen. Angesichts dieser achlage wird der Verwaltungsrat zu definitiver Stellungahme in kurzer Zeit wieder zusammentreten.

— **Eisenbahnunglück am Münchener Hauptbahnhof.** Am Hauptbahnhof in München ereignete sich am Sonntagabend in schweres Eisenbahnunglück. Die Reichsbahndirektion München gibt dazu folgende amtliche Erklärung heraus: Am 15. d. M. kam der Vorzug des Verwaltungssonderzuges 2841 München—Augsburg—Nürnberg etwa um 21½ Uhr bei der Ausfahrt des Münchener Hauptbahnhofes zwischen Hackerbrücke und Donnersberger Brücke infolge Ziehens der Notbremse in einem Abteil des Zuges zum Halten. Während Lokomotivführer und Zugführer zur Feststellung der Ursache der Bremsung den Zug entlanggingen, fuhr der nachfolgende Stammzug 52841 auf das Zugende auf und schob dessen beide letzten Wagen ineinander. Auf die um 21,32 Uhr eingegangene Meldung des Unglücks traf der Hilfszug um 21,50 Uhr an der Unfallstelle ein. Es wurden sofort Versuche unternommen, unter Ansetzung von Schneidbrennern eingeklemmte Reisende zu befreien. Die hierbei entstehenden Brandstellen konnten durch die bahneitig eingesetzten Löschmittel immer wieder erstickt werden. Inzwischen war jedoch im letzten Abteil erster Klasse des Schlußwagens des Vorzuges Feuer ausgebrochen, das sich schnell ausdehnte und auch den vorletzten Wagen erfaßte. Zur Bekämpfung des Feuers wurden aus den benachbarten D-Zug-Garnituren sofort etwa 20 Handfeuerlöscher entnommen und außerdem eine Schlauchleitung an die Lokomotive des Hilfszuges angelegt. Mit diesen Hilfsmitteln gelang es bis zum Eintreffen der städtischen Feuerwehr, das Feuer in den mittleren Abteilen soweit niederzuhalten, daß etwa um 22 Uhr 50 Min. der erste Reisende noch lebend aus dem Wagen herausgebracht werden konnte. Die städtische Feuerwehr löschte den Brand der beiden Wagen vollständig etwa um 22.30 Uhr.

Die Anzahl der Toten beträgt 10, die der Schwerverletzten 13.

— **Deutsch-südslawischer Güterverkehr.** Am 6. und 7. Juli hat in München unter dem Vorsitz des Zentral-Tarifamtes der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine deutsch-südslawische Güterverkehrskonferenz stattgefunden, an der außer Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft solche der Südslawischen Staatsbahnen, der Königlich ungarischen Staatsbahnen, der Österreichischen Bundesbahnen, der Tschechoslowakischen Staatsbahnen, der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn) und der Saarbahn beteiligt waren. Der hauptsächliche Zweck der Konferenz war, in gemeinschaftlicher Beratung die Grundlagen zu ermitteln, auf denen ein direkter deutsch-südslawischer Gütertarif aufgebaut werden könne. Nach langen und zum Teil schwierigen Verhandlungen ist es gelungen, in allen wesentlichen Punkten Einverständnis zu erzielen, so daß nach Genehmigung der gefaßten Beschlüsse durch die Aufsichtsbehörden der beteiligten End- und Durchgangsbahnen, demnächst bereits mit den umfangreichen Einzelberechnungen begonnen werden kann.

— **Direkte Personen- und Gepäckverkehre mit Sowjetrußland.** Am 20. Juli 1928 treten erstmalig folgende direkte Tarife für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen der Union der SSR. (Sowjetrußland) einerseits und der Tschechoslowakei, Österreich und Italien anderseits in Kraft.

a) Zwischen der Union der SSR. (Sowjetrußland) und der Tschechoslowakei im Durchgang durch Polen, durch Polen und Deutschland sowie durch Lettland, Litauen, Polen und Deutschland.
b) Zwischen der Union der SSR. (Sowjetrußland) und Österreich im Durchgang durch Polen und die Tschechoslowakei, durch Polen, Deutschland und die Tschechoslowakei, sowie durch Lettland, Litauen, Polen, Deutschland und die Tschechoslowakei.
c) Zwischen der Union der SSR. (Sowjetrußland) und Italien im Durchgang durch Polen, die Tschechoslowakei und Österreich, durch Polen, Deutschland, Österreich sowie durch Lettland, Litauen, Polen, Deutschland und Österreich.

Durch die Einführung dieser Tarife wird einem seit längerer Zeit hervorgetretenen Bedürfnis Rechnung getragen, zumal bereits gute Zugverbindungen zwischen den genannten Ländern bestehen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist an diesen Verkehren nur im Durchgang beteiligt.

Bisher konnten die Reisenden nur in gebrochenem Verkehr bis zu den deutschen Landesgrenzen abgefertigt werden, wo neue Fahrkarten zu lösen waren und auch das Gepäck neu aufgegeben werden mußte. Diese Unzuträglichkeiten fallen nunmehr mit der Ausgabe direkter Fahrkarten (Buchfahrkarten) fort.

— **Der neue Flugeisenbahn-Personenverkehr.** Die Deutsche Luft Hansa teilt in ihren Wochenblättern mit: Die Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Luft Hansa wird demnächst erweitert werden. Bisher erstreckte sie sich nur auf die gemeinschaftliche Beförderung von Luftgütern auf Grund des bekannten, seit Oktober vorigen Jahres in Kraft befindlichen Übereinkommens über den Flugeisenbahnverkehr (Fleiverkehr). Das Abkommen, das zur Zeit den Direktionen der beiden Verkehrsunternehmungen vorliegt, erstreckt sich nun auch auf Personen- und Reisegepäckverkehr, für den Fall, daß Luftreisende den Flug unterbrechen oder nicht antreten. Es ist in Aussicht genommen, daß die Flugscheine der Deutschen Luft Hansa und der mit ihr in Betriebsgemeinschaft fliegenden Luftverkehrsgesellschaften dann auch zur Benutzung der Eisenbahn zugelassen werden, wenn sie einen hierauf bezüglichen Vermerk der Luft Hansa tragen. Grundsätzlich ist der Flugschein beim Übergang auf die Eisenbahn in eine Eisenbahnfahrkarte umzutauschen. Im Falle knappen Übergangs vom Flugzeug zur Eisenbahn soll der Reisende auch berechtigt sein, mit dem Flugschein die Sperre zu durchschreiten und den Umtausch in eine Eisenbahnfahrkarte bei dem Schaffner im Zuge nachzuholen. Nur bei Benutzung von F.-D., -FF. D., -Expreß- und Luxuszügen ist der besondere tarifmäßige Zuschlag vom Reisenden bar zu zahlen.

Reisegepäck, das der Fluggast bei der Luftverkehrsgesellschaft für den Luftweg gegen Bezahlung der Gepäckfracht für die Flugstrecke bereits aufgeliefert hat, wird bei dem Übergang des Luftreisenden zur Eisenbahn zur Beförderung auf dem Schienenweg gleichfalls zugelassen, wenn der Flug-Gepäckschein der Luftverkehrsgesellschaft von der Luft Hansa mit einem entsprechenden Vermerk versehen ist und das Reisegepäck nicht unter Zollkontrolle steht.

Der neue Flugeisenbahndienst wird voraussichtlich im Gegensatz zum „Fleiverkehr" die Bezeichnung „Flugeisenbahn-Personenverkehr", oder kurz „Flei-Per-Verkehr" erhalten. Man kann damit rechnen, daß der „Flei-Per-Verkehr" noch während der diesjährigen Hauptreisezeit zur Durchführung kommen wird.

— **Berliner Ferienreiseverkehr.** Rund 600 000 Berliner verließen in der Woche vom 2.—8. Juli die Reichshauptstadt, wozu neben den verstärkten fahrplanmäßigen Zügen die Einlegung von 260 außerplanmäßigen Zügen, Ferien- und Kindersonderzügen sowie Vor- und Nachzügen notwendig wurde.

— **Die kürzeste Zugverbindung zwischen Berlin und Antwerpen** ist der Weg über Duisburg, München-Gladbach. Diese Verbindung besteht in folgendem Fahrplan: Von Berlin Schlesischer Bahnhof mit Dz 8 ab 22.41, an Duisburg 7.32, weiter mit E 392 um 7.50 nach München-Gladbach, wo der Zug um 8.47 Uhr eintrifft und von dort weiter mit Dz 90 ab M.-Gladbach 9.00 Uhr nach Antwerpen an 12.35. Zurück besteht die Verbindung ab Antwerpen mit Dz 89 um 18.50, an München-Gladbach 22.30, weiter mit E 369 um 22.36, an Duisburg 23.31 und schließlich mit Dz 7 um 23.51 ab Duisburg nach Berlin Schlesischer Bahnhof an 8.46 Uhr. Die Gesamtfahrtdauer beträgt rund 14 Stunden. Zwischen Berlin und München-Gladbach und zurück laufen in diesen Zügen Kurswagen und außerdem ein Schlafwagen.

— **Die Verwaltungsakademie Berlin** veranstaltet in Verbindung mit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Zeit vom 8. bis 13. Oktober 1928 die „Fünfte eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen Reichsbahn", in der die Gegenwartsfragen der Deutschen Reichsbahn behandelt werden sollen. Der Kursusplan ist Ende September 1928 gegen Einsendung eines Freiumschlages kostenlos von dem Sekretariat der Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51, zu beziehen.

Österreich.

— **Sachverständigengutachten über die Elektrisier der Strecke Wien—Salzburg.** Die vom Bundesminister Handel und Verkehr mit Erlaß vom 18. Februar 1928 gesetzte Kommission von acht Sachverständigen veröff lichte ihr Gutachten in Angelegenheiten der allfälli Fortsetzung der Elektrisierung der Österreichischen B desbahnen.

Ein einheitliches Gutachten wurde bezüg der 11 Fragen erzielt, welche den Sachverständi zur Beantwortung vorgelegt worden waren. Es hand sich um folgende Punkte:

Kostenaufwand für Schwachstromleitungen,
Zahl und Kosten der Unterwerke,
Ersatzteile,
Perzentsatz für „Unvorhergesehenes",
Anlagekosten,
Frachtsätze,
Bewertung der freiwerdenden Fahrzeuge von Dam betrieb,
Kohlentransportkosten,
Energiebedarf, Energiebedeckung, Energiekosten,
Unterschied in den Instandhaltungskosten,
Personalersparnis.

Ferner wurde ein einheitliches Gutacht auch bezüglich der Berechnung des Kapitalaufwa des beim Übergang vom Dampf- zum elektrischen triebe erzielt; dieser wird für die Strecke Salzburg—W mit 174,5 Millionen S ermittelt, von welcher Summe Rückgewinn aus dem freiwerdenden Fahrpark des Dam betriebes mit 30,5 Millionen S abzuziehen ist, so daß s ein Nettokapitalsaufwand von 144 Million S ergibt.

Auch bei der Aufstellung der Rentabilität rechnung kam ein einheitliches Ergebnis zustande, Ausnahme der Beurteilung der Verhältnisse nach erfo ter Anleihetilgung (30 Jahre) und der zahlenmäßig schw erfaßbaren Vor- und Nachteile. Die Vergleichsrechnu geht von der Annahme aus, daß die Verzinsung und T gung des neuen Anlagekapitals fürs Jahr eine Belastu von 11 894 000 S zur Folge habe. Unter dieser Vora setzung und mit Einrechnung dieser letzteren Post in Betriebsrechnung errechnen die Sachverständigen während der Laufzeit der Anleihe

zuwachsenden Kosten mit . .	19 505 000 S	fürs Jah
hingegen die entfallenden Betriebskosten mit	17 080 000 S	„ „
so daß sich während dieser Zeit ein Betrag von jährlich	2 425 000 S	

zu Ungunsten der Elektrisierung ergibt.

Keine Einheitlichkeit wurde in der Beurteilung Rentabilität nach Tilgung der Anleihe erzielt. Währe fünf Sachverständige ein Plus von 8 100 000 S zu Gunst der Elektrisierung errechneten, stehen drei Sachve ständige auf einem grundsätzlich verschi denen Standpunkte. Das Minderheitsgutachten tont, daß schon während der Laufzeit der Anleihe zu d jährlichen Ersparnissen noch ein Betrag von 2 425 000 jährlich geleistet werden muß, wodurch effektiv sta einer Tilgung ein ständiges Anwachsen d Schulden erfolgen würde.

Während das Mehrheitsgutachten sagt, daß „die Ei schaltung einer Pause in den Fortgang der Elektrisi rungsaktion nicht empfohlen werden kann", steht d Gutachten der Minderheit auf dem Standpunkte, „daß d Einschaltung einer Pause nach Beendigung der im Zu befindlichen Elektrisierungsarbeiten nur von größte Nutzen sein kann."

Das Gutachten ist im Verlag von Julius Springer Wien erschienen und kostet 2,80 RM.

— **Wanderungsbewegung in Österreich.** Vom Wand rungsamt des Bundeskanzleramtes wird über die Wand rungsbewegung im ersten Viertel 1928 mitgeteil 1. Überseeauswanderung (eine Statistik über d Auswanderung nach europäischen Ländern läßt sich wege der Unmöglichkeit der Kontrolle nicht führen): Im erste Viertel 1928 sind 1273 Österreicher (gegen 1592 im erste Viertel 1927) nach außereuropäischen Ländern ausgewa dert. Hiervon wandten sich 227 (220) nach den Vereini

n Staaten von Amerika, 582 (566) nach Kanada, 91 (259) ch Brasilien, 252 (267) nach Argentinien, 121 (106) nach deren überseeischen Ländern. 2. Einwanderung. ie Bewilligung zur Beschäftigung ausländischer Arbeitehmer wurde im ersten Viertel 1928 in 1398 Fällen (gegen 07 im ersten Viertel 1927) erteilt. Von diesen ausländihen Arbeitnehmern waren nach ihrer Staatsbürgerschaft 02 Tschechoslowaken, 368 Reichsdeutsche, 214 Südslawen, 84 Ungarn, 68 Italiener, 25 Engländer, 23 Rumänen, 9 Franzosen, 19 Schweizer, 15 Polen, der Rest entfällt auf ndere Staaten.

Ungarn.

— **Neue Eilzugverbindung mit den Plattensee-Badeten.** Zwischen Budapest-Südbahn und Balatonfüred wird ifolge Vereinbarung zwischen den Ungarischen Staatsahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn in den Sommerionaten eine neue Eilzugverbindung hergestellt werden. owohl die Staatsbahndirektion als auch die Direktion er D. S. A.-Bahn haben für die Reisenden dieses Zuges rei Tage gültige Hin- und Rückfahrkarten zu ermäßigen Preisen, außerdem 50prozentige Wochenend-Hin- und Rückfahrkarten eingeführt.

— **Generalversammlung der Budapester Hauptstädtichen Verkehrs-A.-G.** Die Budapester Hauptstädtische Verkehrs-A.-G. (gekürzt: „Beszkárt") hielt vor kurzem hre ordentliche Generalversammlung ab. Dem Bericht der Direktion und des Aufsichtsrates über das Geschäftsahr 1927 entnehmen wir folgendes: Die Leistungsfähigkeit des Betriebes hat sich gesteigert; die Zahl der geleisteten Wagenkilometer betrug 81 410 609, rd. 10 200 000 mehr als m Jahre 1926. Im verflossenen Jahre wurden 27 308 m Strecke erneuert, so daß nur noch 17 100 m zu erneuern sind. Die Stromerzeugung ist, dank dem neuen Turbogenerator der Stromentwicklungsanlage ökonomischer als früher. Die von der Beszkárt bestellten vierzig neuen Motorwagen werden, mit den modernsten Einrichtungen ausgestattet, noch heuer in Verkehr gesetzt werden. Im vorigen Jahre befanden sich 1259 Wagen (80 % des Wagenparks) im Verkehr, um 73 mehr als im Jahre 1926. Die Fahrgeschwindigkeit der Wagen wurde um 8 % gesteigert, die Wagen legten im Durchschnitt je 13 km mehr zurück als im Jahre 1926. Eine erfreuliche Tatsache ist, daß trotz der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Betriebes die Zahl der durch die Straßenbahn verursachten Unfälle abgenommen hat. Im Jahre 1927 wurden 298 512 499 Personen befördert, um 17 192 581 mehr als im Jahre 1926. Die Vorarbeiten der Elektrisierung der Zahnradbahn auf den Schwabenberg sind beendet; die elektrisierte Eisenbahn wird noch heuer in Betrieb gesetzt werden. Der Bericht gedenkt ausführlich der Tätigkeit der Leitung zur Förderung der sozialen Interessen des Personals und gibt dann Aufschluß über die finanziellen Ergebnisse des Geschäftsjahres 1927: die Einnahmen betrugen 60 392 263, die Ausgaben 60 218 032 Pengö; der erzielte Reingewinn belief sich auf 171 902 Pengö. Von den Ausgaben entfielen fast fünf Millionen Pengö auf die Verkehrssteuer, während zur Tilgung der mit der Ablösung der Straßenbahnen verbundenen Last 4 315 847 Pengö verwendet wurden.

Niederlande.

— **Die Eisenbahn-Gesellschaft „Zwolle-Blokzijl"** (im Betrieb der Niederländischen Eisenbahnen) zahlt für 1927 eine Dividende von 2 % (wie in 1926). Die Gesamteinnahme stieg von 85 816 hfl auf 86 090 hfl, obzwar die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 2748 hfl zurückgegangen sind.

Im Zusammenhang mit der erhöhten Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge mußten im Betriebsjahr 1927 20 715 hfl für Erneuerung und Verstärkung des Oberbaus verausgabt werden. Seit 1921 wurden hierfür bereits 121 253 hfl verwendet. Auch in 1928 und den folgenden Jahren dürften diese Erneuerungsarbeiten noch größere Beträge in Anspruch nehmen.

— **Betriebsergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen.** Die Gesamteinnahme 1. Januar bis 31. März 1928 hat 39 712 580 hfl betragen gegen 35 942 838 hfl in 1927. Bei einer Gesamtlänge des Netzes von 3697 km sind mithin 118,06 hfl für 1 Tageskilometer vereinnahmt worden; in 1927 betrug die Durchschnittseinnahme für 1 Tageskilometer für den gleichen Zeitabschnitt 109,72 hfl.

Auch im Monat Mai haben sich die Einnahmen in steigender Linie bewegt, wie sich aus nachstehender Gegenüberstellung der vorläufigen Einnahmen 1928 und endgültigen Einnahmen 1927 ergibt:

	Vorläufige Einnahmen Mai 1928	Endgültige Einnahmen Mai 1927
Personenverkehr	6 976 979 hfl	5 864 078,59 hfl
Gepäck	156 700 „	143 496,31 „
Postbeförderung	325 000 „	350 000,— „
Güterverkehr	6 332 600 „	5 870 083,58 „
Lebende Tiere und Leichen	178 690 „	245 289,08 „
Telegrammverkehr . . .	3 700 „	3 271,19 „
Weitere Einnahmen . . .	268 500 „	243 483,65 „
Zusammen	14 242 169 hfl	12 719 702,40 hfl

Die Gesamteinnahme (vorläufig) für den Zeitabschnitt vom 1. Januar bis Ende Mai 1928 hat 66 975 931,61 hfl betragen gegen 61 880 457,75 hfl in 1927, es ergab sich somit für 1928 ein Mehr von 5 095 473,86 hfl.

— **Mechanisierung der Büroarbeiten.** Zur Förderung der Mechanisierung der Büroarbeiten bei den verschiedenen Verwaltungszweigen und um mehr Einheit zu schaffen in der Wahl der hierzu geeignetsten technischen Hilfsmittel hat die Direktion der Niederländischen Eisenbahnen einen aus 4 Mitgliedern bestehenden Ausschuß eingesetzt, dem sämtliche Vorschläge zur Mechanisierung von Büroarbeiten zur Prüfung zu unterbreiten sind.

Als Mitglieder dieses Ausschusses sind ernannt worden: Ing. Ch. H. J. Driessen, Chef des Oberbaus des Bahndienstes, Ing. W. F. H. van Ryckevorsel, Chef des Güterdienstes bei der Betriebsverwaltung, H. C. ten Sande, Unterabteilungsvorstand des Wagen- und Werkstättendienstes und Dr. jur. J. E. C. Schook, Chef des Rechnungswesens, von denen letzterer den Vorsitz führt.

— **Eisenbahnzeitschrift „Spoor & Tramwegen".** Von den Direktionen der Niederländischen Eisenbahnen, der Staatseisen- und -kleinbahnen in Niederländisch-Indien, der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Deli-Eisenbahn-Gesellschaft, der Samarang-Joana-, Semarang-Cheribon-, Ost-Java- und Serajoedal-Kleinbahn-Gesellschaften wird gemeinsam eine Eisenbahnfachzeitschrift in der holländischen Sprache: „Spoor- en Tramwegen" herausgegeben werden, die in 14tägigen Zwischenräumen zur Ausgabe gelangt. Ihre erste Nummer ist am 10. Juli erschienen.

In dem Vorwort, womit der erste Schriftleiter S. A. Reitsma die neue Zeitschrift einführt, weist er darauf hin, daß in fast allen Ländern bereits eine oder mehrere Zeitschriften herausgegeben werden, in denen nebst technischen Fragen auch Betriebs- und Verwaltungsangelegenheiten bearbeitet werden, in Holland und in Niederländisch-Ostindien dagegen ein solches Fachblatt noch nicht besteht. Es dürfe hiernach angenommen werden, daß die neue Zeitschrift einem bestehenden Bedürfnis entsprechen werde Die Absicht sei nicht, ein rein wissenschaftliches Fachblatt zu bringen. Sollte der mit der Herausgabe der Zeitschrift beabsichtigte Zweck erfüllt werden, so müßte der Inhalt der Aufsätze auch für das ganze Personal verständlich sein.

Die erste Nummer, die mehrere Aufsätze und Nachrichten aus verschiedenen Gebieten des Eisenbahnwesens enthält, macht einen sehr günstigen Eindruck.

Übrige europäische Länder.

— **Der schnellste Zug Dänemarks.** Während bisher ein Zug der Strecke Korsör—Kopenhagen (110 km) diese Strecke aufenthaltslos in 100 Min. zurücklegte und mit 66 km/Std. als der schnellste Zug Dänemarks zu bezeichnen war (vgl. auch Jahrg. 1925 S. 971 d. Ztg.), wird er seit dem 15. Mai vom Zuge 949 der Strecke Pattburg—

Fredericia übertroffen. Dieser Zug legt die eben genannte Strecke (110,6 km), wenn man die fünf Unterwegsaufenthalte mit 9 Min. abzieht, in 99 Minuten zurück, d. h. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 67 km/Std. Zwischen Vojens und Vamdrup erzielt er sogar 70,3 km/Std., zwischen Sommersted und Farris (8 km) beträgt die Grundgeschwindigkeit 87,3 km/Std.

— **Finnländische Eisenbahnbaupläne.** Der Bauplan der Finnländischen Staatseisenbahnen wird vom Reichstag jeweilig für fünf Jahre beschlossen. Die gegenwärtige Bauperiode geht im Jahre 1930 zu Ende, und es sind zur Zeit die Vorbereitungen für die Bauarbeiten in dem Zeitabschnitt 1930/35 im Gange. Alle Vorschläge nebst Kostenberechnungen müssen von den Beteiligten während dieses Jahres eingereicht werden.

Das finnländische Staatseisenbahnnetz umfaßt etwa 4000 km. Die Neubauten des Bauabschnitts 1925/30 betragen 500 km und betreffen verschiedene Bahnen im Innern des Landes. Sehr wichtige Verbindungsstrecken im Süden sind aber noch nicht gebaut. Die Bauten der künftigen Bauabschnitte werden somit mindestens dieselbe Kilometerlänge aufweisen, wahrscheinlich aber bedeutend mehr.

In erster Linie wird der Bau der Eisenbahnlinie Helsingfors—Koria, die die Strecke nach Leningrad bedeutend abkürzen würde, geplant. Zweitens hofft man, die seit Jahren geplante Verbindungsbahn Åbo—Riihimäki, welche die Strecke Åbo—Leningrad um 100 km abkürzen würde, in Angriff nehmen zu können. Von kleineren Bahnplänen haben die Lebensmittelzufuhrbahn Helsingfors—Vichtis (50 km) und die Linie Nystad—Peipohja (50 km) die größten Aussichten auf Verwirklichung. Die Pläne, die sogenannte Petsamo-Bahn (Bottnischer Meerbusen—Finnische Eismeerküste mit einer Länge von etwa 600 km) zu bauen, sind vorläufig aufgegeben; immerhin wird mit einer Verlängerung der nördlichsten Eisenbahn bis nach Kemijärvi in Nordfinnland gerechnet.

— **Estland bestellt Lokomotiven in Frankreich.** Die estnische Regierung hat beschlossen, die Bestellung auf neue Lokomotiven für die Schmalspurbahn an eine französische Firma zu vergeben. Bemerkenswert ist, daß der Sachverständigenausschuß des estnischen Verkehrsministeriums sich für die Vergebung der Lokomotivbestellungen an deutsche Firmen ausgesprochen hat.

— **Steigerung des deutsch-polnisch-russischen Durchgangsverkehrs.** Wie das staatliche Exportinstitut in Warschau bekanntgibt, hat sich nach Beseitigung verschiedener formaler Schwierigkeiten der Durchgangsverkehr durch Polen nach Rußland, welcher bisher unbefriedigende Ergebnisse gezeigt hat, im Jahre 1928 wesentlich gehoben. Die Entwicklung zeigt eine steil aufsteigende Kurve. So sind in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres 1538 Wagen zu je 15 t mit Waren aus Deutschland nach Rußland befördert worden (im ganzen Jahr 1927 nur 1555 Wagen), 2057 Wagen aus der Tschechoslowakei, 558 Wagen aus Danzig. In der Richtung aus Rußland liefen in den ersten vier Monaten des Jahres 1928 nach Deutschland 5738 Wagen zu je 15 t, nach der Tschechoslowakei 2327, nach Österreich 517 und nach Danzig 757.

— **Eine neue Eisenbahnlinie Kattowitz—Czenstochau.** Das polnische Verkehrsministerium hat die Genehmigung zum Baubeginn der neuen Eisenbahnlinie Kattowitz—Czenstochau erteilt, der als Verbindungslinie zwischen Ostoberschlesien und dem Dombrowaer Industriebezirk eine große Bedeutung zukommt.

— **Der russische Eisenbahnbau im Jahre 1928/29.** Die Zentrale Planverwaltung des Verkehrskommissariats der Sowjetunion hat nach einer amtlichen Meldung einen Plan für den Eisenbahnbau im nächsten Jahr aufgestellt. Danach ist geplant, den Bau folgender Linien auszuführen und dem Verkehr zu übergeben: Winodelnaja—Diwnaja, Kirschatsch—Orechowo, Iljinski Pogost—Jegorjewsk, Nowolebiza—Priluki. Außerdem wird der Bau folgender Hauptlinien fortgesetzt: Swerdlowsk—Sinarskaja, Schadrinsk—Kursan, Turkestan—Sibirsk, Saratow Millerowo sowie die Linien Kusnezk—Telbes, Termes Djuschambe und Purtschie—Akmolinsk.

— **Aussichtswagen auf den tschechoslowakischen Bahnen.** Bis auf Widerruf werden besondere Aussichtswagen vorerst auf der Strecke Hannsdorf—Niklasdorf in Schlesien geführt. Hierfür wird ein einheitlicher Zuschlag von 10 Kc für einen Platz ohne Rücksicht auf die Länge der benutzten Bahnstrecke eingehoben. Die Benutzung der Aussichtswagen ist nur Besitzern der ersten und zweiten Klasse gestattet. Für Kinder vom vollendeten vierten Jahr oder für jüngere Kinder, für die ein Platz begehrt wird, ist der gleiche Zuschlag zu entrichten.

— **Günstige Entwicklung des tschechoslowakischen Fremdenverkehrs.** Wie vorauszusehen war, übt die Aufhebung der Sichtvermerke zwischen Deutschland und Österreich auf der einen und der Tschechoslowakei auf der anderen Seite einen sehr günstigen Einfluß auf den Fremdenverkehr in der Tschechoslowakei aus. Abgesehen von der Steigerung des Kurbesuches der im deutschen Sprachgebiet gelegenen Bäder ist besonders die Zunahme des Fremdenbesuches in der Hauptstadt Prag beachtenswert. Während im Mai des Vorjahres Prag im ganzen von 6300 Fremden besucht wurde, betrug die Fremdenzahl im Mai d. J. bereits 9081 Ausländer. Das bedeutet beinahe eine 50prozentige Steigerung des Fremdenverkehrs in Prag. Die größte Zunahme hat der Fremdenzustrom aus Österreich, Deutschland, England und den Vereinigten Staaten von Amerika zu verzeichnen; sie beträgt rund 60 %; aus den Balkanstaaten ist eine 40prozentige Steigerung des Fremdenbesuches eingetreten. An dieser erfreulichen Tatsache haben außer der erwähnten Aufhebung der Sichtvermerke auch die vorteilhafte tschechoslowakische Valuta und nicht in letzter Reihe die Fremdenverkehrswerbung durch den Fremdenverkehrsverband, die beteiligten Ministerien und auch einige Großstädte hervorragenden Anteil. Es ist sehr wahrscheinlich, daß der Fremdenverkehr weiter steigen wird, zumal die Abschaffung der Sichtvermerke auch mit weiteren Staaten in nächster Zeit Platz greifen wird.

Beachtenswert ist auch die Tatsache, daß die gesamte Besucherzahl (Inländer und Ausländer) eine ganz ungewöhnliche Zunahme aufweist. Während in den ersten fünf Monaten des Vorjahres Prag insgesamt 157 658 in- und ausländische Besucher zählte, betrug die Gesamtzahl der Prager Gäste in den ersten fünf Monaten d. J. 284 004 Personen, das bedeutet beinahe eine Verdoppelung der Prager Gästezahl. Das Hauptverdienst an dieser gewaltigen Steigerung hat der tschechoslowakische Agrarkongreß, der im Mai d. J. in Prag stattfand.

— **Unfall des Schnellzuges Paris—Aachen.** Der Schnellzug Paris—Belfort—Aachen ist in der Nähe von Troyes 2 km vor Bar-sur-Aube, aus bisher noch unbekannter Ursache entgleist. Nach den bisherigen Feststellungen sind dabei drei Personen getötet und 18 verletzt worden, davon 6 schwer.

— **Kraftwagenverkehr der Belgischen Staatsbahnen.** Vom 15. Juni bis 15. September veranstalten die Belgischen Staatsbahnen täglich zwei Rundfahrten durch die Ardennen mit Aussichts-Kraftwagen. Die eine geht von Jemelle aus und führt über St. Hubert und Bouillon, die andere beginnt in Lüttich am Bahnhof Guillemins, berührt Spa, die Gileppe-Talsperre, Malmedy und kehrt wie die erstgenannte an den Ausgangspunkt zurück. Die ganze Fahrt dauert etwa neun Stunden. Die Fahrkarten können zehn Tage vorher bei einem in Brüssel errichteten Bureau für Kraftwagenausflüge gelöst werden. Das Bemerkenswerte an dem neuen Unternehmen ist, daß für alle Eisenbahnfahrkarten, die zusammen mit einer Karte zu einer Kraftwagenfahrt gelöst werden, eine Ermäßigung des Fahrpreises um 35 % gewährt wird. Auch die Kraftwagenfahrt kostet nur 65 Fr (etwa 7,70 RM), wenn sie in Zusammenhang mit einer Eisenbahnfahrt ausgeführt wird, während sonst der Preis 70 Fr beträgt.

Fremde Erdteile.

— **Finanzierung der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie.** Nach dem Voranschlag sollten die Ausgaben der Turkestan—Sibirien-Eisenbahnlinie 34 Mill. Rubel betragen, im nächsten Jahre 58 Mill. Rubel. Die Kredite für dieses Jahr in Höhe von 32 Mill. Rubel sind bereits bestätigt; dagegen hat das Finanzkommissariat das Ersuchen des Verkehrskommissariats um Bewilligung der restlichen 26 Mill. Rubel mit der Begründung abgelehnt, daß dieser Betrag für den Bahnbau in diesem Jahre nicht mehr verwendet werden könne, und vorgeschlagen, die 2 Mill. Rubel auf die Baukosten für das nächste Jahr vorzutragen.

— **Deutsche Verkehrswerbung in Amerika.** Nach einem Bericht der Reichszentrale für den deutschen Reiseverkehr G. m. b. H. ist während der Wintersaison 1927/28 in den Vereinigten Staaten durch das Bureau of Commercial Economics, Washington, eine Vortragsserie über Deutschland veranstaltet worden. Sie wurde von diesem Büro nach Vereinbarungen und in Zusammenarbeit mit der New Yorker Vertretung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung vorgenommen und durchgeführt. Als Vortragsredner war dazu John George Bucher erwählt worden, dessen Vorfahren bereits vor dem amerikanischen Freiheitskriege in Amerika ansässig waren. Er eignete sich besonders für den Vortragszyklus, da ihm neben seiner gründlichen, auf Reisen erworbenen Kenntnis Europas und seiner geschickten Rednergabe der Umstand zustatten kam, daß er zu seinen amerikanischen Landsleuten als Stockamerikaner völlig vorurteilsfrei und ohne Voreingenommenheit sprechen konnte, was seinen Ausführungen überall dort, wo er sprach, besonderes Gewicht verlieh.

Der Vortragszyklus umfaßte zwei Themen: 1. „Das Moderne Deutschland", 2. „Das Romantische Deutschland". Der erste Vortrag war dem arbeitsreichen Leben der deutschen Großstädte, dem Wiederaufbau in Deutschland und der Arbeit des deutschen Volkes und seiner Führer gewidmet. Dieser Vortrag war besonders für Geschäftsleute, Berufsmenschen, Journalisten usw. bestimmt, um ihnen ein lebendiges Bild vom Leben und Treiben und von den Zuständen im heutigen Deutschland zu geben. Der zweite Vortrag „Das Romantische Deutschland" galt den Schönheiten der deutschen Landschaft in ihrer reizvollen Abwechslung vom Meeresstrande bis zu den Felsen der Bayerischen Alpen, den sagenumwobenen schönen deutschen Strömen, der Romantik mittelalterlicher Städte und trauter Winkel, die für den Wolkenkratzermenschen so anziehend sind, und der Pracht deutscher Dome und Burgen. Dieser Vortrag war mehr unterhaltenden Charakters und daher meist für Kunstfreunde, Damenklubs usw. bestimmt. Das Interesse an beiden Vorträgen war jedoch so stark, daß sich Herr Bucher schon kurz nach Beginn des großen Vortragszyklus veranlaßt sah, die beiden Themen zu verschmelzen und das Beste von jedem unter dem Titel zu geben: „Das Moderne und Romantische Deutschland".

Der Vortragszyklus war selbstverständlich auch mit einer Presse-Kampagne verbunden. Die Vortragslisten ergeben eine Gesamtzahl von 107 Vorträgen vor insgesamt 26 975 Zuhörern.

— **Wohlfahrtseinrichtungen einer amerikanischen Eisenbahn.** Die Central of Georgia-Eisenbahn gehört nicht zu den Großunternehmen Amerikas auf diesem Gebiet; sie hat nur eine Streckenlänge von rd. 3100 km und beschäftigt 10 000 Personen. Aber sie hat für diese umfangreiche Wohlfahrtseinrichtungen getroffen. Sie besitzt seit Juli 1927 in Savannah ein Krankenhaus mit einem Stab von 14 Ärzten: 3 Chirurgen, 2 Ärzte für innere Krankheiten, 2 Augenärzte, ein Röntgen-, ein Nerven- und ein Zahnarzt. Zu den Kosten des Krankenhauses tragen die Angestellten monatlich 75 Cents bei; dafür stehen ihnen dessen Einrichtungen vollständig kostenlos zur Verfügung. Das Krankenhaus ist aber nicht nur zur Wiederherstellung der Gesundheit Kranker bestimmt, sondern auch den gesunden Bahnbediensteten steht es frei, sich von Zeit zu Zeit dort auf ihren Gesundheitszustand untersuchen zu lassen. 10 bis 15 Angestellte aller Dienstgrade machen davon täglich Gebrauch, und manche beginnende Krankheit wird dadurch so rechtzeitig erkannt, daß der Kranke noch ohne Schwierigkeit geheilt werden kann. Für farbige Angestellte sind besondere Einrichtungen vorgesehen, doch ist die Ausstattung und Behandlung dort dieselbe wie für Weiße. Auf 17 Bahnhöfen des Netzes der Georgia-Eisenbahn sind Krankenräume vorgesehen, wo für plötzliche Erkrankungen und bei Unfällen erste Hilfe geleistet werden kann. Alle ernstlichen Fälle werden von hier aus dem Krankenhaus in Savannah überwiesen. Dienstanwärter müssen sich einer eingehenden Untersuchung unterziehen. Hierdurch und durch die ärztliche Beratung, die den Angestellten und Beamten zur Verfügung steht, ist ihr Gesundheitszustand sehr gehoben worden, und die weitere Folge ist ein Zurückgehen der Unfälle. Die Zahl der körperlichen Verletzungen ist 1927 um 40 % geringer gewesen als im Jahre vorher .

Wenn in der Familie eines Angestellten der Georgia-Eisenbahn ein Kind geboren wird, wird ihm von der Leitung aus unter Einzahlung von einem Dollar ein Bankkonto eröffnet; in 70 % der Fälle sind auf diese Konten weitere Einzahlungen geleistet worden. Für Todesfälle ist durch eine Gruppenversicherung vorgesorgt, die einen Wert von 25 Mill. im ganzen oder von fast 3000 Dollar für jeden Beteiligten hat. 90 % des Personals nehmen an dieser Versicherung teil, und es sind bereits 1,25 Mill. in Todesfällen und bei Dienstunfähigkeit ausgezahlt worden. Zwischen der Eisenbahn und den Banken ihres Verkehrsgebiets besteht ein Abkommen, nach dem die Banken die Empfänger des Geldes — je nach ihrer Stellung 1000 bis 10 000 Dollar — beraten, wie sie diesen Betrag am besten anlegen. Die Auszahlung erfolgt durch ein Scheck, den der Vorgesetzte des Versicherten persönlich überbringt. Durch Glückwünsche bei Geburten und Beileidsschreiben bei Todesfällen ist die Leitung der Eisenbahn bemüht, persönliche Beziehungen mit ihren Angestellten zu pflegen.

— **Bahnbau auf den Bermuda-Inseln.** Auf der Hauptinsel der Bermudagruppe, der etwa 14 km langen Insel Groß-Bermuda, soll durch eine eigens zu diesem Zweck gegründete Gesellschaft ein etwa 40 km langes Eisenbahnnetz gebaut werden, das die Insel ihrer ganzen Länge nach durchziehen und die Hauptorte Hamilton, den Sitz der Regierung, Somerset und St. Georges miteinander verbinden soll. Kraftwagenverkehr ist auf den Bermuda-Inseln verboten, und so wird die Eisenbahn das einzige Verkehrsmittel mit Kraftantrieb sein. Die Einwohnerzahl beträgt etwa 32 000, und außer dem Verkehr der Bevölkerung ist eine lebhafte Benutzung durch Touristen zu erwarten.

— **Viehverkehr in Queensland.** Im Anfang des Jahres war der Viehverkehr auf den Eisenbahnen von Queensland nur schwach, aber seit im April die neun oder zehn Fleischwerke des Landes ihren Betrieb wieder aufgenommen haben, hat er sich erheblich gesteigert. Das Rindvieh wird zu Tausenden, zum Teil auf große Entfernungen — bis rd. 1800 km — befördert, und zwar sowohl um alsbald geschlachtet, wie auch um zunächst gemästet zu werden. Die zu befördernde Menge war dieses Frühjahr so groß, daß eine Anzahl offener Güterwagen besonders als Viehwagen ausgerüstet und daß auf vorhandene Fahrgestelle zu diesem Zweck geeignete Aufbauten aufgesetzt werden mußten. Im Westen, wo Schafe mit sehr feiner Wolle gezüchtet werden, herrschte dieses Frühjahr Trokkenheit, die höchst ungünstig auf den Eisenbahnverkehr wirkte, obgleich in anderen Teilen des Landes ausgiebiger Regen gefallen war. Die Trockenheit im Westen hatte zusammen mit dem Wettbewerb des Kraftwagens den Erfolg, daß der Verkehr stark zurückging, und die Folge davon war wieder, daß die Eisenbahnwerkstätte in Ipswich nicht mehr voll beschäftigt werden konnte. Jeder Arbeiter mußte daher in jeder zweiten Woche eine Feierschicht einlegen, und ähnlich ist der Dienst bei den Lokomotivbahnhöfen und anderen Verkehrsanlagen gehandhabt worden. Man hofft jedoch, daß bald wieder überall die volle Arbeitszeit wird gearbeitet werden können.

Wasserverkehr.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.** Im ersten Halbjahr betrug der Eingang an Seeschiffen in

	Hamburg		
1928:	8 529 Schiffe mit	10 723 506	NRT
1927:	7 455 „ „	9 721 950	„
+	1 074 Schiffe mit	1 001 556	NRT
	Rotterdam		
1928:	5 981 Schiffe mit	10 048 059	NRT
1927:	6 581 „ „	10 543 891	„
—	600 Schiffe mit	495 832	NRT
	Nieuwe Waterweg		
1928:	7 284 Schiffe mit	11 950 848	NRT
1927:	7 923 „ „	12 391 165	„
—	639 Schiffe mit	— 440 314	NRT
	Antwerpen		
1928:	5 567 Schiffe mit	9 830 769	NRT
1927:	5 692 „ „	9 814 765	„
—	125 Schiffe mit	+ 16 004	NRT

— **Internationale Donaukommission.** Die 20. Vollversammlung der Internationalen Donaukommission wurde am 3. Juli geschlossen. Der größte Teil der Tagung war der zweiten Lesung des Übereinkommens zwischen der Internationalen Donaukommission, Rumänien und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen über die Einführung eines eigenen Schiffahrtsdienstes im Eisernen Tor gewidmet, wie es im Artikel 32 des Donaustatuts vorgesehen ist. Mit Ausnahme von einigen Artikeln, die die vertragschließenden Teile im Monat Dezember nochmals prüfen wollen, wurde der Wortlaut des Übereinkommens in zweiter Lesung angenommen.

Die Kommission hat weiter das Jahresprogramm 1928/29 der Uferstaaten betreffs der laufenden Instandhaltungs- und Verbesserungsarbeiten geprüft und festgestellt, daß diese Arbeiten mit den Anforderungen der Schiffahrt übereinstimmen. Sie hat die Listen der während 1927/28 hergestellten Arbeiten zur Kenntnis genommen und weiter die Prüfung der von der Regierung des serbo-kroatisch-slowenischen Königreiches geplanten Arbeiten zum Schutz gegen Überschwemmungen und für die Entwässerung des zwischen der Theiß und der Donau oberhalb Pantschowa gelegenen Gebietes zur Kenntnis genommen. Sie hat gegen die Ausführung dieser Arbeiten keinerlei Bedenken erhoben.

Die Kommission hat ihr Studium betreffs der Einführung eines Hilfszugssystems im Kanal des Eisernen Tores fortgesetzt und hat die Wiederinstandsetzung der Einrichtung von Treidelbahnen mit im Krieg benutzten Lokomotiven von Seite der Regierung des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen zur Kenntnis genommen. Ferner wurde ein technischer Unterausschuß eingesetzt, um diesen Versuchen beizuwohnen.

Die Kommission hat weiter beschlossen, daß vom 1. Februar 1929 ab die Einhebung der Schiffahrtssteuer im Stromschnellen- und im Eisernen-Tor-Sektor auf die Angaben der Listen des Schiffsgehaltes begründet wird, die nach den Verfügungen der europäischen Konvention (unterzeichnet in Paris am 27. November 1925) über den Schiffsgehalt der für die Binnenschiffahrt bestimmten Schiffe als gültig anerkannt wurden. Sie hat über die Bestimmung des Freibords (Beladungsniveau) von Schiffen betreffende Fragen verhandelt; diese Fragen werden in der nächsten Tagung weiterberaten werden. Die Ausschüttung eines Akontos auf die Überschüsse, die aus den Einnahmen des Jahres 1928 erzielt wurden, für den Zinsendienst der 3prozentigen Eisernen-Tor-Anleihe ist beschlossen worden.

Die Kommission hat ferner verschiedene Fragen der inneren Verwaltung behandelt, die teils das Generalsekretariat der C. J. D., teils den Schiffahrtsdienst im Eisernen Tor betreffen.

Die Kommission wird am 4. Dezember d. J. zu ihrer nächsten Vollversammlung zusammentreten.

Rechtspflege.

— **Hilfsarbeiterschaft im Schalterdienst der Reichsba begründet die Beamteneigenschaft** (§ 359 StGB.). I Deutsche Reichsbahngesellschaft ist, wie in RGSt. 60, 1 (149) näher dargelegt ist, vermittelnder Träger ein Zweiges der Reichsverwaltung; der Betrieb der Eise bahnen des allgemeinen Verkehrs hat durch die reich gesetzliche Übertragung an einen Selbstverwaltungskörp nicht aufgehört, eine Angelegenheit des Reichs zu sein. den öffentlich-rechtlichen Aufgaben des Eisenbahnbetrie gehören nach wie vor der Abschluß von Beförderung verträgen mit Reisenden, die Führung einer Schalterkas und der zur Kontrolle ihrer Einnahmen und Ausgab bestimmten Bücher. Durch die Übertragung derartig aus der Staatsgewalt abzuleitenden und staatlichen Zwe ken dienenden Dienstverrichtungen auf einen nicht Reichsbahnbeamtenverhältnis stehenden Angestellten od Arbeiter der Deutschen Reichsbahngesellschaft kann dies auf die Zeit der Ausübung solcher Tätigkeit zum Beamt i. S. des § 359 StGB. werden (RGSt. 60, 139 [143]). D kann z. B. schon dann der Fall sein, wenn er bis a Widerruf angewiesen wird, jedesmal, wenn sich die Ste vertretung eines ordentlichen Beamten nötig macht, dess Geschäfte zu übernehmen. So war es nach den Urtei feststellungen beim Angekl., einem Eisenbahnarbeiter. D dazu zuständige Reichsbahnkasseninspektor hatte ihm e klärt, daß er bis auf weiteres als ständiger Hilfsarbeit im Schalterdienste bei der Fahrkartenausgabe zur Ve tretung von beurlaubten Beamten regelmäßig herangez gen werde; der Angekl. hat sich damit einverstand erklärt und hat in der Folgezeit auf Grund dieser B rufung, zunächst unter Anleitung und Beaufsichtigun dann mehr oder weniger selbständig, manchmal nur tag weise, manchmal wochenweise, den Schalterdienst versehe Seine daraus hervorgehende Beamteneigenschaft war nic dadurch ausgeschlossen, daß er keine gründliche Ausb dung genossen und keine Prüfung abgelegt hatte od ablegen wollte, auch sein Aufrücken in die Stellung ein Reichsbahnbeamten nicht vorgesehen war. Mit Recht h die StK. hiernach angenommen, daß der Angekl. a Beamter die dann unterschlagenen Gelder in amtlich Eigenschaft beim Schalterdienst empfangen und in G wahrsam hatte. (RG. v. 19. Januar 1928; 2 D 984/2 J. W. 1928 S. 1457.)

— **Kein Rückgriffrecht der Berufsgenossenschaft, wen ein Eisenbahnarbeiter trotz der wiederholten Belehrun daß er bei dem Herannahen eines Zuges aus dem Glei zu treten habe, im letzten Augenblicke vorher noch ein Reparatur vorzunehmen versucht und dabei zu Schade kommt.** Eine Tiefbau-Berufsgenossenschaft führte au Grund eines mit der zuständigen Reichsbahndirektion a geschlossenen Vertrages Gleisausbesserungsarbeiten aus einer ihrer Arbeiter verunglückte dadurch, daß er kur vor dem Herannahen eines langsam fahrenden Güterzuge noch eine Lasche fortzunehmen versuchte, die an di soeben behandelte Schiene anstieß, er stolperte dabei übe einen Höhenpfahl, geriet unter die Räder und wurde s schwer verletzt, daß ihm der rechte Unterschenkel tei weise abgenommen werden mußte.

Auf Grund des § 1542 RVO. verlangte nun die Berufs genossenschaft Erstattung ihrer Aufwendungen, wurd aber in allen drei Rechtszügen abgewiesen.

Das Reichsgericht führt u. a. aus: Wie das Obe landesgericht einwandfrei festgestellt hat, sind die Arbe ter darüber belehrt worden, daß sie bei dem Herannahe eines Zuges aus dem Gleise zu treten haben. Der Ver letzte hat auch gar keine Veranlassung gehabt, die Lasch noch kurz vor dem Vorüberfahren des Zuges zu entferne da sie ihrer Lage nach seine Gefährdung nicht zur Folg haben konnte und ihre Beschädigung nicht zu befürchte war. Unter diesen Umständen tritt die Betriebsgefah hinter dem eigenen Verschulden des Verletzten derar zurück, daß der eingetretene Schaden dem Verletzten in ganzen Umfange zur Last zu legen ist. (RG. 20. 2. 192 — IV. 278/27.) H.

Bücherschau.

— **Dieselmaschinen.** Grundlagen, Bauarten, Probleme. n D.-Ing. Julius Magg, o. Professor für Verbrenngskraftmaschinenbau an der Technischen Hochschule Graz. Din A 4, X/278 Seiten mit 1 Bildnis, 355 Abungen im Text und 9 Tafeln. Preis gebunden 26 RM, VDI.-Mitglieder 23,40 RM (VDI.-Verlag G. m. b. H., lin NW 7).

Die bisher unmittelbarste Umsetzung der im Brennff gebundenen Energie in Bewegungsenergie findet in Verpuffungs- und Verbrennungsmotoren statt. Die teren sind auf das kostspieligere Leichtöl angewiesen, hrend die letzteren — die Dieselmaschinen — mit igeren, schwerer siedenden, aus Erdöl oder aus Kohle wonnenen Ölen (in absehbarer Zeit vielleicht sogar mit hlenstaub) betrieben werden. Die großen Fortschritte Dampftechnik und die hiermit verbundene erhöhte rtschaftlichkeit der Dampfkraftwerke einerseits, die sammenballungen der Elektrizitätserzeugung in großen aftwerken mit bedeutenden Turbineneinheiten anderts verweist die Dieselmaschinen — abgesehen von Sonfällen — in Deutschland vorzugsweise auf die Anwenng in ortsbeweglichen Anlagen, in Schiffen, Lokomoen, Kraftwagen sowie auf Kleinantriebe. Hier werden eine noch nicht übersehbare Bedeutung erlangen, die engem Zusammenhang mit der Gewinnung der Öle s der Kohle und der Preisgestaltung dieser Öle steht. i der Mannigfaltigkeit, die bei dem heutigen Stand der twicklung herrscht, ist eine Darstellung, die wie die rliegende auch auf die Entwicklungsmöglichkeiten einht, besonders zu begrüßen.

Der erste Teil behandelt die Grundlagen und weist aufs deutlichste, wie eine gerade Linie den neuzeitlich eingestellten Ingenieur von den wissenschaftlichen Grundlagen über die technische Verwirklichung zu den Fragen der Wirtschaftlichkeit führt und führen muß. Die Arbeitsumsetzung in der Dieselmaschine ist, unter Beschränkung der theoretischen Erörterungen auf das Notwendige, in die einzelnen Abschnitte zerlegt (die verschiedenartigen Wirkungsgrade); die Folgerungen sind für das Verhalten der Maschine in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht gezogen, wobei die klare Kostenanalyse für wechselnde Belastungen hervorzuheben ist.

Der umfangreiche zweite Teil behandelt an Hand von zahlreichen Abbildungen die Bauarten; dabei ist der Werdegang durch Wiedergabe älterer Lösungen aufgezeigt, insbesondere auch auf die in lebhafter Entwicklung befindlichen Fragen der Verwendung der Dieselmaschinen für Lokomotiven, Kraftwagen und Schiffe ausführlich eingegangen.

Schließlich sind im 3. Teil besondere Fragen, die zum Teil als Erweiterung und Ergänzung der Grundlagen aufzufassen sind, dort aber mit Recht, um das Verständnis nicht zu erschweren, fortgelassen sind, als Sonderprobleme behandelt. Diese Fragen wie u. a. die Theorie des Spülvorganges und der Abgasturbine, stehen in engem Zusammenhange mit der Charakteristik und der Wirtschaftlichkeit der Dieselmaschinen und sind daher für die künftige Entwicklung zweifellos von großer Bedeutung.

Das Werk, klar und mit überlegener Zusammenfassung von wissenschaftlichen und praktischen Gesichtspunkten geschrieben, ist jedem zu empfehlen, der sich über Dieselmaschinen und die mit ihnen zusammenhängenden technischen und wirtschaftlichen Fragen unterrichten will.

Dr. Landsberg.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 2. d. M. ist der Oberregierungsrat a. D.

Reichsbahnoberrat

Herr Hans Kiesner

von schwerem Leiden durch den Tod erlöst worden.

Seine reiche Begabung und sein umfangreiches Wissen hat er 29 Jahre in den Dienst der Justiz- und der Eisenbahnverwaltung gestellt. In den letzten 3 Jahren gehörte er in seiner Geburtsstadt Kassel der Reichsbahndirektion als Mitglied an. Gerechtigkeitssinn, Vornehmheit und Liebenswürdigkeit waren die Grundzüge seines Wesens. Wir verlieren in dem leider allzu früh Verstorbenen einen lieben Kameraden, dem wir stets ein treues Andenken bewahren werden.

Kassel, den 3. Juli 1928. (761)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Kassel.

2. Güterverkehr.

urchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2. Verkehr Deutsche Seehäfen — Schweiz und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1928 ird eine besondere Frachtermäßiung bei Verfrachtung von 2400 t ohkaffee und Rohkakao zu betimmten Bedingungen eingeführt. äheres durch Reichsbahntarifanzeier.

Altona, den 12. Juli 1928. (763)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

In den Stationsverbindungen Ludwigsdorf-, Mittelsteine- und Rubengrube/Heřmánkovice-Olivětín gelten bis auf Widerruf ermäßigte Schnittfrachtsätze II. Näheres siehe Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 16. Juli 1928. (768)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch - nordische Verbands - Gütertarife.

Ab 1. August 1928 wird die Station Mainz Hafen in die deutsch-nordischen Verbandstarife einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Juli 1928. (769)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I Tfv. 501.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1928 werden die Desinfektionsgebühren im Abschnitt C (Nebengebührentarif) des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, unter Ziffer VII neu festgesetzt. Näheres enthält der am 19. Juli ds. Js. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 16. Juli 1928. (770)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1928 werden die Stationen Breisach Grenze, Kapsweyer Grenze und Palmrain Grenze als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 11 b für Falzspäne einbezogen.

Berlin, den 14. Juli 1928. (771)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K. 40.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 tritt der Ausnahmetarif K. 40 für Wein in Kraft.

Berlin, den 11. Juli 1928. (758)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 werden die Frachtsätze der Abteilung 42 weiter ermäßigt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Juli 1928. (759)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 bzw. 1. Oktober 1928 treten eine Reihe von Änderungen ein. Näheres ist aus dem am 16. ds. Mts. erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Berlin, den 11. Juli 1928. (749)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1928 erscheint der Nachtrag 2. Er enthält die neugefaßten Ausnahmetarife 21 für Garne usw. und 52 für Papier und Pappe usw.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Juli 1928. (764)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1928 wird in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen die Station Pirna als Versandstation der Gruppe I einbezogen.

Berlin, den 14. Juli 1928. (765)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1928 treten bei der Brandenburgischen Städtebahn (Zu 10) und bei Norderney (Zu 110) Änderungen ein. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 14. Juli 1928. (766)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 72a bis 31. Dezember 1929 verlängert.

Berlin, den 11. Juli 1928. (753)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif Teil II. Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 werden die Zuschlagsfrachten der Hoyaer Eisenbahn für Tiersendungen geändert.

Berlin, den 9. Juli 1928. (750)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 wird die Station Mittelsteine als Versandstation im Ausnahmetarif 161 (Tonwaren usw. zur Ausfuhr) nachgetragen.

Berlin, den 9. Juli 1928. (751)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 wird die Station Eibau als Empfangsstation im Ausnahmetarif 1r nachgetragen.

Berlin, den 10. Juli 1928. (752)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1928 werden die Artikeltarife Nr. 35, 43, 67 und 101 ergänzt bzw. geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 10. Juli 1928. (767)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 wird die Station Schöna-Herrnskretschen als Versandstation im Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) nachgetragen.

Berlin, den 10. Juli 1928. (756)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II. Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1928 wird im Abschnitt D. V. 3 die Station Sonnenberg (Tr) nachgetragen und die Station Oberbillig gestrichen.

Berlin, den 10. Juli 1928. (757)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1928 werden die Artikeltarife Nr. 20, 48, 67 und 90 ergänzt bzw. geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 10. Juli 1928. (762)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli wird eine Anzahl von Stationen Bezirks der Reichsbahndirektion nigsberg als Versand- und Empfa stationen im Ausnahmetarif (Eisen und Stahl usw. nach preußen) nachgetragen.

Berlin, den 9. Juli 1928. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli wird die Station Eicholzheim Ausnahmetarif 11 (Düngemittel u als Versandstation nachgetrage

Berlin, den 11. Juli 1928. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1 a. Deutscher Eisenbahn-G tarif, Teil I Abteilung A, gültig 15. März 1926.

Mit Gültigkeit vom 20. Septe 1928 werden für geteerte Hoch schlacken und geteertes Steinmat in der Anlage II des vorgenan Tarifs Verladevorschriften ei führt. Das Nähere ist aus der kanntmachung im „Tarif- und kehrsanzeiger für den Güter- Tierverkehr der Deutschen Re bahn-Gesellschaft und der deuts Privateisenbahnen“ ersichtlich.

Berlin, den 15. Juli 1928. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-G tarif, Teil I Abteilung B, gültig 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli treten infolge dringlicher Durch rung von Beschlüssen der Ständ Tarifkommission im vorgenan Tarif einige Änderungen und Er zungen ein. Das Nähere ist aus Bekanntmachung im „Tarif- und kehrsanzeiger für den Güter- Tierverkehr der Deutschen Rei bahn-Gesellschaft und der deuts Privateisenbahnen“ ersichtlich.

Berlin, den 15. Juli 1928. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

---

3. Verdingungen.

Verdingung

über die Lieferung von Sch leuchten und Lampenkupplun Eröffnung der Angebote findet 2. August 1928, vormittags 11 statt. Verdingungsunterlagen soweit der Vorrat reicht, unser sidialbüro ab, gegen Einsendung 1,00 RM auf das Postscheckkonto Bürokasse der Reichsbahndirek Hannover Nr. 22 524. Zuschlags 25. August 1928.

Hannover, den 6. Juli 1928. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Hannover

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in B

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 30 | Berlin, den 26. Juli 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

amburg—Triest.

er Einfluß der Spurkranzformen auf das Spurmaß bei Kopfschienen-Oberbau.

ie Hebung der Rheinbrücke bei Buchs.

achrichten.

Deutschland: Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Reichsregierung und Tariferhöhung. — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juni 1928. — Dolmetscher- und Abholdienst auf Bahnhöfen.

Ungarn: Fahrpreisermäßigung auf den Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.

Niederlande: Sonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen mit Regenversicherung.

Übrige europäische Länder: Eine neue lettische Eisenbahnkarte. — Russische Warenausfuhr über Königsberg. — Erleichterung im Verkehr mit Sowjet-Rußland. — Verkauf polnischer Eisenbahnfahrkarten gegen Fremdvaluten. — Frachtermäßigung für ostoberschlesische Kohle nach Italien. — Verbesserung der Zugverbindung Eger—Karlsbad—Prag. — Tschechoslowakische Einlösungskurse der Mark-Prioritäten. — Betriebsergebnisse schweizerischer Privatbahnen im Jahre 1927. — Die Beheizung des neuen Mailänder Zentralbahnhofs. — Gesamteinnahmen der Italienischen Staatsbahnen. — Eine zweite Eisenbahnverbindung über die Pyrenäen.

Fremde Erdteile: Bau einer Eisenbahnlinie Ussolje—Solikamsk. — Amerikanische Fernsprechanlagen für die Chinesische Ostbahn. — Die Entwicklung der japanischen Eisenbahnen. — Die Abförderung der Weizenernte von Westaustralien.

Internationaler Verkehr.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Hamburg—Triest.

Von Reichsbahndirektor **Morhart**, München.

I.

Wie seinerzeit bereits amtlich kurz mitgeteilt worden ist, ist es in der am 8./9. Juni ds. Js. in München zwischen Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einerseits, der italienischen, österreichischen, tschechoslowakischen, ungarischen und jugoslawischen Bahnen andererseits abgehaltenen Konferenz gelungen, zu Vereinbarungen zu gelangen, die den Wettbewerb der Eisenbahnen um den überseeischen Verkehr des tschechoslowakischen und des österreichischen Wirtschaftsgebiets in vertragsmäßig geordnete Bahnen lenken und damit dem um diesen Verkehr zeitweise geführten Tarifkampf ein endgültiges Ende bereiten sollen.

Ehe auf den Inhalt dieser Abmachungen näher eingegangen wird, möge es gestattet sein, einen ganz kurzen Rückblick auf Entstehung und Verlauf des Tarifkampfes selbst und der zu seiner Beilegung geführten Verhandlungen zu werfen.

Vorauszuschicken ist, daß es die Absicht der Abmachungen nicht ist und nicht sein kann, den Wettbewerb zwischen Hamburg und Triest, zwischen den deutschen Nordseehäfen und den Adriahäfen sowie zwischen den daran beteiligten Eisenbahnen aus der Welt zu schaffen. Ein solcher Wettbewerb um die Bedienung des überseeischen Verkehrs bestimmter Gebiete Mitteleuropas hat immer bestanden, ebenso wie beispielsweise zwischen Hamburg und Genua, zwischen Hamburg und den außerdeutschen Nordseehäfen (Antwerpen, Rotterdam), schließlich zwischen den deutschen Seehäfen selbst; er wird weiterbestehen und mit Recht, denn Wettbewerb ist Leben und Fortschritt. Ebenso galt es von je für gerechtfertigt, daß die Eisenbahnen der einzelnen Staaten ihre nationalen Seehäfen aus allgemein-wirtschaftlichen, wie aus egoistisch-finanziellen Gründen ihrerseits unterstützten; und so haben früher die deutschen Staatsbahnen im Interesse der deutschen Nordseehäfen, die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Interesse ihres einzigen Seehafens Triest Tarif-

begünstigungen geschaffen, um den überseeischen Verkehr bestimmter Gebiete diesen Häfen zuzuführen.

Dies galt insbesondere dann für selbstverständlich und einwandfrei, wenn diese Tarifbegünstigungen in der Hauptsache den Zweck hatten, den Verkehr des eigenen Staatsgebietes den eigenen Seehäfen zu sichern, wie dies mit den Maßnahmen der Deutschen Staatsbahnen für Hamburg, der k. k. österreichischen Staatsbahnen für Triest der Fall war.

Das Problem „Hamburg—Triest" ist erst akut geworden, als mit der Neuordnung der Grenzen nach dem Weltkriege Triest von seinem Hinterlande, das insbesondere aus dem Gebiete des heutigen Österreichs und der heutigen Tschechoslowakei bestand, politisch abgetrennt wurde. Italien hat die ungünstige Wendung für Triest, die durch dessen Einverleibung in den italienischen Staat, durch den Verlauf der Grenzen knapp nördlich von Triest und durch die Zerschlagung des alten Österreich geschaffen worden ist, sofort erfaßt; es hat erkannt, daß es selbst nicht in der Lage war, durch Maßnahmen seiner eigenen Bahnen für die Unterstützung des Triester Hafenverkehrs das zu leisten, was bis dahin die k. k. österreichischen Staatsbahnen geleistet hatten, daß es vielmehr, wenn es Eisenbahnunterstützung für seinen Hafen Triest haben will, diese von fremden Bahnen zu erlangen suchen muß, — sei es positiv, durch Bewilligung von Vergünstigungen dieser fremden Bahnen für den Triester Verkehr, oder negativ, durch Unterlassung der Begünstigung anderer Häfen.

In dieser Richtung ist Italien sofort praktisch vorgegangen und hat durch Friedensdiktat und Verträge mit Österreich und der Tschechoslowakei weitgehende Zusagen dieser Staaten bzw. der Eisenbahnen derselben auf Gewährung tarifarischer Vorteile für den Überseeverkehr mit Triest zu erreichen gewußt, die alsbald in die Tat umgesetzt wurden. Verhältnismäßig kurze Zeit nach dem Friedensschluß sind besondere günstige Tarife für den Verkehr Österreichs und der Tschechoslowakei mit den früher österreichisch- bzw. ungarischen Adriahäfen eingeführt worden, die, im Laufe der weiteren Jahre mehrfach geändert und ausgebaut, wesentlich dazu beigetragen haben, die Stellung Triests als des wichtigsten Seehafens für diese Gebiete zu erhalten, ja sogar darüber hinaus auch den Verkehr aus den angrenzenden deutschen Gebieten in wachsendem Maße anzuziehen. Dies mußte, verhältnismäßig spät, die Deutsche Reichsbahn auf den Plan rufen, um durch Gegenmaßnahmen vor allem den deutschen Verkehr für die deutschen Seehäfen und damit für ihre eigenen längeren Strecken zu erhalten bzw. zurückzugewinnen, diesen aber auch von dem überseeischen Verkehre Österreichs und der Tschechoslowakei einen angemessenen Anteil zu sichern, wobei zu beachten ist, daß die zu diesem Zwecke getroffenen deutschen Maßnahmen jetzt anders zu beurteilen waren als etwa gleiche vor dem Kriege, da nunmehr für die Tschechoslowakei und Österreich der Hafen Triest ebenso ein fremder Hafen ist wie Hamburg.

Diese deutschen Gegenmaßnahmen bewirkten wieder weitere Vergünstigungen auf der anderen Seite, und schließlich kam es zu einem offenen Tarifkampf, indem zuerst (November 1925) die am tschechoslowakischen Adriaverkehr beteiligten tschechoslowakischen, österreichischen und italienischen Eisenbahnen für eine größere Zahl von Ein- und Ausfuhrgütern die Übernahme aller etwaigen niedrigeren Frachtsätze von und nach Hamburg und Bremen mit einem Abschlag von 5 % veröffentlicht worauf die Deutsche Reichsbahn im Dezember 1925 einer im wesentlichen gleichen Maßnahme antwortete, dem sie für den überseeischen Verkehr von Österre und der Tschechoslowakei mit Hamburg und Bremen etwaigen billigeren Frachten von Triest ebenfalls un Abschlag von 5 % ihrerseits gewährleistete.

Inzwischen waren aber schon, und zwar zuerst italienischer Seite aus, Verhandlungen eingeleitet word um diesen Tarifkampf durch gütliche Vereinbarungen beendigen. Italien verfolgte damit, neben dem allgem geteilten Wunsche auf Beilegung eines alle Te schädigenden Kampfes, zugleich die Absicht, die Deuts Reichsbahn in das System von vertraglichen Bindung zu Gunsten von Triest, das bereits mit den tschec slowakischen und österreichischen Bahnen bestand, ein beziehen.

Zu diesem Zwecke haben in der Folge, vom Dezem 1925 bis Juni 1928, im ganzen sieben Sitzungen von V tretern der beteiligten Eisenbahnen, jede von durchschn lich zweitägiger Dauer, stattgefunden. Es lag von vo herein für jeden Einsichtigen auf der Hand, daß Problem von der ungeheuren Tragweite, wie der A gleich zwischen den an den deutschen Seehäfen und den Adriahäfen interessierten europäischen Eisenbahn der ganz Mitteleuropa zwischen Nordsee und Adria erfa aber in Hamburg und Triest nicht endet, sondern über Meere hinüber zu den überseeischen Versand- u Empfangsplätzen greift, ein Problem, in dem die mannigfa sten wirtschaftlichen, politischen, finanziellen und v kehrstechnischen Interessen mitsprechen und geg einander wirken, auch von den berufensten Fachmänne nicht in einem Anlauf, in wenigen Beratungen gel werden konnte. Es dürfte im Gegenteil anzuerkenn sein, daß die den beteiligten Eisenbahnen gestellte Aufg in verhältnismäßig raschem Zuge erfüllt worden ist, i besondere wenn berücksichtigt wird, daß alle beteiligt Unterhändler gleichzeitig durch den dringend notwendig Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten int nationalen Verkehrsbeziehungen und durch die in Nachkriegszeit außerordentlich gestiegene Arbeit innerstaatlichen kommerziellen Dienstes, insbesond durch den Um- und Neubau der Gütertarife in allen teiligten Staaten, außergewöhnlich beansprucht waren.

In einer ersten informatorischen Sitzung (Dezemb 1925) ist die ganze Frage nach allen Richtungen dur gesprochen und sind insbesondere alle Möglichkeiten ei Lösung erörtert worden, von gänzlicher Neutralstellu (désinteressement) aller Bahnen anfangend über v schiedene Formen der Interessenteilung bis zur vollen meinschaft. Von der Weiterverfolgung der beiden extrem Wege — völliger allseitiger Verzicht auf tarifarische einflussung einerseits, Bedienung der beiden Hafengrupp auf gemeinsame Rechnung andererseits — wurde ab sehen; von den verschiedenen Mittelwegen einer Teilu des Verkehrs wurde insbesondere der einer geographisch Zuscheidung des umworbenen mitteleuropäischen Gebi nach Einflußzonen, sodann auch der Gedanke einer Teilu nach den überseeischen Versand- bzw. Empfangsländ — auf welch letzteren später nochmals zurückgekomm worden ist — näher geprüft, und zunächst für die erst Möglichkeit eingehende rechnerische Durcharbeit schlossen. Die daraufhin in mehrwöchiger gemeinsan Tätigkeit durchgeführten Berechnungen ergaben ein u fangreiches und wertvolles Zahlenmaterial für die Be

lung nicht bloß der einen Möglichkeit der Interessenlung nach Zonen, sondern des ganzen Fragenkomplexes erhaupt, ein Material, auf das in den späteren Verhandgen immer wieder — zum Teil nach weiterer Ergänng — zurückgegriffen werden konnte.

Allerdings konnte dieses Material in der zweiten zung noch nicht zu einer endgültigen Lösung auf undlage der Interessenteilung nach geographischen nen — die zur näheren Beratung stand — führen; man wann vielmehr die Überzeugung, daß eine befriedigende auernde Regelung noch näheren Studiums bedürfe, s fortgesetzt werden solle, daß daneben aber gleichzeitig rsucht werden müsse, den noch andauernden offenen rifkampf durch eine vorläufige Verständigung beilegen; für eine solche vorläufige Regelung wurden gleich die allgemeinen Grundlagen gewonnen.

Von diesen ausgehend, die inzwischen durch Einzelrechnungen in ihrer Wirkung klargelegt worden waren, langte man in der dritten Sitzung zu Hamburg (Sepber 1926) zu einer vorläufigen Verständigung, einem Waffenstillstand", auf Grund dessen die unmittelbaren rifkampfmaßnahmen — die beiderseitigen Frachtüberhmen („Auslobungen") — ab 1. Januar 1927 zunächst f ein Jahr außer Anwendung gesetzt wurden; im übrigen standen diese „Hamburger Vereinbarungen" in der auptsache darin, daß für die gegenseitigen Wettbewerbsaßnahmen außerhalb der direkten Auslobung gewisse chliche und formelle Beschränkungen festgelegt wurden: nerseits wurde für ein genau bestimmtes nordböhmisches ebiet eine Höherhaltung der Frachtsätze für Triest, für sterreich ein Höherhalten der Frachtsätze für Hamburg stimmt, anderseits wurden für alle gegenseitigen Tarifrgünstigungen sowohl in den erwähnten vorläufig gegelten wie in den sachlich ungeregelt gebliebenen Gelten bestimmte Formen des Vorgehens vereinbart, die n gegenseitiges Benehmen sicherstellen und dadurch eine chliche Milderung des Wettbewerbs bewirken sollten.

Unter der Herrschaft des Hamburger „Waffenstillandes" wurde — mit Unterbrechungen — das ganze ahr 1927 an der endgültigen Regelung gearbeitet; die eiden in diesem Jahre abgehaltenen Sitzungen (die vierte nd fünfte) waren erfüllt von dem Ringen der beiden arteien um den Grundgedanken, der dieser endgültigen rdnung der Dinge die Richtung geben sollte: Die Vereter der Deutschen Reichsbahn verfochten den Standunkt, daß eine dauernd befriedigende endgültige Regelung ur auf der Grundlage voller Parität erfolgen könne und ngefähr so sein müsse, wie sie wäre, wenn alle Eisenahnen zwischen Hamburg und Triest in einer Hand ären; sie hatten auf dieser Grundlage einen bestimmten orschlag ins Einzelne ausgearbeitet und vorgelegt, essen Inhalt kurz gesagt der war, daß für jedes wichtiere Einfuhr- und Ausfuhrgut gesondert ein einheitlicher Tarif von und nach beiden Hafengruppen geschaffen werden solle, der in seinem Aufbau einerseits en für das betreffende Gut maßgebenden wirtschaftlichen Rücksichten, anderseits den finanziellen Bedürfnissen der Eisenbahnen entsprechen müsse. Die Gegenpartei, die in en adriatischen Verbänden vereinigten Eisenbahnen, bekämpften dagegen die im Sinne des deutschen Vorschlags liegende grundsätzliche paritätische Neuordnung aufs schärfste und strebten ihrerseits eine vertragliche Festegung in der Hauptsache auf der Basis des bestehenden Besitzstandes an. Die adriatischen Verwaltungen gaben dabei zu, daß der deutsche Vorschlag an sich eine „ideale" Lösung wäre, erklärten aber, daß er für sie zur Zeit aus wirtschaftlichen, finanziellen und tariftechnischen Gründen, die näher erörtert wurden, ungangbar sei. Obwohl die deutschen Vertreter in wiederholten eingehenden Ausführungen darzulegen versuchten, daß alle diese Bedenken bei dem Aufbau des einzelnen Tarifs für jedes einzelne Gut berücksichtigt und ausgeräumt werden könnten, wurde der deutsche Vorschlag in der fünften Sitzung (Juni 1927) von der Gegenpartei endgültig abgelehnt.

Damit waren die Verhandlungen an einem gewissen toten Punkte angelangt und die Gefahr des Scheiterns der gesamten Aktion nahegerückt. Indessen hatten die adriatischen Verwaltungen — nach einem ganz interessanten Zwischenvorschlag, der u. a. nochmals eine Interessenverteilung nach überseeischen Herkunfts- bzw. Bestimmungsländern anregte, im übrigen aber für die Deutsche Reichsbahn unannehmbar war — in Aussicht gestellt, ihrerseits einen neuen Antrag bringen zu wollen, der unter Aufrechterhaltung ihres Grundgedankens — Wahrung des Besitzstandes — den dagegen deutscherseits geltend gemachten Bedenken insbesondere durch gewisse Regelung und Milderung der bestehenden Spannungen Rechnung tragen sollte.

Diese Anträge sind der Deutschen Reichsbahn gegen Ende 1927 überreicht worden, nachdem zu ihrer Aufstellung offenbar eingehende Verhandlungen der adriatischen Verwaltungen untereinander vorausgegangen waren. Sie stellten die Deutsche Reichsbahn neuerdings vor die Frage, ob sie den Standpunkt „Alles oder Nichts" aufrechterhalten solle, d. h. ob sie nochmals die endgültige paritätische Neuregelung verlangen, bei deren Ablehnung aber die Verhandlungen zum Scheitern kommen lassen und damit die volle tarifarische Bewegungsfreiheit ohne jede vertragliche Bindung wieder gewinnen wolle — mit der wahrscheinlichen Wirkung, daß dann, gewollt oder ungewollt, der Tarifkampf in voller Schärfe wieder aufleben würde: oder ob sie sich, nachdem die an sich wünschenswerte endgültige paritätische Regelung des Problems wegen der zur Zeit unüberwindlichen Bedenken der Gegenpartei sich als im jetzigen Zeitpunkt unerreichbar erwiesen hatte, auf eine einigermaßen erträgliche Zwischenlösung im Sinne der gegnerischen Vorschläge — aber mit der noch notwendigen Verbesserung derselben — einlassen solle, in der Meinung, daß damit einer endgültigen besseren Regelung zwar nicht vorgegriffen werde, jedoch immerhin an die Stelle des vorläufigen „Waffenstillstandes" eine länger dauernde, von ihrem Standpunkte aus nicht ganz vollkommene vertragliche Ordnung des gesamten Problems treten werde. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für den letzteren Weg, in Beherzigung der beiden Volksweisheiten, daß „das Bessere der Feind des Guten" und „ein magerer Vergleich besser als ein fetter Prozeß" sei; sie erklärte sich unter Wahrung ihres bisherigen grundsätzlichen Standpunktes bereit, in eine Beratung der gegnerischen Vorschläge einzutreten.

Damit war neuerdings der Weg des Kompromisses beschritten, auf dem sich die Parteien bald fanden. Allerdings enthielten die adriatischen Vorschläge noch eine Reihe von Einzelbindungen, die für die Deutsche Reichsbahn unannehmbar waren. In den beiden letzten Sitzungen (Januar und Juni 1928) wurden in zähen Verhandlungen die Vorschläge durchberaten. Schritt für Schritt kamen sich die beiden Parteien näher, und in der letzten (7.) Sitzung ist es, wie eingangs gesagt, gelungen, ein den

ganzen Fragenkomplex regelndes bei loyaler beiderseitiger Auslegung Dauer versprechendes Abkommen zu schließen, das zur Zeit den zuständigen Ministerien der beteiligten Staaten zur Genehmigung vorliegt.

II.

1. Die „Münchener Vereinbarungen“ vom 8./9. Juni 1928 sind auf dem „Hamburger Provisorium“ vom September 1925 aufgebaut, dessen nur bruchstückweise erfolgte geographische Regelung sie zu einem vollen System erweitern. Wie oben mitgeteilt, hat das „Hamburger Provisorium“ in einer gewissen nordböhmischen Zone ein Recht der Deutschen Reichsbahn auf Höherhaltung der Triester Frachtsätze, und in Österreich ein Recht der adriatischen Verwaltungen auf Höherhaltung der Hamburger Eisenbahnfrachtsätze anerkannt, während die zwischenliegenden Teile vorläufig sachlich ungeregelt blieben. Dieser Ansatz ist nunmehr für das ganze umworbene Gebiet durchgeführt; es wurde eine von West nach Ost verlaufende Linie vereinbart mit der Wirkung, daß für alle tschechoslowakischen Stationen nördlich dieser Linie die Frachtsätze von und nach Triest, für alle tschechoslowakischen und österreichischen Stationen südlich dieser Linie die Frachtsätze von und nach Hamburg um bestimmte Beträge höher gehalten werden müssen; für die Stationen auf der Linie selbst sollen die Frachtsätze mit Hamburg und mit Triest gleich sein, und zwar sollen die jeweils billigeren, entweder mit Hamburg oder mit Triest, für beide Häfen gelten, — vorbehaltlich notwendiger Regulierungen.

Die Linie selbst verläuft folgendermaßen: Bor u Tachova—Pilsen—Beroun — Radotin — Uhrineves—Becvary—Kolin—Pardubice—C. Trebova—Sumperk—Tronbelice—Endrasov—Suchdol—Frydlant—Çadça.

Die geographische Lage dieser Linie bedeutet ein erhebliches Entgegenkommen der Deutschen Reichsbahn; denn dadurch ist in einem breiten Gürtel unmittelbar südlich der Linie, der noch kilometrisch näher zu Hamburg liegt, ein frachtlicher Vorsprung von Triest zugestanden; indes war nach der gesamten Sachlage dieses deutsche Zugeständnis vertretbar. Prag selbst, dessen Entfernung von Hamburg 160 km kürzer ist als die von Triest und ein schmales Gebiet unmittelbar südlich davon gehören noch zur nördlichen Zone.

2. Es sind sodann Bestimmungen getroffen für die Tarifbildung der beiden Hafengruppen, der Nordseehäfen einerseits, der Adriahäfen anderseits, mit den durch die Linie abgeteilten Gebieten, und zwar sind diese Bestimmungen wesentlich verschieden für die tschechoslowakischen Stationen nördlich der Linie, für die tschechoslowakischen Stationen südlich der Linie, und für Österreich.

Für die Regelung des Verkehrs mit der Tschechoslowakei nördlich der Linie sind dem deutschen Standpunkte wichtige Zugeständnisse gemacht worden; hier ist die Tarifbildung mit den deutschen Nordseehäfen vollständig dem zuständigen tschechoslowakisch-deutschen Seehafenverband überlassen, und für die Tarifbildung mit Triest und Fiume lediglich vorgeschrieben, daß die Frachtsätze um mindestens 0,78 tschech. Heller für jedes Kilometer von der Frachtgleichheitslinie ab höher als die Hamburger Frachtsätze gehalten werden müssen; mindestens muß der Unterschied 40 tschech. Heller betragen. (Die Zahlenangaben beziehen sich hier wie später stets auf 100 kg.)

Für die tarifarische Behandlung des tschechoslow schen Gebiets südlich der Linie, das nach dem S des Vertrags überwiegend als Interessensphäre der A häfen anerkannt ist, ist dementsprechend der Standp der adriatischen Verwaltungen mehr zur Geltung ge men. Deren Bestreben ging von Anfang der Verhand gen, wie schon oben gesagt, nach einer vertragli Bindung auf Grund des derzeitigen Besitzstandes; diesem südlichen Gebiet konnte dem Wunsche Rech getragen werden; dementsprechend soll die Tarifbild mit Triest auch künftig nach Maßgabe des heut tschechoslowakisch-adriatischen Gütertarifs erfolgen, rend die Sätze für Hamburg mindestens um bestim teils feste, teils nach der heutigen Tariflage zu bemess Beträge höher zu halten sind, nämlich: bei Entfernu von der Frachtgleichheitslinie

von	1—20	km	um	60	tsch. Heller
„	21—40	„	„	100	„ „
„	41—60	„	„	150	„ „
über	60	„	„	200	„ „

Wenn aber bei Entfernungen über 60 km die heut Hamburger Frachtsätze um mehr als 200 tschech. H höher sind, dürfen sie nicht einfach auf 200 hc he gesetzt werden, sondern es darf dann die heutige S nung lediglich um gewisse im einzelnen festgelegte zentsätze vermindert werden, mindestens muß sie 200 hc bleiben.

Wieder eine andere Regelung ist für das dritte gebiet, für Österreich, vorgesehen. Hier haben Österreichischen Bundesbahnen einem schon oft gestel deutschen Antrag stattgegeben und sich verpflichtet, Verkehr von und nach den deutschen Nordseehäfen die einzelnen Güter und Stationen die gleichen pro tualen Nachlässe zu gewähren, welche von den Ös reichischen Bundesbahnen für die gleichen Güter und die gleiche Entfernung im künftigen adriatischen Ta zur Verfügung gestellt werden. Im übrigen soll grundsätzlich zugesicherte Frachtvorsprung von Tr dahin durchgeführt werden, daß die künftigen Hambu Bahnfrachten gegenüber den künftigen Triester Fra sätzen unter 300 Rpf um 15 %, gegenüber den künfti Triester Frachtsätzen von 300 Rpf und darüber um 1 im Klagenfurter Gebiet stets um 15 % höher geha werden.

3. Ein beachtliches Zugeständnis der Gegenseite be darin, daß sowohl die tschechoslowakischen wie die ös reichischen Bahnen, die beide bisher Frachtermäßigun nur für Triest gewährt haben, sich verpflichteten, künftig auch an den Frachtermäßigungen für Hamb in bestimmter Höhe zu beteiligen. In diesem Zusamm hange werden die adriatischen Frachtsätze mit bei Gebieten um ein Geringes erhöht werden. Die technis Durchführung ist für beide Gebiete in verschiede Weise geordnet; von einem näheren Eingehen da dürfte abgesehen werden können.

4. Einen breiten Raum haben in den Verhandlun die Beziehungen der Deutschen Reichsbahn zur Do schiffahrt eingenommen. Die Österreichischen Bun bahnen befürchteten, daß die Verpflichtung der Deutsc Reichsbahn auf Höherhaltung der Hamburger Frachts gegenüber den Triester Frachtsätzen in Österreich dadu wertlos werden könne, daß die Reichsbahn vermittelst Umschlags auf die bzw. von der Donau in Regensb oder Passau doch billigere Frachten (Eisenbahn-Was fracht) für Hamburg erzielen könne; sie verlangten

b eine Bindung der Reichsbahn hinsichtlich der Höhe für den Umschlag in Regensburg oder Passau deutserseits einzustellenden Frachtsätze. Darauf konnte die utsche Reichsbahn nicht eingehen; denn abgesehen von, daß es ein ungewöhnliches Vorgehen gewesen wäre, nn ein Unternehmen wie die Deutsche Reichsbahn hinhtlich ihrer Beziehungen zu den Donauschiffahrtsgesellaften sich einem Dritten gegenüber gebunden hätte, folgt sie mit ihrer Tarifpolitik gegenüber der Donau, besondere hinsichtlich des Verkehrs mit den unteren nauländern, ganz andere Zwecke als etwa nur einen ettbewerb gegen Triest; die Erreichung dieser anderen le und Zwecke der Donau-Umschlagstarife würde durch von Österreich gewünschte Festlegung in empfindlicher ise gestört, wenn nicht unmöglich gemacht worden sein. Es gelang auch hier, den Streitpunkt aus der Welt schaffen, und zwar dadurch, daß die Deutsche Reichsbn sich verpflichtete, alle Vergünstigungen für den nauumschlag in Regensburg und Passau auf Wunsch r Österreichischen Bundesbahnen auch der trockenen enze in Passau einzuräumen, und außerdem eine längere genannte „Loyalitätserklärung" abgab, des Inhalts, daß keine Donauumschlagstarife einführen wird, die gegen n Sinn des Übereinkommens lediglich zur Bekämpfung r italienischen Adriahäfen bestimmt wären, und die behenden mit Rücksicht darauf revidieren wird.

5. Auf Grund dieser vorstehend nur in großen Zügen edergegebenen Abmachungen und im übrigen unter nwendung der in den einzelnen Verbänden schon behenden Vereinbarungen sollen nunmehr mit möglichster schleunigung je ein besonderer Gütertarif aufgestellt rden für den Verkehr zwischen

Österreich und den italienischen-adriatischen Häfen,
Österreich und den deutschen Nordseehäfen,
Tschechoslowakei und den italienischen-adriatischen Häfen,
Tschechoslowakei und den deutschen Nordseehäfen.

s zur Fertigstellung gelten die vorläufigen „Hamburger reinbarungen" weiter mit der Maßgabe, daß die — inerzeit bis 31. Dezember 1927, und weiterhin bis . Juni 1928 suspendiert gewesenen — eigentlichen Kampfmaßnahmen, nämlich die gegenseitigen „Auslobungen", ab 1. Juli 1928 endgültig zurückgenommen wurden.

6. Bestimmte Kündigungsfristen sorgen dafür, daß eine gewisse Mindestdauer für die praktische Anwendung der Abmachungen gewährleistet ist, und daß dennoch die beteiligten Bahnen durch die Verpflichtungen nicht unerträglich belastet sind, wenn sie sich nicht bewähren sollten oder wenn wesentliche Änderungen in der Sachlage eintreten würden. Die Kündigung kann halbjährig, aber frühestens für das Ende des der Einführung der neuen Verbandstarife folgenden Kalenderjahres erfolgen. Es ist zu hoffen, daß die praktische Erprobung eine Anwendung dieser Möglichkeit auf längere Zeit unnötig erscheinen läßt; hierzu kann eine Einrichtung beitragen, die zum Schlusse noch kurz zu erwähnen ist.

7. Schon bald im Laufe der Verhandlungen ist man auf beiden Seiten zu der Überzeugung gekommen, daß in unserem rasch dahineilenden Verkehrs- und Wirtschaftsleben auch an sich gute Vereinbarungen nur kurzen Wert haben, wenn nicht dafür gesorgt wird, daß sie im Sinne der bei ihrem Abschlusse tätig gewesenen Kräfte durchgeführt und ausgelegt, daß Meinungsverschiedenheiten alsbald und richtig geklärt, und namentlich daß die Abmachungen, wenn die oft schnell wechselnden tatsächlichen Verhältnisse es fordern, sinngemäß weitergebildet werden. Man kam deshalb dahin überein, daß zu diesem Zwecke, und zur Pflege geregelter Wettbewerbsverhältnisse der beiden Hafengruppen in der Tschechoslowakei und Österreich überhaupt, ein besonderer Verband („Zweckverband") gegründet wird, der aus den Eisenbahnverwaltungen der obengenannten vier Tarifverbände besteht.

Es möchte der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß dieser nach seinem gebietlichen Umfange wie nach seinen Zwecken bedeutsame neue Verband recht lange eine ersprießliche Tätigkeit entfalten möge und damit nicht bloß dem Wohle der in ihm vereinigten mitteleuropäischen Eisenbahnen dienen, sondern auch darüber hinaus zur Förderung des Wirtschaftslebens aller beteiligten Staaten, zum Gedeihen der Seeschiffahrt und des Weltverkehrs, und damit zur Annäherung der Völker der Erde beitragen möge!

Bücherschau.

— **Technische Gase, ihre Herstellung und Verwendung.** on Dr. Franz Muhlert, Göttingen, und Dr. Kurt rews, Berlin (Chemie und Technik der Gegenwart, rausgegeben von Prof. Dr. Walther Roth in Köthen, X. Band). Mit 196 Abbildungen im Text und auf 4 Tafeln. eipzig 1928. Verlag von S. Hirzel. VIII, 416 Seiten. reis geh. 22 RM, in Ganzleinen geb. 24 RM.

Im Rahmen der Sammlung „Chemie und Technik der egenwart" bringt das Buch eine zusammenfassende bersicht über die Herstellung und Anwendung techscher Gase und über den Zusammenhang der verschienen Gasindustrien unter sich und mit anderen chenischen und metallurgischen Industrien. Der 1. umfangichste Teil behandelt die Gewinnung der Gase, zunächst e Einzelgase (Kohlensäure, Kohlenoxyd, Wasserstoff, than, Azetylen, schweflige und Schwefelsäure, Chlor nd Chlorwasserstoff, Ozon, Zyanwasserstoff, Stickoxyd nd Salpetersäure), worauf ein von Dr. Drews bearbeiteter bschnitt über verdichtete und verflüssigte Gase folgt. Weiter finden die technischen Brenngase aus festen rennstoffen eine ausführliche Darstellung, etwas kürzer ie Brenngase aus flüssigen Brennstoffen; hierbei sind ie technischen Einrichtungen zur Verschwelung und ergasung eingehend beschrieben. Der 2. Teil befaßt ich mit der Weiterbehandlung der Gase (Fortleitung, Kühlung, Reinigung, Messung, Aufspeicherung und Verteilung). Der 3. Teil behandelt die Verwendung der technischen Brenngase zur Beleuchtung, Heizung und Krafterzeugung. Der letzte Teil „Statistik" zeigt die wichtige Rolle des Gases in der Brennstoffwirtschaft, wobei auch die Frage der Ferngasversorgung sowie der Kohleveredlung kurz erörtert wird.

Die ganze Darstellung ist im wesentlichen auf die Bedürfnisse der chemischen und der Gasindustrie zugeschnitten und gewährt hierfür den von den Verfassern angestrebten Überblick. Das für die Eisenbahnbeleuchtung so wichtige Ölgas ist etwas summarisch behandelt. Wenn u. a. gesagt wird: . . . Das Ölgas wird in Deutschland hauptsächlich zur Beleuchtung von Eisenbahnwagen benutzt. Es wird zu dem Zwecke auf 10 at verdichtet und in Stahlzylindern (!), welche unter den Wagen angebracht sind, mitgeführt. Leider haben sich bei Zusammenstößen öfters verheerende Wagenbrände infolge dieser Anordnung ereignet, und man ist vielfach, außerhalb Deutschlands allgemein, zur elektrischen Zugbeleuchtung übergegangen. . . .", so möchte man eine bessere Vertrautheit hiermit wünschen. Die Abbildungen sind im allgemeinen klar und deutlich, wie überhaupt das ganze Werk vorzüglich ausgestattet ist. Das ausführliche Sachverzeichnis erleichtert die Benutzung, wenn man sich über verschiedene Fragen aus dem umfangreichen Gebiet schnell unterrichten will.

Sch.

Der Einfluß der Spurkranzform auf das Spurmaß bei Kopfschienen-Oberbau.

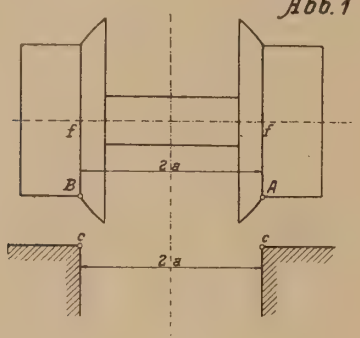
Von Ing. Dr. **Franz Hartmann**, Wien.

I.

Die Führung eines Räderpaares bei seinem Lauf über die beiden Schienen des Gleises besorgen als Führungselemente die Spurkränze der Räder.

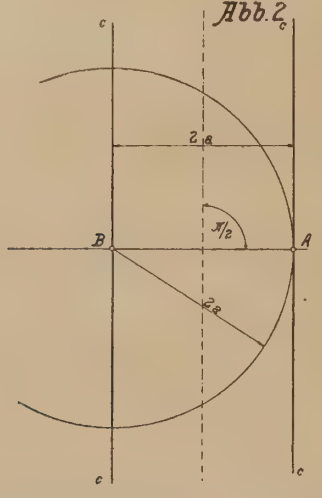
Zur Vereinfachung der nachfolgenden Betrachtung sei angenommen, daß die Führung des Räderpaares im Gleis zwangläufig, also vollkommen spiellos sei. Es ist dann die Entfernung 2a (Abb. 1) der beiden Führungspunkte A und B auf den Führungskreisen f jedes Räderpaares gleich der Entfernung der Führungspunkte auf den beiden Führungslinien cc der beiden Schienen des ganzen Gleisnetzes.

Abb. 1



Die Führungspunkte AB (Abb. 2) im geraden Gleis liegen im Schnittpunkte der beiden Führungslinien cc mit der zur Gleisachse Lotrechten.

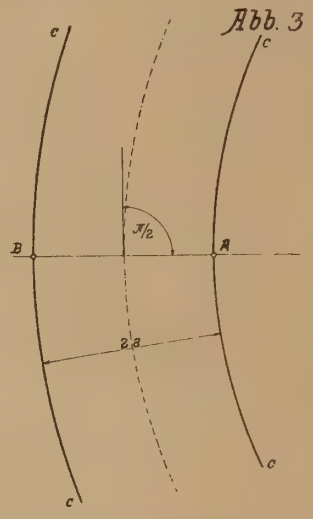
Abb. 2



Der zu jedem Führungspunkte B des einen Schienenstranges gehörige Punkt A am zweiten Schienenstrang ist in der Entfernung 2a, also auf dem um den Punkt B mit 2a als Halbmesser beschriebenen Kreise gelegen. Er ist aber auch auf der von dem Punkte B ebenfalls in der Entfernung 2a gelegenen parallelen Führungslinie cc des zweiten Schienenstranges gelegen und muß daher im gemeinsamen Punkte des Kreisbogens und der Linie cc, also im Punkte A liegen. Da die Linie cc von dem Mittelpunkte des Kreises mit dem Halbmesser 2a die gleiche Entfernung 2a hat, so muß sie zu dem Kreis Tangente sein und als solche zum Halbmesser BA im Punkte A senkrecht stehen.

In dem Bogengleis, das entsprechend der Gera zwei konzentrische Kreise cc als Führungslinien hat, de Halbmesserdifferenz 2a ist, liegen die beiden Führu punkte auf dem Schnittpunkt eines Halbmessers mit beiden konzentrischen Führungskreisen cc, denn eben zwei Punkte, die auf demselben Halbmesser liegen, kön dieselbe Entfernung 2a voneinander haben, wie die dasselbe Maß 2a voneinander verschiedenen Halbmesser beiden konzentrischen Kreise. Übrigens ist dies auch Schnitt der beiden Berührungslinien cc mit der zur Gl achse Lotrechten (Abb. 3).

Abb. 3



Die Lage der Führungspunkte auf dem Räderpaa wird davon abhängen, welche Stellung das Räderpaar Gleis einnimmt, was durch den Winkel α in Abb. 4 kennzeichnet sei.

Dieser Winkel wird bestimmt durch den Abstand d Achse des Räderpaares vom Mittelpunkte des Gleisbog und vom Halbmesser R des Bogens selbst; hierbei ist ausgesetzt, daß die Form des Spurkranzes der Verdreh nicht hinderlich ist.

Ändert sich das Maß d (Abb. 5), so kommen die F rungspunkte A und B auf ein Strahlenbündel zu lie dessen gemeinsamer Schnittpunkt O ist.

Dasselbe tritt aber auch ein (Abb. 6), wenn der H messer R sich verändert.

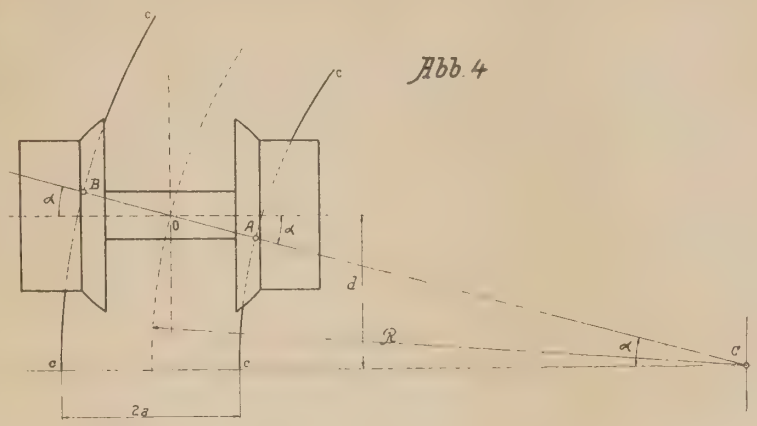
Der Punkt O in Abb. 7 als Schnittpunkt der Achse Räderpaares und der Achse des Gleises liegt in der M zwischen A′ und B′, weil die Gleisachse ja als solche A′ und von B′ gleich weit entfernt ist; es ist daher O = O B′ = a. Da dies für jeden einzelnen Strahl Strahlenbündels, also für jeden Wert von R und für je Wert von d zutrifft, so liegen die Punkte A und B einem Kreis, dessen Halbmesser AC bzw. OB bzw. a ist dessen Mittelpunkt in O liegt.

Der geometrische Ort aller Führung punkte auf dem Räderpaar ist also ein der Ebene der Führungslinien cc gelegen Kreis mit dem Halbmesser a, dessen Mitt punkt in der Gleisachse liegt.

Infolge der Umdrehung des Räderpaares um seine Achse bei seinem Lauf über die Schienen beschreibt jeder Punkt des eben genannten Kreises einen weiteren Kreis, dessen Ebene aber senkrecht zu der des ersten liegt. Das Gebilde, dem alle diese Führungspunkte angehören, ist daher so beschaffen, daß sein Schnitt mit einer Ebene parallel zur Umdrehungsachse des Räderpaares ebenso wie mit einer dazu lotrechten Ebene stets einen Kreis als Schnittlinie ergibt.

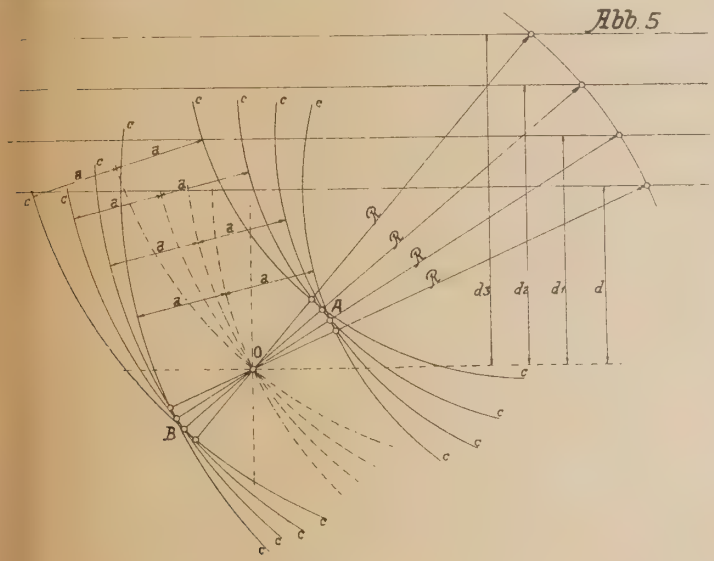
Diese Eigenschaften hat nur ein einziges geometrisches Gebilde, die Kugel. Ihr Mittelpunkt befindet sich im Schnittpunkte der beiden Lotrechten, die in den Mittelpunkten der beiden vorerwähnten Schnittkreise errichtet werden (Abb. 8).

Abb. 4



Von dieser so entstandenen Kugel werden nur zwei Kugelzonen in Anspruch genommen, deren Abmessungen und deren Lage sich rechnerisch einfach ermitteln lassen.

Abb. 5



II.

Für die vorliegenden Verhältnisse (ein Räderpaar und zwei Führungskanten) ergibt sich daher der Kugelmittelpunkt in dem Schnitt der Umdrehungsachse des Räderpaares mit der über dem Mittelpunkt des geometrischen Ortes aller Führungspunkte AB errichteten Lotrechten, weil ja die Umdrehungsachse des Räderpaares die Zusammenfassung der Mittelpunkte aller Parallelkreise ist, die durch die Rotation des geometrischen Ortes aller Führungspunkte AB entstehen. Ihr Halbmesser bestimmt sich aus der Verbindung des Kugelmittelpunktes mit dem Mittelpunkt der Abrundung des Schienenkopfes. Der größte Kugelkreis berührt dann die beiden Abrundungen, er reitet gewissermaßen auf ihnen.

Mithin ist diese Kugel, wie aus vorstehender Überlegung hervorgeht, eine Funktion des Spurmaßes 2a sowie des Spurkreises*) (Laufkreises) 2k (Abb. 9).

In ihr kommt die Abschrägung des Spurkranzes, die für die Führung des Rades im Gleis von Wichtigkeit ist, zum Ausdruck. Die Führungsflächen, also die vorgenannte Abschrägung der Spurkränze, sind, wie wir bereits wissen, zwei Kugelzonen, deren Neigung gegen die Wagerechte, durch die Tangente im Berührungspunkt ausgedrückt, gleich ist dem halben Zentriwinkel über dem Spurmaß als Sehne des größten Kugelkreises (Abb. 9).

$$\text{Es ist } \operatorname{tg}\delta = \frac{a}{K}$$

Die Breite dieser Kugelzonen und damit die Länge des Kreisbogens auf ihnen, der zur Berührung mit den Führungskreisen cc kommt, ist von besonderer Bedeutung.

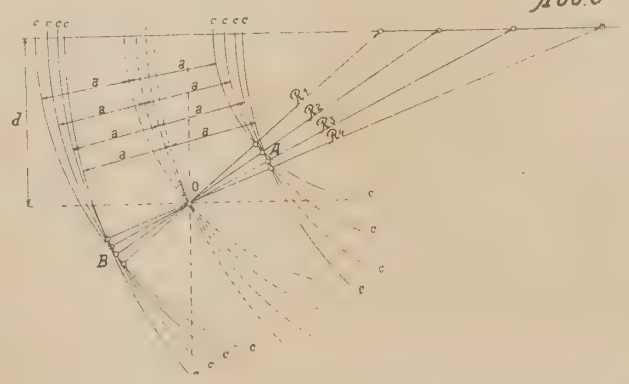
Die Führungspunkte auf dem Führungskreis der Kugel im geraden Gleis befinden sich in A und B (Abb. 10), jene für den kleinsten Bogenhalbmesser und dem größten Radstand, also für die Verdrehung des Räderpaares um den Winkel α in A′ und B′. Die dem Bogenstück AA′ und BB′ zugehörige Bogenhöhe entspricht der Breite b der gesuchten Kugelzone und beträgt:

$$b = a\,(1 - \cos\alpha).$$

Sie enthält somit die Führungspunkte aller Bogengleise von dem Radius R_{min} bis $R = \infty$ für den Achsstand 2d.

Die beiden miteinander fest verbundenen Kugelkalotten, auf denen die Führungspunkte des Räderpaares liegen, drehen sich bei der Fahrt um die Achse des Räderpaares,

Abb. 6



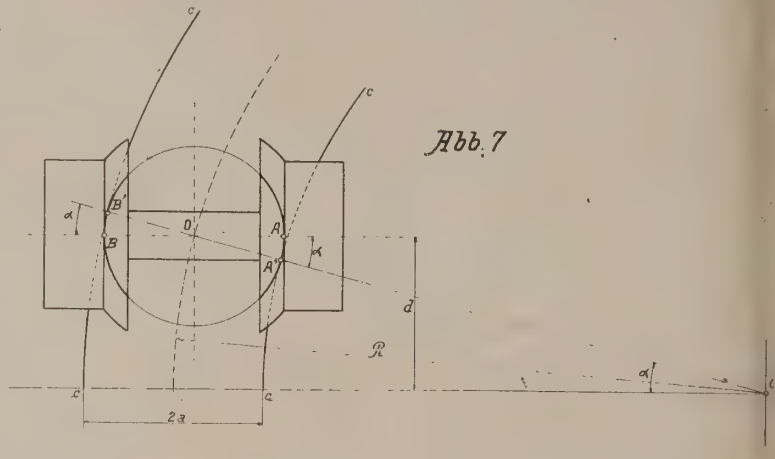
wodurch sie sich gleichzeitig längs der Linie cc bei der in Abb. 10 angegebenen Fahrtrichtung, also längs der äußeren Linie c in der Pfeilrichtung fortbewegen. Diese Bewegungen berechtigen uns, diese beiden Kalotten als

*) Der Kreis, den der Führungspunkt des Spurkranzes bei seiner Umdrehung beschreibt, soll in den folgenden Ausführungen, entsprechend dem Laufkreise Spurkreis heißen.

Werkzeug aufzufassen, während die beiden Schienen das Werkstück darstellen. Je nach der Richtung der Bewegung wird nun entweder die äußere Kalotte und der äußere oder die innere Kalotte und der innere Schienenstrang aneinander zum Abgleiten kommen.

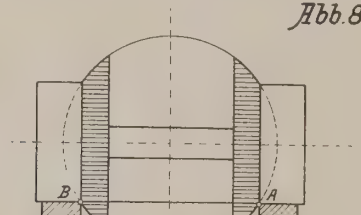
In dem Schnitt durch die Führungspunkte AB in der Ebene cc werden die Kugelkalotten durch die schraffierten Kreisabschnitte dargestellt, an denen wir den Anlaufwinkel α zwischen der inneren Begrenzungslinie der Kalotte und der Tangente im Berührungspunkte wiederfinden. Dieser Winkel α ist von der Kugelkalotte, als Werkzeug betrachtet, der Schneidwinkel und, da die Tangente im Punkte B′ gleichzeitig auch die Tangente an die Führungslinie c ist, auch der Anstellwinkel des Kalottenwerkzeuges. Sind aber Schneidwinkel und Anstellwinkel einander gleich, so kann ein Eindringen des Werkzeuges in das Werkstück, wie wir wissen, nicht erfolgen und es wird in unserem Falle die Kalotte an der Linie c, also das Räderpaar an der Schiene, abgleiten.

Abb. 7



Liegt der Fall aber so, daß der Mittelpunkt des geometrischen Ortes aller Berührungspunkte AB auf dem Räderpaar aus irgendwelchen Gründen nicht in die Gleisachse zu liegen kommt und die Breite b daher nicht ausreicht, wie dies in Abb. 11 angedeutet ist, so bleibt für den Punkt B′ der Anstellwinkel wohl der gleiche, wie im

Abb. 8



vorigen Falle, der Schneidwinkel der Kalotte aber ist nun kleiner geworden als der Winkel α und es kann daher, theoretisch gesprochen, ohne weiteres das Werkzeug in das Werkstück eindringen.

Dieselben Verhältnisse treten also auch ein, wenn die Breite b der Kugelzone zu gering bemessen wird, weil dadurch der Mittelpunkt des geometrischen Ortes aller Führungspunkte ebenfalls außerhalb der Gleisachse zu liegen kommt und sich daher auch der Winkel β bilden muß. Hierdurch ist der Beweis erbracht, daß das Maß b von großer Bedeutung für das Zusammenarbeiten von Rad und Schiene ist.

Die beiden Fälle, wo $\alpha = \beta$ wird, und $\alpha - \beta$ ein Maximum ist, bilden die Grenzfälle, zwischen denen ein Eindringen des Werkzeuges (Kalotte) in das Werkstück (Schiene) stattfindet und daher ein erhöhter Verschleiß an der Schiene und am Spurkranz des Rades eintreten wird.

III.

Für die Größe der Führungskugeln und damit für die Abschrägung der Führungsflächen sind, wie wir gesehen haben, das Spurmaß 2a sowie der Spurkreis (Laufkreis) 2k maßgebend. Während nun das Spurmaß bei derselben Bahnanstalt immer das gleiche bleibt, so sind erhebliche Unterschiede in den Laufkreisen und damit auch in d Spurkreisen festzustellen, die zwischen den Laufräde und den Triebrädern mehr als 1 m, also mehr als 100 ausmachen können. Weil aber das Profil aller Räder glei ist, ist auch die Abschrägung des Spurkranzes aller Räd

gleich und es können daher folgende drei Fälle vo kommen:

1. Der Laufkreisdurchmesser (Spurkrei durchmesser) ist kleiner als der zur vo handenen Abschrägung des Spurkranze gehörige (Abb. 12).

Alle zu dem Abschrägungswinkel δ gehörigen größte Kugelkreise haben ihren Mittelpunkt einerseits auf d zur Abschrägungsfläche im Führungspunkte B errichtet Lotrechten, weil sie ja die Tangente im Berührungspunk darstellt, andererseits aber auch in der Achse des Räde paares, weil diese ebenfalls eine Achse der Kugel ist, u daher im Schnittpunkt D dieser beiden Geraden.

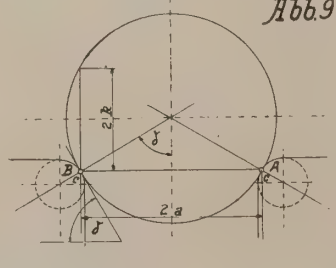
Da der Punkt D nicht in der Symmetralen also in d Ebene der Gleisachse liegt, muß für jeden Schienenstra eine besondere Kugel entstehen. Ihr Schnitt in d Ebene der Führungslinien cc ergibt zwei ineinandergesch bene Kreise, deren Mittelpunkte zwischen der Gleisach und der zugehörigen Führungslinie c liegen.

Die Entfernung der Mittelpunkte dieser Schnittkrei und somit auch die Entfernung der beiden dazugehörig Kugeln, die ja die gleiche ist, beträgt im geraden Gle

$$2e = 2\,\Delta\,\mathrm{tg}\,\delta.$$

Wie aus Abb. 13 zu entnehmen ist, stellt diese Entfe nung für das gerade Gleis ein Minimum dar, we die Entfernung der beiden Kugelmittelpunkte um so größ

Abb. 9



wird, je größer der Radstand (d) und je kleiner der Boge halbmesser (R) wird, wenn die Bedingung der spiellose Führung aufrechterhalten bleibt.

Da aus der Beziehung $\frac{d}{R} = \sin\alpha$ oder $\frac{d}{R+e} = \sin\alpha$ hervorgeht, daß bei steigendem d und fallendem R di

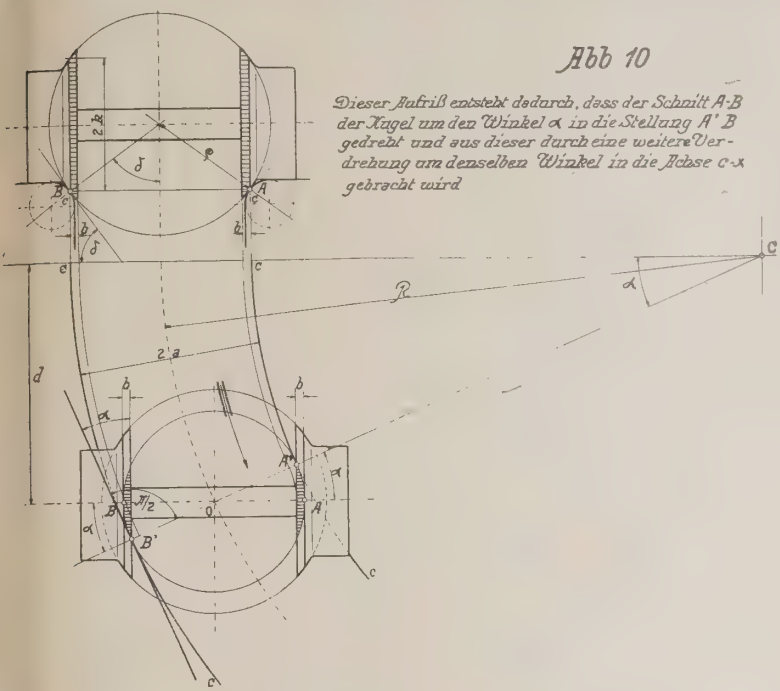


Abb 10

Dieser Aufriß entsteht dadurch, dass der Schnitt A-B der Kugel um den Winkel α in die Stellung A' B gedreht und aus dieser durch eine weitere Verdrehung um denselben Winkel in die Achse c-c gebracht wird

größe des Winkels α oder α_a steigt, so kann man auch sagen, daß die Entfernung der beiden Kugelmittelpunkte um so größer wird, je größer der Winkel α oder α_a, also je größer die Verdrehung des Räderpaares im Gleis gegen die Gleisachse oder der ebenso große Anlaufwinkel des Räderpaares gegen den äußeren Schienenstrang ist.

Um also bei Verdrehungen des Räderpaares im Gleis, dessen Spurweite gleichbleibend sei, die spiellose Führung des Räderpaares aufrecht zu erhalten, müßten die beiden Kugeln ihre gegenseitige Entfernung voneinander, je nach der Größe der Maße d und R in jedem Gleisbogen verändern können. Das ist aber bei dem derzeitigen Aufbau des Räderpaares, bei dem die beiden Räder gegeneinander starr und unverrückbar sind, nicht möglich.

Ist also die Entfernung $2e = 2\Delta \operatorname{tg} \delta$ als gleichbleibend anzusehen, so zeigt Abb. 14, daß auch die Entfernung zusammengehöriger Führungspunkte auf den beiden Kugeln eines Räderpaares mit ansteigendem Verdrehungswinkel fällt und daher das Spurmaß 2a fallend anzuordnen ist, um eine spiellose Führung zu erreichen. Das Gleis muß also zu diesem Zweck eine Spurverengerung erhalten.

Die Entfernung der zueinander gehörigen Führungspunkte A B an demselben Räderpaar bildet somit für das gerade Gleis, also für $\alpha = 0$, ein Maximum und nimmt bei Verdrehung des Räderpaares gegenüber der Gleisachse, d. i. bei steigendem Anlaufwinkel, also mit steigendem α ab.

*

2. Der Laufkreisdurchmesser (Spurkreisdurchmesser) ist größer als der zur vorhandenen Abschrägung des Spurkranzes gehörige (Abb. 15).

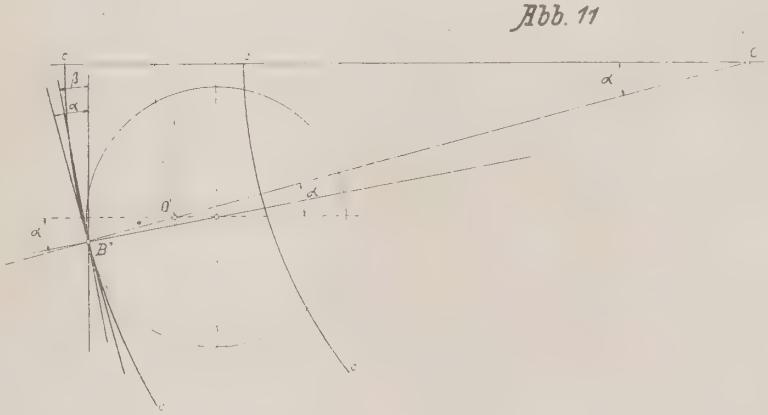


Abb. 11

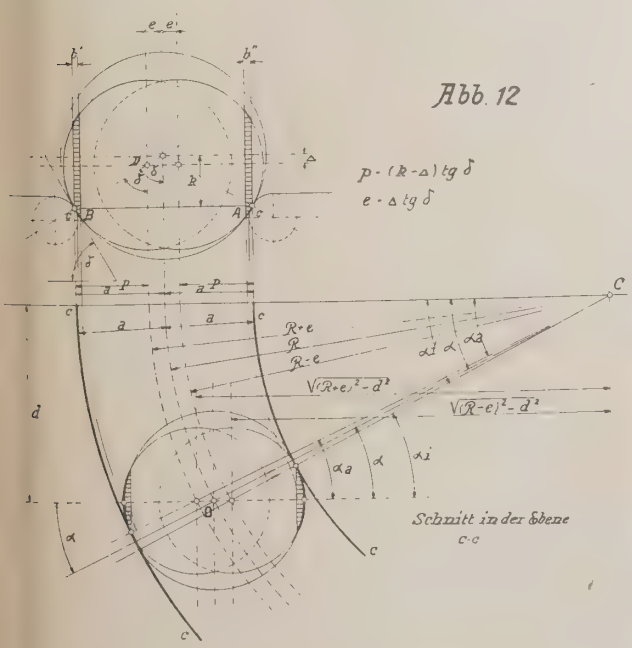


Abb. 12

Der Schnittpunkt D der Lotrechten auf die Abschrägungsfläche im Führungspunkte B mit der Achse des Räderpaares liegt ebenfalls nicht in der Symmetralen; es ergibt sich daher auch in diesem Falle für jeden Schienenstrang eine besondere Kugel. Der Schnitt dieser beiden Kugeln mit der Ebene durch die Führungslinien cc ergibt zwei übereinander geschobene Kreise, deren Mittelpunkte jenseits der Gleisachse gelegen sind. Die Entfernung der Mittelpunkte dieser beiden Schnittkreise, die gleicherweise auch die Entfernung der beiden dazugehörigen Kugeln ist, beträgt im geraden Gleis

$$2e = 2\Delta \operatorname{tg} \delta.$$

Wie aus Abb. 16 entnommen werden kann, stellt diese Entfernung für das gerade Gleis ebenfalls ein Minimum dar, weil die Entfernung der beiden Kugelmittelpunkte um so größer wird, je größer der Radstand (d) und je kleiner der Bogenhalbmesser (R) wird, wenn die Bedingung der spiellosen Führung auch in diesem Falle aufrechterhalten bleibt.

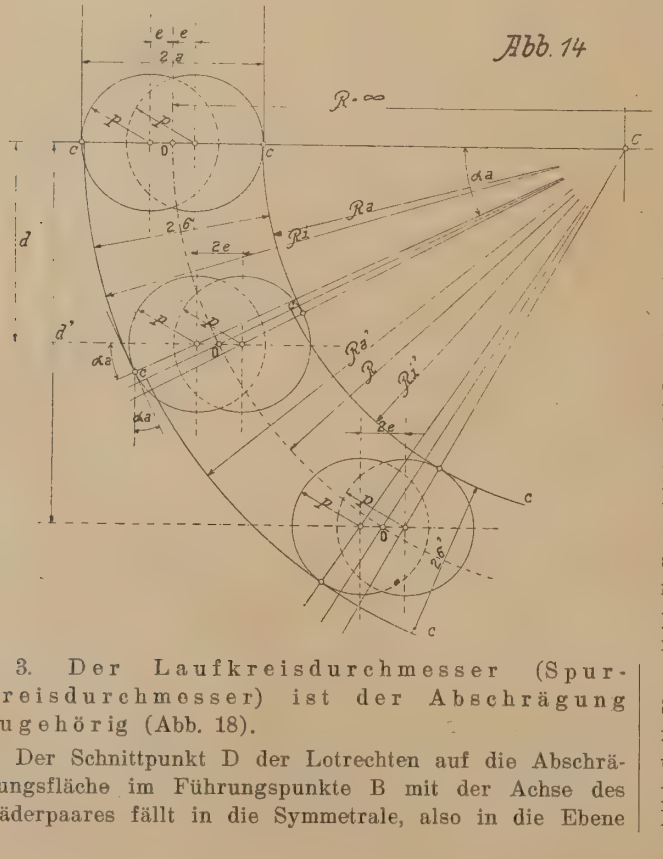
Es lassen sich auch hier wieder die Zusammenhänge der vorgenannten beiden Größen d und R, also die Ent-

fernung zusammengehöriger Berührungspunkte mit dem Verdrehungs- oder Anlaufwinkel zur Anwendung bringen. Um bei Verdrehungen des Räderpaares im Gleis, dessen Spurweite gleichbleibend ist, die spiellose Führung des Räderpaares aufrechterhalten zu können, müßten die Kugeln ihre gegenseitige Lage verändern, was, wie bereits ausgeführt, nicht angeht.

Ist also die gegenseitige Entfernung der beiden Kugeln wieder gleich, so wird, wie aus Abb. 17 zu ersehen ist, die Entfernung zusammengehöriger Führungspunkte auf den beiden Kugeln mit ansteigendem Verdrehungswinkel α steigen. Um auch hier eine spiellose Führung zu erzielen, wird das Spurmaß 2a ebenfalls steigend anzuordnen sein. Das Gleis muß also zu diesem Zweck eine Spurerweiterung erhalten.

Die Entfernung der zueinander gehörigen Führungspunkte A B an demselben Räderpaar bildet daher für das gerade Gleis, also für $\alpha = 0$, ein Minimum und nimmt bei Verdrehung des Räderpaares gegenüber der Gleisachse oder bei steigendem Anlaufwinkel, also mit ansteigendem α zu.

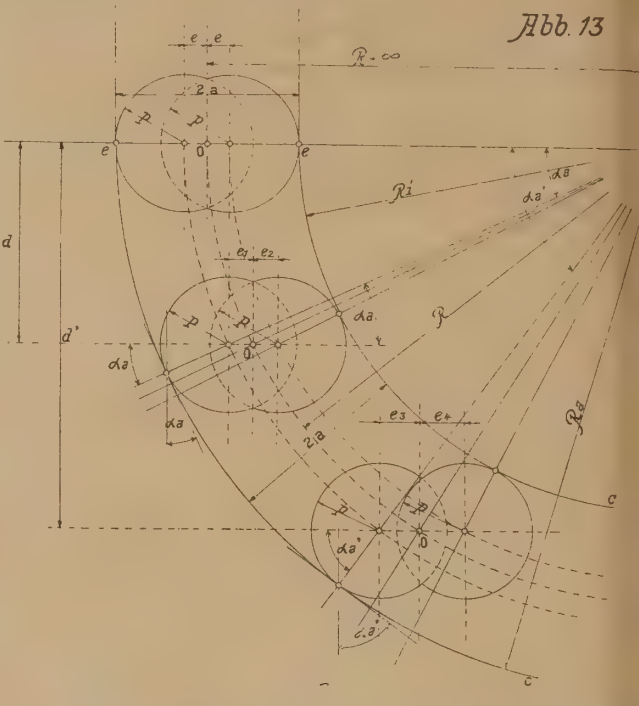
Wenn die Entfernung der beiden Kugeln in dem geraden Gleis in jedem der beiden behandelten Fälle ein Minimum ist und die Entfernung zusammengehöriger Berührungspunkte im Gleisbogen trotzdem in dem einen Fall kleiner und in dem anderen größer wird, sich also verschieden gestaltet, so ist das darauf zurückzuführen, daß die relative Lage der Kugelmittelpunkte zur Gleisachse oder zur Symmetralen in jedem Fall verschieden ist. Dies führt auch, wie wir gleich sehen werden, dazu, daß die beiden Kugeln in eine einzige zusammenfallen können, nämlich dann, wenn ihr Mittelpunkt eben in die Gleisachse fällt.



3. Der Laufkreisdurchmesser (Spurkreisdurchmesser) ist der Abschrägung zugehörig (Abb. 18).

Der Schnittpunkt D der Lotrechten auf die Abschrägungsfläche im Führungspunkte B mit der Achse des Räderpaares fällt in die Symmetrale, also in die Ebene der Gleisachse; es ergibt sich daher für beide Gleisstränge bloß eine einzige Kugel .

Der Schnitt dieser Kugel mit der Ebene durch die Führungslinien cc ergibt einen einzigen Kreis, dessen Mittelpunkt in der Gleisachse liegt.



Weil aber dieser Kreis sämtliche Führungspunkte des Räderpaares enthält, so ist das zugehörige Spurmaß jedes Gleisbogens dasselbe und daher einheitlich für das ganze Gleisnetz.

Die Entfernung der zueinander gehörigen Führungspunkte A B an demselben Räderpaar ist für alle Werte von α gleich, sie von dem Verdrehungswinkel oder vom Anlaufwinkel unabhängig ist.

Diese Überlegung führt zu der folgenden Erkenntnis:

1. Jedem Laufkreisdurchmesser ist bei demselben Spurmaß nur eine Abschrägung des Spurkranzes zugehörig.

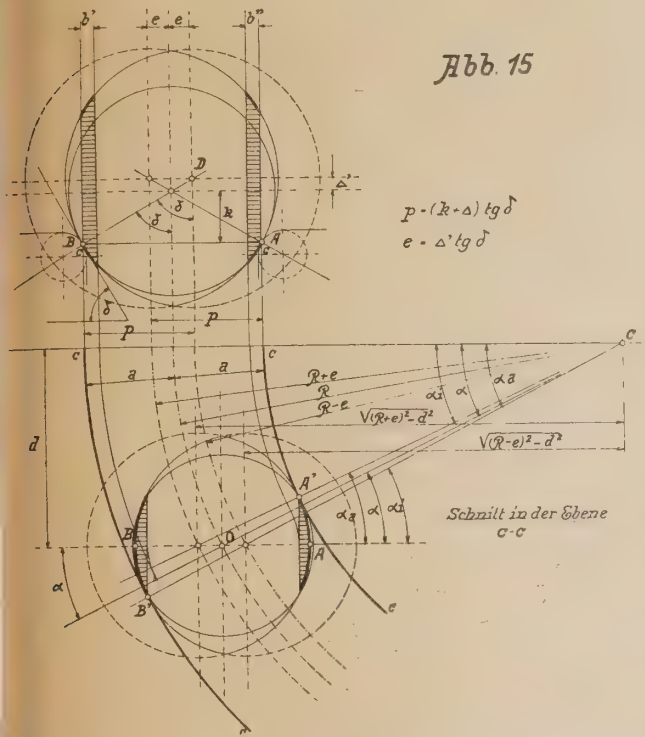
2. Hat ein Räderpaar einen Spurkranz, dessen Abschrägung zu einem größeren Laufkreis gehört, nimmt die Entfernung zusammengehöriger Führungspunkte auf den beiden Spurkränzen eines Räderpaares mit abnehmendem Gleisbogenhalbmesser ab.

Bei der Verdrehung des Räderpaares (Vergrößerung des Maßes 2d) aus der radialen Stellung im Gleisbogen kann ein Zwängen der Spurkränze nicht eintreten und man braucht das Gleis für die Verdrehung des Räderpaares nicht zu erweitern, wenn die Entfernung der beiden Führungskugeln für das gerade Gleis bestimmt ist.

3. Hat ein Räderpaar einen Spurkranz, dessen Abschrägung zu einem kleineren Laufkreis gehört, nimmt die Entfernung zusammengehöriger Führungspunkte auf den beiden Spurkränzen eines Räderpaares mit abnehmendem Gleisbogenhalbmesser zu.

Bei der Verdrehung des Räderpaares aus der radialen Stellung im Gleisbogen (Vergrößerung des Maßes 2d) muß ein Zwängen der Spurkränze sofort eintreten und das Gleis muß daher für die Verdrehung des Räderpaares eine von der Größe des Verdrehungswinkels abhängige Erweiterung (Spiel) bekommen. Diese ergibt sich

er von selbst dann, wenn die Entfernung der beiden ührungskugeln für den größten Verdrehungswinkel, also r den kleinsten Bogenhalbmesser und den größten Radnd angenommen worden ist.



Es ist somit der dem Winkel δ des Spurkranzes der Räder zugehörige Laufkreisdurchmesser der Grenzwert, der bestimmend ist dafür, ob das Spurmaß des geladen Gleises einer Bahnanlage für die Gleisbogen derselben unverändert bleibt, größer oder kleiner gemacht werden muß, wo also für diese eine Spurerweiterung, wo eine Spurverengerung und wo die gleiche Spur anzuwenden sein wird (Abb. 19).

Schließlich wäre noch anzugeben, wie groß das Ausmaß der benötigten Spurerweiterung oder -Verengerung sein soll.

Für den Fall 1, bei dem der Laufkreisdurchmesser kleiner ist als jener, der zu dem vorhandenen Winkel δ gehört, liegen die Verhältnisse so, wie sie aus Abb. 20 zu ersehen sind. Der Unterschied in den Entfernungen zusammengehöriger Berührungspunkte im geraden Gleis (2 a) und im Gleisbogen (2 σ), also die Spurverengerung, beträgt:

$$2V = 2a - 2\sigma$$

und ist leicht zu erheben.

Da der Wert a als bekannt angenommen wird, so braucht bloß das Maß σ bestimmt zu werden, das sich als Unterschied von R_a und R_i ergibt. Es ist also:

$$2\sigma = R_a - R_i$$

Abb. 20 zeigt den Wert:

$$R_a = \sqrt{\left(\sqrt{(R^2 - d^2)} + e\right)^2 + d^2} + p \text{ und}$$

$$R_i = \sqrt{\left(\sqrt{(R^2 - d^2)} - e\right)^2 + d^2} - p.$$

In diesen Gleichungen sind die Werte p und e bereits bekannt. Sie betragen

$p = (k - \Delta)$ tg δ und $e = \Delta$ tg δ (s. Abb. 12).

Für den Fall 2, wenn der Laufkreisdurchmesser größer ist als jener, der zu dem vorhandenen Winkel δ gehört, stellt sich nach Abb. 21 der Unterschied der Entfernungen zusammengehöriger Berührungspunkte im Gleisbogen (2 σ) und in der Geraden (2 a), also die Spurerweiterung auf

$$2E = 2\sigma - 2a.$$

Hierbei ist das Maß 2 σ wieder der Unterschied zwischen R_a und R_i, also:

$2\sigma = R_a - R_i$ und es ist weiter:

$$R_a = \sqrt{\left(\sqrt{(R^2 - d^2)} - e\right)^2 + d^2} + p \text{ und}$$

$$R_i = \sqrt{\left(\sqrt{(R^2 - d^2)} + e\right)^2 + d^2} - p.$$

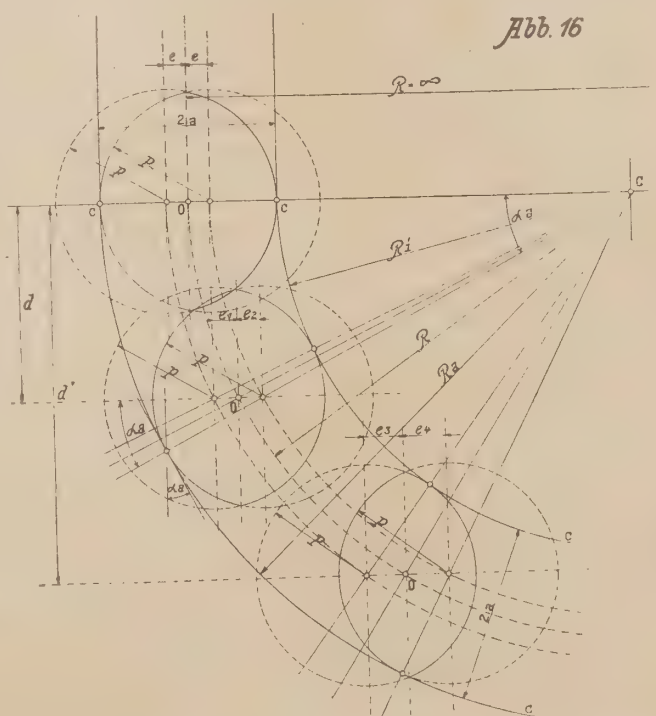
Auch hier sind die Werte von p und e bereits bekannt. Sie stellen sich auf

$p = (k + \Delta')$ tg δ und $e = \Delta'$ tg δ (s. Abb. 15).

IV.

Sind zwei Räderpaare in einem Fahrzeug zu einem Ganzen vereinigt, so ist ihre gegenseitige Entfernung, also der Achsstand und der Halbmesser des kleinsten von ihm zu befahrenden Gleisbogens, maßgebend dafür, welchen Winkel α ihre Achsen mit dem zugehörigen Halbmesser im Gleisbogen einschließen. Wir haben — wie eben vorstehend erörtert — nur dann eine Erweiterung im Gleisbogen vorzusehen, wenn die Räderpaare einen Spurkranz haben, dessen Abschrägung zu einem kleineren Laufkreis gehört, als sie selbst aufweisen. In allen anderen Fällen ist dies nicht notwendig.

Hat hingegen das Fahrzeug drei und mehr Achsen, so kommt zu der Notwendigkeit für die Erweiterung, also



für das Spiel im Gleis, wie es bei zwei Achsen nötig ist, noch die Einwirkung der Bogensehne, und zwar ganz unabhängig von der Form des Spurkranzes, hinzu. Stellt man nämlich ein dreiachsiges Fahrzeug mit festen

Achsen in ein Bogengleis (Abb. 22), so wird z. B. die Innenachse in Bezug auf die beiden Außenachsen, da ja alle drei fest sind, in den Innenstrang hineinspringen.

Die Innenschiene muß um das Maß

$$w = R - \sqrt{R^2 - d^2}$$

herausgerückt werden, wenn alle drei Achsen mit dem führenden Gleis in eine solche Berührung kommen sollen, daß eine Fortbewegung des Fahrzeuges, im Sinne der Gleisführung möglich ist.

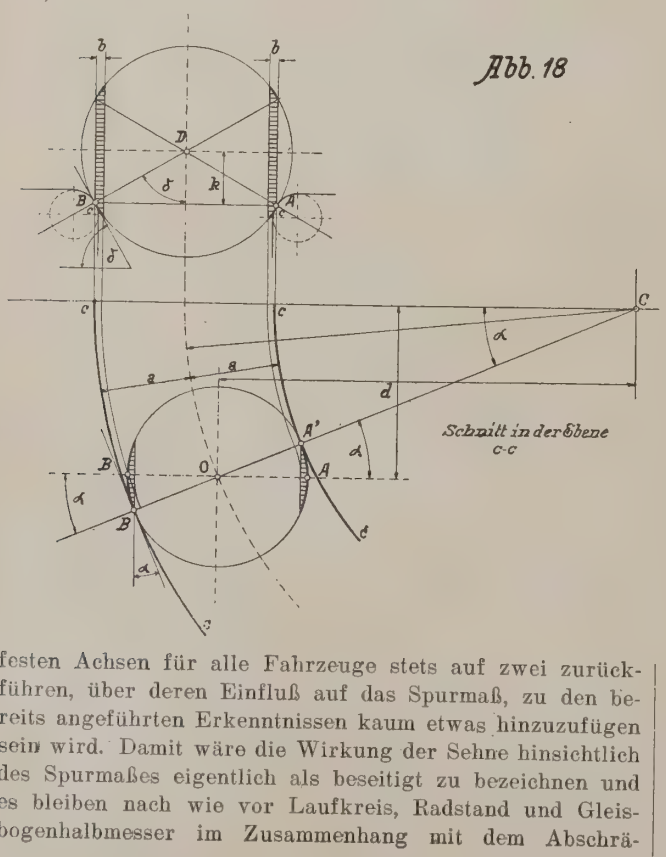
Es ist selbstverständlich, daß derselbe Zweck auch dann erreicht wird, wenn die Mittelachse um genau dasselbe Maß w seitlich verschiebbar eingerichtet ist; denn diese Führung des Fahrzeuges wird im Gleis besser erfolgen, als bei der Erweiterung des Spurmaßes, weil in diesem Falle die Führung jeder der drei Achsen viel sorgfältiger geschieht, als sonst.

Die bisherigen Erkenntnisse geben uns für die Erhebung der eben besprochenen notwendigen Verschiebungen der Achsen insoweit erleichternde Anhaltspunkte, als jedes der zu untersuchenden Räderpaare durch den geometrischen Ort aller seiner Berührungspunkte mit dem Gleis dargestellt und aufgefaßt werden kann.

Die drei Formen des geometrischen Ortes aller Berührungspunkte, also die Schnittkreise der Führungskugeln mit der durch die Führungslinien cc gelegten Ebene, haben je einen Zentralpunkt O, der in der Gleisachse gelegen ist. Die Lage des Räderpaares fällt daher auch mit der Lage dieses Punktes zusammen, so daß die Feststellung der notwendigen seitlichen Verschiebungen, wie wir bereits gesehen haben, sich als eine höchst einfache Rechnung darstellt.

Durch die Anordnung der seitlichen Verschiebbarkeit bei allen mehrachsigen Fahrzeugen läßt sich die Zahl der

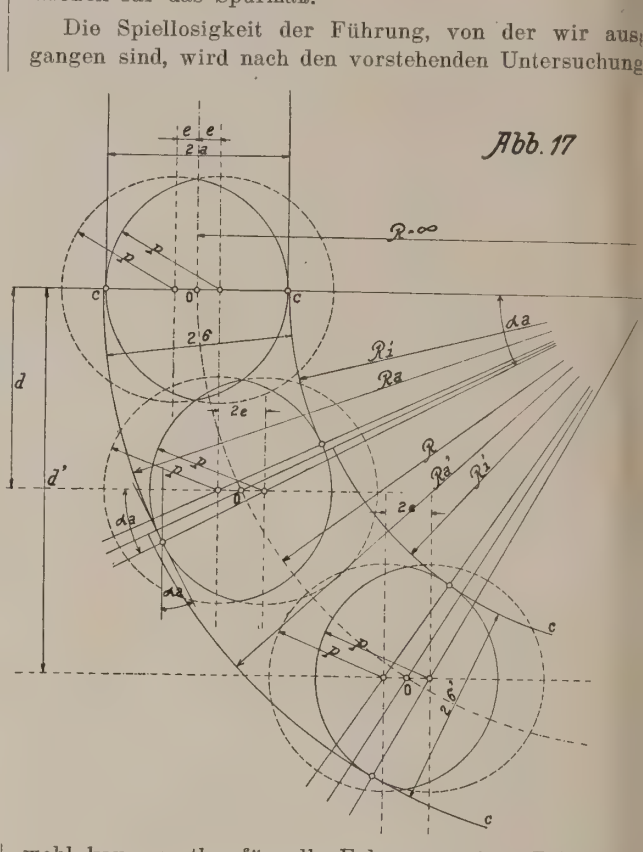
Abb. 18



festen Achsen für alle Fahrzeuge stets auf zwei zurückführen, über deren Einfluß auf das Spurmaß, zu den bereits angeführten Erkenntnissen kaum etwas hinzuzufügen sein wird. Damit wäre die Wirkung der Sehne hinsichtlich des Spurmaßes eigentlich als beseitigt zu bezeichnen und es bleiben nach wie vor Laufkreis, Radstand und Gleisbogenhalbmesser im Zusammenhang mit dem Abschrägungswinkel des Spurkranzes die einzig bestimmend Größen für das Spurmaß.

Die Spiellosigkeit der Führung, von der wir ausgangen sind, wird nach den vorstehenden Untersuchung

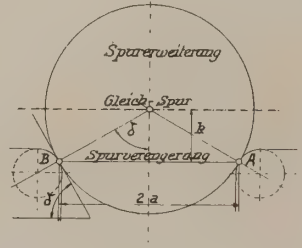
Abb. 17



wohl kaum restlos für alle Fahrzeuge einer Bahn zu e reichen sein. Wenn auch alle Räderpaare denselben Spu kranz aufweisen, so ist der Unterschied hinsichtlich d Radstandes und des Laufkreises im gesamten Fahrpa noch immer sehr groß.

Geht man davon aus, daß das gerade Gleis des ganz Gleisnetzes ein einheitliches Spurmaß aufweist und dies für jeden einzelnen Gleisbogen durch den größten im Fal

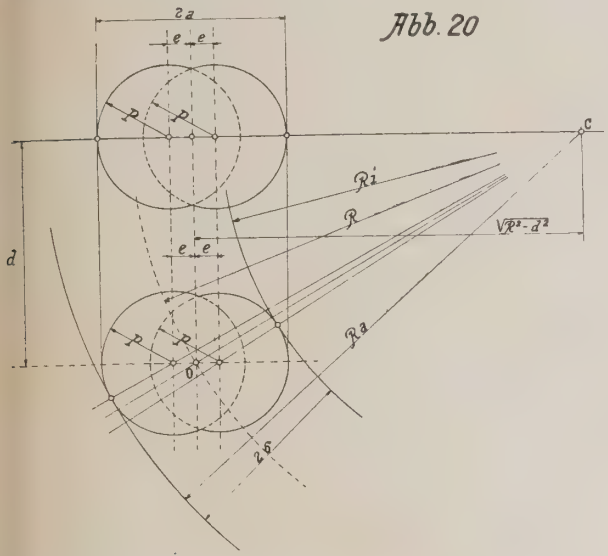
Abb. 19



park vorkommenden Radstand oder durch den größte Laufkreisdurchmesser bestimmt wird, so muß es die Rec nung erst ergeben, ob der größte Radstand mit den zug hörigen Laufkreisdurchmessern, die keineswegs die größte sein müssen, oder ob gleicherweise die größten Laufkrei durchmesser mit den zugehörigen Radständen, die eber falls nicht die größten sein müssen, der überragendere un damit bestimmende Teil sind. Nur diese eben bestimmende Fahrzeuge haben die spiellose Führung, während alle an deren mit mehr oder weniger Spiel, also mehr ode weniger gut geführt, über das Gleis laufen. Dieser Un stand hat aber nicht viel zu sagen, denn auch die spiello geführten Räderpaare besitzen diese Eigenschaft nur rech kurze Zeit, weil das Spurmaß im Gleis infolge der Betriebs

urchführung sich in demselben Maß erweitert, als das purmaß am Räderpaar sich aus demselben Grund verrin-ert. Der Unterschied dieser beiden Spurmaße aber ergibt as, wenn auch ungewollte Spiel; zwischen allen Räder-aaren wird alsbald kein Unterschied mehr bestehen, weil ich eben alle Räderpaare „e i n g e f a h r e n" haben werden.

Abb. 20



Es zeigt sich also, daß auch die hier behandelte Form des Spurkranzes keine w e s e n h a f t e Änderung der Verhältnisse herbeizuführen vermag. Der ideale Zustand der spiellosen Führung kann eben durch die neue Form auch nicht herbeigeführt werden, einfach deshalb, weil dies durch eine Formgebung überhaupt nicht zu erreichen ist. Aber es kann mit Hilfe der neuen Form dieses unerläßliche Spiel auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden, indem der Anfangszustand eben spiellos gemacht wird. Dies muß an sich zweifellos als ein großer Vorteil gewertet werden; denn alle Nachteile aus einer so schlotterigen Führung, wie sie heute vorliegt, werden, wenn auch nicht beseitigt, so doch ebenfalls auf ein Mindestmaß herabgesetzt. Es sei hier nur an die Vergrößerung des Anlaufwinkels erinnert.

Die nunmehrige Kenntnis des Berührungspunktes zwischen Rad und Schiene, die durch die neue Form in einwandfreier Weise gegeben ist, erscheint geeignet auch auf die verschiedenen mechanischen Vorgänge, die sich an dieser Stelle abspielen, aufhellend zu wirken.

V.

Soll die Einwirkung der vorstehend geschöpften Erkenntnisse nun auf die in Betracht kommenden Teile des Gleises und des Fahrzeuges untersucht werden, so muß hierzu ein bestimmtes Objekt herangezogen werden.

Es sei daher die Aufgabe gestellt, die Form des Spurkranzes, sowie die Größe des Spurmaßes, die in den „Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" festgehalten sind, den in Rede stehenden Verhältnissen anzupassen, also neu zu bestimmen.

Für die spiellose Führung des Räderpaares zwischen den beiden Schienen ist, wie wir gesehen haben, die kugelförmige Gestaltung der Abschrägungsfläche des Spurkranzes notwendig.

Um an den heutigen Verhältnissen möglichst wenig zu ändern, soll daher von der heutigen Form des Spurkranzes, also des Querschnittes, der Spurkranzkopfkreis und der Kreis der die Hohlkehle des Spurkranzes ausmacht, ihrer Größe und ihrer gegenseitigen Lage nach, unverändert beibehalten werden. An Stelle der beide Kreise des heutigen Profiles verbindenden Geraden tritt nun ein Kreisbogen, dessen Mittelpunkt in der Achse des Räderpaares liegt und daher ein größter Kugelkreis der Abschrägungskugel ist.

Aus den Zeichnungen der T. V. lassen sich die benötigten Maße für die beiden beibehaltenen Kreise des Spurkranzprofiles bestimmen. Sie sind in der Abb. 23 so festgehalten, daß die Entfernung ihrer Mittelpunkte von der Achse des Räderpaares xx in zwei Teile zerlegt erscheint, und zwar in das als Laufkreis bezeichnete Maß L und in die über dies Maß hinausgehende Entfernung der beiden Punkte A von der Achse des Räderpaares, welche für die Räder aller Laufkreise die gleiche ist.

Hierbei ist die Entfernung der beiden Punkte A auf den beiden Rädern jedes Räderpaares ebenfalls im Sinne der T. V. mit 1500 mm angenommen. Da diese beiden theoretischen Laufkreise mit den wirklichen nicht übereinstimmen, ist dies bei der Erhebung des Maßes 16 . 183 berücksichtigt worden.

Von den vier möglichen gemeinsamen Berührungskreisen hat nur der aus vorstehender Abbildung 23 ersichtliche dessen Halbmesser ς ist, Interesse für uns.

Aus den angegebenen Maßen läßt sich der Halbmesser ς bestimmen:

Es ist $(\varsigma + 15)^2 = (\varsigma + 16 . 183)^2 + (Z + 31 . 705)^2$.
Der Wert für Z ergibt sich aus der Gleichung

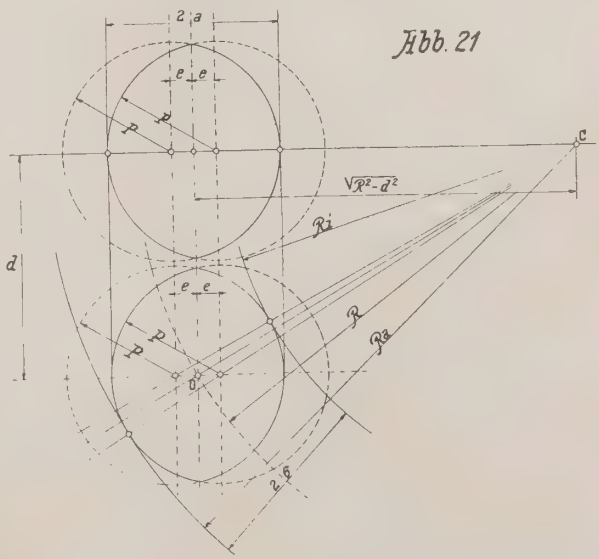
$$(\varsigma - 13)^2 = (L + 15 . 202)^2 - Z^2 \text{ zu}$$

$$Z = \sqrt{(\varsigma - 13)^2 - (L + 15 . 202)^2}$$

und da L für jeden gewünschten Laufkreisdurchmesser eingesetzt wird, erscheint ς als das Ergebnis einer einfachen quadratischen Gleichung.

Wenden wir uns nunmehr den bezüglichen Verhältnissen auf der Schiene zu und gehen wir abermals von dem Punkt A, Abb. 24 aus, der wie beim Räderpaar von

Abb. 21



dem entsprechenden Punkte auf der zweiten Schiene ebenfalls 1500 mm weit entfernt ist, so läßt sich bei der 1 : 20 nach innen geneigten Schiene die vertikale Entfernung des Punktes A von der Mittelpunktebene der Schienenkopfabrundung errechnen und damit ist die Abrundung selbst als die Trägerin des Berührungspunktes c örtlich festgehalten. Hierbei ist selbstverständlich im Maß 16 . 094

wieder berücksichtigt worden, daß der theoretische und der wirkliche Laufkreis nicht miteinander übereinstimmen.

Die uns noch fehlenden, für die weitere Rechnung notwendigen Größen, werden an Hand der Abb. 24 bestimmt werden. In dieser Abbildung bezeichnet analog wie bisher die Linie xx die Achse des Räderpaares und L den Laufkreishalbmesser; δ ist ferner der Winkel den die Tangente im Berührungspunkte der Schienenkopfabrundung mit der Horizontalen einschließt und endlich bedeutet p den Halbmesser des Schnittkreises durch die Abschrägungskugel in der Ebene der Berührungspunkte c der beiden Schienen.

Da $\frac{L + 16 \,.\, 094}{\varsigma + 14} = \cos \delta$ ist, so ist der Winkel δ bestimmt, und das gesuchte Maß p daher ebenfalls zu rechnen, da $p = \varsigma \sin \delta$ ist.

Die Entfernung der beiden Berührungspunkte auf den beiden Schienen bei der Normalspur von 1435 mm beträgt

$$a = \frac{1435 + 2 \times 14}{2} - 14 \sin \delta$$

Für die Werte L von 0 bis 1100 mm entsprechend den Laufkreisdurchmessern 0 bis 2200 mm abgestuft von 50 zu 50 mm ergeben sich die Werte der Tabelle 1 für die benötigten Größen.

Erinnern wir uns nun des Zusammenhanges von Kurvenradius, Spurmaß und diesen tabellierten Größen, der in Abb. 15 festgehalten ist, so können wir an Hand der Abb. 15 das Maß der notwendigen Spurerweiterung für jeden Gleisbogen auf die bereits bekannte Weise bestimmen.

Es ist $E = 2\sigma - 2a$ worin

$2\sigma = Ra - Ri$ ist und weiter

$R_a = \sqrt{(m - e)^2 + d^2} + p$ sowie

$R_i = \sqrt{(m + e)^2 + d^2} - p$ ist.

In diesen Gleichungen ist $m = \sqrt{R^2 - d^2}$ und $e = p - a$. Es bedeutet ferner R den Halbmes der Gleisachse und d den halben Gesamtradstä des in Betracht kommenden Fahrzeuges.

Für R = 120,0 m und d = 1000 mm bis 7000 m abgestuft von 50 zu 50 cm wurde die Tabelle 2 gerechn

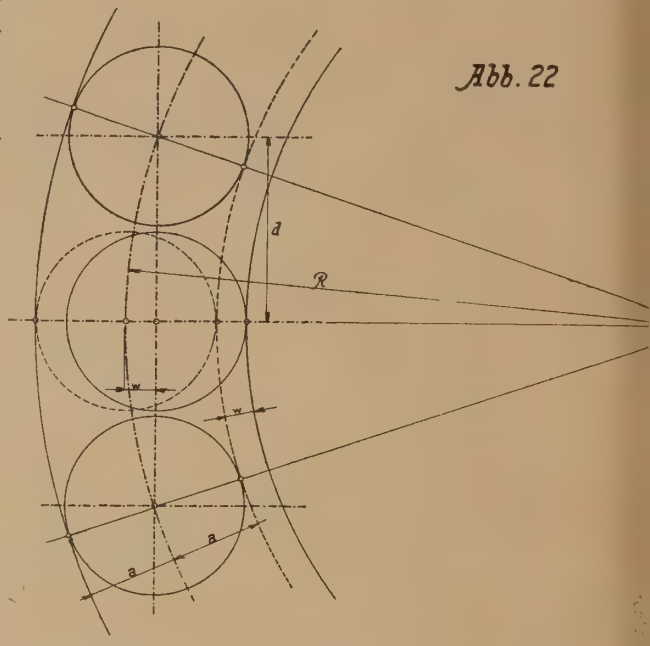


Abb. 22

Werden die Werte dieser Tabelle, und zwar der Ra stand d als Funktion des Laufkreishalbmesser L aufg tragen so ergibt sich für unseren Gleisbogen von 120 die in Abb. 25 festgehaltene Kurvenschar für das Ausm der notwendigen Spurveränderung.

Tabelle 1.

L	ς	δ	p	e	a
0	34,150	70° 28,4'	32,186	— 686,119	718,305
50	132,082	63° 6'	117,790	— 601,225	719,015
100	232,302	61° 52,7'	204,879	— 514,274	719,153
150	332,752	61° 22,8'	292,088	— 427,123	719,211
200	433,277	61° 6,6'	379,345	— 339,897	719,242
250	533,837	60° 56,4'	466,626	— 252,636	719,262
300	634,412	60° 49,5'	553,916	— 165,360	719,276
350	734,995	60° 44,4'	641,210	— 78,076	719,286
400	835,584	60° 40,5'	728,507	+ 9,213	719,294
450	936,177	60° 37,5'	815,805	96,505	719,300
500	1036,773	60° 35'	903,103	183,799	719,304
550	1137,371	60° 33'	990,402	271,094	719,308
600	1237,971	60° 31,3'	1077,702	358,390	719,312
650	1338,572	60° 29,8'	1165,002	445,687	719,315
700	1439,174	60° 28,6'	1252,303	532,985	719,318
750	1539,777	60° 27,5'	1339,604	620,284	719,320
800	1640,381	60° 26,5'	1426,906	707,584	719,322
850	1740,986	60° 25,7'	1514,209	794,885	719,324
900	1841,591	60° 25'	1601,513	882,187	719,326
950	1942,197	60° 24,3'	1688,817	969,490	719,327
1000	2042,803	60° 23,7'	1776,122	1056,794	719,328
1050	2143,410	60° 23,2'	1863,428	1144,099	719,329
1100	2244,017	60° 22,7'	1950,734	1231,404	719,330

Der gemeinsame Punkt D ieser Kurvenschar gibt uns nen Laufkreisdurchmesser n, bei dem für alle Radtände die Spurerweiterung leich 0 ist.

In unserem Fall trifft ies, wie aus der Tabelle zu ntnehmen ist, bei L = 94,6 mm also bei einem aufkreisdurchmesser von 89,2 mm zu.

Dieser Grenzfall ist in bb. 18 festgehalten und ritt dann ein, wenn die Abchrägungsflächen der beien Spurkränze eines Räderaares ein und derselben ugel angehören.

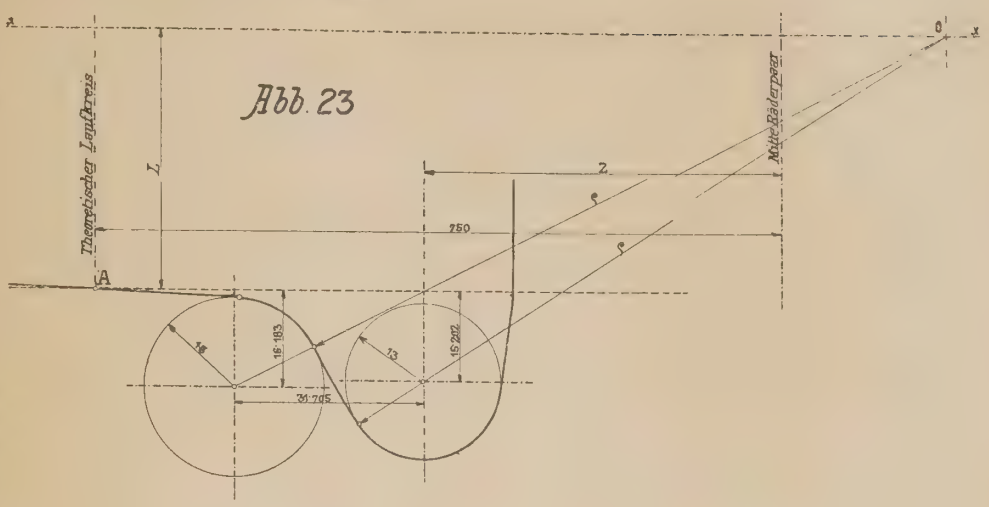


Tabelle 2.

R = 120,0 m

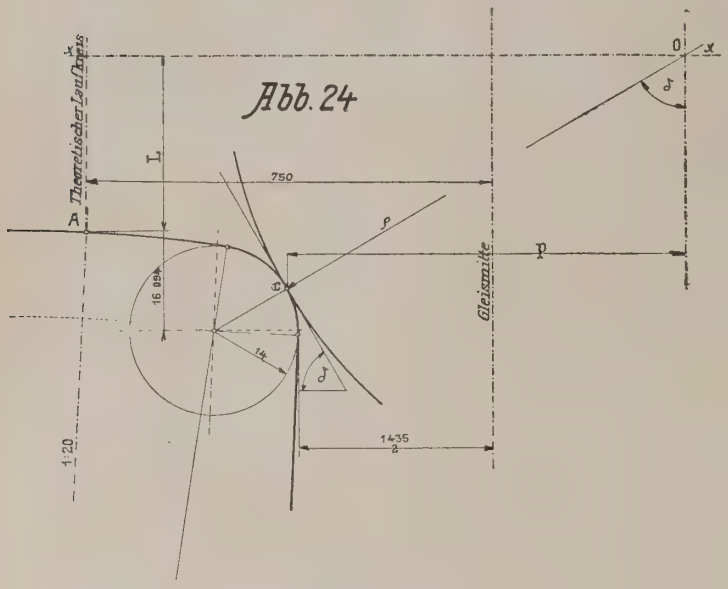
L = \ d =	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000
0	0,048	0,107	0,191	0,298	0,428	0,584	0,763	0,965	1,195	1,442	1,723	2,022	2,345
50	0,042	0,095	0,167	0,261	0,375	0,512	0,668	0,844	1,045	1,262	1,504	1,766	2,047
100	0,036	0,081	0,142	0,223	0,321	0,437	0,574	0,723	0,893	1,080	1,286	1,510	1,751
150	0,030	0,066	0,118	0,184	0,267	0,363	0,469	0,601	0,742	0,897	1,068	1,254	1,454
200	0,024	0,053	0,094	0,147	0,213	0,289	0,378	0,478	0,590	0,714	0,850	0,998	1,157
250	0,018	0,040	0,071	0,111	0,160	0,215	0,283	0,356	0,440	0,531	0,632	0,742	0,860
300	0,012	0,026	0,045	0,071	0,104	0,141	0,184	0,233	0,288	0,348	0,414	0,486	0,563
350	0,006	0,012	0,022	0,034	0,048	0,067	0,086	0,109	0,136	0,164	0,196	0,229	0,266
400	0,000	0,001	0,002	0,004	0,006	0,008	0,010	0,013	0,016	0,019	0,023	0,027	0,032
450	0,007	0,015	0,026	0,041	0,060	0,083	0,107	0,136	0,168	0,203	0,242	0,284	0,329
500	0,013	0,029	0,051	0,079	0,115	0,157	0,205	0,259	0,319	0,386	0,460	0,540	0,626
550	0,019	0,043	0,076	0,117	0,170	0,231	0,301	0,382	0,471	0,569	0,678	0,796	0,923
600	0,025	0,056	0,100	0,156	0,224	0,305	0,398	0,505	0,623	0,754	0,896	1,053	1,220
650	0,031	0,070	0,124	0,194	0,279	0,379	0,496	0,628	0,774	0,937	1,115	1,309	1,517
700	0,037	0,083	0,148	0,232	0,333	0,453	0,593	0,750	0,925	1,121	1,333	1,567	1,815
750	0,043	0,097	0,172	0,269	0,387	0,527	0,690	0,872	1,077	1,305	1,552	1,822	2,112
800	0,049	0,111	0,197	0,307	0,442	0,602	0,787	0,995	1,229	1,488	1,771	2,078	2,409
850	0,056	0,125	0,221	0,345	0,497	0,676	0,884	1,118	1,381	1,671	1,989	2,334	2,707
900	0,062	0,138	0,245	0,383	0,552	0,751	0,981	1,241	1,533	1,854	2,207	2,590	3,005
950	0,068	0,152	0,270	0,421	0,606	0,825	1,077	1,364	1,684	2,038	2,425	2,847	3,302
1000	0,074	0,165	0,294	0,459	0,661	0,899	1,175	1,487	1,835	2,221	2,643	3,103	3,599
1050	0,080	0,178	0,318	0,496	0,715	0,974	1,272	1,610	1,987	2,405	2,862	3,360	3,897
1100	0,086	0,193	0,341	0,534	0,770	1,049	1,369	1,733	2,139	2,588	3,081	3,616	4,194

Tabelle 3.

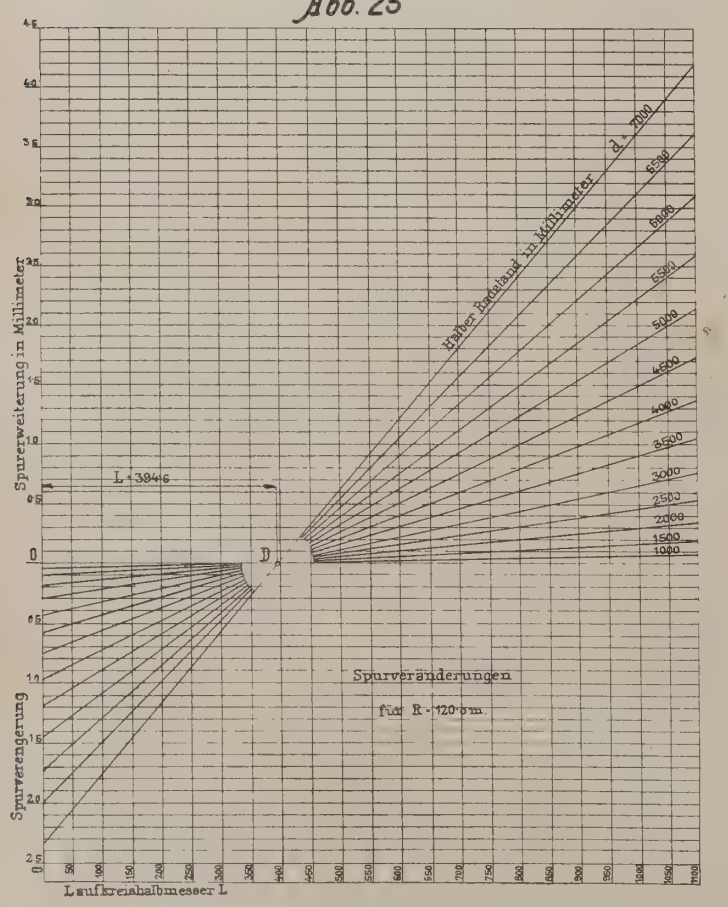
L	s	f	L	s	f
0	16,317	0,989	600	14,906	0,022
50	14,990	0,213	650	14,906	0,021
100	14,933	0,120	700	14,906	0,020
150	14,920	0,083	750	14,906	0,018
200	14,916	0,064	800	14,906	0,017
250	14,911	0,052	850	14,906	0,016
300	14,909	0,044	900	14,906	0,015
350	14,908	0,038	950	14,906	0,014
400	14,908	0,033	1000	14,906	0,014
450	14,907	0,029	1050	14,906	0,013
500	14,907	0,026	1100	14,906	0,012
550	14,907	0,024			

In diesem Falle ist wie wir wissen p = a und daher e = o.

Die links von D, also negativ erscheinenden Werte müssen sinngemäß als Spurverengerung angesprochen



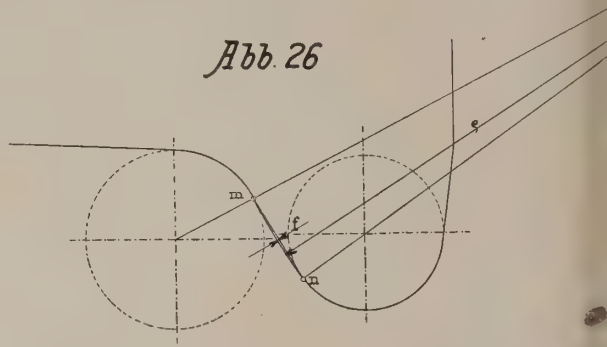
werden und die Grenze zwischen Spurerweiterung und Verengerung liegt eben bei dem Laufkreisdurchmesser von 789,2 mm. Soll also ein Räderpaar dessen Laufkreise



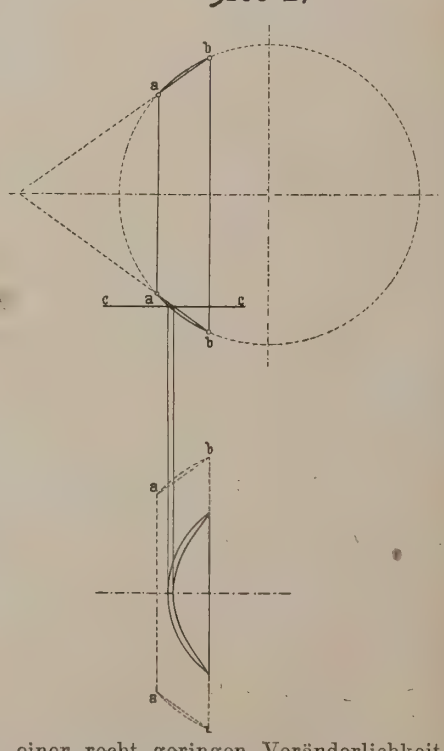
kleiner sind spiellos durch das Geleiselaufen, so muß dieses die auf der Abb. 25 zu entnehmende Verengerung des Spurmaßes bekommen.

Nun wollen wir uns noch den neu eingeführten A schrägungsbogen des Spurkranzprofiles näher ansehen.

Die Länge der Sehne dieses größten Kugelkreises g messen zwischen den beiden Berührungspunkten der beid beibehaltenen Abrundungskreisen des Spurkranzprofiles al das Maß m n und die Pfeilhöhe des dieser Sehne zuko menden Kreisbogens f in Abb. 26 sind zwei den neu Kreisbogen genau charakterisierende Maße und haben d aus der Tabelle 3 zu ersehenden Abmessungen.



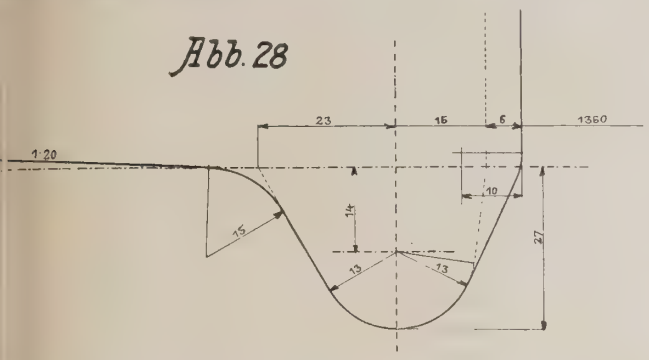
Nachdem bei der heutigen Spurkranzform die Sehnelänge S = 14,906 mm beträgt und f = o ist, so sieht m deutlich, daß der Unterschied zwischen der neuen und d alten Spurkranzform eigentlich kein sehr großer ist. Wä rend die Sehnenlänge fast in allen Fällen mit Ausnah der besonders kleinen und als solcher auch nicht vo kommenden Laufkreisdurchmesser die gleiche bleibt, ist die Bogenhöhe nicht nur an sich sehr klein, sonde



auch von einer recht geringen Veränderlichkeit. Sie b trägt bis zu einen Laufkreisdurchmesser von 500 mm w niger als $^1/_{100}$ mm und bis zu einem solchen von 100 m weniger als $^1/_{10}$ mm. Sie ist also so geringfügig, daß s noch innerhalb des Genauigkeitsgrades gelegen ist, d

ei der Herstellung der Räder und des Gleises überhaupt
u erzielen ist und kann daher nur sehr schwer bzw.
überhaupt keine Brücksichtigung erfahren. Aus diesem
runde sind wir daher nachgerade gezwungen, auf die
ugelförmige Gestaltung der Abschrägung zu verzichten
nd die kegelförmige unverändert beizubehalten.

Abb. 28



In dieser Auffassung werden wir noch bestärkt durch
ie nachstehende Überlegung.

Wird eine Kugelzone aa bb (Abb. 27) von einer horizon-
alen Ebene cc geschnitten, so ist der sich ergebende Schnitt-
reis in allen seinen Punkten außerhalb derjenigen Hy-
erbel gelegen, die als Schnitt des Kegels mit der Erzeu-
enden ab mit derselben Ebene sich ergibt. Der Kreis
üllt die Hyperbel also zur Gänze ein. Es hat daher die
eibehaltung des Abschrägungskegels beim Spurkranze
zur Folge, daß in einem Gleis, dessen Spurmaß für die Abschrägungskugel gerechnet ist, nie ein Zwängen eintreten kann, da ja die Hyperbel innerhalb des Schnittkreises der Kugel mit derselben Ebene gelegen ist.

Der neue Spurkranz, der also nach dem Gesagten nicht seiner Form nach, sondern bloß seiner Lage nach eine Veränderung zu erfahren hat, wird daher die aus der Abb. 28 ersichtlichen Abmessungen haben, wobei Wert darauf gelegt ist, daß das Aufkeilungsmaß von 1360 mm aus naheliegenden Gründen unverändert beibehalten werde. Er erscheint lediglich nur um das zeichnerisch erhobene Maß von 6 mm nach außen verschoben.

Zusammenfassend soll daher gesagt werden:

Die Spurkränze der Räderpaare haben bei der heute üblichen Dimensionierung von Rad und Gleis ein unnötig großes Spiel zwischen den beiden Schienen eines Geleises. Die Ursache hierfür ist der Mangel der Kenntnis der Berührungspunkte zwischen Rad und Schiene. Die Folge hiervon ist ein erhöhter Verschleiß an Rad und Schiene sowie ein unruhiger Lauf der Fahrzeuge über das Gleis. Zur Herabminderung dieser Nachteile auf ein mögliches Mindestmaß (ihre gänzliche Beseitigung ist nicht möglich) genügt es, die Spurkränze der Räder um je 6 mm also zusammen um 12 mm nach außen zu verschieben und unter Beibehaltung des Spurmaßes von 1435 mm in der Geraden, dieses in den Gleisbogen unter Berücksichtigung umstehender Tabelle auf das zulässige Kleinstmaß herabzusetzen.

Literaturverzeichnis.

Adler: Der Gleiswiderstand in Krümmungen bei Straßenbahnen. Mitteilung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, Jahrgang 1918.

Bäseler: Spurerweiterung oder nicht? Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1926.

Boedecker: Die Wirkungen zwischen Rad und Schiene. Hahn'sche Buchhandlung, Hannover 1887.

Buchwald: Kurvenhalbmesser und Spurerweiterung. Mitteilungen des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, Jahrgang 1901.

Dietz: Widerstand der Eisenbahnfahrzeuge in Gleisbogen. Glasers Annalen, Jahrgang 1908.

Hamelink-Apeldoorn: Der zusätzliche Reibungswiderstand in Gleiskrümmungen. Mitteilung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, Jahrgang 1918.

Hanker: Schienenkopf und Radreifen, Kräftewirkung und Gestaltung des Querschnittes. Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang 1925.

Hausmann: Beitrag zur Frage der Beziehungen zwischen Fahrzeug und Gleis. Niederschrift des siebenten Betriebsleitertages des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen, Wien 1913 im Selbstverlage des Verfassers.

Helmholtz: Die Ursachen der Abnützung von Spurkränzen und Schienen in Bahnkrümmungen und die konstruktiven Mittel zu deren Verminderung. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Jahrgang 1888.

Heyn: Über die mechanischen Grundlagen des belasteten und auf vorgeschriebener Bahn geführten Rades. Zentralblatt der Bauverwaltungen, Jahrgang 1920.

Jahn: Die Beziehungen zwischen Rad und Schiene hinsichtlich des Kräftespieles und der Bewegungsverhältnisse. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Jahrgang 1918.

Korthals: Doktordissertation: „Der Lauf von Fahrzeugen durch Krümmungen sowie das Verhalten der Lenkachsen." Berlin 1909, Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt.

Petersen: Die Gestaltung der Bogen im Eisenbahngleis. Organ, Jahrgang 1920.

Rötelmann: Die Abnützung an Rad und Schiene in Kurven, der Verschleiß der Zahnradvorgelege und der Schmiermaterialverbrauch bei den Fahrzeugen der elektrischen Straßenbahnen. Mitteilung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, Jahrgang 1903.

Sieber: Über Radkranzformen bei elektrischen Straßenbahnen. Mitteilung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, Jahrgang 1901.

Sieber: Straßenbahnkurven und Radstand der Wagen. Ebenda.

Sieber: Rad und Schiene. Verkehrstechnik, Jahrgang 1924.

Stephani: Bestimmung der Spurkranzform für Radsätze der Straßenbahnwagen. Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbahn, Jahrgang 1912.

Uebelacker: Untersuchungen über die Bewegung von Lokomotiven mit Drehgestellen in Bahnkrümmungen. Organ, Jahrgang 1903.

Wilfert: Die Beziehungen des Radstandes zum Kurvenradius und die zulässige Spurkranzabnützung. Organ, Jahrgang 1881.

Wöhler: Über den Einfluß der Form des Schienenkopfes und der Radreifen auf deren gegenseitige Abnützung und auf die Bewegung der Eisenbahnfahrzeuge. Erbkams Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang 1859.

Wöhler: Über die Beziehungen zwischen Schienenkopf und Radreifenprofil. Zentralblatt der Bauverwaltungen, Jahrgang 1881.

Die Hebung der Rheinbrücke bei Buchs.

Von Ministerialrat Ing. **J. Kaulich** in Wien.

In den Nummern 43, 46 und 51 des letzten Jahrganges der Zeitung sind die durch das verheerende Hochwasser des Rheins vom 25. September v. J. an der Strecke Feld-

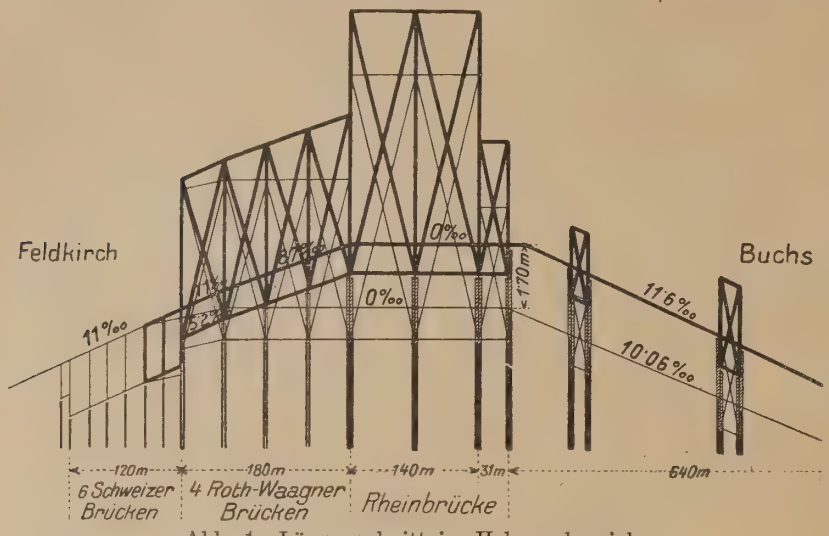


Abb. 1. Längenschnitt im Hebungsbereich.

kirch—Buchs verursachten Zerstörungen geschildert und die Maßnahmen beschrieben worden, welche die Österreichischen Bundesbahnen ergriffen haben, um den unterbrochenen Verkehr so rasch wie möglich wieder aufnehmen zu können. Es wurde auch erwähnt, daß eine neuerliche Hebung der Rheinbrücke um 1,2 m — die erste Hebung erfolgte im Jahre 1892 und betrug 1,5 m — geplant war. Diese zweite Hebung ist nun vor kurzem durchgeführt, mit Rücksicht auf die bei dem letzten Hochwasser gemachten Erfahrungen jedoch mit 1,7 m bemessen worden. Naturgemäß wirkte sich diese Änderung der Höhenlage der Brücke auch auf die beiderseitigen Rampen aus. Diesseits des Rheins wurden 6 Öffnungen der Notbrücke, jenseits des Rheins 640 m Damm in die Hebung einbezogen (siehe Abb. 1).

Die Hauptarbeiten erfolgten in der Zeit vom 16. April bis zum 5. Mai d. J. Um für die Durchführung der Arbeiten genügend lange Zugspausen zu erhalten, war während dieses Zeitraumes der Verkehr zweier, nur den örtlichen Bedürfnissen dienender Personenzugspaare zwischen den Bahnhöfen Schaan-Vaduz und Buchs eingestellt und als Ersatz ein Pendelverkehr mittels Kraftwagen eingerichtet worden. Im übrigen blieb der Zugsverkehr jedoch vollständig aufrecht. Hierdurch stand für die Hebung Montag, Mittwoch und Freitag vormittags je eine fünfstündige, an den übrigen Wochentagen je eine dreistündige Zugspause zur Verfügung. Die nachmittägigen Zugspausen dauerten täglich je 4 Stunden. An Sonntagen und am 1. Mai ruhte die Arbeit.

Für den durch die Hebung bedingten Aufbau der Holzjoche der Notbrücke waren Eichen- und Lärchenhölzer beschafft worden, diese wurden zur gegebenen Zeit mit den bestehenden Kapphölzern der Joche und untereinander sorgfältig verkämmt und verschraubt (Abb. 2 zeigt ein solches Joch).

Die 3 Pfeiler der Rheinbrücke und das erhalten gebliebene Buchser Widerlager — das Feldkircher Widerlager fiel dem Hochwasser bekanntlich zum Opfer — bestehen aus Sandstein. Für die Aufmauerung wurde unter Zuhilfenahme von frühhochfestem Portlandzement hergestellte mit Rundeisen bewehrte Betonquadern verwendet, die nach 14tägiger Erhärtung eine Würfelfestigkeit von 350 bis 500 kg/qm erreichten. Nur die neuen Auflagersteine für die Brückenlager sind aus Granit. Den Kies und Schotter für die Anschüttung des Dammes lieferte der Rhein. Selbstverständlich war mit den Schüttungsarbeiten schon einige Wochen früher begonnen worden. Für die Hebung der Brückentragwerke standen einschließlich der notwendigen Reserve 6 hydraulische Pressen von 150—200 t Tragkraft und 20 Pressen von je 100 t Tragkraft zur Verfügung. Jede Presse wurde von 2 Mann bedient. Ein eigener Mechaniker hatte für die Untersuchung und Instandsetzung der Pressen zu sorgen.

Besondere Vorsicht war begreiflicherweise bei dem Heben des 140 m langen, mehr als 560 t schweren, über die beiden Hauptöffnungen durchlaufenden Tragwerkes der Rheinbrücke geboten. Um für die hebenden Pressen sichere Stütz- und Angriffspunkte zu schaffen und jede übermäßige Beanspruchung dieses aus dem Jahre 1872 stammenden Tragwerkes während der Hebung zu vermeiden, wa

Abb. 2.

n den Enden und in der Mitte der gegitterten Hauptägerwände kräftige Anhebestützen aus Eisen angenietet nd die Obergurte gegenseitig versteift worden (siehe bb. 3).

Bei dem nur 31 m langen und 90 t schweren Tragwerk r Nebenöffnung auf der Buchser Seite waren solche aßnahmen nicht notwendig, ebensowenig bei den oth-Waagner-Brücken, die ihrem ursprünglichen Zwecke s Kriegsbrücken gemäß so ausgebildet sind, daß an len für Hebungen in Betracht kommenden Punkten ohne sondere Vorkehrungen Pressen angesetzt werden rfen.

Die bei den Pfeilern und dem Buchser Widerlager rforderlichen Arbeitsbühnen waren im allgemeinen aus chwellenstapeln gebildet, die mit fortschreitender Hebung ntsprechend durch weitere Holzauflagen erhöht wurden; ur die Arbeitsbühne zu beiden Seiten des im eigentlichen lußbett stehenden Mittelpfeilers war mittels eines atentierten aus U-Eisen, Profil Nr. 10, verschiedener änge gebildeten und mit Schrauben verbundenen Gerüstes m Tragwerk angehängt worden.

Die Hebung der Brückentragwerke erfolgte in der blichen Weise. Zunächst wurde das Tragwerk in den lauptöffnungen mittels der unter den Anhebestützen angeetzten Pressen — je eine 100 t-Presse unter den Anhebetützen an den Tragwerksenden, je zwei 200 t-Pressen nter den Anhebestützen in der Mitte — um einige Zentiieter gehoben und mit Eichenklötzen unterfangen. Sodann wurden die eine Gesamthöhe von 50 cm aufweisenden Lagerkörper entfernt, die vorhandenen Lagernester usbetoniert und die ersten Betonquadern versetzt. Auf diese lagerte man unter Einschaltung druckverteilender Bleiplatten das Tragwerk. Der gleiche Vorgang wurde bei dem Tragwerke der Nebenöffnung eingehalten. Am 8. April fand sodann die erste Teilhebung der Rheinbrücke statt. Sie betrug 60 cm und nahm 3½ Stunden in Anspruch. Das jeweilige Maß der Hebung wurde an den neben den Pressen aufgestellten Maßstäben abgelesen, längs denen sich Zeiger bewegten, die an den Untergurten der Tragwerke angebracht waren. Die auf den Pfeilern die Arbeiten überwachenden Ingenieure standen untereinander durch Feldtelephon und Kopfhörer in ununterbrochener Verbindung. Parallel mit dieser Teilhebung mußten auch die Dammschüttung ergänzt und die Brückentragwerke der Notbrücke soweit gehoben und unterlegt werden, daß die nach Ablauf der Zugspause fälligen Züge ein entsprechend ausgeglichenes und sicher befahrbares Gleis vorfanden.

In den darauffolgenden Tagen wurden die Pfeiler mit den Betonquadern selbstverständlich unter Verwendung von aus frühhochfestem Portlandzement hergestelltem Zementmörtel aufgemauert, weitere Hebungen der Notbrücken durchgeführt und die Holzjoche entsprechend erhöht. Gleichzeitig war es notwendig, die Dammschüttung fortzusetzen und die in diesem Teile des Dammes liegenden zwei eisernen Tragwerke von 16 und 20 m Stützweite mitzuheben.

Die zweite Teilhebung der Rheinbrücke fand am 24. April statt und betrug 50 cm, bei der dritten Teilhebung am 27. April erreichte man das Maß von 33 cm. Am 4. Mai kam es zu der letzten Hebung. Bei dieser wurden in mühevoller Arbeit auch die schweren Auflagersteine aus Granit versetzt und die Lagerkörper eingebaut. Kurz vor 17 Uhr fuhr der Schnellzug D 139 als erster über die nun in endgültiger Höhenlage befindliche Rheinbrücke.

Da die Strecke Feldkirch—Buchs elektrisch betrieben wird, mußte der Strom zwischen Schaan-Vaduz und Buchs

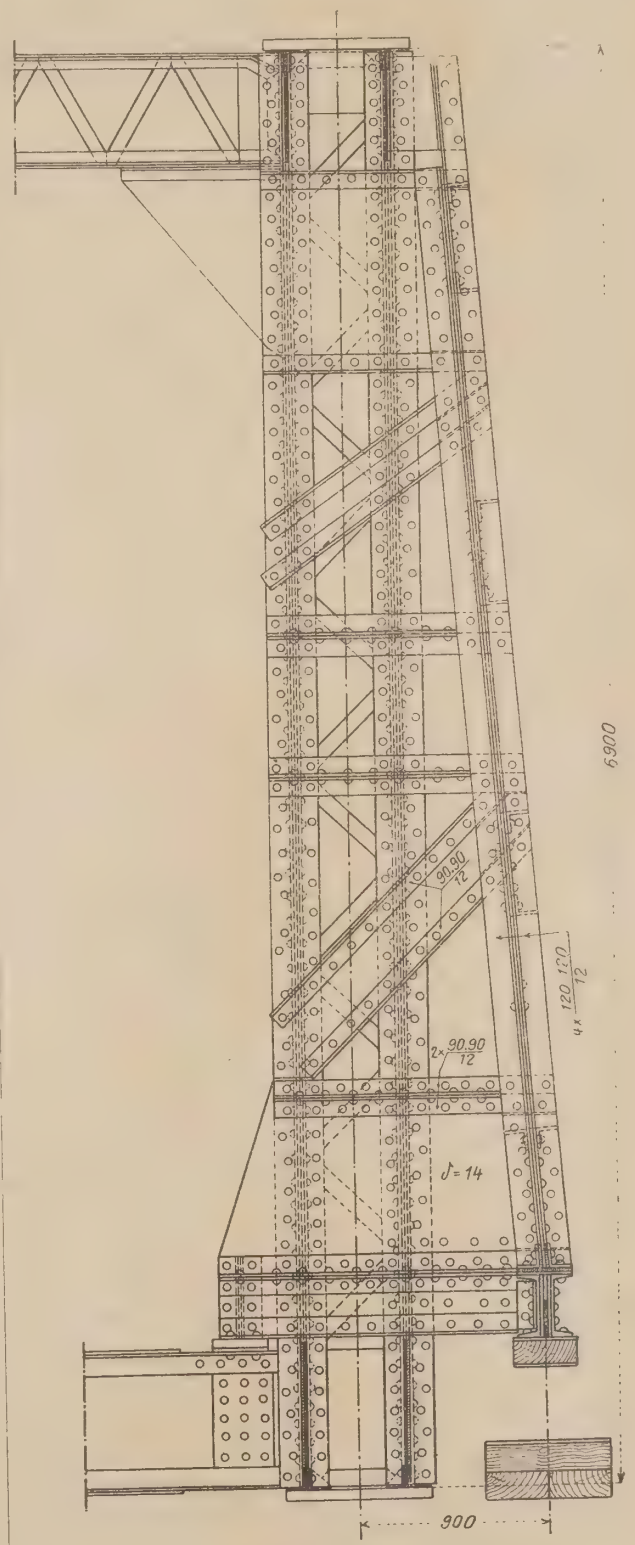


Abb. 3. Anhebestütze in Tragwerksmitte.

während der Arbeiten aus Sicherheitsgründen jeweils ausgeschaltet werden. Die Fahrleitung ist auf dem Damm an eisernen Auslegermasten befestigt, die in Betonsockeln

ruhen. Jene Maste im Hebungsbereich, an denen die Ausleger samt dem Fahrdraht nicht durch einfaches Verschieben gegen die Mastspitze gehoben werden konnten oder diese Verschiebung nicht ausreichte, wurden in dem Betonsockel gelockert und mit Holz verschalt. Dann wurden die Sockel entsprechend der neuen Dammkrone in Stampfbeton erhöht; die Verschalung verhinderte das Anhaften des Betons an den Masten, so daß diese sich leicht auf das erforderliche Maß hochziehen ließen. Dann wurde die Schalung entfernt und der Zwischenraum um die Mastfüße mit Zementmörtel ausgefüllt. Im Bereiche der eisernen Tragwerke waren keine besonderen Vorkehrungen wegen Höherlegung der Fahrleitung erforderlich, da die Leitung hier automatisch mit den Tragwerken, an denen sie befestigt ist, gehoben wurde.

Eine große Erleichterung war es, daß die Schweizerischen Bundesbahnen in entgegenkommender Weise der Verlegung der zwischen den beiden Stromnetzen vorhandenen jenseits der Brücke in einer Steigung befindlichen Trennstelle in die Nähe des Bahnhofes Schaan-Vaduz, also in eine fast wagrechte und außerhalb des Hebungsbereiches liegende Strecke zugestimmt hatten, wodurch es möglich war, die ganze Baustelle auch mit elektrischen Lokomotiven so langsam zu befahren, wie es der jeweilige Zustand des Gleises erforderte. Andernfalls hätte die Beförderung der Züge zwischen Feldkirch oder Schaa Vaduz und Buchs mit Dampflokomotiven erfolgen müss

Die Hebung im Jahre 1892 war einer Brückenba anstalt übertragen worden, welche die gesamten Arbeit gemeinsam mit einer Bauunternehmung durchführte. D jetzt beendete Hebung wurde von den Österreichisch Bundesbahnen im Eigenbetriebe bewerkstelligt, nur d Dammschüttung und die Ausführung der Anhebestütz lag in den Händen von Firmen.

Wenn diese schwierige und verantwortungsvolle Arb ohne jeden Unfall und trotz des oft ungünstigen Wette in einem kürzeren Zeitraum als geplant war, vollend werden konnte, so ist dies dem verständnisvollen Zusa menwirken der hiermit befaßten Dienststellen, der bis die kleinsten Einzelheiten wohl durchdacht gewesen Planung, Bauvorbereitung und Organisation der Arbeit an der Baustelle und nicht zuletzt auch dem Umstan zu verdanken, daß die beteiligten Beamten und Arbeit willig ihr Bestes zur Bewältigung der gestellten Aufga hergegeben haben. Dies hat auch Generaldirektor D Maschat, als er nach durchgeführter Hebung in Begleitu des Baudirektors Ing. Dr. Trnka die Baustelle besuch in seiner Ansprache, in der er allen Beteiligten den Da der Bundesverwaltung zum Ausdruck brachte, besonde hervorgehoben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Der Reichsverkehrsminister hat die Bestimmung des § 30 (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung, nach welcher die Auflieferung der von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossenen und der in § 29 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände als Reisegepäck verboten ist, dahin geändert, daß der Tarif Ausnahmen hiervon bestimmen kann. Es würde hierdurch ermöglicht, im Tarif zu Gunsten des Verkehrs mit einsitzigen Krafträdern die Auflieferung solcher Räder auch mit Betriebsstoff in den Brennstoffbehältern nachzulassen.

— **Reichsregierung und Tariferhöhung.** Die Reichsregierung hat sich mit dem Antrage der Reichsbahn-Gesellschaft auf Tariferhöhung erneut befaßt. Sie ist der Auffassung, daß die bisher gegebenen Unterlagen nicht hinreichen, um die Notwendigkeit einer Tariferhöhung darzutun. Sie würde es vorziehen, wenn vor endgültiger Entscheidung dieser Frage, die so einschneidend für die gesamte Volkswirtschaft ist, die weitere Entwicklung der Reichsbahn-Einnahmen abgewartet würde.

Da jedoch die Reichsbahn-Gesellschaft die Frage für geklärt und die alsbaldige Entscheidung für geboten hält, erhebt die Reichsregierung keine Bedenken dagegen, daß die bestehende Meinungsverschiedenheit, ob und in welchem Ausmaße eine Tariferhöhung als notwendig zu erachten ist, schon jetzt dem im Reichsbahngesetz vorgesehenen Reichsgericht unterbreitet wird.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juni 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr ist im Juni zurückgegangen. Die Wagenstellung des gesamten Monats war wohl zahlenmäßig höher als die im Vormonat, die arbeitstägliche Wagenstellung läßt jedoch einen wenn auch nur geringen Rückgang erkennen. Insgesamt wurden gestellt: Im Juni 1928 bei 26 Arbeitstagen 3 844 333 Wagen, arbeitstäglich durchschnittlich 147 859 Wagen; im Mai 1928 bei 25 Arbeitstagen 3 726 930 Wagen, arbeitstäglich durchschnittlich 149 077 Wagen; insgesamt also 117 403 Wagen mehr, arbeitstäglich jedoch 1218 Wagen weniger. Der erwartete Verkehrszuwachs infolge des Ausstandes d Rheinschiffer und Hafenarbeiter ist nicht eingetreten. N ganz vereinzelt sind Transporte vom Wasserweg auf d Eisenbahn übergegangen. Der Güterverkehr hat infol dieses Ausstandes gelitten, besonders infolge der Verzög rungen zahlreicher beladener Wagen und der dadur bedingten betrieblichen Mehraufwendungen. Der Rhei schifferausstand konnte vom 18. Juni ab, der der Hafe arbeiter vom 23. Juni ab als beendet angesehen werde Die Rheinschiffahrt belebte sich seit dieser Zeit wiede

Der Ruhrkohlenbergbau litt im Juni unter A satzschwierigkeiten, die durch den Ausstand in der Rhei schiffahrt wesentlich verschärft wurden. Trotz Einschrä kung der Förderung und Arbeiterentlassungen stiegen d Haldenbestände auf den Zechen auf etwa 2,2 Millione Tonnen an. Der Absatz in die umstrittenen Gebiete wa stark eingeschränkt. Auch der Kohlenverkehr nach Ho land war trotz des Rheinschifferstreiks nicht verstärk

In Oberschlesien wurde wegen der bevorstehe den Kohlenpreiserhöhung mehr Kohle durch die Ve braucher abgerufen. Die Kohlenausfuhr nach der Tschech slowakei stieg infolge der Begünstigung durch die Au nahmetarife 6 w und 6 x. Der Brikettabruf war bei de ungünstigen Marktlage schlecht. Die Lagerbestände sin infolgedessen stark gestiegen.

In den größeren Kohlengebieten wurden gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mitteldeutschland	Sachsen	Niederrhein Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Juni 1928	604 814	145 169	240 451	103 518	98 369
Mai 1928	584 691	139 797	228 713	93 469	99 891
Juni 1927	651 517	130 568	226 883	97 286	87 527

Günstigere Lieferungsbedingungen und Sommerrabatt ermöglichten es der deutschen Landwirtschaft, künstliche Düngemittel, insbesondere Kali, in größerem Umfange zu übernehmen. Da sich auch der Auslandsabsatz zufriedenstellend entwickelte, überstieg der Versand von künstlichen Düngemitteln den des Vormonats um etwa 43 %, nämlich 14 256 Wagen. Es wurden gestellt für künstliche Düngemittel im

Juni 1928	48 231	Wagen
Mai 1928	33 975	„ und
Juni 1927	42 113	„

Der Kartoffelversand ging mit dem Aufbrauch der en Erntevorräte weiter um etwa 62 % zurück. Es waren r noch 5396 Wagen gegenüber 14 279 Wagen im Vor- nat zu stellen. Der Versand von Brotgetreide d Mehl sowie von Zucker hielt sich ungefähr auf r Höhe des Vormonats.

Die Einfuhr von Südfrüchten hörte fast ganz auf, dafür staltete sich die Einfuhr von Frühobst, Gemüse d Kartoffeln lebhafter. Auch inländisches Obst und emüse wurde schon in größerem Umfange befördert. Für Abwicklung dieses Verkehrs sowie der in Aussicht henden Frühkartoffeln sind eingehende Vorbereitungen troffen, so daß mit einer ungehinderten Verkehrs- dienung gerechnet werden kann.

Die Bautätigkeit hat nicht weiter zugenommen. Der rsand von Baustoffen zeigte infolgedessen keine größe- n Veränderungen. Für Zement wurden 51 500 Wagen stellt gegenüber 49 646 Wagen im Vormonat. Die Arbei- n in der westfälischen Zementindustrie wurden im Laufe s Juni wieder aufgenommen.

Die Zufuhr von frischen Seefischen in Wesermünde d Bremerhaven hat wiederum um etwa 18 % nachge- ssen. Sie stellte sich im Juni auf 124 904 Zentner, im rmonat auf 151 930 Zentner. Der Versand hat der ärmeren Jahreszeit wegen abgenommen. In Bremerhaven fen 6 Bananendampfer ein, deren Ladung in 76 Wagen und in 27 Sonderzügen mit der Eisenbahn dem nenlande zugeführt wurde.

Die Einfuhr von Bauxit in geschlossenen Zügen von dajk (Ungarn) nach Schwarzkollm Lautawerk belief ch auf 900 Wagenladungen.

Der Personenverkehr hat der Jahreszeit ent- rechend zugenommen. Der Sonntagsausflugsverkehr und r Wochenendverkehr waren lebhaft. Die letzten Tage s Monats brachten einen regen Verkehr aus Anlaß des erienbeginns. Verschiedene örtliche Veranstaltungen tten lebhaften Reiseverkehr zur Folge. Insgesamt rden im Juni 5920 überplanmäßige Züge gefahren (im rmonat 8362 einschließlich Pfingstverkehr, im Juni 1927 88).

Am 11. Juni wurde der elektrische Betrieb der rliner Stadtbahn zunächst mit 5 Wagenzügen auf der recke Erkner—Stadtbahn—Potsdam aufgenommen. Die hl der Wagenzüge wurde am 19. auf 6 und am 26. Juni f 10 erhöht, so daß jetzt auf der Strecke Erkner—Pots- m in jeder Richtung halbstündlich ein elektrischer ug fährt.

Am 10. Juni entgleiste der D-Zug 47 bei der Ausfahrt in iegelsdorf auf der Strecke Nürnberg—Würzburg, wobei r Lokomotivführer und 23 Reisende getötet, 5 schwer rletzt und 97 leicht verletzt wurden. 11 Stunden lang ar der Betrieb über die Unfallstelle unterbrochen.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes eben die folgenden Zahlen:

	Mai 1928	April 1928
eleistete Zugkilometer		
a) Personenverkehr	33 419 000	30 581 000
b) Güterverkehr	19 666 000	18 188 000
c) Dienstzüge	386 000	329 000
Zusammen	53 471 000	49 098 000
Wagenachskilometer		
a) Personenverkehr	890 800 000	805 646 000
b) Güterverkehr	1 530 203 000	1 417 888 000
c) Dienstzüge	7 003 000	5 289 000
Zusammen	2 428 006 000	2 228 823 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	Juni 1928	Mai 1928
in Hamm	6 600 Wagen	6 700 Wagen
in Mannheim	5 700 „	5 600 „
in Wustermark	4 000 „	3 800 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	18 „	180 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	51 200 „	70 200 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	8 300 „	9 000 „

II. Tarife. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Ein europäisch-asiatischer Personen- und Gepäcktarif über Sibirien und ein Expreßguttarif zwischen Deutschland einerseits und Ungarn und Rumänien andererseits über Polen, die Tschechoslowakei und Österreich wurden neu eingeführt.

Güter- und Tierverkehr. Im innerdeutschen Verkehr traten die zeitlich befristeten Ausnahmetarife 183, 184, K 34a und K 39 gegen Widerruf in Kraft. Im Verkehr zwischen Polen und Königsberg (Pr.) seewärts wurde zur Unterstützung des Königsberger Hafens ein Grenzübergangstarif über den neuen Eisenbahnübergang Czymochen eingeführt. Ferner wurden für Blumenzwiebeln aus Holland nach dänischen Stationen und für Bauxit von Bodajk nach Schwarzkollm-Lautawerk Wettbewerbstarife herausgegeben. Im Rahmen bestehender Ausnahmetarife wurden verschiedene wichtige Frachterleichterungen gewährt. Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert. Im tschechoslowakisch-österreichischen Kohlenverkehr und im polnisch-orientalischen Güter- und Kohlenverkehr traten neue Tarife im Durchgang durch Deutschland in Kraft.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im Mai 1928.

I. Einnahmen

1.	Personen- und Gepäckverkehr	130 686 000 RM
2.	Güterverkehr	254 719 000 „
3.	Sonstige Einnahmen	29 724 000 „
	Zusammen	415 129 000 RM

II. Ausgaben

1.	Für Betrieb und Unterhaltung		
	a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	190 888 000 RM	
	b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	97 809 000 „	
	Zusammen		288 697 000 RM
2.	Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen		82 769 000 „
	Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung		371 466 000 RM
3.	Dienst der Reparationsschuldverschreibungen		
	a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 441 000 „	
	b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 396 000 „	
4.	Feste Lasten		
	a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 302 000 „	
	b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000 „	
	Insgesamt		440 905 000 RM

Der Monat Mai 1928 brachte gegenüber dem April rund 12 Millionen Mehreinnahmen. (April 23 Arbeitstage, Mai 25 Arbeitstage.) Die Ausgaben erhöhten sich gegenüber dem April insgesamt um rund 27 Millionen, was insbesondere auf die gesteigerte Bautätigkeit und die vermehrte Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen zurückzuführen ist. Die Einnahmen reichten zur Bestreitung der Ausgaben nicht aus; dem Vortrag aus 1927 mußten infolgedessen weitere 26 Millionen entnommen werden.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist die Zahlung an den Generalagenten rechtzeitig geleistet worden. Außerdem wurde die Beförderungssteuer für April 1928 am Fälligkeitstage abgeführt.

IV. Personal. Der Personalstand betrug

im April 1928		656 870 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter		37 641 „
	insgesamt	694 511 Köpfe
im Mai 1928		659 242 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter		49 006 „
	insgesamt	708 248 Köpfe

Der Mehrbedarf im Mai gegenüber dem Vormonat ist auf die Durchführung der Sommerurlaube und auf die Einstellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

— **Dolmetscher- und Abholdienst auf Bahnhöfen.** Auf verschiedenen großen deutschen Bahnhöfen, auf denen Ausländer ankommen, sind, wie die „Deutschen Verkehrsblätter" mitteilen, schon seit längerer Zeit sprachkundige Auskunftsbeamte angestellt, an die sich die Reisenden auch mit Anfragen in englischer oder französischer Sprache, zum Teil auch italienisch, spanisch oder russisch, wenden können. Dieser Dolmetscherdienst wird von dem amtlichen Mitteleuropäischen Reisebüro (MER) im Interesse des reisenden Publikums kostenlos durchgeführt. Die einzelnen Beamten sind durch besondere Kleidung und Armbinden mit der Aufschrift: „On parle français", „English spoken" usw. kenntlich. In Berlin sind 2 MER-Dolmetscher tätig, der eine auf dem Anhalter Bahnhof, der englisch, französisch, spanisch und italienisch spricht, der zweite auf dem Bahnhof Friedrichstraße, der Auskünfte in englischer, französischer, russischer und polnischer Sprache erteilt. Auf dem Münchener Hauptbahnhof ist soeben, außer dem dort bereits seit längerer Zeit ständig tätigen englischen Dolmetscher, für die Hauptreisezeit noch ein zweiter Dolmetscher für die englisch sprechenden Reisenden vom Amtlichen Bayrischen Reisebüro angestellt worden. Auf dem Kölner Bahnhof ist ständig ein Dolmetscher, der Englisch und Französisch beherrscht, anwesend. — Darüber hinaus hat das Mitteleuropäische Reisebüro auf den Bahnhöfen mit starkem internationalen Reiseverkehr den sogen. „Abholedienst" eingeführt, d. h. zur Ankunft eines Zuges, der Pauschalreisende des Reisebüros nach der betreffenden Stadt bringt, kann auf Wunsch eine Vertrauensperson des MER auf den Bahnsteig entsandt werden, die sich der Reisenden annimmt. Diese Beauftragten des Reisebüros sprechen natürlich in den meisten Fällen ebenfalls englisch und französisch. Der Abholedienst ist in Berlin, Bonn, Bremen, Koblenz, Düsseldorf, Dresden, Frankfurt (Main), Hamburg, Heidelberg, Köln, Konstanz, Leipzig, Lindau (Bodensee), München, Nürnberg, Passau, Stuttgart, Warnemünde, Weimar und Wiesbaden eingerichtet.

Ungarn.

— **Fahrpreisermäßigung auf den Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.** Auch in diesem Sommer hat die Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zwei bedeutende Fahrpreisermäßigungen in der Form von Rückfahrkarten dem Reisepublikum eingeräumt. Die erste betrifft eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung für die Besucher der am 5. August am Plattensee stattfindenden Festlichkeiten, und zwar sowohl für Reisen mit fahrplanmäßigen Zügen von einer beliebigen Station der durch die Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken wie auch bei Benutzung der aus diesem Anlasse von Budapest Ostbahnhof nach dem Plattensee geführten Sonderzüge.

Die andere ebenfalls 50prozentige Ermäßigung steht anläßlich des Sankt-Stephan-Nationalfeiertages am 20. August für die Reisen vom ganzen Landesgebiet nach Budapest zur Verfügung. Diese Fahrpreisermäßigung besteht schon seit Jahren, und es wurde nur deren Geltungsdauer in den letzten Jahren ausgedehnt. Während nämlich die Geltungsdauer dieser Rückfahrkarten z. B. im Jahre 1925 nur 4 Tage betrug, wurde diese in den Jahren 1926 und 1927 auf 8 Tage erhöht und heuer für die Entfernung bis 30 km auf 3 Tage, für die Reisen über 31 km Entfernung hingegen auf 14 Tage festgesetzt.

Der Balaton-Kulturtag ist als großes Fest des Plattensees gedacht, an welchem sehr großzügige sportliche und schauliche Veranstaltungen (Riesenfeuerwerk usw.) stattfinden werden.

Der jährlich auf den 20. August fallende St. Stephanstag ist ein besonderer ungarischer kirchlich-nationaler Feiertag, an welchem die Bevölkerung des Landes aus alter Überlieferung seit Jahrhunderten in die Landeshauptstadt strömt, um an dem feierlichen Umzug der allerhöchsten kirchlichen und staatlichen Funktionäre des Staates t zunehmen. Besonders feierlich gestaltete sich diese F lichkeit in der Nachkriegszeit, wo das Fest nach der V kleinerung des 1000jährigen Ungarns an Bedeutung sonders gewonnen hat.

Im Geschäftsleben und auf dem Gebiete der Fremd industrie der Hauptstadt sieht man mit großen Erwart gen der St. Stephanswoche entgegen. Auch der Eisenba verkehr hat sich von Jahr zu Jahr in bedeutendem M anläßlich des Festes erhöht.

Niederlande.

— **Sonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen mit Reg versicherung.** Wie alljährlich lassen die Niederländisc Eisenbahnen auch dieses Jahr wieder verschiedene Sond personenzüge verkehren, mit denen zu stark ermäßig Fahrpreisen Ausflüge nach bestimmten Orten (z. B. Besichtigung der Zuiderzeewerke, nach Amsterdam eins eines Besuchs des Tiergartens usw.) gemacht werd können.

Die Fahrkarten für diese Sonderzüge werden nur Vorverkauf ausgegeben. Gestützt auf die im Jahre 1 (mit seinen starken Regenfällen während der Reiseze gemachten Erfahrungen haben die Niederländischen Eis bahnen dieses Jahr eine „Regenversicherung" diese Züge eingeführt. Diese Versicherung muß glei zeitig mit der Lösung der Fahrkarte geschlossen werd die Prämie beträgt nur 10 % des Fahrpreises (mit rundung nach oben in der Weise, daß Bruchteile 0,05 hfl für 0,05 hfl gerechnet werden).

Fällt an dem Tage des Ausflugs in dem Zeitabsch von 11—17 Uhr am Aufenthaltsort mindestens 3 mm Reg so wird dem Versicherten der gezahlte Fahrpreis erstattet, gleichviel ob die Fahrkarte benutzt worden oder nicht.

Die Feststellung des Regenfalls erfolgt durch das kön lich meteorologische Institut in de Bilt. Wird ein üb das obengenannte Höchstmaß hinausgehender Regenf festgestellt, so wird dies innerhalb 5 Tagen nach dem La des Sonderzuges durch Schalteraushang auf den Station wo Zugangskarten zu dem Zuge gelöst werden konnt bekanntgemacht. Innerhalb einer Frist von 14 Tagen na dieser Veröffentlichung können die Reisenden gegen Üb gabe des vollzogenen Versicherungsscheines auf Station, wo die Fahrkarte gelöst wurde, den gezahlt Fahrpreis erstattet erhalten.

Die Versicherung ist von den Niederländischen Eis bahnen bei der Eagle Star & British Dominions Ins. Ltd. in London (Direktion für Holland: Lugt Sobbe & in Amsterdam) abgeschlossen.

Übrige europäische Länder

— **Eine neue lettische Eisenbahnkarte.** Der Verl „Argus" hat eine Karte der lettischen Eisenbahnen hera gegeben, auf der sämtliche Voll- und Schmalspurbahn Lettlands verzeichnet sind. Die Karte enthält ferner a Stationen und die Entfernungen zwischen den einzeln Stationen (in Kilometern).

— **Russische Warenausfuhr über Königsberg.** Wie d Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten m teilt, sind der Kommissar für den Innen- und Außenhand der Weißruthenischen Republik, Adomaitis, der Leiter d Staatlichen Handelskontors und der Leiter der wei russischen Vertretung bei der russischen Handelsvertr tung in Berlin in Königsberg eingetroffen, um hier üb die Möglichkeiten der Warenausfuhr aus Weißrußla nach und über Königsberg zu verhandeln.

— **Erleichterung im Verkehr mit Sowjet-Rußland.** Na Mitteilung des Wirtschaftsinstituts für Rußland und d Oststaaten e. V. hat die Regierung der Sowjet-Union z Förderung des Touristenverkehrs ihre ausländischen Ko sulate angewiesen, für Gruppen von mindestens 10 To risten, die studienhalber nach Rußland reisen wollen, d Ein- und Ausreisevisum kostenlos zu erteilen.

— **Verkauf polnischer Eisenbahnfahrkarten gegen Fremdvaluten.** Auf Grund einer Verordnung des polnischen Verkehrsministers dürfen künftighin alle Fahrkartenschalter auf den polnischen Bahnstationen als Entgelt für die verausgabten Fahrkarten auch Fremdvaluten annehmen. Die Berechnung der fremden Geldsorten erfolgt nach einem von den Eisenbahnbehörden festgesetzten Kurs.

— **Frachtermäßigung für ostoberschlesische Kohle nach Italien.** Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ist für ostoberschlesische Kohlentransporte auf dem Bahnwege durch die Tschechoslowakei und Österreich nach Italien ein ermäßigter Tarif in Kraft getreten. Die Fracht ermäßigt sich nach dem neuen Tarif von den ostoberschlesischen Gruben bis zur österreichisch-italienischen Grenzstation Tarvis von 30,3 auf 26,3 österreichische Schillinge je Tonne.

— **Verbesserung der Zugverbindung Eger—Karlsbad—Prag.** Im Fahrplan 1929/30 wird nach einer den Mitgliedern des Zentraleisenbahnrates vom Eisenbahnministerium zugekommenen Mitteilung der bisherige Schnellzug Nr. 34 (ab Eger 9 Uhr 44 Min., an Prag Masarykbhf. 5 Uhr 15 Min.) früher gelegt. Dieser Zug wird nach dem neuen Fahrplan um 7 Uhr 25 Min. in Eger abgehen, wodurch der Anschluß an den neuen Schnellzug Berlin—Prag—Budapest (ab Prag 13 Uhr 21 Min.) hergestellt sein wird. Durch diese Verbesserung wird den Wünschen der westböhmischen Industriekreise entsprochen werden.

— **Tschechoslowakische Einlösungskurse der Mark-Prioritäten.** Dieser Tage ist eine Kundmachung des Finanzministers erschienen, mit der die auf Mark lautenden Wertpapiere der sichergestellten Vorkriegsschulden zur Rückzahlung einberufen werden (siehe Nr. 23, S. 627 d. Ztg.). Die Wertpapiere sind innerhalb der Verfallfrist eines Jahres vom Tage der Verlautbarung (13. Juli 1928) vorzulegen. Auf Grund der Kundmachung wird die im Gesetz vorgesehene Höchsteinlösung von 20 Kc für 100 Mark Nennwert nur drei Arten von Prioritäten zuerkannt, und zwar den 4prozentigen Prioritäten der Böhmischen Nordbahn aus dem Jahre 1882, den 3½ prozentigen Prioritäten derselben Bahn aus dem Jahre 1903 und den 4prozentigen Prioritäten der Böhmischen Westbahn aus dem Jahre 1885. Weiter wird für je 100 Mark Nennwert bezahlt: 16,95 Kc für die 5prozentigen Prioritäten der Österreichischen Nordwestbahn aus dem Jahre 1874, für die 3½ prozentigen konvertierten Prioritäten derselben Bahn lit. c aus dem Jahre 1903; 15,95 Kc für die 4prozentigen Prioritäten der Staatseisenbahngesellschaft aus dem Jahre 1883, 9 Kc für die 4½ prozentige österr. Staatseisenbahnanleihe aus dem Jahre 1913 und nur 0,70 Kc für die 4prozentigen Prioritäten der Elisabethbahn aus dem Jahre 1883.

— **Betriebsergebnisse schweizerischer Privatbahnen im Jahre 1927.** Bekanntlich hat die Schweizerische Bundesbahn für 1927 recht günstig abgeschlossen und auch einzelne größere schweizerische Privatbahnen, so die Rhätische Bahn (zu vgl. S. 659 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung) und die nachher zu besprechende Berner Alpenbahngesellschaft Bern—Lötschberg—Simplon, weisen gute Betriebsergebnisse auf.

Nicht zu diesen begünstigten Bahnen zählt die Bern-Neuenburgbahn (direkte Linie). Nach ihrem nunmehr vorliegenden 31. Geschäftsbericht des Jahres 1927 schließt sie mit 163 880,71 Fr Einnahmen und 339 045,04 Fr Ausgaben, sohin mit einem Ausgabenüberschuß von 175 164,33 Fr in der Gewinn- und Verlustrechnung ab. Hierzu ist im Bericht bemerkt, daß das Ergebnis 1927 leider ganz ungünstig dastände, da es gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 108 902,96 Fr (nämlich Erhöhung des Ausgabenüberschusses) ausweise, der auf Einnahmenrückgang zurückzuführen sei. Zu letzterem Punkt ist bei der Würdigung der Betriebsergebnisse bemerkt, daß die Mindereinnahmen hauptsächlich beim Personen-, Tier- und Güterverkehr eintraten (Abwanderung in niedere Klassen beim Personenverkehr, Autokonkurrenz, da auch die für den Bahnverkehr an sich in Betracht kommende landwirtschaftliche Bevölkerung viel über Kraftwagen verfüge). Prozentual sind die Einnahmen gegen 1926 beim Personenverkehr um 3,08, Tierverkehr um 9,15 und Güterverkehr um 7,82 % zurückgegangen.

Sanierungsmaßnahmen des Unternehmens sind im Gange.

Ein erfreulicheres Bild bietet der 22. Geschäftsbericht der Berner Alpenbahngesellschaft, Bern—Lötschberg—Simplon. Zur Gewinn- und Verlustrechnung ist bemerkt, daß ein Vergleich mit dem Vorjahr erschwert sei, weil 1926 außerordentliche große Posten zur Verrechnung gelangten. Ab II. Zinstermin 1917 habe der ordentliche Zinsdienst der Obligationen, der bisher gemäß Nachlaßvertrag variabel gewesen sei, wieder aufgenommen werden können.

Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben des Betriebs, der 1926 2 602 224,42 Fr betrug, stieg für das Jahr 1927 auf 3 447 281,84 Fr, war sohin in der Berichtszeit um 845 057,42 Fr höher als im Vorjahr. Er ist zum weitaus größten Teil auf eine Steigerung der Betriebseinnahmen, zu geringerem auf eine Senkung der Ausgaben zurückzuführen.

Die wichtigsten Betriebseinnahmequellen stellen sich wie folgt:

	1927	1926
Personen . . .	4 193 632,57 Fr	4 027 524,12 Fr
Gepäck . . .	320 886,22 „	301 662,76 „
Tiere	194 436,51 „	175 876,89 „
Güter und Post	5 967 012,68 „	5 385 006,21 „

Es stiegen sohin die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 4,12 %, aus dem Gepäckverkehr um 6,37 %, aus dem Tierverkehr um 10,55 % und aus dem Güterverkehr um 11,05 %.

Der Bericht gibt an, daß die Mehreinnahmen des Güterverkehrs von der Zunahme des Verkehrs, die sich auf 44 955 t beläuft und die in der Hauptsache auf die Wiederaufnahme des Wiedergutmachungskohlenverkehrs Deutschland—Italien zurückzuführen sei, herrühre.

Die Berichte beider Bahnen erwähnen natürlich die Autokonkurrenz und anderseits die Bestrebungen und Erfolge des Sesa, dem Bahnweg Transporte zurückzugewinnen.

— **Die Beheizung des neuen Mailänder Zentralbahnhofs.** Das italienische Verkehrsministerium hat ein Preisausschreiben erlassen, das ein Projekt für die Beheizungsanlagen der verschiedenen Gelände des neuen Mailänder Zentralbahnhofs und die Vorbeheizung der Züge in diesem Bahnhof betrifft. Dem als besten anerkannten Projekte wird von einem besonderen Ausschuß ein Preis von 10 000 Lire und dem zweitbesten ein solcher von 4000 Lire zugewiesen werden. Die preisgekrönten Projekte bleiben im Eigentum der Bahnverwaltung, die darüber frei verfügen wird.

Mit einem zweiten späteren Preisausschreiben werden die in Frage kommenden Firmen zur Ausführung der Anlagen auf Grund der besten Projekte eingeladen werden.

— **Gesamteinnahmen der Italienischen Staatsbahnen** vom 1. Juli 1927 bis 30. April 1928.

	1927—1928	1926—1927	Unterschied
Personenverkehr .	1 304 091 228	1 384 381 989	— 80 290 760
Gepäck und Hunde . . .	51 051 613	57 940 476	— 6 888 864
Eilgut	356 626 728	378 271 043	— 21 644 314
Frachtgut	1 991 093 824	2 209 152 810	— 218 058 987
Zusammen	3 702 863 393	4 029 746 318	— 326 882 925

— **Eine zweite Eisenbahnverbindung über die Pyrenäen.** Außer der Pyrenäenbahn Bedous—Jaca (s. Nr. 26 d. Ztg. vom 28. Juni 1928) am Westende dieses Gebirges ist bekanntlich noch eine zweite Verbindung zwischen Spanien und Frankreich, nämlich von Ax-les-Thermes nach Ripoll im Osten im Bau. Die Strecke von Cerdagne, die schon bisher Bourg-Madame mit Latour-de-Carol verband, ist neuerdings bis an die Grenze verlängert worden. Dort erreicht sie den Anschluß an die spanische Eisenbahn die über Puigcerda, über den Paß von Tosas, weiter über Ribas und Ripoll nach Barcelona führt. Der Übergang von spanischer zu französischer Spur findet in Latour-de-Carol statt. Hier sind bereits die nötigen Gebäude für den Zolldienst, die Grenzpolizei u. dgl. errichtet. Man kann jetzt

bereits eine Rundreise Perpignan—Puigcerda—Barcelona—Cerbère—Perpignan mit der Eisenbahn machen, der volle Verkehr für Güter wird aber auf der Strecke Puigcerda—Latour-de-Carol erst zugelassen werden, wenn die Strecke Ax-les-Thermes—Ripoll in Betrieb genommen wird, was, wie schon berichtet, im Juli 1929 zu erwarten ist. Auf dem französischen Teil der neuen Strecke wird elektrische Zugförderung eingerichtet.

Die Pyrenäenbahn Bedous—Jaca überschreitet die Grenze in dem 7 km langen Somport-Tunnel. Dieser Umstand hat Anlaß zu einem Abkommen zwischen der französischen und der spanischen Regierung gegeben, durch das die Grenze zwischen beiden Ländern im Innern des Tunnels festgelegt worden ist.

Fremde Erdteile.

— **Bau einer Eisenbahnlinie Ussolje—Solikamsk.** Vor kurzem ist mit dem Bau der neuen russischen Eisenbahnlinie Ussolje—Solikamsk begonnen worden. Bis Oktober d. J. soll der Eisenbahndamm aufgeworfen und im November der Schienenstrang gelegt werden, damit der vorläufige Verkehr schon im November eröffnet werden kann.

— **Amerikanische Fernsprechanlagen für die Chinesische Ostbahn.** Die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn hat nach längeren Verhandlungen mit verschiedenen ausländischen Firmen die Lieferung von 1000 selbsttätigen Fernsprechanschlüssen an die amerikanische „Gesellschaft für Automatische Telefonapparate" in Chikago vergeben. Die Lieferung der bestellten Apparate hat bis zum Herbst dieses Jahres zu erfolgen.

— **Die Entwickelung der japanischen Eisenbahnen.** Das schwere Erdbeben vom September 1923 und die dadurch verursachten Feuersbrünste hatten den japanischen Eisenbahnen schweren Schaden zugefügt. 18 Bahnhöfe waren niedergebrannt, weitere 32 schwer beschädigt. 48 Lokomotiven, 424 Personen-, 971 Güterwagen und 32 elektrische Triebwagen waren verbrannt oder in solchem Zustand, daß Instandsetzung nicht in Frage kam. Auf Strecken von zusammen rd. 680 km Länge war der Betrieb eingestellt, und die Folge war, daß die Einnahmen im September allein um drei Millionen Dollar fielen. Der Verkehr hob sich jedoch bald wieder, namentlich mußten in die vom Erdbeben betroffenen Gegenden ungeheure Mengen von Baustoffen befördert werden, und so schloß die Betriebsrechnung des Jahres 1923/24 wider Erwarten günstig ab; es blieb immer noch ein Betriebsüberschuß von 86 Mill. und ein Reingewinn von 52 Mill. Seitdem hat sich der Verkehr günstig weiterentwickelt, die Einnahmen sind gestiegen, die Ausgaben allerdings auch, aber doch im Jahre 1926/27 zum erstenmal so, daß der Betriebsüberschuß zurückgegangen ist; immerhin blieb noch ein Reingewinn von 61,8 Mill. Dollar. Die durchschnittliche Länge einer Reise und die Durchschnittsentfernung, auf die Frachtgut versandt worden ist, haben abgenommen. Das hängt mit der Zunahme des Vorortverkehrs und mit dem Bau neuer Eisenbahnen zusammen, durch die Umwege beseitigt worden sind. Die Einnahme auf 1 tkm ist in den letzten Jahren ungefähr gleichgeblieben, die Einnahme auf ein Personenkilometer ist etwas gesunken, eine Folge der Abwanderung der Reisenden in eine niedrigere Wagenklasse und der zunehmenden Benutzung der Dauerkarten.

Als der japanische Staat vor 20 Jahren die Eisenbahnen von 17 Gesellschaften mit einer Länge von 4545 km übernahm, brachte er dadurch sein Netz auf 7155 km Länge; seitdem ist es auf 14 360 km angewachsen. Das Anlagekapital beläuft sich auf 1288 Mill. Dollar. Die Staatsbahnen beschäftigen ungefähr 200 000 Personen. Im Jahre 1926/27 haben sie 740 Mill. Personen und 73,6 Mill. t Frachtgut befördert. Ihr Betriebsmittelpark umfaßte am 1. Juli 1927 3911 Dampflokomotiven, 9261 Personen- und 61 969 Güterwagen. Für die Personenzüge werden meist Lokomotiven der Bauart 2-C und 2-C-1, für den Güterverkehr solche der Bauart 1-D und 1-D-1 benutzt.

Im Jahre 1922 wurden Entwürfe für einen planmäßigen Ausbau des japanischen Eisenbahnnetzes aufgestellt; danach sollten 149 neue Strecken von zusammen 10 320 km Länge gebaut werden. Etwa 1350 km davon sind zur Zeit im Bau. Die Baukosten betragen etwa 58 660 Dollar für 1 km im Durchschnitt. Jährlich sollen weiterhin etwa 400 km Eisenbahnen gebaut werden. Die meisten Neubaustrecken führen durch gebirgiges Gelände, so daß der Bau erhebliche Schwierigkeiten im Wege stehen, namentlich sind zahlreiche Tunnel zu bauen. Zur Zeit ist die Arbeit an 190 Tunneln von zusammen 91,5 km Länge im Gang. Der größte von ihnen ist 9700 m lang. Die älteren Tunnel haben bemerkenswerterweise das Erdbeben gut überstanden; nur ihre Portale sind beschädigt worden.

— **Die Abförderung der Weizenernte von Westaustralien.** Die Eisenbahnen von Westaustralien werden alljährlich vor die nicht leicht zu lösende Aufgabe gestellt, die umfangreiche Weizenernte des Binnenlandes zur Ausfuhr nach den Häfen zu befördern. Die mit Weizen beladen in den Häfen eingehenden Wagen stauen sich häufig dort an, weil ihre Ladung nicht schnell genug umgeschlagen werden kann, und es gibt dann einen „künstlich" erzeugten Wagenmangel. Damit die Abförderung der Ernte sich glatt abwickelt, werden vor Beginn des Verkaufs Vereinbarungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Getreidehändlern getroffen, durch die ein Plan für die Abförderung festgesetzt wird. Für die Zeit vom 1. Dezember 1927 bis Ende März 1928 hatte die Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung übernommen, wöchentlich im Durchschnitt 300 000 Sack Weizen abzufahren, und sie hat diese Verpflichtung nicht nur erfüllt, sondern sogar überschritten: Der Wochendurchschnitt betrug etwas über 330 000 Sack. Dabei trat noch eine Schwierigkeit durch eine Stockung in der Ausfuhr ein, wodurch zahlreiche Wagen in den Häfen beladen zurückbehalten wurden, so daß die Verladungen im Hinterland eingeschränkt werden mußten, um ein Anstauen der Wagen zu verhüten. Die größte Wochenleistung betrug 385 000 Sack, im ganzen wurden fast 6 Mill. Sack abgefahren.

Internationaler Verkehr.

— **Inkrafttreten der neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfracht- und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.** In Nr. 10, S. 274 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung ist darauf hingewiesen worden, daß zwar von den Signatarstaaten dieser beiden Übereinkommen fünf, nämlich Estland, Griechenland, Litauen, Portugal und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen bis 1. Januar 1928 die bis dahin offen gebliebene Niederschrift vom 18. Oktober 1927, betreffend die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden und das Inkrafttreten der beiden Übereinkommen nicht unterzeichnet hätten, daß aber nach den Bestimmungen dieser Niederschrift es möglich sei, die Übereinkommen auch dort noch bis 1. Oktober 1928 in Kraft treten zu lassen. Das wäre der Fall gewesen, wenn die schweizerische Regierung 3 Monate vor dem 1. Oktober 1928, also bis 1. Juli 1928, den vertragsschließenden Staaten von der nachträglichen Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch die 5 genannten Staaten hätte Mitteilung machen können. Soweit bekannt, konnte das aber nur für einen dieser Staaten, Estland, geschehen, so daß jedenfalls für diesen Staat die Übereinkommen am 1. Oktober in Kraft treten werden.

Daß das nicht auch für Griechenland, Portugal und Litauen der Fall ist, stört vielleicht den internationalen Verkehr weniger, da namentlich die beiden erstgenannten Staaten mehr am Rande des europäischen Verkehrs liegen und es den Transitverkehr nicht hindert, falls sie nicht rechtzeitig die Übereinkommen ratifizieren.

Dagegen ist natürlich störend, daß das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen die Ratifikationsurkunden nicht rechtzeitig zu spätestens 1. Juli hinterlegen konnte, da dieses große und wichtige Verkehrsgebiet auch als Transitstaat, abgesehen von seinen eigenen Verkehrsbeziehungen, in Betracht kommt. Vielleicht besteht aber nach Pressenachrichten, doch die Möglichkeit, noch ein besonderes Verfahren zu finden, nach welchem auch in diesem Staat die beiden Übereinkommen noch mit internationaler Bindung am 1. Oktober 1928 in Kraft treten. Andernfalls bliebe zunächst nur der umständlichere Weg der Einführung als Vertragsrecht. Zu bemerken wäre hier

och, daß auch das Fürstentum Liechtenstein durch international genehmigte Erklärung den beiden Übereinkommen nachträglich beigetreten ist.

Wasserverkehr.

— **Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928.** Die 59. o. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für Deutsche Binnenschiffahrt e. V. findet vom 31. August bis 2. September 1928 in Königsberg (Pr.) statt.

An Vorträgen sind vorgesehen: „Grenzland — ein Verkehrsproblem", „Der Stand der Bauarbeiten in der Reichswasserstraßenverwaltung" (Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Gährs, Berlin), „Die Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft" Syndikus Dr. Böck, Königsberg/Pr.).

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Binnenschiffahrt.** Nach den jüngst veröffentlichten Angaben des statistischen Staatsamtes wurden auf der Moldau und Elbe in der ersten Hälfte d. J. 1,4 Mill. Tonnen befördert, also um 16 % mehr als im gleichen Zeitabschnitt 1927. Davon entfielen auf den inländischen Schiffsverkehr 269 000 (gegen 1927 + 7 %), nach dem Ausland 505 000 (+ 11 %), aus dem Ausland 502 000 (+ 36 %). — Auf der Donau wurden im ersten Halbjahr über Preßburg und Komorn nach dem Ausland 274 000 t (+ 16 %), aus dem Ausland 102 000 t (— 45 %) befördert. Der Umschlag in Preßburg belief sich auf 176 000 t (— 29 %), in Komorn auf 209 000 t (+ 11 %). Die Durchfuhr durch das tschechoslowakische Donaugebiet bei Preßburg betrug 526 000 t (— 8 %). Aus dieser Übersicht geht also hervor, daß der Verkehr auf der Elbe und Moldau zugenommen, dagegen jener auf der Donau abgenommen hat.

Luftverkehr.

— **Bau eines Flughafens in Twente.** Die Stadt Enschede hat den Ankauf eines 42 Hektar großen Geländes zum Preise von 142 500 hfl beschlossen. Auf ihm soll ein Flugplatz für die zu gründende Aktien-Gesellschaft für den Betrieb eines Flugplatzes in Twente errichtet werden. Der Bau eines Flugplatzes in Twente dürfte hierdurch sichergestellt sein.

Rechtspflege.

— **Wahlzeit des Betriebsrats.** Gemäß § 13 Abs. 1 der Betriebsräteverordnung im Bereiche der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 15. Dezember 1924 (§ 18 BRG.) beträgt die Wahlzeit des Betriebsrates und des Betriebsobmannes ein Jahr. Sie beginnt am 15. Mai jedes Jahres und endet mit dem 14. Mai des nächsten Jahres. Nach Verhandlungen mit den beteiligten Vereinigungen der Arbeitnehmer und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Arbeitgeberin hat der Reichsverkehrsminister durch Verordnung vom 21. Dezember 1927 auf Grund des § 61 BRG. unter anderem bestimmt, daß in § 13 BRV. statt des 15. Mai der „15. Februar" und statt des 14. Mai der „14. Februar" zu setzen seien. Der Hauptbetriebsrat bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hält die durch die Abänderung des § 13 Abs. 1 BRV. bedingte Abkürzung seiner Wahlzeit für unwirksam und hat daher bei dem Arbeitsgericht die Feststellung beantragt, daß seine Amtszeit nicht am 14. Februar, sondern erst am 14. Mai 1928 ende. Das Arbeitsgericht Berlin hat dem Feststellungsbegehren des Hauptbetriebsrats stattgegeben. Die gegen diesen Beschluß des Arbeitsgerichts gerichtete Rechtsbeschwerde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist jetzt vom Reichs-Arbeitsgericht zurückgewiesen worden. Aus den Entscheidungsgründen des Reichs-Arbeitsgerichts: Nach dem klaren Wortlaut des § 13 Abs. 1 in Verbindung mit § 63 Abs. 1 BRV. beträgt die Wahlzeit des Hauptbetriebsrates ein Jahr. Die Bestimmung deckt sich mit dem für sie verbindlichen § 18 Abs. 1 BRG., wonach der Betriebsrat „auf die Dauer von einem Jahre gewählt" wird. Ebenso wie die einjährige Wahlzeit des § 18 Abs. 1 Satz 1 BRG. nur durch ein Gesetz geändert werden kann, ist § 13 Abs. 1 Satz 1 BRV., da er lediglich eine Anwendungsform des Betriebsrätegesetzes darstellt, ohne entsprechende Änderung dieses Gesetzes unabänderlich. Insbesondere kann die einjährige Wahlzeit des § 13 Abs. 1 Satz 1 BRV. nicht durch eine Verordnung des Reichsverkehrsministers verkürzt werden. Eine derartige Maßnahme geht über die dem Reichsverkehrsminister in § 61 BRG. gegebene Verordnungsbefugnis hinaus. (RAG. B. 5/28. — 21. März 1928.)

— **Hinauslehnen aus dem Fenster eines fahrenden Zuges. Frage des Mitverschuldens.** Kläger F. fuhr mit dem Nahzug in die Großstadt herein. Er stand im Wagen am geöffneten Fenster und schaute hinaus, wobei er die Ellbogen auf den unteren Fensterrahmen gestützt hatte und die Hände etwa 20 cm über den Wagenrand hinausstreckte. Bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof kam ein Ferien-sonderzug entgegen, dessen vordere Packwagentür offen stand. Es ist anzunehmen, daß der Unbekannte, der während des Anfahrens des Sonderzuges aus dem Packwagen sprang und dabei die Türe vorschriftswidrig offen ließ, ein Bahnbediensteter war. Als der Kläger die Maschine des Gegenzuges herankommen sah (30 km), schaute er nach der entgegengesetzten Seite; im nächsten Augenblick bekam er auf beide Hände einen überaus heftigen Schlag, der eine schwere Verletzung zur Folge hatte. Das Landgericht hat den Klageantrag dem Grunde nach zur Hälfte für begründet erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers und die Anschlußberufung der Reichsbahn als unbegründet zurückgewiesen.

Daß die Verletzung durch die offene Türe herbeigeführt wurde und nicht durch einen harten Gegenstand, der herausgeworfen oder mit dem ein Schlag geführt wurde oder der herausragte, unterliegt keinem Zweifel. Es ist ausgeschlossen, daß die Hände des F., wie er vorbringt, nur ganz unbedeutend hinausgeragt hätten. Auch der Augenschein spricht dagegen; ebenso die Versuchsfahrt. Bei zwei in parallel laufenden Kurven aneinander vorbeifahrenden Zügen — sei es, daß sie sich in gleicher oder verschiedener Richtung bewegen — wirkt die Zentrifugalkraft erfahrungsgemäß in der Weise ein, daß die Wagen gleichmäßig in einer vom gedachten Mittelpunkt entgegengesetzten Richtung nach außen gedrängt werden; ihr wirkt aber von Seiten der unnachgiebigen Schienen eine gleich hohe, nach innen gerichtete Kraft — Zentripetalkraft — entgegen, die den Zug zwingt, auf der Kurve zu bleiben, so daß der Abstand der beiderseitigen Wagen in der Kurve der gleiche bleibt wie auf der geraden Strecke. Höhere Gewalt scheidet aus. Das Hinauslehnen oder Hinausbeugen aus dem Wagenfenster ist verboten. Selbst wenn kein Anschlag angebracht war, war das Verbot dem reisegewandten Kläger bekannt. Er war sich auch bewußt, daß es insbesondere innerhalb des Bahnhofsgebiets einer Großstadt sehr gefährlich ist, die Warnung zu mißachten. Wenn er gleichwohl seine Hände etwa 20 cm über den Wagenrand hinausstreckte, so hat er die im Verkehr erforderliche Vorsicht und den Grad von Aufmerksamkeit, der von einem vernünftigen Mann zu erwarten ist, nicht beobachtet, wobei es gleichgültig ist, daß solche Verfehlungen von Reisenden sehr häufig begangen werden, ohne daß ihnen hierbei etwas Nachteiliges zustößt. Das Verschulden ist um so schwerwiegender, als der Kläger den Gegenzug kommen sah. Bei Anwendung gehöriger Vorsicht hätte er die Möglichkeit einer Verletzung voraussehen und hintanhalten können. Anderseits wäre der Unfall nicht erfolgt, wenn die Türe des Packwagens nicht offen gestanden wäre. Der Betriebsunternehmer haftet für die Ordnungsmäßigkeit der Betriebsmittel und für die Handlungen und Unterlassungen aller seiner im Dienst verwendeten Organe. Schon die bloße objektive Tatsache des Offenstehens der Packwagentüre würde ohne Rücksicht auf das Vorliegen eines Verschuldens eines Organs der Bahn eine Erhöhung der Betriebsgefahr bedeuten. Bei Berücksichtigung und Abwägung der Wirkung der auf jeder Seite gesetzten ursächlichen Bedingungen, die in gleichem Maße zum Erfolge beitrugen, gelangt auch das Berufungsgericht zu der Auffassung, daß die vom Erstgericht vorgenommene Teilung des Schadens nach Hälften der Billigkeit entspricht und angemessen ist.

Das Urteil ist rechtskräftig. Über die Höhe des Schadens wurde ein Vergleich abgeschlossen. Dr. E.

Bücherschau.

— **Die deutsche Eisenbahn im Spiegel ihrer Zeit,** vornehmlich der Literatur und Presse. Aus Anlaß der Internationalen Presseausstellung in Köln 1928 (Pressa). Dargestellt von Fritz Schliebusch. Verlag: I. G. Schmitz'sche Buchhandlung Köln. 1928. Preis 1,50 RM.

Nach dem Vorwort des Verfassers ist der Zweck der vorliegenden Schrift, an Beispielen zu zeigen, in welcher Weise die deutschen Eisenbahnen seit ihrer Entstehung Männer der Feder zum Schaffen angeregt haben. Diese Aufgabe hat der Verfasser in glücklicher Weise gelöst und man muß ihm Dank wissen, daß er zum ersten Male dem Leser ein Material in außerordentlich geschickter Weise vor Augen führt, das man nur zerstreut in dieser und jener Einzelabhandlung oder in einzelnen größeren Werken vorfindet. Im geschichtlichen Werdegang der deutschen Eisenbahnen (Das Neue, die Eisenbahn — die ersten deutschen Eisenbahnen in Bayern, Sachsen und im Rheinland — Behörden und Eisenbahn — Von der Staatsbahn zur Reichsbahn) zeigt die Schrift an Hand des Quellenmaterials, wie die Dichtung und die übrige schöngeistige Literatur sich mit der Eisenbahn beschäftigt, wie die Zeitungen, die Laien, die Fachleute und schließlich die Behörden zu den Eisenbahnen sich gestellt haben. Auch die kulturgeschichtliche Bedeutung der Eisenbahn wird berührt. Alles rein Geschichtliche und Fachliche, alles Statistische und Wirtschaftliche ist hierbei weggelassen. Die Ausführungen bieten Einzelnes aus Vielem, führen Beispiele an, zeichnen skizzenhafte Bilder, typisch für die deutschen Eisenbahnen, ihre Zeit und ihre Menschen. Insbesonders sind auch eine Menge Einzelheiten aus den ersten Jahren der Entwicklung mitgeteilt.

So bietet das Buch eine sehr interessante Lektüre fü jeden. Auch der Eisenbahner, dem selbstverständlic manches bekannt ist, wird es gerne lesen, denn wenn bisher geglaubt hat, daß die Eisenbahn als Stiefkind v der Dichtung behandelt wird, so wird er hier eines bessere belehrt. Die Entwicklung der Eisenbahndichtung v Lenau bis in die jüngste Zeit wird uns vor Augen geführ Zum Schluß ist noch kurz darauf eingegangen, inwiewe die Eisenbahn auf malerische und plastische Darstellunge und schließlich auch auf die Musik anregend gewirkt ha

Die naheliegende Frage, weshalb das Buch aus Anla der Pressa herausgegeben ist, der Schau der lebendige Gegenwart und Aktualität, beantwortet der Verfasser m dem Ausspruche Wilhelm von Humboldt's: „Die Beschä tigung mit der Vergangenheit, das Zurückgehen in diesel hat einen überaus großen Reiz. Was ehemals auf die See gewirkt hat, gedacht und empfunden worden ist, hat de jetzigen Umstand des Denkens, Empfindens und Wolle mit gebildet."

Die Anschaffung des flott und anregend geschriebene Buches kann jedem empfohlen werden. Die Ausstattun des Buches ist einfach aber würdig, der Preis in Anbetracht des reichen Stoffes ein mäßiger. W.

— **Deutschland als Schnittpunkt weltwirtschaftlicher I teressen.** Das Leipziger Meßamt hat eine kleine Schri „Deutschland als Schnittpunkt weltwirtschaftlicher I teressen" herausgegeben, in der Dr. J. Adler Betrach tungen über die internationalen Aufgaben der Leipzige Messe anstellt und darauf hinweist, wie Deutschland m seiner internationalen Leipziger Messe sich zum Nutze der weltwirtschaftlichen Gesamtheit betätigt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Österreichischen Bundesbahnen vom 18. Juli 1928 Zl 4100/81/28:

Mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr als Aufsichtsbehörde wird gemäß § 63 (1) EVO wegen Unterwaschung der Strecke zwischen den Bahnhöfen Oetztal und Roppen die Annahme aller Gütersendungen, die gemäß den Verkehrsleitungsvorschriften oder gemäß einer Wegvorschrift des Absenders im Frachtbriefe über die Unterbrechungsstelle rollen sollen, bis auf weiteres eingestellt. Im Rollen befindliche leicht verderbliche Güter sind anzuhalten und den Absendern zur Verfügung zu stellen.

Mitteilung der RBD. München vom 20. Juli 1928 G/VWÜ/RJV: Die Strecke Mittenwald—Scharnitz war wegen Unterspülung in der Zeit vom 15. bis 18. Juli 1928 unterbrochen.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 15. Juni 1928 wurde der an der Nebenbahn Kupferhammer-Grünthal—Deutschneudorf zwischen den Stationen Kupferhammer-Grünthal und Niederlochmühle auf tschechoslowakischem Gebiet errichtete Haltepunkt Brandau für den Personenverkehr eröffnet. Für den Gepäck- und Expreßgutverkehr ist der Haltepunkt nicht eingerichtet.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale Die rechts der Bahnstrecke Frankfurt/Oder—Cottbus b legene, mit dem Bahnhof Müllrose verbundene Wasserum schlagstelle am Katharinensee wird mit Ablauf des 30. Sep tember 1928 geschlossen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münste (Westf.). Am 1. August 1928 wird die zwischen den Sta tionen Wiedenbrück und Langenberg (Westf.) rechts de Bahnstrecke Rheda—Lippstadt gelegene Station Baten horst, welche bisher dem Personen- und beschränkten Ge päckverkehr diente, für den unbeschränkten Gepäck- un Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin erlassen worden:

Nr. I 172 vom 19. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwal tungen, betreffend Gesamtinhaltsverzeichnis für 10 Jahrgäng des Technischen Vereins-Organs.

Nr. III 134 vom 11. Juli 1928 an die Mitglieder de Satzungsausschusses, betreffend Dienstbriefbeförderungs Übereinkommen. Antrag auf Streichung der Gewichtsgrenz für Dienstbriefe.

Nr. IV 146 vom 17. Juli 1928 an die Mitglieder des Güter verkehrsausschusses, betreffend Neugestaltung des Übe einkommens zum VBR.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Schließung von Stationen.

Die rechts der Bahnstrecke Frankfurt/Oder—Kottbus belegene, mit dem Bahnhof Müllrose verbundene Wasserumschlagstelle am Katharinensee wird mit Ablauf des 30. September 1928 geschlossen.

Halle (Saale), im Juli 1928. (779)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

2. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Batenhorst für den Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Am 1. August 1928 wird die zwischen den Stationen Wiedenbrück und Langenberg (Westf.) rechts der Bahnstrecke Rheda—Lippstadt gelegene Station Batenhorst, welche bisher dem Personen- und beschränkte Gepäckverkehr diente, für den unbeschränkten Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (781

Münster (Westf.), im Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Münster (Westf.)

3. Güterverkehr.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Beim Ausnahmetarif 7h (Mite aus Frankreich und Luxemrg) wird der Vermerk über die ltigkeitsdauer wie folgt geändert: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Oktober 1928."
Essen, den 17. Juli 1928. (772)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

chselgüterverkehr Sachsen—Baden.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 rden die in der Entfernungstafel I Heftes B (Entfernungen) für die tion Menzingen (Baden) der Bachen Lokal-Eisenbahnen A.-G. vorsehenen Anstoßentfernungen um je km erhöht.
Dresden, am 24. Juli 1928. (802)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

ft B: Entfernungen für den Binn- und Wechselverkehr der frühen Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 ird das Teilheft B I 8 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen achträge 1—32 neu herausgegeben. reis 0,50 RM.
Berlin, den 21. Juli 1928. (804)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 30. Juli 1928 ird im Ausnahmetarif 173 (Malz r Ausfuhr) unter Abteilung A des eltungsbereichs die Station Leobhütz als Versandstation nachgeagen.
Berlin, den 23. Juli 1928. (803)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1928 ird die Station Leer (Ostfriesl.) als ersandstation unter Ziffer 3 B usw. den Ausnahmetarif 11 für Düngeittel einbezogen.
Berlin, den 18. Juli 1928. (776)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 reten in der Kilometertafel II des hem. Staats- und Privatbahn-Güterarifs Entfernungsänderungen ein, ie durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben erden. Erhöhungen gelten erst vom . Oktober 1928.
Berlin, den 17. Juli 1928. (775)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 41.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 tritt der Ausnahmetarif K 41 für Papier der Klasse B in Kraft.
Berlin, den 17. Juli 1928. (777)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1928 wird die Station Gotha Ost als Versandstation in den Ausnahmetarif 161 für Tonwaren zur Ausfuhr einbezogen.
Berlin, den 18. Juli 1928. (778)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 413. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 k für Steinkohlen usw. nach den Grenzübergangsstationen Igel Grenze und Perl Grenze.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 3 des Tarifs zwischen Mörs und Oberhausen einzufügen:
„Mülheim (Ruhr)-Heißen ...|10|9|„
Essen, den 19. Juli 1928. (780)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen [Heft 8]).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 wird das Warenverzeichnis des Tarifes Nr. 103 (Jutegewebe) geändert. Ferner werden die Tarife Nr. 1, 4, 5, 6, 7, 8, 21, 30 und 75 durch Aufnahme weiterer Stationen und Frachtsätze ergänzt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.
Dresden, am 19. Juli 1928. (783)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1928. Verlängerung und Ergänzung der A. T. 98 und 120 des Heftes C II b sowie der A. T. 4 und 5 des deutsch-dänischen und deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandsgütertarifs.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 17. Juli 1928. (773)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Häusern und St. Blasien, mit Gültigkeit vom 1. September 1928 die Station Hintschingen und mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 die Stationen Bruchhausen, Gerolzahn, Höllsteig und Legelshurst der Reichsbahndirektion Karlsruhe in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.
Erfurt, den 23. Juli 1928. (800)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil III.

Die Gültigkeit der mit Bekanntmachung Nr. 334/59 a Tgal Ital 53/1 vom 31. März 1928 veröffentlichten Stationsfrachtsätze der Tarife Nr. 920 bis 921 wird bis zum 31. August 1928 verlängert.
München, den 19. Juli 1928. (784)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil IV.

Die Gültigkeit der mit Bekanntmachung Nr. 334/59 a Tgal Ital 53/1 vom 31. März 1928 veröffentlichten Stationsfrachtsätze der Tarife Nr. 920 bis 921 wird bis zum 31. August 1928 verlängert.
München, den 19. Juli 1928. (785)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Ergänzung des Teilheftes B II 19 durch Nachtragung der Station Wesermünde. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Berlin, den 18. Juli 1928. (786)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926 und vom 1. September 1928.

Am 1. September 1928 werden die Teile I, II, III und IV des direkten Tarifs vom 16. August 1926 neu ausgegeben. Die Teile I, II, III und IV vom 16. August 1926 samt hierzu erschienenen Nachträgen und Ausschreiben werden mit Wirkung vom gleichen Tag außer Kraft gesetzt. Teil V des Tarifs vom 16. August 1926 bleibt bis auf weiteres in Kraft.
Näheres enthalten die Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger.
München, den 20. Juli 1928. (787)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 wird die badische Station Hintschingen in den Tarif aufgenommen.
Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Hannover, den 12. Juli 1928. (774)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 26. Juli 1928 wird die Station Fürsteneck als Versandstation in den Ausnahmetarif 1 o für Scheit- usw. Holz einbezogen.

Berlin, den 20. Juli 1928. (797)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Druckfehlerberichtigung.

In den Teilheften B II 50—52 treten Entfernungsberichtigungen ein (augenscheinliche Druckfehler). Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 19. Juli 1928. (792)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Juli 1928 werden im Ausnahmetarif 185 für Salzsäure usw. die Stationen Nienburg (Weser) und Scheune als Versandstationen und die Station Randsburg als Empfangsstation nachgetragen.

Berlin, den 20. Juli 1928. (793)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 wird das Teilheft B II 36 unter Berücksichtigung der Nachträge 1 bis 32 neu herausgegeben. Preis 2,90 RM.

Berlin, den 21. Juli 1928. (798)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 26. Juli 1928 treten bei der Hohenzollerischen Landesbahn, der Lokalbahn Lam-Kötzting und der Südharz-Eisenbahn Änderungen ein. Näheres ist aus dem am gleichen Tage erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Berlin, den 21. Juli 1928. (795)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1928 wird der Artikeltarif Nr. 131 (Quarzit) ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 16. Juli 1928. (782)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 wird die Brandenburgische Städtebahn als Empfangsbahn in den Ausnahmetarif 15 für Graphit usw. einbezogen.

Berlin, den 21. Juli 1928. (796)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II.

Am 1. August 1928 erscheint Nachtrag III. Er enthält nur die Neufassung des Ausnahmetarifs 28, nicht dagegen die seit Erscheinen des Nachtrags II im Verfügungswege bekanntgegebenen Tarifänderungen und -Ergänzungen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Juli 1928. (791)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 26. Juli 1928 werden auf Seite 12/13 die Tarifbestimmungen für Duisburg geändert.

Berlin, den 21. Juli 1928. (794)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 treten in den Teilheften B II 15 und B II 17 Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Berlin, den 21. Juli 1928. (799)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Juli 1928 werden die A. T. 5 o, 33, 35, 35 a, 36, 49, 53, 58, 59, 60, 61, 99, 126 und 177 durch Aufnahme von Stationen ergänzt. Bei den A. T. 31, 33, 35, 38, 58 und 69 werden Stationen gestrichen und Druckfehler berichtigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. Juli 1928. (789)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1928 werden die Tarifpunkte Czymochen Grenze und Neumittelwalde Grenze in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Berlin, den 18. Juli 1928. (788)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordische Verbands-Güt tarife.

Mit Inkrafttreten des direkten disch-niederländischen Tarifs am 1. gust 1928 werden die Ausnahmeta 24 bzw. 30 für Blumenzwiebeln deutsch-nordischen Verbandsgü tarife aufgehoben. Näheres du Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. Juli 1928. (7

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun

Deutsch-Niederländischer Eisenba verband. Verbandsgütertarif Te Abt. B und Teil II Heft 1 a und

Mit Gültigkeit vom 1. August werden neu herausgegeben:

1. Nachtrag 1 zum Teil I Abt enthält Änderungen der Gü einteilung und der Nebengeb ren,
2. Nachtrag 1 zum Teil II Heft enthält Änderungen in den fernungen und Frachtsätzen, wie Aufnahme neuer Statio
3. Nachtrag 1 zum Teil II Heft enthält Neuaufnahme von A nahmetarifen und Änderung

Köln, den 23. Juli 1928. (8

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Köln.

---

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Tarif für die Beförderung von P sonen-, Reisegepäck- und Expreß im Berliner Stadt-, Ring- und Vor verkehr.

Aus Anlaß der voraussichtlich Laufe des August 1928 erfolgen Eröffnung des neuen Bahnhofs A stellung ändert sich der vorgenan Tarif und die Preistafel zum Ta mit Wirkung vom Tage der Betrie eröffnung wie folgt:

I. In der bes. Aus. Best. 2 b) § 32 EVO. ist der Bahnhof „A stellung" vor „Biesdorf" zuzusetz

II. Die Preistafel zum Tarif erh folgende Änderungen: Der Bahn „Ausstellung" ist zuzusetzen:

Auf S. 2 unter I, 7 „Bemerkung vor „Biesdorf",
auf S. 4 in der Gruppe A vor „Ch lottenburg",
auf S. 12 in der 1. Längsspalte in 10. Reihe hinter „Witzleben" u in der letzten Reihe hinter „Ch lottenburg",
auf S. 13 unter „Bemerkungen" hin „Charlottenburg",
auf S. 14 in der 1. Längsspalte in 4. Reihe hinter „Witzleben", un „Bemerkungen" in der 1. Rei hinter „Charlottenburg",
auf S. 15 in der 1. Längsspalte in 6. Reihe hinter „Witzleben",
auf S. 16 in der 1. Längsspalte der 4. Reihe hinter „Witzlebe

Berlin, den 23. Juli 1928. (80

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 31 Berlin, den 2. August 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

eichsbahn und Gasfernversorgung.

Wald-, Moor- und Heidebrände.

arifarische und verkehrliche Maßnahmen der Dänischen Staatsbahn zur Hebung des Verkehrs.

ie Ergebnisse der Österreichischen Fremdenverkehrsstatistik für das Jahr 1927.

eneraldirektor Dr. Dorpmüller zur Betriebssicherheit der Reichsbahn.

achrichten.

Deutschland: Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben. — Jahresbericht der Hamburger Kaiverwaltung 1927.

Österreich: Das 10. Deutsche Sängerbundfest. — Das neue Bodenseeschiff der Bundesbahnen. — Der österreichische Außenhandel im Monat Juni.

Ungarn: Ungarisch-italienischer Handels- und Schiffahrtsvertrag. — Die finanzielle Lage der Eisenbahnen. — Ungarns Außenhandel im April 1928.

Übrige europäische Länder: Die Einführung des neuen Gütertarifs in Estland. — Über den Triebwagenverkehr in Estland. — Neue Wagen für die estländischen Schmalspurbahnen. — Der neue Gütertarif für die Lettländischen Staatsbahnen. — Elektrisierung der Moskau — Kursk-Eisenbahn. — Erhöhung der Personentarife auf den polnischen Eisenbahnen. — Bauplan einer Verbindungsbahn zwischen dem Warschauer Hauptbahnhof und den Ostbahnhöfen. — Der polnisch-rumänische Eisenbahnverbandstarif. — Die Tarifreform in Südslawien. — Die Eisenbahnen Griechenlands. — Verkehrsteilungen in der Schweiz. — Fahrkarten auf Abzahlung. — Kleinbahnen in England.

Fremde Erdteile: Zum Bau der Turkestan — Sibirien - Eisenbahn. — Der Beschäftigungsstand der Chinesischen Ostbahn. — Eisenbahntarife in Argentinien. — Neue Sitzanordnung bei Straßenbahnwagen. — Die Kanadischen Staatsbahnen im Jahre 1927. — Eisenbahnen in Australien.

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Reichsbahn und Gasfernversorgung.

Ein Schlußwort zur Einigung der Deutschen Reichsbahngesellschaft mit der Ruhrgasaktiengesellschaft.

Von Reichsbahnrat **Dr. Charitius**, Essen.

Nach längeren Verhandlungen ist es vor einigen Wochen zu einer Einigung beider Parteien gekommen.

Wie die Leser dieser Zeitung aus Nr. 8 des laufenden Jahrgangs und auch sonst aus der Tagespresse wissen, waren Meinungsverschiedenheiten zwischen der DRG. und der die Gasfernversorgung betreibenden Ruhrgas-AG. (im folgenden kurz „AG." genannt) darüber entstanden, unter welchen Bedingungen, vor allem ob und gegen welches Entgelt der AG. gestattet sein sollte, die Linien der DRG. zu kreuzen. Die DRG. als Betriebsführerin der Reichsbahnen konnte, ohne die ihr dem deutschen Volke gegenüber obliegenden Pflichten zu verletzen, nicht ohne gewissenhafte Erwägung an der Tatsache vorübergehen, daß durch die Vergasung der Kohle am Orte ihrer Gewinnung und den Transport dieses Gases durch besondere Gasleitungen die Kohlentransporte auf der Reichsbahn in erheblichem Umfange zurückgehen und große Frachtausfälle entstehen würden. Diese Gefahr war um so bedenklicher, als es (wie in der Frage der Tariferhöhung vor wenigen Monaten in der Öffentlichkeit dargelegt worden ist) trotz Steigung der Einnahmen schon jetzt immer schwieriger geworden ist, die Beträge herauszuwirtschaften, die zur Erhaltung der Substanz und zur Sicherstellung eines geordneten Betriebes unbedingt notwendig sind. Der DRG. waren entsprechend ihren in letzter Vergangenheit erzielten Einnahmen durch die Dawesgesetzgebung erhebliche Lasten auferlegt worden. Es mußte daher Sorge der DRG. sein, die drohende Schwächung der Einnahmen zu verhindern oder die Höhe der auferlegten Lasten entsprechend der durch die Gasfernversorgung bewirkten Minderung der Einnahmen zu senken. Eine Herabsetzung der Daweslasten der DRG. oder eine direkte Übernahme eines Teiles dieser Lasten durch die AG. (oder das Reich) war nun allerdings wegen der Schwierigkeiten des Verfahrens untunlich. Es blieb daher nur der Weg, daß die AG. für die Einnahmeausfälle an Kohlenfrachten eine Entschädigung zahlte und so an den Daweslasten entsprechend den der DRG. entstehenden Einnahmeausfällen mit trug. Um dieses Ziel zu erreichen, erschien rechtlich und praktisch der Weg möglich, daß für jede Kreuzung mit Reichsbahnstrecken eine entsprechende Gebühr erhoben wurde. Die rechtlichen

Grundlagen habe ich in Nr. 8 des laufenden Jahrganges erörtert. Man hat diese Ausführungen so auslegen wollen, als wolle die DRG. die Durchführung der Gasfernversorgung aus Rechtsgründen überhaupt verhindern. Daran hat die DRG. nie gedacht. Die DRG. hat vielmehr von Anfang an zu erkennen gegeben, daß sie die Durchführung nicht verhindern wollte. Denn sie war bereit, unter bestimmten Bedingungen die vorläufige Bauerlaubnis für die Kreuzungen zu erteilen. Nur die Frage der Gebührenhöhe war noch zu klären. Wenn die Rechtsgrundlagen s. Zt. erörtert worden sind, so war dies auch für die Einigungsverhandlungen nötig; denn nicht nur der, der einen Rechtsanspruch voll durchsetzen will, muß sich über diesen Rechtsanspruch klar werden, auch der, der einen Ausgleich mit dem Gegner unter gegenseitigem Nachgeben sucht, muß sich über seine Rechtsstellung unterrichten, um in der Verhandlung nicht unbillig zu unterliegen.

Daß die DRG. sich technischen Fortschritten und namentlich Maßnahmen nicht entgegenstellen will, die die Selbstkosten der Industrie und damit auch ihre Wettbewerbsfähigkeit günstig beeinflussen, und daß sie deshalb von Anfang an zu Verhandlungen bereit gewesen ist, muß deswegen hervorgehoben werden, weil mehrfach der DRG. in Presseäußerungen der Vorwurf gemacht worden ist, sie betrachte die Angelegenheit ganz einseitig von einem — noch dazu mißverstandenen — fiskalischen Gesichtspunkt, auch lasse sie jedes Maß von Einsicht und Billigkeit vermissen. Man hat sogar das Schlagwort von einer „Vertrauenskrise" der Reichsbahn geprägt (Rheinisch-Westfälische Zeitung vom 2. Mai 1928) und mir persönlich vorgeworfen, ich zöge gleichsam entgegen meiner eigenen besseren Überzeugung gegen die Gasfernversorgung zu Felde. Eine solche unsachliche Kritik ist denn auch von unparteiischer dritter Seite zurückgewiesen worden (z. B. „Börsen-Courier" vom 13. April 1928 und „Berliner Tageblatt" vom 15. April 1928).

Wichtiger als diese Rechtsfragen (sie schieden übrigens bald unerörtert aus) waren aber die Fragen nach den technischen und volkswirtschaftlichen Vorzügen der Gasfernversorgung. Die Vorzüge, die der Gasfernversorgung in dieser Hinsicht von den Interessenten vorausgesagt wurden, sind nach Ansicht namhafter sachverständiger Kritiker keinesfalls so sicher zu erwarten, wie dies von der AG. angegeben worden ist. Es soll hier nur auf die Untersuchungen verwiesen werden, die sich in folgenden Aufsätzen und Denkschriften finden:

1. Ministerialrat Dr.-Ing. Tecklenburg: Zur Frage der Großgasversorgung, in der „Verkehrstechnischen Woche" 1927, S. 585.
2. Stellungnahme des Magistrats von Frankfurt (Main) zur Denkschrift der AG. für Kohleverwertung vom 30. Juni 1927.
3. Denkschrift des deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern E. V. vom September 1927.
4. Dipl.-Ing. Richard-Aachen: Ferngasversorgung, in der „Verkehrstechnischen Woche" 1928, S. 249.
5. Dr. Elsas, Vizepräsident des Deutschen Städtetages: Die Ferngasversorgung eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit? im „Duisburger Generalanzeiger" vom 23. Mai 1928.

Nun wird die AG., falls sich ihre Pläne nicht so glücklich verwirklichen lassen sollten, wie sie es erhofft, dank ihrer Monopolstellung und ihrer Verbindung mit den großen Selbstverwaltungskörpern privatwirtschaftl immer ein Defizit vermeiden können; volkswirtschaftl würde aber in solchem Falle ein Defizit bestehen bleib d. h. mit anderen Worten: letzten Endes bezahlt Schaden in solchem Falle die Gesamtheit der Gasabnehr (erhöhte Gaspreise) und das Deutsche Reich (her geminderte Einnahmen der Reichsbahn bei gleichbleiben Dawesbelastung).

Ob die AG. oder ihre aus ehrlichen volkswirtsch lichen Bedenken widersprechenden Kritiker Recht hab läßt sich heute noch nicht sagen. Die sich vorbereite wirtschaftliche Umwälzung ist so groß, daß über das e gültige Ergebnis heute noch kein auf durchschlagen Beweisen begründetes Urteil abgegeben werden kann. Meinung und Gegenmeinung handelt es sich nur mehr Vermutungen und wirtschaftliche Spekulationen. Al wirtschaftlicher Fortschritt beruht aber auf (im gut Sinne) wirtschaftlicher Spekulation. Desh hat auch die DRG., die für die Wirtschaft volles Verstä nis hat, dem Wagemut der Wirtschaft, hier neue We zum wirtschaftlichen Fortschritt zu gehen, sich nicht e gegengestellt, sondern ist der AG. trotz der Nachteile, die Reichsbahn in naher Zukunft durch die Ferngasv sorgung voraussichtlich haben wird, weitgehend entgeg gekommen. Die DRG. wird dabei von der Hoffnu geleitet worden sein, daß die AG. mit ihrer Behaupt die Gasfernversorgung bringe eine Kräftigung des Wi schaftslebens, recht haben möge. Sie wird aber vor all deswegen das Zustandekommen der Gasfernversorgun pläne nicht behindert haben, weil sie das Vertrauen h daß sie es durch eigene Weiterarbeit am N und Betrieb der Reichsbahnen dahin bringen wird, Nachteile, die ihr u. U. die Gasfernversorgung brin durch andere Einnahmen wettzumachen.

Was nun die jetzt abgeschlossene Vereinbarung ange so bestimmt der Vertrag folgendes:

Die AG. zahlt für jede Kreuzung der Reichsba oder für jede Kreuzung von Geländestreifen, die Eigentum der Reichsbahn stehen, eine feste Jahre abgabe von 300 RM je Kreuzung, die sich bei ein größeren Zahl von Kreuzungen herabmindert. übrigen ist die AG. bereit, der Reichsbahn für ih Werkstätten Gas zu liefern, soweit sie für eine de artige Belieferung die Erlaubnis der Wegeberechtigt erlangen kann. Sie wird kein Mittel unversucht lasse die Wegeberechtigten zur Gestattung dieser unmitte baren Belieferung der Reichsbahnwerkstätten zu vera lassen. Dort wo die AG. auf Grund alter Verträge, d sie übernommen hat, schon jetzt in der Lage ist, u mittelbar Gas an die DRG. zu liefern, ist sie bere mit dieser Lieferung unverzüglich zu beginnen. Fü dieses Gas soll kein höherer Preis berechnet werden, a für die Lieferung von Industriegas ab Fernleitung vo der in Betracht kommenden Gemeinde oder Gasverso gungsgesellschaft zu zahlen ist.

Bemerkt wird, daß der Preis für Industriegas ab Fer leitung in dem erweiterten Industriebezirk 3 Rpf auf de Grundlage der vor dem 1. Mai geltenden Kohlenpreis und Löhne beträgt. Es ist zu hoffen, daß gerade di letzte Abmachung über die Lieferung verbilligten Gase es der DRG. ermöglicht, den Betrieb ihrer Werkstätte noch wirtschaftlicher zu gestalten, damit die Ausgaben au diesem Gebiet weiter zu senken und also den Reingewin der Gesellschaft auch auf diese Weise zu erhöhen.

Wald-, Moor- und Heidebrände.

Von Bauinspektor **Meibohm**, Hann.-Münden.

Geht der Winter zur Neige und ist die Schneeschmelze um vorüber, so beginnt die Reichsbahn mit der Instand-zung der Brandschutzstreifen in den durch den Betrieb fährdeten Streckenabschnitten. Die Schutzstreifen wer-n von trockenem Aufwuchs, Laub usw. gereinigt und ndgehackt, damit dem im Funkenbereich der Lokomo-en entstandenen Bodenlauffeuer die Möglichkeit der sdehnung auf Nachbargebiete genommen wird.

Die Reichsbahn haftet sowohl nach dem Bürgerlichen setzbuch (BGB.) als auch nach dem Eisenbahngesetz m 3. November 1838 u. a. für die durch Funkenflug tstandenen Brandschäden, die Dritten durch den Betrieb gefügt werden. Um diese in manchen Jahren erheblichen ldlichen Verluste vermindern zu können, ist es vor allen ngen erforderlich, daß jedem an der Brandbekämpfung teiligten techn. Dienstvorsteher die mit dieser Tätigkeit sammenhängenden umfangreichen Bestimmungen genau kannt sind. In meinen nachstehenden Ausführungen llen eine einwandfreie Darstellung und Anregungen für re Verbesserung gegeben werden. Bevor ich diese edankengänge entwickele, lasse ich vorerst die in Frage mmenden gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen im ortlaut folgen.

1. Reichsverfassung: Artikel 133. „Alle Staatsbürger sind verpflichtet, nach Maßgabe der Gesetze persönliche Dienste für den Staat und die Gemeinde zu leisten."
2. Reichsstrafgesetzbuch (RStrGB.):

§ 360. Mit Geldstrafe bis zu 150 RM oder mit Haft wird bestraft:

1—9 usf. . . . . .

10. wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hilfe aufgefordert, keine Folge leistet, obwohl er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte. Usf.

§ 368. Mit Geldstrafe bis zu 60 RM oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft:

1—5 usf. . . . . .

6. wer an gefährlichen Stellen in Wäldern oder Heiden, oder in gefährlicher Nähe von Gebäuden oder feuerfangenden Sachen Feuer anzündet.

3. Preuß. Feld- und Forstpolizeigesetz (PrFeld- u. ForstpG.) vom 1. April 1880 in der Fassung vom 21. Januar 1926. § 40. (44).

Mit Geldstrafe bis zu 150 RM oder Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer

1. mit unverwahrtem Feuer oder Licht den Wald oder Moor- oder Heideflächen betritt oder sich denselben in gefahrbringender Weise nähert,
2. in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober im Walde oder auf Moor- oder Heideflächen ohne Erlaubnis des Grundeigentümers oder seines Vertreters raucht,
3. im Walde oder auf Moor- oder Heideflächen brennende oder glimmende Gegenstände fallen läßt, fortwirft oder unvorsichtig handhabt,
4. abgesehen von den Fällen des § 368[6] des RStrGB. im Walde oder auf Moor- oder Heideflächen oder in gefährlicher Nähe derselben im Freien ohne Erlaubnis des Grundeigentümers oder seines Vertreters Feuer anzündet oder das gestattetermaßen angezündete Feuer gehörig zu beaufsichtigen oder auszulöschen unterläßt,
5. abgesehen von den Fällen des § 360[10] des RStrGB., bei Wald-, Moor- und Heidebränden von der Polizeibehörde, dem Ortsvorsteher, dem Grundeigentümer oder deren Stellvertreter zur Hilfe aufgefordert, keine Folge leistet, obwohl er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Nachteile genügen konnte.

Kommentar:

Als Vertreter im Sinne der lfd. Nr. 2, 4 und 5 des PrFeld- u. ForstpG. gelten auch die zuständigen Feld- und Forstschutzbeamten.

Usf.

Das Verbot des Rauchens in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober dient der Bekämpfung der Waldbrände. Auch das Rauchen aus einer Pfeife mit Deckel ist also in der genannten Zeit ohne Erlaubnis nicht gestattet. Der Waldeigentümer wird in seinem eigenen Interesse die Genehmigung zum Rauchen nur im beschränkten Umfang erteilen dürfen.

Zu den glimmenden Gegenständen sind insbesondere glimmender Tabak, glimmende Zigarren, angebrannte Zündhölzer u. dgl. zu rechnen.

Der § 40[4] des PrFeld- u. ForstpG. bestraft das Anzünden von Feuer im Walde ohne Erlaubnis, ohne Rücksicht darauf, ob das Feueranzünden an einer gefährlichen Stelle des Waldes stattgefunden hat oder nicht. Wird das Feuer an einer Stelle angezündet, an der die Möglichkeit einer weiteren Verbreitung durch die Bodenbedeckung (Gräser, Laub u. dgl.) gegeben ist, so findet die strengere Strafbestimmung des § 368[6] RStrGB. Anwendung.

Das Anzünden von Feuer außerhalb des Waldes ist nur dann nach § 40[4] des PrFeld- u. ForstpG. strafbar, wenn dasselbe in gefährlicher Nähe des Waldes geschieht. Ob eine gefährliche Nähe vorliegt, ist auch hier wesentliche Tatfrage.

Durch die Bestimmungen des § 40 Nr. 5 des PrFeld- u. ForstpG. ist die Vorschrift des § 360[10] RStrGB. nach zwei Seiten hin erweitert. Es sollen zunächst nicht nur die Polizeibehörden (Amtsvorsteher), sondern auch der Ortsvorsteher, der Grundeigentümer oder deren Stellvertreter einschl. der zuständigen Forst- und Flurschutzbeamten das Recht haben, bei Waldbränden jedermanns Hilfe zu beanspruchen. Es soll alsdann aber auch die Hilfeleistung nicht an die Bedingung „Not oder gemeine Gefahr" (§ 360[10] RStrGB.), sondern an einen Waldbrand schlechthin geknüpft werden. Bei jedem Waldbrand, selbst wenn derselbe eine gemeine Gefahr an sich noch nicht bedingt, sind also die Polizeibehörde, der Ortsvorsteher, der Grundeigentümer oder deren Stellvertreter einschl. der zuständigen Forst- und Flurschutzbeamten berechtigt, einen jeden zur unentgeltlichen Hilfe heranzuziehen. Wer die Hilfe nicht leistet, obgleich er der an ihn gerichteten Aufforderung ohne erhebliche eigene Nachteile genügen konnte, verfällt der Strafe des § 40[5] des PrFeld- u. ForstpG. Der Richter hat nicht zu prüfen, ob die von der Polizeibehörde usw. geforderte Hilfe zweckmäßig oder notwendig war, vielmehr nur über die Erheblichkeit der zur Entschuldigung der Hilfeverweigerung angegebenen eigenen Nachteile zu entscheiden. Was als erheblicher eigener Nachteil anzusehen ist, bleibt dem richterlichen Ermessen überlassen.

Usw.

4. Polizei-Vorschrift: (PV.) des Regierungspräsidenten im Bezirk Hildesheim über die Verhütung und Löschung von Waldbränden.

I. Vorschriften zur Verhütung von Waldbränden.

§ 1. Wer im Walde ohne die Erlaubnis des Waldeigentümers oder des mit der Aufsicht über den Wald Beauftragten,

oder in geringerer Entfernung als 50 m von der Grenze eines Waldes ohne die Erlaubnis des örtlich zuständigen Gemeindevorstehers Feuer anzündet, wer ein im Walde oder in der angegebenen Nähe desselben angezündetes Feuer nicht genügend beaufsichtigt oder beaufsichtigen läßt,

oder wer das Feuer vor seiner Entfernung nicht vollständig löscht, verwirkt, unbeschadet der zivilrechtlichen Verpflichtung, den im Falle eines Waldbrandes entstehenden Schaden zu ersetzen, eine Geldbuße von 3—30 RM.

Geschieht das Anzünden des Feuers an gefährlichen Stellen im Walde, so ist die Handlung nach § 368[6] des

RStrGB. mit Geldstrafe bis zu 60 M oder mit Haft bis zu 14 Tagen zu ahnden.

§ 2. Wer im Walde brennende oder glimmende Gegenstände, Schwefelhölzer, Tabak oder Zigarren usw. hinwirft oder zerstreut, ohne dieselben vollständig auszulöschen, verfällt in Geldstrafe von 3—15 M usw.

II. Vorschriften über die Löschung von Waldbränden.

§ 5. Wer zuerst den Ausbruch eines Waldbrandes wahrnimmt, hat dem nächsten Gemeindevorsteher oder Forstbeamten unverzüglich davon Anzeige zu machen.

§ 6. Die Gemeindevorsteher der in einem Umkreise bis zu einer Wegstunde = 3,8 km um die Brandstätte belegenen Ortschaften haben auf die Kunde von dem Ausbruch eines Waldbrandes sofort das in der Gemeinde übliche Feuersignal zu geben und auf die schnellste Weise, in der Regel durch reitende Boten, die Obrigkeit der Brandstätte, sowie die nächstwohnenden Forstbeamten von dem Brande in Kenntnis zu setzen.

§ 7. Sämtliche männliche Bewohner der Gemeinde, soweit sie nicht durch Gesetz, Ortsstatut oder Herkommen von dem Feuerlöschdienst befreit sind, müssen auf die Kunde eines Waldbrandes in einer Entfernung bis zu einer Wegstunde sofort mit den geeigneten Werkzeugen, wie Spaten, Schaufel und Hacke versehen, unter Leitung eines Gemeindebeamten auf die Brandstätte sich begeben und die angewiesenen Löscharbeiten verrichten.

§ 8. Wer den Verpflichtungen in § 5 und 7 nicht nachkommt oder auf der Brandstätte den Anordnungen der Obrigkeit und der die Löscharbeiten leitenden Beamten nicht Folge leistet, verwirkt eine Geldbuße von 3— 30 M, vorbehaltlich der Bestimmung im § 360[10] des RStrGB., wonach mit Geldbuße bis zu 150 M oder mit Haft zu bestrafen ist, wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hilfe aufgefordert, keine Folge leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte.

§ 9. Die Obrigkeit des Brandortes hat, sobald sie Kenntnis von dem Waldbrande erlangt, sich selbst an Ort und Stelle zu begeben und dafür zu sorgen, daß die ihr zur Verfügung stehende Polizei- und Gendarmerie-Mannschaft daselbst sich einfindet.

§ 10. Die Obrigkeit hat auf der Brandstätte auf Ruhe, Ordnung und Sicherheit zu halten und darauf zu sehen, daß die Löschmannschaft ihre Schuldigkeit tut. Die Leitung der Feuerlöscharbeiten steht den Forstbeamten zu. Sind letztere nicht zur Stelle, so hat die Obrigkeit die Leitung zu übernehmen oder einer geeigneten Persönlichkeit zu übertragen.

5. Polizeivorschrift desgl. betr. die Regelung des Feuerlöschwesens vom 15. Februar 1908.

Anmerkung: Befreit sind folgende Beamte und Bedienstete der Bahnverwaltungen:

a) Für Haupt- und Nebenbahnen:
sämtliche Bahnpolizei-Beamte ohne Rücksicht auf die Art ihres Anstellungsverhältnisses und die im Lokomotiv- und Bahnhofsdienst, sowie als Maschinisten oder Maschinenwärter beschäftigte sonstige Eisenbahnbedienstete.

6. Polizei-Vorschrift desgl. betreffend das Abbrennen von Grasflächen, Rainen und Hecken vom 25. Februar 1908.

§ 1. Das Abbrennen von Grasflächen und Rainen ist nur mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde gestattet.

§ 2. Das Abbrennen von Hecken ist in der Zeit vom 1. März bis 31. Juli jeden Jahres verboten und in der übrigen Zeit nur mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde gestattet.

7. Verordnung des preuß. Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten vom 22. März 1927:

Das Abbrennen von Grasflächen an Böschungen ist nach dem 1. März j. Js. zum Schutz der Bodennister verboten.

Die vorstehend angeführten gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften sind nur in Preußen maßgebend. Da der preuß. Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten angeordnet hat, daß die zu dem PrFeld- ForstpG. von den Reg.-Präsidenten der einzelnen Bezi zu erlassenden Polizeivorschriften zur Erzielu einer Gleichmäßigkeit in den einzeln Landesteilen ihm zur Genehmigung vorzulegen s wird der unter lfd. Nr. 4—6 aufgeführte Wortlaut Vorschriften auch in anderen preuß. Reg.-Bezirken geringfügigen Änderungen maßgebend sein.

Die Vorschriften lassen dem Grundbesitz und Vogelwelt kräftigen Schutz angedeihen. Während ei seits durch einen Wald- pp. Brand große Werte Nationalvermögens vernichtet werden können und vie Menschen die Freude an der Natur und die Möglichk zur Erholung geraubt wird, wird andererseits durch Abbrennen des trockenen Grases an den Böschungen, sonders mit Unterholz, das Brutgeschäft der Singvö gestört. Aus diesem Grunde ist jedem Staatsbürger, weit er nicht durch besondere Bestimmungen hiervon bunden ist, die Untertanenpflicht auferlegt, auch bei ei Wald-, Moor- und Heidebrand auf Aufforderung Polizei oder des Grundeigentümers Hilfe zu leisten.

Die Hilfeleistung bei Bränden ist eine Staatsbürg pflicht. Es gibt verschiedene solcher Pflichten, wie z. das Amt eines Zeugen, Schöffen, Vormunds usw. Gru sätzlich sind solche Verpflichtungen ehrenamtlich, d. unentgeltlich zu erfüllen. Die Brandhilfepfli umfaßt jede Tätigkeit, die zur Beseitigung der Bra gefahr erforderlich ist. Wenn z. B. nach Ablöschen ei Bodenlauffeuers die weitere Gefahr besteht, daß eine nicht sichtbarer Stelle noch vorhandene Glut das Fe wieder entwickeln kann und deshalb eine Brandwa erforderlich ist, so gehört auch der Brandwachdienst Erfüllung der Brandhilfepflicht. Denn er ist noch Teil der zur Beseitigung der Brandgefahr dienenden Tät keit, nicht eine solche zur Verhütung einer neuen Bra gefahr. Nach den Polizeiverordnungen ist bei Wa Moor- und Heidebränden dem zuständigen Flurschutz- o Forstbeamten die Leitung der Löscharbeiten übertrag Sie entscheiden daher auch über die Frage der Gestellu einer Brandwache. Wird die Gestellung von dies Beamten unterlassen und entwickelt sich aus der Glut neues Feuer, das weiteren Sachschaden anrichtet, so für diesen die Reichsbahn auch dann keinen Ersatz leisten, wenn der ursprüngliche Brand durch Funkenfl einer Lokomotive entstanden ist. Hiernach ist es au geboten, daß nach Ausbruch eines jeden Böschung brandes, der sich über die Brandschutzstreifen hinw auf benachbartes Waldgebiet ausgedehnt hat, die Bena richtigung des zuständigen Gemeinde- oder Forstbeamt erfolgt, selbst wenn der Brand durch die Rotte gelös wird. Bis zum Eintreffen dieses Beamten ist selbstv ständlich die Brandwache bahnseitig zu stellen.

Die Verpflichtung zur Hilfe bei Bränden wird erzwu gen durch Strafandrohungen

a) im § 360[10] RStrGB. und

b) im § 40[5] PrFeld- u. ForstpG.

In beiden Fällen ist unter gewissen Umständen Weigerung Hilfe zu leisten aber straflos, wenn dem A geforderten im Hilfeleistungsfalle

a) erhebliche eigene Gefahr,

b) erhebliche eigene Nachteile drohen würden.

Es ist also ein Unterschied zu machen, der darin b gründet ist, daß im ersten Falle die Verpflichtung z Hilfeleistung nur bei gemeiner Gefahr oder Not geforde wird, im zweiten bei jedem Wald-, Moor- und Heidebra

Gemeine Gefahr oder Not" zu a) liegen insbesondere nn vor, wenn Menschenleben gefährdet sind, also z. B. r den Zugverkehr plötzliche Fahrthindernisse entstehen. eser Zustand kann eintreten, wenn u. a. Telegraphen- id Blockdrähte durch die Hitze des Böschungsbrandes hmelzen, Gestänge oder Bäume anbrennen und auf das triebsgleis zu stürzen drohen, ein Felsstück auf das triebsgleis fällt, ein Fuhrwerk auf einem Überweg sammenbricht und die rechtzeitige Beseitigung, sowie e Deckung der Gefahrstrecke bis zu dem nächsten Zuge rch bahneigene Kräfte allein nicht möglich ist. Nach 360 [10] RStrGB. ist jeder verpflichtet, auch auf Aufforde- ng des Bahnpolizeibeamten unentgeltlich Hilfe zu leisten. a unbegründeten Weigerungsfalle ist Anzeige zu er- atten. Im zweiten Falle zu b) handelt es sich nur um die schränkung eines Vermögensschadens. Der zur Hilfe- istung Aufgeforderte kann sich deshalb weigern, wenn m im Falle der Hilfe nicht nur Körperschaden, sondern lbst nur Vermögensschaden droht. Auf jeden Fall üssen die ihm drohenden Nachteile erheblich sein. Was n erheblicher Nachteil ist, hängt von den jeweiligen Um- änden ab. Einen allgemein gültigen Maßstab gibt es cht. M. E. wird es aber als erheblicher Nachteil ange- hen werden können, wenn ein Arbeiter mit kleinem inkommen und großer Familie einen vollen Tagelohn, icht aber nur den Lohn für einige Stunden, verlieren ürde. Im übrigen ist ein Lohnausfall aber ohne Bedeu- ng für die Verpflichtung zur Hilfeleistung bei ränden. Diese Hilfe ist von den Angehörigen einer flichtfeuerwehr stets unentgeltlich zu leisten.

Die Trägerin der Löschpflicht ist die Gemeinde.

Zu ihrer Aufgabe gehört die Organisation der Be- ämpfung von Bränden. Diese Aufgabe ist ihr von der olizei übertragen, zu deren Rechtsgebiet diese Regelung ehört. Durch Polizeiverordnungen ist daher die Ver- flichtung der Einwohner zur persönlichen Hilfeleistung ei Bränden, insbesondere zum Eintritt in die Pflichtfeuer- ehr, die Gestellung der erforderlichen Gespanne und ie Verpflichtung zur Hilfeleistung in der Umgegend ge- egelt. Die Gemeinde wiederum regelt durch Ortsstatut die Durchführung des Löschdienstes und die Heranziehung er männlichen Einwohner.

Nach der Polizeivorschrift zu lfd. Nr. 5 sind sämtliche Bahnpolizeibeamten von dieser Verpflichtung im öffent- ichen Dienst befreit. Es liegt im Interesse des Ansehens ler Reichsbahn-Bediensteten, daß diese Vergünstigung auf las unbedingt notwendige Maß beschränkt bleibt. Mit Recht erregt es unter den Pflichtmitgliedern anderer Be- riebe Unwillen, wenn jeder ausgebildete und vereidigte Bahnarbeiter die Löschpflicht mit dem einfachen Hinweis uf seine Eigenschaft als „Bahnpolizeibeamter" ablehnen ann. Es ist daher zweckmäßig, den Gemeinden jährlich lie Namen der vom öffentlichen Dienst reklamierten Lohn- mpfänger (ständigen Ablöser) mitzuteilen.

Für die im öffentlichen Pflichtdienst tätigen Personen st der Schutz der reichsgesetzlichen Unfallversicherung nicht gegeben, die Frage der Unfallfürsorge soll erst durch ein in Vorbereitung befindliches Gesetz geklärt werden. Die Gemeinden tragen z. Zt. allein die Löschlast und gehen daher Haftpflichtversicherungen ein. Außerdem versichern sie ihre Feuerwehrleute gegen alle aus dem Pflichtdienst entstehenden persönlichen Schä- den, wie Krankheit, Invalidität und Tod. Die Feuer- versicherungsgesellschaften leisten hierfür Zuschüsse und bilden eigene Unterstützungskassen.

Nach der Entwickelung in der Rechtsprechung haften die Gemeinden aber nicht nur für die Schäden ihrer Feuerwehrleute, sondern auch für die der freiwilligen Helfer, die einen Waldbrand zu löschen versuchen oder vom Grundeigentümer hierzu aufgefordert worden sind. Man kann hier vom privatrechtlichen Standpunkt eine „Geschäftsführung ohne Auftrag" (§§ 677, 679 und 683 BGB.) annehmen. Die Feuerwehr will und soll nicht die Belange des Einzelnen, sondern der Allgemeinheit, der Brandgemeinde schützen, daher liegt für jeden zur Brand- löschung herangezogenen Dritten eine „Geschäftsführung" im Interesse der Gemeinde und nicht des Grundeigen- tümers vor *).

Aus der Praxis gebe ich zu obigen Ausführungen einige Beispiele:

1. Durch Funkenauswurf entsteht ein Böschungsbrand auf Bahngebiet oder dem Nachbargrundstück. Ein des Weges kommender Spaziergänger, löschdienstpflichtig oder nicht, versucht das Feuer im Keime zu ersticken, was ihm auch gelingt. Bei dieser Löscharbeit erleidet er einen Schaden von 50 RM an Kleidern und Schuhen. Ent- gelt hat der Hilfeleistende für seine Löscharbeit nicht zu verlangen, aber den Ersatz seines Schadens, den er in Verbindung mit der Gefahr der Löscharbeit erleidet. Da die Gemeinde nun im Allgemeininteresse zum Löschen des Brandes verpflichtet war, handelte der Löschende für sie in „Geschäftsführung ohne Auftrag". Seinen Sach- schaden hat daher die Gemeinde und nicht der Grund- eigentümer oder die Reichsbahn zu ersetzen. Letztere haftet zwar für den durch den Brand entstandenen Scha- den, auch ohne Verschulden. Hier ist aber nur der direkte Brandschaden gemeint, also der Flurschaden, eventuell verbranntes Vieh auf Weiden. Die Haftung für sonstigen Schaden, der einem Hilfeleistenden erwächst, hat zur Voraussetzung, daß ein Verschulden und ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem schuldhaften Funkenflug und der Beschädigung vorliegt. Die Frage des Verschuldens hängt von der Lage des einzelnen Falles ab. Der ursächliche Zusammenhang kann im Regelfall bei Wald- und ähnlichen Bränden nicht ohne Weiteres angenommen werden. Das Gesetz sieht eine Handlung dann als kausal an (ursächlich im Zusammenhang zwischen Ursache und Erfolg), wenn sie den normalen Verhältnissen und dem gewöhnlichen typischen Verlauf der Dinge ent- spricht. Ein Kausalzusammenhang zwischen dem Schaden des zum Löschen herbeigeeilten Spaziergängers und dem Funkenflug besteht also nicht. Wird die Entstehung des Brandes durch Funkenflug nicht bewiesen, so kommt eine Haftung für die Reichsbahn überhaupt nicht in Frage.

2. Durch Funkenflug entsteht auf Bahngebiet ein Böschungsbrand, der sich bei der herrschenden Dürre auf der Bodenbedeckung des benachbarten Buchenwaldes be- reits in größerem Umfang bei der Entdeckung ausgedehnt hat. Der Streckenläufer gibt auf Streckenfernsprecher Meldung. Sämtliche Gemeinden im Umkreise von 3,8 km (1 Wegstunde) von der Brandstelle (siehe PV. lfd. Nr. 4

*) 1. Preuß. Verwaltungsblatt Band 46 Nr. 41 aus 1925: „Die Haftung für Unfälle und Schäden im Feuerlösch- dienst."

2. Feuerwehrzeitung der Provinz Hannover Nr. 11 aus 1927: „Wer haftet für Schäden im öffentlichen Dienst. Eine notwendige Ergänzung zu Art. 133 der Reichs- verfassung."

Abschn. II § 6) und der zuständige Forstbeamte erhalten von der Bahnmeisterei fernmündlich die Feuermeldung. Die Rotte hat bereits Feierabend. Nach 2 Stunden haben die von 3 Gemeinden eingetroffenen Wehren den Brand gelöscht und der Forstbeamte ordnet für die Nacht eine Feuerwache an. Verschiedene Pflichtfeuerwehrleute haben einen Schaden an der Kleidung erlitten und sind durch Brandwunden einige Tage erwerbsunfähig. Die Reichsbahn hat durch den Löschdienst und die Brandwache keinerlei Unkosten, für Schäden aus dieser Tätigkeit haftet die Gemeinde oder der Spritzenverband. Ob an die Gemeinde eine Belohnung für besonders tatkräftiges Eingreifen gezahlt werden soll, ist von Fall zu Fall zu prüfen.

3. Ein Bahnunterhaltungsarbeiter wird auf dem Wege zur Arbeitsstelle von einem Grundeigentümer oder Forstbeamten zur Hilfeleistung bei einem Waldbrande aufgefordert. Dieser Aufforderung hat er Folge zu leisten, der Lohn für Arbeitsversäumnis wird ihm für den öffentlichrechtlichen Dienst von der Reichsbahn gem. § 19 d des Lohntarifvertrages fortgewährt. Wie sind aber seine Schadenersatzansprüche zu regeln, wenn er durch Brandwunden längere Zeit erwerbsunfähig bleibt und einen Brandschaden an seiner Kleidung erleidet? Die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse muß das Krankengeld ohne Weiteres zahlen. Sie wird jedoch auf eine Meldung des Dienstvorstehers hin versuchen, die gezahlten Beträge von der Gemeinde oder deren Haftpflichtversicherung im Regreßwege zurückzuerhalten. Ist der Brandgeschädigte bei einer Versicherungsgesellschaft, z. B. bei dem Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteter A. G. in Berlin selbst versichert, oder lebt er mit seinem dieser Versicherung angehörigen Vater in häuslicher Gemeinschaft, so tritt diese Versicherung mindestens mit 10 % des Versicherungsbetrages als Außenversicherung für den Schaden ein. Auch die Versicherungen betreiben im Regreßwege die Wiedererstattung durch die Gemeinde, auf deren Gebiet der Brand stattfand. An letztere hat der Geschädigte seine Forderung unmittelbar zu stellen, wenn er keine Versicherung eingegangen ist.

4. Vom Vertreter des Grundeigentümers, (§ 40[5] PrFeld- u. ForstpG.) also vom Rottenführer oder Streckenläufer werden Ortseinwohner oder vorbeikommende Personen zur Brandhilfe aufgefordert, um z. B. einen durch Funkenflug auf Bahngebiet entstandenen Brandherd zu ersticken oder das Feuer bis zum Eintreffen der Wehr einzudämmen. Sämtliche Aufgeforderten haben unentgeltliche Hilfe zu leisten. Für ihren persönlichen Schaden (an Kleidern, Gesundheit usw.) haftet die Gemeinde, in deren Gemarkung die Brandstelle liegt.

Den herangezogenen Bahnunterhaltungsarbeitern kann in allen Fällen Entgelt für den Löschdienst außerhalb der Arbeitszeit nicht gewährt zu werden, da auch für sie diese Tätigkeit dann „öffentlich-rechtlicher Dienst" ist. Beginnen Bahnbedienstete (Bua) während der Arbeitszeit unter Aufsicht des Rottenführers mit dem Löschen eines Böschungsbrandes und setzen sie diese Arbeit auf Aufforderung des Rottenführers nach Arbeitsschluß fort, so haben sie nach dem Lohntarifvertrag wohl Anspruch auf Bezahlung der Arbeitsversäumnis in der Regelarbeitszeit, aber nicht der Überzeitarbeit. Der kaufmännische und soziale Standpunkt empfiehlt, hier nicht kleinlich zu sein und den Bahnarbeitern die Löschhilfe außerhalb der Regelarbeitszeit stets dann zu bezahlen, wenn sie hierzu von der Bahnmeisterei unmittelbar und nicht erst durch die Gemeinde Pflichtdienst aufgefordert werden. Handelt es sich für die Reichsbahn um die Abwendung ei Schadens. Eine klare Entscheidung hierüber ist nicht getroffen.

Erleiden die Bahnarbeiter bei der fragl. Br bekämpfung während der Arbeitszeit oder unmittelbaren Anschluß an diese einen körperlic Schaden, so wird für diesen ein „Betriebsunfall" a nommen.

5. Wird ein Rottenführer während der Arbeits vom Forstbeamten zur Brandhilfe auf fremdem Gebiet gefordert, so hat er sie mit seinen Leuten für die Ö försterei unentgeltlich zu leisten. Den Bahnar tern wird der Lohn für Arbeitsversäumnis gemäß § des LTV. fortgewährt.

6. Ein durch Funkenflug entstandener Böschungsbr ergreift eine Aufenthaltsbude und beschädigt z. B. die dieser vorhandenen Kleider, Fahrräder usw. der Ba arbeiter. Der Schadensfall steht im ursächlichen Zus menhang mit dem Funkenflug, weil das Feuer im n malen Verlauf der Entwickelung den Schaden verurs hat. Die Reichsbahn ist daher zum Ersatz des Schad rechtlich verpflichtet. Kommt nun ein an der Brandst vorübergehender Dritter hinzu und erleidet dieser einem Löschversuch Brandschäden, so haftet für sie Gemeinde, in deren Gemarkung die Brandstelle liegt nicht die Reichsbahn. Letztere kann dem Hilfeleist den wohl eine Belohnung erteilen, weil er die Reichsb vor Schadensersatzansprüche bewahrt hat.

Es kann aber auch vorkommen, daß die Brandursa auf das Verschulden Dritter zurückzuführen ist, Ersatz nicht zu leisten vermögen. Daher ist jedem raten, eine Versicherung einzugehen. Der Schadensers anspruch ist dann nur an die Versicherungsgesellsch zu richten, einerlei welche Brandursache vorliegt. Ob auf welchem Wege die Versicherungsgesellschaft gezahlten Betrag von der Reichsbahn oder dem Drit zurückerhält, geht den Geschädigten nichts an.

Die Reichsbahn haftet für alle durch Funkenflug v ursachten direkten Schäden, auch ohne Verschulden. muß also auch dann die nachgewiesenermaßen durch F kenflug entstandenen Schäden ersetzen, wenn sie in Konstruktion der Maschinen alle modernen Einrichtung zur Verhütung von Funkenflug verwandt und im Betri die zur Brandverhinderung „erforderliche Sor falt" beobachtet hat. Wird in dieser Hinsicht ein Vers gegen die Sorgfaltspflicht nachgewiesen, so hat die Reic bahn auch dann den Schaden zu ersetzen, wenn die Zündu durch Funkenflug zwar nicht bewiesen, aber mit Wa scheinlichkeit angenommen werden kann. Ein Rechtsstr sieht dann für die Reichsbahn nicht günstig aus, und Schadensersatzanspruch der Gegenseite würde dann n §§ 823, 831 BGB. begründet sein.

Die Sorgfaltspflicht zur Abwendung von Brandschäd verlangt u. a.:

1. Die ausreichende Anlage von entsprechend breit Brandschutzstreifen und deren Wundhaltung,
2. die Beseitigung des Aufwuchses und des trocken Grases auf den von den Brandschutzstreifen na dem Betriebsgleise zu eingefaßten Flächen,
3. die Aufstellung von Brandwachen,
4. die Ausrüstung der Maschinen mit Schutzvorrichtu gen gegen Funkenauswurf und deren Kontrolle.

Die RBD. Kassel hat mehrfach auf die sorgfältigste Beachtung der zur Verhütung von Brandschäden ergangenen Vorschriften hingewiesen (s. Amtsblatt Auszug I 583—587, Abl. A. II 503 und 504).

Bei der großen Trockenheit im verflossenen Frühjahr mit anhaltendem starken SO-Wind hatte ich fast täglich mit Böschungsbränden zu kämpfen. Bei 6 Bränden mußten die Gemeindewehren alarmiert werden, zusammen ca. 4 ha Waldbodenbedeckung wurden vom Bodenlauffeuer ergriffen. Auf Grund meiner reichen Erfahrungen gebe ich zu vorstehend angezogenen Verhütungsmaßnahmen folgende Anregungen:

Nach der Schneeschmelze bilden die an den Böschungen vorhandenen trockenen Gräser die größte Brandgefahr. Werden sie durch Funkenauswurf entzündet, so breitet sich das Feuer besonders bei starkem Wind sehr schnell aus. Die Brandschutzstreifen allein bieten dann nicht die ausreichende Sicherheit, weil Funken und besonders brennende Blätter usw. vom Wind über sie hinweg in das angrenzende gefährdete Gebiet getragen werden. An gefährdeten Stellen muß aus diesem Grunde das Unterholz zwischen Brandschutzstreifen und Betriebsgleis im Winter möglichst beseitigt werden (besonders Eiche, die bei jungem Holz im Winter die trockenen Blätter nicht verliert). Die leitenden Stellen haben diese Gefahr erkannt und fordern von dem technischen Dienstvorsteher u. a. die „Beseitigung" des trockenen Grases.

Auf chemischem oder mechanischem Wege ist dieses Ziel nicht zu erreichen, und daher habe ich der Rotte die Anweisung gegeben, unter guter Bewachung das „Abbrennen" der Böschungen vorzunehmen, sobald die Gräser von den Sonnenstrahlen einigermaßen brandreif getrocknet sind. Nur mit dieser ergänzenden Maßnahme, nicht allein durch Brandschutzstreifen kann die Brandgefahr erfolgreich bekämpft werden. Zur Vermeidung von Zweifeln weise ich darauf hin, daß das Abbrennen von Böschungen nach den vorstehend aufgeführten Vorschriften statthaft, aber von der „Anzeige" an die zuständige Polizeibehörde abhängig ist. Die Genehmigung der Ortspolizeibehörde ist zu dem Abbrennen der Böschungen aber nicht erforderlich, weil die Reichsbahn ihre Betriebsanlagen, zu denen auch die Böschungen zählen, durch die Bahnpolizei überwacht.

Es sind geteilte Meinungen darüber aufgetreten, ob die Reichsbahn zum Abbrennen der Böschungen die Anzeige an die Ortspolizeibehörde zu erstatten habe. Diese Frage ist m. E. zu bejahen. Die gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften sind zum Schutz der Allgemeinheit erlassen, hierzu zählt als „Grundeigentümer" auch die Reichsbahn. Nach der PV. zu lfd. Nr. 4 hat jeder, der einen Waldbrand wahrnimmt, die Anzeigepflicht beim nächsten Forstbeamten oder Gemeindevorsteher. Diese Bestimmung gebietet, schon vor der Inangriffnahme des Abbrennens die Gemeinde (Ortspolizei) zu benachrichtigen, damit unnötiger Feueralarm, wie er schon oft vorgekommen ist, vermieden wird.

Nach dem Abbrennen der Böschungen ist die Aufstellung von Brandwachen unerläßlich, da versteckte Glut Anlaß zu einem neuen Brandherd geben kann. Bei einem Verstoß hiergegen macht sich der schuldige Beamte außer der Haftung für den privatrechtlichen Schaden nach § 40 [4] des PrFeld- u. ForstpG. strafbar.

Die vorstehend unter 7. aufgeführte Verordnung des pr. Ministers für L. D. u. F. verbietet jedes Abbrennen der Böschungen nach dem 1. März. Die Reichsbahn erkennt dieses Verbot auch für ihren Geschäftsbereich an und fordert von den techn. Dienstvorstehern die genaue Beachtung dieser Anordnung. Das Abbrennen richtet sich nach den Witterungsverhältnissen im Spätwinter, kann also von einem Zeitpunkt nicht abhängig gemacht werden. Bleibt das bis dahin noch nicht trockene Gras nach dem 1. März an den Böschungen stehen, so wird es erfahrungsgemäß nach und nach größtenteils durch Funkenauswurf oder durch die aus den Fenstern der Raucherabteile herausgeworfenen glimmenden Zigarren- und Zigarettenstummel (Verstoß gegen § 40 [3] des PrFeld- u. ForstpG.) entzündet. Bei dem dann z. B. in der Brutzeit der Vögel entstehenden Böschungs- und Heckenbrand gehen die Nester der Bodenbrüter doch verloren. Es wird also das Gegenteil des angestrebten Zweckes erreicht, und daher erscheint es geboten, schon mit Rücksicht auf die vergrößerte Brandgefahr das Bahngebiet in den Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht mit einzubeziehen. Das Abbrennen hat jedoch so früh wie möglich zu erfolgen und ist tunlichst vor dem 1. März zu beenden. Die vielen Brände im April ds. Js. und die dadurch entstandenen hohen Schadensersatzansprüche sind zum größten Teil auf das Konto dieses Brandverbots nach dem 1. März zu buchen.

Soll sich die von den technischen Dienstvorstehern geforderte Aufstellung der Brandwachen wirksam gestalten, so muß sie ausreichend bei Tag und Nacht erfolgen. Hierdurch entsteht wiederum eine große geldliche Belastung des Ausgabetitels 5,2 [1] und eine bedenkliche Schwächung der Arbeitsrotten. Außerdem kann ein Brand an einer Stelle, an die eine Brandwache erst nach 2 Stunden wieder zurückkehrt, in der Zwischenzeit entstehen und großen Umfang annehmen. Billiger und zweckentsprechender ist die leider seither vermißte Mitbeteiligung des Lokpersonals. Ich bringe für diese ein besonderes Feuersignal, zusammengesetzt aus den Signalen 25 ud 20 des Signalbuches in Vorschlag. Dieses Signal müßte vom Lokführer nach der Wahrnehmung eines Brandes bei der Vorbeifahrt dem Blockwärter oder Brandposten oder Stationsbeamten und vor allen Dingen der Rotte gegeben werden, damit der Rottenführer sich zum nächsten Fernsprecher begibt und Meldungen entgegennehmen kann. Das Achtungssignal dürfte nur dann anzuwenden sein, wenn die Aufmerksamkeit zur Aufnahme des Signals 20 erregt werden muß. Dieses ist z. B. bei der Durchfahrt durch eine Station in der Dunkelheit der Fall. In meiner langjährigen Praxis habe ich noch nie die Abgabe des Signals 20 durch das Lokpersonal bemerkt. Das Personal kennt es nicht mehr.

Die Lokführer gebrauchen bei unterlassener Feuermeldung über Brände während der Tageszeit wohl die Ausrede, sie hätten geglaubt, die Rotte brenne das trokkene Gras ab. Es wäre dieser Unklarheit dadurch zu begegnen, daß beim eigenen Abbrennen der Böschungen ein Mann mit hochgehaltener Schaufel neben einer weiß gestrichenen Tafel mit rotem „F" auf dem Randweg steht und dem Lokführer hierdurch die Anwesenheit der Rotte erkennbar wird. Zum Geben der Signale ist er dann nicht verpflichtet.

Zur weiteren Bekämpfung der Brandgefahr ist darauf zu achten, daß nicht Anlieger den in der DV. 300 Anhang 2 bekanntgegebenen feuerpolizeilichen Vorschriften zuwider handeln.

Es ist nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts und der RBD. Kassel als eine polizeiliche erzwingbare Pflicht eines Grundbesitzers anerkannt werden, sein Eigentum nur so zu benutzen und in einem solchen Zustande zu erhalten, daß aus dessen Benutzung eine polizeilich nicht zu duldende Gefahr — weder für seine noch auch für benachbarte Grundstücke oder für die auf beiden weilenden Menschen — nicht entstehen kann. Insbesondere ist darnach die Umwandlung eines polizeilich statthaften Zustandes in einen polizeilich unstatthaften nicht zulässig und soll unter Umständen mit Hilfe der Polizeibehörde verhindert werden.

Eine solche Umwandlung wird vorliegen, wenn ein bisher seit dem Bestehen der Bahn als Wiese benuztes Grundstück aufgeforstet wird, da alsdann eine stete Brandgefahr durch Funkenflug der Lokomotiven herbeigeführt wird.

Auf bahneigenen Lagerplätzen neben den Betriebsgleisen und in Gleisanschlüssen können Stoffe innerhalb des Funkenbereichs der Lokomotive gelagert werden. Der Mieter oder Anschlußinhaber übernimmt jedoch nach den besonderen Bedingungen der Reichsbahn die Haftung für sämtliche ihm durch den Betrieb zugefügte Brandschäden.

Zur Abwendung eines größeren Brandschadens müßten ferner die Bestimmungen die Möglichkeit geben, die Rettungsmannschaft und besonders eine entfernt arbeitende Rotte möglichst schnell zur Bekämpfung des Brandes an die gefährdete Stelle heranzubringen. Die FV. § 25 lauten: „Bei Eisenbahnunfällen, Bränden oder sonstiger gemeiner Gefahr dürfen alle Züge zum Aufnehmen und Absetzen von Ärzten, Rettungsmannschaften, Feuerwehr oder bewaffneter Macht in den Stationen gestellt werden.“ Die Schäden bei einem Waldbrand sind oft sehr groß und es müßte zu deren Abwendung im dringenden Falle zugelassen werden, daß wenigstens die Pz. und Gz. zur Aufnahme und zum Absetzen der Rettungsmannschaften und der Rotte auch auf freier Strecke zum Halten gebracht werden dürfen.

Von großer Wichtigkeit ist die von den Betriebswerkmeistereien (Bw.) im Frühjahr vorzunehmende Revision der Funkenfänger und Aschkastenverschlüsse. Der Erledigungsbericht ist für diese Dienststellen zum 1. Mai j. Js. vorgeschrieben. Dieser Termin liegt zu spät, im Durchschnitt beginnt Ende Februar die gefährlichste Zeit der Brände. Es ist daher für den techn. Dienstvorsteher ratsam, von folgender Bestimmung Gebrauch zu machen: Bekanntlich muß nach jedem Brand vorerst das Hauptaugenmerk auf dessen Entstehungsursache gerichtet sein. Sie ist für die Klärung der Schadensersatzfrage von großer Wichtigkeit. Es ist daher zur Untersuchung der in Frage kommenden Lokomotiven je ein Telegramm an die in der Fahrrichtung nächst erreichbare Bw. und an die Heimatbw. zu richten. Diese Telegramme sind auch dann schon erforderlich, wenn die Lok glühende Schlacken verloren, die zwar keinen Brand hervorrufen, aber an anderer Stelle die Ursache dazu bieten kann. Um die Bw. an die rechtzeitige Untersuchung der Lokomotiven im Nachwinter zu erinnern, empfiehlt es sich, besonders bei Beginn der gefährlichen Zeit au reichend Telegramme zu geben, sobald starl Funkenflug und das Auffinden glühender Schlacke Gleise Anlaß dazu bieten. Unterbleibt es, so vermu die Bw. ihre Lokomotiven in Ordnung, und die Ba meisterei hat dann dauernd Brände und aufregende Arb Nicht auf eines meiner Telegramme ist ein Fehler an der L ermittelt worden; dies gibt zu Bedenken Anlaß. Nach mei Ermittelungen zeigen die unteren Aschkastenklappen, a die neuerer Art, oft kleine ca. 15 mm große Fugen, durch das Werfen des Eisenblechs unter dem Einfluß glühenden Schlacke entstanden sind. Ich führe daher a die Entstehungsursache der Brände weniger auf Funk auswurf aus dem Schornstein als auf das Verlieren glüh der Schlacke durch die Aschklappenfugen und auf mang hafte Verschlüsse zurück. Diese Mängel werden von d Bw. oft nicht sofort nach Angabe der Lokführer beseiti weil die Lokomotiven mit Personalwechsel längere Z ununterbrochen im Betriebe laufen und auch bei Fe stellung des Schadens eine Ersatzlok nicht immer sof vorhanden ist. Aus diesem Grunde ist es erklärlich, war die Bw. bei der Untersuchung nichts feststellen und Lokführer die Brandmeldungen vermeiden wollen. versuchen die Ursache stets mit dem Einwand „bei d Vorbeifahrt hat der Brand schon bestanden“ auf das V schulden Dritter zurückzuführen.

Die Kenntlichmachung der besonders gefährdeten Str ken durch ringförmigen weißen Anstrich der Telegraph stangen ist m. E. zwecklos, weil die Bearbeitung des Feue und die vorteilhafteste Beschickung der Feuerkiste Kohle nicht von besonderen Streckenabschnitten, die der Dunkelheit nicht zu erkennen sind, abhängig gema werden kann.

Nach Angabe der Lokführer kann bei den gesteigert Geschwindigkeiten und den schweren Lokomotiven, die Durchschnitt auf 1000 km bis zu 360 Ztr. Kohle ve brauchen, die Feuerung mithin in kurzen Abständen schickt werden muß, auf diese Feuersignale keine Rüc sicht genommen werden. Sie sind daher zweckmäßig nic im Anstrich zu erneuern und die Frist für die Erledigu des Anstrichs wäre im Terminkalender zu streichen. D bei dem Öffnen der Feuertür und dem Durcharbeiten d Feuers allerdings entstehende stärkere Funkenflug a dem Schornstein ist bei Befolgung meiner Anregung nicht mehr so gefährlich.

In meinen vorstehenden Ausführungen habe ich da zulegen versucht, wie weit die gesetzlichen und polize lichen Vorschriften Anwendung finden können. Für d buchstäbliche Auslegung hat der Praktiker im Allgemein wenig Verständnis und Möglichkeit. Nach meinen Erfa rungen wäre es zweckmäßig und wirtschaftlich, de technischen Dienstvorsteher in seiner Zuständigkeit d Befugnis zu geben, im Einzelfall Belohnungen bis 6 RM für die Person (mit Ausnahme der Wehren) f schnelles Zugreifen zuzusichern. Es ist doch vom kau männischen Standpunkt richtiger, einen kleinen Betra auszugeben, wenn man dadurch einen größeren Bran schaden verhindern kann. Unzweckmäßig ist es, sich m einem zur Hilfeleistung Aufgeforderten herumzustreite ob er einen „erheblichen Schaden“ durch die gefordert Löschhilfe erleidet oder nicht. Seine nachträgliche B strafung mindert den Brandschaden doch nicht.

Tarifarische und verkehrliche Maßnahmen der Dänischen Staatsbahn zur Hebung des Verkehrs.

In den letzten Jahren ging der Verkehr unter dem ettbewerb des Kraftwagens und infolge der Deflations-isis ständig zurück. So sank die Zahl der Reisenden i Nahverkehr in den Jahren 1924—28 von 21,9 auf ,7 Millionen, die beförderte Gütermenge einschließlich s Tierverkehrs im Nahverkehr in den Jahren von 24—27 von 5,0 auf 3,8 Millionen Tonnen und stieg erst i letzten Betriebsjahr (1927/28) wieder auf 4,1 Millionen onnen.

Man erkannte bald, daß den hohen Tarifen eine roße Schuld für den Verkehrsrückgang beizumessen ar. Im Frühjahr 1925 führte man den ersten Abbau der arife durch. Auf dem Gebiete des Gütertarifs glaubte an soweit gehen zu können, daß man den Abschluß be-nderer Tarifvereinbarungen mit den einzelnen Verfrach-rn ermöglichte. Bald mußte aber auch die Dänische taatsbahn erkennen, daß dieses Verfahren, das andere isenbahnverwaltungen schon vor Jahrzehnten als un-weckmäßig beseitigt hatten, so unübersichtliche Verhält-isse schuf, daß man es gelegentlich einer am 1. April 927 durchgeführten allgemeinen Gütertarifsenkung ab-chaffte.

Der Personentarif erfuhr in letzter Zeit keine llgemeine Herabsetzung, da man der Ansicht ist, daß die ahrpreise der dänischen Staatsbahn im allgemeinen nicht öher als die der Nachbarländer liegen. Während für ntfernungen bis 225 km ein reiner Kilometertarif, wie ei der Deutschen Reichsbahn gilt, ist für Entfernungen ber 225 km ein Zonentarif eingeführt, durch den die ahrpreise für größere Entfernungen unter denen der eisten Nachbarländer liegen. Man beabsichtigt nur, die Preisspanne zwischen der 2. Klasse und der 3. Klasse von 1,7 auf 1,5 herabzusetzen. Für Rückfahrkarten will man ei Entfernungen bis zu 60 km mit Ausnahme der Fähr-schiffstrecken in der 2. wie in der 3. Wagenklasse einen Rabatt von 25 % gewähren. Die Gültigkeit dieser Fahr-karten soll zwei Werktage betragen, wobei ein anschlie-ßender oder zwischenliegender Sonn- und Feiertag nicht mitgerechnet wird. Bereits durchgeführt sind Tarif-ermäßigungen bei Schulreisen und dergleichen, bei denen die Mindestteilnehmerzahl von 14 auf 10 herabgesetzt ist. Gleichzeitig hat man die Bedingungen für die Benutzung dieser Tarifermäßigung gemildert. Für Gesellschafts-reisen beträgt die Mindestteilnehmerzahl wie bei der Deutschen Reichsbahn und vielen anderen Eisenbahn-verwaltungen jetzt nicht mehr 30, sondern 20. Man hat verschiedene Ermäßigungen (gewöhnlich 25 %) durch-geführt, so für Reisen zu Versammlungen, Kongressen u. dgl. Nach dem Muster der Deutschen Reichsbahn wurden besondere Verwaltungssonderzüge mit Ermäßigung gefahren, die Sätze für bestellte Sonderzüge herabgesetzt. In vielen Verbindungen wurden verbilligte Sonntags-rückfahrkarten eingeführt.

Mit einer Personenkraftwagenlinie (To-astrup — Kjögl) wurden Vereinbarungen über eine durchgehende Personenbeförderung getrof-fen. In geeigneten Fällen, in denen der Kraftwagen eine Ergänzung der Eisenbahn bildet, will man auf diesem Wege fortfahren.

Auch der Gütertarif ist verschiedentlich ermäßigt worden. Die Frachtsätze für größere Stückgutsendungen (1500 kg und darüber) sind bei Entfernungen bis zu 125 km um 10 % herabgesetzt worden. Nur die Fährstrecke über den Großen Belt und den Öresund waren wegen der höheren Betriebskosten von der Ermäßigung ausgenommen worden. Verschiedene Güter wie Bananen, Eiscreme, künstliche Sahne, werden nunmehr zu den leichtverderblichen Gütern gerechnet und bei Berechnung der Frachtgutsätze als Eilgut befördert. In der Gütereinteilung wurden erhebliche Detarifierungen vorgenommen. Die Wagenladungssätze kommen künftig für Nahentfernungen (bis zu 125 km, jedoch nicht für die Fährstrecken über den Großen Belt und den Öresund) zur Anwendung, wenn mindestens 3000 kg (früher 5000 kg) aufgegeben werden. Die Bestimmungen über die Berechnung bei Wagenladungen aus verschiedenartigen Gütern, auch verschiedener Klassen (vgl. § 14 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. B), sind gemildert worden.

Neben diesen tarifarischen Maßnahmen hat man versucht, der Eisenbahn durch verschiedene verkehrliche Maßnahmen Verkehr zuzuführen, indem man z. B. Haltepunkte und kleinere Bahnhöfe zum Versand von Gütern und lebenden Tieren zugelassen hat. Im übrigen schuf man mehr und schnellere Beförderungsmöglichkeiten. Die dänische Staatsbahn geht ferner in größerem Umfange dazu über, die Zuführung und Abholung von Gütern selbst zu übernehmen. Es ist Aufgabe der von der Staatsbahn errichteten Verkehrsagenturen, diesen Zweig des Unternehmens weiter auszubauen, insbesondere auf einen Umkreis von 10 km von der Station auszudehnen. Ursprünglich bestand diese Einrichtung nur in den Städten und bedeutenderen Orten auf dem Lande. Zur Zeit erfolgt das Zu- und Abrollen der Güter bereits auf 140 Stationen gegenüber einer Gesamtzahl von 393 Stationen. Man beabsichtigt, auch auf dem Lande Annahmestellen für Pakete und Stückgüter einzurichten. Wagenladungsgüter werden nur auf Wunsch des Versenders entladen und zugeführt. Während die Zuführung und Abholung der Paketgüter umsonst erfolgt, wird für die Stückgüter ein möglichst geringes Entgelt erhoben. Zu dem weiteren Aufgabenkreis der Verkehrsagenturen der Staatsbahn, denen 2 Verkehrsinspektoren und 20 Assistenten angehören, gehört die persönliche Fühlungnahme mit den Verkehrtreibenden, um Sendungen der Bahn zuzuführen und die besonderen Wünsche der Versender kennen zu lernen, damit diesen möglichst in tarifarischer und verkehrlicher Hinsicht Rechnung getragen wird oder dem Generaldirektorat der Staatsbahn entsprechende Vorschläge für eine Änderung der Bestimmungen unterbreitet werden können. Aus diesem Grunde unterstehen diese Verkehrsagenturen auch unmittelbar dem Generaldirektorat und nicht den Ämtern, obwohl es natürlich im Interesse der Sache liegt, daß sie mit den einzelnen Dienststellen und den Ämtern im übrigen eng zusammenarbeiten und diese gewissermaßen ergänzen und unterstützen. Der Schriftverkehr ist der Einfachheit halber möglichst zu vermeiden. Was irgend geht, soll mündlich erledigt werden. Dem Vernehmen nach soll dieses Verfahren der dänischen Staatsbahnen bei den Verkehrtreibenden guten Anklang gefunden haben.

Paszkowski.

Die Ergebnisse der Österreichischen Fremdenverkehrstatistik für das Jahr 1927.

Von Sektionsrat Ing. **Erwin Deinlein**, Wien.

Eben veröffentlicht das Österreichische Bundesamt für Statistik*) die Ergebnisse des Jahres 1927 auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs, und es kann vorweg festgestellt werden, daß die statistisch erfaßten Zahlen die optimistischsten Schätzungen nahezu erreicht haben, so daß sich das Jahr 1927 als sehr günstiges Fremdenverkehrsjahr darstellt. Ehe wir uns mit der fachlichen Würdigung der Erfolge befassen, sei noch das Wesentlichste über das System der österreichischen Fremdenverkehrsstatistik vorausgeschickt.

Auf den internationalen Fremdenverkehrskongressen der letzten Jahre hat die Frage einer zweckdienlichen Fremdenverkehrsstatistik stets eine große Rolle gespielt. Dies war zuletzt der Fall auf dem III. Congrès International des Organes Officiels de Propaganda Touristique, der im Herbst 1927 in Jugoslawien stattgefunden hat und auch auf der bald nachher in Paris abgehaltenen Generalversammlung des Conseil International du Tourisme. Dies ist bei der heutigen Einstellung fast aller europäischen Staaten, die in der Fremdenverkehrsförderung ein sehr ernstes, vielfach sogar lebenswichtiges Problem ihrer Volkswirtschaft erblicken, sehr begreiflich, denn eine planmäßige Förderung des Fremdenverkehrs kann der Stütze einer zweckentsprechenden und verläßlichen Statistik nicht mehr entraten. Der vorgenannte III. Propagandakongreß in Südslawien, ebenso wie sein Vorgänger in der Tschechoslowakei war auch in dieser Beziehung sehr lehrreich, denn die Vertreter von 17 europäischen Staaten erörterten dort die Grundzüge und das Wesen der in ihrem Lande bestehenden oder angebahnten Fremdenverkehrsstatistik. Hierbei konnte Österreich die Genugtuung erleben, daß die besondere Zweckmäßigkeit seines Systems allgemein anerkannt wurde. Von der Erwägung ausgehend, daß für die Beurteilung des Fremdenverkehrs nach seinem wirtschaftlichen Ergebnis vor allem die Anzahl der von den Fremden bewirkten Übernachtungen maßgebend ist, wogegen der Anzahl der gemeldeten Fremden selbst weniger Bedeutung zukommt, bemüht sich die österreichische Fremdenverkehrsstatistik in erster Linie die Übernachtungszahl zu erfassen, was ihr auch, soweit dies praktisch überhaupt möglich ist, gelingt. Die Grundlage der statistischen Zählungen bildet die polizeilich vorgeschriebene Meldepflicht, die der Ortsfremde in dem von ihm jeweils besuchten Ort zu erfüllen hat. Dies geschieht durch einfache Ausfüllung des ihm vom Hotelier oder auch vom privaten Wohnungsvermieter vorgelegten Meldezettels. Die auf diese Weise gewonnenen Angaben stellt nun das Gemeindeamt in besonderen Gemeindebögen monatsweise zusammen und führt diese Bögen am Ende der Zählperiode, von der noch die Rede sein wird, an die zuständige Bezirkshauptmannschaft ab. Diese verfaßt eine Bezirksübersicht und sendet den ganzen Akt an die Landesregierung. Dort werden die von den Bezirkshauptmannschaften vorgelegten Übersichten samt ihren Beilagen überprüft und länderweise gesammelt dem Bundesamt für Statistik zur endgültigen Ausarbeitung übermittelt. Die Zählperiode beginnt nicht am 1. Januar jedes Kalenderjahres, sondern am 1. November und reicht bis zum 31. Oktober des folgenden Jahres. Dies geschieht deshalb, damit die ganze Wintersaison jedes Jahres erfaßt werde. Die österreichische Fremdenverkehrsstatistik liefert nach Bundesländern getrennt sowie auch für das ganze Bundesgebiet zusammengezählt die Zahl der Beherbergungsbetriebe und der Fremdenbetten, die Anzahl der Fremden und Übernachtungen und die durchschnittliche Zahl der Aufenthaltstage. Die Zahl der Fremdenorte, auf der sich die Zahl der Betriebe und der Betten aufbaut, ist durch die Bestimmung begrenzt, daß nur solche Orte mitgezählt werden, die im Berichtsjahr mindestens 500 Fremde oder 3000 Übernachtungen auszuweisen haben. In der Statistik für 1927 sind 705 solcher Orte berücksichtigt gegen 606 im Vorjahre. Die Statistik weist ferner innerhalb der vorgenannten Hauptgruppen noch aus: die Zahl der Gasthöfe, Privathäuser und sonstigen Betriebe, worunter Schutzhäuser, Pensionen, Sanatorien und Vereinsheime verstanden sind, ebenso auch die in diesen Herbergsgruppen bestehenden Betten; die Herkunftsgebiete der Fremden, aus denen durch Zusammenziehung die Gruppen Inla und Ausland gebildet werden und schließlich die Ergebni innerhalb des Winter- und Sommerhalbjahres, wobei m jenes vom 1. November bis 30. April und dieses vom 1. M bis 30. Oktober rechnet. Es ist selbstverständlich auch mö lich auf Grund der vorhandenen Unterlagen das Ergeb monatsweise zusammenzustellen, doch geschieht dies in d vom Bundesamt für Statistik veröffentlichten Gesamtüb sicht nicht. Dagegen wird ihr eine Zusammenstellung a gegliedert, aus der die Gestaltung des Fremdenverkehrs den größeren Fremdenverkehrsorten ersichtlich ist. D ist nicht nur für die mit der Förderung des Fremdenv kehrs befaßten amtlichen und privaten Stellen, sonde auch für die Fremdenverkehrspropaganda sehr interessa weil sie daraus Richtlinien für die Zukunft entnehm kann. In diesem Zusammenhang muß es allerdings a Mangel empfunden werden, wenn die Statistik für d Vorjahr erst Ende Juni erscheint, denn zu diesem Ze punkt kommt die Propaganda zum mindesten für d Sommersaison längst zu spät, von der Vorsaison g nicht zu reden. Daran trägt indes nicht etwa d Bundesamt für Statistik die Schuld, sondern die Verzögeru beginnt schon bei den Gemeinden, die sich mit der Statist gewöhnlich erst in der stillen Saison zu beschäftigen a fangen. Es ist indes zu hoffen, daß in dieser Richtung ei Besserung eintreten wird, sobald sich das System, das seiner jetzigen Form erst seit Ende 1924 eingeführt ist, ei lebt und die Gemeinden immer mehr den Wert einer rec zeitig vorliegenden Statistik für sie selbst einsehen.

Nun ein paar Zahlen aus der österreichischen Fremde verkehrsstatistik des Jahres 1927.

Nachdem durch ungünstige Witterung in der Wintersp saison und Sommerhauptreisezeit sowie durch die infol des Francesturzes hervorgerufene Ablenkung des Reiseve kehrs im Jahre 1926 ein kleiner Rückschlag für den öste reichischen Fremdenverkehr zu verzeichnen war, zeigt si im Jahre 1927 ein sehr erheblicher Aufschwung. Die Za der Übernachtungen ist von 13 348 300 auf 15 847 400, je der Fremdenmeldungen von 3 215 271 auf 3 580 018 gestiege das bedeutet eine Erhöhung um 18,7 bzw. 11,3 %. Der Ante der Ausländer an der Übernachtungszahl betrug 40,7 gegen 39,6 % im Jahre 1926, während von den Fremdenme dungen 40,8 % gegen 39,0 % im Jahre 1926 auf Ausländ entfielen. Für die volkswirtschaftliche Würdigung des Fre denverkehrs als Aktivpost der Zahlungsbilanz hat natu gemäß vor allem der Ausländeranteil Bedeutung, der I länderanteil nur insofern, als er eine Verminderung der Ausfu österreichischer Valuten ins Ausland, die wahrscheinlich um so höherem Maße stattgefunden hätte, je geringer d Anziehungskraft der heimischen Sommerfrischen, Winte sportplätze, Kurorte, Bäder und Städte auf die eigene B völkerung gewesen wäre, darstellt. Der geldliche Roh ertrag des reinen Fremdenverkehrs im Jahr 1926 wurde vom Verfasser vorsichtig mit rund 127 Mil lionen Schilling angenommen**). Dr. Erich Gebe kommt in seiner Studie „Fremdenverkehr und Zahlungs bilanz", Verlag der Kammer für Handel, Gewerbe und In dustrie, Salzburg 1928, zu einem Rohertrag des Fremdenve kehrs im Jahre 1927 auf 140 Millionen Schilling, indem e von einem Durchschnittstagesaufwand des Ausländers vo 25 bis 30 Schilling ausgeht. Ferner gibt er den mutmaßliche Ertrag des eigentlichen „stillen Exportes", der aus de außerhalb des normalen Lebensaufwandes des Ausländers i Österreich durch Einkauf und Mitnahme der erworbene Waren ins Ausland entsteht, mit 40 Millionen Schilling an so daß insgesamt eine Einnahme von rund 180 Millione Schilling der österreichischen Volkswirtschaft zugeflosse sein könnte. Nimmt man demnach für 1926 als tatsächliche Ertrag des Fremdenverkehrs den Mittelwert von 150 Mi lionen Schilling an, wodurch man auch dem sich aus Aus landsreisen der Österreicher und Einfuhr der für den öste reichischen Fremdenverkehr erforderlichen ausländische Waren ergebenden Abstrich einigermaßen Rechnung getrage hat, so kommt man unter Zugrundelegung der 18,7 prozen

*) S. Statistische Nachrichten VI. Jahrg. Heft vom 25. Juni 1928.

**) Vgl. den Aufsatz „Fremdenverkehr und Handelsbilan in Österreich" in dieser Zeitung, Nr. 4 vom 26. Januar 1928

ren Steigerung der Übernachtungszahl zu einem Ergebnis on rund 178 Millionen Schilling. Hierdurch erheint etwa ein Sechstel des mit rund 1100 Millionen Schilg angegebenen Abganges der Handelsbilanz für 1927 gedckt, während das Verhältnis im Jahre 1926 sich noch auf bis 1/6 stellte. Dieses erfreuliche Ergebnis, das übrigens it den Vorhersagen des Verfassers in dem erwähnten Aufatz**) nahezu vollkommen übereinstimmt, bildet zweifellos nen großen Erfolg der Fremdenverkehrspolitik in Österich, als deren Träger sich Bundesminister für Handel und erkehr Dr. Schürff während seiner mehr als fünfjährigen mtstätigkeit so verdient gemacht hat. Es zeigt sich aber ich, daß die für die Zukunft ausgegebenen Richtlinien urchaus richtig gezeichnet wurden. Die gesetzlichen institionsbegünstigenden Maßnahmen der Bundesregierung nd der Bundesländer haben im Jahre 1927 einen Zuwachs on rund 26 000 Fremdenbetten oder eine Vermehrung von ber 13 % des Gesamtbettenstandes erzielt. Jedes Bett war urchschnittlich durch 70 Nächte besetzt. Da die Sommerhauptaison höchstens mit sechs Wochen, also 42 Nächten gechnet werden kann, so bleiben 28 besetzte Nächte für Winter-, Vor- und Nachsaison übrig. Im Jahre 1926 stellte ch die letztgenannte Zahl nur auf 24,7. Es ist also eine, enn auch bescheidene Belebung der Nebensaison eingeeten. Die allenthalben angestrebte Hebung des Niveaus urch Verbesserung und Ausgestaltung der Verkehrs- und nterkunftsverhältnisse und Vermehrung der Anziehungskraft urch Schaffung anziehungskräftiger Anlagen und Veranstalngen hat nicht nur in den betreffenden Orten eine erstaunche Hebung der Besuchzahl zur Folge gehabt, sondern auch dazu beigetragen die durchschnittliche Zahl der Aufenthaltstage im Sommerhalbjahr von 4,2 auf 5,0 zu erhöhen.

Nun erübrigt noch einige Worte über die Herkunft der Gäste Österreichs zu sprechen. Von den rund 6 444 000 Übernachtungen der Ausländer entfielen 3 330 000 also mehr als die Hälfte auf Reichsdeutsche. Dann kommen die Ungarn mit 766 000, die Tschechoslowaken mit 753 000, die Jugoslawen und Angehörigen der übrigen Balkanstaaten mit 477 000 Übernachtungen. Amerika übertraf mit 244 000 Übernachtungen den Anteil Italiens oder den von England und Frankreich zusammen. Auch Polen, Rußland und die Randstaaten blieben mit 218 000 dahinter zurück, während die übrigen Staaten Europas mit ungefähr der gleichen Zahl wie Amerika, nämlich mit 266 000 teilnahmen. Die augenfälligste Zunahme des Besuches gegenüber dem Jahre 1926 zeigt sich bei den Reichsdeutschen (38,5 %) und den Amerikanern (27,9 %), was auch verhältnismäßig dem Umfange der in Deutschland und Amerika betriebenen Werbung entspricht. Die dagegen geringere Steigerung des Besuches aus der Tschechoslowakei und aus Ungarn, also zwei unmittelbar benachbarten Staaten, gibt einen Fingerzeig für künftige Werbeprogramme. Der Anteil der Tschechoslowakei am österreichischen Fremdenverkehr dürfte übrigens zufolge der seit Ostern in Kraft stehenden Aufhebung des Sichtvermerkzwanges schon im Jahre 1928 eine bedeutende Vermehrung erfahren.

Österreich kann mit den Ergebnissen der Fremdenverkehrsstatistik für das Jahr 1927 zufrieden sein. Bei richtiger Verwertung werden sie die Grundlage für weitere Erfolge in der Zukunft bilden.

Generaldirektor Dr. Dorpmüller zur Betriebssicherheit der Reichsbahn.

Am 27. Juli hatte die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn die Presse zu einer Besprechung geladen. Bei dieser Gelegenheit hielt der Generaldirektor Dr. Dorpmüller folgende Rede:

Ich habe Sie hierher gebeten, um mit Ihnen über die Frage der „Sicherheit auf der Reichsbahn" zu sprechen, da man anläßlich der letzten Unglücksfälle von einer Gefährdung der Sicherheit spricht.

Ich bin mir bewußt, daß ich das Vertrauen Ihrer Mitarbeit nur gewinnen kann, wenn ich Ihnen den Zustand der Sicherheit auf der Deutschen Reichsbahn so unparteiisch wie möglich darlege, wenn ich mich frei mache von dem Bestreben, irgend welche Fehler zu beschönigen oder Verbesserungsvorschläge ungeprüft zurückzuweisen.

Ich habe in meiner 35jährigen Eisenbahnerlaufbahn Gelegenheit genug gehabt, zu beobachten, daß die Zeit der Unglücksfälle auch die Unzufriedenheit mit der Eisenbahn in solchen Fällen loslöst, die mit dem Unglücksfall eigentlich nichts zu tun haben. Man spannt die öffentliche Meinung an, um Ziele zu erreichen, die in Zeiten eines einwandfreien Arbeitens des Eisenbahnbetriebes in der Allgemeinheit keinen Anklang finden.

Das soll kein Vorwurf sein, denn dieses Vorgehen ist zu menschlich; aber es trübt den klaren Blick für die wirklichen Zusammenhänge, die die Unglücksfälle verursacht haben.

Und nun bedenken Sie, daß trotz der verbesserten Lage unseres Volkes im Vergleich zu den Zuständen, die am Ende der Kriegszeit herrschten, wir es doch noch mit kranken Zeiten zu tun haben, daß die schweren Bedingungen, unter denen wir arbeiten, die Folgen der Inflationszeit und des rücksichtslosen Abbaues sowie die damit verursachte Verarmung die Bevölkerung viel empfindlicher macht, wie in der Vorkriegszeit. Sie vergißt ja zu schnell, daß auch die Eisenbahn solche kranken Zeiten durchmachte und daß ihre Kriegsschäden noch lange nicht beseitigt sind.

Ich beginne, indem ich Ihnen die einzelnen Unglücksfälle an der Hand von Plänen vorführe. Sie sollen dabei keine verwickelten technischen Darstellungen hören, denn die erschweren unser gegenseitiges Verstehen. Die technischen Darlegungen sind bereits gestern im Kreise von Sachverständigen des Reichsverkehrsministeriums gegeben, die über die Sicherheit der Reichsbahn zu wachen haben.

Zuerst der Unfall in Siegelsdorf am 10. Juni. Dieser Unfall ist durch Arbeiten am Oberbau verursacht. Es waren die Kurvenverhältnisse schon vor einigen Monaten verbessert worden und es sollte nunmehr auch die Höhenlage berichtigt werden.

Die Gleisarbeiten wurden abschnittsweise und unter Aufrechterhaltung des Zugverkehrs vorgenommen.

Die Arbeitsstelle war als Gefahrstelle durch Langsamfahrsignal gesichert.

Die Rotte hatte unter Leitung eines Rottenführers am Sonnabend, den 10. Juni vom Morgen bis Mittag gearbeitet, dann machte sie Schluß und nahm die Langsamfahrsignale fort. Es steht aber fest, daß das Gleis bei ihrem Fortgang nicht ausgerichtet war, sondern starke Knicke aufwies und daß Fehler an der Höhenlage bis zu 15 cm vorhanden waren. Trotzdem entfernte man die Langsamfahrsignale. Das war die Ursache, die 24 Menschen das Leben kostete, 5 schwer und 11 leicht verletzte.

Der zweite Unglücksfall trat am 23. Juni in Ummendorf ein, zwar keine Toten, aber 38 Leichtverletzte.

Auch hier waren Oberbauarbeiten im Gange, aber nicht unter den rollenden Rädern. Man hatte von der doppelgleisigen Strecke ein Gleis außer Betrieb gesetzt und wechselte in diesem, vom Betriebe befreiten Gleise Schienen und Schwellen aus.

Um von dem Bahnhof Ummendorf aus in das linke falsche Gleis zu kommen, muß der Zug zwei Weichen in ihren Krümmungen durchfahren. Dem Lokomotivführer war die Einführung des eingleisigen Betriebes bekanntgegeben. Er erhielt zu dieser Fahrt ins falsche Gleis einen gedruckten Befehlszettel. Langsamfahrsignale waren 300 m vor der Weiche aufgestellt.

Nach der Angabe des Geschwindigkeitsmessers auf der Lokomotive ist die Maschine aber mit 85 km durch die beiden Weichen gerast und entgleist.

Hierin liegt die Schuld.

Der dritte Unfall ereignete sich am 3. Juli in Ulm. Es gab zwar keine Toten aber drei Leichtverletzte.

Bei der Einfahrt in den Bahnhof Ulm entgleiste der D-Zug Stuttgart—München in einem Gefälle von 1 : 64 und einer Kurve von 450 m Halbmesser.

Die Einfahrtweiche war zwei Tage vorher verlegt worden und wurde stumpf befahren. Langsamfahrsignale standen der Vorsicht wegen noch. Die Entgleisung fand statt, bevor die Weiche berührt wurde, und zwar entgleiste die hintere Tenderlaufachse. Ihr folgte die Ent-

gleisung des Postwagens und einer Achse des ersten Personenwagens.

Die Geschwindigkeit betrug höchstens 30 km; Gleise und Weichen waren in Ordnung, den Fahrdienst traf keine Schuld, man vermutet infolgedessen einen Mangel am Tender.

Ebenso ungeklärt ist die Entgleisung einer Tenderachse der Zuglokomotive, die bei Amstetten an der Geislinger Steige erfolgte. Der Unfall geschah auf der freien Strecke. Der beste Reichsbahnoberbau lag schon seit sieben Monaten, der Zug fuhr in einer Steigung 1 : 40 durch einen Halbmesser von 285 m und wurde von einer besonderen Drucklokomotive am Zugende gedrückt.

Da Mängel weder am Gleise noch an den Fahrzeugen entdeckt werden konnten, ist die Entgleisung vielleicht dadurch entstanden, daß die den Zug ziehende Lokomotive und eine zweite den Zug drückende Lokomotive nicht zusammen gearbeitet haben.

Ich komme nun zu dem schweren Unfall auf Hauptbahnhof München. Dort stieß ein Stammzug auf seinen vorausgefahrenen Vorzug. Zehn Tote und eine große Zahl von Verletzten sind zu beklagen.

Im Vorzug war die Notbremse gezogen worden. Infolgedessen blieb der Zug liegen. Der Blockwärter wußte nicht mehr, ob der liegengebliebene Zug zurückgemeldet sei und ob er den nächsten Zug nachfolgen lassen dürfe. Sein Apparat zeigte ihm zwar die rote Scheibe. Sein auf dem Stellwerk tätiger Kollege rief darauf den vorliegenden Block an, ob der Vorzug schon durchgefahren sei. Die Antwort lautete: „Ja, er ist durch, ihr habt ja schon den nächsten Zug vorgeblockt". Daraufhin gab der Blockwärter dem nachfolgenden Stammzug das Ausfahrsignal, und der Zusammenstoß erfolgte.

Als letzten Unfall möchte ich noch den Zusammenstoß zweier Güterzüge am 21. Juli 1928 zwischen den Bahnhöfen Neuß und Düsseldorf—Bilk behandeln, der ein Menschenleben erforderte. Ein Güterzug hatte eine Blockstrecke durchfahren. Nachdem er an dem Signal der Blockstelle vorbei war, ließ der Blockwärter in den nunmehr freien Abschnitt berechtigterweise den nächsten Zug hinein. Da kam der erste Güterzug aus noch unbekannten Gründen zum Stillstand. Der Lokomotivführer bemühte sich, den Zug, der in einer Steigung stand, wieder in Bewegung zu setzen. Da dies nicht gelang, setzte er eine kurze Strecke zurück, um wieder anzuziehen. Aber er hatte hiermit keinen Erfolg. Der Zug rutschte vielmehr zurück, und zwar bis in die schon von ihm verlassene Blockstelle, und wurde hier von dem nachfolgenden Zuge gerammt. Das Unglück wollte es, daß der Führer des nachfolgenden Zuges zwar die Schlußlaterne des zurückrutschenden Zuges erkannte, aber infolge der Kurven glaubte, der Zug bewege sich im nächsten Gleise der viergleisigen Strecke.

Übersieht man diese fünf Unfälle, so fällt es auf, daß sie in die kurze Zeit vom 10. Juni bis 21. Juli fallen, und wenn man daraus Schlüsse für die Zukunft ziehen würde, so würde das ein trauriges Bild für die Sicherheit der Deutschen Reichsbahn aufrollen.

Jeder Eisenbahner aber weiß, daß es Perioden gibt, die frei von Unglücksfällen sind, denen dann wieder eine wellenartige Zusammenballung folgt. So war eine Zeit von zwanzig Monaten vom Leiferder Unglück im August 1926 durch das ganze Jahr 1927 bis zum Juni 1928 fast frei von Aufsehen erregenden Unfällen.

Ich sage Aufsehen erregend, denn die wirkliche Zahl der Unfälle ist bedeutend größer. Sie betrug im Jahre 1913 etwa 3600, erreichte 1917 fast 5500, sank 1925 und 1926 auf je 3100 und stieg dann wieder im Jahre 1927 auf 3600. Hiervon waren Zugunglücke, Entgleisungen und Zusammenstöße:

1913	2900
1917	4100
1925	2500
1926	2400
1927	2700

In dieser Zahl sind aber auch die unbedeutendsten Unfälle, die sich im Personen- und Güterverkehr ereignet haben, eingerechnet, selbst die, die ganz geringe Folgen hatten und von denen die Öffentlichkeit wenig erfährt.

Erst wenn der Unfall Menschenleben fordert, horcht die Öffentlichkeit auf, obgleich der Ausgang eines Unglücks nur allzusehr von Zufälligkeiten abhängt.

In normalen Zeiten würden vielleicht von den obenerwähnten Unfällen der Unfall von Ummendorf der von Neuß—Düsseldorf, vielleicht sogar auch der Ulm nicht so viel von sich reden gemacht haben, w diese Unfälle nicht zeitlich mit denen von Siegelsdorf München zusammenfielen.

Solange die Unfälle von Ulm und Amstetten n geklärt sind, vermag die Hauptverwaltung noch k Folgerungen aus ihnen zu ziehen. Auch der Neuß-Düs dorfer Unfall wäre erst spruchreif, wenn etwaige V fehlungen oder Mängel an Anlage und Fahrzeugen beka sind. Nur aus den Unglücken von Siegelsdorf, Umm dorf und München können wir heute schon unsere Leh ziehen.

Ich will deshalb auf diese drei Fälle noch einmal sonders eingehen, zumal sie die folgenschwersten wa und den Hauptgegenstand der Besprechung mit dem He Reichsverkehrsminister bildeten. Dem gestern heraus gebenen Communique lagen diese besonderen drei Fä in erster Linie zugrunde.

Wir hatten gesehen, daß bei dem Siegelsdorf Unglück der schlechten Gleislage die Schuld beigemes wird. Wie kann man solchen Mißständen am ersten gegnen? Es muß vor allem eine scharfe Kontrolle e setzen, und diese liegt vor allem bei der Bahnmeiste Der Bahnmeister war um 10 Uhr an der Arbeitsstelle, gi dann in sein Büro und machte die Wochenlohnlisten fert Da das Büro nur 200 m von der Umbaustelle entfe liegt, wäre es für ihn eine Kleinigkeit gewesen, sich v dem betriebssicheren Zustande zu überzeugen, ehe Langsamfahrsignale fortgenommen wurden. Hier wird A hilfe geschaffen werden müssen.

Wenn am Tage vorher ein Lokomotivführer über d selbe Strecke gefahren ist und gemeldet hat, daß das Gl schlecht läge, wenn diese Mitteilung erst nach dem Unf an die Bahnmeisterei gekommen ist, so ist dies gew nicht in der Ordnung, hat aber mit dem Unfall selbst nic zu tun, denn die Rotte hatte schon ohne diese Meldung d Gleis unter Arbeit genommen.

Auch wenn man der Verwaltung vorwirft, sie überhäu die Bahnmeister mit Schreibarbeiten, so kann im vo liegenden Falle bei der kurzen Entfernung von 200 m vo Büro bis zur Umbaustelle eine solche Überlastung ke Hinderungsgrund gewesen sein, die ordnungsgemäße Au führung der Arbeiten zu kontrollieren.

Es ist selbstverständlich, daß wir diesen Vorwürfen d verspäteten Meldung und der Überlastung nachgehen werde

Wir sind mit dem Reichsverkehrsministerium dah einig geworden, daß diese scharfe Kontrolle eingeführ werden muß. Im Zusammenhang damit sollen die Vo schriften für die Ausführung des Oberbaues sowie für d Aufstellung und Entfernung von Langsamfahrsignalen ve schärft werden. Es ist notwendig, an dieser Stelle ei Mitteilung über den Zustand unserer Gleise zu mache

Wir erneuern in jedem Jahre 3100 km Gleis, das en spricht 4 % der gesamten Länge und einer Liegedauer vo 25 Jahren. Nun sind aber aus der Kriegs- und Nachkrieg zeit noch Rückstände an überalterten Gleisen vorhande die der Auswechselung harren. Als die Deutsche Reich bahn die deutschen Bahnen übernahm, waren im ganze 9600 km rückständig. Diese Zahl hat sie bis Ende 1927 au 7700 km heruntergedrückt.

Die noch rückständigen Gleise sind zwar betriebssiche bedürfen aber besonders hoher Unterhaltungskosten. A manchen Stellen bedingen sie auch noch Herabsetzung de sonst üblichen Höchstgeschwindigkeit.

Wir sind deshalb mit dem Reichsverkehrsministeriu der Meinung, daß das Nachholen dieser Kriegsschäden tun lichst beschleunigt werden sollte. Immerhin wird dies noc einige Jahre dauern.

Schließlich weist das Siegelsdorfer Unglück darauf hin daß die in Preußen übliche Oberbauverwaltung auch au den süddeutschen Strecken durchgeführt werden muß, d. h die Einrichtung besonderer Oberbaudezernate bei den Di rektionen und die Anstellung besonderer Oberbau kontrolleure.

In Ummendorf fuhr der Lokomotivführer den Zug mit großer Geschwindigkeit durch die beiden S-Kurven einer Weichenverbindung. Die Langsamfahrsignale wurden nicht beachtet;

Man wendet zugunsten des Lokomotivführers ein, er habe einen zu langen Dienst gehabt. Soviel steht aber fest, daß die Dienstdauer heute kürzer ist als im Jahre 1913. Die Dienstschicht des Lokomotivführers betrug zwar elf Stunden, davon waren aber nur 6 Stunden 39 Minuten Fahrdienstzeit. Vor seinem Dienstantritt hatte er eine Ruhepause von 36 Stunden gehabt. Im Wochendurchschnitt beträgt die Fahrzeit $4^2/_7$ Stunden pro Tag.

Es soll aber durchgeprüft werden, ob in Süddeutschland nicht die Diensteinteilung den übrigen Ländern angepaßt werden soll. Während in Preußen nämlich die Ruhepausen 10 bis 12 Stunden betragen, betragen sie in Süddeutschland nur 8 Stunden. Dadurch gewinnen die Süddeutschen in einem siebentägigen Arbeitsturnus zwei freie Tage von je 10 bis 35 Stunden. Diese Diensteinteilung mit den kurzen Ruhepausen spielt auch bei dem Münchener Unfall eine Rolle. Wir begrüßen es deshalb, wenn zwischen dem Reichsverkehrsminister und uns übereinstimmende Meinung herrscht, daß es in Zukunft notwendig ist, die süddeutschen Diensteinteilungen den norddeutschen, die für die Betriebsführung und die Erhaltung der Spannkraft des Personals zweckentsprechender sind, mehr anzupassen.

Zum Schluß nun die Stellungnahme zu dem folgenden schwersten Unglück in München:

Hier muß offen ausgesprochen werden: Wäre das Blockfeld in Abhängigkeit mit dem Signal gewesen, so wäre dieses Unglück nicht geschehen. Auf Bahnhof München sind bereits die beiden Flügelbahnhöfe derart gesichert, auf dem mittleren Teil des Bahnhofs, auf dem sich das Unglück ereignete, war erst der Umbau der Gleisanlage fertig. Für die Sicherungsanlage, die ein derartiges Unglück ausschließen sollte, standen in diesem Jahre bereits 50 000 RM zur Verfügung. Der Bau selber kann aber nicht in der Zeit des stärksten Verkehrs ausgeführt werden. Man soll in solchen Zeiten das Personal nicht durch Neueinführungen belasten. Deshalb war mit der beabsichtigten Sicherung noch nicht begonnen. Nur die hierfür nötigen Gleisumbauten waren fertig.

Der Zugverkehr ist heute noch nicht viel stärker als 1913. Auch die bisher gebotenen Maßnahmen, die schon vor reißig Jahre in Kraft sind, hätten das Unglück verhüten müssen, wenn sie befolgt worden wären.

Wenn richtig gehandelt wird, gewährt die jetzige Anlage volle Sicherheit. Ja, es herrscht sogar über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Abhängigkeit zwischen dem Block und dem Signal bei den verschiedenen Eisenbahnen der Welt keine einheitliche Meinung. Die großen englischen Bahnen, mit Ausnahme der Südbahn, begnügen sich selbst auf den verkehrsreichsten Strecken und Bahnhöfen mit einfachen Blocktelegraphen ohne Signalverschluß, also mit einer Einrichtung, die der Münchener Einrichtung durchaus entspricht. Man ist in England der Meinung, daß die weitgehende Festlegung der Fahrstraßen durch Signale die Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen herunterdrückt und daß den Beamten nicht zu viel Verantwortung abgenommen werden darf, da sie sonst zur Maschine werden, und beim Versagen der Sicherungen sich nicht zu helfen wissen.

Wir haben auch in Preußen auf manchen Bahnen die Blockung nicht durch die Station durchgeführt, wenn solche Festlegung den Betrieb zu stark stört.

Ich will aber damit den ausländischen Entscheidungen nicht das Wort reden. Ich möchte Ihnen aber zeigen, was alles eintreten mußte, ehe ein solches Unglück entstehen konnte.

Wie bei den meisten großen Unfällen hat auch hier nicht eine einzelne Unregelmäßigkeit genügt, um die Katastrophe herbeizuführen, sondern es mußte sich eine Kette von fünf unglücklichen Zufällen schließen, um den Unfall überhaupt zu ermöglichen. Es traf zusammen:

1. das Ziehen der Notbremse,
2. die fehlerhafte Anfrage des einen Blockwärters beim anderen,
3. die mangelhafte Auskunftserteilung der zweiten Blockstelle,
4. die voreilige Signalbedienung trotz ungeklärter Lage und
5. die mangelnde Aufmerksamkeit des Lokomotivführers im nachfolgenden Zuge.

Versuche, die vor dem Untersuchungsrichter durchgeführt worden sind, haben gezeigt, daß der Lokomotivführer schon auf 654 m vor der Aufstoßstelle die roten Schlußsignale des liegengebliebenen Zuges erkennen konnte. Er durfte vorschriftsgemäß nur mit 20 km in der Station fahren, aber selbst bei 45 km Geschwindigkeit hätte ein Bremsweg von 83 m genügt.

Hinter dem Unglück stand als erster Schutz die rote Scheibe, als zweiter der Verstand des Signalbeamten, als dritter der Verstand des Blockwärters und als vierter die Streckenbeobachtungspflicht des Lokomotivführers vom Hauptzug. Vier Schutzdämme mußte also der Tod einrennen, bevor er seine Hand nach den verunglückenden Reisenden ausstrecken konnte.

Ich habe Ihnen diese Ausführungen gemacht, damit Sie sich selbst ein Bild über die Sicherheit des Betriebes machen können. Es kann die eine oder andere Annahme durch die fortschreitende Untersuchung eine Abänderung erfahren, aber im großen Ganzen sind die Tatsachen zur Beurteilung der Sicherheit unserer Bahn hinreichend.

Sie wissen bereits aus dem Communiqué des Herrn Reichsverkehrsministers, daß wir die Durchführung der bereits eingeleiteten Zentralisierung des Hauptbahnhofs München beschleunigen wollen und unsere Untersuchung auch auf die übrigen Strecken und Bahnhöfe in Bayern ausdehnen werden.

Ich wiederhole aber nochmals, daß bei Befolgung der gegebenen Vorschriften, durch die die Ein- und Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof München gesichert werden, auch heute noch eine Gewähr für die Sicherung des Zugbetriebes vorhanden ist, wenn sie nicht durch ein zufälliges Zusammentreffen einer Reihe von Zufällen und Versehen gestört werden. Die Sicherung wird aber noch dadurch vergrößert werden, daß wir entschlossen sind, sofort doppelte Blockfelder einzuführen und zwar in der allernächsten Zeit und nicht erst bei der Durchführung der endgültigen Zentralisierung.

Nun noch einige Worte zur bisherigen Einstellung der Presse. Einige auswärtige Zeitungen haben Artikel gegen die Reichsbahn geschrieben, die über das erträgliche Maß der Kritik hinausgehen. Sie haben durch die Aufbauschungen, Verallgemeinerung und Übertreibungen der bedauernswerten Unglücksfälle wahrscheinlich dem Fremdenverkehr mehr geschadet als die traurigen Fälle selbst. Bedenken Sie, daß die Reichsbahn-Gesellschaft erst seit 3¾ Jahren die Verwaltung führt. Bis zu dem Jahre 1924 hat Bayern seine Bahnen selbst verwaltet. Als sie Ende 1924 vom Reich der Reichsbahn-Gesellschaft übergegeben wurden, waren die Bahnen noch mit großen Schäden aus der Kriegszeit belastet, die bis jetzt noch nicht behoben sind und noch lange Jahre der Ausbesserung bedürfen.

Sie wissen, daß nicht nur in der Kriegszeit, sondern auch in der Nachkriegszeit mit allen deutschen Bahnen Raubbau getrieben werden mußte. Der Friedensschluß nahm uns die besten Wagen und Lokomotiven fort. Die Industrie begann erst allmählich, sich zu erholen. In der Inflationszeit gingen die Lieferungen zum großen Teil ins Ausland, um Devisen zu schaffen. Der einheimische Markt wurde erst in zweiter Linie versorgt. Der Ruhreinbruch legte lange Zeit die Hauptrüstkammer für die Bahnen still.

Ich kann es deshalb verstehen, daß auch die bayerischen Bahnen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in einem wenig erfreulichen Zustande übergeben wurden. Ich kann es aber nicht verstehen, daß von uns verlangt wird, daß wir alle die Schäden in einer kurzen Zeit von noch nicht vier Jahren beseitigt haben sollen, die aus einer zehnjährigen Ausbeutungszeit zurückgeblieben sind. Dazu reicht, selbst wenn wir inzwischen nicht mit weiter wachsenden Lasten belegt worden wären und Mittel zur Verfügung hätten, nicht einmal die Zeit aus.

Das bayerische Bahnnetz ist für die Reichsbahn ein Zuschußgebiet. In seinem Bereich werden 90% der Einnahmen aufgezehrt von den Ausgaben. Im Reich dagegen nur 80 %. Das sind nur die Betriebsausgaben. Rechnet man den Kapital- und Zinsendienst und die politischen Lasten dazu, so steigt die Ausgabe in Bayern auf 103,3 %, im Reich auf 94,22 %. Das bayerische Netz hat eine Summe für die Unterhaltung seiner Anlagen ausschließlich der Neuanlagen erhalten, die dreimal so hoch ist wie die, die es selber in der Friedenszeit für die Unterhaltung ausgegeben hat. Es ist klar, daß das bayerische Netz, als es noch allein stand, sich nicht eine derartige Ausstattung leisten konnte wie z. B. Preußen. Denn es fehlt ihm als Binnenstaat der

Reichtum, den große schiffbare Flüsse, eine hafenreiche Küste und vor allem reiche Kohlengebiete den Preußen bieten. Aber wenn ein Teil der bayerischen Presse die Schuld an den letzten Unglücken dem mangelnden Verständnis der Reichsbahn für die Bedürfnisse des bayerischen Netzes zuschreiben will, so muß ich das energisch zurückweisen.

Zum Schluß muß ich noch erwähnen, daß der Verwaltungsrat für Ausgaben zur Sicherung des Betriebes volles Verständnis zeigt. Vor den im Verwaltungsrat sitzenden Fachleuten des In- und Auslandes war bei solchen Forderungen jede Debatte überflüssig. Trotz unserer Fina not wurden mir im März 60 Millionen und im Juli weit 75 Millionen für solche Zwecke zur Verfügung geste Gewiß, unsere Finanzlage ist schwach, aber da die ne großen Lasten sich erst seit Oktober 1927 auswirken, wa bis auf den heutigen Tag noch Mittel und große Lag bestände aus früheren Jahren vorhanden. Allerdi rechnen wir damit, daß wir recht bald durch erhöhte E nahmen instand gesetzt werden, diese Bestände wieder ersetzen.

Die Sicherheit ist für jede Bahn die höchste Pflic

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Vom 26. bis 28. Juli fanden in Gmunden Besprechungen zwischen den Vertretern des Deutschen Reichsverkehrsministeriums und des Österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr über die von den deutschen und österreichischen Eisenbahnen den Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorgelegten tarifarischen Ausführungsbestimmungen zu den neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen statt.

Von reichsdeutscher Seite nahmen an den Verhandlungen die Herren Ministerialdirektor Vogel, Geheimrat Grunow und Regierungsrat Dr. Friebe, von österreichischer Seite die Herren Sektionschef Dr. Poeschmann, Ministerialrat Dr. Rauscher und Ministerialrat Dr. Jelinek teil. Die Besprechungen führten zu dem Ergebnis, daß im Sinne der durch die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vollzogenen Rechtsangleichung auch die Ausführungsbestimmungen sowohl nach Ausdrucksweise wie nach Inhalt in Deutschland und Österreich fast vollständig übereinstimmen werden. Hiermit sind die vor etwa einem Jahre begonnenen Regierungsverhandlungen zur Angleichung des deutschen und österreichischen Eisenbahnverkehrsrechts zu einem befriedigenden Abschluß gelangt. Die in der Gmundener Besprechung beratenen Ausführungsbestimmungen werden durch Herausgabe neuer allgemeiner Personen- und Gütertarife mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1928 veröffentlicht werden.

— **Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben.** Am 31. Juli hat sich ein schweres Eisenbahnunglück in Dinkelscherben bei Augsburg ereignet. Die Reichsbahndirektion Augsburg hat folgenden amtlichen Bericht über das Eisenbahnunglück herausgegeben:

Der aus der Pfalz kommende Personenzug 911 ist heute nachmittag 16 Uhr bei der Einfahrt in Station Dinkelscherben infolge falscher Weichenstellung auf den dort zur Überholung stehenden Durchgangsgüterzug 7535 aufgestoßen. Bei dem Güterzug sind die drei letzten Wagen entgleist und zerstört. Bei dem Personenzug ist die Lokomotive mit Tender entgleist, ebenso der nachfolgende Eilgutwagen. Die folgenden 7 Personenwagen sind ebenfalls entgleist. Einer von diesen wurde zerquetscht, einer geknickt. Getötet wurden 10 Personen, schwer verletzt etwa 16, weniger schwer verletzt 12 Personen, außerdem wurden 23 Personen leichter verletzt, die ihre Reise fortsetzen konnten. Von den Schwerverletzten sind zwei ihren Verletzungen auf dem Transport erlegen.

— **Jahresbericht der Hamburger Kaiverwaltung 1927,** Hamburg 1928 (vgl. Jahrg. 1927 dieser Zeitschrift Nr. 30). Die Zahl der im Jahre 1927 an den Hamburger Kaianlagen, d. h. sowohl an den Staatskais wie an den Privatkais, abgefertigten Schiffe ist von 8373 auf 8682 und der Schiffsraum von 10 953 393 auf 12 462 428 NRT. gewachsen. Die durchschnittliche Schiffsgröße ist auch im Berichtsjahre wieder gestiegen. Das Anwachsen der Schiffszahl hat es mit sich gebracht, daß 54 Schiffe zusammen 108 Tage auf Abfertigung warten mußten. Darunter befanden sich 44 Schiffe mit Südfrüchten. Um so wertvoller war es, daß der Schuppenraum durch die Übernahme des Kaischuppens 85 am Roßkai mit einer überdachten Lagerfläche von 13 900 qm einen erfreulichen Zuwachs erfuhr. Außerdem wurden im Frühjahr 1927 die von der Firma Cohrs & Ammé Aktiengesellschaft erbauten Kaischuppen am Kamerunkai (60/6 mit 20 027 qm überdachter Lagerfläche vom Staatskaibetr übernommen. Ende 1927 verfügte der Hamburger Ha somit über 619 698 qm überdachter Kaischuppenflächen, v denen 271 444 qm auf die Privatkaibetriebe entfielen. I Schuppen 85 ist mit den neuesten Kränen ausgerüstet, d unter mit fünf Doppelkränen, von denen zwei Wippa leger haben, und einem Dreifachkran. Der Güterumschl in allen Kaischuppen hat sich gegen 1926 erheblich v mehrt und zwar im einkommenden Verkehr um rd. 1,2 Mil = 33⅓ % und im ausgehenden um rd. 60 000 t = 3 %. I Verhältnis bei den An- und Ablieferungsarten wich von d der Vorkriegszeit erheblich ab. Der Eisenbahnverkehr sich ausgehend wesentlich erhöht. Er war 1927 in der A lieferung nahezu dreimal so groß wie im Jahre 1913 (19 254 440 t, 1927: 746 972 t). In den Freiladeanlagen hat si der Verkehr nach Beendigung des englischen Kohlenbe arbeiterstreiks wieder normal entwickelt. Der ausgehen Verkehr an Düngesalzen ist gestiegen. Besonders erhö hat sich der Verkehr zwischen den Bahnhöfen und d Verteilungs- und Sammelschuppen, der fast ausnahmsl aus Stückgütern besteht. Die Erhöhung betrug gegenüb 1913 am Verteilungsschuppen rd. 112 %, am Sammelschu pen rd. 30 %. Die mit der Eisenbahn eintreffenden Au fuhrsendungen haben sich gegenüber 1913 verdreifac Damit hat auch der Stückgutverkehr zwischen den Reich bahnhöfen im Zollgebiet und den Kaianlagen erheblich z genommen. Der Stückgutverkehr betrug auf der Hafe bahn im Eingang 1927: 92 972 t gegen 59 797 t im Jahre 19 (+ 55 %). Das ist von besonderer Bedeutung im Interes des Wettbewerbs mit den anderen Nordseehäfen, weil d Eisenbahntransport erheblich billiger ist als die Beförd rung mit Fuhrwerk. Die Arbeitszeit ist unverändert g blieben (von 7—13 Uhr 30). Die Nachtschichten haben si erheblich vermehrt. Die Löhne der Kaiarbeiter wurd zweimal erhöht. Der Tagelohn beträgt jetzt 8,20 RM f die Gelegenheitsarbeiter der Kaibetriebe. Die am 1. Janu 1927 vorgenommene Neuregelung der Umschlagsgebühr hat sich im großen und ganzen bewährt. Anfang 1927 von der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewer ein Beirat des Kaidirektors aus Sachverständigen d Hamburger Wirtschaftskreise mit beratender Zuständigk eingesetzt, der sich als außerordentlich zweckmäßig wiesen hat. Zur Ausbildung des Personals ist eine K fachschule eingerichtet. Dem Bericht sind graphische Da stellungen und Lichtbilder von Ladeeinrichtungen b gegeben.

Österreich.

— **Das 10. Deutsche Sängerbundesfest.** Der Deutsc Sängerbund hat anläßlich seines 10. Bundesfestes in Wi eine Heerschau der deutschen Sänger aus der ganzen We veranstaltet.

Diese Tagung stellte an die Leistungsfähigkeit d Österreichischen Bundesbahnen die größten Anforderunge Die Schwierigkeiten steigerten sich insbesondere bei d Abbeförderung, da infolge der knappen zeitlichen Aufei anderfolge des Wiener Sängerbundfestes und des große Kölner Turnerfestes ein großer Teil der deutschen Pe sonenwagen, mit denen viele Sänger die Einreise na Österreich vollzogen haben, unverzüglich nach deutsch Bahnhöfen zurückgesendet werden mußte. Eine Erhöhun der Schwierigkeiten ergab sich auch daraus, daß nur e

il der einreisenden Festgäste schon im vorhinein seine eisepläne für die Ausreise festgelegt hatte, während es ele Gäste vorzogen, sich erst in Wien über den Zeitpunkt nd die Richtung der Ausreise zu entscheiden. Einen Überick über die Ausreisebewegung im Fernverkehr in der eit vom 22. Juli abends bis 24. Juli abends ergibt die ststellung, daß in dieser Zeit 172 regelmäßige Züge mit 000 Reisenden und 155 Erfordernis- und Sonderzüge mit 000 Reisenden von Wiener Bahnhöfen abgefertigt urden.

Als besondere Leistungen wären hervorzuheben, daß ispielsweise am 23. Juli vom Wiener Westbahnhof aus e drei fahrplanmäßigen Frühschnellzüge zusammen in hn Teilen gefahren werden mußten und am gleichen Tage m Wiener Südbahnhofe aus in einem Zeitraum von 2½ unden insgesamt 21 Schnell- und Personenzüge in der ichtung über den Semmering abzubefördern waren.

— **Das neue Bodenseeschiff der Bundesbahnen.** Um dem mer mehr steigenden Reise- und Fremdenverkehr auf m Bodensee Rechnung zu tragen, werden die Österreichischen Bundesbahnen am 1. August 1928 ein neues Schiff, das den Namen „Österreich" tragen wird, uf dem Bodensee in Dienst stellen.

Die Bundesbahnen beabsichtigen, dieses Schiff im Sommer auch möglichst häufig für Sonderfahrten zur Verigung zu stellen, wobei sie nicht nur Sonderfahrten der n See direkt umgebenden Bevölkerung beabsichtigen, sondern auch Sonderfahrten aus Österreich an den See unter inbeziehung des neuen Schiffes als Rundfahrtschiff veranstalten wollen. Diese Maßnahme würde sicherlich dem remdenverkehr Voarlbergs einen wertvollen Ansporn ieten.

Entsprechend dieser Zweckbestimmung ist es als modernes schnellfahrendes Schiff mit doppeltem Schraubenntrieb entworfen. Es wird das erste große Motorschiff auf dem Bodensee sein und auch das erste roße Schiff dieses Sees, das keinen Radantrieb, sondern chraubenantrieb erhält. Es ist auch mit seiner Höchstschwindigkeit von 26 km pro Stunde das derzeit chnellste Schiff auf dem Bodensee. Das Schiff wird von wei Dieselmotoren, deren jeder 270 PS leistet, also insesamt mit 540 PS, angetrieben und erhält außerdem searate Maschinen für die Hilfszwecke, vor allem für eine esonders starke Beleuchtung, die auch eine Zierbeleuchung in sich schließt. Das Schiff wird sowohl als Einlassenschiff als auch als Zweiklassenschiff verkehren önnen. Das Hauptdeck ist vollkommen eben durchaufend, um es für festliche Veranstaltungen besonders erwendbar zu machen. Die innere Ausstattung und Ausschmückung sowie auch die Anlage der einzelnen Räume st so getroffen, daß das Schiff sehr hochgestellten Anprüchen des Geschmackes und der Bequemlichkeit entprechen wird. Einzelne Hauptdaten des Schiffes sind: ahrgastzahl im gedeckten Raum 700, Länge 54,4 m, größte reite über Spanten 6,99 m, Tiefgang voll ausgerüstet und ahrbereit 1,5 m, Wasserverdrängung bei 1,5 m Tiefgang 70,2 t, Höchstgeschwindigkeit 26 km pro Std., Leistung der wei Hauptmotoren zusammen 540 PS, normale Tourenahl 300.

— **Der österreichische Außenhandel im Monat Juni.** Der mfang des österreichischen Außenhandels hat im Monate uni an den Ziffern des Vormonates gemessen, zugenommen. Die Einfuhr hatte im Juni einen Wert von 256,2 Millionen Schilling, der Wert der Ausfuhr betrug 187,2 Millionen Schilling, so daß das Passivum eine Höhe von 9 Millionen erreichte und um sieben Millionen Schilling geringer ist als im Monat Mai.

Im ersten Halbjahre erreichte die Einfuhr einen Wert von 1555,6 Millionen Schilling, die Ausfuhr einen solchen von 1094 Millionen Schilling, das Passivum betrug 461,6 Millionen Schilling gegen 468,3 Millionen Schilling im Vorjahre.

Im folgenden werden die Ergebnisse des ersten Halbjahres 1928 jenen des ersten Halbjahres 1927 gegenübergestellt:

Einfuhr	Januar-Juni 1927	Januar-Juni 1928	Januar-Juni 1927	Januar-Juni 1928
	Mengen in Tonnen		Wert in Millionen S	
Lebende Tiere	84 649	97 492	123,7	126,5
Nahrungsmittel und Getränke	605 295	551 567	345,7	346,2
Mineralische Brennstoffe	2 529 883	2 673 957	103,6	105,8
Andere Rohstoffe und halbfertige Waren	529 049	653 224	317,3	337,0
Fertigwaren	148 065	172 783	480,8	609,4
Edelmetalle, auch gemünzt	76	134	29,7	30,7
Zusammen . .	3 897 017	4 149 157	1400,8	1555,6
Ausfuhr				
Lebende Tiere	10 806	6 348	15,2	9,7
Nahrungsmittel und Getränke	12 696	47 575	12,7	19,6
Rohstoffe und halbfertige Waren	1 535 844	2 042 230	216,6	246,9
Fertigwaren	263 678	284 221	661,1	793,3
Edelmetalle, auch gemünzt	218	183	26,9	24,5
Zusammen . .	1 823 242	2 380 557	932,5	1094,0

Ungarn.

— **Ungarisch-italienischer Handels- und Schiffahrtsvertrag.** Der italienisch-ungarische Handels- und Schiffahrtsvertrag wurde in Rom unterzeichnet. Damit haben die Handelsvertragsverhandlungen ihren Abschluß gefunden, die seit November v. J. mit mehrfachen Unterbrechungen zwischen den beiden Regierungen im Zuge waren.

Das Ergebnis der langwierigen und bisweilen nicht leichten Verhandlungen wurde in einem umfangreichen Handels- und Schiffahrtsvertrag zusammengefaßt, der das Niederlassungsrecht, die Rechtsverhältnisse, die kommerzielle und gewerbliche Betätigungsfreiheit der beiderseitigen Staatsangehörigen, ferner die Handelsbeziehungen sowie den Eisenbahn- und Schiffsverkehr zwischen den beiden Ländern regelt, und zwar derart, daß gegenseitig die gleiche Behandlung wie den eigenen Staatsangehörigen bzw. der vollen und unbeschränkten Meistbegünstigung zugesichert wird.

Der Vertrag, der vom ungarischen Parlament zu genehmigen sein wird, tritt an die Stelle des vorläufigen Handelsabkommens, das im Jahre 1925 zwischen Ungarn und Italien zustande kam und auch gegenwärtig wirksam ist. Er lautet auf drei Jahre und kann nach Ablauf dieser Frist jederzeit sechs Monate vorher gekündigt werden. Der Vertrag bedeutet einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem gegenwärtigen Zustande. In erster Reihe ist hervorzuheben die restlose und unbeschränkte Anwendung des Meistbegünstigungsgrundsatzes von beiden Seiten.

Die Zahl der gegenseitigen Tarifzugeständnisse ist ziemlich groß. So hat Italien Ungarn wesentliche Konzessionen bei der Einfuhr von Pferden, Schlachttieren, bei totem und lebendem Geflügel eingeräumt, ferner finden sich in der italienischen Tarifbeilage noch Artikel wie: Gemüse, Eier, ungarische Heilwässer, Weine, Biere, Erzeugnisse der ungarischen Maschinen-, chemischen und Gummiindustrie.

Italien hat Zugeständnisse erzielt bei der Einfuhr von einzelnen Käsearten, Blumen, Südfrüchten, Frühgemüsen, Weinen (innerhalb gewisser Schranken), erhielt mehrere Posten für Baumwollgewebe und Garne, Marmor und Traktoren.

— **Die finanzielle Lage der Eisenbahnen.** Aus dem Maibericht des Finanzministers entnehmen wir folgendes:

Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Gegenüber dem Monate Mai des Vorjahres zeigen sowohl die Menge der beförderten Güter wie auch die Gütertonnenkilometerleistung und die Einnahmen eine Abnahme. Es wurden 7607755 Personen befördert (Mai 1927: 7410637), die Menge der beförderten Güter betrug 1 806 807 (1 914 718) Tonnen. Die Gebarungsergebnisse stellten sich wie folgt:

	Mai 1928*)	Mai 1927
	in Pengö	
Einnahmen	21 763 000	23 136 734
Ausgaben	29 179 980	27 077 606
Fehlbetrag	7 416 980	3 940 863

*) Vorläufige Zahlen.

Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft.

Aus den Verkehrsangaben ist ersichtlich, daß gegenüber dem Monate Mai des Vorjahres die Zahl der beförderten Personen (414 557 gegen 406 691) zugenommen, die Menge der beförderten Güter (163 181 t gegenüber 172 624 t) abgenommen hat.

— **Ungarns Außenhandel im April 1928.** Im Laufe des Monats April und in den ersten vier Monaten des Jahres 1928 waren die Hauptergebnisse der Einfuhr und Ausfuhr die folgenden:

Monat	1927		1928	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	in Millionen Pengö			
Januar—März	248,8	176,4	289,0	178,8
April	91,5	53,7	94,1	58,9
zusammen	340,3	230,1	383,1	246,7

In der Einfuhr zeigen gegenüber dem Monat April 1927 die größte Zunahme die Maschinen und Apparate, besonders die Traktoren und weiter hat auch die Einfuhr von Bauwolle (roh) und Tabak (roh) zugenommen, dagegen zeigt sich beim Holz und bei Erzen eine größere Abnahme.

In der Ausfuhr stieg gegenüber den Aprilergebnissen des Vorjahres der Versand an Mehl, Weizen, Tabak (roh) und Mais. Abgenommen hat die Ausfuhr von Schlacht- und Zugvieh, von Eiern, sowie von geschlachtetem Geflügel.

Übrige europäische Länder.

— **Die Einführung des neuen Gütertarifs in Estland.** Der neue Gütertarif der Estländischen Staatsbahnen ist vom Tarifconseil des Verkehrsministeriums in erster Lesung angenommen worden. Die zweite und endgültige Lesung findet im August statt, wonach der Tarif dem Druck übergeben wird. Der neue Tarif wird erst im Januar 1929 in Kraft treten, damit sich die Verkehrsbeamten in der Zwischenzeit mit ihm, der vom alten grundsätzlich abweicht, bekannt machen können.

— **Über den Triebwagenverkehr in Estland.** Die Estländischen Staatsbahnen besitzen 3 breitspurige (1524 mm) Triebwagen. Der erste zweiachsige Benzin-Triebwagen wurde im Jahre 1927 gebaut, er ist mit einem 45 PS-Motor ausgerüstet und hat 34 Sitzplätze. Die beiden anderen Benzol-Triebwagen wurden im Juni d. J. fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Sie sind zweiachsig, 14 m lang, mit 60 Sitzplätzen und einem 115 PS-Motor, ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km in der Stunde. Beide Triebwagen können bei Bedarf einen zweiachsigen Anhängewagen mitführen. Die Baukosten für den ersterwähnten Triebwagen betrugen 7500 Ekr., für die beiden anderen je 50 000 Ekr., davon entfallen allein auf den Motor nebst mechanischer Ausrüstung rund 37 000 Ekr. Die Wagen wurden in den Eisenbahn-Hauptwerkstätten in Reval gebaut; die Motore nebst mechanischer Ausrüstung lieferte die deutsche Firma „Triebwagenbau A.-G." in Kiel. Der Triebwagenverkehr ist hauptsächlich im Vorortverkehr Dorpat (Tartu)—Elva, Dorpat—Laisholm (Jögewa) und Pääsküla—Baltischport (Paldiski) eingeführt worden, außerdem verkehren die neuen Triebwagen auf den schwachbesuchten längeren Strecken Dorpat (Tartu)—Walk (82 km) und Walk—Werro—Isborsk (119 km).

In den Eisenbahn-Hauptwerkstätten in Reval befinden sich noch zwei solcher Triebwagen im Bau, die voraussichtlich im Oktober oder November d. J. dem Verkehr übergeben werden; der eine ist für die Strecke Reval—Hapsal in Aussicht genommen und der andere soll als Reservewagen dienen.

Die mechanische Ausrüstung mit den 115 PS-Motore für diese Wagen lieferte ebenfalls die obenerwähn deutsche Firma.

Es ist der Bau noch weiterer Triebwagen, versuch weise auch für die 750 mm-Schmalspurbahn für das nächs Jahr in Aussicht genommen.

— **Neue Wagen für die estländischen Schmalspurbahne** Im laufenden Jahre werden für die schmalspurigen Ba nen Estlands (750 mm-Spur) 60 Güterwagen und 10 Pe sonenwagen, davon vier Wagen zweiter Klasse gebau Die neuen Wagen werden vierachsig hergestellt. D Güterwagen werden 16 t Tragfähigkeit besitzen. Al Wagen werden in den Eisenbahnwerkstätten in Rev Walk und Moiseküll hergestellt.

— **Der neue Gütertarif für die Lettländischen Staat bahnen.** In Lettland ist der neue Gütertarif endgültig a genommen worden. Er wird nicht am 1. August, wie Nr. 25, S. 690 in Aussicht gestellt war, sondern erst a 1. September d. J. in Kraft treten.

Der neue Tarif hat 21 Tarifklassen (bisher nur und ist in seinen Grundsätzen dem estländischen neu Gütertarif gleichgestellt.

— **Elektrisierung der Moskau—Kursk-Eisenbahn.** der Plenarversammlung des Zentralen Elektrotechnisch Rates der Sowjetunion wurde der Entwurf zur Elektr sierung der Moskau—Kursk-Eisenbahn beraten. Der Er wurf sieht u. a. vor, daß die Stromversorgung der Bah linie von drei Elektrizitätswerken zu erfolgen habe. D Kosten für die Elektrisierung der Bahn werden insgesa auf 195 Mill. Rubel berechnet, wovon auf die elektrisch Anlagen 62 Mill., auf das rollende Material 82 Mill. u auf die übrigen Arbeiten 50 Mill. Rubel entfallen. B zum Jahre 1940 rechnet man mit einer Steigerung d Einnahmen der Bahn auf 140 Mill. Rubel.

— **Erhöhung der Personentarife auf den polnisch Eisenbahnen.** Mit Wirkung vom 15. August d. J. erfahr die Personentarife auf den polnischen Staatsbahnen ei Erhöhung. Die Fahrpreise der I., II. und III. Klas werden im Fernverkehr um 20 % und im Vorortverke um 10 %, die Fahrpreise der IV. Klasse, die hauptsächli noch im ehemals preußischen Teilgebiet besteht, um bis 35 % erhöht. Dauerfahrkarten erfahren eine Steigeru um 5 bis 10 %. Unverändert bleiben dagegen die Tari für die Gepäckbeförderung. Die Arbeiten an der Revisi des polnischen Gütertarifs werden fortgesetzt, dürft jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen. In ein Pressebesprechung begründete der polnische Verkehr minister die Erhöhung des Personentarifs mit der No wendigkeit neuer Eisenbahninvestitionen.

— **Bauplan einer Verbindungsbahn zwischen de Warschauer Hauptbahnhof und den Ostbahnhöfen.** A einer kürzlich stattgehabten Pressekonferenz entwickel der polnische Verkehrsminister Kühn einen interessant Plan zur Verbindung der Warschauer Bahnhöfe auf d beiden Weichselufern. Demzufolge ist für das Jahr 19 der Bau einer Verbindungsbahn zwischen dem Warschau Hauptbahnhof und den Bahnhöfen auf dem recht Weichselufer mittels Untertunnelung der Weich sel sowie der Bau einer neuen Eisenbahnbrücke üb die Weichsel vorgesehen.

— **Der polnisch-rumänische Eisenbahnverbandstari** Die Meldungen der polnischen Presse über den polnisc rumänischen Eisenbahnverbandstarif sind dahingehend z berichtigen, daß es sich bei dem am 15. Juli in Kraft g tretenen Verbandstarif um keinen neuen, sondern um ei Neufassung des bereits bestehenden Tarifs hande (vgl. Nr. 27, S. 742 d. Ztg.).

— **Die Tarifreform in Südslawien.** Die Angelegenhe der Tariferhöhung im S. H. S.-Staate ist, wie wir de Allgem. Tarif-Anzeiger (Wien) entnehmen, in ein neu Stadium getreten. Der Verkehrsminister hat die ehes Revision der Gütertarife angeordnet. Bereits anfang August wird der Tarifausschuß zusammentreten, um de Ministerium Anträge wegen Änderung der Klassifikatio

Ausnahme-, Ausfuhr- und Hafentarife zu unterbreiten. ist beabsichtigt, die Arbeiten noch im Laufe dieses ires zu Ende zu führen, so daß die neuen Tarife itestens am 1. Januar 1929 in Kraft treten können. Der rifausschuß wird von den Wirtschaftskorporationen, lustrieverbänden usw. Informationen über den Wert der tikel, die Möglichkeit einer Erhöhung der Transport- sten, die Notwendigkeit der Einführung ermäßigter rife u. dgl. m. einholen und auf Grund der Gutachten ne Beschlüsse fassen.

— **Die Eisenbahnen Griechenlands.** Eins der letzten nder Europas, dessen Verkehrsleben sich lange Zeit ohne senbahnen behelfen mußte, war Griechenland, und auch ute hat sein Eisenbahnnetz bei einem Flächeninhalt des ndes von fast 60 000 km² nur eine Länge von 1584 km reicht. Davon entfallen 758 km auf den Peloponnes. Die schichte der Entstehung des griechischen Eisenbahn- tzes spiegelt sich in der Verschiedenheit der Spurweite: gibt Vollspurbahnen (449 km), solche mit Meterspur 060 km), Schmalspurbahnen mit 75 cm Spurweite (33 km) d solche mit 60 cm Spurweite (39 km). Die Eisenbahn n Athen nach dem Piräus ist die einzige zweigleisige. ese Eisenbahnen wurden von sechs Gesellschaften be- eben, bis der Staat von seinem Recht, sie zu übernehmen, Kriege teilweise Gebrauch machte; er gründete 1920 ie Staatsbahngesellschaft, nachdem bis dahin die drei aatsbahnnetze durch Eisenbahntruppen betrieben worden ren. Das Staatsbahnnetz umfaßt alle Strecken im Norden s Landes und die Eisenbahn Athen—Piräus; 1926 wurde e Strecke Saloniki—Dedeagatsch, 1927 die Eisenbahn Sa- niki—Monastir vom Staate übernommen. Mit den Eisen- hnen des Peloponnes wurde 1925 ein Abkommen ge- offen, durch das die Beziehungen zwischen Staats- und ivatbahnen geregelt wurden. Der Staat verzichtete auf in Recht, die noch verbleibenden Privatbahnen zu über- hmen und genehmigte für sie Tarife, die ihnen einen an- emessenen Betriebsgewinn gewährleisten sollen. Die isenbahngesellschaften übernahmen dafür die Verpflich- ng, mehrere Strecken von örtlicher Bedeutung und Ver- ndungsbahnen zu bauen.

Die Betriebsergebnisse der griechischen Eisenbahnen aren vor dem Kriege ganz befriedigend. Die Eisenbahn then—Piräus hatte eine Betriebszahl von 88 %, bei den ndern ging sie bis 46 % herunter. Seit dem Kriege von 912 haben sich die Verhältnisse verschlechtert, obgleich er Verkehr sich gehoben hat.

1925 hat die Regierung mit einem belgischen Unter- hmen ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen mit nem Aufwand von 10,5 Mill. Dollar 350 km neue Eisen- hnen gebaut werden sollen.

Die griechischen Eisenbahnen haben jetzt einen Betriebs- ittelpark von 453 Lokomotiven, 737 Personen- und 979 Güterwagen.

— **Verkehrsteilungen in der Schweiz.** Das Bundesgesetz om 27. Juli 1901 betr. das Tarifwesen der Schweizerischen undesbahnen, das die Grundsätze der Tarifgebarung der chweizerischen Bundesbahnen enthält, bestimmt in Art. 21: Wenn für Transporte nach oder von den Bundesbahnen ie kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht u den Schweizerischen Bundesbahnen gehörende schwei- erische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete etriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, ber dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige 'eilung des Verkehrs beansprucht werden, letzteres oweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht erletzt werden."

In einem recht interessanten Aufsatz der „Zürcher eitung" vom 7. Juli 1928 wird diese Frage besprochen. s wird darauf hingewiesen, daß dieses Recht, eine Ver- ehrsteilung beanspruchen zu können, einseitig den Privat- ahnen („den nicht zu den Schweizerischen Bundesbahnen ehörenden Bahnstrecken") zugestanden und dadurch der rundsatz einer gleichen Behandlung der Bundesbahnen nd der Privatbahnen durchbrochen wäre. Der Verfasser ält, was die praktische Auswirkung dieses Systems be- rifft, die von den Bundesbahnen mit den Privatbahnen etroffenen Verkehrsteilungen sogar für etwas zu ngünstig für die Bundesbahnen.

Man kann aus dem Aufsatz herauslesen, daß die Bundesbahnen in früheren Zeiten vielleicht bei den Verkehrsteilungen zu großzügig gehandelt haben und Verträge eingegangen sind, die sich mit den kaufmännischen Grundsätzen, wie sie in der Jetztzeit bei dem Betrieb von Eisenbahnen mehr in den Vordergrund zu treten haben, nicht mehr recht vereinbar sind. Der Verfasser meint zum Schlusse, ein an sich berechtigter Schutz der Privatbahnen dürfe nicht auf Kosten des Staates und seiner Bahnen gehen, solange sich diese aus eigenem erhalten müssen.

— **Fahrkarten auf Abzahlung.** Die englische Nordostbahn hat, zunächst als Versuch, ein eigenartiges Verfahren eingeführt, mit dessen Hilfe man Fahrkarten kaufen kann, ohne den ganzen Betrag dafür auf einmal aufzubringen. Auf einer Anzahl von Bahnhöfen werden Gutscheine zum Preise von einem Shilling bis 10 Shilling ausgegeben, die jederzeit gegen Fahrkarten umgetauscht werden können oder als Bezahlung für Fahrkarten dienen können. Die Einlösung ist zwar nur auf dem Bahnhof gestattet, auf dem die Gutscheine ausgegeben worden sind, auf Antrag können aber von diesem Bahnhof auch Fahrkarten besorgt werden, mit denen die Reise von einem anderen Bahnhof aus angetreten werden kann. Man kann also auf diese Art Wochen oder Monate vor der beabsichtigten Sommerreise jedesmal beim Lohnempfang einen Bruchteil für den Kauf der Fahrkarte anlegen.

— **Kleinbahnen in England.** Kleinbahnen haben bekanntlich in England nur sehr geringe Bedeutung. Das Verkehrsministerium hat im Jahre 1927 nur fünf Erlasse herausgegeben, die staatliche Genehmigungen auf diesem Gebiete betrafen, und darunter war auch noch einer, der die Schließung einer Kleinbahn genehmigte. Ein zweiter betraf die gemeinschaftliche Übernahme einer Kleinbahn durch zwei der vier Eisenbahngruppen. Nur in zwei Erlassen wurden Neubauten genehmigt. Die Nachbarstädte Heywood und Middleton in Lancashire dürfen ihre Straßenbahnen miteinander in Verbindung bringen, und die Stadt Pontybridd in Wales darf ihre Straßenbahn verlängern. Der letzte Erlaß betrifft die Verlängerung einer bereits erteilten Genehmigung. Im Jahre 1927 wurden nur vier Kleinbahnen betreffende Anträge an das Ministerium gestellt. Von ihnen betraf nur einer einen Neubau, nämlich von etwa 20 km Kohlenbahnen in der Grafschaft Kent als Erweiterung eines bereits bestehenden Netzes mit einem Aufwand von 300 000 Pfd. Sterl. In den anderen Fällen handelte es sich um die Umwandlung einer Vollbahn in eine Kleinbahn, um Erleichterungen bei der Anlage von schienengleichen Straßenübergängen u. dgl.

Seit Bestehen des englischen Kleinbahngesetzes, also seit dem Jahre 1896, sind dem Ministerium Anträge auf Genehmigung von Kleinbahnen mit zusammen 8500 km Länge vorgelegt worden; davon sind Unternehmen mit zusammen 3700 km Länge genehmigt worden. Am Ende des Jahres standen Pläne, umfassend den Bau von 70 km langen Strecken mit einem Aufwand von 1 250 000 Pfd. Sterl. zur Erörterung. Daß das Kleinbahnwesen in England neuerdings keine Fortschritte, wenigstens keine nennenswerten, macht, hängt zum Teil damit zusammen, daß das englische Eisenbahnnetz im wesentlichen ausgebaut ist, zum Teil aber auch damit, daß der Kraftwagen gerade der Kleinbahn lebhaften Wettbewerb bereitet und sie ersetzt und verdrängt. Eine Sonderstellung unter den englischen Kleinbahnen nimmt ein solches Unternehmen in der Grafschaft Kent ein. Diese Bahn ist erst im letzten Sommer eröffnet worden; sie besteht aus einer 14,5 km langen Strecke zwischen Hythe und Romney, und eine 10 km lange Verlängerung nach Dungeness ist bereits seit einiger Zeit im Bau, obgleich die Genehmigung dazu noch nicht erteilt war, als man schon mit dem Vorstrecken des Oberbaus begann. Die Kleinbahn war zunächst nur für den sommerlichen Ausflugsverkehr bestimmt, ihre Leitung hat sich aber veranlaßt gesehen, die Wagen heizbar zu machen, um den Verkehr, wie es das Bedürfnis ergab, auch im Winter aufrecht zu erhalten. Für diesen Sommer ist eine Anzahl neuer Wagen eingestellt worden, die die Gesellschaft in ihren eigenen Werkstätten baut. Die Bahn hat nur 37,5 cm Spurweite. Die Wagen sind 5,5 m lang und haben in jedem Abteil vier Sitze.

Fremde Erdteile.

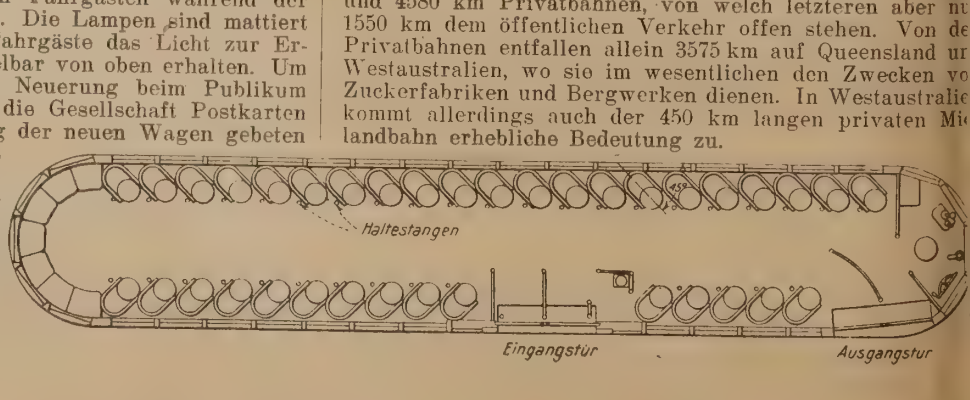
— **Zum Bau der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn.** Nach einem dieser Tage im Komitee für die Unterstützung des Baus der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn gehaltenen Vortrag über den Verlauf der Bauarbeiten wird die Frist der Fertigstellung der Bahn im Wirtschaftsjahr 1930/31 eingehalten werden können. Der nördliche Teil der Bahn wird eine Länge von 340 km haben, d. h. bis zur Stadt Sergiopol führen. Auf der Südstrecke werden in diesem Jahre 190 km gelegt werden. Die endgültige Vereinigung der beiden Strecken soll im Jahre 1930/31 erfolgen. Mit Baumaterialien ist die Bahn z. Zt. ausreichend versehen. Schwierigkeiten sind jedoch noch in der Arbeiterfrage zu überwinden, weil es an geeigneten Arbeitern fehlt.

— **Der Beschäftigungsstand der Chinesischen Ostbahn.** Die Zahl der Angestellten und Arbeiter der Chinesischen Ostbahn hat in den letzten drei Monaten nicht unerheblich zugenommen. Zum 1. April wurden auf der Bahn 25 509 Personen beschäftigt; zum 1. Mai stieg ihre Zahl bereits auf 27 680 Personen, um am 1. Juni die Zahl 29 954 zu erreichen.

— **Eisenbahntarife in Argentinien.** Dem „Wirtschaftsdienst" entnehmen wir, daß die argentinische Regierung die Eisenbahntarife einer besonderen Prüfung unterworfen hatte und dabei zu dem Ergebnis gekommen war, daß eine Ermäßigung wünschenswert sei. Die Eisenbahn-Gesellschaften haben sich bisher diesem Wunsche widersetzt. Nunmehr hat die Regierung, gestützt auf das hierfür geltende Gesetz, ein Dekret erlassen, in dem die geltenden Tarife für die Beförderung von Personen, Handgepäck, lebenden Tieren und sonstigen Gütern bei der Südbahn als nicht den gesetzlichen Vorschriften von „Recht und Billigkeit" entsprechend bezeichnet werden. Die Eisenbahn wird deshalb aufgefordert, neue, das heißt niedrigere Tarife innerhalb von 30 Tagen dem Ministerium der Öffentlichen Arbeiten vorzulegen.

Diese Entscheidung ist naturgemäß in Argentinien lebhaft erörtert und von den verschiedenen Stellen je nach ihren wirtschaftlichen Interessen in verschiedener Weise aufgenommen worden. Dabei wird selbstverständlich angenommen, daß nach der Südbahn auch die anderen Eisenbahn-Gesellschaften ähnliche Anweisungen erhalten werden, wie denn die Untersuchung des Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten sich nicht auf die Tarife dieser Gesellschaft beschränkt hatte. Da die Mehrzahl der in Argentinien tätigen Eisenbahnen britischen Aktiengesellschaften gehört, ist naturgemäß die Erregung besonders in diesen Kreisen groß.

— **Neue Sitzanordnung bei Straßenbahnwagen.** In dem Bestreben, den Fahrgästen das Beste zu bieten, hat wie das „Electric Railway Journal" mitteilt, die Public Service Co. in St. Louis Straßenbahnwagen mit neuartiger Inneneinrichtung erprobt, die den Fahrgästen mehr Bequemlichkeit und eine bessere Raumverteilung bieten sollen. Wie aus der beistehenden Abbildung ersichtlich, sind die 43 Sitzplätze — Korbsessel mit gepolsterten Lederkissen — in einen Winkel von 45° zur Wagenlängsachse gestellt. Beiderseits jedes Sessels sind Haltestangen angeordnet, die den stehenden Fahrgästen während der Fahrt als Stütze dienen sollen. Die Lampen sind mattiert und so angebracht, daß die Fahrgäste das Licht zur Erleichterung des Lesens unmittelbar von oben erhalten. Um sich über die Aufnahme der Neuerung beim Publikum genauer zu unterrichten, gab die Gesellschaft Postkarten aus, auf denen um Beurteilung der neuen Wagen gebeten wurde. Die Mitteilungen aus dem Publikum lauten dahin, daß sich die Einrichtung großer Beliebtheit erfreut. Die Wagen finden ungeteilte Anerkennung und aus sämtlichen Beurteilungen geht der Wunsch nach allgemeiner Einführung hervor.



— **Die Kanadischen Staatsbahnen im Jahre 1927.** I Jahr 1926 war bisher das günstigste bei den Kanadisch Staatsbahnen, und 1927 hat dessen Betriebsergebnis ni zu erreichen vermocht. Während 1926 alle Zinsverpfli tungen, die 39,7 Mill. Dollar ausmachten, erfüllt wer konnten, blieb 1927, nachdem sie auf 40,4 Mill. gestieg waren, ein Fehlbetrag von 1,3 Mill. Die Betriebseinnahn haben bei einer Netzlänge von 30 740 km 256,6 Mill. Doll 3,2 Mill. oder 1,26 % mehr als im Vorjahre betragen; v dieser Zahl entfallen 193,5 Mill. auf den Güterverkehr u 36,1 Mill. auf den Personenverkehr. Die Betriebsausgab 214,5 Mill., waren aber um 9 Mill. Dollar oder 4,37 höher als 1926, so daß die Betriebszahl von 81,1 auf 83,6 gestiegen ist. An dieser Verschlechterung trug zum T die frühe Ernte im Jahre 1926 und die späte Ernte Berichtsjahr die Schuld; ferner war sie eine Folge v Tarifherabsetzungen, von erhöhten Löhnen, auch v höheren Ausgaben für die Beschaffung von Brennstoff Die Hochwässer in den Vereinigten Staaten haben eb falls auf den Verkehr in Kanada ungünstig gewirkt. großen ganzen bezeichnet aber der amtliche Bericht üb das Jahr 1927 die Verhältnisse der Kanadischen Staa bahnen als zufriedenstellend.

Der einzelne Reisende hat im Jahre 1927 im Dur schnitt 117,5 km gegen 107,3 km zurückgelegt; diese Z gibt einen Maßstab für die großen Entfernungen, die dem riesigen, dünnbesiedelten Lande zurückzulegen si wo der Nahverkehr gegen den Fernverkehr bei weit zurücktritt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr wär verhältnismäßig um 600 000 Dollar höher gewesen, we nicht am 12. September die Frachtsätze für Getreide na den Häfen an den Binnenseen stark herabgesetzt und d jenigen nach Vancuver und Prince Rupert, um die Ausfu über diese Häfen ebenfalls zu fördern, ihnen angeglich worden wären. Eine Einschränkung der Zugzahl und d Ersatz von Dampfzügen durch Triebwagen hatten Ersp nisse im Betrage von rd. 300 000 Dollar ermöglicht. I Gaststätten haben 2,6 Mill. eingebracht, ungefähr 0,3 M mehr als im Vorjahre, so daß sie statt 35 000 Dollar n noch einen Zuschuß von 15 000 Dollar brauchten. I Ausgaben für die Streckenunterhaltung sind um 7 % g stiegen, teils weil höhere Löhne gezahlt wurden, te weil der Unterhaltungszustand der Anlagen gehob wurde. Daß die Unterhaltung der Betriebsmittel nur 0,27 mehr als im Vorjahre gekostet hat, hängt damit zusamme daß in den Werkstätten wirtschaftlicher gearbeitet wur Die Einführung einer neuen Lokomotivbauart hat möglich gemacht, Personenzüge über eine 823 km lan Strecke ohne Lokomotivwechsel durchzuführen. Alle P diensteten der Staatsbahnen sind in ihren Bezügen au gebessert worden; hierdurch sind Mehrausgaben im B trage von 3,8 Mill. entstanden.

— **Eisenbahnen in Australien.** Im Gegensatz zum en lischen Heimatland, wo es, abgesehen von Heereszweck dienenden Anlagen nur Privatbahnen gibt, herrscht in d überseeischen Siedelungen Englands der Staatsbahngedan vor; das gilt namentlich von den großen Siedelunge Kanada, Australien, Südafrika, Indien. In Australien sin einige durchgehende Eisenbahnen Bundeseigentum, d innerhalb der Grenzen eines Staates verbleibenden gehör den Einzelstaaten, daneben gibt es eine Anzahl Priva bahnen, die aber zum Teil Sonderzwecken dienen. D letzten verfügbaren Zahlenangaben beziehen sich auf d Jahre 1925 und 1926. Damals gab es 40 860 km Staat und 4580 km Privatbahnen, von welch letzteren aber nu 1550 km dem öffentlichen Verkehr offen stehen. Von de Privatbahnen entfallen allein 3575 km auf Queensland ur Westaustralien, wo sie im wesentlichen den Zwecken vo Zuckerfabriken und Bergwerken dienen. In Westaustralie kommt allerdings auch der 450 km langen privaten Mi landbahn erhebliche Bedeutung zu.

Bis 1926 war für den Bau von Staatsbahnen in ıstralien ein Kapital von 288,4 Mill. Pfd. Sterl. aufwendet worden. Die Betriebseinnahmen wurden von den ɔtriebsausgaben soweit aufgezehrt, daß der Überschuß in nzelnen Jahren bei einigen Netzen unter 1 % des Katals geblieben ist. Unter Einschluß der Verzinsung ist n Fehlbetrag entstanden, der allerdings von 1920 bis 1925 ɔn 1,62 auf 0,18 % zurückgegangen ist. Die Hoffnung, ß dieser Fehlbetrag verschwinden würde, hat sich aber s irrig erwiesen, im Jahre 1926 ist er wieder auf 1,35 % ɔstiegen. Der Grund dafür war in der schlechten Weizennte des Jahres 1926 zu suchen, die zur Folge hatte, daß e Einnahmen aus dem Weizenverkehr fast um eine Million fund niedriger waren als im Vorjahre. Auch der Kraftagenverkehr hat dem Eisenbahnverkehr Abbruch getan, ıd wenn eine Mißernte eine nur einmal auftretende Erheinung ist, die im nächsten Jahre ausgeglichen werden ann, so ist der Kraftwagen eine dauernde Bedrohung des isenbahnverkehrs, und seine Wirkung wird in Zukunft cher nicht ab-, sondern eher erheblich zunehmen. Im ınzen haben die Eisenbahnen von Australien seit 1911 ubußen im Betrage von rund 24 Mill. Pfd. Sterl. erfordert an kann also nicht sagen, daß die Eisenbahnen Australens bis jetzt ein werbendes Unternehmen gewesen wären, ı einem in der Entwicklung begriffenen Land mit dünner, ıf große Flächen verstreuten Bevölkerung können aber ndere Gesichtspunkte als die Verzinsung des Anlageapitals den Ausschlag bei dem Entschluß geben, eine isenbahn zu bauen. Überdies macht das Anlagekapital der ustralischen Eisenbahnen nur einen Bruchteil der Staatsschuld aus. Seit 1922 sind Anleihen im Betrage von 20 Mill. Pfd. Sterl. aufgenommen, aber es sind nur 31 Mill. ir die Eisenbahnen aufgewendet worden. Endlich muß erücksichtigt werden, daß man in Australien auf das ifrigste bemüht ist, alle Lieferungen im Inlande zu verɛben, daß also ein wesentlicher Teil der Aufwendungen ür die Eisenbahnen der Bevölkerung in Form von Löhnen, ie in Australien besonders hoch sind, wieder zugute kommt. ndrerseits muß das hohe Anlagekapital durch eine Steierung der Urerzeugung verzinst werden, und zu demelben Zweck müssen die Tarife hochgehalten werden, wourch die Wettbewerbsfähigkeit von Australien auf dem Weltmarkt herabgesetzt wird.

Von der Art und dem Umfang des Verkehrs der australischen Eisenbahnen, zugleich aber von der Entwicklung es Landes, namentlich von der zunehmenden Besiedelung bgelegener Landesteile erhält man ein Bild, wenn man sich ergegenwärtigt, daß im Jahre 1900 Frachtgut in Neusüdvales im Durchschnitt einen Weg von 93 km auf der Eisenahn zurücklegte, während bis 1926 diese Zahl auf 164 km gestiegen war. Kohle macht 46,74 % des beförderten Frachtguts aus, wird aber im Durchschnitt nur auf 53 km Entfernung befördert. Von den nach Abzug der Kohle verbleibenden Frachtgütern ist fast die Hälfte das Erzeugnis der Landwirtschaft und Viehzucht, und diese sind auf erheblich größere Entfernungen zu befördern: Wolle auf 997 km, Getreide und Mehl auf 371 km, lebendes Vieh auf 558 km, Obst auf 556 km. Man verzichtet also in abgelegenen Gegenden auf Kohle als Brennstoff, bringt aber die Erzeugnisse des Bodens auf weite Entfernung in die Großstädte an die Küste, teils zu deren Versorgung mit Lebensmitteln, teils zur Ausfuhr.

Durchgehender Verkehr auf weite Entfernungen wird in Australien erheblich erschwert durch die Verschiedenheit der Spurweite der Eisenbahnen in den einzelnen Staaten. Sie ist in Queensland 1,067 m, in Neusüdwales 1,435 m, in Victoria 1,600 m, in Südaustralien kommen Spurweiten von 1,600 m und 1,067 m vor, Westaustralien hat 1,067 m, die Querbahn Port Augusta-Kalgoorlie, die Bundeseigentum ist, ist in 1,435 m Spur angelegt, und die Nord-Süd-Bahn, die ebenfalls als Bundesbahn Australien durchqueren soll, weist, soweit sie fertiggestellt ist, eine Spurweite von 1,067 m auf. Auf einer Reise von Queensland bis Westaustralien muß man neunmal umsteigen, davon fünfmal wegen Spurwechsels. Seit längerer Zeit schweben Erörterungen über eine Vereinheitlichung der Spurweite, wiederholt sind Ausschüsse eingesetzt worden, um diese Frage zu klären, man kann sich aber noch nicht entschließen, welche Spur man als Regelspur annehmen will, und selbst wenn in dieser Beziehung eine Entscheidung getroffen würde, hätte sie doch nur theoretischen Wert, denn die ungeheuren Kosten, die die Vereinheitlichung erfordern würde, kann Australien in absehbarer Zeit nicht aufbringen. Einen ersten Schritt auf dem Wege zur Einheitsspur bedeutet vielleicht das Abkommen, daß die Bundesregierung mit der Regierung von Südaustralien getroffen hat, dahingehend, daß die Bundesregierung die Ost-West-Querbahn über ihr Ostende Port Augusta in 1,435 m Spurweite bis Red Hill verlängert und die Kosten für das Einlegen einer dritten Schiene von Red Hill bis Adelaide trägt, wodurch ein durchgehender Verkehr auf 1,435 m-Spur von Kalgoorlie bis Adelaide, das ist auf 2100 km Entfernung, ermöglicht wird: dadurch wird ein zweimaliger Spurwechsel, nämlich in Port Augusta und in Terowic beseitigt. Weiter ist eine Eisenbahn in 1,435 m-Spur von Kyogle in Neusüdwales nach Brisbane im Bau, die einen durchgehenden Verkehr von Albury über Sydney bis Brisbane auf 1900 km Entfernung unter Beseitigung des jetzigen Spurwechsels in Wallangarra ermöglichen soll. Dagegen wird die Nord-Süd-Bahn, deren Verlängerung über Oodnadatta bis Alice Springs im Bau ist und die noch Port Darwin an der Nordküste erreichen soll, in 1,067 m Spurweite ebenfalls als Bundesbahn gebaut.

Bei der Bundesbahn Kalgoorlie—Port Augusta, die 1693 km lang ist, hatte man sich auf Grund des Gutachtens eines im Jahre 1921 zu diesem Zweck eingesetzten Ausschusses für die Spurweite von 1,435 m entschieden, weil man davon ausging, daß die Anpassung der anstoßenden Eisenbahnen an diese Spurweite geringere Schwierigkeiten machen würde als ein anderer Umbau. Neusüdwales hat schon etwa 8000 km Eisenbahnen in dieser Spurweite, Victoria aber nur etwa 6000 km in 1,600 m-Spur. Am Westende müßten 475 km von Kalgoorlie bis Perth, im Osten 306 km von Port Augusta bis Adelaide, sodann etwa 1100 km über Melburne bis Albury und endlich 260 km von Wallangarra oder Kyogle bis Brisbane umgebaut werden, wenn durchgehende Züge von Perth im Westen bis Brisbane im Osten durchgeführt werden sollen. Die Kosten hierfür wurden damals auf 21 600 000 Pfd. Sterl. geschätzt. Sollten noch die 1873 km langen Eisenbahnen von Südaustralien und diejenigen von Victoria mit 6780 km Länge umgebaut werden, so wären noch 57 200 000 Pfd. Sterl. aufzubringen.

Wasserverkehr.

— **Die deutsche Schiffahrt durch den Suezkanal.** Die Suezkanal-Gesellschaft hat kürzlich interessante Zahlen über die Entwicklung des deutschen Schiffsverkehrs in der Nachkriegszeit bekanntgegeben. Nach dem Krieg hat der deutsche Verkehr durch den Suezkanal erst mehrere Jahre nach Beendigung der Feindseligkeiten wieder eingesetzt. Erst im Oktober 1920 ging das erste deutsche Schiff seit dem Jahre 1914 durch den Kanal. Aber von da ab hat sich der deutsche Schiffsverkehr schnell entwickelt. Bereits im Jahre 1922 stand die deutsche Schiffahrt im Suezkanal-Verkehr an sechster Stelle, im Jahre 1923 rückte sie zur vierten, im Jahre 1924 zur dritten Stelle auf. Diesen Platz hat sie auch in den Jahren 1925/26 und 1927 gehalten. Während im Jahre 1913 778 deutsche Schiffe mit einer Tonnage von 3 352 287 NRT. durch den Suezkanal gingen, waren es im Jahre 1920 nur 3 Schiffe mit 14 777 NRT., im Jahre 1922 schon 149 Schiffe mit 735 129 NRT., im Jahre 1924 bereits 350 Schiffe mit 1 646 872 NRT. und im Jahre 1927 betrug die Zahl 529 Schiffe mit 2 763 783 NRT. Im Jahre 1913 betrug der Anteil am Gesamtverkehr 16,7 %, im Jahre 1920 0,08 %, im Jahre 1922 3,6 %, im Jahre 1924 6,6 %, im Jahre 1927 9,6 %. Ohne Zweifel wäre die deutsche Handelsflotte bereits wieder an die zweite Stelle gerückt, die sie vor dem Kriege innehatte, wenn der holländische Schiffsverkehr, der heute an zweiter Stelle steht, sich nicht ebenfalls sehr erheblich verbessert hätte. Der holländische Schiffsverkehr hat im Jahre 1927 3 024 848 NRT. erreicht, während seine Höchstzahl vor dem Kriege 1 287 354 NRT. betrug. Die großen deutschen Gesellschaften folgen sich den Verkehrsmengen für das Jahr 1927 nach: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, ferner Rickmers Linie, Deutsche Ostafrika-Linie, Atlantic Tank-Reederei, Julius Schindler Tankschiff-Reederei und Woermann Linie. Nach den einzelnen Verkehrsbeziehungen teilt sich der deutsche Schiffsverkehr für das Jahr

1927 wie folgt auf: nach Britisch-Indien 1 071 000, nach Ostasien (China, Japan, Mandschurei) 992 000, Niederländisch-Indien 228 000, nach Australien 163 000, nach Ostafrika 165 000 und nach sonstigen Verkehrsbeziehungen 14 000 NRT.

Interessant ist ferner der Anteil, den die deutsche Handelsflotte nach den einzelnen Bestimmungsländern im Rahmen des Gesamtverkehrs ausweist, z. B. beträgt der deutsche Anteil in der Fahrt nach Australien 4,7 %, in der Fahrt nach Niederländisch-Indien 7,7 %, in der Fahrt nach Ostafrika 9,8 %, in der Fahrt nach Britisch-Indien 11,9 % und in der Fahrt nach Ostasien 16,5 % des Gesamtverkehrs.

— **Ein französischer Kanal vom Atlantischen zum Mittelländischen Meere.** Zwischen dem Atlantischen und dem Mittelländischen Meere besteht bereits seit vielen Jahren eine Wasserstraße, die über Bordeaux—Agen—Montauban—Toulouse die untere Garonne mit dem Seehafen von Cette verbindet. Diese Wasserstraße, deren nördlicher Teil aus dem Garonne-Seitenkanal und deren südlicher Teil aus dem Canal du Midi besteht, ist aber nicht gerade leistungsfähig, denn es können auf ihr nur Schiffe bis zu einem Tragvermögen von 160 t verkehren, da die etwa 120 auf dem Kanal liegenden Schleusen nutzbare Längen von nur rund 30 m aufweisen. Nun hat Courouleau, der Vorsitzende der Handelskammer von Toulouse, dem Transportamt des IX. Wirtschaftsbezirkes, ein Projekt unterbreitet, nach welchem der bestehende Kanal zwischen Bordeaux und Cette zu einem Seekanal ausgebaut werden soll, auf dem Schiffe bis zu 1200 t Wasserverdrängung verkehren können. Die Kosten für die Vergrößerung des Kanals werden auf 12 Milliarden Franken veranschlagt, wovon 9 Milliarden auf Reparationskonto zu buchen wären. Der Kanal soll aber eine etwas abgeänderte Trasse erhalten und die ausgeschalteten Strecken des bisherigen Kanals sollen zur Flurbewässerung erhalten bleiben. Die Dauer der Arbeiten wird auf 8 Jahre veranschlagt. Im Transportamt der Handelskammern des Südwestens wurde verlangt, daß das Projekt noch weiter ausgebaut werde, um dem Südwesten eine Wasserstraße zu sichern, die nicht nur für die Handelsmarine, sondern auch für die Kriegsschiffe zugänglich wäre, d. h. es wird ein eigentlicher Seekanal gefordert, aber die Sache wird doch noch gründlich geprüft werden müssen.

— **Augenblickliche Größe und Zusammensetzung der Welthandelsflotte.** Der soeben zur Halbjahrswende erschienene Bericht von Lloyds Register gibt einen Welttonnagebestand von 66 954 659 BRT. an; zum gleichen Zeitpunkt 1927 waren es 65 192 910 BRT. Da die Tonnage an Dampf- und Motorschiffen im Laufe des letzten Jahres um etwa 1,9 Mill. zu- und der Bestand an Segelschiffen um etwa 130 000 BRT. abgenommen hat, ergibt sich ein Zuwachs von etwa 1,77 Mill. BRT. Seit dem Jahre 1914 ist die Welthandelsflotte um rund 19 755 000 BRT., d. h. um 43½ % größer geworden. An diesem Zuwachs sind in erster Linie die Vereinigten Staaten beteiligt, die heute eine um 9 321 000 BRT. größere Handelsflotte besitzen. An erster Stelle steht nach wie vor Großbritannien und Irland mit 19 754 000 BRT. Sein Zuwachs gegenüber 1914 ist aber verhältnismäßig gering und beträgt nur etwa 862 000 BRT. An zweiter Stelle stehen die Vereinigten Staaten mit 13 608 Mill. BRT., d. h. einen Zuwachs von 9321 Mill. BRT., an dritter Stelle folgt Japan mit 4140 Mill. BRT. (1914 = 1708 Mill. BRT.). An die vierte Stelle hat sich seit dem letzten Jahr Deutschland vorgearbeitet, trotzdem es mit 3738 Mill. BRT. immer noch um 1397 Mill. BRT. hinter seinem Vorkriegsstand zurückbleibt. Die prozentuale Beteiligung der einzelnen Länder an der Welthandelsflotte ist besonders interessant. Vor dem Kriège hatten Großbritannien und Irland einen Anteil von 41,6 %, heute nur von 30,3 %, die Vereinigten Staaten hatten damals 9,4 %, heute aber 21,0 %, Japan damals 3,8 %, heute 6,4 %, Deutschland damals 11,3 %, heute nur 5,7 %, Italien damals 3,1 %, heute 5,1 %, Frankreich damals 4,2 %, heute 5,0 %, Norwegen damals 4,3 %, heute 4,5 %, Holland damals 3,2 %, heute 4,3 %. Es sind demnach ganz beträchtliche Verschiebungen eingetreten, die auf Kosten des Hauptschiffahrtslandes England gegangen sind.

Allgemeines.

— **Organisation und Tätigkeit der Industrie- und Handelskammer zu Berlin.** Unter diesem Titel ist ein Beri der Kammer erschienen, welcher eine Darstellung ih Aufgaben, Gliederung und ihres Geschäftsumfanges e hält. Bei der Bedeutung der Berliner Handelskamm dürfte es auch für weitere Kreise von Interesse sein, üb die Tätigkeit und Organisation dieser Kammer einiges erfahren. Wir entnehmen dem Bericht folgendes: Der zirk der Industrie- und Handelskammer zu Berlin umf die Stadtgemeinde Berlin, die Stadtkreise Potsdam u Eberswalde sowie verschiedene Landkreise und Am gerichtsbezirke. Sie besteht aus 93 gewählten und z 5 kooptierten Mitgliedern. Der Haushalt der Kammer f 1928/29 weist in Einnahmen und Ausgaben 6 384 050 auf. Am Schlusse des Kalenderjahres 1927 waren et 41 000 Firmen beitragspflichtig. Die Berliner Kamm wird von einem Präsidenten und fünf Vizepräsidenten leitet. Zur Vorberatung von Verhandlungsgegenständ werden Kommissionen aus Mitgliedern der Kammer bildet. Zur Zeit zählt die Kammer 25 Kommissionen. Auß den Kommissionen stehen der Kammer ständige Fachau schüsse zur Verfügung, die gegenwärtig in einer Anza von 42 vorhanden sind.

Neben der Tätigkeit, die Gesamtinteressen der Hand und Gewerbetreibenden ihres Bezirks wahrzunehmen, si der Kammer — wie jeder Handelskammer nach dem G setz — verschiedene Aufgaben als konsultatives Fachorg zugewiesen. So sind z. B. im Jahre 1927 5873 Gutacht an Gerichte abgegeben worden und 7959 Gutachten u Äußerungen an andere Behörden. Durch die Verkehr abteilung der Kammer werden alle Gutachten und Ei gaben bearbeitet, die sich auf den Eisenbahn-, Post-, Tel graphen-, Fernsprech-, Funk-, Straßen- und Luftverke sowie das Speditionswesen und Zollabfertigungsverfahr beziehen. Außerdem liegt es dieser Abteilung ob, d Bezirksfirmen Auskunft über die Angelegenheiten zu e teilen, die sich auf die vorerwähnten Verkehrszweige us beziehen. Zur Erledigung dieser Aufgaben steht ei Sammlung sämtlicher Eisenbahn- und Zolltarife mit all zu ihrer Anwendung erforderlichen Hilfsmitteln, ein se 25 Jahren geführtes Zoll- und handelspolitisches Archi Sammlungen von Zolltarifentscheidungen der wichtigst Länder, eine sehr umfangreiche Sammlung von Gericht entscheidungen über Schadenfälle im Eisenbahn- und Pos verkehr sowie von Gutachten über Speditionsgebräuch usw. zur Verfügung, in die auch die Interessenten jede zeit Einsicht nehmen können.

Bei der Verkehrsabteilung gingen im Jahre 192 72 025 Eingänge ein und liefen 64 847 Ausgänge aus. D Kammer unterhält zwei Bibliotheken, die zusamme 210 000 Bände besitzen. Außerdem sind zwei Archiv vorhanden, von denen das eine die gesamte wirtschaftlich Gesetzgebung und die Steuergesetze bearbeitet. D Handelshochschule in Berlin sowie eine Anzahl von kau männischen Schulen werden von der Handelskammer unte halten.

Rechtspflege.

— **Grenzen der Haftung der Eisenbahn bei Unfällen a unbeschrankten Überwegen.** Am 21. August 1926 ist d Kaufmann A., der Ehemann der Klägerin Frau M. A. un Vater der Klägerinnen G., L. und E. A., als er auf seine Motorrad auf der Chaussee von G. nach W., die Bahn kreuzung der Strecke W.—M. überquerte, von der Lok motive eines nach W. fahrenden Güterzuges erfaßt un gegen die Schienen des Nebengeleises geschleudert worde so daß der Tod auf der Stelle eintrat. Die Klägerinne klagen auf Schadensersatz aus unerlaubter Handlung, di sie darin sehen, daß der Wegeübergang der Bahn nich mit Schranken versehen ist, und aus dem Reichshaftpflicht gesetz.

Die Beklagte bestreitet eine Verpflichtung zur Errich tung von Schranken und wendet ein, daß der Unfall au die Fahrlässigkeit des Ehemannes und Vaters der Kläge rinnen zurückzuführen sei.

Das Landgericht in B. hat die Klage abgewiesen. Di Berufung der Klägerinnen hat das Oberlandesgericht Kö

gsberg am 9. Januar 1928 mit folgenden Gründen zurückwiesen:

Der Feststellung des angefochtenen Urteils, daß der sammenstoß des Güterzuges mit dem Motorrad des A. m überwiegenden Teile auf des letzteren Verschulden rückzuführen ist, ist der Senat gefolgt. Diese Feststelng rechtfertigt die Klageabweisung, auf die im angechtenen Urteil erkannt ist.

Die Klägerinnen stützen ihren Schadensersatzanspruch f unerlaubte Handlung und auf die gesetzliche Haftung s Betriebsunternehmers aus § 1 des Reichshaftpflichtsetzes. Die unerlaubte Handlung sehen sie darin, daß r Bahnübergang über die Chaussee nicht durch Schranen gesichert ist. Die beiden die Chaussee kreuzenden hnen nach M. und Sch. sind Nebenbahnen im Sinne der senbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904. 18 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung überträgt bei ebenbahnen die Bestimmung darüber, inwieweit die Wegeergänge mit Schranken zu versehen sind, der Aufsichtshörde, d. h. der Reichsbahndirektion. Wenn der Vorderchter auf die allgemeine Rechtsverbindlichkeit der lanfeststellung, in der auch die Anlage von Schranken regelt sei, hinweist, so steht diese Rechtsverbindlichkeit ner Haftpflicht der Reichsbahn aus der Unterlassung der cherung eines Bahnüberganges durch Schranken nicht tgegen, wenn dadurch die Voraussetzungen der §§ 823 ff, GB. erfüllt werden. Ob letzteres der Fall ist, hat das ericht nachzuprüfen (RG. in Eger, Eisenbahnrechtliche ntscheidungen Bd. 34 S. 237, Nr. 152). Die Prüfung führt einer Verneinung einer schuldhaften Unterlassung der Beagten. Die allgemeine Rechtspflicht des Unternehmers eines ndere gefährdenden Betriebes, die Gefährdung möglichst erabzusetzen, findet ihre Beschränkung durch die Notwenigkeit der Rücksichtnahme auf den Zweck und die Wirtchaftlichkeit des Unternehmens. Die Rücksichtahme auf die Wirtschaftlichkeit wird die eichsbahnverwaltung zwingen, von der nlage von Schranken an solchen Wegebergängen Abstand zu nehmen, die gut bersichtlich sind, und an denen sich bei iniger Aufmerksamkeit der Passanten Unälle vermeiden lassen. Die Anzahl der Wegenutzer wird daneben auch von Einfluß sein, das Ausschlaggebende wird aber immer die Übersichtlichkeit sein.

Die Übersichtlichkeit ist aber an der Unfallstelle gut. Wie das Protokoll über die Augenscheinseinnahme vom 1. April 1927 und die von der Beklagten eingereichte kizze ergeben, tritt die Chaussee 800 m vor dem Bahnbergang aus dem Carbener Walde. Nach dem Protokoll ber die Augenscheinseinnahme werden die in Richtung M. -W. fahrenden Züge von der Chaussee aus etwa 50 m ach deren Austritt aus dem Carbener Walde sichtbar. uf einer Strecke von 750 m liegt also die Bahn frei vor en Augen des Benutzers der Chaussee. Die Bahn tritt 055 m vor dem Kreuzungspunkt aus dem Walde, bis zu iner Entfernung von 310 m vor der Kreuzung geht ein 40 m langer Schneeschutzwall der Bahn entlang, der edoch von dem oberen Teil der Maschine und den gedeckten Wagen ankommender Züge überragt wird. Die Chaussee ist vom Walde nach der Bahn eben. Bei diesen rtlichen Verhältnissen kann die Unterlassung der Anringung von Schranken an der Kreuzung der Bahn und ler Chaussee nicht als fahrlässige Unterlassung aus § 823 BGB. gelten.

Die Schadensersatzpflicht aus dem Reichshaftpflichtgesetz wird durch ein vom Betriebsunternehmer nachzuweisendes Verschulden des Getöteten oder Verletzten eingeschränkt oder beseitigt (§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes). Nach feststehender Rechtsprechung des Reichsgerichts (s. u. a. Bd. 114 S. 293) findet auch § 254 BGB. ler Gefährdungshaftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz gegenüber Anwendung. Ferner ist nach § 17 des Kraftfahrzeuggesetzes die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs mit zu berücksichtigen.

Die weitaus überragende Ursache des Unfalls war das Verschulden des Ehemanns und Vaters der Klägerinnen. Bei der Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebes ist von einem Kraftfahrzeugführer in besonderem Maße Aufmerksamkeit zu fordern. Er muß u. a. auch den dem Kraftfahrzeugverkehr dienenden Warnungssignalen Beachtung schenken. Auf den Bahnübergang, an dem A. verunglückt ist, war nun durch ein 110 m davor stehendes, dem internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen entsprechendes Zeichen hingewiesen worden. Ein solches Zeichen verpflichtet den Kraftwagenführer, auf die etwaige drohende Gefahr zu achten. Hätte A. das getan, so hätte er das Herannahen des Zuges ebenso wie die Radfahrerin Josefa R. wahrgenommen, und er hätte hinreichend Zeit gehabt, sich darauf einzurichten. Um so mehr Anlaß hatte A., sein Augenmerk auf das Warnungszeichen und den Weg zu richten, als ihn die Automobilkappe im Hören hinderte. Es steht der Feststellung einer weitgehenden Fahrlässigkeit des A. nicht entgegen, daß er kurz vor dem Bahnübergang der Josefa R. ausweichen mußte. Die Warnungszeichen des internationalen Abkommens sind so in die Augen fallend, daß jeder aufmerksame Kraftwagenführer sie sieht, auch wenn seine Aufmerksamkeit durch die Notwendigkeit, einem Straßenbenutzer auszuweichen, abgelenkt wird, und so wichtig, daß jeder Kraftfahrzeuglenker sich auf die angezeigte Gefahr einzurichten hat. Verhinderte das Ausweichen des A., der angezeigten Gefahr durch Beobachtung der Bahnstrecke zu begegnen, so mußte er auf Grund des Warnungszeichens die Fahrt so verlangsamen, daß ein augenblickliches Halten möglich war.

Bei der weit überragenden Ursächlichkeit des fahrlässigen Verhaltens des A. für den Unfall muß die Abwägung der zu berücksichtigenden Faktoren, d. i. der durch das Fehlen der Schranken erhöhten Betriebsgefahr der Bahn, der Betriebsgefahr des Motorrades und des Verschuldens des A. dazu führen, die Schadensersatzpflicht der Beklagten ganz abzulehnen. Es kann dahingestellt bleiben, ob A., wie der Vorderrichter annimmt, das Herannahen des Zuges bemerkt und noch vorbeizukommen versucht hat. War das der Fall, so muß sein Verschulden als noch schwerer beurteilt werden (OLG. Königsberg 9. Januar 1928 — 5 U. 333/27). Dr. J.

— **Darf wegen der Absicht, eine Straßenkreuzung mit der Eisenbahn in Schienenhöhe durch Unter- oder Überführung der Straße zu beseitigen, die Baupolizei eine Bauerlaubnis versagen?** Das Preußische Oberverwaltungsgericht hat diese Frage neuerlich verneint mit folgender Begründung:

„Die Baupolizei stützt ihre ablehnende Haltung neben anderen Gründen darauf, daß eine Beseitigung der etwa 20 m von dem Grundstücke des Klägers entfernten Niveaukreuzung der Straße mit der Eisenbahn in Aussicht genommen sei, die Durchführung dieses Planes aber durch die Ausführung des geplanten Baues Hindernisse erfahren würde. Da die Beseitigung der Niveaukreuzung zur Ausschaltung einer Gefahrenquelle für den öffentlichen Verkehr notwendig sei, so rechtfertige sich die Versagung der Baugenehmigung auch aus § 10 Tit. 17 Teil II ALR. — Erwägungen, welche bei den städtischen Körperschaften wegen dieser etwaigen Unterführung und einer hierdurch etwa bedingten Tieferlegung der Bahnhofstraße schweben, können für eine Versagung der Baugenehmigung gegenüber dem Kläger nicht maßgebend sein, da es hierfür an einer gesetzlichen Unterlage mangelt. Halten die städtsichen Körperschaften im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit eine Unterführung der Straße für erforderlich, so wäre es Sache der Stadt in ihrer Eigenschaft als Wegebaupflichtige, auf ihre Kosten eine derartige Unterführung zu bewirken. Jedenfalls ist ein polizeilicher Eingriff in das Privateigentum des Klägers, wie ihn die Versagung der Baugenehmigung darstellt, zum Zwecke der Förderung jener Pläne der städtischen Körperschaften ausgeschlossen. Er würde nicht auf § 10 Tit. 17 Teil II ALR, sondern auf der Wahrnehmung wirtschaftlicher Interessen der wegebaupflichtigen Gemeinde durch die Polizeibehörde beruhen, wofür es an einem Rechtsgrund fehlt."

Die Entscheidung ist auch für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von großer Bedeutung. Der betreffenden Gemeinde fehlt es an der gesetzlichen Unterlage für die Versagung der Bauerlaubnis. Diese Unterlage bildet aber ein landespolizeilich geprüfter und vorläufig festgestellter Bauplan für die Straßenunter- oder -überführung. Da die Eisenbahn natürlich an der Beseitigung einer schienen-

gleichen Wegekreuzung, zumal in einer Ortschaft, das größte Interesse hat, wird sie der Gemeinde in der Weise beispringen müssen, daß sie den landespolizeilich geprüften und vorläufig festgestellten Plan beschafft (OVG. 26/1. 28 — IV. A. 68/27). Dr. C.

Bücherschau.

— **Fünfzig Jahre Berliner Stadtentwässerung. 1878—1928.** Im Auftrage des Magistrats herausgegeben von Stadtbaurat Hermann Hahn, Vorsitzendem der städtischen Tiefbaudeputation, und Magistrats-Oberbaurat Fritz Langbein, Direktor der Stadtentwässerung. Berlin 1928. Verlag von Alfred Metzner. VIII, 584 Seiten.

Am 1. Januar 1878 wurde das erste Radialsystem der Berliner Stadtentwässerung dem Betriebe übergeben. Aus dem einen Radialsystem, das eine Fläche von 390 ha umfaßte, sind seitdem über 80 Entwässerungsgebiete mit einer Gesamtfläche von etwa 25 000 ha geworden. Die Einwohnerzahl der Stadt ist auf 4 Millionen gestiegen, ihre Fläche hat sich verfünfzehnfacht. Die Technik der Städteentwässerung, die hygienische Wissenschaft und das gesamte Wirtschaftsleben haben sich von Grund aus verändert und das reichshauptstädtische Verkehrswesen hat eine Entwicklung erlebt, die vor 50 Jahren auch nicht im entferntesten vorausgesehen werden konnte.

Die vorliegende Denkschrift will Rechenschaft darüber ablegen, wie sich das Werk der Berliner Stadtentwässerung im Laufe der Zeit entwickelt hat, um den gesteigerten Anforderungen von Wirtschaft, Verkehr und Hygiene gerecht zu werden. Sie ist seit dem Erscheinen des klassischen Werkes „Die Kanalisation von Berlin“ von Altmeister Hobrecht die erste zusammenfassende Darstellung über das Werden und Wirken der Stadtentwässerung.

Das glänzend ausgestattete Buch beginnt mit den Lebensbeschreibungen führender Persönlichkeiten, von denen vor allem Rudolf Virchow, Carl Arnold Marggraff, Friedrich Eduard Salomon Wiebe und James Fr. L. Hobrecht zu nennen sind, die sich um die Durchführung der Berliner Kanalisation die größten Verdienste erworben haben. Der Werdegang der Berliner Stadtentwässerung wird von ihrem Direktor, Magistratsoberbaurat Fritz Langbein in fesselnder Weise an Hand zahlreicher Bilder geschildert; er gibt eine Darstellung der außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich der Einführung der heute uns als selbstverständlich erscheinenden Kanalisation entgegenstellten und bei der Durchführung des Hobrechtschen Entwurfes überwunden werden mußten. Justizrat Dr. Arthur Flatau bespricht die einschlägigen Gesetze und das auf ihnen beruhende Ortsrecht, Magistrats-Oberbaurat Ernst Nichterlein erörtert die manchem Hausbesitzer nicht allzu angenehme Frage der Gebühren und Beiträge, während Magistrats-Oberbaurat Paul Wienecke eine Darstellung der Polizeiverwaltung für Grundstücksentwässerung gibt. Stadtbaurat Hermann Hahn entwickelt die wissenschaftlichen Grundlagen für die Verstärkung bestehender Entwässerungsnetze. Magistrats-Oberbaurat Richard Schnuhr schildert die Entwurfs- und Bauarbeiten der Stadt Berlin bis zum 1. Oktober 1920, Regierungsbaumeister a. D. Hans Lubow für die am 1. Oktober 1920 zur Kernstadt Berlin hinzugekommenen Gebiete. Stadtbaumeister Oskar Simon erörtert die Entwässerung von Siedlungen. Magistratsbaurat Dipl. Ing. Werner Roßbach gibt eine fesselnde Darstellung der Sonderbauwerke des Straßenleitungsnetzes. Die Magistrats-Oberbauräte Nichterlein, Petri und Schnuhr schildern die öffentlichen Wasserläufe mit ihren Beziehungen zur Stadtentwässerung. Ausführlich wird der Betrieb des Straßenleitungsnetzes von Magistratsbaurat Dipl. Ing. Heinrich Bassin dargestellt, während Dipl. Ing. Gustav Liebau die Dückeranlagen eingehend beschreibt. Dr. Ing. Erich Thormann und Stadtbaumeister Adolf Finck zeigen die Ermittlung einer Regenreihe für Berlin durch Auswertung von Regenbeobachtungen auf den Pumpwerken der Kernstadt. Magistratsbaurat Dipl. Ing. Heirich Wenten behandelt die gewerblichen Abwässer. Der Abteilungsleiter im Hauptgesundheitsamt Dr. Fritz Gotsch schildert die ständige Überwachung des Zustandes der öffentlichen Wasserläufe Groß-Berlins durch das Hauptgesundheitsamt der Stadt Berlin. Güterdirektor Dr. Heinrich Ruths gibt eine fesselnde Darstellung der Entwicklung der Berliner Riesgüter. Magistrats-Oberbaurat Fritz Goetze beschreibt Maschinenbetriebe der Pumpwerke und das Groß-Berliner Druckrohrnetz, Dipl. Ing. Rudolf Pursche die Antriebsmaschinen in den Pumpwerken. Magistratsbaurat Dipl. Ing. Paul Hoffmann teilt Betriebserfahrungen an Schmutzwasserpumpen, sowie deren Ventilen und Meßeinrichtungen mit. Magistrats-Oberbaurat Gustav Petri erörtert den Entwurf, Bau und Betrieb der Abwasserreinigungsanlagen; eine neue Bauart wird von Magistrats-Oberbaurat Erich Bendler in der Vorreinigungsanlage auf dem Rieselfelde Waßmannsdorf beschrieben, während die für den Bau dieser Anlage angestellten bauwissenschaftlichen Betonuntersuchungen von Regierungsbaumeister a. D. Dipl. Ing. Erich Weise geschildert werden. Dr. Ing. Friedrich Kroll zeigt, welche Zusammensetzung und Dungwerte die Berliner Abwässer aufweisen. Die innere Verwaltung und die Finanzen der Stadtentwässerung werden von Bürodirektor Alwin Reuter und Stadtbauamtmann Erich Müller behandelt. Ein ausführliches Literaturverzeichnis, ein Anhang über ortsgesetzliche, polizeiliche und behördliche Bestimmungen und eine Abhandlung von Stadtoberingenieur Alfred Hinsch „Berechnung der Wasserverteilung bei Kupplung mehrerer Druckrohrleitungen“ bilden den Schluß des stattlichen Bandes, dem noch eine Übersichts- und ein Organisationsplan der Berliner Stadtentwässerung, sowie eine graphische Tafel zur Bemessung von Druckrohrleitungen beigegeben sind.

Die vorstehende Inhaltsangabe zeigt, welche Fülle von Stoff das schöne Werk in sich birgt, sie zeigt aber auch welche hervorragende technische Leistungen der Entwurf, der Bau, der Betrieb und die Unterhaltung der Stadtentwässerung erfordert. Die Verfasser können mit berechtigtem Stolze darauf hinweisen, daß nicht nur die Verkehrsunternehmung, der Hochbau und die Siedlung, der Straßenbau und die Brücke, der Hafen und der Schiffahrtskanal, die Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung, kurz nicht nur die unmittelbar ins Auge fallende technische Schöpfung des Städtebaus die Opfer von Geld und Arbeit lohnt, die ihr gebracht werden, sondern auch die im verborgenen für das Wohl der Allgemeinheit wirkende Stadentwässerung.

Sch.

— **Abhandlungen zur Wellenmechanik** von E. Schrödinger, ord. Professor der theoretischen Physik an der Universität Berlin. Zweite, vermehrte Auflage. Mit 14 Figuren im Text. Leipzig 1928. Verlag von Johann Ambrosius Barth. X, 198 Seiten. Preis geh. 6,30 RM, geb. 8,30 RM.

Die neuere Entwicklung der theoretischen Physik über die Planck'sche Quantentheorie und die Lorentz'sche Elektronentheorie führte bei der mathematischen Behandlung zu gewissen Schwierigkeiten, wenn die Sätze der sogenannten klassischen Mechanik auf die Bewegungen der kleinsten Teile angewendet werden sollten. Für die „mikromechanischen Bewegungen“ sind die Grundgleichungen der Mechanik ebensowenig brauchbar, wie die Sätze der geometrischen Optik für die Behandlung von Bewegungsproblemen. In der Optik sind die früheren Schwierigkeiten durch Ausgestaltung der Wellentheorie behoben worden. Schrödinger wandte nun die Hamilton'sche Analogie der Mechanik zur Optik zur Aufstellung seiner berühmten Wellenmechanik an und es gelang ihm hierdurch, die sogenannte Quantisierung als Eigenwertproblem der Wellengleichungen darzustellen. In dem vorliegenden Buche sind seine Veröffentlichungen einheitlich zusammengefaßt und in der neuen Auflage durch einige weitere Aufsätze über den Comptoneffekt, den Energieimpulssatz der Materiewelle und den Energieaustausch nach der Wellenmechanik vermehrt. Es gewährt einen eigenen Reiz, in diesen zeitlich geordneten Abhandlungen die allmähliche Entwicklung einer epochemachenden neuen physikalischen Theorie zu verfolgen, wenn sie auch naturgemäß nicht immer in systematischer Ordnung vorgetragen wird. Deshalb ist eine ausführliche sachlich geordnete Inhaltsangabe vorausgestellt, die sehr willkommen ist. Das Werk erfordert ein eingehendes Studium, gibt aber dafür eine vorzügliche Einführung in eine neue physikalische Theorie, die sich immer wieder von neuem bewährt hat.

Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein.

Die Farge—Vegesacker Eisenbahn-Ges. gemäß § 6 der Satzungen dem Verein angeschlossen rden.

rechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Von der 14,81 km langen, am 14. Juli 1928 in Betrieb ommenen Nebenbahnstrecke Klosterreichenbach Raumünzach sind den Vereinsbahnstrecken der D. Karlsruhe 3,53 km und denjenigen der RBD. uttgart 11,28 km zugerechnet worden.

Die 10,809 km lange Lokalbahn Felixdorf—ttendorf ist den Vereinsbahnstrecken der Österichischen Bundesbahnen zugerechnet worden.

Änderung in der Betriebsführung.

Die Betriebsführung der Lokalbahn Peggau—belbach ist mit 30. Juni von den Österreichischen ndesbahnen auf das Steiermärkische Landeseisenbahnt in Graz übergegangen. Die Strecke ist mit 10,248 km Vereinsbahnstrecken der Österr. Bundesbahnen abd denjenigen der Steiermärkischen Landesbahnen zugehnet worden.

freiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichihen Bundesbahnen vom 22. Juli 1928 WD. 570/6: Durch Austritt des Inns infolge Vermurung rde die Strecke zwischen den Bahnhöfen Oetztal und ppen der Linie Innsbruck—Feldkirch am 16. Juli terwaschen und unfahrbar.

Vom 17. bis 19. Juli war die Strecke Scharnitz—ittenwald der Linie Innsbruck—Garmisch-Partenrchen infolge Vermurung unfahrbar.

Mitteilung der Österreichischen Bundesahnen vom 24. Juli 1928 (G. D. Z 4100/04: Die Österichischen Bundesbahnen haben mit sofortiger Wirksamkeit den Gesamtverkehr über die unterbrochene Strecke zwischen den Bahnhöfen Oetztal und Roppen wieder aufgenommen.

Drucksachen des Vereins.

Es sind folgende Güterwagenparkverzeichnisse erschienen:

a) Nr. 45 Prinz-Heinrich-Eisenbahn,
b) Nr. 423 Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Ges.,
c) Nr. 448 Eutin—Lübecker Eisenbahn,
d) Nr. 672 Lokaleisenbahn Debreczen—Nyirbátor,
Nr. 673 Eisenbahn Mohács—Pécs,
Nr. 675 Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn,
Nr. 676 Szeged—Csanáder Eisenbahn.

Sie sind den Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben Nr. V 354 vom 25. Juli 1928 übersandt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Zum 15. August 1928 wird die Bezeichnung des an der Bahnstrecke Trier—Hermeskeil gelegenen Personenhaltepunktes Erzwäsche-Gusterath in „Gusterath" geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 173 vom 19. Juli 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung der TV durch Aufnahme einer Bestimmung über das Schrumpfmaß der warm aufgezogenen Radreifen.

Nr. IV 140 vom 26. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr.

Nr. IV 148 vom 27. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Reichsbahn-Zentralamt und das Abrechnungsbüro Prag, betr. Verzugszinsensätze der Vereinsabrechnung.

Nr. V 354 vom 25. Juli 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güterwagenparkverzeichnisse.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 27. Juli 1928 verschied in der Schweiz, wo er in Urlaub weilte, an den Folgen eines Schlaganfalls

Oberregierungsrat

Herr Dr. Franz Wanninger

Reichsbahnoberrat und Mitglied der Reichsbahndirektion Nürnberg.

Er stand seit 1897 im Dienst zunächst der bayerischen Staatsbahnverwaltung, sodann der Deutschen Reichsbahn. In allen von ihm bekleideten Stellungen hat er dank seiner ausgezeichneten Gaben, seines überragenden Wissens und seiner außergewöhnlichen Arbeitsfreudigkeit Hervorragendes geleistet. In seiner Stellung als Verkehrsdezernent hatte er insbesondere Gelegenheit seine große Erfahrung bei den Arbeiten des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbands mit vorzüglichem Erfolg für die Verwaltung zu verwerten. Er war ein Mensch von großer Herzensgüte, vornehmer Denkungsart und unbestechlichem Rechtlichkeitssinn; sein Scheiden bedeutet für alle, die ihm näher traten, einen schweren Verlust.

Sein Andenken wird stets in hohen Ehren gehalten werden.

Nürnberg, den 30. Juli 1928. (826)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Nürnberg.

2. Güterverkehr.

arif für die schmalspurige Nebenahn Klingenthal—Untersachsenberg —Georgenthal.

Zur Verfügung TVA III Nr. 746 m 21. Dezember 1927. Der Tarif wird am 1. Oktober 1928 auch hinsichtlich der Bestimmungen für den Personen-, Reisegepäck- und Expreßgutverkehr aufgehoben. Die genannten Bestimmungen sind in den am 1. Oktober 1928 in Kraft tretenden neuen Reichsbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif, Teil II, aufgenommen.

Dresden, den 23. Juli 1928. (807)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-nordische Verbands-Gütertarife.

Ab 6. August 1928 werden die Stationen Bad Rappenau und Teutschenthal in die Ausnahmetarife 1 und in die Schnittafeln A einbezogen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. Juli 1928. (808)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif K 42.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 tritt der Ausnahmetarif K 42 für Getreide in Kraft.

Berlin, den 25. Juli 1928. (816)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 30. Juli 1928: Änderung im A. T. 35a. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 24. Juli 1928. (806)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 2. August 1928 werden die Frachtsätze für Sebnitz in der Abteilung 1 des S. D. 6 ermäßigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (821)

Altona, den 27. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 wird im A. T. 35 der Abschnitt Geltungsbereich und Frachtberechnung für Güter der Klasse F geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Juli 1928. (809)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 treten in den Teilheften B II 50 und 51 Entfernungsänderungen ein. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 25. Juli 1928. (818)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden die Stationen Bruchhausen, Gerolzahn, Höllsteig und Legelshurst in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 27. Juli 1928. (810)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif enthaltend besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, gültig vom 1. August 1928.

Am 1. August 1928 tritt ein neuer Eisenbahn-Gütertarif (Tfv. 177) in Kraft, der die „Besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr" im unmittelbaren Verkehr und im Durchgang über Strecken der tschechoslowakischen, ungarischen und polnischen Eisenbahnen enthält. Die bisherigen Bestimmungen sind im wesentlichen unverändert geblieben; neu ist die Einbeziehung der polnischen Durchgangsstrecken in den Geltungsbereich.

Der Eisenbahn-Gütertarif vom 1. Dezember 1925 nebst Ergänzungen und Berichtigungen wird hierdurch aufgehoben.

Preis 10 Reichspfennig.

München, den 25. Juli 1928. (811)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 2. August 1928 werden im Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) die Stationen Cüstrin Altstadt, Cüstrin Neustadt Hbf. und Niemberg als Versandstationen nachgetragen. Ferner wird die Abteilung C dieses Ausnahmetarifs durch Aufnahme weiterer Stationsfrachtsätze ergänzt. (824)

Berlin, den 28. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Ablauf des Monats September 1928 tritt der Durchfuhrausnahmetarif D 41 (Holzverkehr Polen—Niederlande) vom 21. April 1927 außer Kraft. Voraussichtlich wird ab 1. Oktober ein neuer Tarif für diesen Verkehr herausgegeben werden. (825)

Breslau, den 28. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 wird die Station Sonnenberg des Bezirks Trier in den Tarif aufgenommen. Näheres im TVAI.

Dresden, am 25. Juli 1928. (812)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Ausnahmetarif K 43.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 tritt der Ausnahmetarif K 43 für Güter der Tarifklassen A und B in Kraft.

Berlin, den 26. Juli 1928. (813)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 44.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1928 tritt der Ausnahmetarif K 44 für Zeitungsdruckpapier in Kraft.

Berlin, den 26. Juli 1928. (817)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 30. Juli 1928 treten die Härtsfeldbahn und die Nebenbahn Korntal-Weissach dem Ausnahmetarif 2 für Kies, Grand und Sand usw. bei.

Berlin, den 24. Juli 1928. (815)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 23, Verkehr Tschechoslowakei—Niederlande, vom 1. Februar 1928.

Die in Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen für Klingenthal vorgesehene Sammlung von Gütern aller Art wird ab 1. August 1928 auch für Mittelwalde unter Zuschlag von 62 Rpf bei 5 t und 60 Rpf bei 10 t und Hauptklasse zu den Frachtsätzen der Abt. I zugelassen. (822)

Dresden, den 27. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Tarif für den Güterverkehr zwis Polen und Griechenland.

Am 1. August 1928 tritt ein Ei bahngütertarif, enthaltend die re mentarischen und besonderen stimmungen für den Güterverl zwischen den Stationen der nischen Eisenbahnen (einschl. auf dem Gebiete der Freien S Danzig gelegenen Polnischen Sta bahnen) einerseits und den Stati der Griechischen Staatsbahnen der Station Alexandrople der entalischen Eisenbahnen anderers im Durchgang durch Deutschlan Kraft. Frachtsätze enthält er n Der Tarif kann zum Preise 20 Rpf durch die Stationskasse B lau Hbf. und durch die Reichsb Auskunftei für den Güterverkeh Berlin, SW 11, Askanischer Plat bezogen werden. (

Breslau, den 24. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. August wird die Station Posottendorf-Le witz als Versandstation der Grup in den Ausnahmetarif 18 für E und Stahl usw. nach Ostpreußen bezogen.

Berlin, den 24. Juli 1928. (8

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A Tfv

Mit Gültigkeit vom 1. August 1 werden im Abschnitt A auf Seite des Tarifs die Bestimmungen für Schmalspurbahnen Alsenz — Ol moschel und Neustadt (Haardt) —Speyer Lb des Reichsbahndir tionsbezirks Ludwigshafen (Rhe in Spalte „Sonstige Besonderheit geändert.

Berlin, den 25. Juli 1928. (8

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 1 u Verkehr Polen, Tschechoslowakei u Österreich—Deutsche Seehäfen.

Mit Gültigkeit vom 6. August 1 werden die Anwendungsbedingung dieser Tarife ergänzt. Näheres du Reichsbahntarifanzeiger. (8

Altona, den 28. Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmeta 6 e für Steinkohlen usw. von w deutschen Stationen nach Statio des Nord- und Ostseeküstengebie

Mit Gültigkeit vom 1. August 1 erhält der erste Satz der Ziffer im Abschnitt III folgende Fassu „Für Brennstoffe, die zum Bekoh von See- und Flußfahrzeugen, au solchen des Baggerei- und Fischer betriebes, verwendet werden — na stehend Bunkerkohlen genannt erstattet usw. wie bisher."

Essen, den 28. Juli 1928. (8

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Essen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

hriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

. 32 Berlin, den 9. August 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

r Einheitskasten für den Schnellgüterverkehr.

rjährung im Eisenbahnrecht.

o Duisburg—Ruhrorter Häfen.

r Verwaltungsrat der Deutschen eichsbahn-Gesellschaft.

chrichten.

Deutschland: Ausschuß zur Untersuchung der Betriebssicherheit der Reichsbahn. — Fertigstellung einer neuen Bahnstrecke in Oberschlesien. — Die erste Schwebebahn im Harz. — Aufbrauch von Frachtbriefen. — Verwaltungs - Akademie Berlin. — Reichsbahnoberrat Dr. Wanninger †. — Personalnachrichten.

Österreich: Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen. — Personen- und Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1927.

Übrige europäische Länder: Herabsetzung der Personentarife in Dänemark. — Ein Kohlenausschreiben der Litauischen Staatsbahnen. — Zur Vergebung des Baus der Eisenbahnlinie Kretingen—Telschi (Litauen). — Die unrationellen Personentarife auf den Polnischen Staatsbahnen. — Änderungen des polnischen Gütertarifs. — Die Revision der Gütertarife für Metall, Metallwaren und Mineralien in Polen. — Russische Bahnbauten im Kaukasus. — Die Jungfrau- und die Wengernalpbahn im Jahre 1927. — Elektrisierung der elsässischen Bahnen. — Dauerkarten auf weite Entfernungen. — Schlafwagen 3. Klasse in England. — Von London nach Schottland mit Schnellzug und Flugzeug. — Bahnbau auf Malta.

Fremde Erdteile: Verbesserung der Eisenbahnverbindungen im Kongostaat. — Bau einer kolumbianischen Bahn durch die Siemens-Bauunion G. m. b. H.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Einheitskasten für den Schnellgüterverkehr.[1])

Ein zweiter Versuch.

Von Reichsbahnrat Dr. Ing. **Bäseler**, München.

Gedanken des Erfinders.

Der Versuch, Güter auf der Eisenbahn in besonderen ersandkästen, „Behältern" oder „containers", zu beförrn, hat im Ausland in den letzten Jahren beträchtliche ortschritte gemacht. Besonders in England und Amerika isen schon große Frachtmengen auf diese Weise[2]). Kein weifel, daß das auch bei uns kommen muß.

Die dort verwandten Behälter sind „Hubkisten", wenn h die Bezeichnung verwenden darf, die vor einigen uhren ein über diese Fragen beratender Ausschuß ägte. Sie werden mit einem Kran übergehoben. Die ichstmögliche technische Entwicklungsstufe ist die „Rollste", ein Behälter, der mittelst Rollen auf leichten Schienen — oder auch umgekehrt, wie es Zinser[3]) vorschlägt — vom Eisenbahnwagen zum Auto übergerollt wird. Die dritte Stufe ist die „Fahrkiste", welche Straßenräder hat, so daß sie mehr oder weniger große Wege auf Laderampen, Ladestraßen, je nachdem auch in Stadt und Land machen kann. Die letzte Frage ist dann, ob und wann es sich lohnt, der Fahrkiste die Selbstbewegung zu geben, vom leichten Hilfsantrieb bis zum regelrechten Motor.

Die Hubkiste ist diejenige technische Lösung, auf die man zuerst kommt, sie hat auch ohne Zweifel ihr eigenes, nicht unbedeutendes Feld, und ist am schnellsten zu verwirklichen. Aber es scheint, daß sie ihren Nutzen besonders in bestimmten festen Verkehrsbeziehungen entfalten kann, wenngleich sie in England in gewissem Maße schon für den allgemeinen Verkehr verwendet wird. Sie erfordert einen Kran und geeignete Gleise.

---

[1]) Vgl. darüber: Bäseler, Z. d. V. D. E. V. Nr. 18, 25 und Nr. 35/1926, Becker, Nr. 18/1927; Derikartz, r. 47/1927; Reffler, Nr. 15/1924, Nr. 11/1925 und r. 8/1928.

[2]) S. d. Sonderschr. d. Stahlwerksverb. 1. Jahrg. Heft 4 April 1928.

[3]) Siehe Zinser, Verkehrstechnische Woche Nr. 17, 1927.

Wenn diese Schwierigkeiten aber vielleicht zu lösen sind — sie treten auch bei den anderen Behälterformen in erheblichem Maße auf — so bliebe immer noch die Frage offen, was mit dem „Hubkasten", wie wir ihn jetzt nennen wollen, am Ursprungs- und Empfangsorte des Gutes geschieht. Wo kommen — wenn wir überhaupt einmal größere und allgemeinere Entwicklung des Behälters voraussetzen — die Güter auf, um die es sich hier handelt? In Stückgutschuppen, bei Spediteuren, in den Packräumen des Großhändlers und der Post, in den Häfen und an den Rampen größerer Werke, in Warenlagern, Häfen, Kohlenhöfen, beim Bauern, beim Küfer, beim Handwerker, in Magazinen aller Art, gelegentlich auch in Privathäusern. Und wo gehen sie hin? Meist an gleiche oder kleinere Empfänger. Nun muß der Kasten doch vom Auto herunter; er kann — wo es sich nicht um feste, fahrplanmäßig ablaufende Verkehrsbeziehungen handelt — nicht immer gleich ausgeladen und wieder beladen werden, und der Motor muß arbeiten. Wer kann sich einen Kran leisten? Einige ständige Kunden; andere nicht. Ein Auto bauen, das, mit schwenkbaren Auslegern, auch einen schweren Hubkasten absetzen, oder, mit einer Winde, einen Rollkasten auf einer Art Schrotleiter ablassen kann? Jenes vielleicht, dieses schon eher. Aber was macht der Kasten dann? Er ist unbeweglich und steht, wo er steht. Der abgesetzte Hub- und Rollkasten wird überall im Wege stehen.

Ich kann es mir nicht anders vorstellen, als daß der „Einheitsverladeraum", wenn wir jetzt einmal auf diesen allgemeinen Begriff lossteuern wollen, auch abgesetzt noch eine gewisse aktive oder mindestens passive Beweglichkeit haben muß. Dazu darf er nicht hängen — Luftbahnen sind selten, teuer und beschränkt — er darf nicht auf Gleisen rollen — Gleise können nicht überall liegen — er muß sich auf dem bewegen, was überall ist, das ist der Boden.

Man kommt damit zu den Vorstellungen „Fahrkiste, Fahrkasten, Fahrkübel, Fahrbehälter". Läßt er sich schaffen? Und wie sieht er aus?

Wenn wir von „Einheitsverladeraum" sprechen, so meinen wir das von seinen Bewegungsformen. Das andere ist gleichgültig. Es wird viele Sonderkästen geben mit bestimmter Lüftung, Wärmung, Kühlung, Fächerung, offen, geschlossen, mit großem oder kleinem Tragvermögen.

Von Sonderfällen abgesehen, machen wir den Kasten, namentlich den geschlossenen, aus Stahlblech. Das ist regen-, feuer- und diebessicher; es hat sich in Amerika und England sehr bewährt. Sein Tragvermögen ist einige Tonnen; das kleinste liegt vielleicht bei 1 t, das größte bei 4 oder 5 t. Der geschlossene Kasten hat Türen, die geöffnet die ganze Rückwand freigeben. Nicht in allen Fällen, namentlich bei schwerem Gut nicht, wird das zum Beladen bequem genug sein. Dann muß man auch seitlich und von oben drankommen können; nehmen wir an, daß das genügend einfach und sicher gebaut werden kann.

Die Kernfrage, auf die der Eisenbahner bei Betrachtungen dieser Art immer stößt, ist die: In welchen Gleisen sollen die Kästen auf die Eisenbahn übergehen und sie verlassen? Wenn wir für einen Augenblick von der technischen Form des Überganges — ob gehoben, gerollt oder gefahren — absehen, so ist doch soviel gewiß, daß neben dem Gleis freier Raum sein muß. Also etwa Lade- oder Rampengleis, oder Bahnsteiggleis.

Wir müssen hier die Frage stellen, was man überhaupt mit dem Kastensystem erreichen will, oder, was man sich zu erreichen vornehmen darf. Das Wesen der Eisenbahn ist das Zugfahren; nur sie kann es, sie muß es aber a wenn sie verdienen will. Das Zugfahren verlangt v umständliche und nicht billige Vorrichtungen auf der Str und viel stationäres Personal; das zahlt sich aus großen Frachtmengen. Weniger bedeutend ist, gegen Kraftwagen, der Kostenanteil der Zugmaschine und Fahrpersonals. Wenn wir heute trotzdem versuchen, rade diese Beträge noch herunterzudrücken, durch im längere Züge, so ist das rebus sic stantibus, d. h. auf Boden des jetzigen Eisenbahnbetriebes, ganz richtig, destens in einem gewissen Maße. Im Wettbewerb mit Kraftwagen gelten aber ganz andere Vergleichsgrundla Ein schwerer Kraftwagen mit Anhänger bringt es auf 12, in Zukunft vielleicht auf 15 bis 20 t Nutzladung, einem Fahrer, gewöhnlich auch noch, trotz durchgehe Bremse, einem weiteren Helfer für Abladen usw. W wir in einem Zug, nur um eine Zahl zu nennen, die z fache Menge, also 100 bis 150 t, auch mit zwei Köp Fahrer und Schlußbremser, fahren, so müssen überlegen sein. Was wir etwa, namentlich beim Kas system, an größerem toten Gewicht haben, gleicht glattere und ebenere Fahrbahn aus. Es müssen nicht 1 zusammenkommen, um beim Fahren billiger zu sein das Auto. Sparen müssen wir ganz wo anders, nämlich den Kosten des Übergangs des Gutes auf die Eisenb Freilich haften uns die festen Streckenkosten an; w wir sie auf die Tonne oder gar auf die Zugeinheit schlagen, wird die Fracht im kleinen Zug immer noch hältnismäßig teuer. Aber das brauchen wir nicht; gilt das Gesetz vom Mitläuferverkehr. Der gewöhnli Eisenbahnverkehr und die großen Züge bleiben doch; können die festen Kosten tragen. Wir halten also f daß, wenn wir das Auto im Preis schlagen wollen, bedingt ein Zug zusammenkommen muß, daß er aber kl sein darf.

Alle Einzelbewegung auf der Schiene ist unwirtsch lich und der Feind des Eisenbahnbetriebes. Sie wird ertragen als unvermeidliche Vorbereitung zum eigentlic Ziel, dem Zugfahren. Mit einem Gütertriebwagen wird a das Auto nicht geschlagen; bei 10 oder 15 t fährt es bes selbst. Der Gütertriebwagen kann nur in gewissen Fäl als Zubringer gelten; ähnlich wie der Personentriebwag

Halten wir am Zusammenkommen eines wenn a kleinen Zuges fest, so setzt der Schnellgüterverkehr v aus, daß überhaupt genügende Frachtmengen dafür a kommen. Es ist schwer, ohne eingehende vielfältige Unt suchungen und Besprechungen mit Verfrachterkrei etwas Bestimmtes darüber zu sagen. Trifft es tatsächl nicht zu, so muß vielleicht das ganze Ziel aufgege werden.

Selbstverständlich drängt sich hier dem Eisenbahner fort der Gedanke auf, Schnellgut bestehenden geeigne Zügen mitzugeben, etwa Eilgüter- oder Personenzügen.

Wir sprechen hier von Schnellgut, während einga nur vom Kasten die Rede war. Der neue Begriff muß gründet werden.

Nicht nur im Vermeiden des Umladens, in dem „v Haus zu Haus fahren" liegt der Vorteil des Kraftwage sondern auch im Zeitgewinn. Nun erfordert die Verei gung zu einem größeren Transport, wie es der Zug i notwendig ein Aufeinanderwarten der einzelnen Güter, dingt also von vornherein Zeitverlust, der nur auf größe Entfernungen durch das schnellere Fahren teilweise a geglichen werden kann. Wir müssen also den Zeitverlu auf das denkbar geringste Maß herabsetzen.

Das gewöhnliche Mittel, um größere Güter einem Zuge zuverleiben, ist das Rangieren. Wir könnten Wagen mit nellgut vorher im Ladegleis, an Rampen, am Schuppen aden und sie dem Zuge kurz vor der Abfahrt zustellen. geht zweifellos auf Zuganfangs- und entsprechend auf Stationen. Da nun Schnellgut vor allem an solchen ößeren Plätzen aufkommen wird, an dem Züge entingen, wäre die Frage der Gesamtabwicklung hiermit öst.

In der Tat erscheint hier ein Weg gegeben, auf dem n mit Erfolg anfangen könnte. Auch die Form des Kastens hier nicht von Belang; man kann ihn, gleichviel, welche wegungseigenschaften er aus sonstigen Rücksichten er-t, mit Kranen überheben, geeignete Gleise werden istens da sein; allenfalls lassen sie sich schaffen. Sollten praktisch vorhandenen Verkehrsbedürfnisse nichts anes als diesen „Anfangs-Endverkehr" erfordern, so sind folgenden Betrachtungen überflüssig.

Die ganzen wuchtigen und grundlegenden Schwierigkeiten, das Problem bietet, treten erst auf, wenn wir auch r i s c h e n s t e l l e n bedienen wollen. Daß hier nicht giert werden darf, ist keinem Eisenbahner zweifelhaft. r Zeitverlust wäre unerträglich, die Ladestelle zu schwer erreichen; es würden sich die genugsam bekannten Verhnisse der Nebenbahnen erneuern, wo aus einem geschten Zuge ein Stückgutwagen an den Schuppen ranert werden muß, dessen Gleis meist verstellt ist und erst i gezogen werden muß; nur daß auf größeren Bahnhöfen Wege noch viel weiter sind; ein mehrfaches langes, in inem Wesen so unwirtschaftliches Hin und Her, langes illiegen des Zuges, mit dem bescheidenen Enderfolg, daß lleicht o i n Kasten die Eisenbahn verläßt. Man kann ht einmal den betreffenden Wagen am Schuppen stehen ssen; er enthält ja noch Kasten mit anderem Ziel, und so müssen mit demselben Zug weiter. Hier wird deutlich, daß der Kasten ohne Zwischenhandlung den Z u g rlassen und besteigen muß. Der natürliche Weg, aus m langgestreckten Verband eines Zuges heraus- und neinzukommen, ist eben die unmittelbare Q u e r bewegung, cht die L ä n g s bewegung des Rangierens, deren Unürlichkeit manchmal ans Groteske streift. Es kann also inem Zweifel unterliegen, daß, im a l l g e m e i n e n lle, der Zug, der Schnellgut fährt, an einem Gleis halten uß, das die unmittelbare Übernahme der Kasten gestattet.

Es läge offenbar nahe, solche Züge an den Bahnsteigen behandeln, wie wir es häufig mit den Eilgüterzügen chen. Dann könnten wir die Behälterwagen ohne weiteres rsonen- und Eilgüterzügen mitgeben. Bei den Eilgüterigen laden wir Kisten und Kollis aus; wir könnten es ohl auch mit kleinen Behältern tun. Wir könnten sie auf andwagen überrollen oder an Auslegern, die der Wagen ägt, ablassen. Dann würden sie später wie Gepäck weiterbracht, mittelst der Karrüberfahrten oder der Gepäckfzüge. Aber mit dem Großbehälter, der hier das eigentche Ziel ist, erscheint das aussichtslos.

Auf kleineren Bahnhöfen im flachen Lande böte der auptbahnsteig allenfalls die Möglichkeit. Zwar liegt an m nur das eine Gleis; wir müßten die Züge der Gegenchtung auf dem falschen Gleis einfahren lassen. (Das eschah in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens mit den ersonenzügen oft, um sie an den Hauptbahnsteig und das ebäude zu bringen.) Dazu würden wir uns nicht leicht ntschließen; aber schließlich wird ja beim Rangieren das rste Gleis auch gekreuzt. Mit einem Kran könnten wir wohl nur in seltenen Fällen am Hauptbahnsteig arbeiten. Aber einen Fahrkasten auf ein bereitstehendes Auto herüberzuziehen, ließe sich am Anfang und Ende des Hauptbahnsteigs wohl machen. Aber die Schwierigkeiten sind doch sehr groß. Der Behälterwagen muß an einer bestimmten Stelle stehen; ist's ein Personenzug, wird er zweimal halten müssen; ist's ein Güterzug, so kann er während des Überladens nicht rangieren. Und dabei hilft der Hauptbahnsteig nur in ganz seltenen, verkehrlich zunächst nicht sehr wichtigen Fällen; was soll in den dichtbesiedelten, hügeligen Gegenden Deutschlands geschehen, deren Kleingewerbe sie für den Schnellverkehr besonders wichtig macht — man denke etwa an Sachsen, Thüringen und das bergische Land — und wo die Bahnsteige der wichtigeren Stationen, von der Straße scharf getrennt, zwischen Gebäuden und Gleisen eingeklemmt liegen?

Es scheint hiernach ungemein schwierig, in Reise- oder Güterzügen Großbehälter auf Zwischenstationen aus- und einzuladen; es bleibt also nur die Wahl, wie schon oben erwähnt, eigene Schnellgüterzüge als eine besondere Zuggattung laufen zu lassen, und einstweilen die Voraussetzung zu machen, daß genügend Gut für sie aufkommt. Der eigene Zug rechtfertigt sich dadurch, daß ein anderer Zug gewöhnlicher Gattung, Eil- oder Stückgüterzug, für ihn aufgelassen werden kann.

Zur Abfertigung des Schnellgüterzuges brauchen wir im Wesentlichen b e s o n d e r e G l e i s e. Sie sollen von der Strecke und der Straße unmittelbar anfahrbar sein. Jeder, der unsere Gleispläne kennt, weiß, wie schwer, fast verzweifelt diese Aufgabe ist. Es sind dieselben Schwierigkeiten, die beim Bau von Militärrampen so oft auftraten. Leichter wäre es auf der freien Strecke vor den Einfahrsignalen, unsere Güterbahnsteige brauchten ja nicht unmittelbar an dem Verkehrsschwerpunkt zu liegen. Aber die dafür notwendigen Sicherungsanlagen und die Besetzung? Wann kann der Schnellverkehr einmal eine solche Stärke erreicht haben, daß sich das auszahlt? Wir müssen in den meisten Fällen n e u e n R a u m i n n e r h a l b d e r S i g n a l e anfahren.

Hier helfen, wenn überhaupt, nur radikale Mittel. Befreien wir den Schnellgüterzug von den zwei stärksten Fesseln, die unserem Eisenbahnverkehr anhaften, aber nicht mehr notwendig anzuhaften brauchten, das sind die Beschränkungen in S t e i g u n g und K r ü m m u n g.

Da wir doch auf eigene „Güterbahnsteige" kommen, versuchen wir gleich, Regelabmessungen aufzustellen. Der Schnellgüterzug soll, sagen wir, zehn Wagen haben, davon vorn und hinten einen Triebwagen mit dieselelektrischem Antrieb. Am Gütertriebwagen arbeiten wir schon; ohne gleichzeitige Lösung der Frage, wie das Gut schnell genug auf ihn übergeht, wird er uns aber nur beschränkt nützen und auch dann nur, wie erwähnt, als Zubringer in bestimmten Fällen. Der Schnellgüterzug hat also zwei Triebwagen und acht Lastwagen. Die acht Lastwagen fassen $4 \times 8 = 32$ Behälter mit je 4 t, das sind 128 Nettotonnen. Die Triebwagen enthalten im Wesentlichen Maschinen, außerdem Raum für Begleiter und Einzelgut. Der Zug wird so gebaut, daß er 25 m Halbmesser durchfahren kann. Das ist bei Achsantrieb möglich, unsere gängigen Anschauungen über die Kurvenfrage sind Täuschungen. Damit er in bestimmten Fällen kurze starke Steigungen fahren kann, wenn auch langsam, erhalten auch einige der Lastwagen Elektromotoren, die aber nur in solchen Fällen mitarbeiten.

Dieser Zug ist also von den Beschränkungen frei, die jetzt unseren Gleisentwickelungen entgegenstehen. Wir können mit ihm, wo der Bahnhof hoch liegt, leicht auf kurzer Strecke auf das Gelände heruntersteigen; wir können jeden jetzt nicht erreichbaren Winkel anfahren. Da er als Triebwagenzug ohne Weiteres Kopf machen kann, können wir den Güterbahnsteig auch in stumpfer Form anlegen. Damit kommen folgende, heute nicht möglichen Lösungen heraus (Abb. 1 a—c).

Abb. 1 a

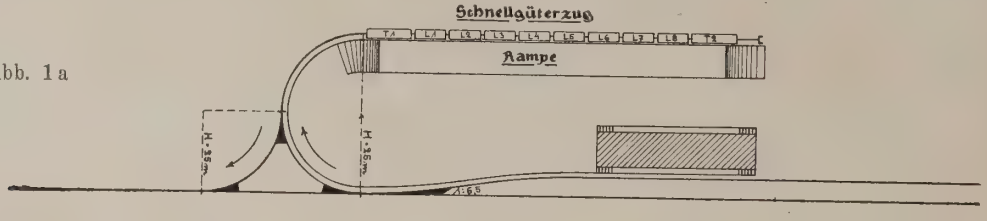


Abb. 1 b.

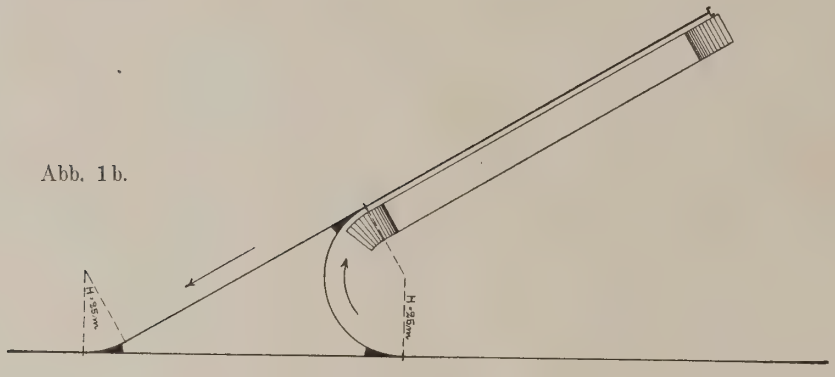
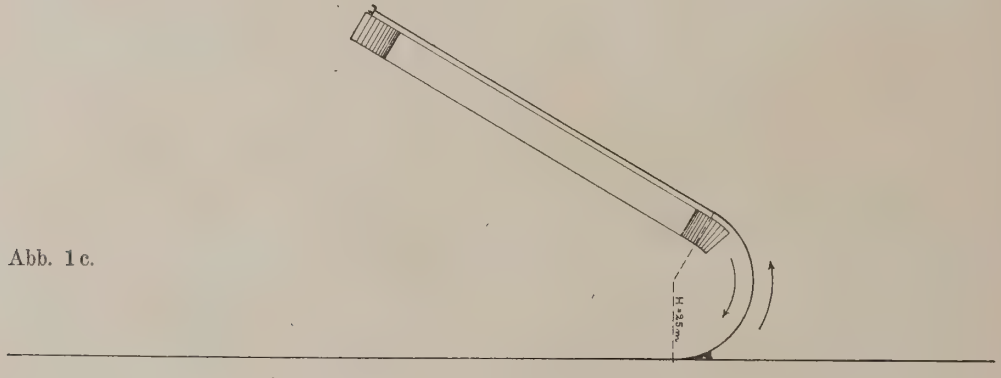


Abb. 1 c.



Schnellgüterrampen bei beengtem Platz.

Daß es trotzdem häufig recht schwer sein wird, einen geeigneten Platz für den Güterbahnsteig zu finden, soll nicht verkannt werden. An einem Knotenpunkt, wo man ihn doch vor allem braucht, soll er von allen Strecken unmittelbar erreichbar sein, außerdem von der Straße. Das erstere gilt fast stets nur von den Bahnsteiggleisen des Personenbahnhofs und den Einfahrgleisen der Güterzüge im Verschiebebahnhof, die leider nicht in Betracht kommen. Am ersten ließe sich der Güterbahnsteig wohl im Anschluß an die durchgehenden den Verschiebebahnhof umfahrenden Gütergleise anordnen, die meistens vorhanden sind. Wo und wie er hier liegt und wie man die Straße heranbringt, sind Unterfragen örtlicher Art, die sehr verschieden gelöst werden können, wozu der Triebwagenzug in der vorgeschlagenen Form jedenfalls sehr mithilft. Leicht wird es meistens nicht sein; es ist eben eine gänzlich neue Aufg den Güterverkehr wie den Personenverkehr abzuwick unsere Anlagen nehmen darauf keinerlei Rücksicht. Fü sich der Schnellverkehr einmal ein, so wird es allmäh besser werden, indem bei Umbauten gleich darauf Rü sicht genommen wird.

Leichter ist es auf Zwischenstationen. Zwar sch es in gewissem Maße richtig, — aus den allgemeinen dingungen eines wirtschaftlichen Betriebes der gro Maschineneinheit des Zuges — ihn nur an Knotenpunk halten zu lassen und Zwischenpunkte, auch wenn sie der Eisenbahn liegen, mit dem Auto zu versorgen. A so genau weiß man das ja auch nicht; es kann doch lei sein, daß auch Zwischenstationen den Wunsch äußern, den Schnellverkehr angeschlossen zu werden.

Dort darf der Aufwand nicht groß sein. Lösungen n Abb. 1 setzen schon eine gewisse Verkehrsgröße vora Wir müssen also an vorhandene Gleise gehen, die auß dem unmittelbar befahrbar sind. Das sind nur die Hau gleise. Freier Raum ist neben diesen nur außerhalb Endweichen. Eine kleine Rampe, 10 oder 20 m lang, wü genügen; der Zug kann so fahren, daß der Kasten an Rampe steht. Auch hier soll nicht verkannt werden, manche Aufgaben gelöst werden müssen, namentlich sic

ngstechnischer Art, wenn man das gefahrlos machen ill. An der Ausfahrseite geht es am ersten. An der nfahrseite ist häufig zwischen Einfahrsignal und erster eiche soviel Platz, daß man den kurzen Schnellgüterzug terbringen kann. Freilich steht er dann im Schutzraum, enn man das Einfahrtssignal nicht gar zu weit hinaus-hieben will; aber hier kann die kommende Zugbeeinflus-ng einspringen; es gibt Systeme, welche es gestatten, nen herannahenden zweiten Zug zu zwingen — von ltenen Ausnahmefällen abgesehen — unbedingt recht-itig am Hauptsignal zu halten.

Rampen an die Hauptgleise zu stellen, widerspricht der O. Es steht aber kein technischer Grund entgegen; wir önnen also die Bestimmung der BO. ruhig ändern. Bei der lektrisierung der Berliner Stadtbahn haben wir diesen chritt schon vollzogen. Übrigens könnte man auch die ampe abrücken und den Spalt bei Bedarf überbrücken .

Der Fahrbehälter wird dreirädrig, damit er die nötige endigkeit hat (Abb. 1 d—e). Wir setzen uns zum Ziel,

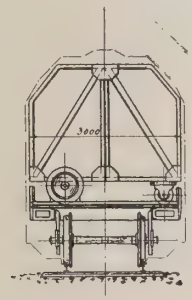


Abb. 1 d. Querschnitt.

en Kraftwagen noch zu übertreffen; unser „Einheitsver-derraum" soll überall hin vordringen können, bis in die äußersten Winkel eines Schuppens. Die zwei hinteren Räder erden hoch, sitzen seitlich und sind straßenfähig; das

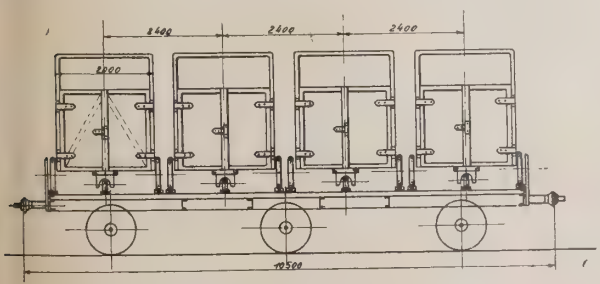


Abb. 1 e. Längsschnitt.

ritte Rad ist untergebaut und mehr walzenförmig. Auf dem Eisenbahnwagen werden die drei Räder mit Klauen epackt, die mit einem Handrad angezogen werden. Un-eschlossene Klauen öffnen die Bremsleitung; der Zug ann also niemals mit ungesicherten Kasten abfahren. Der Kasten kann gefedert sein, ist es aber in den meisten Fällen nicht.

Auf der Straße kann der Behälter sich folgendermaßen ewegen:

1. langsam gezogen, von Pferden oder einem Schlepper, auf eigenen Rädern (Abb. 2 a—b);
2. für etwas weitere oder schnellere Fahrt, von einem besonders gebauten Schlepper gezogen, der ihn, nach Art der Sattelschlepper, unterfährt und das dritte kleine Rad vom Boden abhebt (Abb. 3);
3. für Überlandfahrt, auf einen Kraftwagen aufgeladen (Abb. 4 a—b).

Am Ziel wird er vom Schlepper abgehängt, vom Kraftwagen abgeladen. Damit letzteres möglich ist, trägt dieser eine Kettenwinde und drei U-Eisen als Schrotleiter, die

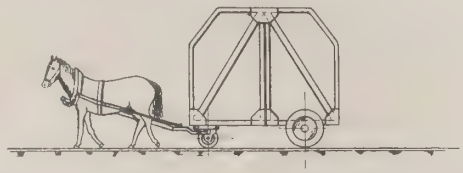


Abb. 2 a. Behälter vom Pferd gezogen.

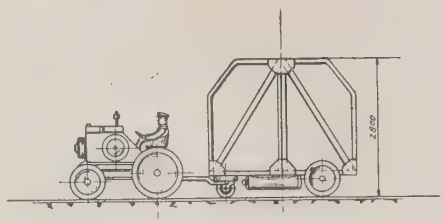


Abb. 2 b. Behälter vom Schlepper gezogen.

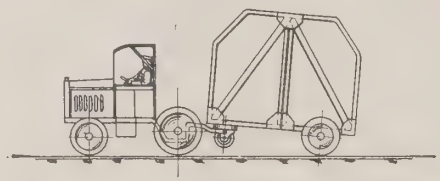


Abb. 3. Behälter vom Schlepper aufgesattelt.

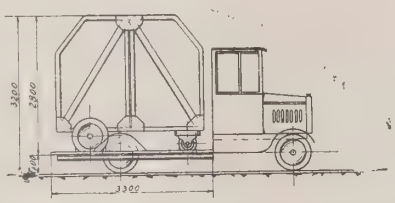
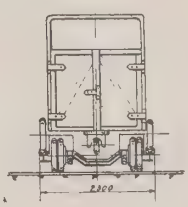


Abb. 4 a. Behälter auf Auto geladen.



Querschnitt.

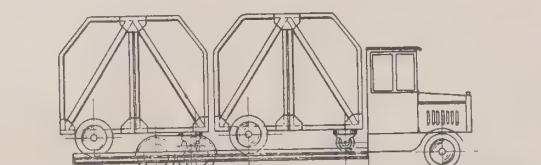


Abb. 4 b. Zwei Behälter auf einem Auto.

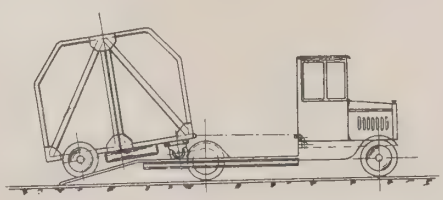


Abb. 5. Abladen des Behälters vom Auto.

herausgezogen werden können. Damit sie nicht zu lang oder zu steil werden, liegen die Schienen des Kraftwagens, die die drei Räder des Kastens aufnehmen, nur 40 cm über Boden. Abb. 5 zeigt das Abladen.

Der Güterbahnsteig hat eine Rampe; Abb. 6 zeigt den Querschnitt. Der Schnellgüterzug kann gleichzeitig mehrere Kästen aufnehmen und absetzen. Wo ausnahmsweise — auf kleinen Zwischenstationen — keine vom

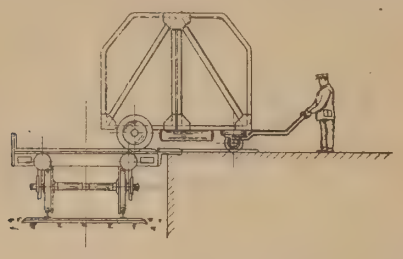


Abb. 6. Behälter von einem Mann gesteuert. Übergang bei einer Laderampe.

Zug unmittelbar anfahrbare Rampe zur Verfügung steht, kann auch unmittelbar auf den Kraftwagen übergeladen werden. Die Höhenlage seiner Schienen von 40 cm eignet sich hierzu sehr gut, sie gibt zusammen mit den 25—38 cm eines niedrigen Bahnsteiges eine mäßige Neigung der U-Schienen (Abb. 7), mit einem hohen Bahnsteig von 76 cm

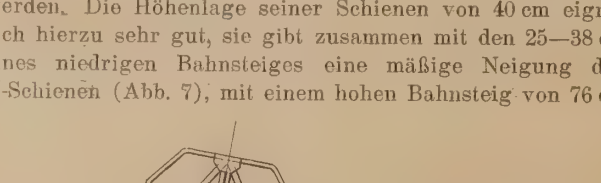


Abb. 7. Übergang bei niederem Bahnsteig.

etwa die Höhe des Eisenbahnwagens (Abb. 8). Wenn ausnahmsweise nicht an einem Bahnsteig, sondern einer Ladestraße übernommen werden muß, lassen die Übergangsschienen des Kraftwagens auch den größeren Höhenunterschied überwinden, wenn man die Hinterachse des Autos unterlegt (Abb. 9).

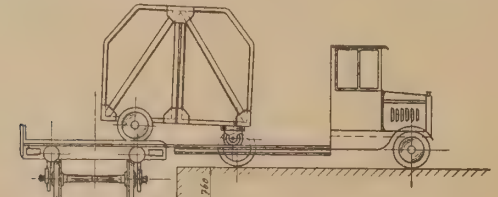


Abb. 8. Übergang bei hohem Bahnsteig.

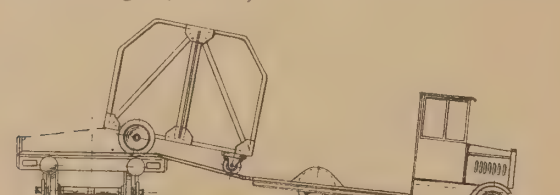


Abb. 9. Übergang auf Ladestraße mit unterlegter Hinterachse des Autos.

Beim Übernehmen und Übergeben muß der Kasten bewegt werden. Geht es unmittelbar auf den Kraftwagen, liefert dieser mit der Kettenwinde die Kraft, nach dem Führerstand zu oder auch, mit einer Umlenkrolle, ihm weg. Aber der Kasten muß auch vom Zug auf Rampe und umgekehrt fahren, im letzteren Falle mu sogar häufig erhebliche Längswege machen, da er, v der Zug ankommt, nicht gerade da stehen kann, wo dem Zug Platz ist, oder — man wird gleich auf dem zu ordnen versuchen — wo sein Platz ist. Er also einen Antrieb oder wenigstens einen Hilfsan haben. Dieser muß einfach und unbedingt betriebssi sein, da er in tausend Hände kommt; auf Wirtschaftlich im Kraftverbrauch kommt es jedoch nicht an. Dazu ei sich am besten Druckluft. Jede größere der an Schnellverkehr beteiligten Stationen erhält eine kl Luftverdichteranlage mit Vorratskessel, aus dem man Fahrbehälter im Vorbeifahren schnell füllen kann. Fahrbehälter bekommt einen Druckluftkessel und e Druckluftantrieb einfachster Art, welcher auf das d Rad wirkt. An der Deichsel ist der Behälter leicht Hand zu lenken; die Deichsel trägt auch das Handrad Steuern auf „vorwärts", „rückwärts" und „halt". Er f im langsamen Schrittempo. Der Druckluftantrieb h nicht, wie ein elektrischer Speicher, durch Unbefugte dorben werden; wenn der Vorratsbehälter leer ist, is leer. Mit dem Druckluftantrieb kann der schwere Beh auch in jedem Packraum eines Werkes und dergleic gefahrlos, sicher und leicht bewegt werden. Der l vorrat reicht auf der Ebene für einige hundert Meter Fa

Das wäre so etwa ein kurzer Aufriß der neuen kehrsweise. Wir werden nur allmählig aufbauen kön aber wenn die wirtschaftlichen Grundlagen richtig s wird sie kommen. Sie ist in gewissem Sinne die natürl Form des Eisenbahnbetriebes; die größte Schwierigkeit daß sie in die jetzigen Anlagen hineingepaßt werden m die so gar nicht dafür geschaffen sind, angefangen dem schmalen Lichtraumprofil.

Der maßvolle Kritiker.

Mit dem „Zugproblem" bin ich — grundsätzlich einig. Wenn wir das Auto schlagen wollen, müssen nicht nur das mechanische Problem des Überganges den Eisenbahnwagen lösen, sondern auch das zeitversch gende des Eingehens in und Austretens aus der gro Einheit des Zuges. Das muß, im allgemeinen Fall, häu schnell und gleichzeitig geschehen; das geht nicht jetzt durch die unnatürliche Längsbewegung des R gierens, sondern nur durch Querbewegung. Also „Gü bahnsteig", analog dem „Personenbahnsteig", und da uns Bahnhöfe keinen solchen bieten, muß er — bei allgemei Entwicklung — geschaffen werden. Es ist gerade bei nicht leicht; die deutschen Eisenbahnen sind ein abgesch senes Reich für sich, nirgends ist, in Führung, Höhenla Bahnsteigsperre, die Scheidung von dem Raum Straße stärker als bei uns. Also neuen Raum anfahr Zugegeben, es ist vielleicht die oder wenigstens die le und radikale Lösung, wenn es auch viele Übergänge ge mag, die zuerst daran kommen werden. Krümmungs- u Steigungsbeschränkungen heruntersetzen? Ich glaube Ihn es sei versucht.

Aber warum die unnatürliche Lösung der Fahrkiste Hilfsantrieb? Warum nicht in die Luft gehen? Was einfacher als ein Kran, wenn Sie schon einen eige Güterbahnsteig haben? Die Rampe ist auch nicht umso Sie brauchen nur einen Kran, aber viele Hilfsantrie Der Kran gleicht jeden Höhenunterschied aus, er se Kästen, für die kein Auto wartet, nieder, und hebt

enso leicht hinauf, wenn es kommt. Er kann auch kleine ilkästen, die beim Abladen auf der verkehrten Seite hen, mühelos über die anderen wegheben.

Sie wollen den Kasten auch beim Empfänger und Verder noch fahrbar haben, wenn er abgesetzt ist. Wam? Einer, der empfängt, wird selten auch zugleich verden. Der Kasten kann dort doch nicht stehen bleiben. arum nicht vorgehen, wie jetzt beim Auto? Es fährt im Empfänger an, schnell ist ausgeladen, dann fährt es er zum Versender und nimmt neue Ware. Das kann es ich mit aufgesetztem Kasten. Er soll gar nicht herunter. ird er nicht gebraucht, so fährt das Auto an einen Stapelplatz für unbenützte Kasten", dort hebt ihn ein Kran und setzt ihn nieder.

Der Erfinder.

Der Kasten ist eng. In jedem Stückgutwagen, bei jedem attformauto laden wir auf breiter Fläche. Richt gestaut wird wenig. Im Kasten müssen wir stauen. lohnt sich auch, denn die Ware bleibt lange zusammen, d der Raumgewinn ist beim Fahren, auf Straße und hn, einer der größten Vorteile.

Das Stauen kostet Zeit. Kein Auto kann lo lange stehen. rigens gibt es sehr viele Fälle — vielleicht sind es die isten — wo gleichzeitig empfangen und versandt wird, r allem die Sammel- und Stapelplätze des Stückgutes. rt kann der Fahrkasten sich selbst durch die Räume begen: er fährt zu jedem Gut seiner Richtung hin und mmt es auf; es braucht ihm nicht zugekarrt zu werden. hen Sie doch die Behälter an, die wir in gewissem Umng auf unseren Güterböden schon verwenden; wo ist ner ohne Räder, und zwar spurlose Räder?

Der Kran scheidet aus, wo wir Oberleitung haben; freich könnten wir an Güterbahnsteigen niedrig gespannten rsatzstrom an dritter Schiene zuführen. Aber ich will cht verkennen, daß der Kran viel für sich hat. Vielleicht ht folgende Kombination: An richtigen Güterbahnsteigen den wir mit Kran, auch wenn die Kasten, aus anderen ücksichten, Räder haben. An den kleinen Rampen der wischenstationen ziehen wir sie auf ihren Rädern mit ettenwinden, die der Eisenbahnwagen trägt. Beim Verfrachter ziehen ihn Pferd und Schlepper. Dann bedarf er ur der passiven Beweglichkeit, der Räder, nicht der ktiven, des Druckluftantriebes.

Der advocatus diaboli.

Wo wollen Sie eigentlich hin? Wir bauen in der Eisenbahn o schon zuviel Kapital ein. Bei Ihnen wird es noch viel chlimmer. Das Auto hat einmal Räder und einmal ie Kraftquelle, die Eisenbahn ebenso, bei Ihnen ist alles dreimal vorhanden? Das ist Überkapitalisierung; wie soll sie sich lohnen?

Der Erfinder.

Wenn dafür alles besser im „Fließen" bleibt? Doch wozu rede ich mit Ihnen? Sie haben sich nie an ein Problem herangefühlt, auch mit dem Bewußtsein, möglicherweise fehlzugehen.

Der maßvolle Kritiker.

Mit dem „Stauen" mögen Sie recht haben. Überhaupt vielleicht mit Ihren Grundaufstellungen. Aber es geht alles so ins Neue, Unabsehbare. Können wir nicht etwas mehr auf dem Boden der Tatsachen bleiben? Bis wir die „Güterbahnsteige" geschaffen haben, hat das Auto seinen Siegeslauf, falls er kommt, vollendet.

Ich bemängele namentlich eins. Wenn wir darauf angewiesen bleiben, reine Schnellgüterzüge zu fahren, so haben wir täglich nur wenige bestimmte Verbindungen. Es käme aber, wenn wir das Auto schlagen wollen, gerade darauf an, recht viele Verbindungen zu haben, wenn auch jeweils mit kleinen Frachtaufkommen. Das würde bedeuten, daß es doch möglich sein sollte, bestehenden schnellen Zügen Schnellgut mitzugeben. Sie haben das so kurz abgetan; hier sollten wir helfen können.

Der Erfinder.

Vielleicht ginge es doch, in gewissem Umfang. Bestehende schnelle Züge, die auch Zwischenstellen schnell bedienen können, sind nur die Reise- und Eilgüterzüge. Übergangsstelle ist dann der Personenbahnsteig. Nun könnten wir nach dem früher über diesen Punkt Gesagten Personenbahnsteige an den Enden auf die Höhe von Rampen bringen (1,00 bis 1,10 m); deshalb können sie doch auch zum Einsteigen von Personen dienen, wenn es vorkommt. Aber das wäre doch recht unbequem, außerdem würde es häufig bei überdachten Bahnsteigen an Höhe fehlen, um noch große Behälter bewegen zu können. Aber wir könnten die Eisenbahnwagen mit tiefliegender Plattform bauen. Räder von 0,85 m Durchmesser können auch in D-Zügen laufen. Ein hoher Bahnsteig, den wir einmal voraussetzen wollen, hat 0,76 m über S. O. Wir brauchen auf dem Eisenbahnwagen beim Schnellgüterverkehr ja keine geschlossene Plattform, sondern nur bestimmte Tragschienen, die neben den Rädern liegen können. Wenn diese etwa 0,78 bis 0,80 m über S. O. liegen, brauchen sie die Räder nicht zu stören und sind doch vom hohen Bahnsteig direkt befahrbar. Wir würden solchen Wagen, da er auch für D-Züge sehr in Frage kommt, mit Drehgestellen ausrüsten. (Abb. 10.) Er wird durch die tief-

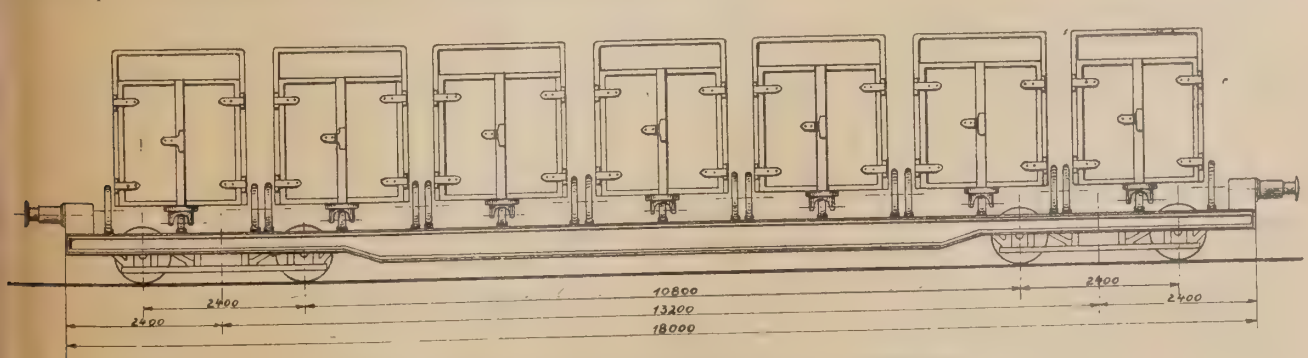
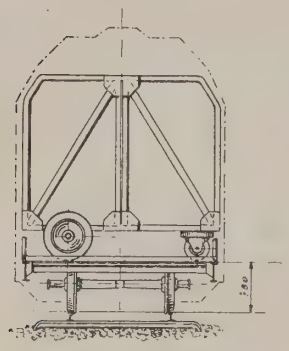


Abb. 10. Vierachsiger Tiefladewagen mit 7 großen Behältern.

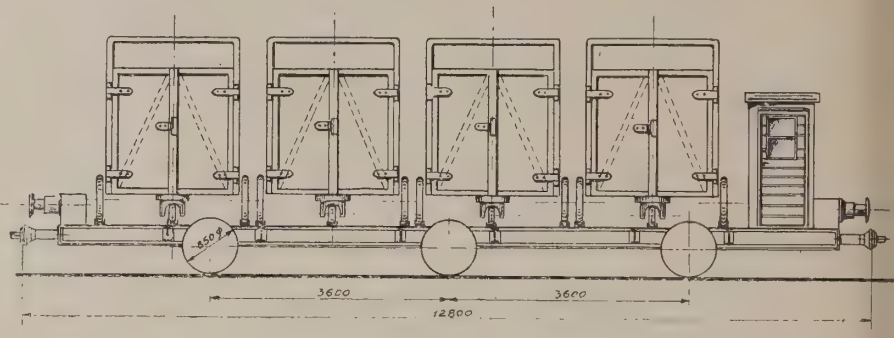
liegende Bauweise ziemlich schwer, aber das ist kein Fehler, wenn er zwischen den schweren D-Zugwagen laufen muß. Es liegt dann natürlich nahe, auch die Wagen des reinen Schnellgüterzuges niedrig zu bauen. (Abb. 10 a.)

Die Kästen stören natürlich auf den Personenbal steigen, aber schließlich stören heute Post- und Eilg karren noch mehr, weil sie, wegen des Einzelumlade den Bahnsteig länger belasten. Freilich können die Gr behälter, auch wenn sie sich hauptsächlich an den Bal

Dreiachsige Tiefladewagen für den Schnellgüterverkehr.



Querschnitt.



Längsschnitt.

Abb. 10 a. Wagen mit 4 großen Behältern.

Für die Fahrbehälter hat die Tieflage große Vorteile, sie brauchen oben nur wenig oder gar nicht abgeschrägt zu werden, da sie hauptsächlich im senkrechten Teil des Lichtraumprofils verbleiben.

Zuführen müßten wir sie dem Bahnsteig mit Aufzügen, die freilich, wegen der größeren Abmessungen, neu zu bauen wären. Wäre das nicht ideal für Post, Eilgut, Expreßgut? Manche Umbauten wird es wohl geben, aber es braucht ja nicht alles auf einmal gemacht zu werden.

Unter den Bahnsteigdächern kämen wir in den meisten Fällen wohl durch, wenn wir hängende Lampen u. a. höher setzen (siehe Abb. 11).

Sehr erwünscht wäre es freilich, wenn wir die bestehenden Gepäckaufzüge verwenden könnten. Dann müßten wir die Kästen kleiner machen. Wir teilen also den Platz auf unseren Tiefgangwagen so auf, daß auch kleine Behälter darauf Platz haben. (Abb. 12 und 12 a.) Alles müßte normalisiert werden.

steigenden bewegen, auf stark belasteten Bahnsteig unerträglich werden; dort muß man eben ihren Gebrau auf Fälle beschränken, wo der Bahnsteig leer ist, d. auf Eilgüterzüge.

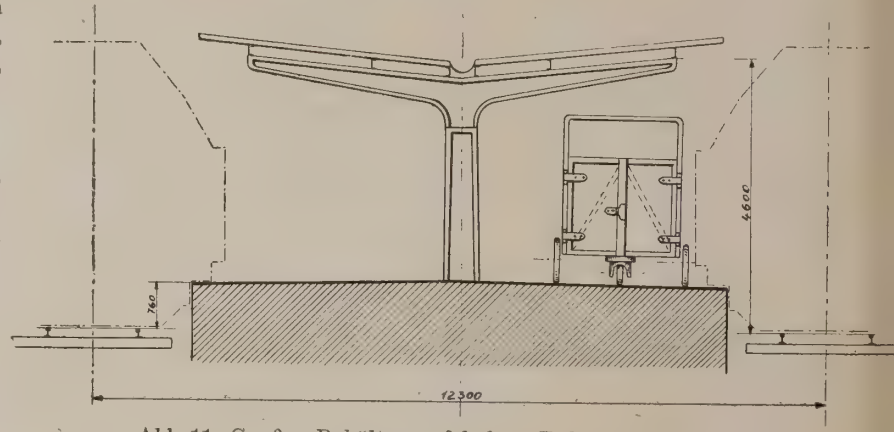


Abb. 11. Großer Behälter auf hohem Bahnsteig unter Dach.

Wenn wir nach obigem den Kleinbehälter gleich m in unsere Betrachtungen einbeziehen, dann liegt es nah auch noch andere Wagenformen für ihn zu schaffe Abb. 13 zeigt einen gedeckten Wagen mit Rolläden a

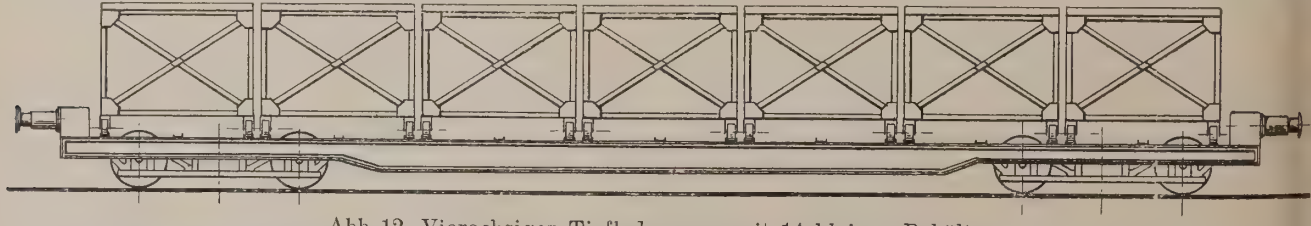
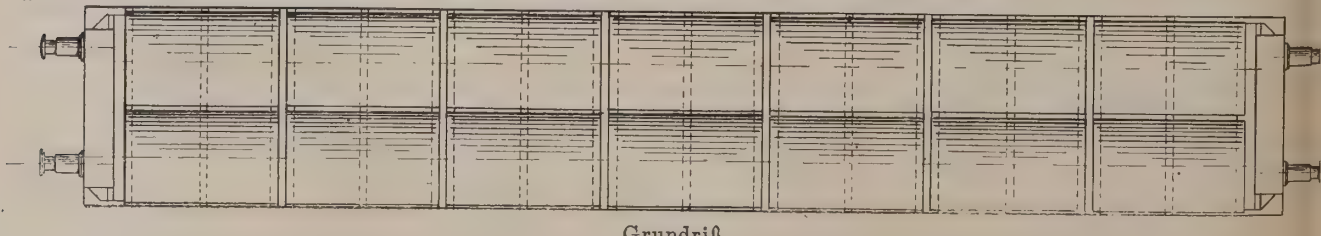
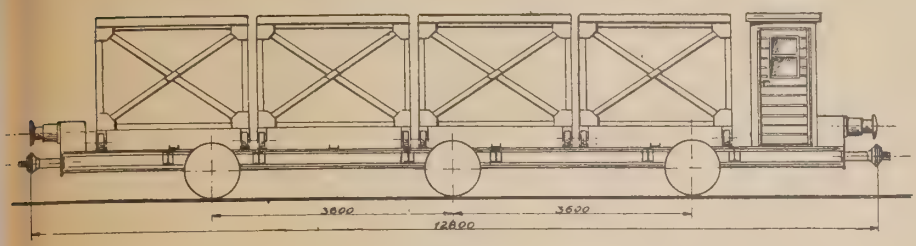


Abb. 12. Vierachsiger Tiefladewagen mit 14 kleinen Behältern.

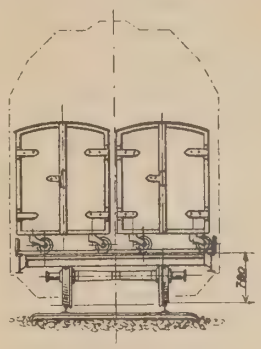


Grundriß.

Dreiachsiger Tiefladewagen für den Schnellgüterverkehr.



Längsschnitt.



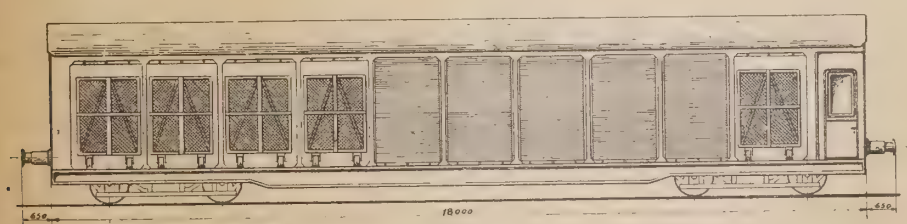
Querschnitt.

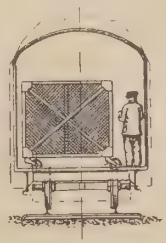
Abb. 12 a. Wagen mit 8 kleinen Behältern.

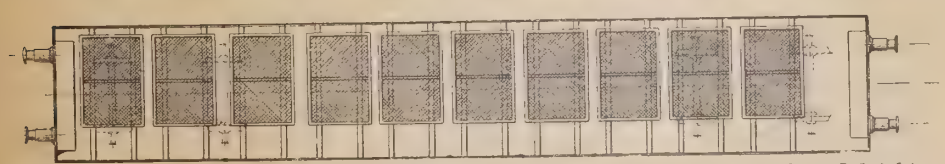
erschluß, wie ihn die Post heute bei ihren Einsatzkästen f den Straßenbahnen verwendet. Er kann einen Seiten- ng erhalten.

Die Einführung eines Kastendienstes dieser Art würde raussetzen, daß wir allmählich auf den wichtigeren hnhöfen zu hohen Bahnsteigen und raumlassenden hnsteigdächern übergehen; auf niederen Bahnsteigen nnten wir uns vorübergehend mit Elektro-Unterkarren helfen. (Abb. 14.) Bahnsteigtreppen werden vorüber- hend abgedeckt, Einbauten müßten bei schmalen Bahn- eigen verschwinden.

gebaute Eisenbahnwagen, sondern nehmen die Packwagen oder, wenn es viel wird, gedeckte Güterwagen. Wir bringen die Kästen auf Autos zur Gepäckabfertigung; dann rollen sie, auf eigenen Rädern oder auf untergeschobenen Unterwagen (Elektrokarren), zu den Aufzügen, und von diesen über den Bahnsteig, auch Gepäckbahnsteig, zum Zug. Hier müssen sie angehoben werden; das besorgt entweder ein kleiner, am Eisenbahnwagen angebrachter Auslegerkran, oder wir nehmen noch besser für den Unterwagen die bekannten „Hubwagen", „Eidechsen", welche das Anheben mit ihrer Kraftquelle mechanisch besorgen







Querschnitt.

Abb. 13. Vierachsiger gedeckter Tiefladewagen mit Rolladenverschluß und leichten kleinen Behältern.

Hier nähern wir uns einer Aufgabe, die vielleicht als rste zur Lösung kommt. Wir schaffen kleinere Behälter ir Pakete, Expreßgut, empfindliches Gut. Vielleicht rauchen wir vorläufig für sie nicht einmal besonders

und den Kasten dem Packmeister im Wagen gewissermaßen „anreichen". Er braucht dann nur abgeschoben zu werden, wofür er allerdings mindestens kleine Räder oder Rolleinrichtungen haben müßte.

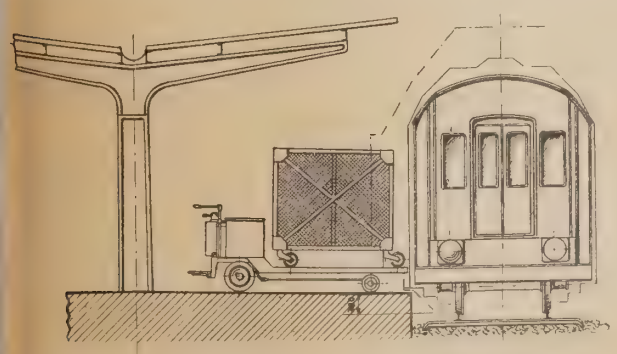


Abb. 14. Kleiner Behälter auf Elektrounterkarren bei niederem Bahnsteig.

Der Kritiker.

Hier kann ich schon eher mit. Mit solchen, sofort zu verwirklichenden Dingen sollten wir anfangen. Zwei Verwendungen des Kastensystems erscheinen demnach sofort greifbar und dem Problematischen entrückt:

1. Der leichte mehr oder weniger offene Behälter für Post und Expreßgut, Übergang in den fertigen Zug auf den Bahnsteigen.
2. Der meist geschlossene schwere — wenngleich u. U. auch in Teilkästen aufgelöste — Großbehälter, der in Ladegleisen mit Kran auf Güterwagen verladen und Zügen beigestellt wird, im allgemeinen Güter-

zügen, in besonderen Fällen auch Reisezügen, wenn es sich um Zuganfangs- und Endstation handelt.

Wenn wir nun aber wirklich an jene Entwicklung im großen glauben, wie wird sie sich mit dem vorhandenen Eisenbahnbetrieb verbinden. Es gibt doch Übergänge. Um nur ein Beispiel zu nennen: Es liegt doch sehr nahe, daß ein Schnellgüterzug eine Umladehalle anfährt und dort Kästen absetzt; nicht alles Gut wird nur im Schnellgüterverkehr oder nur im gewöhnlichen reisen; es wird auch gebrochene Transporte geben.

Der Erfinder.

Hier versagt, offen gestanden, mein Vorstellungs mögen. Die „höheren Kombinationen", die zweifellos n lich sind, sind zu zahlreich, um sie gleich auszudenk So etwas schafft sich später selbst, wenn man erst ein sieht, wie alles geht. Die Hauptsache ist, daß wir anfang oder, besser gesagt, versuchen, anzufangen, irgendwie irgendwo, und vom Kleinen zum Großen gehen. Und zwischen die Grundlagen klären. Es sind ihrer viele, den verschiedensten Fachgebieten.

Verjährung im Eisenbahnrecht.

Von Reichsbahnrat Dr. **Kröner**, Nürnberg.

Unter Verjährung im Sinne des bürgerlichen Rechts versteht man die durch Zeitablauf begründete, rechtlich anerkannte Unmöglichkeit, einen Anspruch wider den Willen des Anspruchsgegners durch gerichtliche Hilfe zu erzwingen (Staudinger BGB. Bd. 1, Vorbem. 1 zu § 194). Der verjährte Anspruch ist nicht vernichtet, er besteht weiter, kann aber nicht gerichtlich geltend gemacht werden, es sei denn, daß der Gegner auf die Geltendmachung der ihm zustehenden Verjährungseinrede verzichtet.

Verschiedene Gründe, sowohl rechtspolitischer wie wirtschaftlicher Natur haben den Gesetzgeber zu der Anerkennung einer solchen Wirkung der Verjährung veranlaßt. Die rechtspolitische Natur der Verjährung kennzeichnet das Reichsgericht (E Bd. 106 S. 84) mit den treffenden Worten: „Diese Stellungnahme des deutschen Gesetzes (zur Verjährung) ist grundsätzlicher Natur. Sie entspringt der Auffassung, daß die Rechseinrichtung der Verjährung keineswegs bloß dem Vorteil des einzelnen Schuldners, sondern dem öffentlichen Wohl dient; sie soll den Rechtsfrieden und die Rechtssicherheit befördern, indem sie dem Gläubiger unmöglich macht, nach einer geraumen Zeit der Untätigkeit mit bisher verschwiegenen Ansprüchen hervorzutreten und damit dem Schuldner zu einer Zeit, zu der dessen Entlastungsbeweise verdunkelt sind, die Verteidigung zu erschweren." Neben diesem rechtspolitischen Zweck der Beweiserleichterung mahnt aber die Rechtsordnung mit ihrer zum Teil sehr kurzen Verjährungsfrist den Einzelnen zur rechtzeitigen Einziehung seiner Außenstände und zwingt ihn damit, über sein Geschäftsgebahren stets auf dem Laufenden zu sein. Diese wirtschaftspolitische Funktion der Verjährung muß auch der Reichsbahnbeamte erkennen und beachten, sei es, daß er der DRG zustehende Forderungen zur richtigen Zeit als solche erkennt und für ihre Eintreibung besorgt ist, sei es, daß er zu spät gegen die DRG. geltend gemachten Forderungen sofort die Einrede der Verjährung entgegensetzt. All dies hat aber zur unbedingten Voraussetzung, daß der Beamte sich über die einzelnen Verjährungsvorschriften, die jeweils für den betreffenden Fall in Frage kommen, im klaren ist. Zweck der folgenden Ausführungen soll nun sein, zu dieser Klarheit zu verhelfen.

1. Dem Zweck der Eisenbahn als Beförderungsunternehmen entsprechend sind weitaus die meisten von ihr betätigten Geschäfte Beförderungsgeschäfte. Es wird deshalb auch die Verjährung für die aus diesen Geschäften entspringenden Forderungen in der Praxis die größte Bedeutung haben.

a) Forderungen der DRG.

Die Beförderungsgeschäfte der DRG haben ihre re liche Regelung in der EVO. gefunden. Hier haben auch Bestimmungen über Verjährung. Daneben gelten a die allgemeinen Verjährungsbestimmungen des BGB. regelt schon die grundsätzliche Verjährung von For rungen, die der Eisenbahn aus Beförderungsgeschäften stehen, § 196 Ziff. 3 BGB. Hiernach gilt grundsätzlich auf einige Ausnahmen werden wir noch zu sprechen k men — die zweijährige Verjährungsfrist für Ansprü der Eisenbahnunternehmungen wegen des Fahrgeldes, Fracht, des Fuhr- und Botenlohnes mit Einschluß der A lagen. Die Verjährungsfrist beginnt bei diesen sprüchen nicht mit der Entstehung des Anspruchs, sond nach § 201 BGB. mit dem Ablauf des Jahres, in welch der Anspruch der DRG entstanden ist. Bei einem 20. Januar 1925 abgeschlossenen Beförderungsvertrag also der erste Tag der zweijährigen Verjährungsfrist 1. Januar 1926, das Ende der Verjährungsfrist 31. Dezember 1927. Soll die Verjährungsfrist in die Form ablaufen, so ist Voraussetzung, daß die Verjähru nicht gehemmt oder unterbrochen wird. Von den im setze abschließend aufgezählten Hemmungsgründen ist uns höchsens der in § 202 BGB. erwähnte von Bedeutu Hiernach ist die Verjährung gehemmt, solange die L stung gestundet oder solange der Verpflichtete aus ein anderen Grunde vorübergehend zur Verweigerung Leistung berechtigt ist. Nach § 205 BGB. wird der Ze raum, während dessen die Verjährung gehemmt ist, in Verjährungsfrist nicht eingerechnet. Als Hemmungsgru wird bei den Geschäften der DRG in der Hauptsache Stundung (Bankstundungsverfahren) in Frage komm Dieser Hemmungsgrund wird wohl nur bei Beginn Verjährungsfrist unter Umständen praktische Bedeutu haben. Und zwar hat er nur dann Bedeutung, wenn Stundungszeitraum so verläuft, daß er vom Dezemb des einen Jahres sich auf den Januar des nächsten Jah erstreckt. Die Wirkung ist dann die, daß die Verjährung frist erst von dem Zeitpunkt an berechnet wird, in w chem die Hemmung aufhört. Die Berechnung richtet si dabei nach §§ 186, 187 BGB. Ist also z. B. aus Beförd rungsvertrag am 20. Dezember 1925 eine Forderung e standen, die Zahlung aber bis 2. Januar 1926 gestund so beginnt die Verjährungsfrist nicht mit dem 1. Janu 1926 oder gar mit dem 1. Januar 1927, sondern mit de 3 Januar 1926 und endet gemäß § 188 BGB. mit dem A lauf des 2. Januar 1928. Endet die Stundungsfrist sp

stens am 31. Dezember des Jahres, in dem die Forderung entstanden ist, so ist sie für den Beginn wie für das Ende der Verjährungsfrist ohne Bedeutung.

Ist der Hemmungsgrund, was wohl ein seltener Fall sein dürfte, erst im Laufe der Verjährungsfrist entstanden, so erfolgt die Berechnung der Verjährungsfrist unter Nichteinrechnung des Zeitraums der Hemmung nach den §§ 201, 187 und 188 BGB.; dann wird die Zeit dazu gerechnet, während welcher die Hemmung bestand. Die Forderung der DRG ist z. B. am 20. März 1925 entstanden, die Verjährungsfrist begann dann am 1. Januar 1926. Für die Zeit vom 15. März bis 1. April 1926 wurde die Forderung gestundet. Die Verjährungsfrist endigt hier nicht mit Ablauf des 31. Dezember 1927, sondern erst nach Ablauf einer weiteren dem Stundungszeitraum von 18 Tagen entsprechenden Frist, also mit Ablauf des 18. Januar 1928.

Außer durch Hemmung wird die Verjährungsfrist noch beeinflußt durch Unterbrechung. Unterbrechungsgründe sind Anerkennung des Anspruchs durch den Schuldner gegenüber der DRG in Form einer Abschlagszahlung, Zinszahlung, Sicherheitsleistung oder in anderer Weise (§ 208 BGB.) oder Klageerhebung durch die DRG (§ 209 BGB.). Der Klageerhebung stehen nach § 209 Abs II BGB. gleich: Zustellung eines Zahlungsbefehls im Mahnverfahren, Anbringung eines Güterantrags, Anmeldung im Konkurse, Aufrechnung oder Streitverkündung im Prozesse oder Vornahme einer Vollstreckungshandlung. Zu beachten ist jedoch, daß die Unterbrechung durch Klage oder eine der ihr gleichstehenden Handlungen in gewissen, in den §§ 211—216 BGB. aufgeführten Fällen als nicht erfolgt angesehen wird. Hauptfälle dieser Art sind Zurücknahme der Klage, des Güterantrags, der Anmeldung im Konkurse und der Vollstreckungsmaßregel. Bei Anerkennung des Anspruchs ist darauf zu achten, ob sich diese auf den ganzen Anspruch bezieht. So wird die Verjährung durch die Bereitschaft, einen rechnerisch bestimmten Teilbetrag zu zahlen, nur für den anerkannten Teil, nicht aber darüber hinaus unterbrochen (EEE. 44/60).

Im Gegensatz zu der Wirkung der Hemmung ist die Wirkung der Unterbrechung die, daß die ganze vor der Unterbrechung liegende Zeit für die Verjährung nicht mehr in Betracht kommt, die Verjährungsfrist nach der Beendigung der Unterbrechung neu zu laufen beginnt. Hat die Verjährungsfrist bereits vor der Unterbrechung zu laufen begonnen, so berechnet sich der Beginn der neuen Verjährungsfrist nicht nach § 201 BGB. Die z. B. am 20. März 1925 entstandene Forderung der DRG beginnt am 1. Januar 1926 zu verjähren. Am 1. Juli 1926 wird auf die Schuld eine Abschlagszahlung geleistet. Die neue Verjährungsfrist beginnt dann nicht am 1. Januar 1927, sondern am 2. Juli 1926 und endigt mit Ablauf des 2. Juli 1928.

Die hier besprochenen Grundsätze über Hemmung und Unterbrechung der Verjährung haben für alle noch zu besprechenden Fälle der Verjährung Geltung, weshalb wir uns auch etwas eingehender mit ihnen befaßt haben.

Von der zweijährigen Verjährungsfrist des § 198 Ziff. 3 BGB. bringt § 60 Abs. 5 EVO. für den Frachtzuschlag allgemein und § 71 EVO. für die Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht und Gebühren unter bestimmten Voraussetzungen eine doppelte Ausnahme. Zunächst ist die Verjährungsfrist auf 1 Jahr gekürzt und dann beginnt sie nicht erst mit Ablauf des Jahres, in dem die Forderung fällig geworden ist. Die Verjährung des Anspruchs auf Zahlung eines Frachtzuschlages beginnt mit der Zahlung der Fracht, oder wenn eine Fracht nicht zu zahlen ist, mit der Aushändigung des Gutes. Ansprüche auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren beginnen mit dem Ablauf des Tages zu verjähren, an dem die Zahlung erfolgt ist. Die kurze Verjährungsfrist der Ansprüche letztgenannter Art hat aber zur Voraussetzung, daß der Anspruch auf Nachzahlung mit unrichtiger Anwendung der Tarife oder mit Fehlern bei der Berechnung begründet wird. Ersteres ist dann der Fall, wenn ein Satz des Tarifs angewendet wurde, welcher auf die Angabe des Frachtbriefes nicht paßt oder wenn eine allgemeine Bezeichnung des Tarifs fälschlich als maßgebend bezeichnet wurde. (E. d. OLG. Naumburg vom 8. Dezember 1925.) Ein Fehler bei der Berechnung liegt vor, wenn bei an sich richtigem Tarifsatz ein Fehler (z. B. Rechen- oder Schreibfehler) unterlaufen ist (RG. Bd. 64 S. 285). Beruht dagegen die falsche Frachtberechnung auf falscher Deklarierung, so gilt hinsichtlich der sich hieraus ergebenden Frachtnachforderungen die zweijährige Verjährungsfrist nach §§ 198 Ziff. 3, 201 BGB. Ob die falsche Deklarierung auf Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Absenders beruht, bleibt sich dabei gleich (LZ. 1915 S. 1099 Nr. 25). Ansprüche auf Nachzahlung von Anschlußgleisgebühren fallen ebenfalls nicht unter die kurze Verjährungsfrist des § 71 EVO., da sie keine Gebühren im Sinne der EVO. sind. Sie verjähren erst in zwei Jahren (Eger, EVO. § 68 Anm. 324, § 71 Anm. 339).

Zusammenfassend können wir über die Verjährung der der DRG auf Grund eines Beförderungsvertrages zustehenden Forderungen sagen: Nach den Bestimmungen der EVO. verjähren in einem Jahr: Frachtzuschlag immer, zu wenig erhobene Fracht und Gebühren dann, wenn sie auf falscher Tarifanwendung oder falscher Berechnung gestützt sind. Nach den Bestimmungen des BGB. verjähren in zwei Jahren alle sonstwie begründeten Forderungen auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht und Gebühren, Fahrpreisforderungen und Fahrpreiszuschläge. Da für die letzten beiden die EVO. keine besondere Bestimmung trifft, gelten eben die allgemeinen Sätze des BGB.

b) Forderungen gegen die DRG.

1. Forderungen aus Personenbeförderungsvertrag.

Die EVO. enthält keine Bestimmung über die Verjährung von Ansprüchen Reisender gegen die Eisenbahn aus dem Personenbeförderungsvertrag. Da auch das HGB. hierüber keine Bestimmung enthält, bleibt nur übrig, auf die Bestimmungen des BGB. zurückzugreifen. Die aus dem Personenbeförderungsvertrage gegen die DRG entstandenen Forderungen können verschieden sein: sie können einmal auf Rückerstattung von Fahrgeld und Ersatz von Aufenthaltskosten infolge eines Eisenbahnunfalls gehen, sie können aber auch auf Ersatz von Personen- und Sachschäden gerichtet sein. Um bei all diesen Ansprüchen die Frage der Verjährung beantworten zu können, ist es nötig, auf die rechtliche Natur des Personenbeförderungsvertrages einzugehen. Der Personenbeförderungsvertrag ist kein Frachtvertrag im Sinne der §§ 425, 454 HGB, er ist auch kein Dienstvertrag im Sinne der §§ 611 BGB., sondern ein Werkvertrag im Sinne der §§ 631 ff. BGB. (Eger, Anm. 33 S. 29, Staub § 472 Anm. 3.) Inhalt des Vertrags ist die Beförderung einer Person von Ort zu Ort, die Erreichung dieses Erfolgs geschieht durch Hergabe von Beförderungsmitteln und Leistung von Diensten. Das gilt allerdings nur, wenn die Beförderung gegen Entgelt

übernommen wird, geschieht sie unentgeltlich, so liegt nur „unentgeltliche Herbeiführung eines Erfolgs“ vor, eine Vertragsart, für welche die BGB. besondere Bestimmungen nicht getroffen hat. (Blume-Weirauch EVO. S. 43.)

Verlangt nun ein Reisender Fahrgeld zurück, sei es auf Grund des § 20 EVO. oder des § 26 EVO. — es sind das die beiden einzigen Fälle, in denen die derzeitige EVO. dem Reisenden einen Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises einräumt —, so steht die Rückforderung einer Minderung, bzw. Wandlung gleich. Der Anspruch unterliegt der kurzen Verjährungspflicht von sechs Monaten nach § 638 BGB. Die Verjährungsfrist beginnt hiernach mit der Abnahme des Werkes, das ist bei dem Personenbeförderungsvertrag mit Beendigung der Reise und wenn es zu einer solchen gar nicht kommt, mit Ablauf des Tages, an dem der Reisende auf die Reise, das ist hier das Werk der Eisenbahn, verzichtet hat. Gleiches gilt für die Forderungen auf Ersatz etwaiger Kosten und Auslagen infolge eines Eisenbahnunfalls. Denn auch ein solcher Anspruch steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Nichterfüllung des Beförderungsvertrages (RG. in JW. 08/196).

Zu einem anderen Ergebnis kommen wir bei der Prüfung der Verjährung von Ansprüchen aus Personen- und Sachschäden während der Personenbeförderung. Blume (EVO. zu § 26) vertritt zwar die Ansicht, daß auch diese Forderungen der kurzen Verjährungsfrist des § 638 BGB. unterliegen — die herrschende Meinung aber und vor allem die maßgebende Stelle, das Reichsgericht, nimmt an, daß es sich bei Verletzung der beförderten Personen oder bei Sachschaden, z. B. Beschädigung von Kleidern, die der Reisende an sich trägt, um eine positive Vertragsverletzung, um Zuwiderhandlung gegen die pflichtgemäße Sorgfalt gegenüber dem noch nicht vollendeten Werk, nicht aber um einen Mangel der Beförderungsleistung selbst, d. h. der Beförderung von Ort zu Ort, handelt. Für diese Ansprüche des Reisenden gilt daher die 30jährige Verjährungsfrist des § 195 BGB. (RG. i. JW. 08/196, EEE. 24, 274, 383, Staub § 472 Anm. 22). Dabei ist die DRG. ersatzpflichtig, wenn die Vertragsverletzung auf Verschulden, Vorsatz oder Fahrlässigkeit beruht. Bemerkenswert ist hier die Beweispflicht. Beweispflichtig für das Verschulden der Eisenbahn ist nicht der Reisende; nach der Anschauung des RG. hat der Unternehmer mit dem Beförderungsvertrag die Sorgfaltspflicht übernommen, den Reisenden und die Sachen, die er bei sich trägt, unbeschädigt an das Reiseziel zu bringen. Bewirkt er diese Vertragsleistung nicht, so hat er (der Unternehmer) zu beweisen, daß ihn hieran kein Verschulden trifft, weil er die erforderliche Sorgfaltspflicht bei Vorbereitung und Ausführung der Beförderung beobachtet hat. Diese 30jährige Verjährungsfrist für Ansprüche aus Personen- und Sachschaden bei Ausführung eines Personenbeförderungsvertrages ist zwar gerade mit Rücksicht auf die der Eisenbahn obliegenden Beweispflicht unerträglich und, man möchte fast sagen, unbillig, aber bei der gegenwärtigen Fassung der EVO. und dem heutigen Stande der Rechtsprechung muß sich die DRG. wohl damit abfinden.

2. Forderungen aus Gepäck- und Güterbeförderungsvertrag.

Im Gegensatz zu den Forderungen aus dem Personenbeförderungsvertrag sind die Forderungen aus dem Gepäck- und Güterbeförderungsvertrag in der EVO. ziemlich eingehend geregelt, der Verjährung solcher Forderungen sind besondere Bestimmungen gewidmet. Für die Verjährung v Forderungen aus dem Gepäckbeförderungsvertrag gelt nach § 35 EVO. die entsprechenden Bestimmungen üb den Güterbeförderungsvertrag, also ebenfalls die §§ 71 u 98 EVO. Wir haben auch hier zwei Gruppen von Ford rungen zu unterscheiden: Ansprüche wegen unrichtig Frachtberechnung und Ansprüche wegen Verlust, Minderu oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitu der Lieferfrist.

Die Verjährung der ersten Gruppe regelt § 71 EVO. Hi nach verjähren Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rüc zahlung zuviel erhobener Fracht oder Gebühren in eine Jahre. Auch hier muß die Rückforderung auf unrichti Anwendung der Tarife oder auf Fehler der Berechnun gestützt sein, wenn sie der kurzen Verjährungsfrist unte liegen soll. Ist die Zahlung einer zu hohen Fracht dageg auf eine falsche Deklarierung zurückzuführen, so gilt w für die Eisenbahn, so auch für den Reklamanten die gewöh liche Verjährungsfrist des BGB., und zwar mangels ein besonderen Verjährungsbestimmung für solche Forderunge die 30jährige nach § 195 BGB. Ist die Verjährungsfrist d § 71 EVO. maßgebend, so beginnt sie mit dem Ablauf d Tages, an dem die Zahlung erfolgt ist. Über die Frage, wan die Zahlung erfolgt ist, dürfte noch einiges gesagt werde Bei Hinterlegung von Freibeträgen, summarischer Frach vorauszahlung oder sonstiger Fracht- und Gebührenhinte legung beginnt die Verjährungsfrist nicht mit Hinterlegun sondern erst mit Ablauf des Tages, an dem endgültig abg rechnet wurde (Eger EVO. § 71 Anm. 339). Wann bei Stu dungsnehmern die Zahlung erfolgt ist, ist strittig. Nach de einen Anschauung soll die Zahlung erst mit der vollständige Begleichung des Saldos des Abrechnungsabschnitts erfolg sein (so Rundnagel in „Haftung“ II. Aufl. S. 280), nach de gegenteiligen Auffassung liegt die Zahlung in der Belastun der Stundungsrechnung. Die letzte Meinung dürfte richtige sein. Dieser Anschauung ist auch neuerdings Rundnage („Haftung“ 3. und 4. Aufl. S. 161): „Die Hinnahme de Belastung bei Einlösung des Frachtbriefes muß daher al Zahlung im Sinne des § 438 gelten.“ Die Verjährungsfris beginnt deshalb Stundungsnehmern gegenüber mit de Einlösung des Frachtbriefes und der Belastung der Stun dungsrechnung. Da letztere immer vor der ersteren zu er folgen hat, wird regelmäßig der auf die Einlösung de Frachtbriefes folgende Tag der erste Tag der Verjährungs frist sein.

Abgesehen von der anderen Regelung der Verjährungs frist und dem anderen Fristbeginn führt § 71 EVO. zu den gewöhnlichen Hemmungsgründen des BGB. noch einen weiteren neuen Hemmungsgrund ein. Nach § 71 Abs. 2 EVO wird der Anspruch auf Erstattung durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Nicht erforderlich ist, daß der Anspruch bei der für die Erledigung zuständigen Dienststelle eingereicht wird, wenn nur die Dienststelle zu der zur Erledigung zuständigen Verwaltung gehört. Ebenso ist für den Beginn der Hemmung nicht nötig, daß dem Erstattungsantrage irgendwelche Beweisstücke, wie Frachtbrief, Frachtbrief-Dublikat, Zession u. a. beiliegen (EEE. 41, 43). Auf die Hemmung der Verjährung durch die Anmeldung kann sich aber nur der berufen, der die Anmeldung selbst vorgenommen hat. Lediglich seinem Rechtsnachfolger kommt die Anmeldung noch zugute, dagegen nicht dem Absender, wenn der Empfänger aus eigenem Rechte seinen Anspruch angemeldet hat (RG. Bd. 109 S. 310).

Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so uft die Verjährungsfrist von dem Tage ab weiter, an dem e Eisenbahn ihre endgültige ablehnende Entscheidung dem nmeldenden schriftlich bekanntmacht und ihm die der Anldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. usnahmsweise wird hier der Tag der Bekanntmachung, h. Zustellung des schriftlichen Bescheides als erster Tag r weiteren Verjährungsfrist gerechnet (so auch Eger § 71 nm. 341). Um die Verjährungsfrist wieder in Lauf zu tzen, muß die Eisenbahn beide Voraussetzungen erfüllen: ekanntgabe des ablehnenden Bescheids und Zustellung waiger Beweisstücke, letztere selbst dann, wenn sie zur urückhaltung der Beweisstücke berechtigt ist (EEE. 23, 57). Unterbleibt auch nur eine der Voraussetzungen, so t die Verjährungsfrist bis zu ihrer Nachholung nicht in auf gesetzt.

Ist einmal ein abschlägiger Endbescheid der Bahn erangen und dadurch die Verjährungsfrist wieder in Lauf esetzt, so wird sie durch ein neues Gesuch des Ersatzerechtigten nicht nochmals gehemmt, und zwar auch dann icht, wenn die Bahn von amtswegen auf dieses neue esuch hin eine nochmalige Prüfung vornimmt (RG. 109, 08). Nur dann kann dem zweiten Gesuch und dem zweiten blehnenden Bescheid eine neue Bedeutung für die Frage ler Verjährungshemmung zukommen, wenn die Eisenbahn m ersten Bescheid ausdrücklich zum Ausdruck gebracht iat, daß dieser kein endgültiger sein soll, und wenn dies ler Grund zur Versäumung der Frist zur Klageerhebung gewesen ist (RG. in EEE. 45, 62).

In fast gleicher Weise, wie § 71 EVO. die Verjährung ler Ansprüche auf Rückzahlung zuviel erhobener Fracht nd Gebühren regelt, regelt § 98 EVO. die Verjährung der Ansprüche wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung les Gutes und wegen Überschreitung der Lieferfrist. Auch ier beträgt die Verjährungsfrist ein Jahr, nur entsprechend ler anderen Entstehungszeit des Schadens wird der Beginn ler Frist von einem anderen Ereignis an gerechnet. Bei Beschädigung oder Minderung des Gutes beginnt sie mit Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wird. Unter Ablieferung ist hierbei jener Vorgang zu verstehen, durch den die Eisenbahn den Gewahrsam an dem beförderten Gut im Einverständnis mit dem Empfangsberechtigten aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben (v. d. Leyen J. W. 26, 797; RG. 52, 399). Übergabe des Frachtbriefs allein genügt nicht (RG. 27, 84), wenn auch andererseits die Ablieferung ohne Einlösung des Frachtbriefes möglich ist (EEE. 48, 325). Wird infolge der Beschädigung oder Minderung oder auch aus einem anderen Grunde die Annahme verweigert, so liegt keine Ablieferung vor, die Verjährungsfrist wird nicht in Lauf gesetzt. Erst eine der Ablieferung gleichstehende Tätigkeit der Eisenbahn: Einlagerung, Hinterlegung oder Veräußerung läßt die Frist beginnen. Lagerung bahnlagernder Güter gilt nicht als Ablieferung, diese Lagerung ist lediglich eine Nebenverpflichtung aus dem Frachtvertrag. Daß der Tag der Ablieferung nicht in die Frist mit eingerechnet wird, ergibt sich aus der Fassung des § 98 EVO.

In den beiden anderen Schadensfällen: Verlust und Überschreitung der Lieferfrist beginnt die Verjährungsfrist mit dem Ablauf des letzten Tages der Lieferfrist. Als Verlust ist auch die Aushändigung des Gutes an einen Unberechtigten zu betrachten; es beginnt daher in einem solchen Falle die Verjährungsfrist nicht mit dem Ablauf des Tages der Hinausgabe des Gutes an den Unberechtigten, sondern mit Ablauf des letzten Tages der Lieferfrist.

Werden aus einem Frachtvertrage sowohl Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist wie wegen Beschädigung oder Minderung des Gutes erhoben, so laufen für beide Ansprüche die Verjährungsfristen gesondert, so daß unter Umständen der eine Anspruch noch geltend gemacht werden kann, wenn der andere bereits verjährt ist. Der Ablauf der Frist ist weder von dem Tage der Kenntnis noch der Entstehung des Schadens abhängig, noch von der Möglichkeit des Berechtigten, seine Forderung geltend zu machen.

§ 98 EVO. führt zu den gewöhnlichen Hemmungsgründen des BGB. denselben neuen Hemmungsgrund ein wie § 71 EVO. Es kann deshalb auf das dort Gesagte Bezug genommen werden. Während aber § 71 EVO. die einjährige Frist weder von der Fahrlässigkeit noch von dem Vorsatz des die Fracht berechnenden Beamten abhängig macht, schließt § 98 Abs. 6 EVO. die zu Gunsten der Eisenbahn festgesetzte kurze Verjährungsfrist dann aus, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist vorsätzlich herbeigeführt hat. Es gilt dann die 30jährige Verjährungsfrist. Doch ist unbedingt hierfür Vorsatz erforderlich, selbst gröbste Fahrlässigkeit genügt nicht.

Es muß betont werden, daß nur die in § 98 EVO. aufgezählten und aus dem Frachtvertrag entspringenden Ansprüche der einjährigen Verjährungsfrist unterliegen. Ansprüche aus einem dem Frachtvertrage vorangegangenen oder nachfolgenden Verwahrungsvertrage, aus einem Wagenstellungsvertrag, auf Erfüllung des Frachtvertrages selbst, oder Ansprüche auf Ersatz des Schadens, der bei Versteigerung durch Nichtbeachtung der gegebenen Vorschriften entstanden ist, Ansprüche aus unrichtiger Erfüllung der Zoll-, Steuer- usw. Vorschriften u. ä. fallen nicht unter § 98 EVO. Diese Ansprüche verjähren in der Regel nach § 195 BGB., also nach 30 Jahren.

II. Verjährung im internationalen Verkehr.

Besondere Verjährungsbestimmungen gelten für den internationalen Verkehr. Gegenwärtig haben wir nur eine Regelung des internationalen Güterverkehrs in dem „internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890“ (IÜ.). Eine Vereinbarung über den internationalen Personenverkehr besteht zurzeit nicht. Erst der 1. Oktober 1928 bringt hier eine Änderung. Zufolge der am 18. Oktober 1927 in Bern getroffenen staatlichen Vereinbarung treten nämlich an dem erwähnten 1. Oktober 1928 auch in Deutschland sowohl das „neue Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ (IÜG.) wie das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr“ (IÜP.) in Kraft. Beide Übereinkommen regeln in ausführlichen Bestimmungen die Frage der Verjährung. Mit Rücksicht darauf, daß beide Übereinkommen in ganz kurzer Zeit Geltung haben werden, erscheint es angezeigt, auch sie in den Rahmen unserer Abhandlung einzubeziehen. Es kann vorweg erwähnt werden, daß weder das IÜP. noch das IÜG. hinsichtlich der Verjährung einen Unterschied zwischen Forderung der Eisenbahn und Forderung gegen die Eisenbahn macht, so daß wir im Gegensatz zu der besprochenen Regelung der Verjährung im innerdeutschen Verkehr für die Besprechung der Verjährung im internationalen Verkehr eine solche Unterscheidung fallen lassen können.

a. Verjährung nach IÜP.

Art. 45 des IÜP. enthält in 5 Paragraphen die Regelung der Verjährung von Klagen aus dem Beförderungsvertrag; zwischen Beförderung von Personen oder von Gepäck wird nicht unterschieden. (Die Haftung der Eisenbahn aus Beförderung von Gepäck bestimmt sich im internationalen Verkehr nicht, wie nach der EVO. im Binnenverkehr, nach den Vorschriften für die Beförderung von Gütern, also nach IÜG., sondern nach den Vorschriften für die Beförderung von Personen, nach dem IÜP.) Die Klage verjährt in einem Jahre, wenn nicht die geschuldete Summe bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder Gerichtsurteil festgestellt worden ist. Handelt es sich um Klagen wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens oder wegen eines im Art. 38 erwähnten Falles des Betrugs, so beträgt die Verjährungsfrist 3 Jahre. Diese festgesetzten Verjährungsfristen weichen von denen des deutschen Rechts erheblich, teils zugunsten, teils zu ungunsten der Eisenbahn ab. Eine günstigere Regelung liegt darin, daß die 30jährige Verjährungsfrist des deutschen Rechts für aus Beförderungsvertrag begründete Ansprüche des Reisenden wegen Personen- oder Sachbeschädigung im internationalen Verkehr auf 1 oder 3 Jahre gekürzt ist. Eine Verschlechterung bedeutet dagegen einerseits die Verlängerung der zugunsten der Eisenbahn sich auswirkenden sechsmonatigen Verjährungsfrist des § 638 BGB. auf ein Jahr, andererseits die Verkürzung der Verjährungsfrist des § 196 Ziff. 3 BGB. auf ebenfalls ein Jahr für sämtliche Ansprüche aus dem internationalen Beförderungsvertrag. Nur wenn in den dem § 196 Ziff. 3 BGB. unterliegenden Fällen, also vor allem im Falle des Fahrpreiszuschlages, — Vorsatz, grobe Fahrlässigkeit oder Betrug des Reisenden inmitte liegt, wirkt die internationale Regelung wieder günstiger.

Ein Beginn der Verjährungsfrist nach § 201 BGB. ist nach dem IÜP. für Forderungen aus einem internationalen Beförderungsvertrag ausgeschlossen. Der Fristbeginn ist in § 2 des Art. 45 eingehend geregelt. Es heißt hier: „Die Verjährung beginnt:

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung mit dem Tage der Auslieferung;
b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;
c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beförderungs- und Nebengebühren oder von Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung, oder wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;
d) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;
e) bei sonstigen, die Personenbeförderung betreffenden Ansprüchen mit dem Tage des Ablaufs der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht einbegriffen."

Der hier festgelegte Fristbeginn entspricht im wesentlichen jenem der EVO. bei Ansprüchen aus dem Güterbeförderungsvertrage. Abweichend ist der Fristbeginn bei verspäteter Auslieferung. Während nach § 98 EVO. Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, also immer verspätete Auslieferung des Gutes — doch ist verspätete Auslieferung nicht immer Überschreitung der Lieferfrist — nicht dem Ablaufe der Lieferfrist zu verjähren beginnen, rechnet beim internationalen Beförderungsvertrag der Fristbeginn erst vom Tage der Auslieferung ab. Die Verjährung unter b entspricht dem § 98 EVO., wie jene unter c) dem § 71 EVO. Ein wichtiger Unterschied liegt aber darin, daß aus § 71 EVO. ohne Zahlung keine Verjährung beginnen kann, während die Ansprüche unter c) auch ohne Zahlung mit dem Tage zu verjähren anfangen, an dem die Zahlung erfolgen sollte. Fall d) geht zurück auf eine der internationalen Beförderung entspringenden Notwendigkeit und ist ohne Parallele in der EVO. Auch Fall e) ist in der EVO. nicht enthalten, obwohl gerade eine solche Generalklausel für die Frage der Verjährung nur von Vorteil wäre. Mit der Ausnahme der Bestimmung unter e) ist erreicht, daß jeder Anspruch, mag er sein wie immer, aus einem internationalen Personenbeförderungsvertrag in einem Jahre, gerechnet von dem Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises verjährt, es sei denn, daß Vorsatz, grobe Fahrlässigkeit oder Betrug vorliegt. Aber auch dann sind nach 3 Jahren alle Ansprüche verjährt.

Als Hemmungsgrund wird wie in § 98 EVO. die schriftliche Reklamation bei der Eisenbahn anerkannt. Hier bringt das IÜP. nichts neues. Im übrigen, soweit Art. 45 nicht bestimmt, also vor allem hinsichtlich der Unterbrechung und sonstigen Hemmungsgründe, gilt das BGB.

b. Verjährung nach IÜG.

Zurzeit gilt für den internationalen Güterverkehr zwar noch das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Nachdem dieses aber bereits am 1. Oktober 1928 außer Kraft tritt, scheint es angezeigt, die Frage der Verjährung gleich unter Berücksichtigung des an seine Stelle tretenden IÜG. zu prüfen und lediglich in einigen kurzen Hinweisen die Regelung nach dem alten Übereinkommen zu streifen.

Die Bestimmungen über Verjährung der Ansprüche aus einem internationalen Frachtvertrag enthält Art. 45 des IÜG wie des IÜ. Die Verjährungsfrist ist grundsätzlich ein Jahr. Im IÜ. sind Verjährungsbestimmungen neben Art. 45, der nur Ansprüche wegen Beschädigung, Verlust oder Verspätung des Gutes regelt, auch noch in Art. 12 Abs. 4 enthalten. Hier steht die Bestimmung über Verjährung von Frachtnachforderungen wegen unrichtiger Tarifanwendung oder Rechnungsfehler. Art. 45 IÜG. hat in zweckentsprechender Weise alle aus dem Frachtvertrag entspringenden Forderungen und deren Verjährung zusammengefaßt. Art. 45 IÜG. gilt also sowohl für Ansprüche auf Frachtnachforderung oder Frachtrückvergütung wegen unrichtiger Tarifanwendung und Rechenfehler, wie für Ansprüche wegen Beschädigung und Minderung des Gutes und Lieferfristüberschreitung. Von der grundsätzlich einjährigen Verjährungsfrist werden verschiedene Ausnahmen anerkannt. Die Verjährung beträgt nämlich drei Jahre, wenn es sich handelt um eine Klage:

a) des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, die die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat,
b) wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens und
c) wegen eines in Art. 38 erwähnten Falles des Betrugs.

Die EVO. regelt wohl in § 72 die Möglichkeit der Belastung einer Sendung mit Nachnahme, aber eine Bestimmung über Verjährung des aus einer solchen Nachnahmebelastung entspringenden Anspruchs des Absenders gegen

Eisenbahn enthält sie nicht. Mangels einer besonderen stimmung beträgt deshalb die Verjährungsfrist bei sprüchen des Absenders auf Auszahlung der Nachnahme, nz gleich, ob man die Belastung mit Nachnahme als en besonderen Vertrag wie etwa Auftrag oder Geäftsbesorgungsvertrag oder als einen Bestandteil des achtvertrages betrachtet, 30 Jahre. Das IÜG. kürzt se für das praktische Leben übertrieben lange Verrungsfrist auf 3 Jahre ab. Auch gegenüber dem IÜ. leutet die Aufnahme dieser Bestimmung eine Neuerung.

Die Bestimmung unter b) bringt gegenüber der EVO. ls eine Besserstellung, teils eine Schlechterstellung der RG. Die Besserstellung liegt darin, daß bei vorsätzher Schadensverursachung an Stelle der nach deutschem cht bestehenden 30jährigen Verjährungsfrist die dreirige tritt, die Schlechterstellung ergibt sich daraus, ß auch bei Schadensverursachung aus grober Fahrlässigit die nach der EVO. bestehende einjährige Verjährungsst auf drei Jahre verlängert wird. Diese Regelung tspricht übrigens jener des IÜ. in Art. 45 Abs. 1 und t. 44 Abs. 2 Ziff. 1.

Der Fall c) entspricht mit seiner Ausdehnung der rjährungsfrist nur der Billigkeit und paßt sich dem 852 BGB. an, der ja auch die Frist bei Schadensersatzsprüchen aus unerlaubter Handlung — und als solche llt sich zivilrechtlich der Betrug dar — auf 3 Jahre tsetzt.

Der Beginn der Verjährung entspricht im allgemeinen nem nach der EVO. und dem IÜ. Nur bei Überschreitung r Lieferfrist liegt der Fristbeginn nicht wie in § 98 VO. und Art. 45 IÜ. im Ablauf der Lieferfrist; die rist beginnt hier vielmehr entsprechend der gleichartigen gelung im IÜP. mit Ablauf des Tages der tatsächlichen olieferung an zu laufen. Lediglich bei Verlust des Gutes der Ablauf der Lieferfrist für den Beginn der Verhrungsfrist maßgebend. Neu ist auch der dem IÜP. tsprechende Beginn der Frist bei Ansprüchen auf hlung oder Rückerstattung von Fracht usw. wegen richtiger Tarifanwendung oder Rechenfehlern, wenn ch keine Fracht gezahlt ist. Während in einem solchen lle sowohl nach EVO. wie nach IÜ. die Frist überhaupt cht zu laufen beginnt, beginnt sie nach IÜG. mit dem ge der Aufgabe des Gutes.

Einer besonderen Regelung bedurfte der Fristbeginn i Ansprüchen auf Auszahlung von Nachnahmen. Hier ginnt die Frist mit dem 90. Tage nach Ablauf der ieferfrist, wobei jedoch dieser 90. Tag nicht in die Frist it eingerechnet wird. Bei Ansprüchen auf Zahlung eines n der Zollbehörde verlangten Zuschlags beginnt die rist nach Ablauf des Tages, an dem die Zollbehörde is Verlangen gestellt hat.

§ 3 des Art. 45 übernimmt den Hemmungsgrund der hriftlichen Reklamation, wie ihn Art. 98 EVO. regelt. eues ist hierzu nicht zu sagen. Soweit Art. 45 IÜG. ine besonderen Bestimmungen vorsieht, gelten nach inem § 4 die Gesetze des Staates, in dem die Klage gestellt wird.

Wie wir gesehen haben, bringen die künftigen internationalen Übereinkommen über den Personenverkehr wie ber den Güterverkehr mannigfache Abweichungen gegenber unserer EVO. Es ist klar, daß auf die Dauer eine unterschiedliche Behandlung des Ausländers und des länders nicht gut tun kann. Es steht zu erwarten, daß ie bereits vorbereitete Änderung der EVO. wenigstens in en wesentlichsten Punkten eine Angleichung an das neue internationale Recht und nicht zuletzt auch an dessen anders festgelegten Verjährungsbestimmungen bringen wird.

III. Verjährung nach Reichshaftpflichtgesetz.

Sehr häufig sind die Forderungen, die gegen die Eisenbahn auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes (RHG.) geltend gemacht werden. Die in diesem Gesetze enthaltene außerordentliche Verschärfung der Haftpflicht wie die vorgesehene Erleichterung des Beweises für den Beschädigten und die Erschwerung des Gegenbeweises für den Verpflichteten zwangen dazu, eine besondere kurze Verjährungsfrist für die Haftpflichtforderungen einzuführen. Nach § 8 RHG. verjähren die Forderungen auf Schadensersatz aus den §§ 1—3a RHG. in zwei Jahren von dem Unfall an. Erster Tag der Verjährungsfrist ist nach entsprechender Anwendung des § 187 BGB. der auf den Unfall folgende Tag.

Da das Schadensersatzrecht in allen Formen und Arten als eine unmittelbare Einheit anzusehen ist, ist nach Ablauf der zweijährigen Frist der gesamte Ersatzanspruch vernichtet. Es kann kein Unterschied gemacht werden zwischen Schäden, die einmalig und sofort auftreten und solchen Schäden, die erst in Zukunft und periodisch sich einstellen. Es verjähren also in zwei Jahren:

a) Forderungen auf Ersatz von Heilungskosten, gleich ob sie bereits in den ersten zwei Jahren nach dem Unfall oder erst später angefallen sind,
b) die Forderung auf Ersatz der Beerdigungskosten, selbst wenn der Tod erst nach Ablauf der Verjährungsfrist eingetreten und damit erst nach Ablauf der Frist die Beerdigungskosten angefallen sind,
c) die Forderung auf Ersatz des Vermögensnachteils aus der Aufhebung oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung der Bedürfnisse, wobei es auch wieder gleich bleibt, ob die Verletzung erst nach mehreren Jahren als Folge die Erwerbsunfähigkeit nach sich zieht.

Nicht in die kurze Verjährungsfrist des § 8 fallen dagegen Rentennach- oder -wiederforderungen auf Grund des § 323 CPO., wenn der verpflichtende Grund bereits festgestellt ist, Forderungen auf Sicherheitsbestellungen, die nur mit dem Hauptrecht stehen und fallen, Forderungen auf Ausgleich zwischen mehreren Haftpflichtigen und endlich Forderungen, die sich auf § 9 RHG. stützen, die also auf sonstigen gesetzlichen Bestimmungen, aus denen der Betriebsunternehmer wegen der beim Betriebe erfolgten Tötung oder Körperverletzung zu haften hat, beruhen. Hier richtet sich die Verjährung nach § 852 BGB.

Selbstverständlich läuft die Verjährungsfrist des § 8 auch dann unberührt weiter, wenn die Forderung auf Dritte, wie Krankenkasse, Berufsverband, Erben usw. übergeht. Die begonnene Verjährung läuft weiter, der Forderungsübergang ist weder Hemmungs- noch Unterbrechungsgrund.

Eine bemerkenswerte Ausnahme von dem allgemeinen Beginn der Verjährungsfrist macht § 8 Satz 2 RHG. Es heißt hier: „Gegen denjenigen, welchem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte (§ 3 Abs. 2), beginnt die Verjährung mit dem Tode."

Dieser selbständige Fristbeginn gilt nicht allgemein für alle Schadensersatzforderungen, die der Unterhaltsberechtigte aus dem RHG. erhebt, sondern nur für die selbständigen Unterhaltsansprüche, die der Unterhalts-

berechtigte aus § 3 Abs. 2 RHG. geltend machen darf. Die Ausnahmebestimmung ist darin begründet, daß das Unterhaltsrecht kein vom Verletzten oder Getöteten abgeleitetes, sondern ein eigenes unabhängiges Recht des Unterhaltsberechtigten ist, das erst mit dem Tode des bisher zum Unterhalte Verpflichteten entsteht (Eger RHG. S. 596). Daß der Tod noch in die Unfallfrist fällt, also innerhalb zweier Jahre nach Unfall eintritt, ist nicht nötig; erforderlich ist nur, daß er eine Folge des Unfalls ist. Die Frist beginnt mit dem tatsächlich erfolgten Tode und läuft zwei Jahre. Sie erleidet keine Hemmung oder Unterbrechung dadurch, daß der Berechtigte sich in der tatsächlichen oder rechtlichen Unmöglichkeit befand, seine Ansprüche geltend zu machen, insbesondere auch nicht dadurch, daß er über den Tod des Verletzten in Unkenntnis war oder nicht wußte, daß die Unterhaltsentziehung in dem Tode ihren Grund hatte.

IV. Sonstige Verjährungsbestimmungen.

Neben den bereits erwähnten Fällen der Verjährung sind noch einige andere für die DRG. von Bedeutung. Die verhältnismäßig umfangreiche Vermietung von Wohnungen und Lagerplätzen rückt z. B. die Frage der Verjährung von Miet- und Pachtforderungen in den Kreis des Interesses. Nach § 197 BGB. verjähren die Rückstände von Miet- und Pachtzinsen in 4 Jahren, wobei wieder nach § 201 BGB. die Verjährung mit dem Schlusse des Jahres beginnt, in welchem die Ansprüche fällig würden. Neben dieser Verjährungsbestimmung kennt das Mietrecht noch eine besondere Verjährung der Ersatzansprüche des Vermieters wegen Veränderungen oder Verschlechterungen der vermieteten Sache sowie der Ansprüche des Mieters auf Ersatz von Verwendungen oder auf Gestattung der Wegnahme einer von ihm geschaffenen Einrichtung. Bei diesen Forderungen ist die Verjährungsfrist nur 6 Mon (§ 558, 581 Abs. 2 BGB.) und beginnt für den Vermie mit dem Zeitpunkt, in welchem er die Sache zurü erhält, für den Mieter mit Beendigung des Mietverhä nisses.

In 4 Jahren verjähren nach § 197 die Ansprüche auf Rü stände von Renten, Auszugsleistungen, Besoldungen, War gehältern, Ruhegehältern, Unterhaltsbeiträgen und ande regelmäßig wiederkehrenden Leistungen. Dagegen v jähren in zwei Jahren (§ 196 Ziff 9 BGB.) die Ansprüc der gewerblichen Arbeiter, Tagelöhner und Handarbei wegen des Lohnes und anderer an Stelle des Lohnes od als Teil des Lohnes vereinbarter Leistungen, mit E schluß der Auslagen, sowie die Ansprüche der Arbeitgeb wegen der auf solche Ansprüche gewährten Vorschüs

Zu diesen Verjährungsbestimmungen bei Forderung aus Vertragsverhältnissen kommt noch die bedeutsa Verjährung der Forderung aus unerlaubter Handlu Nach § 852 BGB. verjährt ein Anspruch auf Ersatz aus einer unerlaubten Handlung entstandenen Schad in drei Jahren von dem Zeitpunkte an, in welchem Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersa pflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf di Kenntnis in dreißig Jahren von der Begehung der Ha lung an. Wie die Haftung aus unerlaubter Handlung w neben der Haftung aus Vertrag und Reichshaftpflichtges bestehen kann — allerdings nur in dem in den § 823—8 BGB. bzw. im RHG. festgelegten Umfang — kann selb verständlich auch die Verjährungsfrist nach § 852 n im Laufe sein, wenn die Forderung aus Vertrag und RH schon längst verjährt ist. Je nachdem auf welchen Rech grund die geltend gemachte Forderung gestützt wird, g für die Forderung die entsprechende Verjährungsfri

Bücherschau.

— **Der praktische Eisenhochbau.** Von Alfred Gregor. Bd. I. Vierte, mit der dritten gleichlautende Auflage. 1924. Band II. Kranlaufbahnen. Dritte Auflage. 1925. Band III. Fachwerkwände, Stützen, Grundbau. 1.—4. Tausend. 1928. Berlin. Verlag von Hermann Meussen. Bd. I: XVI, 471 S. Preis geb. 30 RM. Bd. II: X, 187 S. Preis geb. 20 RM. Bd. III: X, 249 S. Preis geb. 40 RM.

In drei stattlichen Bänden, von denen die beiden ersten schon mehrfach aufgelegt sind, liegt hier ein Handbuch des Eisenhochbaues vor, das sowohl in allen Einzelheiten, wie auch im Gesamtaufbau als eine wertvolle Bereicherung der technischen Literatur zu bezeichnen ist. Der Verfasser, der lange Jahre Oberingenieur der bekannten Firma Breest & Co., Berlin war und jetzt als beratender Ingenieur für Eisenbau tätig ist, hat aus den Erfahrungen der Praxis heraus ein ausgezeichnetes Hand- und Nachschlagebuch für Entwurf und Konstruktion geschaffen, das sich durch klare Darstellung der theoretischen Grundlagen, unterstützt durch eine Fülle vorzüglicher, werkstattgerechter Zeichnungen, auszeichnet und sowohl dem Studierenden wie auch dem Praktiker des Eisenhochbaues unentbehrlich ist. Der erste Band bringt zunächst eine kurze Zusammenfassung der Mathematik, Bauvorschriften, Gewichts-, Belastungs- und Festigkeitsangaben, sowie Niete und Schrauben. Dann folgen die Abschnitte über Pfosten, Binder, Träger und Decken; ein weiterer Abschnitt enthält verschiedene für Entwurf, Berechnung und Ausführung wichtige Grundsätze und Richtlinien. Im Schlußabschnitt sind Tafeln für Einzel- und zusammengesetzte Querschnitte mit allen praktischen Angaben für den Konstrukteur und Statiker gegeben. Der zweite Band ist im besonderen der Berechnung und Ausführung der Kranlaufbahnen gewidmet, und bringt eine vorbildlich klare Darstellung des Verfahrens der Einflußlinien; die Tragwerke mit angehängten Kranträgern sind eingehend berücksichtigt. Der Schlußba behandelt Fachwerkwände, Stützen, Portale und Grundb Der stoffliche und pädagogische Aufbau des Werkes, von einfachen zu schwierigen Konstruktionen anha mustergültig durchgearbeiteter Ausführungszeichnung fortschreitet, ist ausgezeichnet durchgeführt. Der knap Raum verbietet, auf weitere Einzelheiten näher einzugeh Der stoffliche und pädagogische Aufbau des Werkes, d lage glänzend ausgestattet ist, dürfte der ziemlich ho Preis sein, aber trotzdem kann es nur in jeder Beziehu empfohlen werden. —r.

— **Felten & Guilleaume Carlswerk-Rundschau.** D dritte Heft ist in seinem ganzen Inhalt den zwei bede tendsten Arbeitsgebieten des Unternehmens, der Kabel- u Drahtseiltechnik gewidmet.

U. a. schreibt Dr. Theodor Baum über den Aufb und die elektrischen Eigenschaften des deutsch-schw dischen Pupin-Seekabels. Es ist das dritte der drei v Carlswerk gelieferten deutsch-schwedischen Fernsprec Seekabel. Dipl.-Ing. Grabendörfer berichtet über schwierige, zum größten Teil in den Nachtstunden ausg führte Verlegung der 30-kV-Kabel für die Stromversc gung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Müllenheim schildert den Bau der ersten schweizerisch Personen-Schwebebahn. Die Bahn verbindet die berühm Sportterrasse bei Engelberg, die Gerschnialp mit d Trübseealp (1800 m), wurde von Adolf Bleichert & C mit Carlswerkseilen ausgeführt und im Dezember 19 vollendet.

In den „Kleinen Mitteilungen" des Heftes finden si Einzelheiten über das längste Pupin-Seefernsprechkab der Welt von Finnland nach Schweden, das sich bei Carlswerk in Arbeit befindet und noch dieses Jahr ve legt werden soll, u. a. m.

Die Duisburg—Ruhrorter Häfen.

Von Reichsbahnoberrat **Rudolf Meyer** (Essen), Oberregierungsrat a. D.

Die 50-Jahrfeier des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg ist unter lebhafter Anteilnahme aller Verkehrskreise und einer großen Zahl von Ehrengästen in glänzendem Rahmen verlaufen und der festgebende Verein darf voll Stolz auf diese Jubelfeier zurückblicken. Gewiß nicht ohne Absicht hat der Vorstand diese Feier am Sitze des Vereins in Duisburg, im wirtschaftlichen Mittelpunkt des Rheinstroms mit dem größten Binnenhafen Europas abgehalten, und dankbar haben es die Festteilnehmer begrüßt, daß ihnen auf diese Weise Gelegenheit geboten wurde, die Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen in ihrem gigantischen Ausmaß kennen zu lernen.

Der Duisburg-Ruhrorter Hafen.
Aus dem „Deutschen Reichsbahn-Kalender" (Konkordia-Verlag, Leipzig).

Über den Verlauf der Tagung wird in der Zeitschrift „Der Rhein", Heft 12 vom 10. Dezember 1927 in ausführlicher Weise berichtet. Es dürfte auch für den Leserkreis dieser Zeitschrift von Interesse sein, einige Einzelheiten über Entstehung und Bedeutung der Hafenanlagen, sowie über die verkehrliche und betriebliche Abwicklung in ihrem Zusammenhang mit der Eisenbahn zu erfahren.

Die Entwicklung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen hängt mit der des Ruhrkohlenbergbaues zusammen. Aus der alten Ruhrbucht nahe der Stadt Ruhrort, die im Jahre 1715 zu einem kleinen Hafen von 1 ha Wasserfläche für Kohlennachen ausgebaut wurde, und in stetem Zusammenhang mit dem Fortschreiten des Kohlenbergbaues im Laufe von 200 Jahren Anlagen in der hervorragenden Größe von 189 ha entstanden.

Die Ruhrorter Häfen mit einer Wasserfläche von 122,2 ha lagen in frühester Zeit rechts an der Ruhr kurz vor deren Mündung. Erst durch Verlegung der Ruhr nach Süden in den Jahren 1860—68 wurden sie direkt an den Rhein angeschlossen. Die Ruhr mußte bei den folgenden Erweiterungen in den Jahren 1872—90 und 1903—08 noch zweimal weiter nach Süden verlegt werden. Zwei breite Kanäle, der Hafenmund und der Hafenkanal, führen jetzt vom Rhein in die Häfen hinein. Der Hafenmund läuft in ein Hafenbecken in den Kaiserhafen aus, nachdem er vorher eine Abzweigung, den Vincke-Kanal, zu den Becken Nordhafen und Südhafen entsandt hat. Vom Hafenkanal gehen die Becken a, b und c aus; die Fortsetzung des Hafenkanals bildet der Rhein-Herne-Kanal, zu dem eine Schleuse hinaufführt. Hafenmund und Hafenkanal sind da, wo die Becken beginnen, miteinander verbunden. Neben dem Hafenkanal, durch eine Mole von ihnen getrennt, mündet die Ruhr. Sie ist etwas oberhalb durch einen Stichkanal mit dem Rhein-Herne-Kanal verbunden. Zwischen dem Verbindungskanal und der Mündung ist in neuester Zeit ein Stauwerk und daneben eine Schleuse angelegt. Seit Eröffnung der Schleuse im vergangenen Jahre benutzen die zwischen dem Rhein und dem Rhein-Herne-Kanal verkehrenden Kähne nicht mehr den Hafenkanal, sondern die Ruhrmündung; die Verbindung zwischen Rhein und Rhein-Herne-Kanal ist dadurch erleichtert und der Verkehr in den Häfen von dem Durchgangsverkehr entlastet worden.

Weiter oberhalb der Ruhrmündung liegen die Duisburger Häfen mit einer Wasserfläche von 51 ha. Sie bestehen aus zwei nebeneinander liegenden Becken, dem Parallelhafen und dem alten Duisburger Hafen. Ersterer dient hauptsächlich dem Kohlenumschlag, in letzterem wird namentlich Erz und Getreide umgeschlagen.

Der Hochfelder Hafen und der Ruhrorter Eisenbahnhafen, zusammen 15 ha Wasserfläche sind von den früheren Privateisenbahngesellschaften gebaut und später vom Hafenfiskus übernommen worden.

Sämtliche Hafenanlagen sind seit dem 1. Oktober 1926 Eigentum der Duisburg-Ruhrorter Häfen-Aktien-Gesellschaft, an der das Land Preußen mit zwei Drittel und die Stadt Duisburg mit einem Drittel beteiligt sind. Die Aktiengesellschaft betreibt selbst nur die Kohlenkipper, die auch ihr Eigentum sind. Im übrigen ist der Umschlag der Güter und die Vorhaltung der erforderlichen Umschlagsvorrichtungen Privaten überlassen, denen an den Ladeufern und auf den Landzungen Lagerplätze, Magazine genannt, auf lange Frist verpachtet sind. So sind die Ufer, deren Gesamtlänge 43,8 km beträgt, von Ladevorrichtungen der verschiedensten Art, angefangen von der einfachen Ladebühne bis zur ragenden Verladebrücke umsäumt.

Insgesamt sind an Umschlagsvorrichtungen vorhanden 23 Kohlenkipper, 73 Dampfkräne, 22 elektrische Verlade-

Wagen bei geringwertigen Gütern, namentlich B materialien 2 RM, bei Kohlen 3,50 RM, bei den ande Gütern, darunter Erz 3,80 RM. Die Gebühr wird von d Güterabfertigungen erhoben und durch den Frachtbr verrechnet. In den Ruhrorter und Hochfelder Häfen fä die Hafenfracht je zur Hälfte der Duisburg-Ruhrort Häfen-Aktien-Gesellschaft und der Reichsbahn zu. In d Duisburger Häfen, mit Ausnahme des Zollhafens, fällt Hafenfracht in voller Höhe an die Häfen-Aktien-Ges schaft, während die von der Güterabfertigung Duisbu Westhafen im Zollhafen erhobene Hafenfracht ganz Reichsbahn verbleibt. Eine Berechnung der Hafenfra nach dem Ladegewicht der Wagen statt nach der Güter erscheint zweckmäßiger und würde der aufgewendet Leistung besser entsprechen.

Kipper im Betrieb.

brücken, 46 elektrische Kräne, 22 Elevatoren, 142 Ladebühnen.

Die zollamtlichen Abfertigungen der Schiffs- und Bahngüter wird von besonderen Zollämtern besorgt.

Der Größe der Hafenanlagen und dem Umfange ihrer Umschlagseinrichtungen entsprechend ist auch der Verkehr, an dessen bahnseitiger Abwicklung und Abfertigung je nach der örtlichen Lage allein 5 Güterabfertigungen beteiligt sind.

Der Empfang und Versand von Gütern nach und von den Häfen auf dem Bahnwege steht nur solchen Firmen frei, die eine Frachtstundung eingerichtet haben.

Für jeden im Hafengebiet beladenen und entladenen Wagen wird eine besondere Gebühr, die Hafenfracht, erhoben. Der Satz war früher einheitlich für den Wagen festgesetzt. Als in der Zeit des Franzoseneinbruchs die Hafenstationen der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen übertragen waren, sind von dieser nach der Güterart gestaffelte Sätze eingeführt worden, die bei der Rückübernahme von der Reichsbahn unter Vorbehalt beibehalten wurden. Die Hafenfracht beträgt danach für den

Außer dem Anteil der Hafenfracht bestehen die E nahmen der Häfen-Aktien-Gesellschaft aus dem Hafenge das von allen Schiffen, die im Hafen einlaufen, je na der Tragfähigkeit erhoben wird, aus dem Ufergeld, bei Ein- und Ausladung am Schiff pro Tonne nach Güt arten gestaffelt berechnet wird; aus dem Kippgeld, für den Kohlenumschlag an den Kippern erhoben wi ferner aus den Mieten und Pächten. Außerdem wird Hochwasser und Eisgang für die Schiffe, die im Hal Schutz suchen, ein nach der Tragfähigkeit der Schi berechnetes Schutzgeld erhoben.

Das Hafengebiet ist bis an den Rand der Ladeu und bis in die äußersten Spitzen der Landzungen v Gleisen durchzogen, deren Gesamtlänge 311,7 beträgt. Auf der Verkehrsausstellung in Gelsenkirchen vorigen Jahre war ein interessantes Relief in groß Maßstab zu sehen, das in anschaulicher Weise ein B von diesen ausgedehnten Eisenbahnanlagen gab und gleich wirksam das Ineinandergreifen von Eisenbahn u Schiffahrt zeigte.

Der Eisenbahnbetrieb einschließlich der Bedienung der Ladegleise an den Umschlagstellen wird in den Ruhrorter und Hochfelder Häfen von der Reichsbahn ausgeführt, und zwar kommen dafür je nach der Lage der Bahnhöfe in Frage. In den Duisburger Häfen liegt der Eisenbahnbetrieb in den Händen der Häfen-Aktien-Gesellschaft. Für letztere bedeutet dieser Zustand einen Zuschußbetrieb. Es schweben z. Zt. Verhandlungen, die den Übergang der Betriebsführung in den Duisburger Häfen an die Reichsbahn bezwecken. Der Ausgang ist aber noch ganz ungewiß.

Für eine glatte Abwicklung des Transports- und Umschlaggeschäftes in den Häfen ist ein gutes Handinhandarbeiten aller beteiligten Organe der Reichsbahn und Hafenverwaltung von entscheidender Bedeutung; durch entsprechende beiderseitige Anordnungen und dauernde engste Fühlungnahme ist hierfür Sorge getragen.

Ladestellen sortiert. Die Kipper werden nicht zu bestimmten Zeiten, sondern nach Bedarf bedient. Die Bestimmung darüber, in welcher Reihenfolge die Schiffe unter den Kipper gebracht werden, trifft das der Häfen-Aktien-Gesellschaft unterstellte Kippbüro im Benehmen mit den Empfängern. Daraus ergibt sich, in welcher Reihenfolge die angekommenen Wagen auf den Kipper kommen müssen. Je nach der Stärke des Zulaufs nimmt das Kippbüro zweimal oder öfters am Tage die am Bahnhof vorhandenen Wagen für den Kipper auf und übergibt dem Bahnhof einen Kippzettel, in welchem die Wagen unter Bezeichnung der Gleise, in denen sie stehen und der Reihenfolge, in der sie auf den Kipper gebracht werden müssen, aufgeführt sind. Der Bahnhof hat dann diese angeforderten Wagen so auf die zwei und mehr Kipperhochgleise, und zwar bis auf den Brechpunkt dieser mit einem Gefälle nach dem Kipper hin angelegten Gleise zu

Einmündung des Rhein-Herne-Kanals in den Hafenkanal mit Kipper 6 und 11.

Hieraus erklärt sich, daß die Bedienung in den Häfen, die Ladefristen und die Wagenkontrolle von dem bei sonstigen Anschlüssen üblichen Verfahren abweichen. Im folgenden ist das Verfahren in dem größten Hafenbahnhof Ruhrort Hafen neu zugrundegelegt, mit dem das in den anderen Bahnhöfen, mit Abweichungen nach den örtlichen Verhältnissen übliche, übereinstimmt. Eine Sonderlichkeit liegt schon darin vor, daß den Empfängern sofort beim Eingang der Wagen Einsicht in die für sie bestimmten Frachtbriefe gegeben wird, und es ihnen freisteht, über die Ladestelle auch unter Abänderung der Vorschrift im Frachtbrief endgültig zu verfügen. Es ist aber die Regelung so getroffen, daß eine Verzögerung in der Behandlung der Wagen und Frachtbriefe dadurch nicht eintritt. Die Wagen im Zuge werden dann bahnseitig mit der Ladestelle, Kippernummer, Magazinnummer beschrieben und in die Sammelgleise abgedrückt, in denen sie sich nach Kippern, Kippergruppen, Magazingruppen getrennt wiederfinden. Aus den Sammelgleisen werden sie nach Bedarf nach den betreffenden Hafenteilen abgefahren und hier mittels Ablaufberge zunächst nach den einzelnen bringen, daß sie in der gewünschten Reihenfolge greifbar sind. Die weitere Behandlung der Wagen ist Sache der Kipperverwaltung. Der Wagen läuft von den Kipperhochgleisen von selbst auf eine Drehscheibe, wird gedreht und erhält dann durch Hebung der hinteren Achse einen Schwung, der ihn auf dem Gleise dem Kipper zutreibt. Hier wird er durch starke Hebel, die sich um die Achse legen, gehemmt und gehalten und nach Lösung der Kopfwandriegel gekippt. Die Kohlen fallen entweder direkt in das Schiff oder zur Verminderung der Fallhöhe zunächst in einen Trichter. Der leere Wagen wird mit seiner Unterlage wieder in die Grundlage gebracht und läuft über die Leerdrehscheibe in die Leerwagengleise. Sind mehrere Leerwagengleise an den Kippern vorhanden, wie es die Regel ist, so ist mittels der Drehscheibe eine Trennung nach O- und Om-Wagen in einfachster Weise gegeben. Im regelmäßigen Betriebe dauert bei den neueren Kippern die Behandlung eines Wagens von dem Erscheinen auf der Volldrehscheibe bis zum Ablauf von der Leerdrehscheibe knapp 3 Minuten. Die Leistung eines elektrisch betriebenen Kippers in achtstündiger Schicht beträgt

100—120 Wagen, die Kipper älterer Bauart bringen es nur auf 50—60 Wagen. Bei der größeren Beweglichkeit des Bahnbetriebes gegenüber dem Schiffsbetriebe wird beim Wasserumschlag allgemein der erstere sich auf den letzteren einstellen müssen. Es ist Sache der Bahn, die Kipperhochgleise so mit den angeforderten Wagen zu besetzen, daß der je nach der Größe der zusammengehörigen Partien und dem davon abhängigen Verholen der Schiffe schneller oder langsamer arbeitende Kipper nicht auf Wagen warten muß. In Ausnahmefällen, wenn ein sehr starker Zulauf für einen Kipper mit weitgehenden Anforderungen an den Rangierdienst — durch Abruf kleiner Partien — verbunden ist, wird in engem Zusammenarbeiten zwischen Bahn- und Kipperverwaltung durch Vorwegnahme großer Partien unter entsprechendem Wechsel der Schiffe und durch Ablenkung von Bahnwagen

9 Uhr des folgenden Tages, und zwar nicht der Numme sondern dem Ladegewicht nach. Für die Kipper bestel also die Tonnenkontrolle; der Eingang wird nach Firme getrennt bahnseitig ermittelt, die Rückgabe wird aus de Unterlagen der Kipperverwaltung festgestellt.

Für den Wagenumlauf ist die Lage der Häfen sel günstig. Die Zufuhrwege für die beladenen und Abfuh wege für die leeren Kohlenwagen liegen gut, dem bede tenden Wagenumschlag angemessen. In Zeiten des Hoch bedarfs wird auf die in den Häfen aufkommenden leere Kohlenwagen wegen ihrer leichten Erreichbarkeit ger zurückgegriffen. Die Häfen bilden dann mit ihren arbeit täglich freiwerdenden 2700 Wagen eine nicht zu unter schätzende ständig laufende Wagenquelle. Es ist ein nicht zu große Seltenheit, daß derselbe Wagen innerhal 24 Stunden zweimal in den Häfen beladen eingeht.

Hafenkanal. Einmündung der Hafenbecken A. und B.

und Schiff nach einem anderen Kipper ein Ausweg gesucht und gefunden. Das „Mischgeschäft“ wird jedoch wegen des häufigen Verholens der Kähne und der damit verbundenen Rangierarbeiten im Hafen- und Bahnbetriebe oftmals gleichmäßig störend empfunden. Die Interessen der Hafenverwaltung und der Reichsbahn laufen in dem Bestreben parallel, besonders in Zeiten großen Verkehrsanfalles auf Zulauf größerer Partien durch das Syndikat und die Zechen hinzuwirken.

Das mit dem Wasserumschlag verbundene Gebot, dem Empfänger in dem Abruf der eingegangenen Wagen einen Spielraum zu lassen, brachte die Notwendigkeit mit sich, die Ladefristen und die Wagenkontrolle besonders zu gestalten. Für den Lauf der Ladefrist ist nicht, wie sonst üblich, die Zeit der Gestellung maßgebend, sondern die Zeit des Eingangs. Der tägliche Eingang wird in zwei Abschnitte zerlegt, z. B. bildet die Zeit von 9—17 Uhr den einen und die Zeit von 17—9 Uhr den anderen Abschnitt. Die Zeiten sind nicht in allen Häfen dieselben, weil die Hauptzulaufszeiten bei der Einteilung zu berücksichtigen sind. Bei den Kippern muß der Eingang des ersten Abschnitts um 17 Uhr des folgenden Tages leer zurückgegeben werden, der des zweiten Abschnittes um

Die im Jahre 1926 durch den englischen Kohlenstreik verursachte Weltkohlennot stellte an den Betrieb und Verkehr der Reichsbahn sowie an die Umschlagseinrichtungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen die größten Ansprüche. Die Kohlenmengen, die in den Häfen täglich umgeschlagen wurden, waren gewaltig und erreichten zeitweise die Zahl von 110 000 t täglich, was einer Leistung der Reichsbahn von 130—150 schwer beladenen Kohlenzügen täglich entspricht. Durch die in ständiger Fühlung der Reichsbahn und der Hafenverwaltung planmäßig getroffenen und zielbewußt durchgeführten Maßnahmen wurde bis auf vorübergehende Stockungen infolge Erschwerung des Umschlags durch widrige Naturereignisse der anfallende Verkehr glatt bewältigt; die Bergwerkszeitung konnte s. Zt. schreiben: „Die Belastungsprobe ist gut bestanden worden, so daß die deutsche Wirtschaft mit Beruhigung auch in künftigen Monaten, wenn sie auch noch größere Leistungen im Transportwesen erfordern sollten, entgegensehen kann.“

Da das Jahr 1926 wegen der erwähnten außergewöhnlichen Verhältnisse nicht vergleichsfähig ist, soll über den Umschlag nach Güterarten und -mengen in den Jahren 1927 und 1913 die nachstehende Tabelle Aufschluß geben.

	Kohlen	Eisenerz	Eisenwaren	Getreide	Holz	Sonstige	Zusammen
			1927				
Schiffsanfuhr in t	151 337	3 317 374	439 675	386 053	218 427	1 318 764	5 831 630
Schiffsabfuhr in t	17 464 432	34 224	877 025	6 130	1 123	483 888	18 866 895
			1913				
Schiffsanfuhr in t	2 476	3 221 306	321 794	947 245	497 737	2 166 312	7 156 860
Schiffsabfuhr in t	18 700 403	8 365	856 339	4 285	2 428	533 496	20 105 316

er Gesamtumschlag 1927 blieb mit 2,5 Millionen t hinter em Jahre 1913 zurück, wovon 1,2 Millionen t auf die bfuhr und 1,3 Millionen t auf die Anfuhr entfielen. Bei er Vergleichung im einzelnen ergibt sich, daß der Kohlenmschlag um 1,2 Millionen t geringer war, während in der nfuhr besonders der Rückgang an Getreide und Holz uffällt. Der Ausfall an Kohlen kann nicht etwa auf einen ückgang in der Förderung zurückgeführt werden — ie Förderung des Ruhrkohlenbergbaues 1927 hat die des ahres 1913 um 3,5 Millionen t übertroffen. — Die Minderung rklärt sich vielmehr durch die von Jahr zu Jahr zuehmende Verladung in den eigenen Häfen der Zechen m Rhein und am Rhein-Herne-Kanal. Auch beim Getreide pielten neben anderen Gründen der Wettbewerb des anals mit, während der Rückgang an Holz wohl hauptächlich durch die Verlegung der Sägewerke nach dem berrhein in die Nähe der Holzgewinnungsstellen hervorerufen ist. Der Erzumschlag weist zwar noch eine teigerung gegen 1913 auf. Es besteht aber auch hier die ahrscheinlichkeit, daß die Hüttenwerke im inneren ndustrierevier, soweit irgend möglich, Anschluß an den anal suchen und daß dadurch den Häfen und der Reichsahn erhebliche Mengen entzogen werden. Eine Minderung droht ferner durch den Lippe-Seitenkanal, dessen Eröffnungstermin näher rückt und der zweifellos einen Teil der jetzt von den nördlichen Zechen über die Duisburg-Ruhrorter Häfen abgefahrenen Kohlen auf sich ziehen wird. Nun ist allerdings zu berücksichtigen, daß 1913 die Höchstleistungsfähigkeit der Häfen erreicht schien und daß damals eine Erweiterung der Anlagen, für die das Gelände schon bereitgestellt war, ins Auge gefaßt werden mußte. Die Entwicklung der Kanalschiffahrt und der Ausbau der Werkshäfen am Rhein hat die notwendige Entlastung gebracht. Die Duisburg-Ruhrorter Häfen-Aktien-Gesellschaft hat deshalb den weiteren Ausbau der Häfen vorläufig zurückgestellt und eine Modernisierung der Kipperanlagen in Aussicht genommen. Die Bestrebungen der Hafenverwaltung und der Schiffahrts- und Umschlagsfirmen zwecks Vermeidung von Verzögerungen in der Ent- und Beladung und von Kahnraummangel, die Umschlagseinrichtungen zu vervollkommnen und den Schiffspark auf eine höhere betriebliche Leistungsfähigkeit zu bringen, können von der Reichsbahn nur begrüßt werden.

Bei ihrer günstigen Lage ist den Duisburg-Ruhrorter Häfen auch in Zukunft die Stelle als Hauptstapel- und Umschlagsplatz des nordwestdeutschen Industriegebietes sicher.

Bücherschau.

— **Handwörterbuch der Arbeitswissenschaft** unter Mitwirkung von 280 Fachleuten des In- und Auslandes, herausgegeben von Privatdozent Dr. Fritz Giese. Verlagsbuchhandlung von Carl Marhold in Halle (Saale).

Die jüngst erschienene 7. Lieferung dieses umfassenden Werkes (Preis geheftet 9 RM) bringt Abhandlungen über die Stichworte Forstwirtschaft bis Gewerblicher Rechtsschutz und bietet innerhalb dieser Begrenzung wiederum höchst interessante Ausführungen zu den einschlagenden wissenschaftlichen Fragen. Der Herausgeber hat sein Ziel sehr weit gesteckt und z. B. nach dem s. Z. veröffentlichten Gesamt-Stichwortverzeichnis (vgl. die erste Besprechung des Werkes in unserer Zeitung 1927 Nr. 52, Seite 1455 flg.) nicht bloß einen Artikel über die Arbeitswissenschaft im allgemeinen, sondern auch noch besondere Artikel über den Stand der Arbeitswissenschaft in den einzelnen wichtigeren Ländern in Aussicht gestellt. Dieses Versprechen wird im vorliegenden 7. Heft für Frankreich eingelöst, und zwar in einem sehr ausführlichen, sich über 68 Spalten erstreckenden Aufsatz, der sich auch eingehend mit der Arbeitsphysiologie und der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation in Frankreich beschäftigt. Wichtige Aufschlüsse, auch auf statistischem Gebiet, gibt der folgende, 56 Spalten umfassende Artikel über die Frau in ihren Beziehungen zur Berufsarbeit (auch im Kriege), zur Familie, zur Hygiene, zur Sozialpolitik; es wird gezeigt, wie von Grund aus die Stellung der Frau sich gegen früher geändert und ein Siegeslauf sondergleichen ihr immer neue Arbeitsgebiete eröffnet hat, wobei übrigens die daraus für das Volksleben erwachsenden Gefahren nicht unterschätzt werden. Gegenüber dieser stürmischen Entwicklung stimmt es einigermaßen erheiternd, wenn der badische Dichter Heinrich Vierordt in seinen vor einigen Jahren erschienenen Lebenserinnerungen erzählt, daß, wenn seine Großmutter als junge Frau an Sonntagen zuweilen zur Erholung und Fortbildung etwas lesen wollte, ihre Schwiegermutter sofort ihr das Buch aus der Hand genommen hatte mit den Worten: „Rike, eine Hausfrau liest nicht.“ Der sonstige reiche Inhalt des vorliegenden Heftes kann mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum nur ganz flüchtig angedeutet werden. Stichworte wie: öffentliche und private Fürsorge, Gartenbauwesen, Gasverwertung, Geschichte der Arbeit, Geschlechtskrankheiten und Arbeit, Gewerbeaufsicht usw. lassen die Vielseitigkeit des Werkes erkennen. Die wissenschaftlichen Ausführungen über „Gedächtnis“ rollen schwierige Probleme auf, deren vollständige Lösung wohl noch in weiter Ferne liegt. Besonderes Interesse bietet der Abschnitt, der von den Geistesarbeitern und ihren auf gewerkschaftlichen Zusammenschluß gerichteten Bestrebungen handelt. Der Wert der einzelnen Aufsätze wird auch im vorliegenden Heft durch die beigefügten ausführlichen Literaturangaben wesentlich erhöht. Dr. Otto.

— **Die Presse auf der Internationalen Ausstellung in Köln.** Aus Anlaß der Pressa hat auch die „Kölnische Volkszeitung“ (die „Kölnische Zeitung“, s. Nr. 28, Seite 774 d. Ztg.) eine Sondernummer, ausgezeichnet durch Inhalt und Ausstattung, in Großformat erscheinen lassen. Geleitworte führender Männer, Abhandlungen über die Presse in technischer Beziehung und in ihrer Bedeutung für die Wirtschaft, Aufsätze über das Rheinland, Köln, die Pressa usw. sind in der Sondernummer in reicher Anzahl enthalten. Beachtenswert ist das Titelblatt mit dem Blick von der Kölner Hohenzollern-Rheinbrücke auf die Ausstellung. — Die „Kölnische Volkszeitung“ ist auf der Pressa mit einem stattlichen Eigenbau vertreten, in dem sie Beweise ihres technischen Könnens erbringt. Die vorliegende Festschrift zeigt, daß diese Zeitung auch auf voller Höhe literarischer Leistungen steht. W.

Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
(aufgenommen bei der Tagung am 10./11. Juli 1928 in Königsberg i. Pr.).

Photo: Alfred Kühlewindt, Königsberg (i. P.

1. Geh. Kommerzienrat Dr. Klöckner.
2. Reichskanzler a. D. Dr. Luther.
3. Präsident des Verwaltungsrats Dr. von Siemens.
4. Staatssekretär a. D. Dr. Stieler.
5. Generaldirektor Margot.
6. Generaldirektor Dr. Dorpmüller.
7. Oberpräsident a. D. Dr. von Batocki.
8. Reichsbahndirektionspräsident a. D. Dr. von Hert
9. Staatssekretär a. D. Bergmann.
10. Eisenbahnkommissar Leverve.
11. Kaufmann Münchmeyer.
12. Kreishauptmann, Ministerpräsident a. D. Buck.
13. Staatssekretär z. D. Fischer.
14. General Mance.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ausschuß zur Untersuchung der Betriebssicherheit der Reichsbahn.** In den unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbaurats Zirkler vom Reichsverkehrsministerium gebildeten Ausschuß zur Untersuchung der Betriebssicherheit auf der Reichsbahn sind folgende Herren berufen worden: Die Reichstagsabgeordneten Dr. Quaatz und Scheffel; die Professoren für Eisenbahnwesen Dr. Halter von der Technischen Hochschule in München und Dr. Pirath von der Technischen Hochschule in Stuttgart; der Verbandsgeschäftsführer Groß; vom Hauptbeamtenrat bei der Deutschen Reichsbahn der Vorsitzende, Eisenbahninspektor Mondorf, vom Hauptbetriebsrat bei der Deutschen Reichsbahn der Vorsitzende Hatje, beide in Berlin; von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer der Lokomotivführer Paul Seike aus Dittersbach (Waldenburg); vom Reichsverkehrsministerium der Geheime Oberbaurat Zirkler (Betrieb) und der Oberregierungsrat Dr. Reingruber (Eisenbahnsicherungswesen) und von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft d Reichsbahndirektor Dr. Fromm (Dienstdauerangelege heiten) und der Vizepräsident Senst (Oberbaufragen).

— **Fertigstellung einer neuen Bahnstrecke in Obe schlesien.** Als erste neue Bahnlinie wird in diesem Herb die Strecke Mikultschütz—Brynnek in Obe schlesien dem Verkehr übergeben werden. Mit dem Ba dieser Linie, die eine Gesamtlänge von 21,6 km hat, i im Herbst 1926 begonnen worden. Der Neubau ist durc die Grenzziehung als Ersatz für den an Polen gefallene Teil der früheren Rechten-Oderuferbahn notwendig gewo den; die Strecke zweigt von Mikultschütz ab und münd in Brynnek in die Strecke Tarnowitz—Oppeln ein. Au der neuen Strecke sind vier Stationen angelegt worden Wieschowa, Kamienitz, Broslawitz und Miedar. Die Inbe triebnahme der neuen Eisenbahnlinie ist für den 6. Ok tober, dem Inkrafttreten des neuen Winterfahrplanes, vo gesehen.

— **Die erste Schwebebahn im Harz.** Der Bau der ersten Schwebebahn im Harz, die von Bad Harzburg aus zunächst auf den Großen Burgberg führen soll, steht nunmehr vor seiner Verwirklichung, nachdem der braunschweig'sche Staat in Aussicht gestellt hat, die Hälfte der 300 000 RM betragenden Baukosten zu übernehmen.

— **Aufbrauch von Frachtbriefen.** Mit dem Inkrafttreten der neuen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung am 1. Oktober 1928 wird auch ein neues Frachtbriefmuster eingeführt. Die jetzt zugelassenen Frachtbriefe und Frachtbriefduplikate dürfen nach der Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 4. Juli 1928 (Reichsgesetzblatt Teil II) noch bis zum 31. März 1929 verwendet werden. Ausgeschlossen von der Verwendung nach dem 30. September 1928 sind jedoch die Frachtbriefe nach den zurzeit gültigen Mustern, die vor dem 1. Oktober 1926 gedruckt und nicht aus Normalpapier 4 a hergestellt sind. Es dürfen hiernach vom 1. Oktober 1928 an nur noch Frachtbriefe benutzt werden, die das Wasserzeichen „Normal 4 a", also nicht etwa K 4 a oder gar keines enthalten. Ebenso sind vom 1. Oktober ab die alten Frachtbriefe im Ausmaß von 180 × 300 mm (alte Größe) und die von 190 × 300 mm (halbe alte Größe) nicht mehr zulässig, da der zweite Absatz des § 55[1] der jetzigen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung, wonach Frachtbriefvordrucke, die nur als Duplikate verwendet werden, sofern sie in Typendruck die Überschrift „Frachtbriefduplikat" tragen, um die Hälfte in der Weise verkleinert sein dürfen, daß die Rückseite mit der rechten Seite des Musters bedruckt ist, in die neue Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung nicht mit übernommen worden ist. Dagegen ist die Herstellung der neuen Frachtbriefdoppel- (Duplikate), wenn sie durch diesen Aufdruck zu eigentlichen Frachtbriefen unbenutzbar gemacht sind, auf beliebigem Papier zulässig. Das jetzige internationale Frachtbriefmuster darf vom 1. Oktober 1928 ab nicht mehr verwendet werden.

— **Verwaltungs-Akademie Berlin.** Das Vorlesungsverzeichnis für das Wintersemester 1928/1929 befindet sich in Vorbereitung und sieht eine reichhaltige Auswahl an Vorlesungen und Übungen auf allen wissenschaftlichen Gebieten vor, die für die Beamten von Wichtigkeit sind. Die Vorlesungen beginnen Ende Oktober 1928 und enden am Schlusse des Februar 1929. Semesteranmeldungen werden von Mitte Oktober 1928 ab in dem Sekretariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51, entgegengenommen.

— **Reichsbahnoberrat Dr. Wanninger †.** Am 27. Juli d. J. starb in den ersten Tagen seines Erholungsurlaubes in der Schweiz das Mitglied der Reichsbahndirektion Nürnberg, Oberregierungsrat a. D., Reichsbahnoberrat Dr. Franz Wanninger im 60. Lebensjahr. Dr. Wanninger wurde am 7. Dezember 1868 in Regenstauf geboren; im Jahre 1897 trat er nach glänzend bestandener juristischer Staatsprüfung zu den bayerischen Staatsbahnen über, in deren Dienst er verschiedene Stellungen bekleidete. In allen diesen Stellungen, sowohl als Dezernent für Betrieb, wie für den Güterbeförderungsdienst und den Güterzugsfahrplan und schließlich für den Güterverkehrs- und -abfertigungsdienst hat er vermöge seines großen Wissens und seiner reichen Erfahrungen Hervorragendes geleistet; besonders auf dem letztgenannten Arbeitsgebiet hat er sich den Ruf eines allseits anerkannten Fachmannes erworben. Die Reichsbahndirektion Nürnberg verliert in ihm einen ihrer fähigsten und erfolgreichsten Mitarbeiter. Durch seine außerordentlich gründlichen und tiefschürfenden Arbeiten im Aufgabenkreis des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes, dessen wichtigsten Ausschüssen er zum Teil als Vorsitzender angehörte, ist Dr. Wanninger auch weiteren Kreisen der Fachgenossen bekannt geworden: auf dem Gebiete des Güterabfertigungs- und -beförderungsdienstes und des Bankstundungswesens sind seine Gedanken und Ausführungen zum Teil grundlegend für die Gestaltung und Weiterbildung wichtiger Vorschriften gewesen. Sein Ausscheiden bedeutet daher auch einen schweren Verlust für diese Arbeitsgemeinschaften. Dr. Wanninger war ein Mann von wahrhaft vornehmer Gesinnung und von großer Herzensgüte; der weite Kreis seiner Freunde und Bekannten wird das Scheiden dieses Mannes aufs tiefste bedauern und ihm ein treues Gedenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Reichsbahnoberrat Schieb, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Berlin, die Reichsbahnräte von Beck, Mitglied der Reichsbahndirektion Hannover, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Mainz, Hoilbronn, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Hirschberg (Schlesien) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Rechenbach, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, als Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts nach Hirschberg (Schles.), Hoffmann, Otto, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Insterburg, in gleicher Eigenschaft nach Osnabrück, Dr. jur. Koch, Karl, bisher bei der Reichsbahndirektion Trier, als Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts nach Insterburg, Kompf, Hermann, bisher bei der Versuchsabteilung für Lokomotiven des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Berlin-Grunewald zum Reichsbahn-Zentralamt, Reichsbahnassessor Dr. jur. Schultz, Gerhard, bisher bei der Reichsbahndirektion Stettin, zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

In den Ruhestand sind getreten: Die Reichsbahnamtmänner Bayer, Bahnhofsvorstand von Bad Kissingen, Krause, Richard, Rechnungsrat, Vorstand des Betriebsbüros der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Berndt, Reichsbahn-Betriebsdirektion Dresden 1.

Gestorben sind: die Reichsbahnoberräte Kiesner, Mitglied der Reichsbahndirektion Kassel, Scherff, Mitglied der Reichsbahndirektion Elberfeld, Dr. jur. Wanninger, Mitglied der Reichsbahndirektion Nürnberg, Wedell, Abnahmeamt Berlin 2.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen:**

	April	Mai
Betriebsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Zugskilometer	3 747	4 017
1000 Wagenkilometer	69 978	74 125
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der		
Personen führend. Züge	45 664	51 054
der Güterzüge	336 039	342 642
Wagengestellung: Anzahl der regelspurigen Güterwagen:		
Überhaupt	152 674	167 345
Pro Arbeitstag	6 361	6 972
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S	44 411	46 356
Davon Personen- und Gepäcksverkehr 1000 S	15 544	16 498
Güterverkehr 1000 S	28 867	29 858

— **Personen- und Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1927.** Über die Entwicklung des Personenverkehrs in der Zeit von 1924 bis 1927 unterrichtet die nachfolgende Tabelle:

Jahr	Zugkilometer bei personenführenden Zügen	Beförderte Personen	Personenkilometer	Durchschnittlicher Reiseweg in Kilometern
1924	25 221 460	119 983 717	3 745 947 945	31,2
1925	29 546 260	117 691 025	3 990 204 298	33,9
1926	29 926 442	110 457 490	3 719 197 238	33,7
1927	30 455 761	108 051 065	3 611 954 487	33,4

Den von Jahr zu Jahr wachsenden Zugsförderungsleistungen steht keine Erhöhung der Zahl der Reisenden

gegenüber. Vielmehr geht seit 1925 die Anzahl der beförderten Personen sowie der geleisteten Personenkilometer zurück, es ist aber auch eine Kürzung des durchschnittlichen Reiseweges festzustellen.

Wie sich die Zahl der auf denBundesbahnen im Jahre 1927 beförderten Personen und geleisteten Personenkilometer auf Schnellzug und Personenzug, sowie auf die drei Wagenklassen verteilten, zeigt folgende Tabelle:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	Zusammen
	Beförderte Personen			
Schnellzug	139 808	966 981	5 820 155	6 926 944
Personenzug . .	2 638	1 383 210	99 738 273	101 124 121
Zusammen	142 446	2 350 191	105 558 428	108 051 065
	Geleistete Personenkilometer			
Schnellzug	33 811 569	198 529 151	832 521 410	1 064 862 130
Personenzug . .	526 493	56 798 179	2 489 767 685	2 547 092 357
Zusammen	34 338 062	255 327 330	3 322 289 095	3 611 954 487

Von der Gesamtzahl der geleisteten Personenkilometer entfiel bei den Personenzügen der weitaus größte Teil auf den Nahverkehr — rund 82 % auf die Zonen von 1 bis 100 Kilometer Länge — bei den Schnellzügen kommen dagegen 17 % auf die Zonen von 1 bis 100, 47 % auf 101 bis 300 und 20 % auf 301 bis 500 Kilometer.

Im Güterverkehr wurden im Jahre 1927 insgesamt 27,8 Millionen Tonnen befördert, die sich auf die wichtigeren Warengattungen folgenderweise verteilten.

Warengattung	Lokalverkehr und Anschlußverkehr	Verbandverkehr: Versand	Verbandverkehr: Empfang	Verbandverkehr: Durchgang	Zusammen	in %
	Tausend Tonnen					
Getreide und Hülsenfrüchte. . .	698,2	48,0	230,9	112,7	1089,8	3,92
Reis	18,8	—	11,2	67,8	97,8	0,35
Mahlprodukte . .	298,2	26,6	65,8	12,8	403,4	1,45
Obst, Gemüse und Kartoffeln . .	239,9	1,3	111,3	338,7	691,2	2,49
Südfrüchte . . .	21,9	0,1	43,8	128,3	194,1	0,70
Rüben und Rübenabfälle . .	775,0	—	8,7	4,2	787,9	2,83
Zucker	126,6	—	85,5	153,3	365,4	1,31
Rinder	140,0	—	26,5	1,0	167,5	0,60
Schweine	29,6	—	34,7	0,4	64,7	0,23
Andere lebende Tiere	13,6	—	6,8	1,5	21,9	0,08
Fleisch	33,1	0,1	33,2	6,4	72,8	0,26
Milch	332,4	0,1	1,4	—	333,9	1,20
Eier	44,0	0,1	15,3	17,1	76,5	0,27
Bier	229,0	1,7	1,6	4,9	237,2	0,85
Wein und Most .	42,2	0,0	37,7	32,9	112,8	0,41
Salz	94,9	—	—	—	94,9	0,34
Tabak und Tabakfabrikate . . .	26,4	0,3	11,2	31,0	68,9	0,25
Bau- und Nutzholz	2 843,6	620,7	42,4	57,2	3 563,9	12,82
Brennholz und Holzkohle . .	464,8	31,0	13,9	16,9	526,6	1,89
Holzstoff	178,5	70,4	6,7	12,7	268,3	0,96
Sonstige Holzprodukte	170,8	8,5	1,4	9,3	190,0	0,68
Papier u. Papierwaren	210,2	64,7	4,4	18,3	297,6	1,07
Kohle	1 936,7	4,6	3 268,7	1 045,4	6 255,4	22,49
Koks und sonst. min. Brennstoffe	356,9	12,4	474,2	37,2	880,7	3,17
Erdöle und Erdölprodukte . . .	155,4	1,9	52,4	70,0	279,7	1
Sonst. Chemikal.	162,7	9,8	21,1	10,4	204,0	0
Düngemittel . .	207,1	10,6	15,3	36,9	269,9	0
Erze	1 172,8	177,8	47,9	37,0	1 435,5	5
Mineralien . . .	166,7	73,1	17,1	24,2	281,1	1
Eisen u. Stahl, roh	257,9	19,1	21,3	4,8	303,1	1
Eisen und Stahl, verarbeitet . .	347,7	44,4	56,2	37,6	485,9	1
Eisen- u. Stahlw.	206,5	34,1	8,2	63,1	311,9	1
Eisen, alt . . .	114,8	1,1	0,2	3,0	119,1	0
Eisenbahnfahrzeuge	381,1	13,5	1,8	50,7	447,1	1
Steine, roh und bearbeitet . . .	1 414,0	5,3	29,9	26,4	1 475,6	5
Zement und Zementwaren . .	465,3	3,3	18,2	0,6	487,4	1
Ziegel	802,5	19,0	11,1	15,7	848,3	3
Sonstige Steine u. Erden	682,2	26,3	59,7	15,2	783,4	2
Glas u. Glaswaren, Porzellan . . .	29,7	1,7	13,3	26,6	71,3	0
Ton u. Tonwaren	47,0	1,4	62,2	18,2	128,8	0
Baumwolle, roh .	36,0	0,1	7,0	40,6	83,7	0
Wolle.	8,0	0,0	0,9	1,3	10,2	0
Flachs und Hanf	28,4	—	0,3	14,0	42,7	0
Garne u. Zwirne .	17,8	6,0	3,1	4,3	31,2	0
Häute, Leder, Pelzwerk . . .	26,2	0,8	0,6	4,6	32,2	0
Stückgüter . . .	797,0	1,3	0,7	4,4	803,4	2
Sonstige	1 213,3	303,7	212,3	278,5	2 007,8	7
Zusammen	18 065,4	1 644,9	5 198,1	2 898,1	27 806,5	100

Übrige europäische Länder

— **Herabsetzung der Personentarife in Dänemark.** A 1. August hat die Dänische Staatsbahn eine Herabsetzu der Fahrpreise für die 2. Wagenklasse um 13 % vorgeno men. Der Fahrpreis der 2. Klasse beträgt nunmehr d 1,5 fache des Fahrpreises der 3. Klasse (bisher das 1,7 fach Für Entfernungen bis zum 60 km werden in der 2. u 3. Wagenklasse Rückfahrkarten mit 33 % Fahrpreisermäl gung ausgegeben. Diese Fahrkarten gelten für zw Wochentage, doch werden anschließende und dazwische liegende Sonn- und Feiertage dabei nicht mitgerechnet.

— **Ein Kohlenausschreiben der Litauischen Staatsbahne** Am 16. d. M. veranstaltet das litauische Verkehrsministeriu ein öffentliches Ausschreiben auf Lieferung von 12 00 Steinkohlen für Lokomotivheizung. In Frage komm deutsche, englische und polnische Steinkohlen.

— **Zur Vergebung des Baues der Eisenbahnlinie Kreti gen—Telschi (Litauen).** Für den Bau der Eisenbahnlin Kretingen—Telschi sind vier ausländische Offerten eing gangen, darunter das Angebot einer deutschen Firm Die Entscheidung ist dem litauischen Ministerrat übe tragen worden, da die Angebote ziemlich gleichlautend sin

— **Die unrationellen Personentarife auf den Polnische Staatsbahnen.** Das amtliche Organ des polnischen Verkehr ministeriums „Przemysl i Handel" beschäftigt sich im Z sammenhang mit der am 15. August in Kraft tretenden Pe sonentariferhöhung auf den Polnischen Staatsbahnen ei gehend mit der Frage der Rationalisierung des Personen verkehrs. Die Untersuchungen, die vom Büro für Tari reform beim Verkehrsministerium durchgeführt wurde haben gezeigt, daß das Niveau der Tarife in Polen nicl nur unter dem der Personentarife der meisten europäische Länder liegt, sondern auch unter den Selbstkosten de Staatsbahnen. Bei der Berechnung der Einnahmen und Au

ben der Personenbeförderung für die letzten Jahre kommt s Büro zu folgendem Ergebnis (in Mill. Zloty):

	1924	1925	1926	1927/28	1928/29
nnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . .	241,1	285	295	320	318
esbezügliche Ausgaben	264,6	314	298	354	381
Fehlbeträge . .	23,5	29	3	34	63

Wie hieraus zu ersehen ist, ergibt die Personenbeförrung nicht nur einen ständigen Fehlbetrag, sondern dieser hlbetrag nimmt seit 1926 wieder zu. Mittels der Personenifsteigerung soll dieser Fehlbetrag kompensiert werden. e Differenz zwischen den Beförderungskosten in Pernenzügen des alten und neuen Tarifs ergibt sich aus folnder Übersicht:

ntfernung in Kilometern	III. Klasse		II. Klasse	
	Tarif			
	alter	neuer	alter	neuer
50	2,76	3,32	4,14	4,98
100	2,52	6,60	8,28	9,90
200	11,00	13,20	16,50	19,80
300	15,60	18,60	23,40	27,90
400	20,00	24,00	30,00	36,00

Wie bisher bleiben Vergünstigungen bei der Beförde- ng von Staatsbeamten der Zivil- und Militärverwaltung, r Eisenbahner mit ihren Familien usw. bestehen.

— **Änderungen des polnischen Gütertarifs.** Im polschen Tarif- und Eisenbahnverordnungsblatt („Dziennik ıryf i Zarzadzen Kolejowych") veröffentlicht das polsche Verkehrsministerium folgende Veränderungen und Erinzungen des bestehenden Gütertarifs der Polnischen aatsbahnen: ab 1. August d. J. tritt bei Steinkohlen- nd Zementsendungen nach Danzig und Gdingen, ofern sie in ganzen Zugladungen für die seewärtige Aushr bestimmt sind (mindestens jedoch 700 t), eine Verinstigung insofern ein, als die Aufgabe solcher Sendungen ı verschiedene Hafenstationen in Danzig, auch teileise nach Danzig und teilweise nach Gdingen, erlaubt t, um den Umschlag durch gleichzeitiges Verladen auf ehrere Schiffe und die Ausfuhr über den neuen polnischen afen Gdingen zu erleichtern.

Des Weiteren wird der ermäßigte Ausfuhrtarif ür Eisen und Stahl auf solche Sendungen dieser rtikel ausgedehnt, die von der Danziger Werft zum Bau ısländischer Schiffe benötigt werden. Auf diese Weise oll der Ersatz ausländischer Eisenerzeugnisse durch leiche Produkte der polnischen Hüttenindustrie ermögcht werden.

— **Die Revision der Gütertarife für Metall, Metallaren und Mineralien in Polen.** In der Kattowitzer Eisenahndirektion haben dieser Tage Verhandlungen zwischen ertretern der Berg- und Hüttenindustrie und der Polischen Staatsbahn in der Frage der Revision der Gütırife für Metall und Metallwaren sowie für Mineralprodukte tattgefunden. Im Ergebnis dieser Konferenz wurde Überinstimmung über die Klassifizierung und das Namensverzeichnis des Gütertarifs für die erwähnten Waren erzielt. Die Frage der Ausnahmetarife wurde vertagt. Über diese Frage findet demnächst im Warschauer Verkehrsminiterium eine Sitzung statt.

— **Russische Bahnbauten im Kaukasus.** In Verbindung mit dem Beginn des Baus der transpersischen Eisenbahn wird in der Sowjetpresse auf die Notwendigkeit der Vollndung der Dschulfa—Baku-Eisenbahnlinie (383 km) hingewiesen, die nach den letzten Beschlüssen der zuständigen russischen Instanzen nur bis Chudofferin (250 km) gebaut werden soll. Nur durch die ungekürzte Fertigtellung dieser Bahnlinie könne die Konkurrenzfähigkeit ussischer Erzeugnisse auf den Märkten des Orients geoben werden.

— **Die Jungfrau- und die Wengernalpbahn im Jahre 927.** Die Betriebsergebnisse dieser beiden Bahnen waren, wie in den im Juli abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre zum Ausdruck kam, für 1927 günstig. Für die Jungfraubahngesellschaft wird das Jahr sogar als Rekordjahr gewertet. Bei dieser Bahn konnte eine Dividende von 6 % auf die Aktien der Serie I ausgeschüttet werden. Auch für die Wengernalpbahn wurden die Ergebnisse als günstig bezeichnet und ebenfalls eine Dividende von 6 % ausgerichtet. Kapitalserhöhungen wurden für beide Bahnen beschlossen. Bei der vom Wetter so sehr begünstigten Fremdensaison des Jahres 1928 dürfte auch für dieses Jahr das Ergebnis ein gutes werden.

— **Elektrisierung der elsässischen Bahnen.** Während die Handelskammern von Mülhausen und Straßburg schon aus Gründen der Verwertung der aus dem Grand Canal d'Alsace zu erwartenden Wasserkräfte energisch für die Elektrisierung der elsaß-lothringischen Bahnen eintreten, hat sich nun die Handelskammer von Metz mit Entschiedenheit dagegen ausgesprochen. Die Kammer ist der Ansicht, daß die großen Ausgaben niemals getilgt werden können.

— **Dauerkarten auf weite Entfernungen.** Gültig für die Woche, während der die Landwirtschaftsausstellung in Nottingham stattfindet, gibt die London & Nordostbahn Dauerkarten aus, die zu einer beliebigen Anzahl von Fahrten zwischen London und Nottingham gelten. Die Entfernung zwischen beiden Städten beträgt 204 km, die kürzeste Fahrzeit ist 2¼ Stunden. Es dürfte bisher noch nicht vorgekommen sein, daß eine Dauerkarte für so weite Entfernung ausgegeben worden ist. Sie kostet 1. Klasse 4 Pfd. Sterl. 13 Sh. und 3. Klasse 3 Pfd. Sterl. 2 Sh. Auch in Manchester, Leeds, Bradford und einigen anderen Städten werden zum Besuch der Landwirtschaftsausstellung Dauerkarten auf ähnliche Entfernungen ausgegeben.

— **Schlafwagen 3. Klasse in England.** Die London, Midland & Scottish Railway beabsichtigt die versuchsweise Einführung von Schlafwagen 3. Klasse. Ein Schlafwagen soll sieben Abteile mit je vier Bettplätzen aufweisen, so daß ein Wagen 28 Reisende befördern kann.

— **Von London nach Schottland mit Schnellzug und Flugzeug.** Mitte Juni hat ein Flugzeug eine Art Wettfahrt mit dem schnellsten Zug zwischen London und Edinburgh, dem „Flying Scotsman" unternommen. 36 Personen hatten sich zu diesem Unternehmen verabredet, das höchstens sportliche, aber keine praktische Bedeutung hat. Sie hatten erst zusammen in London gefrühstückt und am Abend ein gemeinschaftliches Essen in Edinburgh veranstaltet. Zug und Flugzeug verließen London zu gleicher Zeit. Das Flugzeug landete unterwegs zwei Mal und hatte dabei je eine halbe Stunde Aufenthalt; außerdem mußte es unterwegs wiederholt „Volten" fliegen, um den Zug nicht zu überholen. Dieser kam 10 Minuten vor der planmäßigen Zeit in Edinburgh an, so daß die Fluggäste ihn nicht, wie verabredet gewesen zu sein scheint, auf dem Bahnsteig erwarteten. Zug und Flugzeug standen unterwegs in drahtloser Fernsprechverbindung. Unter den Fluggästen befand sich ein alter Lokomotivführer der London & Nordost-Eisenbahn. Um eine eigentliche Wettfahrt in dem Sinne, daß man feststellen wollte, wer zuerst das Ziel erreichte, hat es sich dabei nicht gehandelt; augenscheinlich sollte aber ein Vergleich ermöglicht werden, wie man bequemer reist, auf Schienen oder durch die Luft. Dieser Vergleich dürfte zugunsten der Eisenbahn ausgefallen sein, denn es war böiges Wetter, und von den Fluggästen wurden einige see- oder vielmehr luftkrank.

— **Bahnbau auf Malta.** Die 235 qkm große Insel Malta hat bereits eine 13 km lange Eisenbahn, die Valletta, den Sitz der Regierung, mit Nobile verbindet. Außerdem gibt es auf der Insel einige elektrische Straßenbahnen und Omnibusverbindungen. Nunmehr will die Regierung die Konzession für eine neue Eisenbahn vergeben, die 12 km lang werden und in Meterspur angelegt werden soll. Der Einreichung von Angeboten wird bis zum 5. Oktober entgegengesehen.

Fremde Erdteile.

— **Verbesserung der Eisenbahnverbindungen im Kongostaat.** Das belgische Kolonialministerium übergab vor kurzem der Presse interessante Mitteilungen über beachtliche Fortschritte im Ausbau des Eisenbahnsystems im Kongostaat. Danach sind dort neuerdings wichtige Zweigverbindungen geschaffen worden zu der bereits seit einiger Zeit bestehenden Linie, die den unteren Kongo mit Katanga verbindet. Güter können jetzt auf dem Schienenweg von Katanga über den unteren Kongo nach der Küste gerollt werden. Diese neue Strecke ist bereits Mitte Februar in Betrieb genommen worden. Die Linienführung unterer Kongo-Katanga lief in nordwestlicher Richtung von Bukama an der Lualaba am oberen Kongo nach Ilebo—Port Francqui am Kassai. Von dort bestand ein Dampferverkehr auf dem Kassai nach Leopoldville—Stanleypool. Güter und Personen wurden von da wieder auf Eisenbahnen bewegt bis nach Matadi. Den Hafen von Matadi können jetzt auch Ozeandampfer anlaufen.

Man hat sich nun entschlossen, die Strecke weiter zu führen von Ilebo nach Leopoldville, so daß jetzt ein ununterbrochener Schienenweg geschaffen wurde zwischen Katanga und Kapstadt, Katanga und Matadi. Es erübrigt sich jetzt, die Güter wie früher in Port Francqui umzuladen und auf Schiffen bis zum nächsten Eisenbahnknotenpunkt in Leopoldville zu führen.

Die neue Strecke, die in verschiedenen Etappen fertiggestellt wurde, ist rund 400 km lang. Zur Ausführung dieser Arbeiten wurde eine besondere Gesellschaft, die Leopoldville—Katanga—Dilolo-Gesellschaft (Leokadi-Gesellschaft) gegründet. Diese Gesellschaft hat sich im übrigen als nächste Aufgabe den Ausbau einer Verbindung von Katanga nach der Endstation der Eisenbahnlinie, die von Bonguela über Silva-Porto, Schingua nach Belgisch-Kongo führt, gestellt. Damit würde ein neuer Zugang von der Lotido-Bai nach der Strecke Katanga—Kapstadt bzw. Kapstadt—Matadi durchgeführt sein. Es ist ohne Frage, daß nach erfolgtem Ausbau dieses Projekts wertvolle wirtschaftliche Möglichkeiten für die Umwertung der in der fruchtbaren Kongoniederung erbauten Güter geschaffen sind.

— **Bau einer kolumbianischen Bahn durch die Siemens-Bauunion G. m. b. H.** Die kolumbianische Regierung hat, der Berliner Börsenzeitung zufolge, mit der Siemens-Bauunion G. m. b. H. einen Vertrag abgeschlossen, in dem der Bau der sogenannten Carare-Bahn in Kolumbien der Gesellschaft übertragen wird. Diese Bahn verbindet das Departement Boyaca, die Kornkammer Kolumbiens, unmittelbar mit dem Magdalenenstrom. Sie führt in einer Länge von etwa 170 km von der Kleinstadt Velez aus über den Kamm der Ost-Cordilleren, den Ort Landazuri, Puerto, Aquileo am Carareфluß, nach einem Punkte am Magdalena, der gegenüber von Pto. Berrio liegen soll, damit ein leichter Anschluß an die bestehende Antioquia-Bahn möglich ist. So wird nicht nur eine sehr wertvolle Querverbindung geschaffen, die den heute fehlenden Warenaustausch zwischen den beiden reichen, aber einseitig entwickelten Departements Boyaza und Antioquia ermöglicht, sondern auch eine Erschließung neuer Gebiete in die Wege leitet und Boyaza für seine Ein- und Ausfuhr von dem außerordentlich teuren Weg der Güter über Girardot an der oberen Magdalena-Bogota-Landstraße nach Tunja-Velez freimacht. Die Erkenntnis der großen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Bahnlinie kommt darin zum Ausdruck, daß sie schon in 3½ Jahren in Betrieb genommen werden soll, in welcher Zeit auch noch die gesamte Linienfestlegung der Bahn durchgeführt werden muß. Die Bahn wird Meterspur erhalten. Steigungen bis zu 3,5 % und Mindesthalbmesser von 100 m haben. Der in der Niederung liegende Teil ist reich an Brückenbauten. Im oberen Teil kommt eine Reihe von Tunnels und Viadukten zur Ausführung. Besonders schwierig ist die Überquerung des Cordillerenkammes, der reich an Schroffen ist. In der Magdalenenniederung treten noch recht beträchliche klimatische Schwierigkeiten hinzu, so daß der Bau dieser Bahn hohe Anforderungen an technisches Können, hohe Leistungen und vorbildliche Organisation stellt.

Rechtspflege.

— **Beurteilung der Schuldfrage bei Eisenbahnunfäll[e] an Straßenkreuzungen in Amerika.** Der Höchste Gerich[t]hof der Vereinigten Staaten führt in einer Entscheidu[ng] über die Frage des Schadenersatzes wegen der Überfahrun[g] eines Kraftwagens an einem unbewachten Übergang u[nd] Tötung des Führers folgendes aus:

Wenn ein Mensch sich auf ein Eisenbahngleis begi[bt] so muß er wissen, daß er getötet wird, wenn ein Z[ug] kommt und er noch nicht vom Gleis herunter ist! [Er] weiß, daß er den Zug vorbeilassen muß, nicht der Z[ug] ihn. Deshalb sind wir der Meinung, daß ein Wagenführ[er] wenn er nicht ganz sicher sein kann, daß sich kein Z[ug] in bedrohlicher Nähe befindet, vor dem Übergang halt[en] und seinen Wagen verlassen muß, um sich zu überzeug[en]. In nicht wenigen Fällen wird es genügen, wenn er anhä[lt] und Umschau hält. Wir sind der Meinung, daß er a[uf] eigene Gefahr und Verantwortung handelt, wenn [er] darauf verzichtet, zu horchen, ob ein Zug kommt od[er] ein Signal ertönt, und wenn er keine weiteren Vorsichtsmaßregeln ergreift (Entsch. des Höchsten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten v. 31. 10. 27; abgedr. in El. Rail[w]. Journ. 5. 11. 27).

Bücherschau.

— **Die Personalausbildung bei der Deutschen Reichsbahn.** Ein Handbuch von Dr. Ing. Schwarze, Geheimen Ba[u]rat, Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltun[g] der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Referenten im Preu[ß]ischen Ministerium für Handel und Gewerbe. Verlag d[er] Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. [H] bei der Deutschen Reichsbahn. 742 Seiten mit 92 Abbi[l]dungen, 23 Tafeln und den amtlichen Lehrplänen. Pre[is] geb. 20 RM.

Ersatz der Menschenkraft durch technische Mittel einerseits, — Steigerung der Leistungsfähigkeit des einzelnen Menschen anderseits — sind jetzt Probleme, die staatlich wie private Betriebe stark beschäftigen, um möglichst gu[t] zu wirtschaften. Beide Probleme sind zwar auch schon vor dem Kriege behandelt, aber nicht in dem Maße wi[e] gegenwärtig unter dem Zwange der Not und der Konkurrenz auf dem Weltmarkt. In ganz anderer Weise al[s] früher tritt, wie auch in dem Vorwort des Verfassers ge[-] sagt wird, der Mensch als Faktor der Wirtschaft in de[n] Vordergrund und der Ausbildung zu seinem Berufe wir[d] ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Eine Reih[e] von Reformen sind auf diesem Gebiete zu verzeichne[n]. Nicht an letzter Stelle steht hier das größte deutsche U[n]ternehmen, die Reichsbahn. In welcher Weise die Ausbil[-]dung des Personals bei dieser Verwaltung geregelt is[t] wird in dem vorliegenden Werke dargelegt. Der Name de[s] Verfassers, der durch sein Handbuch „Das Lehrlingswesen“ bekannt ist, bürgt von vornherein für die Güte de[s] Werkes. Er war auch wie kein anderer für diese Dar[-]stellung berufen, da das Ausbildungswesen seit Jahren be[i] der Hauptverwaltung in seinen Händen ruht und seine Ver[-]dienste um diesen Dienstzweig unbestreitbar sind.

Das umfangreiche Werk gliedert sich in zehn Teile. In dem I. Teil wird der Bildungsbegriff erläutert und au[f] die Notwendigkeit der Personalausbildung eingegangen. Es folgen Darstellung des Ausbildungswesens bei den frü[-]heren deutschen Eisenbahnverwaltungen in Preußen, Bayern usw. Da frühere Leistungen schnell vergessen werden, ist es wertvoll, daß hier festgelegt ist, in welchem Umfange bereits damals die deutschen Eisenbahnverwaltungen dem Unterrichtswesen ihre besondere Sorgfalt zu[-] gewendet haben. Sehr interessant ist der weiter gegebene Überblick über das Ausbildungswesen bei anderen deutschen Verwaltungen und Großbetrieben sowie bei den ausländischen Eisenbahnverwaltungen.

Der II. Teil umfaßt die Darstellung der verschiedenen Beamtenlaufbahnen bei der Reichsbahn. Es darf begrüßt werden, daß sie auch die Laufbahn der höheren Reichsbahnbeamten behandelt, da hierüber in der Literatur bisher wenig vorhanden war. Die Einrichtungen für die Durch[-]führung des Unterrichts- und Bildungswesens, das Lehrlingswesen, die verschiedenen Schulen (Dienstanfänger[-]schule, Zentralschule, Vortragswesen usw.) werden in drei weiteren Abschnitten behandelt. Dem neuesten Zweig, der

dem Ausbildungswesen zusammenhängt, der Psychotechnik, ist ein besonderer Abschnitt (VI) gewidmet. Es ist dies um so mehr berechtigt, als gerade — und zwar mit der Energie des Verfassers — die Reichsbahn mit Erfolg auf diesem Gebiete gewesen ist. Der VII. Abschnitt beschäftigt sich mit den Lehrkräften, den Unterrichtsmitteln (z. B. Lichtbildern, Lehrfilmen, Rundfunk) und den Unterrichtswagen. Besonders interessant und lehrreich ist der nächstfolgende Abschnitt über die Wirtschaftlichkeit und die Kosten des amtlichen Unterrichts. Wie der Verfasser im Vorwort mitteilt, sind übrigens die Kosten bei der Reichsbahn für diesen Verwaltungszweig nicht hoch. Sie betragen z. Zt. nicht einmal 0,025 % der übrigen Personalausgaben und noch nicht 0,015 % der Gesamtausgaben. Im letzten Abschnitt werden wir bekannt gemacht mit den ähnliche Ziele verfolgenden Anstalten, Verbänden und Ausschüssen, mit denen die Reichsbahn als großer Wirtschafts- und Verwaltungskörper mehr oder minder eng zusammenarbeitet. Diese Mitteilungen sind besonders beachtenswert, da sie einen Stoff behandeln, der wenig bekannt ist. Der sehr umfangreiche und letzte Abschnitt behandelt das freiwillige Bildungswesen (Fachschulen, Verwaltungsakademie usw.), das bekanntlich neuerdings seit dem Kriege ins Leben getreten ist und seitdem sich sehr ausgebildet hat — ob nicht stellenweise über das notwendige Maß hinaus, soll hier nicht untersucht werden. Der Inhalt des Buches, der in vorstehenden Ausführungen nur mit wenigen kurzen Strichen gezeichnet ist, gibt ein helles und klares Bild von den Einrichtungen, die die deutsche Reichsbahn in vorbildlicher Weise für die Ausbildung ihres Personals getroffen hat. Das Werk stellt eine äußerst verdienstvolle Arbeit dar, deren Wert durch die vielreichen Abbildungen, Tafeln usw. noch gehoben wird. Für den Dienstgebrauch der Reichsbahn ist das Buch ein wertvolles Hilfmittel. Aber auch weit darüber hinaus wird es bei anderen, auch ausländischen, Behörden sowie großen Verwaltungen vollste Beachtung finden. Als Nachschlagebuch über Personalverhältnisse wird es von Parlamentariern, Industriekreisen und wissenschaftlichen Anstalten mit Nutzen verwendet werden können. Die Anschaffung und das Studium des Buches können warm empfohlen werden. W.

— **Der Hamburger Hafen.** Unter dem Titel „Hamburger Hafenrundfahrt" ist von Dr. H. Botch eine Broschüre herausgegeben worden, die den fachmännisch interessierten Hafenbesucher in knappster, sachlicher Form über das Wissens- und Sehenswerteste unterrichtet. Das Heft, dessen Zahlenmaterial auf neuestem Stand beruht, beschäftigt sich zunächst damit, warum und wie der Hamburger Hafen organisatorisch und technisch so geworden ist, wie er sich dem Besucher darstellt. In einem zweiten Abschnitt wird in Form einer Hafenrundfahrt auf alle Einzelheiten und Besonderheiten aufmerksam gemacht, die der Betrieb und der Umschlag eines Welthafens mit sich bringt. Das Ganze wird ergänzt durch einen auf allerneuestem Stand befindlichen Hafenplan. Die Schrift ist zum Preis von 0,80 RM zu beziehen entweder vom Herausgeber, Hamburg, Alsterdamm 25 oder durch den Verlag des Hamburger Überseeverkehrs-Handbuches, Hamburg 37, Brahmsallee 31.

— **Lehrbuch der technischen Physik** für den Gebrauch an technischen Mittelschulen, Gewerbeschulen, Fach- und Berufsschulen sowie für den Selbstunterricht aller werktätigen Berufe. Von Dr. phil. Hermann Schütze, Dipl. Ing. Band I. Mechanik. Mit 150 Abbildungen. Leipzig. Verlag von Oskar Leiner. 116 Seiten. Preis geh. 3,20 RM.

In einfachster Darstellung bringt das gut geschriebene Buch die Grundzüge der Mechanik, wobei mathematische Behandlung nach Möglichkeit vermieden wurde. Als Anhalt wird es in Fachschulen beim Unterricht zweckdienlich sein, für den Selbstunterricht bietet es leider nicht genügend.

Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 30. Juli 1928 WD. Z. 570/8:

Infolge Erdrutschung war die Strecke Gstatterboden—Admont der Linie Amstetten—Selzthal in der Nacht vom 27. auf 28. Juli unfahrbar.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 169 vom 2. August 1928 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Gutachten des Technischen Ausschusses über Anträge auf Änderung oder Ergänzung technischer Vorschriften des VWÜ.

Nr. IV 154 vom 3. August 1928 an die an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen (von den deutschen Reichsbahndirektionen nur an die RBD Berlin), betreffend Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 30. Juli ist der Oberregierungsbaurat a. D.

Geheimer Baurat

Herr Fritz Beermann

in Rüdesheim, wo er zur Erholung weilte, im Alter von 71 Jahren gestorben.

Seine reiche Begabung, sein umfangreiches Wissen und seinen regen Fleiß hat er 43 Jahre in den Dienst der Eisenbahn gestellt. 18 Jahre gehörte er als Mitglied der Reichsbahndirektion Köln an. In dieser Zeit hat er die umfangreichen und schwierigen Aufgaben bei der Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Köln mit großem Geschick gelöst und Werke, darunter die Hohenzollernbrücke, geschaffen, die dem Schöpfer eine bleibende Erinnerung sichern. Die in seinen Werken erhaltenen Beweise seiner hervorragenden Betätigung und die Erinnerung an seine vornehmen Charaktereigenschaften machen es uns zu einer gern erfüllten Pflicht, des bereits vor 5 Jahren in den Ruhestand getretenen verstorbenen Kollegen in treuer Anhänglichkeit zu gedenken. (839)

Der Präsident

und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Köln.

2. Änderung von Stationsnamen.

Zum 15. August 1928 wird die Bezeichnung des an der Bahnstrecke Trier—Hermeskeil gelegenen Personalhaltepunktes Erzwäsche-Gusterath in „Gusterath" geändert. (842)

Trier, im Juli 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Trier.

3. Güterverkehr.

Deutsch—nordische Verbands-Gütertarife.

Ab 1. August 1928 werden die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 4 geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (838)

Altona, den 3. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 4. d. Mts. verstarb in Kassel im 75. Lebensjahre

Oberregierungsbaurat i. R.

Herr Johannes Schaefer.

Der Verstorbene hat nahezu 41 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung gestanden. Vom April 1914 bis zu seiner Zurruhesetzung im Juli 1921 gehörte er der Reichsbahndirektion Kassel als Mitglied an. Durch sein reiches Wissen, seine Arbeitsfreude und sein hohes Pflichtgefühl hat er der Verwaltung hervorragende Dienste geleistet. Sein gewinnendes Wesen, seine vornehme Gesinnung und seine Herzensgüte haben ihm die Hochachtung und die Zuneigung aller erworben, die dienstlich und außerdienstlich mit ihm in Berührung traten.

Sein Andenken wird stets in hohen Ehren gehalten werden.

Kassel, den 6. August 1928. (846)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Kassel.

Tfv. 82. Verkehr Gera - Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn - Reichsbahndirektion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1928 wird die Station Freital-Zauckerode in den Gütertarif aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (TVA. I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (843)

Dresden, am 6. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Wechselgüterverkehr Sachsen—Baden.

In die Entfernungstafel I des Heftes B (Entfernungen) werden aufgenommen:

a) mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung, der noch bekanntgegeben wird, die Reichsbahnkraftwagenstationen Häusern und St. Blasien;
b) mit Gültigkeit vom 1. September 1928 die Station Hintschingen;
c) mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 die Stationen Bruchhausen, Gerolzahn, Höllsteig und Legelshurst.

Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (TVA I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (844)

Dresden, am 6. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Wechselgüterverkehr Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen; Westdeutsch—Sächsischer Güterverkehr; Wechselgüterverkehr Sachsen—Pfalz; Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden; Wechselgüterverkehr Sachsen — Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1928 wird die Station Freital-Zauckerode in die Entfernungstafeln II der Tarifhefte B (Entfernungen) aufgenommen. Die Entfernungen sind bis zur Bekanntgabe direkter Tarifentfernungen durch Anstoß von je 2 km an die Entfernungen für Freital-Potschappel oder Wurgwitz zu ermitteln. (845)

Dresden, am 6. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1928 wird „Ledermehl" in Abteilung 28 aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (828)

Altona, den 30. Juli 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Heft C II Ausnahmetarif 180.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1928 wird das Warenverzeichnis und der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 180 erweitert. (829)

Altona, den 30. Juli 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 6. August 1928 treten in den Abschnitten Zu 35, Zu 75, Zu 80, Zu 89, Zu 90 und Zu 101 Änderungen ein. Näheres ist aus dem am gleichen Tage erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich. (830)

Berlin, den 1. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Binnen - Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden Heft B (Entfernungszeiger).

Vom 15. August 1928 an wird in Freital-Zauckerode der Eil- und Frachtstückgutverkehr zugelassen. Näheres durch Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (TVA I). (831)

Dresden, am 30. Juli 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle: Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 6. August 1928 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (832)

München, den 30. Juli 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1 Ergänzung des Ausnahmetarifs Näheres durch Reichsbahntarif zeiger. (8

Altona, den 1. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr

Mit Gültigkeit vom 9. August 1 werden die Anwendungsbedingung des oben genannten Tarifs erweit Näheres durch Reichsbahntarif zeiger. (8

Altona, den 3. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. August 1 Änderungen im A. T. 145. Nähe durch Reichsbahntarifanzeiger. (8

Altona, den 3. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona

Tfv. 140 a—d. Deutsch—italienisch Güterverkehr über Iselle, Pino, C asso, Brennero und Tarvisio. Dir ter Tarif vom 16. August 1926 u und vom 1. Oktober 1928.

Die zum 1. September 1928 an kündigte Neuausgabe der Tarifte I—IV erfolgt erst zum 1. Oktob 1928. (8

München, vom 2. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 9. bzw. 15. A gust und 9. Oktober 1928 treten einer Anzahl von Privatbahnen Ä derungen ein. Näheres ist aus d am 9. August erscheinenden Tar und Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Berlin, den 4. August 1928. (84
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Bi nen- und Wechselverkehr der frül ren Preußisch-Hessischen usw. Staa und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 6. August 19 wird das Teilheft B I 5 durch eine besondere Entfernung für den Mil verkehr, von Demmin nach Ahlbe Seebad ergänzt. Näheres durch d nächsten Tarif- und Verkehrsa zeiger. (83

Berlin, den 1. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 9. August 19 werden die Bestimmungen bei Emd und Emden Außenhafen ergänzt. N heres enthält der am gleichen Ta erscheinende Tarif- und Verkehrsa zeiger. (84

Berlin, den 4. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berl

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

. 33 Berlin, den 16. August 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

enbahn und Kraftwagen in den Vereinigten Staaten.
rbildliche Baugesinnung.
Berliner Hafenanlagen.
neue Stückgutumladehalle in Chicago.
utschlands größte Schiffe vor dem Stapellauf.
chrichten.
Deutschland: Bergbahn auf den Schauinsland bei Freiburg (Breisgau)). — Die Reichsbahn-Zentralschule in Hanau. — Eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe in Saarbrücken und Trier.
Niederlande: Direkter Nordisch - Niederländischer Gütertarif. — Nord-Friesische Nebenbahn-Gesellschaft. — Nederland-Expreß den Haag—Genua.
Übrige europäische Länder: Eisenbahnneubauten in Estland. — Ein polnischer See-Weichsel-Hafen bei Danzig. — Voranschlag der Tschechoslowakischen Staatsbahnen für 1929. — Neues Verfahren für die Reinigung der Personenwagen bei den tschechoslowakischen Bahnen. — Erhöhte Rückerstattung der Verkehrssteuer an die tschechoslowakische Staatsbahnverwaltung. — Bau eiserner Personenwagen in der Tschechoslowakei. — Freifahrt für Reiseführer auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Die neuen Expreßzüge in Rumänien. — Motorpendelzüge in der Schweiz. — Eisenbahngüterverkehr in den Häfen von Genua, Venedig, Triest und Fiume im Jahre 1927. — Die Betriebserträgnisse der einzelnen Linien des italienischen Staatsbahnnetzes. — Elektrisierung der französischen Südbahn. — Der Grenzbahnhof Canfranc. — Herabsetzung der Löhne bei den englischen Eisenbahnen. — Die englischen Eisenbahnen im 1. Halbjahr 1928. — „Dampfkutschen" im Konkurrenzkampf gegen die Autos bei der L. N. E. R.
Wasserverkehr.
Luftverkehr.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahn und Kraftwagen in den Vereinigten Staaten.

Von Reichsbahndirektor **Dr. Scheu.**

Die Vereinigung amerikanischer Bankiers in New York t durch ihren Ausschuß für Handel und Schiffahrt eine udie über Automobilbeförderung und Eisenbahnen chen lassen, die im Herbst 1927 fertiggestellt und der ffentlichkeit übergeben ist. Vorausgegangen war ein rläufiger Bericht im Oktober 1926, der einen allgeinen Überblick über den ganzen Stoff, soweit erhältlich, t Angabe von Einzelheiten, geben sollte, ohne indessen e einzelnen Erläuterungen zu sehr zu betonen oder h auf große Prophezeiungen einzulassen. In dem endiltigen Bericht hat der Ausschuß den einzelnen Unterchungen wenig hinzugefügt, aber er ist weiter gegangen dem Versuch, die wirtschaftlichen Auswirkungen zu hätzen und die voraussichtlichen Entwickelungen in r nahen Zukunft zu beleuchten.

Der Bericht gibt ein anschauliches Bild von dem geiltigen Aufschwung des amerikanischen Automobilsens und von dem Verhalten der Eisenbahngesellschafn gegenüber dem neuen Verkehrsmittel *).

*) Außer dem Bericht sind in der nachfolgenden Darellung die Berichte der zu verschiedenen Eisenbahnsellschaften in den Vereinigten Staaten abgeordneten öheren Reichsbahnbeamten verwertet.

Der Kraftwagen hat jetzt wenig mehr als ein Vierteljahrhundert geschäftlicher Vergangenheit hinter sich im Gegensatz zu einem vollen Jahrhundert für die Eisenbahn. Zu einem Faktor von größerer Wichtigkeit für den nationalen Transport ist indessen der Kraftwagen erst vor ungefähr einem Dutzend Jahren geworden, als die Anforderungen des Krieges die Aufmerksamkeit auf die Möglichkeiten des Kraftwagens lenkten. Während der Personenkraftwagen zunächst als ein Vergnügungsfahrzeug und in zweiter Linie als geschäftliches Beförderungsmittel sich schon vor dem Kriege eingeführt hatte, wurde der Lastkraftwagen nur in einem ganz bestimmten Umfange gebraucht, bis er für die Militärtransporte und als ein Ersatzmittel für die Eisenbahn im Jahre 1917 und 1918 benutzt wurde.

Am 31. Dezember 1926 betrug die Gesamtzahl der Kraftwagen, die in den Vereinigten Staaten eingeschrieben waren, 22 330 000. Von diesen waren 19 440 000 Personenwagen, 80 000 Autobusse und 2 810 000 Lastwagen. Während des Jahres 1926 stellten die Fabriken in den Vereinigten Staaten (ohne ihre Filialen in Canada) im Ganzen 4 259 425 Kraftwagen her, und zwar 3 765 048 Personenwagen und Autobusse und 494 377 Last-

wagen mit einem Gesamtwert von 3 Milliarden Dollar. Wenn man dazu noch den Wert von 63 Millionen Reifen für Ersatzzwecke mit 775 Millionen Dollar und den Gesamtwert der sonstigen Ersatzteile mit 600 Millionen Dollar rechnet, so ergibt sich ein Gesamtbetrag von 4⅓ Milliarden Dollar.

Nach dem Ergebnis der Volkszählung von 1923 waren die Erzeugnisse der 10 führenden Industrien:

1.	Kraftwagen	3 163 327 874 Dollar
2.	Stahlwerke usw.	3 154 324 671 „
3.	Fleischwerke	2 585 803 888 „
4.	Gießereien und Maschinenfabriken	2 337 807 997 „
5.	Baumwollwaren	1 901 125 703 „
6.	Petroleumraffinerie	1 793 700 087 „
7.	Baugerüste, Nutzholz	1 494 259 321 „
8.	Elektrische Maschinen	1 293 001 751 „
9.	Druckereien und Zeitungen	1 268 501 566 „
10.	Bäckereierzeugnisse	1 122 834 099 „

Seit 1923 haben sich die Erzeugnisse der Kraftwagenindustrie in einem weit größeren Umfange vermehrt als irgendeine andere der genannten Industrien und sie steht jetzt noch viel fester an erster Stelle. Von allen Materialien, die im Jahre 1926 in den Vereinigten Staaten verbraucht wurden, verbrauchte die Kraftwagenindustrie nach einer Mitteilung der nationalen Automobil-Handelskammer 83 % des Gummis, 50 % des Tafelglases, 12 % des Kupfers und 12 % des Eisens und Stahls.

Der Export an Kraftwagen betrug im Jahre 1926 550 000 Stück oder 12 % der Gesamterzeugung, mit einem Gesamtwert von 475 Millionen Dollar. Die Kraftwagenerzeugnisse stehen in der Exportliste an dritter Stelle und werden nur übertroffen durch Baumwolle und Mineralöle.

Das in der Kraftwagenindustrie investierte Kapital ausschließlich der Fabriken für Reifen und ähnliche Produkte betrug 1925: 1 888 028 000 Dollar und jetzt 2 Milliarden Dollar.

Diese Statistik gibt ein Bild von der Größe der Industrie. Die in den Vereinigten Staaten eingeschriebenen Kraftwagen machen 81 % aller Wagen aus, die in der ganzen Welt eingeschrieben sind. Auf je 5 Einwohner kommt jetzt 1 Kraftwagen. Der Prozentsatz von Familien, die ein Auto besitzen, liegt in kleinen Städten bis zu 2500 Einwohnern über 60 %, er nimmt ab bis zu 54 % in Städten über 100 000 Einwohner. Von 27½ Millionen Familien besitzen 15,3 Millionen ein Automobil, 10 % dieser Familien besitzen mehr als einen Wagen.

Die Ausdehnung der Entwickelung ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Jahr	Eingeschriebene Kraftwagen in USA.		Hergestellte Kraftwagen in USA.	
	Personenwagen	Lastwagen	Personenwagen	Lastwagen
1896	16	—	25	—
1906	105 900	1 100	33 500	500
1916	3 297 996	215 000	1 525 578	92 130
1920	8 225 859	1 006 082	1 799 522	311 531
1925	17 512 638	2 441 709	3 690 991	475 377
1926	19 520 000	2 810 000	3 765 048	494 377

Die fortschreitenden Zahlen zeigen, daß in der 10jährigen Periode, endigend mit 1926, die Zahl der Personenwagen sich 6fach und die der Lastwagen sich 14fach vermehrte. Die Autobusse sind in den Personenwagen mit enthalten. In jedem der letzten 3 Jahre betrug die Zunahme bei den eingeschriebenen Personenwagen fast 2 Millionen. Der Zeitpunkt der Saturierung ist a noch nicht erreicht, da die Zunahme noch anhält. Vergleich der Anzahl der jährlich eingeschriebe Wagen mit der der jährlich ausgeschiedenen zeigt, daß Jahre 1925 die durchschnittliche Lebensdauer je Wagens 8 Jahre betrug. Die entsprechende Zahl für 1 war 6½ Jahre und für 1914 5 Jahre. Die Lebensda eines Kraftwagens ist also bedeutend verlängert word Die gegenwärtige Lebensdauer von 8 Jahren mag üb raschend hoch erscheinen für jemand, der alle 2 o 3 Jahre einen neuen Wagen kauft, aber man übersi dabei die Tatsache, daß der alte Wagen wiederverka und durch andere Leute weiterbenutzt wird, lange na dem der erste Käufer ihn durch einen neuen ersetzt

Unter den Gründen, die eine derartige Entwickl hervorbringen konnten, ist in erster Linie das große V kehrsbedürfnis zu nennen, das bei den vom deutsc Standpunkt aus kaum vorstellbaren riesigen Entfernung durch die vorhandenen Eisenbahnen und sonstigen V kehrsunternehmungen nur recht mangelhaft befried werden konnte. In den Städten wurde es noch beeinfl durch die offene Bebauung in den Wohnvierteln mit ihr großen Raumbedarf und die Citybildung, die ein Wohn in den Geschäftsvierteln fast völlig ausschließt. Auch zahlreich vorhandenen elektrischen Bahnen konnten die Verkehrsbedürfnis nicht voll befriedigen. Es ist dah durchaus verständlich, daß das Automobil wie eine lösung von dem Zwange der Verkehrsbeschränkung wirk mußte. Da der Reichtum des Landes insbesondere au nach der Kriegszeit dem größten Teil der Bevölkerung erforderlichen Mittel in die Hand gab und die Steuer u die Kosten der Betriebsstoffe verhältnismäßig niedr gehalten werden konnten, so läßt sich die ungeheure E wicklung, die das Automobilwesen in den Vereinigt Staaten genommen hat, zwanglos erklären.

Mit einigem Erstaunen wird man feststellen, daß Kraftwagenindustrie so gewachsen ist, daß die Gesam investierung von Kapital in diese Industrie und ih Erzeugnisse fast ebenso groß ist, wie die Investierung die Eisenbahnen und ihre Ausrüstung und daß, wenn diese Zahl die öffentliche Investierung in Kunststraß eingeschlossen wird, die Gesamtinvestierung des Kraftfah wesens beträchtlich höher ist als das gesamte Eisenbah kapital.

Die Kapitalanlage der Kraftwagenunternehmungen den 22 330 000 Fahrzeugen, die im letzten Jahre eing schrieben waren, kann auf über 20 Milliarden Dollar g schätzt werden; die Kapitalanlage in Eisenbahnlokomotive und Wagen wird auf über 7 Milliarden Dollar geschätz Von den mehr als 3 Millionen Meilen öffentlicher Straß in den Vereinigten Staaten sind fast 560 000 Meilen od 19 % mit harter Oberfläche versehen, die sie zum B fahren durch Automobile geeignet macht. Das hierfü angelegte öffentliche Kapital beträgt ungefähr 9 Millia den Dollar. Die Kapitalanlage der Eisenbahnen in ihre Schienenwegen, Bauten, Bahnhöfen usw. beträgt r 17 Milliarden Dollar. Man muß also gegenüberstellen a der Kraftwagenseite 20 + 9 = 29 Milliarden Dollar, a der Eisenbahnseite 7 + 17 = 24 Milliarden Dollar. Di Zahlen zeigen, daß nach einer Entwickelung vo 25 Jahren die Kapitalanlage für Kraftwagen und Kuns straßen um 5 Milliarden Dollar die Gesamtkapitalanlag der Eisenbahnen nach 100jähriger Entwickelung übe trifft. Von Bedeutung ist dabei noch, daß die Vermehrun der Straßen mit harter Oberfläche in den letzten 2 Jahre

000 Meilen betragen hat. Zur Bestreitung der Kosten nen in erster Linie die aus den Automobilsteuern einenden Beträge. Es lieferten im Jahre 1926

die Lizenzgebühr	288 282 352 Dollar,
die Benzinsteuer	187 603 231 Dollar.

rzu kommen noch andere, indirekt wirkende Steuern, daß die gesamten Automobilsteuern 712 Millionen Dollar brachten. An Anleihen standen einschließlich der redierten Anleihen im Jahre 1926 etwa 819 Millionen llar für Straßenbauten aus.

Bei dem vorstehenden Vergleich ist ein Kapital von t 2 Milliarden Dollar nicht in Rechnung gestellt, das den Kraftwagenfabrikanlagen steckt.

Der Bericht erwähnt auch die Zahl der bei der Autobilindustrie, direkt und indirekt, beschäftigten rsonen mit 3½ Millionen. Hierin sind auch die in Reifenindustrie, bei Gasolinfabriken, Autoreparaturrkstätten, ja sogar die als Chauffeure und im Autobilhandel beschäftigten Leute mit eingeschlossen. Zieht n diese nur indirekt mit der Automobilindustrie in Zunmenhang stehenden Köpfe ab, so ergibt sich immer ch eine Zahl von etwa 1 100 000 Köpfen. Ihnen steht genüber bei den Eisenbahnen die Zahl von 1,8 Millionen pfen.

Die Güterbeförderung auf Kraftwagen f größere Entfernung hat eine verhältnismäßig geringe sdehnung angenommen, aber die Zahl der Kraftwagen städtischen und im Vorortverkehr hat sich vermehrt. i den Kraftwagenunternehmern scheint die Tendenz zu stehen, sich auf den Nahverkehr zu beschränken, wo r Kraftwagen am wirtschaftlichsten zu verwenden ist. igenscheinlich wächst auch bei einem Teil der höheren senbahnbeamten die Neigung, einen Teil des Nahverhrs, besonders in Stückgütern, dem Kraftwagen zu erlassen, weil dieser Verkehr vom Standpunkt der senbahn der am wenigsten erwünschte ist und weil die fertigung und Verladung auf große Entfernungen am rteilhaftesten ist. Wie später noch erwähnt werden rd, benutzen die Eisenbahnen in zunehmendem Maße stkraftwagen als Hilfsmittel für ihren Eisenbahndienst. e Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten fuhren 1926 8 Milliarden Tonnenmeilen. Inwieweit der Lastkraftgen ihnen als Konkurrent entgegentritt, ergibt folgende chnung: Die 2 810 000 Lastwagen haben ein Durchhnittsladegewicht von 1¼ t, ihre gesamte Lademöglichit würde also etwa 3½ Millionen t betragen. Nimmt an ihre jährliche Streckenleistung zu 10 000 Meilen = 16 000 km) an, so würden sie bei voller Beladung hrlich 35 Milliarden t/Meilen leisten. In Wirklichkeit doch wird die Beladung nur etwa 80 % der Ladefähigit betragen und ⅓ des Weges wird als Leerfahrt zu chnen sein, so daß sich nur etwa 18,7 Milliarden t/Meilen geben. Von diesen geht wieder die Hälfte etwa ab, die den Städten gefahren werden, so daß als Wettbewerb gen die Eisenbahnen übrig bleiben 9,3 Milliarden t/Meilen, so etwa 2 % der Leistung der Eisenbahnen. Auf der deren Seite ist zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnen s dem Transport der für die Automobilindustrie nötigen ohstoffe und der aus ihr stammenden Fertigfabrikate hen Nutzen ziehen. Der Nahgüterverkehr ist für die isenbahnen der unvorteilhafteste und seine Anforderunen an die Abfertigung im Versand und Empfang sind erhältnismäßig groß. Die Kosten einer Tonnenmeile sind och, die Einnahme aus einer Tonnenmeile ist auch hoch, ber nicht genügend, um das Geschäft ergiebig zu machen. Für eine gewisse Zahl von Tonnenmeilen sind die Kosten für den Stückgutverkehr im Nahverkehr erheblich höher als auf großen Entfernungen, da die Abfertigungskosten für kurze Entfernungen gerade so hoch sind wie für lange.

Für den Kraftwagen ist als typische Zone die Entfernung zwischen 25—30 Meilen anzusehen, jedoch erstreckt sich die Beförderung auch auf 50 bis 70 Meilen. Beförderungen über 50 Meilen (80 km) scheinen jedoch nicht mehr gewinnbringend zu sein; auch scheint es, daß bei Kraftwagenbeförderungen, die sich über einen ganzen Tag (24 Stunden) erstrecken, die Ausgaben für eine Übernachtung praktisch jeden Vorteil aufzehren. Wo die Grenze zwischen den Arbeitsfeldern der beiden Verkehrsmittel liegt und in welcher Weise sie im Interesse der Öffentlichkeit zu einer Zusammenarbeit vereinigt werden können, muß nach dem Bericht durch Beförderungsfachmänner und Verwaltungsbeamte entschieden werden. Die Meinung unter den Eisenbahnern ist im Gegensatz zu ihrer früher ablehnenden Haltung gegen die Kraftwagen nunmehr die, daß, wie bereits erwähnt, die Stückgutbeförderung auf kurze Entfernungen dem Lastkraftwagen überlassen werden sollte. Die auf diese Weise entlastete Eisenbahn würde den ihr verbleibenden Verkehr besser und mit größerem Nutzen ausführen können. Andererseits hat die Erfahrung bewiesen, daß der Kraftwagen kein wirtschaftliches Beförderungsmittel für weite Entfernungen ist, ausgenommen natürlich für bestimmte Waren und unter günstigen Bedingungen. Die allgemeine Tendenz ist für eine Regelung, durch die der Nahverkehr besonders in und bei den Städten dem Kraftwagen überlassen und die Beförderung auf größere Entfernungen der Eisenbahn belassen werden soll. Eine derartige Regelung soll indessen nicht bedeuten, daß die gegenwärtige Tendenz bei den Eisenbahnen, Kraftwagen in ihrem Dienst zu benutzen, geändert werden soll. Nach der Schätzung der nationalen Automobil-Handelskammer vom Jahre 1926 benutzen 51 Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten und Canada Kraftwagen zur Ergänzung ihres Verkehrs, sowohl für die Beförderung zwischen den Endbahnhöfen in derselben Stadt, für den Verkehr von Haus zu Haus und im Zubringerverkehr, als auch für die Verteilung nach Zwischenstationen als Ersatz von Nahgüterzügen. Letzteres geschieht in der Weise, daß nur Durchgangsgüterzüge gefahren werden; auf den von ihnen durchfahrenen Stationen sammeln Kraftwagen die Güter und bringen sie zur nächsten Haltestelle des Durchgangsgüterzuges. Nach einer späteren Schätzung hat sich die Zahl der Eisenbahnen, die Kraftwagen benutzen, inzwischen vermehrt. In anderen Fällen sind Kraftwagen mit Erfolg eingesetzt, um in der Nähe von Städten Eisenbahnzüge zur Vermeidung von Verstopfungen zu ersetzen. Dadurch ist die Zahl der teuren Züge eingeschränkt worden.

Im allgemeinen sind die Eisenbahnen bemüht, durch intensive Frachtenwerbung und Erleichterungen im Rollfuhrbetrieb Schädigungen von sich fern zu halten. Im Rollfuhrbetrieb spielt die sogenannte „stick up delivery" eine sehr große Rolle (gemeint ist damit ein sehr schnelles Fortschaffen der Frachten aus dem Gesichtskreise des Verfrachters). Die von der Eisenbahn unterhaltenen Motorlastwagen sind zum großen Teil im Rollfuhrdienst tätig. Einige Bahnen gehen über diesen Rahmen noch hinaus, indem sie einen Dienst mit Frachtbehältern unterhalten, die von Autos auf Eisenbahnwagen und umgekehrt geschoben werden. Für die Southern Pacific betreibt eine

besondere Gesellschaft das Zustell- und Abholungsgeschäft der Behälter mit einer besonderen Art von Motorschleppern und Anhängern. Ein besonderer Vorteil dieser Gesellschaft soll ihr „dispatching system" sein, welches darin besteht, daß von der Zentrale aus, die mit sämtlichen Schleppern und Sammelwagen eine in kurzen Zeitabständen wiederholte telephonische Verbindung unterhält, das Verkehren der Wagen fortlaufend geregelt wird.

Während der Eisenbahngüterverkehr trotz der Verluste an den Lastkraftwagen sich ständig vergrößert hat, und nur der Umfang des Verkehrszuwachses geringer geworden ist, hat sich der Eisenbahnpersonenverkehr seit 1920 dauernd vermindert, und zwar sowohl in der Zahl der Reisenden als auch in der Meilenzahl. Das Nähere zeigt nachstehende Aufstellung:

Jahr	beförderte Personen (Millionen)	Personenzugmeilen (Millionen)
1920	1253	569
1921	1041	563
1922	1002	542
1923	992	569
1924	890	568
1926	860	566

In 6 Jahren ist also die Zahl der Eisenbahnreisenden um 31 % gefallen. Zur Erklärung dieses Vorgangs wird folgende Überlegung angewandt:

Die 19 520 000 Personenkraftwagen (einschließlich 80 000 Autobusse) können, falls nur 4 Personen im Durchschnitt auf einen Wagen gerechnet werden, rund 78 Millionen Personen fassen. Die Zahl der Eisenbahnwagen, einschließlich Pullmanwagen, war ungefähr 46 500 im Jahre 1926, mit rund 3 Millionen Plätzen. Die im Wettbewerb zu den Eisenbahnen gefahrenen Autopersonenmeilen werden (unter Annahme von nur 5000 Meilen à 2½ Personen für jedes Fahrzeug) geschätzt für 1926 auf 122 Milliarden, die von den Eisenbahnen gefahrenen Personenmeilen dagegen nur auf 35½ Milliarden. Dementsprechend stellen sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr

in 1920 auf 1 285 390 000 Dollar
„ 1924 „ 1 076 600 000 „
„ 1926 „ 1 041 800 000 „

Für die Bevorzugung des Autos ist vielfach der Wunsch des Publikums bestimmend, lieber „auf Gummi" zu fahren als auf Stahlschiene. An einem Feiertag im letzten Sommer kamen von 10 000 Besuchern des Yosemite-Nationalparks nur 100 mit der Eisenbahn und 200 mit Autobus; alle übrigen kamen mit Privatautomobilen. Im Jahre 1926 wurden sämtliche National Forests der Vereinigten Staaten im ganzen von 17 117 024 Menschen besucht, von denen 15 489 516 im Automobil kamen. Abgesehen von der ungeheuren Zahl der Privatautos ist die Zahl der Autobusse eine ernste Gefahr für die Eisenbahnen geworden. Von den 80 040 Autobussen dienen 32 000 der Beförderung von Schulkindern, 42 040 dem öffentlichen Verkehr, der Rest entfällt auf Hotels, Rundfahrten und auf industrielle Werke. Die große Zahl der Schulomnibusse erklärt sich daraus, daß die Schulkinder in allergrößtem Umfange sowohl in den Städten wie auf dem Lande mit besonderen Omnibussen, die den Schulen gehören, ohne besondere Vergütung zur Schule und nach Hause gebracht werden. Von den 42 040 Omnibussen des öffentlichen Verkehrs wurden betrieben

34 000 von selbständigen Linien, und zwar 31 500 Bereich mehrerer Staaten und 2500 in einem St
7 284 von elektrischen Bahngesellschaften und i Tochtergesellschaften,
756 von Eisenbahnen und ihren Tochtergesellscha

Die von sämtlichen Omnibussen im Jahre 1926 zur gelegten Strecken wurden auf 2 Milliarden Meilen a geben, und die der von ihnen beförderten Personen 2395 Millionen (mit den Eisenbahnen sind befördert obiger Übersicht nur 860 Millionen).

Über die Frage der Wirtschaftlichkeit wird von E Scarr in der Monatsschrift „Transportation" vom Nov ber 1927 folgender Vergleich angestellt: ein Omni kostet 30 cts pro Meile und ein Eisenbahnzug (reine triebskosten) 1,10 Dollar. Wenn z. B. 300 Personen Philadelphia nach Atlantic City zu befördern sind, würde die Eisenbahn billiger sein, da der Zug 1,10 Do pro Meile kosten würde im Vergleich von 3 Dollar 10 Omnibusse (deren jeder 30 Personen faßt). Umgeke wenn nur 30 Personen zu befördern sind, ständen 1,10 lar Eisenbahnkosten 30 cts Omnibuskosten gegenüber, daß der Omnibus den Vorzug verdiente.

Auch auf weite Entfernungen werden Autobusse nutzt, ja man kann sogar „from coast to coast", d. h. Atlantischen zum Stillen Ozean im Omnibus fahren, zwar billiger als mit der Eisenbahn, wobei aber zu rücksichtigen ist, daß einmal die Reise im Autobus 5 T dauert gegen 2½ bis 3 Tage mit der Eisenbahn, und fer daß die Autobusse in der Regel nur bei Tage verkeh zu dem Fahrpreise also die Kosten für Übernachtung Hotel hinzukommen. Auch werden diese Omnibusse von farbigen Reisenden benutzt, mit denen der Dur schnittsamerikaner die Berührung möglichst vermei selbst dann, wenn er mehr bezahlen muß. Diese Fe omnibusse sind aus allen diesen Gründen als ein err licher Wettbewerb für die Bahnen nicht anzusprech Eine andere Kraftwagengesellschaft betreibt Linien El Paso (Texas) nach San Franzisko und Portland Oreg in Verbindung mit Linien nach Seattle, Washington u Vancouver. Diese Gesellschaft bedient 1500 Städte. I Kraftwagen beförderten 1½ Millionen Reisende im Jahre 1 und 2 Millionen im Jahr 1926.

Im Anschluß an den regelmäßigen Dienst betreibt Gesellschaft einen Luxus-Speisewagen-Autobus zwisch San Franzisko und Los Angeles, 410 Meilen, in 15 Stund mit 6 Aufenthalten, die Wagen haben einen Fahrer u einen Steward. Jeder Wagen ist ausgerüstet mit ein elektrischen Heiz- und Lichtanlage. Während der Fa werden auf Wunsch heiße und warme Mahlzeiten gereic Jeder Wagen hat einen Waschraum und eine Toilette, von einem Tank unter dem Wagen durch Preßluft Wass bezieht. Das Kloset läuft in einen chemisch desinfiziert Tank, welcher auf bestimmten Stationen unterwegs e leert wird. Es gibt auch Eiswasser zum Trinken, e Frauenabteil und ein Abteil nach hinten heraus mit groß Aussichtsfenstern, welches gleichzeitig als Raucherabt dient. Der Wagen hat 20 Sitze. Der Wagenkasten 32 Fuß lang und 8 Fuß breit. Der Grundpreis ist 3 b 3,3 cts für die Personenmeile mit einer Ermäßigung v 20 %, wenn ein Rundreisefahrschein gekauft wird. E Couponbuch, gut für 25 Dollar kann für 22,50 Dollar g kauft werden und für Geschäftsreisende gibt es besonde Ermäßigungen. Für den Luxus-Speisewagen-Autobus i ein Zuschlag von 1,50 Dollar für die Reise von San Fra zisko nach Los Angeles zu bezahlen. Die Gesamtkoste

eine Reise in diesem Wagen betragen rund 15 Dollar, irend der Fahrpreis auf der Eisenbahn einschließlich Zuschlags für einen Salonwagen 19,29 Dollar beträgt. Eisenbahnreise dauert 14 Stunden und 50 Minuten. se Beschreibung zeigt, bis zu welcher Höhe sich der sonen-Autobus unter Bedingungen entwickelt hat, die die Kraftwagenbeförderung besonders günstig sind. se Beförderung kann aber nicht als typisch angesehen den. In den typischen Fällen ist die Fahrzeit des obusses nicht so schnell und nicht so nah an der Eisenfahrzeit und der Fahrpreis für den Autobus liegt t so weit unter dem der Eisenbahn.

Der Verlust der Eisenbahnen im Personenverkehr auf e Entfernungen ist um so ernster, als die Reisen auf ge Entfernungen nicht in dem Umfange zunehmen, um Verlust im Nahverkehr wettzumachen. Als öffentliches kehrsunternehmen muß die Eisenbahn wenigstens ein imum von Personenzügen fahren lassen und ihre Fahrne sind der Prüfung der öffentlichen Behörden unterfen. Die Einwohner, die keine Automobile besitzen r die es vorziehen, die Eisenbahnen lieber zu benutzen die Kraftwagen, müssen durch die Eisenbahnen bent werden. Das Ergebnis ist, daß die Eisenbahnen viele liche Personenzüge fahren lassen müssen, die kaum die nittelbaren Selbstkosten decken und jedenfalls nicht zu indirekten Kosten, den Steuern und Löhnen beitragen.

Die gegenwärtige Haltung der Eisenbahnen ist die, daß nicht mehr darauf bestehen, den Kraftwagen zu bepfen. Sie gehen vielmehr selbst in das Kraftwagenchäft hinein und liefern so dem Publikum das neueste förderungsmittel.

Am 1. Januar 1927 gab es in den Vereinigten Staaten Eisenbahnen, die 510 eigene Autobusse in Betrieb hatten l es liegen Anzeichen dafür vor, daß diese Zahl noch iter wachsen wird.

Da die Eisenbahnen selbst als Kraftwagenunternehmer den Personenverkehr hervortreten, wird es der nächste ische Schritt sein, den schwachen Verkehr auf den henstrecken ihrer Bahnen durch Kraftwagen zu ersetzen. nn das geschehen ist, ist es wahrscheinlich, daß die gnerschaft gegen das vollständige Aufgeben derartiger nien nachlassen wird und daß die Eisenbahnen von dem ange entlastet werden, derartige Linien allein für den terverkehr aufrecht zu erhalten.

Besonders starke Umgestaltungen hat der Autobus bei Straßenbahnen hervorgerufen. Ihre Gesamtstreckenge ist von 1918 bis 1925 von 48 484 auf 46 750 Meilen rückgegangen, die Gesamtzahl der Fahrzeuge hat sich, nn auch langsam so doch beständig, von 105 379 auf 716 vermindert. Die Zahl der Autobusse, die von den aßenbahngesellschaften neben den übrigen Fahrzeugen rieben werden, stieg von 129 im Jahre 1921 auf rund 0 im Jahre 1927 und ist weiter in starkem Wachsen griffen. Der Grund ist darin zu suchen, daß sich die die Spur gebundene Straßenbahn als eine der schlimmn verkehrsstörenden Einrichtungen der Großstädte, mentlich auch durch das Ein- und Aussteigen, in der tte des Fahrdamms, erwiesen hat.

Die frühere Haltung der Eisenbahnen gegen den Wettwerb der Kraftwagen war feindlich. Die Leiter der senbahn konnten nur schwer die Entwicklung begreifen, Platz gegriffen hatte und ihre Anstrengungen richteten h dahin, dem Wettbewerb die Spitze abzubrechen und nspruch zu erheben gegen die Verkürzung der früheren chte der Eisenbahnen. Diese Haltung hat sich nun geändert und die führenden Persönlichkeiten im Eisenbahndienst raten zu einem Zusammenschluß an Stelle eines Streites.

Als sich der Kraftwagen, vor etwa 10 Jahren, zuerst als Konkurrent gegen die Eisenbahnen bemerkbar machte, hatten die Eisenbahner viel gegen die zu geringe Besteuerung des Kraftwagens anzuführen, indem sie behaupteten, daß der Kraftwagen fast umsonst die Straße benutze, die durch die Öffentlichkeit erbaut und instand gehalten würde. Seitdem hat sich die Höhe der örtlichen Gebühren und der Steuern erheblich vergrößert. Nach einer Schätzung, die Thomas H. Mac Donald, der Leiter des Büros für die öffentlichen Wege in den Vereinigten Staaten angestellt hat, betrug im Jahre 1914 die Abgabe für einen 1¼ t-Lastwagen nur 6,43 Dollar. Im Jahre 1924 wurde für einen Wagen derselben Größe ein Betrag von 31,15 Dollar an Steuern bezahlt und außerdem mußte er in allen Staaten mit Ausnahme von vieren, Abgaben bezahlen von 1 bis 5 cts für die Gallone Benzin. Für einen 3½ t-Wagen betrug die Vermehrung an Steuern von 8,36 Dollar im Jahre 1914 bis 85,75 Dollar im Jahre 1924. Für 5 t-Wagen von 8,80 Dollar zu 139,39 Dollar. Außerdem sind seit 1924 weitere Belastungen für Einschreibegebühr und Benzinsteuer eingetreten.

Die Eisenbahner, wenn sie auch immer noch gegen ihre eigene Besteuerung protestieren, betonen jetzt nicht mehr die Höhe der Kraftwagenbesteuerung. Die gegenwärtigen Abgaben für Kraftwagen sind viel größer als die der Eisenbahnen, wenn auch die Steuern der Eisenbahnen höher sind als ihre Dividendenzahlungen und nun fast 6 % der Betriebseinnahmen ausmachen im Gegensatz zu 3,8 % im Jahre 1910. Im Jahre 1926 betrugen die Steuern der Kraftwageneigentümer und -benutzer rund 735 000 000 Dollar und waren fast zweimal so groß als die durch die Eisenbahnen bezahlten, d. i. rund 400 000 000 Dollar. Indessen können die beiden Beträge nicht genau verglichen werden. Die Kraftwagensteuern sind in der Tat eine Abgabe für die von ihnen benutzten Straßen. So müßten die Eisenbahnen eigentlich auch zu ihren Abgaben die Kosten hinzurechnen, die sie für die Instandhaltung ihrer Schienenwege ausgeben.

Gerade so wie es der Fall mit den Eisenbahngesellschaften, den Dampferlinien und anderen ähnlichen Unternehmungen war, ist es wahrscheinlich, daß auch die Kraftwagenunternehmungen sich freiwillig oder gezwungen zusammenschließen werden. Eine derartige Tendenz ist schon in die Erscheinung getreten, da die Zahl der Gesellschaften und Einzelunternehmungen kleiner geworden ist, während sich die Zahl der im Gebrauch befindlichen Kraftwagen vergrößert hat. Viele kleine Gesellschaften sind durch die Eisenbahnen absorbiert worden, als diese eigene Kraftwagenbetriebe einrichteten, und andere haben sich zu großen unabhängigen Gesellschaften vereinigt. Im ganzen hat sich die finanzielle Grundlage und die Leistungsfähigkeit der Kraftwagenunternehmungen wesentlich verbessert, da sich die Zahl der kleinen wilden Betriebe vermindert hat.

In der Haltung der Eisenbahnen gegenüber den Omnibussen kommt im allgemeinen eine gewisse Bitterkeit zum Ausdruck darüber, daß der Wettkampf nicht unter gleichen Bedingungen vor sich geht. Die Eisenbahnen sind durch hohe Steuern belastet und in ihrer Bewegungsfreiheit, insbesondere in der Tarifgestaltung durch das Bundesverkehrsamt stark beschränkt, während die Autobusse unter Benutzung der aus öffentlichen Mitteln erbauten

Straßen sich ungehemmt entwickeln können. Denn die im binnenstaatlichen Verkehr geübte Aufsicht ist vielfach lax und im zwischenstaatlichen fehlt sie zur Zeit ganz. Hier soll durch ein Bundesgesetz Wandel geschaffen werden.

Die Maßnahmen der Eisenbahnen zielen nicht darauf ab, das andere Verkehrsmittel irgendwie zu beeinträchtigen oder in seiner Entwickelung zu hemmen. Das würde gegen den amerikanischen Grundsatz des „fair play" verstoßen und unvereinbar sein mit der allgemeinen Überzeugung, daß jede Verkehrsverbesserung letzten Endes allen Verkehrsunternehmungen zugute kommt, weil sie den Wohlstand des Landes hebt und so indirekt wieder gutmacht, wo sie direkt schädigen mag. Die Versuche der Eisenbahnen, selbst in das Konkurrenzgeschäft hereinzugehen, indem sie Omnibuslinien selbst betreiben durch Tochtergesellschaften betreiben lassen, um in weiteren Folge einzelne Strecken für den Personenver völlig stillzulegen (z. B. Hudson Valley Railroad sind anscheinend zur größten Zufriedenheit ausgef und werden in immer größerem Umfang fortgesetzt. „Motor Transport Section" des „Railway Age" beri darüber fortlaufend. Bezeichnend für die Bedeutung diesen Fragen hier beigelegt wird, ist auch die Tats daß die „American Railway Association" am 17. No ber 1927 beschlossen hat, innerhalb ihrer Organis eine besondere „Motor Transport Division" zu scha die sich mit allen Fragen des Personen- und Lastk wagenverkehrs unter den Gesichtspunkten des Wettbew und der Zusammenarbeit befassen soll.

Vorbildliche Baugesinnung.

Von Reichsbahnoberrat **Henz**, Karlsruhe.

In der Nr. 50 dieser Zeitung Jahrgang 1926 (16. 12.) brachte der Hochbaudezernent der RBD. Erfurt Reichsbahnoberrat Steinbrink einen sehr beachtenswerten Artikel über „Pflege einer vorbildlichen Baugesinnung bei der Deutschen Reichsbahn".

Es erscheint vielleicht etwas verspätet, heute erst darauf zurückzukommen; Veranlassung dazu ist der Umstand, daß ich anläßlich der Durchsicht alter Akten aus den Anfängen des Bahnbaues in Baden auf Vorgänge stoße, die mit den in jenem Artikel enthaltenen Ausführungen vieles gemeinsam haben, so daß ihre Erwähnung allgemein von Interesse sein dürfte.

Steinbrink versteht, — ich will in Kürze seine Darlegungen soweit sie hierbei berührt werden auszugsweise wiederholen —, unter Baugesinnung die sachgemäße Art der Ausführung und Unterhaltung der Bahnhochbauten oder der Bauwerke überhaupt, bei der trotz größter Sparsamkeit die ästhetischen Forderungen nicht zu kurz kommen sollen.

Anschließend an Ausführungen des Ministerialrats Gröschel in dessen Buch über die Bahnhochbauten (1914) worin gesagt wird: „Mit Rücksicht auf den erzieherischen Wert den Neubauten auf die Bautätigkeit jeder Gegend ausüben, sollten für die Ausgestaltung aller Eisenbahnhochbauten trotz größter Sparsamkeit künstlerische Gesichtspunkte maßgebend sein", wirft Steinbrink die Frage auf, ob für solche Bestrebungen im baulichen Schaffen heute noch Raum sei, der schlechten Zeiten wegen, ob man von der Reichsbahn verlangen kann, daß auch sie diese Baugesinnung heute noch pflegt. Dabei erörtert er die Stellung der Reichsbahn innerhalb des Bauschaffens überhaupt, und kommt zu dem Schluß, daß gerade sie, da sie in die einsamsten Gegenden vordringt, die berufene Kulturträgerin sein müsse, und daß ihr, und besonders ihren Hochbauern ein weites und dankbares Feld zur Betätigung gegeben sei. Vorbildliche Baugesinnung könne nur da gepflegt werden wo „ästhetische Belange" zu Wort kommen. Gerade weil es schwer sei mit beschränkten Mitteln solid und ansprechend zu bauen, werde die Verantwortung ernster genommen werden müssen als früher, jede Aufgabe sei mit besonderer Sorgfalt zu behandeln. Besonders wichtig sei unter anderem auch die Gestaltung der Bauwerke mit Rücksicht auf die Umgebung, und neben den Neubauten sei auch auf die Pflege der bestehenden Bauwerke Sorgfalt anzuwenden, den Forderungen in ästhetischer Hinsicht sei auch bei der Bauunterhaltung Rechnung zu tragen.

Diesen Ausführungen kann man nur zustimmen. W er nun weiter anführt, daß der Hochbauer in erster L berufen sei dieser Bestrebung gerecht zu werden, und ihm Gelegenheit gegeben werden sollte, überall dort, derartige Fragen auftreten, mitzuwirken, so ist da zu schließen, daß dem z. Zt. nicht überall so ist, daß Aufgabekreis engere Grenzen hat als es geboten ersch

Es sei dem wie es mag, lehrreich wird es jeden sein, zu erfahren, wie man über diese Dinge im La Baden vom Jahr 1838 an dachte, wie man beim er Bahnbau an sie herantrat, und damals und in der Fo zeit bis jetzt behandelte.

Im Jahre 1840 war die erste Strecke der im Lan 1838 zur Ausführung genehmigten Bahnstrecke Mannh —Basel, und zwar die Strecke von Mannheim nach Hei berg dem Betrieb übergeben worden. Im Jahre 1841, dem Weiterbau, wurde in einer gemeinsamen Sitzung beteiligten Ministerien, der Oberpostdirektion und O direktion des Wasser- und Straßenbaues die Einricht der Bahnhöfe und Stationsplätze für den Bau des zwe Bauabschnittes Heidelberg—Freiburg eingehend besproc

Eingeschaltet soll hier werden, daß die im Jahre 1 zwecks Leitung und Beaufsichtigung der Bauarbeiten richtete „Eisenbahnbaudirektion" deren Direktor der Kri minister war, im Jahre 1840 aufgelöst wurde, und daß Oberpostdirektion den Betrieb, und die Wasser- Straßenbaubehörde den Weiterbau der Bahnen überna Baden war eines der ersten Länder in denen der St Bau und Betrieb der Bahn von Anfang an übernahm.

In der Niederschrift nun über die vorhin erwäh Sitzung heißt es am Schluß hinsichtlich der Hochbaut

„Was den Baustil betrifft, so wurde bestimmt, daß einfach und bescheiden, aber solid, anständig und Gegenstandes würdig sein soll, überall sparsam aber gends ärmlich, so daß die Zwecke die zu erfüllen si vollständig erfüllt werden, und daß diese das ganze La durchgehenden Gebäude auch günstig auf die Ausbildu der Privatbauwerke im Lande wirken können."

Klarer, eindeutiger kann das, worauf es ankommt, ni gesagt werden, auch das Wort Baustil hatte den richtig Sinn, man verstand darunter die einem bestimmten Zwe entsprechende Form.

Man war sich außerdem darüber klar, daß diesen F derungen nur ein tüchtiger Architekt gerecht werd konnte, handelte dementsprechend, und übertrug die A

tigung der Entwürfe für alle Hochbauten dem Archi-ten Professor Fr. Eisenlohr (1808—1858) an der poly-hnischen Schule in Karlsruhe, der übrigens schon die uten an der ersten Strecke Mannheim—Heidelberg ge-nt hatte. Die Tätigkeit Eisenlohrs beschränkte sich er nicht nur auf die Planbearbeitung, sondern es oblag n auch die Oberaufsicht der Bauausführungen. Wie wich-; man seine Mitwirkung bei der Ausführung auch im nzelnen nahm, geht aus einem während der Bauzeit, im vember 1843, an die Eisenbahnbauinspektionen heraus-gegebenen Erlaß der Oberdirektion hervor, der folgenden ortlaut hatte:

„Die Inspektionen haben darüber zu wachen, daß der nstrich und die übrige äußere und innere Ausstattung an den hnwartshäusern jeweils nur nach vorheriger Communi-tion mit Prof. Eisenlohr geschieht."

Auch der Forderung, daß jedes Bauwerk innerhalb des hmens seiner Umgebung gestaltet werden müsse und die enntnis derselben für den Planfertiger notwendig ist, urde man ohne weiteres gerecht. Heißt es doch in einem deren Erlaß vom 8. März 1842 an die Inspektionen, mit m diesen ein Verzeichnis der Bahnwartsstationen über-ittelt wurde: „Daß in Gemeinschaft mit Prof. Eisenlohr an rt und Stelle selbst die zweckmäßigste und für die Aus-hrung wenigst kostspielige Planung derselben zu ermit-ln sei." Die Entwurfsarbeit Eisenlohrs erstreckte sich bis f die kleinsten, damals „Schilderhäuser" genannten hnwartsstationen, die lediglich eine Kammer mit über-ecktem Vorplatz enthielten.

Dabei waren die Zeiten keine besseren als jetzt, immer ieder wird der Mangel an Mitteln betont, man kam aus iesem Grunde auch, wie während des Weltkrieges, auf den edanken, den Lehmbau, damals „Pisébau" genannt, zur nwendung zu bringen, gab ihn aber wieder auf, da das on Eisenlohr eingeholte Gutachten ungünstig ausfiel.

Von Eisenlohr stammen die Hochbauten auf der Strecke on Mannheim bis Haltingen (kurz vor Basel). Die alten etzt noch stehenden, aber vielfach um- und angebauten ufnahmegebäude Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Frei-urg waren sein Werk. Die Bauten entsprachen den Forde-ungen der Niederschrift, sie waren einfach und zweckent-prechend gestaltet, hatten aber ihre eigene Formensprache nd waren bis in alle Einzelheiten durchdacht. Dieselbe orgfalt wurde auf die Ausbildung der Maschinenhäuser, er damals üblichen Wagenschuppen, Wasserstationen und er Wärterhäuser verwendet. Auch die Materialauswahl ar wohl erwogen und jeweils den örtlichen Verhältnissen ngepaßt, in Heidelberg und Freiburg wurden die Außen-lächen mit den dort bodenständigen roten Sandsteinquadern leinen Formats verkleidet, an anderen Orten wurden Back-teine für die Außenflächen besonders gebrannt und sicht-ar gelassen, oder es wurde Verputz aufgebracht. Die Durchbildung des Innern der Gebäude hielt damit gleichen Schritt, die heute noch in Benutzung befindlichen Warte-säle und Wirtschaften in Freiburg z. B. legen Zeugnis davon ab, in wie einfacher und doch gediegener Art gebaut wurde. Für die Dächer der kleinen Stationsgebäude und Bahnwartshäuser wurden besondere Ziegel angefertigt und verwendet. Wie sehr die Bestrebungen Eisenlohrs Fuß faßten, geht aus einer Vorlage der Bauinspektion Bruchsal an die Direktion vom Jahre 1842 hervor, in der diese bei Vorlage der Voranschläge für die Wärterhäuser schrieb:

„Daß sie in Berücksichtigung der dem ganzen Eisen-bahnbau eigentümlichen Festigkeit und Schönheit auch bei den Bahnwartshäusern angenommen habe, daß die äußeren Mauerflächen ohne Verputz bleiben und mit soliden Rhein-backsteinen verkleidet ausgeführt werden müssen."

Man legte auch Wert auf die anständige Ausbildung der Umgebung der Stationsplätze „die Herstellung der Gesträucheranlagen und Bäume soweit sie zum Aufenthalt der Reisenden und zur Maskierung von Abtritten usw. dienen", wurde aus Baumitteln bestritten.

Übrigens meldeten sich damals schon die Übelstände an, die auch heute immer wieder zu Tag treten: Die Angliederung von Eigenbauten, Ställe und Schuppen an die Bahnwartshäuser in mangelhafter Ausführung, die den Häusern und deren Umgebung in vielfacher Hinsicht Schaden bringen.

Unter dem 28. Dezember 1846 erging deshalb seitens der Direktion der Post- und Eisenbahnen, die inzwischen an Stelle der Oberpostdirektion getreten war, ein Erlaß an sämtliche Eisenbahnämter wie folgt:

„Man hat mit Mißfallen die Wahrnehmung machen müssen, daß in mehreren Eisenbahnbezirken der Unfug Platz gegriffen hat, daß Bahnwärter an ihrer Wartstation ohne höhere Genehmigung auf eigene Faust Anbauten aufgeführt haben, welche ebenso sehr mit dem Style der Gebäude in Widerspruch stehen, als überhaupt ihre Anbringung sowohl durch ihre dürftige Ausführung als ihren Zweck selbst (in der Regel Ställe) den Fundamenten nachteilig und im ganzen durchaus unstatthaft sind. Wenn auch im allgemeinen nicht verkannt wird, daß solche Anbauten, besonders für Stationen, welche bewohnbaren Orten sehr entfernt liegen wünschenswert erscheinen, so kann es doch auch und aus den erwähnten Gründen unter keinen Umständen gestattet werden, daß solche in der bestehenden Weise ferner belassen werden, und es wird daher bestimmte Weisung erteilt für unverweilte Wegschaffung derselben dort wo solche bestehen, Sorge zu tragen, und in keiner Weise die Anbringung von weiteren derartigen Anbauten zu gestatten, es sei denn, daß unter Vorlage des Planes der betreffenden beabsichtigten Vergrößerung die diesseitige Genehmigung eingeholt worden wäre."

Die Durchführung dieser Verordnung stieß genau wie es heute noch der Fall ist auf Schwierigkeiten; der Bahnmeister von Wiesloch berichtete damals, daß sich „ein jämmerliches Lamento unter den Wärtern erhoben hätte, wie vorauszusehen war". Es wurde ein Ausweg dahin gefunden, daß die Anbauten später seitens der Behörde erstellt wurden und die Wärter ein Pachtzins dafür zahlten.

Aber zehn Jahre später mußte dieser Erlaß nochmals in Erinnerung gebracht werden.

Wie angelegen man sich die Sache andauernd sein ließ, geht aus einer Eingabe des Bahnwarts Leuthner der Station 199 der Kinzigtalbahn vom Jahre 1860 hervor. Es schreibt dieser: „Der Stall, den ich zu bauen beabsichtige, kommt vom Stationsgebäude in eine Entfernung von 30 Fuß und wird nur so groß, daß er für eine Kuh hinreichend Raum erhält. Deshalb kommt 1½ Fuß in den Boden so, daß samt Dach nicht mehr als ungefähr 7½ Fuß Bau über die Erde kommen. Auch wird er auf der Nordseite durch einen Zaun gedeckt und auf den übrigen Seiten werde ich durch Baumanlagen dafür Sorge tragen, daß das Auge gar nicht unangenehm berührt wird sondern vollkommen befriedigt ist." — Das ist doch allerhand an Verständnis von dem Mann und für jene Zeit in der es noch keine Heimatschutzbünde und dergleichen gab. —

Mit der Beendigung des Bahnbaues bis Haltingen kurz vor Basel war Eisenlohrs Tätigkeit bei der Staatsbahn zu Ende. Für den Weiterbau der Bahn, zunächst der

Strecke Haltingen—Basel—Waldshut, wurde eine besondere Eisenbahnhochbauinspektion Ende 1853 errichtet und zu deren Vorstand der Großherzogliche Baurat Berkmüller ernannt.

Beachtenswert ist hierbei der Erlaß des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses, dem das Eisenbahnwesen unterstand, an die Direktion der Posten und Eisenbahnen vom 20. Dezember 1853 mit folgendem Wortlaut:

„Der Großh. Baurat Berkmüller dahier, welchem die neuerrichtete Bauinspektion für die Eisenbahnhochbauten von Haltingen bis Waldshut gnädigst übertragen worden ist, beabsichtigt, vor Antritt dieses neuen Dienstes, von den auf der bereits vollendeten Großh. Staatseisenbahn vorhandenen Hochbauten Einsicht zu nehmen und sich durch Rücksprache mit den betreffenden Eisenbahnbediensteten über deren Bedürfnisse und Wünsche Kenntnis zu verschaffen.

Die Gr. Direktion wird daher beauftragt, den Baurat Berkmüller in diesem anerkennenswerten Vorhaben zu unterstützen und die Eisenbahnbediensteten anzuweisen, demselben auf sein Verlangen die nötige Auskunft zu geben, damit die neuen Hochbauten für die Eisenbahn in ihrem, wie in dem dienstlichen Interesse auf möglichst zweckmäßige Weise hergestellt werden können."

Berkmüller ist unter anderem der Erbauer des alten kurz vor dem Krieg 1913 verlassenen badischen Bahnhofs Basel, ein für die damalige Zeit umfangreiches und architektonisch bemerkenswertes Eisenbahnbauwerk. Er trat später in die Dienste des Hofes über und baute den außer dem Schloß und den Weinbrennerbauten bemerkenswertesten Monumentalbau Karlsruhes, das Gebäude der Vereinigten Sammlungen, in dessen schönem Treppenhaus ihm sein Landesherr nach seinem Tod eine Gedenktafel errichtete.

Eisenbahnhochbauinspektionen gab es in der Folge mehrere, sie wechselten ihren Sitz mit dem Fortschreiten des Bahnbaues, in Säckingen, in Pforzheim, Heidelberg, Donaueschingen z. B. waren solche untergebracht. Diese Eisenbahnhochbauinspektionen unterstanden, da sie nur für die Neubauten errichtet waren der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, den Betrieb und die Unterhaltung der Bahnstrecken besorgte die inzwischen (1854) errichtete „Direktion der Verkehrsanstalten", und die unter diesen stehenden Eisenbahnämter, oder Eisenbahninspektionen.

Aber auch hier stellten sich bald neue Aufgaben für den Hochbau ein, dem wachsenden Verkehr genügten u. a. auch die Bauten der ersten Strecke nicht mehr. Vielfach wurden Wärterhäuser zu Stationsgebäuden verwendet, die Räume reichten nicht aus, es wurde an- und umgebaut. Auch wurden die Stationsgebäude, die sich als zu klein erwiesen, neu und größer gebaut. Schlechte Erfahrungen machte man hauptsächlich mit den kleinen Wärterhäusern die für ledige Wärter vorgesehen waren. Diese Einrichtung bewährte sich auf der freien Strecke nicht, die Häuser mußten alle vergrößert werden.

Im Jahre 1857 wurde deshalb bei dieser Direktion ein „Beamter für das Hochbauwesen" ernannt, zuerst der Großh. Bezirksbaumeister Serger. Er behandelte alle den Hochbau betreffenden Eingänge und Anträge, es lag ihm die Anfertigung der Pläne und die Oberaufsicht der Hochbauausführungen mit Ausnahme der der Neubaustrecken ob, außerdem die Prüfung der „Relationen" d. h. des Voranschlags für die Unterhaltung der Gebäude, der alle zwei Jahre aufgestellt wurde. Zu seiner Unterstützung waren dem damals ebenfalls neuerrichteten technischen Büro hochbautechnische Hilfskräfte, Architekten und Techniker beigegeben. U. a. war damals auch der später um das werbeschulwesen verdiente und als Privatarchitekt Schriftsteller bekannte Architekt Dr. Cathiau dort besch tigt. Serger blieb bis 1868 — trat dann wieder zur all meinen Hochbauverwaltung über.

Ihm folgte Baurat Helbling, der bis dahin Vorstand Eisenbahnhochbauinspektion Pforzheim gewesen war der dann in der Folge als erster Hochbaureferent, Mitgl der Direktion wurde und den Neubau des Direktions bäudes ausführte. Als auch er mit seiner Ernennung z Baudirektor der staatlichen Hochbauverwaltung wieder a schied, folgte ihm Baurat Heinrich, der u. a. das neue Ma heimer Aufnahmegebäude (1873—1874) baute, als zweiter der nun folgenden Reihe der Hochbaudezernenten.

Aus dieser Darstellung des Werdegangs ersieht man de lich wie gebührend man bei der badischen Staatsbahn Mitarbeit der Architekten einschätzte, wie bewußt man d kulturellen Anforderungen (wie Steinbrink es herb wünscht) Genüge leistete.

So ist es auch bis heute geblieben, dem Hochbaudez nenten fallen alle die Geschäfte zu, die der Natur der Sac nach seinen Wirkungskreis berühren, er hat die Ob leitung über alle Hochbauausführungen, vom Vorentwu bis zur Fertigstellung, selbstverständlich im Benehmen m den beteiligten Dezernenten und die Oberaufsicht über d Hochbauunterhaltung.

Etwas anderes wäre auch nicht verständlich, der Hoc bau erfordert, wie jedes andere Gebiet der Eisenbal Bahnbau, Betrieb oder Verkehr, Sondervorbildung, Einz kenntnisse und Erfahrungen. Gerade in der Jetztzeit, v im Hochbauwesen „alles fließt" und zu neuen Bauweis Stoffen und Formen hinstrebt, ist es nur dem wirklich Fachmann möglich, Spreu vom Weizen zu unterscheide und für die mannigfaltigen Bedürfnisse und die verschi denen Zwecke der Bahnhochbauten die richtige Bauwei zu finden, und damit unnötige Ausgaben zu verhüten.

Dies gilt sowohl für die Neu- und Umbauten als auc für die Unterhaltungsarbeiten.

Und wie könnte anders den Forderungen nach Wa rung künstlerischer Gesichtspunkte oder den „ästhetische Belangen" (ich schreibe diesen Ausdruck Steinbrink nac finde ihn aber nicht schön) genügt werden. Diese Wor haben nun allerdings heute, wo in der Architektur mel als früher das Sachliche und wirtschaftlich Technische zu Ausdruck kommen soll, keinen guten Klang mehr, sie la sen zu viel Deutungen zu, und werden dementsprechen ausgelegt.

Wenn darunter das verstanden wird, was Steinbrink zu treffend mit „Umhängen eines architektonischen Mänte chens" bezeichnet, das Aufputzen des Äußeren mit de historischen Baustilen entlehnten Architekturgliedern ode Schmuckformen, wenn z. B. an Wohnhäusern mit zwei Zim merwohnungen Erker angeklebt werden zur Belebung de Flächen, oder auf solche Wohnhäuser flache Dächer ge macht werden, damit der neuesten Mode genügt ist, dann is damit weder der Kunst noch dem Bauherrn gedient.

Dann haben jene Recht, denen sich mit diesen Worte nahezu zwangsläufig die Vorstellung verbindet, daß da durch Mehrausgaben verursacht werden, und ihnen deshalb mißtrauisch gegenüberstehen. Dies Mißtrauen kommt als nicht von ungefähr, es hat seine Berechtigung, selbst Stein brink ist davon nicht frei, sonst würde er nicht die Frage aufwerfen, ob seine Wünsche nach künstlerischer Durchbil dung der Kosten wegen auch heute noch erfüllbar seien

Die Frage an sich muß aber entschieden bejaht werden

Es ist dies möglich ohne Mehrausgaben, aber die Wege
d andere als die in der Regel bisher begangenen. Heute
nn es sich doch nur darum handeln, — und für den
rwiegend größten Teil der Bahnhochbauten wird dies
reffen —, den Weg zu finden, der vom rein handwerk-
h-zweckmäßigen oder rein sachlichen zum gefälligen hin-
rführt, und diesen Weg ohne aufwendige und auffällige
ttel zu beschreiten.

So leicht ist diese Aufgabe aber nicht, denn es muß mit
einfachsten Mitteln ausgekommen werden. Das Bau-
rk soll nicht mehr darstellen als seinem Zweck ent-
icht und doch gefällig wirken. An Stelle der in die
gen fallenden Hilfsmittel, teuerer Materialien oder
muckformen der vorhin beschriebenen Art, sind andere
mente zu setzen die die ästhetische Wirkung des Bau-
rks beeinflussen. Da spielt die Gliederung der Flächen,
s Verhältnis zwischen Flächen und Öffnungen, die Be-
hung von Flächen und Linien zueinander, die Art der
rmen, und nicht zuletzt die Farbgebung, die vielfach an
lle der Formen treten muß, mit. Es läßt sich kein Rezept
für geben wie die Mischung zustande kommt, die dann
sinngefällige Wirkung hervorbringt.

Zufälle außer Betracht gelassen, wird es nur dem ge-
ulten Architekten gelingen, das gewünschte Ergebnis zu
zielen, und dem nur dann, wenn ihm neben der Anferti-
ng der Entwürfe und der Ausführungszeichnungen die
legenheit gegeben ist, über die Arbeiten im Bau selbst,
seien es Neu- oder Umbauten oder Instandsetzungen, von Beginn bis zur Beendigung die Hand zu halten. Denn gerade hierbei kommt es darauf an, daß alles zusammenstimmt, die Kleinigkeiten in der Ausführung, — es gilt dies für das Äußere und Innere des Bauwerks —, sind imstande, die besten Absichten zuschanden zu machen und die Wirkung zu ertöten. Dann ist das Ergebnis natürlich unbefriedigend.

Mit einer Behandlung aller Hochbauaufgaben der Reichsbahn, gemäß diesen Ausführungen kann manche Ausgabe erspart werden, ohne daß dabei den kulturellen Aufgaben im Sinne der eingangs erwähnten Ausführungen Gröschels Abbruch getan würde. Im Gegenteil, als Beispiele werden Bauten dieser Art anregender und fruchtbringender wirken als solche, die mehr scheinen wollen als sie sind, und deren aufwendiges und aufgeputztes Äußere mit dem Zweck, dem sie dienen, gar nicht in Einklang steht (vgl. Polizeibauten Zeitschrift für Bauweisen 1928, Heft 1—2).

Das Einfachere und Bescheidenere entspricht auch mehr den Forderungen der Zeit, in der nicht nur bei der Reichsbahn Sparsamkeit notwendig ist, sondern bei allen Bauaufgaben, deren Kosten mit öffentlichen Mitteln bestritten werden.

Die vorbildliche Baugesinnung von heute müßte jener Auffassung entsprechen, der in der Niederschrift vom Jahre 1841 so treffend Ausdruck gegeben wurde.

Die Berliner Hafenanlagen.

Bedingt durch die kommunale Entwicklung Berlins, das
zur Schaffung der Einheitsgemeinde „Groß Berlin"
Jahre 1920 aus 15 mehr oder minder großen selbstän-
gen Gemeinden bestand, und durch die Lage an sechs
asserstraßen: der Spree, dem Landwehrkanal, Span-
uer Schiffahrtskanal, Neuköllner Kanal, Teltow-Kanal
d der Havel, zeigt das Berliner Hafenbild nicht ein ge-
hlossenes Ganzes, sondern eine Vielheit größerer und
einerer Anlagen, die sich auf das gesamte Weichbild
oß Berlins verteilen.

Im Innern der Stadt, am Lauf der Spree bzw. Land-
hrkanal liegen der Urbanhafen, Schöneberger Hafen,
amboldthafen und Nordhafen, sowie 13 massive Lade-
raßen. Sämtlich des Bahnanschlusses ermangelnd, nur
m Teil mit technischen Entladevorrichtungen ausge-
stet, haben sie im Laufe der Jahre an Bedeutung er-
blich eingebüßt und dienen, nachdem im August 1927
r Stückgutverkehr der großen Reedereien, der sich bis
hin am Humboldthafen und den anliegenden Ladestraßen
ronprinzen- und Friedrich Karl-Ufer abgespielt hatte,
ch dem Westhafen verlegt wurde, nur noch im großen
d ganzen dem Umschlag von Kohle und Baustoffen. Die
istungsfähigkeit der am Landwehrkanal befindlichen
ösch- und Ladeplätze findet ihre Grenze durch den
mstand, daß dieser nur mit Schiffen bis zu 400 t Trag-
higkeit befahren werden kann.

An der Peripherie des Weichbildes finden wir im Nor-
n den Tegeler Hafen, im Westen den Spandauer Südhafen,
Südosten den Neuköllner Hafen. Sie haben sämtlich
hnanschluß, sind mit maschinellen Entladevorrichtungen
rsehen und verfügen, abgesehen von Tegel, außer großen
reilagerflächen auch über gedeckte Lagerräume. Der
pandauer Südhafen wird im Laufe des Jahres 1928 durch
rrichtung zweier neuer Kräne mit je 2 t Tragfähigkeit und einer massiven Lagerhalle an dem am Havelufer liegenden Kai, sowie durch die zum Teil in die Wege geleitete Errichtung von Anlagen zur Lagerung von Benzin und Naphtaprodukten einen seine Bedeutung erheblich steigernden Ausbau erfahren.

Berlin als den nächst Duisburg—Ruhrort größten Binnenhafen Deutschlands charakterisieren aber die modernen großen Hafenanlagen: der Osthafen — an der Spree zwischen der Treptower Eisenbahnbrücke und der Oberbaumbrücke — und der Westhafen im Nordwesten Berlins bei Plötzensee. Diese Anlagen sind mit allen für einen modernen Hafenbetrieb erforderlichen Einrichtungen wie Kränen bis zu 30 t Hubfähigkeit, modernen Kohlenverladeanlagen, Getreidespeichern, eigenen Hafenbahnen, Tarifstationen, Zollämtern ausgerüstet.

Insbesondere bildet der Westhafen, nach dem durch die Behala, Berliner Hafen- und Lagerhaus A. G. in den Jahren 1925/1927 durchgeführten Ausbau eine der modernsten und großzügigsten Hafenanlagen, dank deren Berlin mit Recht für sich in Anspruch nehmen kann, dieselbe Bedeutung für den Binnenwasserverkehr Deutschlands zu haben, wie z. B. Hamburg für den Seeverkehr. Er verfügt nunmehr über 5000 laufende Meter nutzbarer Kailänge, 7500 m Ladegleise, 12 Hallen und Schuppen, 1 Getreidespeicher für 30 000 t Getreide, 1 Zollspeicher für 25 000 t Güter, im ganzen über 83 300 qm gedeckte Lagerfläche und rund 12 000 qm Freilagerfläche; ferner über eine große Kohlenverladeanlage mit vier Laufkatzen, Bunkern und einen Kohlenlagerplatz für 100 000 t; endlich über 30 Kräne und eine große Anzahl anderer Fördermittel.

Das Bild Berlins als Hafenstadt vervollständigt eine Reihe weiterer Hafenanlagen, die sich namentlich am Teltowkanal befinden und Speichereibetriebe mit eigenen Umschlagsvorrichtungen und Anlagen, die jedoch nicht der

Abb. 1. Verteilung der Behalabetriebe über Groß Berlin.

rwaltung der Berliner Hafen- und Lagerhaus A. G. erstehen, sondern sich teils in öffentlicher Hand, teils Privathand befinden.

Als im Jahre 1923 von den städtischen Körperschaften Beschluß gefaßt wurde, die städtischen Häfen in einen nicht-wirtschaftlichen Betrieb zu überführen, waren folde Gesichtspunkte maßgebend:

1. verfügte die Stadt nicht über die Mittel, die die Fertigstellung des Hafens erforderte,
2. wollte die Stadt von den laufenden erheblichen Zuschüssen, welche der Hafenbetrieb erforderte, sich befreien, und
3. hoffte man durch die Initiative der Privatwirtschaft die Entwicklung der Häfen günstig zu beeinflussen.

Am 26. Februar 1923 erfolgte die Gründung der Behala erliner Hafen- und Lagerhaus A. G.). Das Aktienpital beträgt 1 680 000 RM, an dem die Stadt stark beligt ist. Die Stadt ist im Aufsichtsrat sowie im Arbeitsusschuß des Aufsichtsrates vertreten; im letzteren durch zwei zuständigen Magistratsdezernenten. Der erste ellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates ist der erbürgermeister der Stadt Berlin.

Nach dem mit der Stadt Berlin abgeschlossenen Verge sind der Behala der Osthafen und Westhafen, sowie Häfen Spandau, Tegel, Neukölln und der Urbanhafen f 50 Jahre in Erbbaurecht, die übrigen drei Häfen und Ladestraßen auf 30 Jahre auf Grund eines Pachtverges überlassen worden. Die Übernahme durch die Behala folgte am 1. März 1923. Für die Betriebsführung wurden nächst unter der Generaldirektion vier Betriebsgesellhaften geschaffen: die Westhafen G. m. b. H., die Osthafen m. b. H., die Spandauer Hafen G. m. b. H. und die Ladeaßen G. m. b. H.; eine Gliederung, die sich für die Zeit r Umstellung und des neuen geschäftlichen Aufbaues in ler Beziehung bewährt hat.

Nach Durchführung des Aufbaues und Erledigung der ufangreichen und langwierigen Übernahmearbeiten sowie chdem am 1. Juni 1926 die räumliche Vereinigung der ntrale mit den Leitungen der Tochtergesellschaften (mit usnahme der des Osthafens) erfolgt war, wurden zwecks reinfachung des Betriebes und Einschränkung des kaufännischen Personalbestandes die vier Betriebsgesellschafn mit Ende 1926 aufgelöst. Die Geschäfte werden nunehr durch die Zentrale, unter der vier Betriebsabteilungen Vesthafen, Osthafen, Spandauer Hafen und Ladestraßen) beiten, unmittelbar erledigt.

Die Belegschaft an Arbeitern beträgt zurzeit 225 Mann ammpersonal; auch sie wird so klein als möglich gelten und aus qualifizierten Aushilfsarbeitern nach Berf ergänzt.

Die Verkehrsziffern der Behala ergeben seit 1923 folndes Bild:

1923	820 933 t	
1924	874 540 t	mehr gegen 1923 = 6,5 %
1925	1 349 815 t	mehr gegen 1924 = 54,4 %
		mehr gegen 1923 = 64,4 %
1926	1 591 635 t	mehr gegen 1925 = 17,9 %
		mehr gegen 1924 = 81,9 %
		mehr gegen 1923 = 93,8 %

Hiermit beträgt der Anteil der Behala mit ca. 1,6 Mill. onnen rund ⅛ des gesamten Berliner Wasserverkehrs im ahre 1926.

Auf die Behala-Betriebe verteilen sich die Gütermengen n Jahre 1926 in folgender Weise:

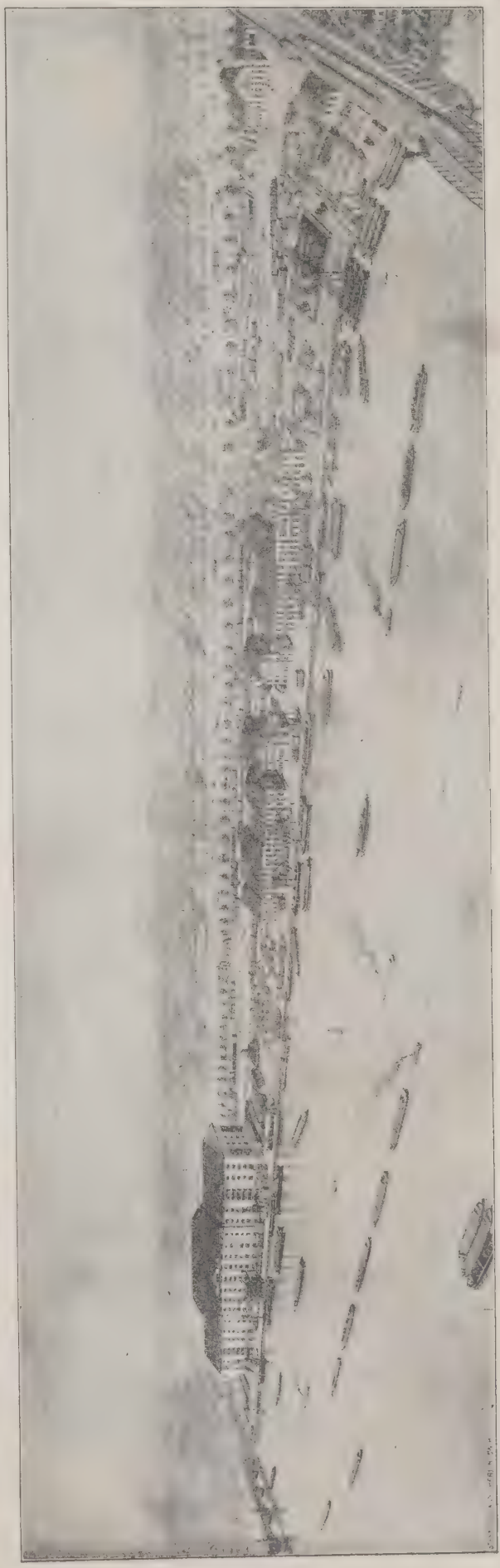


Abb. 2. Der Berliner Osthafen.

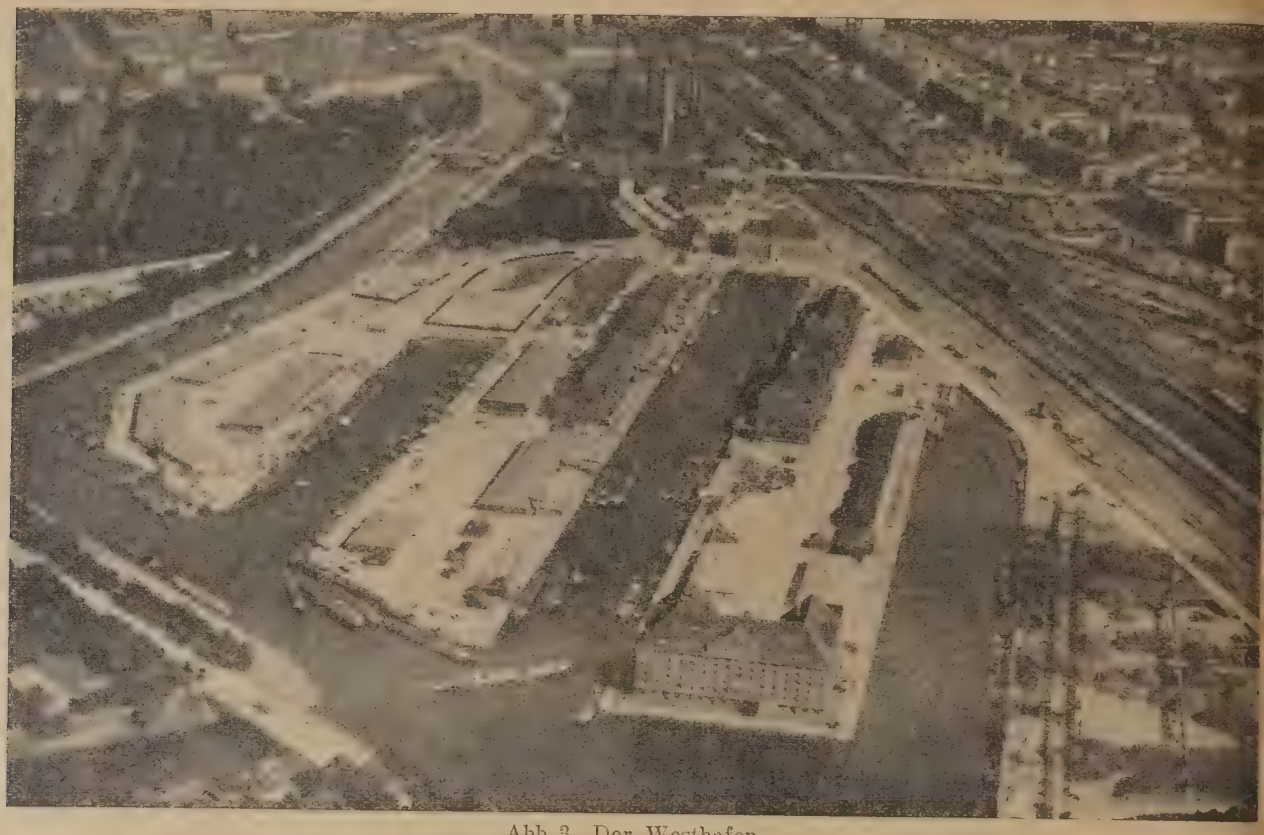


Abb. 3. Der Westhafen.

Abb. 4. Aus dem Westhafen.

Westhafen	672 910 t
Osthafen	519 310 t
Ladestraßen	396 410 t
Spandau	3 000 t
	1 591 630 t

Der Umschlag des Jahres 1927 wird voraussichtlich 2 Mill. Tonnen betragen.

Trotz schwerer Belastungen und Aufwendungen für neue Anlagen, Zinsen und Steuerlasten ist die Behala stets bemüht gewesen, die Spesensätze für die Kundschaft weitestlich zu ermäßigen. Dies zeigt folgende Zusammenstellung:

	1924	1925	1926
Umsatz in Tonnen	874 540	1 349 810	1 591 630
Betriebseinnahmen RM	2 933 557	3 486 043	3 210 000
Einnahme pro Tonne	3,35	2,59	2,02

Zum Schluß ein kurzes Wort über das Verhältnis der Reichsbahn und deren Anlagen zu den Häfen.

Unmittelbare Anschlüsse an die Reichsbahn besitzen von den Häfen nur die großen Häfen, der Westhafen, Osthafen und Spandau. Die Reichsbahn bringt die Wagen ungeordnet bis zu einem bestimmten Punkt der Hafenbahnanlage, von dort aus werden die Wagen von der Hafenbahn übernommen und mit eigenen Lokomotiven weiterbefördert und den einzelnen Hafenteilen, Schuppen, Getreidespeicher, Zollspeicher usw. zugeleitet. Die abgehenden Wagen werden von der Hafenbahn gesammelt und nach bestimmten von der Reichsbahn vorgeschriebenen Richtungen geordnet. Sie werden dann zu bestimmten Zeiten bis zum Übergabepunkt der Reichsbahn gebracht und dort von Lokomotiven der Reichsbahn zur Weiterbeförderung übernommen. Der Osthafen und der Westhafen sind zugleich Eisenbahntarifstationen. Diese Stationen sind mit Beamten der Reichsbahn besetzt. Diese Stellen haben namentlich bei abgehenden Gütern die Ausfertigung der Frachtbriefe unter Berechnung der Fracht und bei eingehenden Gütern die Einziehung der Frachten zu besorgen.

„Behala"
Berliner Hafen- und Lagerhaus A. G.

Die neue Stückgutumladehalle in Chicago.

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler** in München.

Nach einer Mitteilung in der „Railway Age", Jahrgang 27, Heft 19, vom 5. November, Seite 872, hat die Chicago- und Nordwestbahn in Chicago im Vorort Proviso, etwa 14 km vom Geschäftsviertel von Chicago entfernt, am 1. Oktober 1927 die größte Stückgutumladeanlage des Landes in Betrieb genommen. Zweck der neuen Umladestelle ist, den Stückgutverkehr der von der Chicago- und Nordwestbahn in Chicago und der unmittelbaren Umgebung betriebenen 18 einzelnen Orts-Güterstellen zusammenzufassen und die von ihnen ausgehenden und für sie bestimmten Stückgutsendungen einschließlich des Gutes, das mit den von Chicago ausgehenden Verbindungen ausgetauscht wird und des Gutes, das aus einer kleinen Umladestation mit einer Aufnahmefähigkeit von 30 Wagen täglich zusammt, die bisher in West-Chicago betrieben wurde, in möglichst vorteilhafter Weise zu verarbeiten und zu befördern. Im Versand kann durch die Zusammenfassung eine bessere Wagenausnützung erzielt, die Zahl der reinen Ortswagen erhöht, die Zahl der Kurswagen dagegen in willkommener Weise verringert werden. Im Empfang kann bei der Zufuhr der Güter nach den einzelnen Güterstellen auf örtliche Verhältnisse weitgehende Rücksicht genommen werden; außerdem wird bei der Zufuhr nach Chicago durch die Zusammenfassung des Gutes in bunt geladenen Wagen nach der Umladestelle Proviso die Abfuhr der Stückgüter erleichtert und gefördert. Als Ziel der Anlage wird dementsprechend bezeichnet: beschleunigte Abfertigung und Beförderung des Stückgutes, Wageneinsparung und Verminderung der Umladekosten dadurch, daß das früher in Clinton, Jowa, Tama und verschiedenen anderen Punkten der Bahn vorgenommene Umladegeschäft nunmehr an einer Stelle vereinigt ist. Durch die bessere Auslastungsmöglichkeit werden täglich 112 Wagen eingespart. Weitere Wagen werden dadurch gespart, daß Kurswagen mit der gleichen Bestimmung nicht mehr von verschiedenen Stationen sondern nur mehr von einer Stelle abgefertigt werden. In geeigneten Fällen ist es — wie besonders ausgeführt ist — auch möglich, Fracht für verschiedene Stationen in Kurswagen zu verladen, die mit schnellfahrenden Güterzügen geschlossen bis zur ersten Bestimmungsstation vorgeschoben werden und dann nach Aus- und Zuladung von dieser Station aus mit dem Stückgüterzug (way freight) weiterrollen. (Dieser Vorgang wird auch bei uns geübt; wir bezeichnen solche Wagen als „Stufenwagen".)

Von der Zuführung zur Umladehalle sind in beiden Richtungen nur solche Güter ausgeschlossen, die von dort aus in Ortswagen ihrem Bestimmungsort zugeführt werden können.

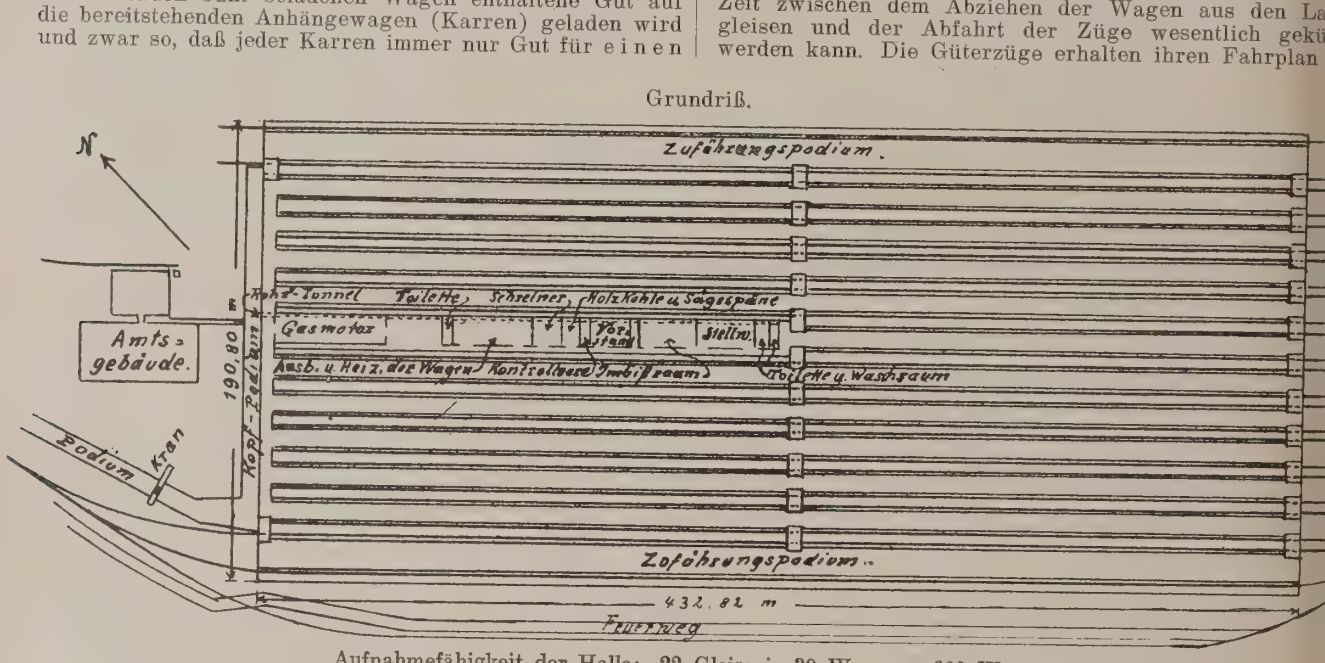
Die Lage von Proviso wurde gewählt, weil von hier alle Hauptgüterlinien der Gesellschaft abzweigen, wenn sie Chicago verlassen und weil es der am leichtesten erreichbare Punkt für die größeren Güterstationen von Chicago ist. Außerdem war für diese Wahl der Umstand mitbestimmend, daß hier der Hauptverschiebebahnhof erbaut wird, von dem einige Einheiten bereits vollendet und in Betrieb genommen worden sind und der in vollem Ausbau eine Aufnahmefähigkeit von 26 000 Wagen mit den nötigen Lokomotivbahnhöfen und mit anderen Hilfsanlagen besitzen wird.

Die überdachte Fläche der Umladeanlage ist 8,3 ha groß; sie faßt auf 24 Gleisen 690 Wagen und für Baukosten sind 800 000 Dollar aufgewendet worden. Die Umladeanlage besteht aus 12 Längspodien in Fußbodenhöhe der Wagen. Jedes Podium ist von zwei Gleisen eingefaßt. Die äußeren zwei Gleise auf jeder Seite des Baues nehmen die von den Ortsgüterstellen mit Versandgut zugeführten Wagen sowie die von den äußeren Dienststellen mit Ortsgut beladen eingehenden Wagen auf und werden als Zuführungsgleise (Speisegleise) bezeichnet. Diese Gleise haben eine Aufnahmefähigkeit von zusammen 120 Wagen. Die zugeführten Wagen werden grundsätzlich entladen und das Gut wird in bereitgestellte leere Wagen wieder verladen. Die vollständige Entladung der von den Ortsgüterstellen ankommenden Wagen ist schon deswegen notwendig, weil für diese Überführung gedeckte Güterwagen verwendet werden, die zwar dem Stückgut noch genügenden Schutz gegen Witterungseinflüsse gewähren, aber nicht mehr dicht genug sind, um mit Getreide beladen zu werden. Da das Abziehen der entladenen Wagen und die Wiederbesetzung der Anlage mit beladenen Wagen sehr rasch erfolgen muß, wenn größere Störungen im Ladebetrieb vermieden werden sollen, sind die Zuführungsgleise zu diesen beiden Außenpodien zum Durchziehen angeordnet, während die übrigen Gleise der Ladeanlage stumpf endigen. Die zwischen den Zuführungsgleisen liegenden Außenpodien sind in einer Breite von je 12,2 m ausgeführt worden, um ausreichenden Raum für die Aufstellung und Bewegung der vorhandenen 25 Zugwagen (Benzinschlepper) und 2000 Anhängewagen zu gewinnen. Die übrigen Podien sind 6—7 m breit. Zur Umladung besonders schwerer Güter ist am Westende der Anlage ein 10 t-Bockkran an einem besonderen zehn Wagen fassenden Podium aufgestellt.

Die Abholung der Umladewagen von den Ortsgüterstellen und ihre Überführung zur Umladehalle erfolgt zur Zeit täglich dreimal; um 11 Uhr vormittags, 3 Uhr nachmittags und nach Schluß der Annahme (gewöhnliches Gut wird bis 4,30 Uhr nachmittags und verderbliches Gut bis 5 Uhr nachmittags angenommen). Die Überführungszüge werden bei Bedarf noch durch Lastkraftwagen auf der Straße ergänzt. Es fällt auf, daß bei der sonst so reichen Verwendung des Lastkraftwagens in Amerika im vorliegenden Fall dessen Inanspruchnahme nur im Bedarfsfalle erfolgt, während im regelmäßigen Dienst zwischen den Ortsgüterstellen und der Umladestelle nur Überführungszüge vorgesehen sind. Daß künftighin mit einer ausgiebigeren Verwendung des Lastkraftwagens bei der Überführung der Güter gerechnet wird, könnte aus einer Bemerkung geschlossen werden, wonach das Querpodium der Umladehalle nötigenfalls als Übergabepodium verwendet werden kann. Für einen lebhafteren Betrieb würde aber das nur 5 m breite Querpodium kaum ausreichen.

Der Ladebetrieb wird so ausgeführt, daß das in den ankommenden bunt beladenen Wagen enthaltene Gut auf die bereitstehenden Anhängewagen (Karren) geladen wird und zwar so, daß jeder Karren immer nur Gut für einen nummer angegeben ist. Die beladenen Karren werden d zu Zügen vereinigt und mit Zugwagen (Triebwagen) r den für sie bestimmten Podien gefahren. Die Bildung Schleppzüge, in die bis zu 35 Karren eingestellt wer wird dadurch erleichtert und beschleunigt, daß alle Ka mit Selbstkupplern ausgerüstet sind. Jeder Karrenzug v außer dem Fahrer von einem Zugführer begleitet, der anlaßt, daß die Karren am richtigen Wagen abgesetzt die leeren Karren bei der Rückfahrt wieder mitgenom werden. Wenn ein Karren des Schleppzuges an dem Wa ankommt, in den die Fracht, die er trägt verladen wer soll, wird die Zahl der Stücke verbucht. Der Aufsch wird in eine an der Seite des Wagens angebrach Büchse eingelegt. Die Karren werden in die Wagen schoben, dort entladen und dann wieder auf das Pod gestellt. Die in Leipzig-Wahren und bei verschiede anderen deutschen Umladestellen zur Entlastung des R gierdienstes geübte richtungs- bzw. gruppenweise Stell der abgehenden Wagen findet sich auch bei der Uml halle Proviso. Für das Aufladen der Druckluftbrems hälter sind besondere Füllanlagen vorgesehen, so daß Zeit zwischen dem Abziehen der Wagen aus den La gleisen und der Abfahrt der Züge wesentlich gekü werden kann. Die Güterzüge erhalten ihren Fahrplan

Grundriß.



Aufnahmefähigkeit der Halle: 22 Gleise je 30 Wagen = 660 Wagen
2 „ „ 15 „ = 30 „
zusammen 690 Wagen

abgehenden Wagen erhält. Da die Bewegung der umzuladenden Güter ausschließlich durch Triebwagen und Anhänger bewirkt wird, muß Wert darauf gelegt werden, daß die Karren in die zu entladenden sowie in die zu beladenden Wagen hineingeschoben werden können. Die Ladeanweisung besagt deshalb: „Das Gut wird in die Umladewagen derart verladen, daß in jedem Wagen soweit als möglich Raum für ungehindertes Ein- und Ausladen verbleibt."

Die Standorte der Wagen, welche für die verschiedenen Richtungen und Stationen zu laden sind, werden durch Zahlen mit dem Beiwort „run" und „box" bezeichnet; run bedeutet die Gleisnummer, box gibt den Stand des Wagens an, so daß run Nr. 6, box Nr. 14 den Standort des 18. Wagens vom westlichen Ende des Gleises Nr. 6 gerechnet, bezeichnet. Die Gleisnummern sind bei jedem Quergange eines Podiums auf hölzernen von der Decke herabhängenden Tafeln in gut sichtbarer Weise angegeben, während nach Besetzung der Gleise mit Leerwagen an jedem Wagen die Gleis- und Standortsnummer mit Kreide angeschrieben wird. Es ist dies derselbe Vorgang, wie er in Deutschland bei Umladestellen mit festem Ladeplan, wie beispielsweise in Wahren, geübt wird. Nach der Beladung eines Karrens wird am Ende desselben ein Zettel befestigt, auf dem neben der geladenen Stückzahl die seiner Ladung entsprechende Gleis- und Wagen-

daß sie die Station verlassen können, sobald die Wag aus der Umladehalle in sie eingestellt sind.

Über die ladedienstliche Behandlun der von den äußeren Stationen ankomme den Umladewagen und die Weiterführun der in denselben eingehenden Güter an di einzelnen Ortsgüterstellen enthält de Aufsatz keine Angaben. Man kann sich desha von der gesamten Geschäftsabwicklung nur schwer e Bild machen. Es darf aber angenommen werden, daß d Zuführungszüge (Vermittlungsfahrten) von den Ortsgüte stellen zur Umladehalle bei ihrer Rückkehr jeweils ang fallene Fracht mitnehmen. In diesem Falle müsen auch al Wagen, die mit Ortsgut für die Chicagoer Ortsgüterstelle eingehen, grundsätzlich entladen und es müssen auch fü die Aufnahme dieser Güter leere Wagen bereitgestel werden.

Die Zahl der täglich in Proviso gebildeten Stückgu wagen wird mit 600 angegeben; die Gesamtumschlags menge mit 3500 t täglich, so daß sich eine Durchschnitts belastung von 5,80 t ergibt. Wenn in Rechnung gestell wird, daß die amerikanischen Güterwagen durchgehend einen größeren Fassungsraum und eine höhere Tragfähig keit haben als die deutschen Güterwagen, so wird dies Wagenausnützung im Stückgutverkehr jene in Deutsch land nicht wesentlich übersteigen.

Daß man bei einem solch ausgedehnten und auf sche Abwicklung angewiesenen Betrieb mit den Karren-igen nicht durch Wagen hindurchfahren kann, sondern r diese Züge eigene Fahrstraßen vorsehen muß, ist bstredend. Es sind deshalb auch, wie aus der vorseitigen izze zu ersehen ist, besondere Fahrstraßen dadurch ge-haffen worden, daß die Ladepodien an ihrem einen Ende rch ein Kopfpodium und am anderen Ende und in der itte durch Hubbrücken verbunden worden sind. Diese ubbrücken sind aus Baustahl hergestellt und haben den-lben Holzbelag wie die Ladepodien. Sie sind 5,79 m breit d 9,75 m lang und werden mit elektrischer Kraft bis ter das Dach gehoben, wenn bei Besetzung der Lade-age oder beim Auswechseln von Wagen die Gleise frei-halten werden müssen. (Solche Hubbrücken sind schon ber vom Reichsbahndirektionspräsidenten Reiffen auch r unsere Umladestellen vorgeschlagen worden.) Die He-ng der Brücken wird durch elektrisch bewegte Schrau-nhebewerke bewirkt. Die Triebwerke sind in Gruben wischen den Gleisen eingelagert. Die Stege können un-bhängig voneinander gehoben oder gesenkt werden. Die r die ganze Hebung erforderliche Zeit beträgt vier Mi-uten; ein Rückmelder im Vorstandszimmer meldet jeder-eit die Stellung eines jeden Steges an. Jeder Steg ist uch mit einer Handwinde ausgerüstet, die im Falle des ersagens der elektrischen Stromzuführung oder des Mo-rs zu bedienen ist.

Bei einer näheren Betrachtung der neuen Umladeanlage llt vor allem auf, daß hier — wohl zum ersten Male — durchschub- und Kopfanlage in einer sehr prak-schen Ausführung vereinigt werden konnten, wodurch ie jeder dieser Anlageformen besonders eigenen Vorteile usammen voll ausgenützt werden können. Des weiteren rmöglicht die Verbindung des Kopfpodiums mit der Straße ie unmittelbare Zubringung von Umladegut mit dem Last-raftwagen, wodurch die Absendung jener Güter beschleu-igt werden kann, für die eine rasche Verbringung zur mladehalle auf dem Schienenwege nicht möglich ist.

Als ein ganz besonderer Vorteil darf die große Auf-ahmefähigkeit der Umladehalle angesehen werden, die es rmöglicht, daß der Umschlag von 3500 t (der später auf 000 t gesteigert werden soll) in einer Ladeperiode be-ältigt werden kann. Personalstand, Wagenbeanspruchung, angierdienstliche Bedienung der Anlage usw. werden ierdurch sehr günstig beeinflußt, ohne daß die rasche bbeförderung der Güter leidet.

Im übrigen erscheint der bei der neuen Umladehalle in Proviso aufgewendete Apparat in Hinsicht auf die Tonnen-eistung ganz außergewöhnlich groß. Dies gilt in erster inie von den Ladehilfsmitteln: 25 Zugwagen und 2000 Anhängewagen. Bei einem Umschlag von 3500 t täglich ommt auf einen Anhänger die geringe Menge von 1,75 t.

Die Vorhaltung einer so großen Zahl von Anhängern rklärt sich wohl daraus, daß, wie bereits erwähnt, jeder u beladende Anhänger immer nur Gut für einen ab-ehenden Wagen enthalten darf. Wenn ein Wagen bei-pielsweise für 10—15 verschiedene Stationen Güter ent-ält, dann müssen an diesem Wagen ebensoviel Anhänger ereitgestellt werden und wenn gleichzeitig aus 120 Wagen usgeladen und kein Gut niedergelegt, also nicht ange-ammelt wird, dann muß ganz naturgemäß ein entsprechend roßer Park von Anhängewagen vorhanden sein. Aus der ehr reichen Inanspruchnahme der Anhänger erklärt sich uch der Umstand, daß die Schleppzüge, die normalerweise ur 15—20 Anhänger führen sollen, jetzt bereits mit 35 Anhängern fahren.

In Leipzig-Wahren werden beispielsweise im Eingang durchschnittlich 600 Wagen täglich behandelt und die Um-chlagsmenge bewegt sich zwischen 2100 und 2400 Ver-ehrstonnen, wovon 300—400 t niedergelegt, also doppelt ewegt werden, so daß sich eine Gesamtleistung von 2400 is 2800 t ergibt. An Lademitteln sind vorhanden 9 Elektro-arren, 25 Anhänger und 230 Stechkarren. Ein Fünftel es gesamten Anfalles wird von den Elektrokarren und Anhängern bewegt, so daß auf einen Anhänger 19,2 gegen-ber 1,75 t in Proviso treffen. Es erscheint mir fraglich, b man in Wahren, auch wenn es die Anlage zulassen würde, was jetzt nicht der Fall ist, den ganzen Lade-betrieb auf Elektrokarren und Anhänger einstellen würde. Ich halte dafür, daß der gemischte Betrieb, wobei dem Stechkarren die Bedienung der kürzeren Wege, den Elektrokarren die der längeren Wege zugewiesen wird, den Vorzug verdient.

Ganz neu ist der Vorgang, daß zur Überführung der Güter von den Ortsgüterstellen zur Umladestelle ausrangierte, für den allgemeinen Verkehr nicht mehr in Frage kommende Wagen verwendet werden. Es geschieht dies wohl im Interesse der Wageneinsparung. Bei näherem Zusehen können aber Zweifel darüber aufkommen, ob das angestrebte Ziel tatsächlich erreicht wird. Auf jeden Fall tritt eine wesentlich größere Beanspruchung der Gleise und des Rangierdienstes ein und ebenso erhöhen sich die ladedienstlichen Leistungen, da bei der Verwendung normaler Güterwagen, namentlich bei der Zufuhr von den Außenbezirken, auf den Zufuhrgleisen schon eine größere Anzahl von Ortswagen gebildet und raschest weitergeleitet werden könnte.

Es kommt hinzu, daß die große Reserve, die für die tägliche Neubesetzung der Anlage mit Leerwagen notwendig ist, aus Wagen des Regeltyps gebildet werden muß.

Für Vergleichszwecke soll hier erwähnt werden, daß in Leipzig-Wahren bei einem täglichen Ausgang bis zu 700 Wagen nur etwas über 100 leere Wagen beigestellt werden und zwar wird diese Beistellung von Leerwagen in der Hauptsache deshalb notwendig, weil der Ausgang den Eingang um annähernd 100 Wagen übersteigt, was darauf zurückzuführen ist, daß im Ausgang zahlreiche Kurswagen zu bilden sind, während im Eingang die Zahl der stärker belasteten Umladewagen überwiegt. In Nürnberg Rbf. werden bei einem Ausgang bis zu 400 Wagen täglich nur 15 bis 25 Leerwagen beigestellt.

Es ergibt sich hieraus, daß bei der Verladung von Wagen zu Wagen, sowohl in der Beanspruchung von Wagen, als auch hinsichtlich der Gleisbesetzung und der rangierdienstlichen Bedienung gegenüber der grundsätzlichen Entladung aller eingehenden Wagen und der Stellung von leeren Wagen für die Wiederbeladung immerhin recht erhebliche Vorteile erzielt werden können, was bei der Entscheidung, ob die eine oder die andere Ladeübung gewählt werden soll, um so mehr in Rechnung zu stellen sein wird, als bei der Verladung von Wagen zu Wagen vielfach auch größere Mengen von Gütern im Eingangswagen belassen werden können, also nicht umgeladen zu werden brauchen.

Über die Personalbesetzung enthält der Aufsatz keine Angaben, so daß Vergleiche nach dieser Richtung hin nicht angestellt werden können.

In bautechnischer Hinsicht dürften noch die folgenden Angaben von Interesse sein.

Alle Ladepodien sind aus Holzkonstruktion mit einem Unterbelag von 5,1 cm starken Bohlen und einem 2,2 cm starken Ahornfußboden ausgeführt. Der ganze Belag wird von 5/25 cm starken, hölzernen, im Mittel 48,3 cm voneinander entfernten Balken getragen, welche auf 15 bzw. 20/35 cm starken Pfosten aufgelagert sind, die in der Längsrichtung des Gleises 2,44 m voneinander entfernt sind. Die 12,2 m breiten Podien haben fünf Pfostenreihen, die 6,70 m breiten Podien drei Reihen. Wo der Ahornbelag der Podien der Witterung ausgesetzt ist, wie bei dem Bockkranpodium und dem Kopfpodium, ist er mit einem Schutzmittel getränkt. Über diese ungeschützten Podien ist ein Drahtnetz gespannt, um die Ansammlung von Papier oder anderem Unrat, welcher feuergefährlich werden würde, zu vermeiden. Oberlichte über der Mitte an jedem Podium in der Umladehalle und elektrische Scheinwerfer verbreiten reichlich Licht zu jeder Zeit.

Wenn man in Amerika allgemein in gedeckten Güterschuppen den Holzbelag anderen Belagen vorzieht, so hängt dies wohl in erster Linie damit zusammen, daß bei dem ungeheuren Holzreichtum des Landes der Holzbelag billig ist und daß er in einer solchen Ausführung, wie hier angegeben ist, auch ganz unzweifelhaft das beste ist, was auf diesem Geebiet geboten werden kann. Für die unbehinderte Bewegung auf den Ladepodien ist es von besonderem Wert, daß die Dachstützen nicht auf diesen sondern auf den freien Feldern der Gleisanlage stehen.

In der Umladehalle ist der nötige Raum für die Unterbringung der Dienst- und Hilfskräfte dadurch gewonnen worden, daß die Gleise 13 und 14 nur auf die halbe Länge angeordnet worden sind; sie endigen an der östlichen Flucht der mittleren Stegreihe. Außer dem Vorstandsbüro und den Räumen für die Führung der Geschäfte des Ladebetriebes sind noch vorhanden: ein Raum für die Ausbesserung der Benzinschlepper und Anhängerwagen, für die Lagerung von Heizeinrichtungen, die für Wagen mit kälteempfindlichen Gütern bestimmt sind; eine Werkstatt für die Wiederinstandsetzung beschädigter Güter; einen Lagerraum für Betriebsmaterialien; ferner ein Imbißraum, ein gewöhnlicher Waschraum sowie ein chemischer und an jedem Ende des Gebäudes eine Abortanlage.

Das westlich der Umladestelle gelegene, von dieser durch eine breite Anfahrt getrennte Amtsgebäude ist ein zweigeschossiger vollständig unterkellerter Bau.

Der 1. Stock des Amtsgebäudes enthält besondere Büros für den Geschäftsleiter, Stellvertreter und Kassierer, ein großes feuerfestes Gewölbe und Toilettenräume, während die übrigen Räume zur Erledigung von schriftlichen Arbeiten für die Kunden bestimmt sind.

Im 2. Stock sind die einzelnen Büros für die Geschäftsabwicklung untergebracht. Alle Schreibtische sind nach einem einheitlichen Muster aus Stahl hergestellt. Große Fenster begünstigen reichliches Tageslicht, während für die Nachtstunden eine ausgezeichnete gute elektrische Beleuchtung eingerichtet ist. In der Unterkellerung des östlichen Gebäudeteiles ist ein Erfrischungsraum untergebracht, während die Unterkellerung des übrigen Teiles für Lagerräume bestimmt ist. Im Kellerraum des nördlichen Flügels ist die Dampfheizanlage, die Telephonzentrale und die Druckluftbeförderungsanlage untergebracht, welche das Amtsgebäude mit dem Bahnhof und der Umladehalle verbinden. Die Heizung der Dienst- und Aufenthaltsräume der Umladehalle erfolgt durch die Zentralheizanlage des Hauptgebäudes. Weiter gehört zum Amtsgebäude e Verbrennungsanlage für die entzündbaren Abfälle und e Reinigungsanlage für die Abwässer. Eine für die zeugung von 200 t künstlichem Eis eingerichtete Anl wird östlich von der Umladehalle erbaut. Es darf an nommen werden, daß das hier erzeugte Eis für die eisung von Wagen bestimmt ist, die mit wärmeempfi lichen Gütern beladen sind.

Besondere Beachtung wurde dem Feuerschutz und Wasserversorgung geschenkt. 96 Feuerhydranten s innerhalb und außerhalb der Umladehalle angeordnet; davon, jede mit einem 15 m langen Schlauch, sind Unt flurhydranten, welche leicht abnehmbare Abdeckung hab Der Ort jeder Abdeckung ist sichtbar bezeichnet. Ein festigter Feuerweg führt von einer gepflasterten Stra zu und entlang der Hallensüdflucht, um im Notfalle Feuerwehren der Nachbargemeinden die Zufahrt zu erm lichen. Das Wasser für den Feuerschutz ist in einem s lich der auf der Südseite der Umladehalle gelegenen Gle angelegten Bassin von 4544 cbm Fassungsraum aufgesp chert. Das Wasser wird einem Bach entnommen, welc das Bahneigentum durchquert und kann aus einem 457 tiefen Brunnen ergänzt werden, welcher eigentlich gebo wurde, um Trinkwasser und Wasser für andere sanitä Zwecke im Amtsgebäude und in der Umladehalle zu schaffen. Zwei Feuerpumpen sind vorhanden, jede mit ein Leistung von 4,5 cbm/Min und getrieben durch einen Elektr motoren von 100 PS mit automatischer Kontrollvorrichtu so daß, wenn die Druckkraft unter die Anforderung z rückgeht, die Pumpe zur Höchstleistung wieder angetrieb wird. Das Trinkwasser wird mit einer besonderen Rol leitung aus einem 136,3 cbm fassenden, auf einem 23 hohen Stahlturm befindlichen Stahlbassin zugeleitet. D von dem Brunnen bezogene Wasser ist rein, aber es zu hart, um für Kochzwecke geeignet zu sein. Weich Wasser wird erst in einer Tiefe von 609 m angetroffe

Bücherschau.

— **Tetzlaff. Die deutschen Eisenbahntruppen auf dem Mazedonischen Kriegsschauplatz.** 1924. Selbstverlag des Verfassers Tetzlaff, Berlin W 15, Kurfürstendamm 47. Preis 3 RM.

Verspätet aber noch zeitig genug, um in vielen Eisenbahnern wertvolle Erinnerungen an die von ihnen im Weltkriege geleistete Arbeit zurückzurufen, soll hier auf ein Buch aufmerksam gemacht werden, das weiteste Verbreitung verdient. Die Kriegsliteratur hat ein verständliches Schicksal. Wer die ganzen Jahre im Kampf oder in der Arbeit draußen gestanden hat und nach der letzten großen Enttäuschung erschütternd den Zusammenbruch aller Hoffnungen erlebte, die ihm die Kraft gegeben hatten, die schweren Jahre zu durchleben, greift zunächst nicht allzu hastig nach den Erinnerungen, die mit erhebenden Augenblicken das ganze Chaos am bitteren Ende wieder vor Augen erstehen lassen. Es gehört ein gewisses seelisches Gleichgewicht dazu, um sich wieder in diese Zeit zu vertiefen. Hierzu waren die Jahre unmittelbar nach dem Kriege mit den niederziehenden Ereignissen wenig geeignet. Hat man auch heute noch zu überschwänglichen Hoffnungen keinen Anlaß, so gestattet doch die Atempause, die eingetreten ist, wieder einen Blick auf die Zeit zu werfen, die von jedem Deutschen das höchste Maß Selbstaufopferung gefordert hat. Ganz anders bei unseren Gegnern im Weltkrieg! Dort weiß man, waffentüchtig wie man die Nation erhält, den Wert der deutschen militärischen Literatur zu schätzen. Die Hälfte der Auflage des hier angekündigten Buches ist ins Ausland gewandert! In zwei fremde Sprachen ist das Buch übersetzt. Sollten da auch nicht Eisenbahner, die unter der glühenden Sonne Mazedoniens ein Werk vollbracht haben, das heute noch im Friedensverkehr seinen Meister lobt, zu dem Buche greifen, um sich von sachkundigster Feder durch die Kriegsjahre 1915—1918 führen zu lassen?

Das Buch trifft die Bedürfnisse des Leserkreises, für den es gedacht ist, in trefflicher Weise. Keine trockene militärische Berichterstattung, sondern ein lebensvolles Bild von dem Schaffen und Leiden der Truppe in Mazedonien. Die Erinnerung an die schweren Monate tret wieder vor Augen, wo 30 und 40 % der Kompagnien a Fieber darniederlagen und das Malarialazarett in Nisch d Menge der Schwerkranken kaum mehr zu fassen vermocht Daneben aber der Erfolg eines nie versagenden Pflich bewußtseins: ein Feldbahnnetz von 325 km und ein Sei bahnnetz von 163 km Länge war entstanden, der Rückha für die Front am Ochridasee und im Czernabogen. Es i ein schätzbarer Vorzug des Buches, daß in einer Reihe vo Zahlen über die Betriebsleistungen der Bahnen Vergleich ermöglicht werden, bis zu welchem Grade selbst Bahne primitivster Bauart belastet werden können, Zahlen, d wohl nur dem Verfasser als dem Kommandeur der Eise bahntruppen des A. C. K. 11 zur Verfügung standen. Dies in den Text eingestreuten betriebstechnischen Bemerkunge machen das Buch zu einem wertvollen Bestandteil de technischen Schrifttums überhaupt.

Hat man sich an dem Erfolg dieser Leistungen erfreu und an Hand der beigegebenen Übersichtskarte und de 28 wohlgelungenen Aufnahmen, zum Teil von geradez künstlerischer Vollkommenheit (Vor dem Brunnen i Veles), das Arbeitsgebiet der Eisenbahntruppen durch wandert, dann wird selbst der Abschied nach dem Zu sammenbruch der bulgarischen Front von diesem Kriegsschauplatz nicht schwer: ein Hort der Disziplin in der allgemeinen Chaos macht die deutsche Eisenbahntrupp kehrt, baut die Vorräte ab, bringt die Betriebsmittel zu rück, sprengt, zerstört, kämpft, wird abgeschnitten un sucht in einzelnen Abteilungen ihren Weg durch das zer klüftete Bergland, bis sich die zersprengten Teile nach tagelangen Märschen, längst verloren geglaubt, an Sav und Donau wiedereinfinden. Als am 1. November 1918 di Savebrücke im Rücken der abziehenden Truppen gesprengt wurde, sank mit ihren Trümmern ein Stück Geschicht der deutschen Eisenbahntruppen in die schwarze Flut Keiner aber, der dort in Reih und Glied gestanden, brauch sich dieses Endes zu schämen. Daß dieser Arbeit ei ehrendes Denkmal gesetzt wurde, sollten alle dem Ver fasser danken, die an dem Kampf im Balkan beteiligt waren Dem Buche, welches sich bei vorzüglicher Ausstattung durch seinen geringen Preis empfiehlt, möchte man die weiteste Verbreitung gönnen.

Dr. Remy.

Deutschlands größte Schiffe vor dem Stapellauf.
„Bremen“ und „Europa“ des Norddeutschen Lloyd.

Von **Orrie Müller.**

Durch den Stapellauf der beiden größten Handelsschiffe, r 46 000 Tons-Dampfer „Europa“ und „Bremen“ des rddeutschen Lloyd wird sich am 15. und 16. August, auf n Werften von Blohm & Voß in Hamburg und der Deutchen Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Werk: ct. Ges. „Weser“ in Bremen, ein in der Geschichte der eltschiffahrt beispiellos dastehendes Ereignis abspielen. s ist das erste Mal in der Geschichte der Seeschiffahrt ler Länder, daß zwei im Auftrage einer Reederei erbaute iesendampfer, von denen jeder ein nach besonderen länen und Entwürfen, sowohl technischer, als auch künstrischer Art, hergestelltes erstklassiges Passagierschiff rstellt, kurz nacheinander, mit nur einem Tag Zeitunterhied, vom Stapel laufen.

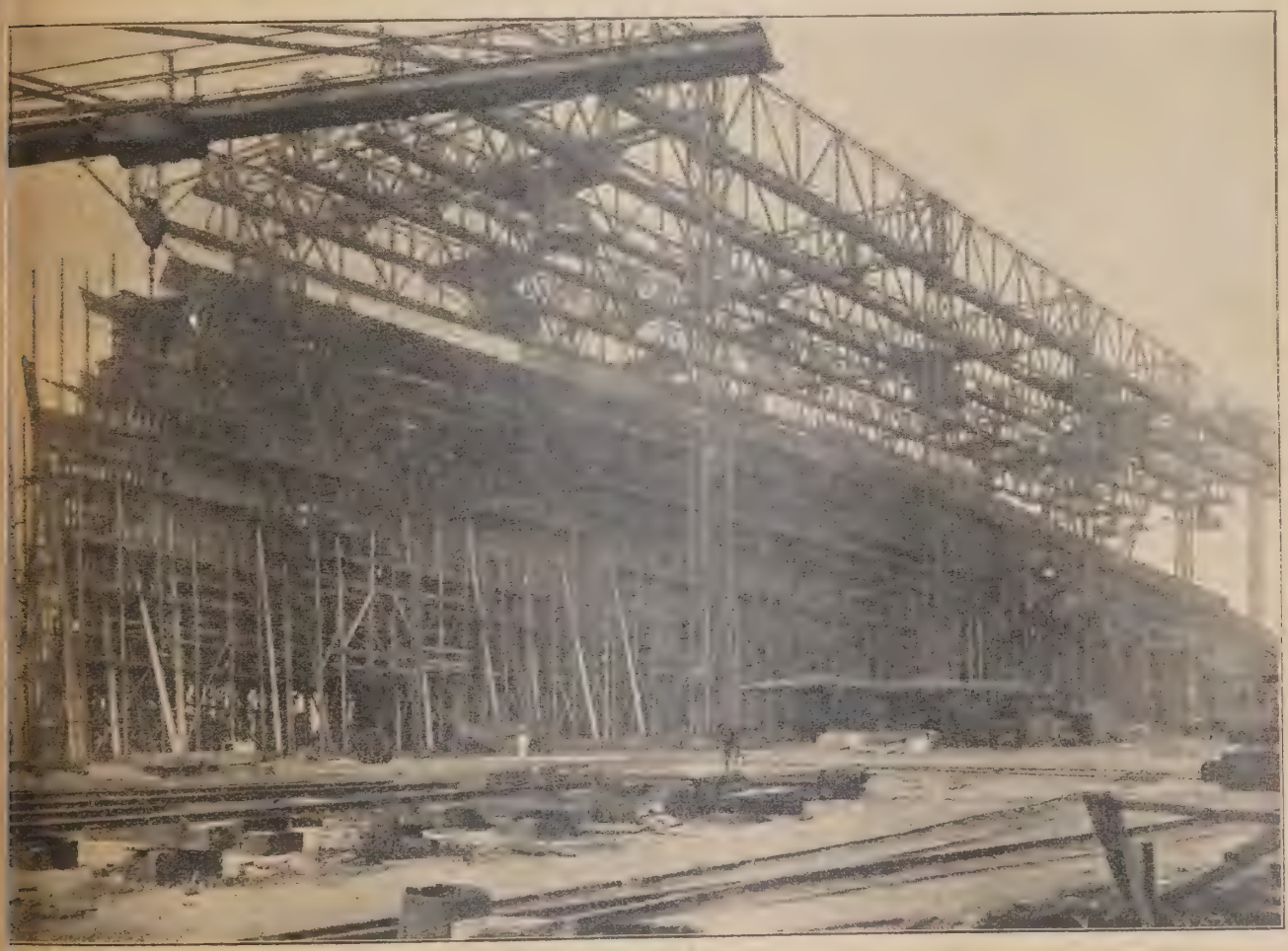


Photo: Norddeutscher Lloyd, Bremen

Nach einer verhältnismäßig kurzen Bauzeit haben die beiden Schnelldampfer, diese Musterleistungen der deutschen Schiffbauindustrie, das gegenwärtige Stadium der Schwimmfähigkeit erreicht; denn erst um die Mitte des zweiten Viertels des Jahres 1927 ist die Streckung der Kielplatten erfolgt. Welche ungeheuere Mengen von Material seit dieser Zeit in den beiden Schiffskörpern verarbeitet worden sind, weisen die Zahlen von 24 Millionen kg Stahlbleche und Profile und 3½ bis 4 Millionen Stück Nieten aus, die für jeden Dampfer ihre Verwendung gefunden haben.

Unleugbar ist aber auch die große Bedeutung, die der Bau solcher Schiffe für die deutsche Volkswirtschaft und für das deutsche Erwerbsleben besitzt. Zeitweilig sind bis zu 5000 Arbeiter an jedem Schiff tätig gewesen. Dabei bleiben aber die Zahlen der Angehörigen der übrigen direkt und indirekt für die Fertigstellung der „Bremen“ und „Europa“ herangezogenen Berufe unberücksichtigt. Schwerlich wird sich aber auch der Laie eine Vorstellung davon machen können, welche Unsumme geistiger Vorarbeit zu leisten war, um die Einzelteile des Schiffes zu entwerfen, damit ihre Zusammensetzung planmäßig und reibungslos erfolgen konnte. Denn der gewaltige Gesamtorganismus solcher Schiffsgiganten erfordert bis in alle Einzelheiten hineingehende genaueste Berechnungen, bei denen die rationelle und praktische Einordnung aller für den Schiffsbetrieb erforderlichen Anlagen, eine auschlaggebende Rolle spielt.

Überaus komplizierte Maschinen und feinnervige Apparate sind erforderlich, damit diesen Schiffen, unter Wahrung der ihnen bestimmten, im Verhältnis zu den von jetzt in Fahrt befindlichen Dampfern erzielten Leistungen, bedeutend erhöhten Geschwindigkeiten, ein Sicherheits-Koeffizient verliehen wird, der das Gefahrenmoment auf ein Minimum vermindert.

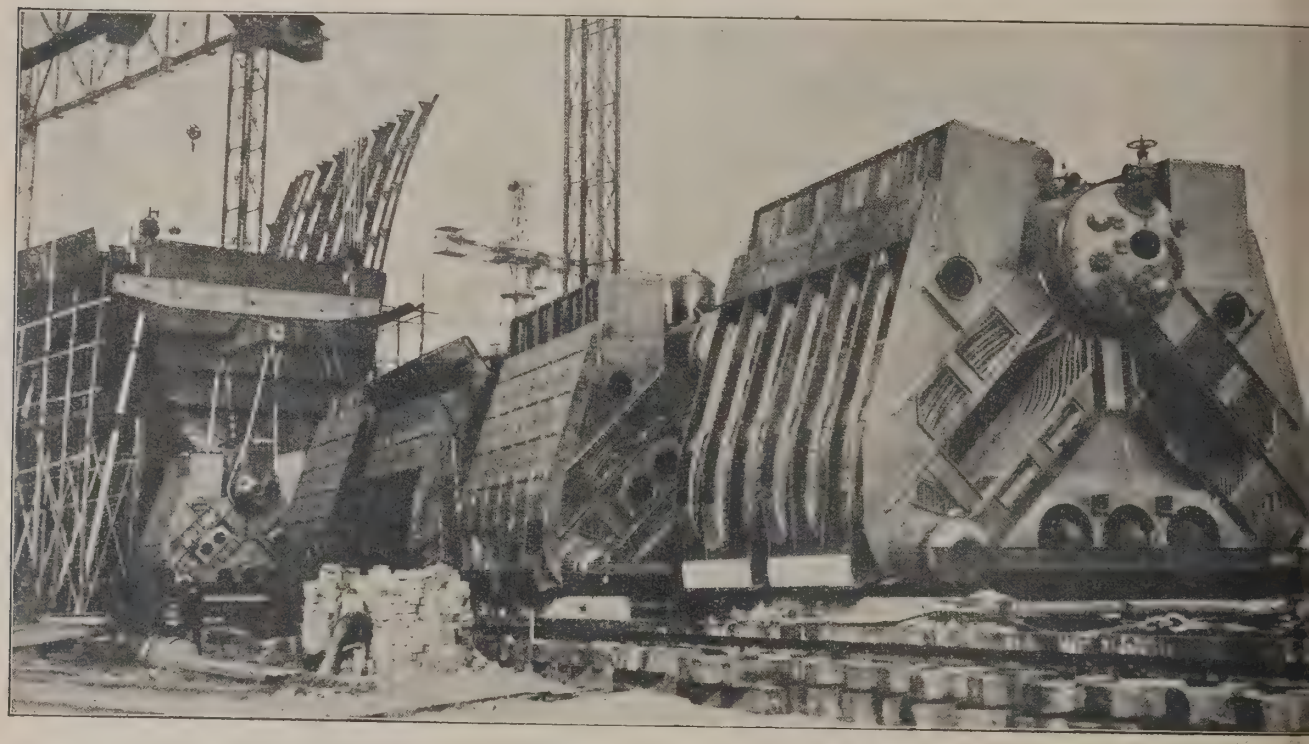
Die mit je vier Schrauben ausgerüsteten Schiffe erhalten Doppelböden zur Verhütung der Folgen eines unvorhergesehenen Wassereinbruchs. Sie werden ferner durch eine Anzahl wasserdichter Schotte, die von der Brücke aus binnen kürzester Zeit durch einfache Umlegung eines Hebels geschlossen werden können, in eine größere Anzahl fest voneinander getrennte Abteilungen zerlegt, so daß die Schiffe auch dann noch schwimmfähig bleiben, wenn durch

Verletzung der Außenhaut unter Wasser mehrere Abteilungen, — an den Enden bis zu vier, — voll Wasser laufen sollten. In einem solchen Falle würde selbst das Fortbewegungsvermögen der beiden Schnelldampfer durch die außerordentlich sinnreiche Einteilung der Maschinen- und Kesselräume kaum in Mitleidenschaft gezogen werden.

Besonderer Wert ist ferner auf die Ausrüstung der Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ mit ausreichenden großen Rettungsbooten gelegt, die fast sämtlich Motorantrieb erhalten, und die durch eine neuartige, besonders sicher und zuverlässig wirkende Bootsaussetzvorrichtung bedient werden. Die übrigen Sicherheitsanlagen, die durch ein praktisch geschultes Personal jederzeit zuverlässig bedient werden können, werden, wie auch alle übrigen Be-

denen zum großen Teil Privatbäder angegliedert sind, Zeit der Überfahrt verbringen; sie werden nicht nur hohen, von Licht durchfluteten Speisesälen ihre Mahlzei einnehmen, oder in architektonisch reizvollen komfortab Gesellschaftshallen bei Musik, Tanz und Spiel ihre abe liche Unterhaltung finden, es wird ihnen über solche wohnheiten hinaus auf den schwimmenden Palästen „B men“ und „Europa“ jede liebevoll gepflegte und vollend Reisekultur geboten.

Einrichtungen zur Pflege des Körpers aller Art: Spo und Sonnendecks von bisher nicht erreichten Ausmaß ein luxuriös ausgestattetes Schwimmbad, das durch gr zügige Anlagen medizinischer Bäder ergänzt wird, ger mige Turnsäle mit einem reichhaltigen Inventar an medi



Schiffskesssel vor dem Einsetzen. *Photo: Norddeutscher Lloyd, Brem*

triebs- und Navigationseinrichtungen, den in der Neuzeit erzielten Fortschritten des Schiffsbaus nach jeder Richtung hin entsprechen.

Aber auch über das rein inländische Interesse hinausgehend, haben die Dampfer „Bremen“ und „Europa“ schon während der Zeit ihres Baues die Aufmerksamkeit des Auslandes auf sich gelenkt, weil man auch hier erkannt hatte, daß es sich um den Bau von zwei Schiffen handelt, die vollkommen den hohen Stand der gegenwärtigen deutschen Schiffsbaukunst verkörpern.

Dieses Interesse ist aber nicht rein technischen, sondern auch den raumkünstlerischen Schöpfungen an Bord der „Bremen“ und „Europa“ zuzuwenden. Eine ganze Reihe von namhaften und führenden deutschen Künstlern und Architekten ist beauftragt worden, die Entwürfe für die raumkünstlerische Gestaltung der Gesellschaftshallen, der Speisesäle, der Theater- und Tanzsäle, der Rauchsalons, Damen- und Kinderzimmer, der Schwimmbäder und Turnsäle, der Bars und Blumenlauben u. v. a. m. herzustellen. Die Träger von Namen, wie: Prof. Troost-München, Architekt Breuhaus-Düsseldorf, Prof. Wach, Prof. Paul, Dr h. c. Rudolf Alexander Schröder usw. gelten aber auch außerhalb der deutschen Reichsgrenzen als die Repräsentanten der modernen Richtung der deutschen Raumkunst, deren Anwendung auf den Dampfern „Bremen“ und „Europa“ vorbildliche Wirkungen erzielen wird. So werden diese Schnelldampfer in jeglicher Hinsicht den Ansprüchen aller Kategorien von Überseereisenden Genüge leisten.

Die Fahrgäste der I. Klasse dieser Schiffe werden nicht nur in raumkünstlerisch stilvollen und eleganten Räumen, mechanischen Apparaten, werden den Fahrgästen zur Ver fügung stehen.

Nicht nur von breiten, windgeschützten Promenaden decks herab, sondern auch aus stimmungsvollen Blumen lauben wird der Blick des Reisenden über das unendlich Meer und über die wechselnden Bilder der Küsten schwe fen. Fahrstühle modernster Art werden den Verkehr vo Deck zu Deck vermitteln. Das Verweilen in Theatersäle in Bordkinos, in Bibliotheken oder in der Ladenstraße wir den Reisenden fast vergessen lassen, daß er sich an Bor eines schnellen Schiffes auf der Hochstraße des Weltver kehrs befindet. Neben den Speisesälen I. Klasse wird au beiden Schnelldampfern ein großes Restaurant eingebaut in dem der Reisende nach eigener Wahl und auf eigen Kosten seine Mahlzeiten einnehmen kann. Dadurch wir er völlig unabhängig von der sonst üblichen Form de Schiffsverpflegung, deren Kosten im Gesamtfahrpreis ent halten sind.

In der Erlesenheit des Geschmacks, in der vornehmen und gediegenen Ausstattung werden aber auch die Räum lichkeiten der II. Klasse auf den Schnelldampfern „Bremen“ und „Europa“ etwas Einzigartiges darstellen. Auch in diesen Räumen wird sich ein stilvolles gesellschaftliches Leben entfalten. Gesellschaftshallen, Rauchsäle, Damen- und Kindersalons werden mit der wirkungsvollen und harmonischen Komposition der Farbtöne die charaktervolle Gediegenheit dieser Klasse unterstreichen.

Die dritte Kajüte für Touristen, die sich im Laufe der vergangenen Jahre im überseeischen Passagierverkehr einer zunehmenden Beliebtheit erfreut, wird auf den

hnelldampfern „Bremen“ und „Europa“ einen breiten
um in Anspruch nehmen. Es ist daher verständlich,
ß gerade auch der Ausstattung dieser Klasse eine liebe-
lle Aufmerksamkeit zugewandt wird, damit sie im voll-
detesten Maße allen denen ein Heim bietet, die sie auf
n großen neuen Schnelldampfern des Norddeutschen
oyd zu Besuchs- oder Studienreisen nach dieser oder
ner Seite des Atlantik in Anspruch nehmen wollen.

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte in neu-
er Zeit hat zu einer völligen Umgestaltung der Räum-
hkeiten der III. und der in ihr früher herrschenden
rhältnisse geführt. Diese Wandlung wird insbesondere
f den Dampfern „Bremen“ und „Europa“ starken Aus-
uck finden; denn die Einrichtungen dieser Klasse werden
jeder Weise den sozialen Forderungen der Neuzeit ge-
cht. Die Reisenden wohnen und schlafen in behaglichen,
uberen Kammern; sie tafeln in gemeinsamen Speise-
len und verbringen die frohen Stunden eines sorgen-
eien Lebens während der Überfahrt auf breiten Decks,
ler in den für geselligen Aufenthalt zur Verfügung
ehenden Räumen, wie Rauch- und Damenzimmern.

Aber auch der mehr als tausend Köpfe zählenden Be-
tzung jedes Schiffes wird inbezug auf Unterbringung
nd Verpflegung weitgehende Fürsorge zuteil werden.

So tritt bei den neuen deutschen Schnelldampfern „Bremen“ und „Europa“ des Norddeutschen Lloyd der ungeheure Fortschritt, den die deutsche Schiffbaukunst im Wandel der Zeiten erfahren hat, deutlich in die Erscheinung. Heute noch ruhen die Riesenleiber der Schiffsgiganten, die vom Frühjahr 1929 ab je 3200 Menschen in schneller Fahrt über das Weltmeer tragen werden, auf den Helgen. Heute noch streben Pfeiler und Gerüste zu ihrer Höhe empor. In wenigen Tagen aber werden die gewaltigen Rahmengerüste fallen und die Schiffskörper ihre massigen Formen klar erkennbar dem bewundernden Auge des Beschauers zeigen. Nach der Taufe der beiden Schnelldampfer durch den deutschen Reichspräsidenten von Hindenburg und den amerikanischen Botschafter Shurman werden sich die Schiffsleiber in Bewegung setzen, um sich ihrem Element zu vermählen. Mehr als 30 Millionen kg Gewicht weist jedes der Schiffe mit den zum Teil bereits eingebauten Kesseln und Maschinen auf. Diese ungeheure Masse gilt es beim Stapellauf zu bewegen und zur rechten Zeit wieder abzubremsen.

Im Frühjahr 1929 aber werden „Bremen“ und „Europa“ die Handelsflagge Deutschlands und die des Norddeutschen Lloyds über das Weltmeer tragen und im ständigen Dienst auf der Hochstraße des Weltverkehrs die deutsche Handelsschiffahrt um ein gewaltiges Aktivum von nahezu 100 000 Br. Reg. Tons erstklassigen Schiffsraum vermehren.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Bergbahn auf den Schauinsland bei Freiburg (Breisau).** Der Bau der seit Jahren geplanten Seilbahn auf en 1200 m hohen Schauinsland in der Nähe von Freiburg Breisgau) ist jetzt von den beteiligten Stellen endgültig eschlossen worden. Der Schauinsland soll die modernste ergbahn in ganz Europa erhalten. Man hat sich entchlossen, eine sogenannte kontinuierliche Seilschwebebahn — im Gegensatz zu den bisherigen endelbahnen — zu bauen. Diese Bauart gelangt hier zum rsten Mal zur Anwendung. Die Bahn wird von der Talation in Friedrichshof bei Günterstal auf 3200 m langer trecke nach dem 1200 m hohen Gipfel des Schauinsland ühren. Unterwegs ist nur eine Haltestelle, die ich aus technischen Gründen als notwendig erweist, voresehen. Die Fahrt bis zum Gipfel dauert 17 Minuten; an kann also von Freiburg aus in 40 Minuten den impoanten Gipfel des Schauinsland erreichen. Voraussichtlich oll der Fahrpreis der Bergfahrt 2 RM, der Talfahrt 1 RM etragen. Die Reisebüros und Fahrkartenausgabestellen, ie Rundreisehefte zusammenstellen, werden auch die chauinslandbahn-Fahrkarten führen.

Die besondere Bauart der neuen Bahn nach dem Umaufsystem dürfte — wie wir hören — eine wesentlich rößere Leistungsfähigkeit als bei den sogenannten Pendelbahnen, wie z. B. der Zugspitz- und Kreuzeckbahn, ermöglichen. Es kann eine beliebige Zahl von Kabinen in Betrieb gestellt werden, so daß man pro Stunde bis zu 70 Personen befördern kann. Mit dem Bau hofft man, bereits im nächsten Sommer fertig zu sein.

— **Die Reichsbahn-Zentralschule in Hanau.** In der Zeit om 25. Juni bis 11. August d. J. hat in der Zentralschule Hanau der 20. Lehrgang für Dienstanfänger des Reichsbahnassistenten- und Betriebsassistenten-Dienstes stattgefunden. An ihm waren 120 Dienstanfänger der Reichsbahndirektionen Köln, Essen, Münster, Trier, Kassel und Mainz beteiligt. Infolge des außerordentlichen Andrangs mußte dieser Lehrgang zum ersten Mal als vierfacher Parallel-Kursus stattfinden mit einer Besetzung von je 30 Schülern. Dieselbe Stärke ist auch bei den nächsten Kursen auf Grund der bisherigen Anmeldungen zu erwarten.

Neben dem bereits früher bedeutend vergrößerten Lehrstellwerk sind jetzt auch die Lehrabfertigungen für den Personen- und Güterverkehr bedeutend verbessert worden. Zugleich ist für die Warenkunde eine Mustersammlung eingerichtet worden, die bereits einen stattlichen Umfang angenommen hat.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe in Saarbrücken und Trier.** Die Mittelrheinische Verwaltungsakademie in Bonn veranstaltet zusammen mit der Verwaltungsakademie Frankfurt (Main) und mit Unterstützung der Reichsbahndirektion Trier sowie der Eisenbahndirektion des Saargebietes in Saarbrücken eine eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe mit dem folgenden, vorläufig mitgeteilten Programm:

I. In Saarbrücken. Am 8. September 1928, „Entwickelungstendenzen des Weltverkehrs seit dem Weltkriege“. Privatdozent Dr. Napp-Zinn, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft in Köln; am 9 September 1928, „Die Psychotechnik im Dienste der Verkehrsbetriebe“. Professor Dr. Bloß, Reichsbahnoberrat in Dresden sowie „Güterverkehr und Wirtschaft“ (Dozent noch unbestimmt).

II. In Trier. Am 15. September 1928, „Verfassung und Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“. Ministerialrat a. D. Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Berlin; am 16. September 1928, vorm. 10.45 bis 12.15 Uhr, „Wandlung in der Wirtschaftsführung; die Erfolgswirtschaft der Deutschen Reichsbahn“. Ministerialrat a. D. Reichsbahndirektor Dr. Homberger, Berlin sowie „Wettbewerb und Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel“, Oberregierungsrat Dr. Teubert vom Institut für Konjunkturforschung, Berlin“.

Niederlande.

— **Direkter Nordisch-Niederländischer Gütertarif.** Am 1. August 1928 ist ein direkter Gütertarif für den nordisch-niederländischen Güterverkehr im unmittelbaren Durchgang durch Deutschland in Wirkung getreten. Der Tarif enthält in der Guldenwährung erstellte direkte Frachtsätze für die in der Gütereinteilung (Abt. B Abschnitt II) genannten Güter für den Verkehr zwischen den in den Tarif aufgenommenen niederländischen, dänischen, schwedischen und norwegischen Stationen.

Die direkten Frachtsätze gelten bei Leitung der Sendungen über die im Tarif bei den verschiedenen Stationsverbindungen angegebenen Grenzübergänge; eine besondere Leitungsvorschrift des Absenders im Frachtbriefe ist bei Sendungen, die im direkten Verkehr abgefertigt werden können, nicht erforderlich. Schreibt der Absender jedoch bei Sendungen, die im direkten Verkehr abgefertigt werden können, einen anderen als den im Tarif vorgesehenen Beförderungsweg vor, so ist direkte Abfertigung nicht möglich.

Auf die Transporte finden die Bestimmungen des IÜ., die Einheitlichen Zusatzbestimmungen hierzu, sowie die

im Gütertarif enthaltenen besonderen Bestimmungen Anwendung. Die in § 1 (1) der AusfBest. zum IÜ. aufgeführten Gegenstände, ferner Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen aus edlen Metallen und Papiere mit Geldwert, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen sowie Leichen sind von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen ausgeschlossen.

Nachnahmen und Angabe des Interesses an der Lieferung sind zugelassen, und zwar in der Währung des Versandlandes.

Bei direkt abzufertigenden Sendungen kann als Teilfrankatur nur die Bezahlung einer bestimmten Summe vorgeschrieben werden; bei der gebrochenen Abfertigung unterliegenden Sendungen sind Teilfrankaturen nur bis zur Grenze des Versandlandes oder bis zu einer weitergelegenen Landesgrenze zugelassen.

— **Nord-Friesische Nebenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Jahresbericht 1927 sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen 1926 hauptsächlich durch den Autobuswettbewerb um gut 12 000 hfl gesunken; die Güterbeförderungseinnahmen dahingegen sind um etwa 4700 hfl gestiegen.

Der Reingewinn von 17 713 hfl (v. J. 29 878 hfl) ermöglichte die Zahlung einer Dividende von 15 hfl (1926 25 hfl) auf die Aktie.

Die von der Gesellschaft gegen den Staat erhobene Klage auf Ersatz des im Jahre 1914 erlittenen Schadens von 21 240 hfl wurde in höchster Instanz zugesprochen; der aus diesem Grunde eingegangene Reinbetrag von 28 472 hfl (Klagesumme + Zinsen abzüglich Prozeßkosten) wurde dem Reservefonds für Abschreibungen auf das rollende Material überwiesen.

— **Nederland-Expreß den Haag—Genua.** Die Dampfschiffgesellschaft „Nederland“ in Amsterdam wird Donnerstags (mit Zwischenräumen von 14 Tagen) zur Beförderung von Passagieren, welche mit Dampfern dieser Gesellschaft nach Niederl.-Ostindien abfahren wollen, über Land nach Genua einen Bootzug (den „Nederland-Expreß“) vom Haag S. S. nach Genua verkehren lassen, mit dem in Genua der Anschluß auf den Freitags (mit Zwischenräumen von 14 Tagen) ab Genua abfahrenden Dampfer der Gesellschaft „Nederland“ erreicht wird.

Der über Utrecht—Arnheim—Cleve — Köln—Mainz—Karlsruhe — Basel Bad. Bf. — Luzern — Chiasso — Mailand verkehrende Zug, der Donnerstags 8.47 Uhr vom Haag S. S. abfährt und Freitags 8.45 Uhr in Genua eintrifft, führt bis Basel Bad. Bf. nur Durchgangswagen 1. und 2. Klasse und einen Speisewagen. In Basel werden nach Bedarf Schlafwagen beigestellt, ab Mailand wird auch wieder ein Speisewagen mitgegeben.

Der Zug verkehrte zum ersten Male am 26. Juli 1928 im Anschluß an den am 27. Juli ab Genua abgefahrenen Maildampfer „P. C. Hooft“ und wird weiter in 1928 verkehren am 9. und 23. August, 6. und 20. September, 4. und 18. Oktober, 1. und 15. November und am 13. und 27. Dezember.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnneubauten in Estland.** Die Trassierungsarbeiten der neu zu eröffnenden breitspurigen (1524 mm) Bahn Dorpat (Tartu)—Petschur (Petseri) und der schmalspurigen Bahn Rappel (Rapla)—Leal (Lihula)—Werder (Wirtsu) sind nunmehr beendet worden. Die Eisenbahnneubautendirektion wird jetzt zur Ausarbeitung von genaueren Bauplänen nebst Wirtschaftsplan und Kostenanschlag schreiten. Die Bauarbeiten selbst können nicht vor dem September beginnen, jedoch glaubt man, daß die Arbeiten nicht vor dem Frühjahr 1929 in Angriff genommen werden. Die Baudurchführung wird an Unternehmer durch Mindestangebot vergeben; der Bau der schmalspurigen Bahn Rappel—Werder wird einer einheimischen Firma anvertraut, dagegen soll die Bahnlinie Dorpat—Petschur von ausländischen Baufirmen errichtet werden. Letzteres ist jedoch noch nicht entschieden, da einheimische Baufirmen auch auf diese Arbeiten Anspruch erheben. Die Länge der breitspurigen Bahn Dorpat—Petschur beträgt 88 km. D neue Bahn durchquert waldreiche und landwirtschaftl üppige Gebiete Estlands; — sie hat gleichzeitig einen st tegischen Sinn, da Petschur unweit der russischen Gre liegt und die neue Bahn eine schnellere, direkte Verb dung von Dorpat nach Petschur ermöglicht. Die bisher Verbindung über Walk hatte eine Streckenlänge v 189 km, also über 100 km Umweg. — Große Hoffnung werden auch auf die russischen Durchgangsgüter gele Man glaubt, daß die russischen Güter vom Pleskauer G biet statt über den Rigaer Hafen, nach Reval geleitet w den können. — Diese Hoffnung ist jedoch nicht vollko men gerechtfertigt, da nach bisherigen Erfahrungen d russische Transit über Estland von Jahr zu Jahr eine s kende Tendenz aufwies. Die schmalspurige Bahn Rappel Werder ist 104 km lang und durchquert hauptsächlich d landwirtschaftlich ärmste Land Estlands. An der neu Bahn liegen einige Flecken, wie Märjamaa und Leal; wi schaftlich wird sich diese Bahn wohl kaum rentiere Die Bahn nimmt ihren Anfang bei dem Bahnhof der P val—Pernauer schmalspurigen Fernbahn und endet an de kleinen Hafen Werder. Die Bedeutung dieser Bahnlin liegt in der besseren Verbindung mit der Insel Oesel; Werder besteht ein Fährenbetrieb nach Kuiwast auf d Insel Moon, von hier führt weiter eine Molenverbindu nach der größten Insel Estlands Oesel (Saaremaa). D Personenverkehr zwischen Kuiwast und der Kreissta Oesels-Arensburg (Kuresaare) wird z. Zt. durch Autobu linien bedient. — Für die Baudauer beider Bahnen ist ei Frist von drei Jahren vorgesehen worden.

— **Ein polnischer See-Weichsel-Hafen bei Danzi** Der polnische Minister für Handel und Industrie hat dies Tage unter dem Titel „Die Wirtschaftspolitik“ (La polit que economique) eine Sammlung von Abhandlungen e scheinen lassen, in denen verschiedene wirtschaftliche Pr bleme besprochen werden, mit denen sich die polnische R gierung in den letzten Jahren beschäftigt hat. Eine de Abhandlungen bespricht das Projekt der Erstellung eine polnischen Hafens bei Tczew (Dirschau), der durch eine genügend tiefen Kanal mit dem Meere Anschluß erhalte soll. Das Projekt datiert noch aus dem Jahre 1919, aus de Zeit, da die Westgrenze Polens und das Problem seine Anschlusses ans Meer eine endgültige Lösung gefunde hatten. Das Projekt sieht die Erstellung der Arbeiten i zwei Serien von 5 und von 10 Jahren vor, nämlich: Er stellung eines 28 km langen Kanals und eines Hafens mi einer Wassertiefe von 6 m, die nach und nach bis auf 10 r erhöht werden soll, ferner den Bau eines Holzhafens mi einer Oberfläche von rund 20 000 m², wovon die Hälfte au die Wasserfläche entfällt, und der später durch drei weiter Becken ergänzt werden soll. Dieser Hafen bei Dirschau sol durch eine Schleuse mit der Weichsel in Verbindung ge bracht werden und außerdem war eine hydroelektrisch Anlage vorgesehen. Das Projekt konnte bisher aus finan ziellen Gründen nicht verwirklicht werden. Nun hat abe die Entwicklung des Kohlenexportes über Danzig und den provisorischen Hafen von Gdingen schon gegen Ende 1925 die Leistungsfähigkeit des Umschlags in diesen Häfen überholt und aus diesem Grunde haben nach und nach die Kohlen Dirschau als Ausgangspunkt genommen und die Schiffahrtsgesellschaft Wisla-Baltik m. b. H. hat über Dirschau—Weichsel—Schievenhorst beträchtliche Mengen nach den baltischen Häfen ausgeführt, nämlich 57 000 t im Jahre 1926 und 154 000 t in 1927. Die Wisla-Baltik m. b. H. gegründet im Juni 1926, hat sich zur Aufgabe gestellt Kohlen mit der eigenen Seetonnage und mit dem Hafen von Dirschau als Basis Kohlen zu exportieren. Sie hat sich zu diesem Zwecke eine Anzahl Schleppboote und Hochseekähne gesichert und, nachdem sie sich eine gewisse Erfahrung erworben hatte, kaufte sie 5 Schleppboote und 14 Kähne mit einem Gesamtfassungsvermögen von 10 000 t. Die Tonnage soll aber in Bälde verdoppelt werden, damit die Gesellschaft regelmäßige Verbindungen aufnehmen kann zwischen Dirschau einerseits und den schwedischen, dänischen, lettischen und finnländischen Häfen anderseits. Die Wisla-Baltik m. b. H. hat zur Verwirklichung des Projektes bereits das nötige Gelände angekauft, hat 1000 m Eisenbahngleise erstellt und zwei schwimmende Krane sowie die nötigen Umschlagseinrichtungen in Auftrag gegeben. Der Hafen weist heute schon eine Leistungsfähig-

k von 6000 t täglich auf. Bis zum kommenden Winter rden die Arbeiten des ersten Ausbaues beendigt sein. Ganz in der Nähe der Niederlassung der Wisla-Baltik n b. H. hat sich das Verkehrsministerium Gelände ge- iert für den Umschlag und die Lagerung des aus Schwe- d kommenden Erzmaterials, mit welchem die ausfahren- d Kohlenkähne für den Rückweg belastet werden. Wenn a diese Arbeiten zum größten Teile auf private Ini- tiative und mit privaten Kapitalien erstellt worden sind, s werden sie doch in jeder Beziehung von den polnischen Behörden unterstützt: die Regierung stellte der Gesell- s aft weiteres Gelände bei der Brücke von Dirschau zur Verfügung und gewährte für die Kohlentransporte über Dirschau die gleichen Tarife wie über Danzig wie ihr auch v schiedene fiskalische und Zollerleichterungen einge- r mt worden sind.

Um die Schiffahrt auf der Weichsel zu erleichtern, hat d polnische Arbeitsministerium in Verbindung mit dem Verwaltungsrat des Danziger Hafens in den Jahren 1926 b 1927 eine ganze Serie von Arbeiten in Angriff ge- nommen für die Verbesserung der Fahrrinne und die Ver- t ung der Weichsel unterhalb Dirschau bis nach Schieven- horst, wie auch zur Verbesserung der Weichselmündung. Diese Arbeiten bezwecken die Erhaltung einer Mindest- tiefe in der Weichsel von 4 m, so daß Schiffe bis zu 2000 t b nach Dirschau hinauffahren können, was um so wichtiger erscheint, als die polnische Handelsmarine beabsichtigt, eine direkte Verbindung Dirschau—Antwerpen mit dem 1000 t- Dampfer „Tczew“ einzuschalten. Die Erhaltung einer ge- nügenden Tiefe in der Weichsel wird überdies den direkten Umschlag der auf den Seeschiffen eintreffenden Güter in die Flußschiffe ermöglichen.

— **Voranschlag der Tschechoslowakischen Staatsbahnen f. 1929.** Im Voranschlag der Staatsbahnverwaltung, wie er vom Ministerrat genehmigt wurde, betragen die Betriebs- ausgaben 4 613 000 750 Kc und die Betriebseinnahmen 4 668 999 750 Kc. Für das Jahr 1928 betrugen die Ein- nahmen auf Grund des Voranschlages 4 575 511 320 Kc, die Ausgaben 4 414 220 050 Kc. Es sind demnach für das Jahr 1929 die Ausgaben gegenüber dem Jahre 1928 um 198 689 700 Kc höher. Entsprechend den höheren Ausgaben sind auch die Einnahmen für das Jahr 1929 um 193 448 430 Kc höher. Die Erhöhung der Ausgaben und Einnahmen sind das Ergebnis des steigenden Betriebes auf den tschechoslowakischen Bahnen, an die insbesonders die große Baubewegung und die aufblühende Ausfuhr erhöhte Anforderungen stellen. Der Investitionsvoranschlag für das Jahr 1929 beträgt 331 590 000 Kc und ist um ungefähr 70 Millionen Kc höher als im Jahre 1928. Der innere Auf- bau des Voranschlages für 1928 wird auch für das Jahr 1929 beibehalten, so daß die Deckung der Investitions- kosten einmal durch den Betriebsgewinn von 155 999 000 Kc, das andere Mal durch einen Beitrag aus der Staats- fonds in der Höhe von 175 600 000 Kc sichergestellt wird. Dieser Staatsbeitrag stellt einen 25prozentigen Teil der eingeho- benen Verkehrssteuer dar. Die Ergebnisse des Voran- schlages für das Jahr 1929 entsprechen denen für das Jahr 1928, in welchem Jahre ein Betriebsgewinn von 1 191 270 Kc ausgewiesen wurde. Der Voranschlag des Eisenbahnministeriums selbst weist an Ausgaben für das Jahr 1929 den Betrag von 28 934 300 Kc aus. Die Einnahmen sind in der gleichen Höhe angenommen, da der Betrieb mit eigenen Mitteln den nicht gedeckten Unter- schied zwischen Ausgaben und Einnahmen trägt. Gegen- über dem Jahre 1928 sind die Ausgaben für das Jahr 1929 um 1 011 000 Kc niedriger.

— **Neues Verfahren für die Reinigung der Personen- wagen bei den tschechoslowakischen Bahnen.** Die Eisen- bahnverwaltung erprobt ein neues Verfahren für die Rei- nigung von Personenwagen, welches bei der Reichsbahn- direktion Halle bereits in Verwendung steht. Das neue Reinigungsverfahren besteht in einem Wasserspritzver- fahren. Dem Wasser wird Seife und ein Desinfektions- mittel zugesetzt. Die Vorteile des neuen Verfahrens be- stehen 1. in der Verminderung der gesundheitsschädigen- den Gefahr für die Arbeiter, welche die Reinigung durch- führen und 2. in der Zeitersparnis und der Gründlichkeit der Reinigung. Die Reinigung eines Personenwagens durch einen Arbeiter dauert mittels Hand zwei Stunden, die Reinigung mit dem Spritzverfahren 45 Minuten; es tritt weiter eine 50prozentige Ersparnis an Scheuertuch und Bürsten ein.

— **Erhöhte Rückerstattung der Verkehrssteuer an die tschechoslowakische Staatsbahnverwaltung.** Das Finanz- ministerium hat bisher von der durch die Eisenbahnver- waltung abgeführten Verkehrssteuer 20 % zurückerstattet, was in den letzten Jahren einen Betrag von ungefähr 160 Millionen Kc ausgemacht hat. Das Eisenbahnmini- sterium ersuchte nun um Erhöhung dieses zurücker- statteten Teiles auf 40 %, damit der Bahnverwaltung größere Investitionen ermöglicht würden. In der letzten Zeit einigte man sich dahin, daß für das Jahr 1929 von der Verkehrssteuer 25 % zurückerstattet werden, das sind 37,5 bis 40 Millionen Kc mehr als bisher, im ganzen somit ungefähr 200 Millionen Kc.

— **Bau eiserner Personenwagen in der Tschechoslo- wakei.** Die Ringhoffer-Werke in Smichow bauen in letzter Zeit eine größere Anzahl von eisernen Personenwagen für die ägyptischen Staatseisenbahnen. Diese Wagen, die ganz aus Eisen hergestellt und nur im Innern mit einer Holztäfelung versehen sind, bieten für 45 Personen Platz und wiegen 37 000 kg. Die Wagen sind mit neuesten selbst- tätig wirkenden Bremsvorrichtungen nach dem System Hardy ausgestattet.

— **Freifahrt für Reiseführer auf den Tschechoslowa- kischen Staatsbahnen.** Mit sofortiger Gültigkeit wird den Fremdenverkehrskanzleien bei Gesellschaftsreisen, die vom Ausland nach der Tschechoslowakei oder darüber hinaus und von der Tschechoslowakei nach dem Auslande veran- staltet werden, die gebührenfreie Fahrt für den fachmän- nischen Führer dieser Gesellschaftsfahrten zugestanden. Das diesbezügliche Gesuch um Bewilligung der freien Fahrt kann eingereicht werden, wenn an der Gesellschafts- fahrt mindestens 20 zahlende Personen teilnehmen. Bei einer Teilnahme von mehr als 50 Personen wird für an- gefangene weitere 50 Personen stets eine weitere Frei- fahrt für je einen Führer zugestanden. Bei Beförderung mit Sonderzügen können höchstens vier Führer eine Frei- fahrt beanspruchen.

— **Die neuen Expreßzüge in Rumänien.** Die Rumä- nischen Staatsbahnen haben am 29. Juli auf der Strecke Bukarest—Sinaia—Kronstadt unter der Bezeichnung „Kar- pathenexpreß“ ein beschleunigtes Schnellzugspaar in Verkehr gesetzt, das diese 170 km lange, und Steigungen bis 1 : 40 aufweisende Karpathenquerstrecke auf der Hin- fahrt in 3 Stunden 14 Minuten, auf der Rückfahrt in 3 Stun- den 22 Minuten zurücklegt. Die bisher verkehrenden Schnellzüge benötigten 5 Stunden 20 Minuten zur Zurück- legung dieser Strecke. Der neue Expreßzug ist aus ge- wöhnlichen Wagen I. und II. Klasse zusammengesetzt und kann gegen einen Zuschlag von 100 Lei in der I. und 50 Lei in der II. Klasse benutzt werden.

Gleichzeitig wurde die Fahrtzeit des Orient-Ex- preßzuges, bei gleicher Ankunft bzw. Abfahrt an der Landesgrenze bei Curtici, um 4½ Stunden verkürzt, indem die Abfahrt von Bukarest von 8.35 auf 12.10 und die An- kunft daselbst von 22.15 auf 17.51 verschoben wurde.

Es ist geplant die vor dem Kriege bestandene Fort- führung des Orientexpreßzuges bis Konstantza unter dem Namen „Ovidiu-Expreß“ demnächst wieder aufleben zu lassen und im Anschluß an die Schiffahrtslinie Kon- stantza—Konstantinopel eine neue internationale Schnell- verbindung nach der türkischen Handelshauptstadt zu schaffen. Die Benennung des neuen Expreßzuges erinnert an Ovid, der geraume Zeit als Verbannter in Konstantza lebte.

— **Motorpendelzüge in der Schweiz.** Demnächst wird auf den Schweizerischen Bundesbahnen und zwar vor- wiegend auf der Strecke Zürich—Meilen—Rapperswil (eine Tarifstrecke von 36 km) ein neuer Motorwagen- Pendelzug verkehren. Er bedient in einer Art Vorortver- kehr damit das stark besiedelte Ostufer des Zürichersees.

Der Zug besteht aus einem Motorwagen, zugleich Gepäckwagen, der für das Einmannsystem eingerichtet ist, und aus drei anschließenden Doppelanhängewagen III.. Klasse mit 333 Sitzplätzen und aus dem Zugführungswagen mit 54 Sitzplätzen II. Klasse. Die Zusammenstellung und Einrichtung des Zuges ist dadurch, daß das Umstellen des Motorwagens nach Schluß der Fahrt nicht nötig ist, den Anforderungen des rasch sich abwickelnden Vorortverkehrs angepaßt. Lediglich der Motorwagenführer wechselt seinen Platz jeweils von Motorwagen zu Zugführungswagen. Auch von letztem regelt er dann unter voller Streckenübersicht mittels der Fernsteuerung die Fahrt, der Motorwagen schiebt in diesem Fall den Zug. Für Ein- und Aussteigen der Reisenden stehen auf jeder Seite des Zuges 28 Türen zur Verfügung, die unmittelbar vom Führerstand aus bei Zugsabfahrt automatisch geschlossen werden können.

Diese schon auf der Strecke Basel—Olten eingeführte Verkehrsbedienung erfreut sich in der Schweiz großer Beliebtheit.

— Eisenbahngüterverkehr in den Häfen von Genua, Venedig, Triest und Fiume im Jahre 1927.

Jahr	angekommen	abgegangen	zusammen
	Genua		
1927	655 855	5 131 767	5 787 622
1926	640 395	5 290 786	5 931 181
Unterschied	+ 15 460	— 159 019	— 143 559
	Venedig		
1927	435 786	1 583 297	2 019 083
1926	358 264	1 314 513	1 672 777
Unterschied	+ 77 522	+ 268 784	+ 346 306
	Triest		
1927	1 325 363	1 097 365	2 422 728
1926	1 387 596	951 418	2 339 014
Unterschied	— 62 233	+ 145 947	+ 83 714
	Fiume		
1927	316 610	295 254	611 864
1926	448 334	358 293	806 627
Unterschied	— 131 724	— 63 039	— 194 763

Der Gesamtgüterverkehr hat sich daher im Jahre 1927 gegenüber dem 1926 in den vier Häfen gestaltet wie folgt:

Genua — 2,4 %, Venedig + 20,7 %,
Triest + 3,6 %, Fiume — 24 %.

Hervorzuheben ist noch, daß in dem Verkehr mit dem europäischen Ausland Genua um 15 % zurückgegangen ist, daß dieser Verkehr aber für Genua nur 3,4 % des Gesamtverkehrs ausmacht. Venedig hat dagegen seinen Güterverkehr erheblich vermehrt, und zwar um 20,4 % in den abgegangenen und um 21,5 % in den angekommenen Gütern. Allerdings bestehen 48,4 % des Gesamtverkehrs aus Kohle.

Triest hat eine Steigerung im Ausgang (15,5 %) und einen leichten Rückgang in den angekommenen Eisenbahngütern zu verzeichnen.

In Fiume ist ein starker Gesamtrückgang zu verzeichnen, und zwar von 29,5 % bei den Ankunftsgütern und um 80,9 % in den Abgangsgütern. Die Eisenbahntransporte nach Fiume bestehen hauptsächlich aus südslawischem Holz, aus ungarischem Zucker und aus chemischen Erzeugnissen. Die Eisenbahntransporte von Fiume bestehen aus mineralischen Ölen, aus Düngemitteln, aus Reis und aus Holz. Unter starkem Rückgang haben besonders die mineralischen Öle und die Düngemittel gelitten.

— Die Betriebserträgnisse der einzelnen Linien des italienischen Staatsbahnnetzes. Der vorjährige Jahresbericht der italienischen Staatsbahnen enthält zum ersten Male ziffernmäßige und graphische Darstellungen über die Erträgnisse der einzelnen Linien.

Es geht daraus hervor, daß die italienischen Staatsbahnen eine Linienlänge von 739 km besitzen, welche ein Jahreserträgnis von über 1 000 000 Lire pro km ergibt, während bei anderen Linien in der Gesamtlänge von 2713 km das Jahreserträgnis unter 50 000 Lire pro liegt.

Zwischen diesen beiden äußersten Grenzen liegen Ergebnisse der anderen Strecken:

mit einem Jahreserträgnis von	eine Linienlänge
750 000—1 000 000 Lire	929 km
500 000— 750 000 „	1 540 „
250 000— 500 000 „	3 176 „
100 000— 250 000 „	4 267 „
50 000— 100 000 „	3 074 „

Die übrigen Linien die ein Jahreserträgnis unter 50 Lire pro km aufweisen, sind natürlich diejenigen, die Bilanz der italienischen Staatsbahnen am schwersten lasten. Diese letzteren ergeben durchschnittlich nur 31 Lire pro Jahr und km und es gibt einige wie z. B. Strecke Tarvisio—Fusine Laghi und die Linie Golfo A ci—Terranova (in Sardinien), deren Erträgnis u 10 000 Lire liegt, so daß die bloßen Kosten für Streckenpersonal das gesamte Betriebserträgnis in spruch nehmen und alle übrigen Betriebsauslagen u deckt bleiben. Es sei hier nebenbei erwähnt, daß nicht auf den italienischen Staatsbahnen, sondern wohl auch anderen ausländischen Bahnen die bloße Erhaltung Strecke und der festen Anlagen mindestens einen Bed steten pro km in Anspruch nimmt.

Auf den sizilianischen Sekundärbahnen sind die A gaben viermal größer als die Einnahmen und während Betriebsergebnis pro Jahr und km nur 18 000 Lire erre betragen die Kosten für das Betriebspersonal al 38 000 Lire.

Selbstverständlich hat der Staat aus offenkundi Rücksichten des allgemeinen Interesses die Pflicht, a diese passiven Linien zu betreiben und in Stand zu hal

Aber auch sehr ergiebige Linien besitzen die italienisc Staatsbahnen. Es sei z. B. die Strecke Genua—Arqu erwähnt, die im Betriebsjahr 1926—27 einen Ertrag 2 566 000 Lire pro km ergeben hat.

Im allgemeinen kann gesagt werden, daß auf je Linien die den durchschnittlichen Jahresertrag der lienischen Staatsbahnen aufweisen (im Betriebsjahr 1926— 294 000 Lire pro km) sich die Betriebskosten mit den triebserträgnissen so ziemlich decken. Es muß aber gle falls hervorgehoben werden, daß ungefähr 60 % der samten italienischen Staatsbahnlinien (mit einer Länge 10 000 km) einen Jahresertrag pro km unter 250 000 L ergeben. Ob und inwieweit das Erträgnis dieser Lin künftig gehoben werden kann, ist schwer zu beurteil

— Elektrisierung der französischen Südbahn. Der v ständige Plan zur Elektrisierung der französischen Eis bahnlinien wurde bereits im Jahre 1920 ausgearbeitet. Ausführung mußte sich jedoch den vorhandenen Fina mitteln anpassen. Ein bemerkenswerter Schritt zur V wirklichung des Planes ist, der „Berliner Börsen-Zeitu zufolge, jetzt durch ein Abkommen zwischen dem fr zösischen Minister für öffentliche Arbeiten und dem Finanzminister einerseits und der französischen Südba Gesellschaft (Chemin de fer du Midi) andererseits erfol durch das der Bahngesellschaft die Mittel für die weit Elektrisierung eines erheblichen Teiles ihres Netzes Verfügung gestellt werden. Die französische Südbahn bisher rund 1000 km ihres Netzes auf elektrischen Betr umgewandelt. Neu hinzukommen jetzt weitere 1100 so daß nach Fertigstellung dieser Strecke die Südbahn Hälfte ihres Netzes auf elektrischen Betrieb umgeste haben wird.

— Der Grenzbahnhof Canfranc. An der neuen Eis bahn Pau—Bedous (s. Nr. 26, S. 718 und Nr. 30 S. 823 Ztg.) gelegen, ist der Bahnhof Canfranc der erste Z bahnhof an der französisch-spanischen Grenze, auf d die Zollverwaltungen beider Länder gemeinschaftlich i Geschäfte erledigen. Bisher gab es noch keinen solch Bahnhof, und Canfranc wird auch der einzige bleiben, de an der zweiten im Bau befindlichen Pyrenäenbahn, d jenigen von Ax-les-Thermes nach Puigcerda, wird k solcher Bahnhof angelegt. Auf französischer Seite wi auf dieser Strecke der Zolldienst in Latour-Carol, auf s nischer in Puigcerda ausgeübt. Der neue Bahnhof C franc ist etwa 90 km von Pau entfernt und liegt etwa 4 oberhalb des Dorfes, nach dem er seinen Namen trägt.

t rings von hohen, wilden Bergen umgeben. Infolgedessen aren umfangreiche Arbeiten zur Sicherung des Bahnhofs gen Lawinen nötig, und der Platz für ihn konnte nur urch eine Verlegung des Aragon-Flusses gewonnen wer- n. Ob sich hier ein lebhafter Verkehr entwickelt, steht ch dahin, man hat aber ein sehr stattliches Bahnhofs- bäude errichtet, das 246 m lang ist, obgleich zunächst nur er Personenzugpaare den Bahnhof berühren. Er liegt f etwa 1200 m Höhe und kann daher während eines gro- n Teils des Jahres nicht für den Verkehr mit empfind- chen Gütern, wie Obst, Gemüse und Wein, benutzt wer- n, zumal diese Güter wegen des Übergangs von der spa- ischen Spur auf die französische dort längeren Aufenthalt ben müssen. Der Spurwechsel ist auch der Grund, wes- lb der Bahnhof eine sehr erhebliche Zahl von Gleisen, ils in Breitspur, teils in Vollspur, haben muß. Abgesehen on den Warte- und Erfrischungsräumen für die Reisenden immt das Bahnhofsgebäude die Diensträume der Eisen- hn, der Post, der Zollverwaltung und der Polizei auf. Vegen seiner Lage fern von der nächsten Ortschaft mußte ei dem Bahnhof auch für die Unterkunft seiner Beleg- chaft gesorgt werden. Spanien hat zu diesem Zweck ein Dorf angelegt, wo besondere Häuser für die französischen nd für die spanischen Eisenbahner, für die Zoll- und die 'olizeibeamten bereit gestellt sind. Frankreich bringt dort 1 Zollbeamte und 29 Mann Polizei unter. Das neue Dorf at sogar eine Kirche und eine Schule.

— **Herabsetzung der Löhne bei den englischen Eisenbahnen.** Die üble wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbahnen, über die in dieser Zeitung bereits berichtet worden ist, zwingt zu eingreifenden Sparmaßnahmen. Den Anfang hat man damit gemacht, daß auf Grund von Vereinbarungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den drei führenden Gewerkschaften der größte Ausgabeposten, die Löhne, herabgesetzt worden ist. Die Eisenbahngesellschaften erstrebten eine Beseitigung der seit dem Krieg gewährten Teuerungszulagen, der Zuschläge für Überstunden und Sonntagsarbeit und die Beseitigung der „gewährleisteten Woche". Damit drangen sie allerdings nicht durch, die drei Gewerkschaften der Eisenbahnarbeiter, der Lokomotivführer und Heizer und der Bureauarbeiter die etwa 450 000 Köpfe vertreten, zeigten aber so viel Verständnis für die Lage ihrer Arbeitgeber, daß sie einer Herabsetzung der Löhne ihrer Mitglieder um 2,5 % zustimmten. Dadurch wird allerdings der Haushalt der Eisenbahngesellschaften noch nicht wieder ins Gleichgewicht gebracht. Der Rückgang der Einnahmen, auf das ganze Jahr berechnet, beträgt etwa neun Millionen Pfund, während die Neuregelung der Löhne, von der am 13. August beginnend, rund 650 000 Mann betroffen werden, die Ausgaben nur um etwa drei Millionen vermindert. Der neue Lohn beträgt für die Lokomotivführer, die die höchsten Bezüge unter den an der Neuregelung beteiligten Arbeitern haben, im Durchschnitt wöchentlich 100 Shilling 10 Pence, während die niedrigste Lohnstufe, die der Gepäckträger, noch 49 Shilling durchschnittlich in der Woche bezieht. Die Mitglieder der Aufsichtsräte haben sich einverstanden erklärt, daß auch ihre Vergütungen um 2,5 % herabgesetzt werden, doch fällt diese Verminderung der Ausgaben trotz der verhältnismäßigen Höhe der einzelnen Beträge im ganzen nicht ins Gewicht. Auch den Beamten werden ihre Gehälter um 2,5 % gekürzt werden. Die Abmachungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Gewerkschaften werden ausdrücklich als eine zeitweilige Maßnahme bezeichnet; sie sollen nach Ablauf eines Jahres mit dreimonatlicher Frist kündbar sein, aber nur in der Art, daß entweder alle Eisenbahngesellschaften oder alle Gewerkschaften gemeinsam von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch machen. Während der Gültigkeit des jetzt geschlossenen Abkommens sollen alle sonstigen Verhandlungen über anderweite Regelung von Löhnen ruhen. Die Eisenbahngesellschaften haben die Verpflichtung übernommen, mit den Gewerkschaften, die an dem Abkommen nicht beteiligt sind, in Verhandlungen wegen entsprechender Herabsetzung der Löhne von deren Mitgliedern einzutreten. An erster Stelle kommen hierfür die 120 000 Werkstättenarbeiter, ferner etwa 80 000 Personen im Hafen-, Polizei-, Schiffs- und Hoteldienst, sowie in den Kraftwerken in Frage. Die Beiträge zu den Ruhegehaltskassen werden nach den unverminderten Löhnen berechnet, ebenso die Zahlungen aus diesen Kassen. In den Werkstätten, in denen zum Teil nur vier Tage in der Woche gearbeitet worden ist, soll die volle Arbeitszeit wieder hergestellt werden. Nur wenn andernfalls umfangreiche Entlassungen nicht zu vermeiden wären, sollen die Eisenbahngesellschaften berechtigt sein, am Sonnabend Feierschichten einzulegen. Die Werkstättenarbeiter haben infolge dieser Bestimmung durch die Neuregelung eine Erhöhung ihrer Bezüge erreicht. Ein Schlosser, der z. B. nach den älteren Sätzen 79 Sh. 8 P. Wochenlohn beziehen würde, bei vier Arbeitstagen in der Woche aber nur 57 Sh. 8 P. erhielt, bekommt nunmehr nach Abzug der 2,5 % 77 Sh. 8 P.

Eine ähnliche Abmachung dürfte in der Geschichte der Gewerkschaften noch nicht dagewesen sein; sie zeigt Verständnis und Entgegenkommen auf beiden Seiten und ist ein Zeugnis des guten Einvernehmens zwischen den daran beteiligten Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Sowohl die Leiter der Eisenbahngesellschaften wie auch die Führer der Gewerkschaften haben sich befriedigt über die Verhandlungen ausgesprochen, und die Zeitschrift Railway Gazette beglückwünscht sie zu dem Ergebnis. Die Mitglieder des geschäftsführenden Ausschusses der Gewerkschaft der Lokomotivführer und Heizer haben sich bereit erklärt, auch ihre Bezüge im Dienste der Gewerkschaft um 2,5 % gekürzt zu sehen, soweit ihre gewerkschaftliche Arbeit sich auf die Eisenbahnen bezieht, und die Führer der anderen Gewerkschaften werden voraussichtlich diesem Beispiel folgen.

— **Die englischen Eisenbahnen im 1. Halbjahr 1928.** Die vier Gruppen, in denen die maßgebenden englischen Eisenbahnen vereinigt sind, haben im 1. Halbjahr des laufenden Jahres aus dem Eisenbahnbetrieb 4,5 Mill. Pfd. Sterl. weniger eingenommen als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dadurch ist eine Lage geschaffen, die, wenn sie auch noch nicht gerade zu ernstlichen Besorgnissen Anlaß zu geben braucht, doch immerhin einige Beunruhigung hervorrufen muß. Die Mindereinnahmen verteilen sich auf alle Zweige des Eisenbahnbetriebes. Bei der Beförderung der Güter der Schwerindustrie mag der Rückgang darauf zurückzuführen sein, daß auf diesem Gebiet Anfang 1927 besonders lebhaft gearbeitet wurde, um die Werke nach dem Ausstande des Jahres 1926 wieder in Gang zu bringen. Ganz voll beschäftigt sind diese Werke heute noch nicht, und darunter hat auch der Personenverkehr gelitten. Dazu kommt noch der Wettbewerb der Straße, und auch die neuen Tarife, die am 1. Januar eingeführt worden sind, haben die Einnahmen ungünstig beeinflußt. Die englischen Tageszeitungen beschäftigen sich eingehend mit diesen Vorgängen, und auch auf einer Tagung der Eisenbahngewerkschaft sind sie besprochen worden. Der bekannte Führer der Eisenbahnarbeiter Thomas erklärte dabei, die Lage sei ernster, als man glaube, und die Eisenbahngesellschaften seien an die Gewerkschaft mit dem Vorschlag herangetreten, die Lage mit ihnen zu erörtern. Daraufhin sind die Eisenbahnwerte an der Börse im Preise weiter stark gesunken. Man kann nun sehr gespannt sein, wie die Halbjahrsdividende der Eisenbahngesellschaften ausfallen wird, deren Höhe üblicher Weise Ende Juli verkündet werden soll.

— **„Dampfkutschen" im Konkurrenzkampf gegen die Autos bei der L. N. E. R.** Die London North Eastern Railway hat im Laufe dieses ersten Halbjahres auf verschiedenen kurzen Strecken Versuche mit sogenannten „Steam rail coaches", also Dampfkutschen oder Dampftriebwagen, angestellt, die nach den jetzt von der Verwaltung der Bahn herausgegebenen Berichten außerordentlich günstige Ergebnisse gezeitigt haben. Man ist augenblicklich dabei, außer einigen schon mit diesen Dampfwagen befahrenen Strecken noch weitere Linien für den Betrieb mit dem neuen Verkehrsmittel einzurichten. Es handelt sich dabei um Nebenlinien, deren Betrieb bisher, namentlich gegenüber dem auch in England in den letzten Jahren sehr aufgekommenen Autobusbetrieb, höchst unwirtschaftlich waren. Mit Hilfe des neuen Dampfwagens soll es möglich sein, dieser Konkurrenz erfolgreich zu begegnen, denn er ist für solche kurze Strecken mit schwachem Verkehr recht sparsam im Betrieb, kann ohne große Vorbereitungen Sonderfahrten unternehmen und gegebenenfalls auch einen oder zwei Anhänger ziehen. Jedenfalls setzt man nach den bisherigen

Erfahrungen große Hoffnungen auf den Dampftriebwagen. Man glaubt, mit seiner Hilfe den Verlustbetrieb auf einigen Nebenlinien wieder zu einem Gewinnbetrieb zu gestalten, denn er erlaubt einen besseren Fahrplan bei geringeren Kosten als beim Lokomotivbetrieb. In einigen Industriebezirken wurden für die Dampftriebwagen ermäßigte Fahrpreise eingeführt, was nur auf Grund der geringeren Betriebskosten möglich war.

Es sind verschiedene Typen im Gebrauch, an denen fortwährend Verbesserungen vorgenommen werden. Einer der neuesten Typs wurde in enger Zusammenarbeit der herstellenden Firma mit der technischen Abteilung der L. N. E. R. konstruiert. Der Dampfkessel hat 300 lb. Druck pro Quadratzoll. Der Wagen ist außerordentlich leicht gebaut und bietet 64 Personen Platz. Führerstände befinden sich an beiden Seiten. Die Betriebskosten betragen nur ein Drittel derjenigen einer gewöhnlichen Lokomotive, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die hohe Geschwindigkeit des Dampftriebwagens eine häufigere Zugfolge erlaubt.

Für die Zukunft bestehen Pläne, den Dampftriebwagen für den Ausflugsverkehr zu benutzen. Vor einiger Zeit wurde bereits eine Versuchsfahrt in dieser Weise unternommen. Ein gewöhnlicher Eisenbahnzug beförderte die Fahrtteilnehmer von Kings Cross-Station nach Harrogate. Dort stieg man in einen Dampftriebwagen um und fuhr weiter nach Patley Bridge, von wo aus dann mit einem Auto der Weg nach Ripon in dem landschaftlich außerordentlich reizvollen Yorkshire fortgesetzt wurde. Die Teilnehmer an der Fahrt, unter denen sich auch verschiedene Pressevertreter befanden, äußerten sich außerordentlich befriedigt über ihre Eindrücke von der Brauchbarkeit des Dampftriebwagens, den man uneingeschränkt als ein wichtiges Mittel zur Erhaltung und Steigerung der Konkurrenzkraft der Eisenbahnen gegenüber dem Automobil und Autobus bezeichnet.

Wasserverkehr.

— **Automobile als überseeisches Reisegepäck.** Es gehört bereits im großen Umfang zum Stil des überseeischen Reisens, den eigenen Wagen mit sich zu führen. Dieser Entwicklung mußten natürlich auch die großen transatlantischen Reedereien Rechnung tragen, und zwar in einer Form, die es dem Reisenden ermöglicht, gewissermaßen von heute auf morgen, d. h. ohne irgendwelche Verpackung seinen Wagen mit an Bord zu nehmen. Besonders stark ist dieses Bedürfnis naturgemäß im transatlantischen Personenverkehr hervorgetreten. Es werden hier Automobile in unverpacktem Zustand als Reisegepäck zu besonderen Beförderungspreisen übernommen und so gestaut, daß die Wagen den Reisenden sofort nach Ankunft zur Verfügung stehen. Im Verkehr nach und von Amerika ist nun die Beförderung von derartigen Automobilen auf eine neue Frachtberechnungsgrundlage gestellt worden. Die Beförderungspreise werden in Zukunft durch die Radbasis bestimmt. Unter Radbasis ist die Entfernung zwischen den Berührungspunkten der Vorder- und Hinterräder mit dem Erdboden zu verstehen. Es gelten für die Beförderung von Automobilen unverpackt als Reisegut von Hamburg oder den Kanalhäfen nach New York bzw. zurück folgende Preise:

Für Wagen mit einer Radbasis von 130 Zoll (1 Zoll = 2,53 cm) und größer, von Europa nach Amerika oder umgekehrt	160	Dollar
Für eine Rundreise zwischen Europa und Amerika	304	„
Für Wagen mit einer Radbasis von 110 bis 129 Zoll von Europa nach Amerika oder umgekehrt	140	„
Für eine Rundreise	266	„
Für Wagen mit einer Radbasis von 109 Zoll und kleiner von Europa nach Amerika oder umgekehrt	125	„
Für eine Rundreise	237	„

Diese Preise gelten auch für die Beförderung von Boulogne s. M., Cherbourg, Southampton und Cobh (Queenstown) und schließen die Kosten für Verladen, Ozeantransport und Ausladen ein. Nicht einbegriffen in den Fahrpreis ist die Versicherung. Die Haftpflicht der Reedereien für Automobile beschränkt sich auf 100 Dollar je Wagen. Es ist daher empfehlenswert, daß die Eigentümer ihre Wagen für die Überfahrt einschl. Verladen und Ausladen sowie für den Aufenthalt besonders versichern; auf Wunsch wird diese Versicherung auch durch die Reedereien vermittelt. Reisende, die nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis für die Vereinigten Staaten sind, können sich diese vor der Abfahrt schon beschaffen. Für Inhaber einer deutschen Fahrerlaubnis genügt es, wenn sie sich diese in die englische Sprache übersetzen und die Übersetzung von einem amerikanischen Konsulat beglaubigen lassen. Die Kosten für die Konsulatsbeglaubigungen stellen sich auf 2 Dollar. Da der Platz für Automobile auf dem Dampfer beschränkt ist, muß im allgemeinen spätestens eine Woche vor Abfahrt bei den Reedereien angefragt werden, ob sich die Mitnahme der Wagen ermöglichn läßt. Die obengenannten Preise gelten natürlich nur für Automobile, die als Reisegut befördert werden und deren Inhaber gleichzeitig Platz für die Überfahrt belegen. Die Mitnahme von Automobilen von Hamburg nach den Kanalhäfen Boulogne s. M., Southampton, Cherbourg und Cobh (Queenstown) ist möglich, bedarf aber gleichfals vorheriger Vereinbarung mit den Reedereien.

Luftverkehr.

— **Zur Gepäckfrage im Luftverkehr.** Zur Orientierung des Publikums über Mitnahme und Berechnung von Gepäck in den Flugzeugen der Deutschen Luft Hansa wird von der „Deutschen Luft Hansa" darauf hingewiesen, daß Reisende, die von einer Stadt zur anderen innerhalb Deutschlands fliegen wollen, grundsätzlich 10 kg, und Reisende, die von einem deutschen Flughafen ins Ausland fliegen, pro Person 15 kg Gepäck mitnehmen dürfen, ohne dafür eine Gebühr bezahlen zu müssen. Allerdings ist für den letztgenannten Fall Voraussetzung, daß die Reise ohne Unterbrechung durchgeführt wird. Die Berechnung von Übergepäck erfolgt grundsätzlich bis zum Zielflughafen, stets jedoch bis zu dem Hafen, der auf dem Flugschein angegeben ist.

Falls aus besonderen Gründen eine Berechnung des Übergepäcks nicht bis zum Zielflughafen erfolgen kann, bekommt jeder Flugschein einen diesbezüglichen deutlich sichtbaren Vermerk.

Größeres Übergepäck, das infolge voller Ausnutzung des Flugzeuges mitzunehmen nicht möglich ist, kann bei der Eisenbahn als Expreßgut aufgegeben werden. Auf sämtlichen deutschen Bahnen werden die Gepäckstücke der Luftreisenden ohne Vorlage von Fahrkarten oder Flugscheinen nach den Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und -Gepäcktarifs als Expreßgut angenommen, befördert und ausgeliefert. Zur Erleichterung der Gepäckbeförderung ins Ausland wurden mit fast allen in Frage kommenden Eisenbahngesellschaften Vereinbarungen getroffen, nach denen größeres Gepäck, das mit einem besonderen Aufklebezettel versehen wird, gegen Vorlage des Flugscheines als Expreßgut befördert werden kann. Die Berechnung erfolgt nach den Sätzen des Expreßguttarifs. Die Gebühr wird bei Auflieferung erhoben. Die Sätze pro Kilogramm Übergepäck im Flugzeug sind aus dem bei der Deutschen Luft Hansa kostenlos erhältlichen Lufkursbuch ersichtlich.

Rechtspflege.

— **Hinauslehnen aus dem Fenster eines fahrenden Zuges. Frage des Mitverschuldens.** Zu dem unter dieser Überschrift auf S. 825 (Nr. 30) veröffentlichten Urteil bemerken wir, daß es vom Oberlandesgericht Nürnberg (1. Zivilsenat) am 28. Januar 1928 erlassen ist. Das Aktenzeichen lautet: L 274/26.

— **Privatrechtliche Bedingungen können in den Baukonsens unter gewissen Voraussetzungen aufgenommen werden.** Mit dem Erlasse des österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 10. Juli 1926 wurde der von der Tiroler Wasserkraftwerke A. G. geplante Bau der 25 KW-Leitung vom Achenseekraftwerke nach Schwaz einerseits und zum Pumpwerk Ampelsbach einschließlich der Leitungsstrecke Kasbachwerk bis

spitz andererseits als begünstigter Bau im Sinne des § 1 der serlichen Verordnung vom 16. Oktober 1914, RGBl. Nr. 284, klärt. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr ge- nmigte sodann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft im Sinne des § 2 der bezogenen serlichen Verordnung das Projekt dieser zwei auf Holzmasten legten 25 KW-Leitungen nach Maßgabe des Ergebnisses der der Zeit vom 21. bis 24. September 1926 an Ort und Stelle rchgeführten Verhandlung und der dieser Verhandlung zu- nde gelegten Pläne und Beschreibungen unter gewissen Be- ngungen und Vorbehalten.

Unter Abschnitt B dieser Bedingungen und Vorbehalte eser Abschnitt trägt die Überschrift: „Eisenbahnrechtliche d eisenbahnaufsichtsbehördliche Bestimmungen") sind fol- nde Bestimmungen aufgenommen:

34. Im Falle eine Verlegung der Leitungskreuzung aus Bahn- cksichten notwendig werden sollte, ist sie von der TIWAG is ist Tiroler Wasserkraftwerke A. G.) bzw. deren Rechts- chfolger ehestens auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf ntschädigung durchzuführen. Im Streitfalle entscheidet das ndesministerium für Handel und Verkehr als Eisenbahnauf- htsbehörde über die Notwendigkeit der Verlegung und die ist der Durchführung.

35. Die Eisenbahn haftet der TIWAG bzw. deren Rechts- chfolger nicht für Schäden, die an den Starkstromanlagen rch den konsensmäßigen Bahnbestand oder ordnungsmäßigen hnbetrieb veranlaßt werden.

36. Die TIWAG bzw. deren Rechtsnachfolger haftet der senbahn für alle Schäden, die dieser durch die Starkstrom- lage veranlaßt werden, bzw. leistet diesfalls der Eisenbahn llen Regreß.

37. Über die Benutzung des Bahngrundes ist ein Übereinkommen abzuschließen, welches der Genehmigung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr nur dann unterliegt, wenn rin ein dingliches Recht am Bahngrund eingeräumt wird, ne 1 Jahr übersteigende Kündigungsfrist vereinbart wird.

Die 125 KW-Fernleitung der Beschwerdeführerin ist unbestrittenermaßen als begünstigter Bau erklärt worden.

Die Beschwerdeführerin hat sodann um die eisenbahnbehördliche Genehmigung der drei Leitungskreuzungen ihrer Leitung it der Eisenbahnlinie Innsbruck—Scharnitz angesucht. Mit drei r angefochtenen Entscheidungen wurden diese Kreuzungen nehmigt. Die Genehmigung wurde an eine Reihe von Bedin- ngen geknüpft, von denen die folgenden in Beschwerde ge- gen werden:

1. Im Falle eine Verlegung der Leitungskreuzung aus Bahn- triebsrücksichten notwendig werden sollte, ist sie vom Bau- erber bzw. dessen Rechtsnachfolger ehestens auf eigene Kosten nd ohne Anspruch auf Entschädigung durchzuführen. Im reitfalle entscheidet das Bundesministerium für Handel und erkehr als Eisenbahnaufsichtsbehörde über die Notwendigkeit r Verlegung und die Frist für die Durchführung.

2. Die Eisenbahn haftet dem Bauwerber bzw. dessen Rechts- chfolger nicht für Schäden, die an den Starkstromanlagen urch den konsensmäßigen Bahnbestand oder ordnungsmäßigen ahnbetrieb verursacht werden.

3. Der Bauwerber bzw. dessen Rechtsnachfolger haftet der isenbahn für alle Schäden, die dieser durch die Starkstrom- nlage veranlaßt werden bzw. leistet diesfalls der Eisenbahn llen Regreß.

4. Das mit der bauwerbenden Partei über die Benutzung on Bahngrund abzuschließende Übereinkommen unterliegt er h. s. Genehmigung, wenn darin ein dingliches Recht am ahngrund eingeräumt wird. Ebenso ist unbestrittenermaßen ne 24 KW-Leitung der Beschwerdeführerin als begünstigter au erklärt worden und eine darauf angesuchte Leitungskreuzung it der Eisenbahnlinie Kufstein—Brenner in km 48,015 unter örtlich denselben Bedingungen in der vierten angefochtenen ntscheidung eisenbahnbehördlich genehmigt worden.

In den Beschwerden werden diese 4 Bedingungen als gesetzlich icht begründet erklärt.

Diese Bescheide werden lediglich insofern angefochten, als ie angeführten vier Bedingungen als gesetzlich nicht begründet klärt werden. Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, das undesministerium sei nicht berechtigt, diese Bedingungen aufustellen, weil sie privatrechtlichen Inhaltes seien, Privatrechte ber im gegenwärtigen Verfahrensabschnitt überhaupt nicht erücksichtigt werden dürfen, den Parteien überhaupt nur das Recht der Entschädigung wegen Enteignung in einem späteren Verfahrensabschnitte zustehe.

Die belangte Behörde führt aus, daß die angefochtenen Bestimmungen öffentlich rechtlicher Natur zum Schutze der öffentlichen Interessen der Eisenbahn seien.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen: Eine Prüfung der angefochtenen Bedingungen ergibt, daß die Bedingung 34 im Bescheide Z. 84. 345 (Bedingung 1 in den übrigen Bescheiden) zum größten Teile, Bedingung 37 im Bescheide Z. 84. 345 (Bedingung 4 in den übrigen Bescheiden) im ganzen Umfange überhaupt nicht Privatrechte betreffen und darum bei ihnen der Beschwerdegrund nicht zutrifft. Soweit jedoch Bedingung 34 von der Kostentragung spricht, und die Bedingungen 35 und 36 privatrechtliche Fragen betreffen, sind sie nicht als vom geltenden Rechte abweichend und darum gar nicht als eigentliche Bedingungen anzusehen.

Punkt 34 enthält zunächst die Verpflichtung, Leitungskreuzungen aus Bahnrücksichten zu verlegen. Über die Notwendigkeit der Verlegung entscheidet die Bahnaufsichtsbehörde. Soweit ist diese Bestimmung im öffentlichen Interesse des Eisenbahnbetriebes und steht auch mit den privatrechtlichen Bestimmungen des Elektr. Wege-Gesetzes vom 7. Juni 1922, BGBl. Nr. 348, in Übereinstimmung. Soweit jedoch in der Bedingung ausgesprochen wird, daß die Verlegung von der Unternehmung auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung vorzunehmen ist, enthält sie, weil sie auf den Fall der Leitungsverlegung „aus Bahnrücksichten" eingeschränkt wird, lediglich eine Wiederholung der Bestimmung des § 11 des Elektr. Wege-Gesetzes, weil die Bestimmung des 2. Satzes dieser Gesetzesstelle, wonach unter Umständen der Eigentümer der Anlage die Kosten zu tragen hat, durchwegs Fälle betrifft, die nicht als Bahnrücksichten erklärt werden können.

Bedingung 35 (Nr. 2) ist wohl eine privatrechtliche Bestimmung, doch enthält sie nur einen auch sonst nach bürgerlichem Rechte geltenden Grundsatz, weil unter dem konsensmäßigen Bahnbestande und ordnungsmäßigen Bahnbetriebe die Fälle, in denen die Bahn nach Privatrecht haften würde (Verschulden) nicht verstanden werden können und eine Haftung nach § 10 des Eisenbahnkonzessions-Gesetzes (MV. vom 14. September 1854, RGBl. Nr. 238) für Anlagen, die später errichtet werden als die Bahn, ohnedies nicht eintritt. (Siehe Ehrenzweig System des österr. Privatrechtes § 394 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Bedingung 36 (Nr. 3) enthält zwar privatrechtliche Bestimmungen, doch ist sie nur eine abgekürzte Wiederholung der gesetzlichen Vorschrift des § 18 des Elektr. Wege-Gesetzes, denn daß dem Bauwerber ein darüber hinausgehender Verzicht auf Schadenersatz im Falle eines Verschuldens der Bahn auferlegt werden sollte, kann aus der Bedingung nicht erschlossen werden.

Was schließlich (Bedingung 37) Punkt 4 betrifft, so ist die Bestimmung darüber, welche Übereinkommen der Genehmigung der Eisenbahnbehörde unterliegen und welche davon befreit sind, in Wahrung öffentlicher Interessen aufgestellt. Ein Befehl, ein solches Übereinkommen abzuschließen, ist in der Bedingung nicht enthalten. Dies steht vielmehr im freien Willen der Beschwerdeführerin. Da diese aber selbst in der Beschwerde zugibt, auf das ihr gesetzlich zustehende Enteignungsrecht gegenüber der Eisenbahn verzichtet zu haben, kann die Benutzung von Bahngrund nur auf Grund eines Übereinkommens mit der Eisenbahn stattfinden. Es kann eine Gesetzwidrigkeit darin, daß auf ein solches erst abzuschließendes Übereinkommen als Voraussetzung einer eisenbahnbehördlichen Genehmigung Bezug genommen wird, nicht erblickt werden.

Die Bedingungen enthalten sonach nichts, was nicht als entweder aus öffentlichen Rücksichten entspringend oder, soweit sie privatrechtliche Fragen betreffen, als eine Wiederholung der ohnedies geltenden zivilrechtlichen Bestimmungen angesehen werden muß.

Über die Zulässigkeit und die Bedingungen war aber nach § 12 des Elektr. Wege-Gesetzes die belangte Behörde zu entscheiden befugt, zumal in diesen keine nach § 4 der kaiserlichen Verordnung im Genehmigungsverfahren unzulässige Einwendung einer Partei auf Grund ihrer durch das Projekt berührten Rechte erblickt werden kann. Die Beschwerden waren darum als im Gesetz nicht begründet abzuweisen. (Entschdg. des österr. Verwaltungsgerichtshofes v. 2. Februar 1928 — G.Z.A. 22. Februar 1928).

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnfachmann.** Zeitschrift für das Eisenbahn-Bildungs- und Unterrichtswesen. Sonderunterrichtsheft für den Lokomotivdienst. Berlin 1928. Verlag von H. S. Hermann & Co. 119 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und 5 Lonorm-Tafeln. Preis 2,80 RM.

Auf Anregung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer hat der „Eisenbahnfachmann" ein Sonderunterrichtsheft für den Lokomotivdienst herausgegeben, das unter Berücksichtigung der neuesten Fortschritte der Technik und des Betriebs dem Lokomotivfachmann zur Weiterförderung in seinem Berufe dienen soll. Die verschiedenen Aufsätze behandeln Bau- und Betriebsstoffe für Lokomotiven, die neuen Bauarten und Baueinzelheiten, sowie Verbesserungen an Lokomotiven, einschl. der Bremsen, auch der Gegendruckbremse, ferner das Lochkartenverfahren, die Laufbahnbestimmungen für Lokomotivbeamte, das Unterrichts- und Bildungswesen bei der Deutschen Reichsbahn u. a. m. Als Anhang sind 5 Tafeln „Deutsche Lokomotivnormen" über die einheitliche Benennung der Lokomotivteile beigegeben.

Das mustergültig ausgestattete Heft, zu dem der Referent für Lokomotivdienst in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektor Student, die Einführung geschrieben hat, sei allen, die mit dem Lokomotivbetriebe dienstlich verbunden sind oder sich ihm widmen wollen, wärmstens empfohlen. Sch.

— **Handbuch der physikalischen und technischen Mechanik.** Herausgegeben von Prof. Dr. F. Auerbach und Prof. Dr. W. Hort. Band II, Lieferung 1. Mit 187 Abbildungen im Text. Leipzig 1928. Verlag von Johann Ambrosius Barth. VIII, 404 Seiten. Preis geh. 37,50 RM.

Die neue Lieferung des großen „Handbuches der physikalischen und technischen Mechanik" schließt sich den bisher erschienenen Teilen*) würdig an. Prof. Dr. Max Winkelmann, Jena, bespricht in dem Abschnitt „Allgemeine Kinetik" (Dynamik im älteren Sinne) die Theorie der Bewegungsvorgänge mechanischer Systeme unter dem Einfluß von Kräften für Massenpunkte und Systeme von freien Massenpunkten für den starren Körper und für Systeme mit einer endlichen Zahl von Freiheitsgraden. Prof. Dr. Philipp Frank, Prag, hat drei wichtige Beiträge geliefert: In der „Relativitätsmechanik" behandelt er den Relativitätsgedanken in der Newton'schen Mechanik und die Mechanik der speziellen und der allgemeinen Relativitätstheorie, die „Zentralbewegung" bringt die allgemeine Theorie der Zentralbewegung, Bewegungen nach dem Newton'schen Kraftgesetz und bei kleinen Abweichungen davon, die „Himmelsmechanik" entwickelt die Bewegungsgleichungen und ihre Integrale, die Störungstheorie und die Theorie der säkularen Störungen. Hieran schließt Prof. Dr. Felix Auerbach, Jena, eine kurze Beschreibung der „Planetarien" und ihrer wissenschaftlichen Grundlagen. Prof. Dr. Oskar Hecker und Dr. Otto Meisser, Jena, geben in dem Abschnitt „Irdische Schwere" zunächst die theoretischen Grundlagen, aus denen sich die Verteilung der Schwerkraft auf der Erde berechnen läßt, und beschreiben sodann die Methoden und Apparate zur Bestimmung der Schwere. Prof. O. v. Eberhard, Essen, behandelt das Thema „Freier Fall, Wurf und Schuß," im besonderen die äußere Ballistik, d. h. die Lehre von der Geschoßbewegung vom Verlassen des Laufes bis zum Auftreffen des Geschosses oder der im Sprengpunkt zerlegten Geschoßteile. Die Ergänzung hierzu bildet der Abschnitt „Innere Ballistik" von Dr. Erwin Bollé, Charlottenburg, über die Vorgänge in den Feuerwaffen vom Augenblick der Zündung der Treibladung bis zum Austritt des Geschosses aus dem Rohr der Waffe.

Der Schlußabschnitt „Physiologische Mechanik" von Priv.-Doz. Dr. Curt Göcke, Dresden, erörtert die Mechanik des Knochens und des Bindegewebes, den mechanischen Energieumsatz, die Muskeltätigkeit und die Mechanik der menschlichen Gelenke und Fortbewegung und zeigt dabei interessante Zusammenhänge der belebten und unbelebten Natur.

*) Vgl. Nr. 12, S. 346 und Nr. 25, S. 694, Jahrg. 1927, ferner Nr. 7, S. 195 und Nr. 28, S. 759, Jahrgang 1928 d. Ztg.

Auch die neue Lieferung beweist den ausgezeichne Aufbau des Handbuches, das hoffentlich bald vollstän vorliegt. Die Ausstattung ist hervorragend. Sch

— **Binnenschiffahrt und Eisenbahn.** Werden, Ges und Problem ihres Verhältnisses im Deutschen Reich, Dr. Anton Felix Napp-Zinn, Privatdozent und Le des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Univers Köln. 1928. G. A. Gloeckner, Verlagsbuchhandlung Leipzig. Preis geh. 7,20 RM.

Dr. Napp-Zinn, der Leiter des Instituts für Verkeh wissenschaft in Köln, hat es sich, wie es in dem Vorw heißt, zur Aufgabe gestellt, vom Standpunkt der W schafts- und Sozialwissenschaft die Frage der Zweckmäß keit von Kanalbauten und des übrigen Wasserstraß ausbaus zu untersuchen. Stellung und Äußerungen Reichsverkehrsministeriums wie der Deutschen Reic bahn-Gesellschaft zu diesem Fragenkreis werden da kritisch behandelt. Das tarifarische Verhältnis der Eis bahn zur Binnenschiffahrt wird als zweites Problem handelt. Über die Behandlung dieser Probleme hinaus s zugleich als Fundament für diese, ein umfassendes v kehrspolitisch, -geographisch und -statistisch orientier Gesamtbild des innerdeutschen Großverkehrs gebo werden.

Der Inhalt der Studie bestätigt das, was in der Vorr in Aussicht gestellt ist. — Im Rahmen dieser kurzen sprechung kann nur Einzelnes hervorgehoben werden. dem I. Kapitel „Werden" wird die Entwicklung des de schen Wasserstraßennetzes und der Binnenschiffahrt, neben auch die der Eisenbahn, kurz aber sehr übersichtl behandelt. Auch die preußische Binnenschiffahrtspoli wird eingehend gewürdigt. Hierbei kommt Verfasser dem Schluß, daß „die grundsätzliche Einstellung der Ta politik der deutschen Staatsbahnen eine natürliche E wicklung des Wasserstraßenverkehrs gewährleistete, d aber darüber hinaus in der finanziellen Behandlung Wasserstraßen einerseits, der Staatsbahnen andererse Momente lagen, die ein künstliches Stimulans der V kehrsentwicklung der Binnenwasserstraßen auf Kost der Eisenbahnen darstellten." Das II. Kapitel „Gesta ist der Frage der Verkehrsleistungen zwischen Eisenba und Schiffahrt, vor allem der Kostenfrage gewidmet. dem III., dem längsten Kapitel kommt Napp-Zinn zu d eigentlichen „Problem". Die generelle Kritik der Kan bauten ergibt folgendes Resultat: „Sieht man von Sti kanälen ab, so ist eine Eigenwirtschaftlichkeit der Kan schiffahrt, gemessen an den Selbstkosten der Eisenbal ausgeschlossen, verglichen mit den Eisenbahntarifen n ausnahmsweise möglich. Bodenmelioration und Wass kraftgewinnung (nur bei Flußkanalisierungen) bieten allgemeinen keine das Hauptprodukt entlastenden Nebe produkte, stellen vielmehr Sonderaufwände dar, die sich n selbst tragen können. Die Reichsbahn bedarf kein Entlastung durch Kanäle. Diese werden ihr vielme einen Teil des bisher von ihr bewältigten Verkehrs e ziehen und die ihr gegebene Möglichkeit, Zuwachsverke zu den geringeren Zuwachskosten zu befördern, beschn den." Bei der speziellen Kritik der großen deutsch Wasserstraßen empfiehlt der Verfasser Zurückhaltung der Durchführung der Wasserstraßenpläne und befürwort nur Arbeiten mit einem Kostenaufwande von ru 463 Millionen Reichsmark, während das Reichsverkehr ministerium einen solchen von rund 630 Millionen Reich mark für erforderlich erachtet. In diesem Kapitel wi auch die Frage der „organisatorischen Brücken" beha delt; d. h. die Frage erörtert, ob sich durch eine orga satorische Zusammenfassung von Eisenbahn und Binne schiffahrt der wirtschaftliche Effekt des Verkehrswese heben läßt. Der Verfasser kommt aber zu dem Ergebn daß er keinen geeigneten Weg zu erblicken vermag, „d in Gestalt einer organisatorischen Brücke Eisenbahn u Binnenschiffahrt verbände, dabei einerseits den Wet bewerb zwischen den beiden Großverkehrsmitteln sow innerhalb der Binnenschiffahrt offen hielte, andererseit gewisse aus dem Nebeneinander sich ergebende Unwir schaftlichkeiten überwände. In der Wirtschaft wie i übrigen Leben ist eben das absolut Beste öfters nic erreichbar und ein Sich-Begnügen mit dem relativ Beste notwendig." Die letzten Ausführungen gelten der wicht gen Frage des tarifarischen Verhältnisses der Eisenbah

zt Schiffahrt. Hier gibt der Verfasser zum Schluß der Ausführungen seiner Anschauung dahin Ausdruck, „daß die Binnenschiffahrt in der Auffassung einer Binnenschiffahrtsfeindlichkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und damit auch in der Hoffnung auf die Möglichkeit einer tiefer greifenden Abänderung des Eisenbahntarifsystems zu Gunsten der Binnenschiffahrt sich nicht auf dem richtigen Weg befindet. Sie verkennt damit teilweise, daß der Wettbewerb ihre grundsätzliche Stellung zur Eisenbahn sein muß. Die heute allzu sehr beliebte Phrase, es dürfte nicht „Eisenbahn oder Binnenschiffahrt" heißen, ist leider vielfach nur ein Ausdruck der Übersetzung einer tarifpolitischen Förderungsmöglichkeit der Binnenschiffahrt seitens der Eisenbahn. Grundsätzlich trägt die Binnenschiffahrt ihre Zukunft in sich selbst."

In der Flut der Schriften, die in den letzten Jahren für die Frage Wasserstraßen oder Eisenbahn pro und contra von berufener und unberufener Seite geschrieben wurde, ist das Erscheinen dieser wissenschaftlichen Studie zu begrüßen. Das sehr umfassende Material, das in konzentrierter Form — die ganze Schrift umfaßt nur 100 Seiten — mitgeteilt wird, behandelt der Verfasser kritisch mit großer Sachlichkeit und ohne Voreingenommenheit. Die reiche Literatur ist ausgiebig berücksichtigt. Verfasser kommt zu selbständigen Ergebnissen, die einen Mittelweg darstellen und in weiten Kreisen Zustimmung finden werden. Zweifellos wird das Buch überall Beachtung finden. Es bereichert die Literatur über diese Frage in wertvoller Weise. W.

— **Grundlegende Werkstoff- und Arbeitskunde** für Berufs-, Werk- und Fachschulen. Auf Veranlassung der Württembergischen Ministerialabteilung für die Fachschulen und des Landesgewerbeamtes herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. e. h. Karl O. Hartmann. Erster Teil: Werkstoffkunde. Mit 105 Abbildungen im Text. Schülerausgabe. Stuttgart, Berlin, Leipzig 1928. Union Deutsche Verlagsgesellschaft. VI, 170 Seiten. Preis geb. 3.60 RM.

Auf der im Herbst 1928 abgehaltenen Werkstofftagung wurde vom Deutschen Ausschuß für Technisches Schulwesen die Forderung nach einer vertieften Ausbildung in der Werkstoff- und Arbeitskunde in Berufs-, Werk- und Fachschulen gefordert. Das vorliegende Buch will ein solches grundlegendes Unterrichtswerk für die Schüler dieser Lehranstalten sein. Es bringt in zwei Hauptabschnitten die physikalischen und chemischen Grundlagen der Werkstoffkunde. Im ersten Teil werden die allgemeinen Eigenschaften der Körper und die Grunderscheinungen des Schalls, der Wärme, des Lichtes, des Magnetismus und der Elektrizität behandelt, während der zweite Teil sich mit den allgemeinen chemischen Eigenschaften der Körper und den wichtigsten Grundstoffen und ihren Verbindungen befaßt. Es werden nur die Vorkenntnisse, die auf der Volksschule erworben werden können, vorausgesetzt und ist mehr eine angewandte Physik und Chemie. Für den Unterricht an der Berufsschule ist es bei seiner leichtverständlichen Darstellungsweise als Leitfaden sehr brauchbar, wenn auch das, was der Praktiker als eigentliche Werkstoffkunde betrachtet, im Vergleich zu den allgemeinen physikalischen und chemischen Abschnitten, nicht so eingehend behandelt worden ist, wie es vielleicht wünschenswert wäre. Der für Anfang 1929 angekündigte zweite Teil soll der „Arbeitskunde" gewidmet werden. Die Ausstattung des handlichen Büchleins ist gut. Sch.

— **Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und den wichtigsten Nebengesetzen.** (Band I der Zivilprozeßgesetze; Taschenkommentare). Von Dr. Adolf Baumbach, Senatspräsident beim Kammergericht a. D. Vierte, wesentlich veränderte und vermehrte Auflage 28.—33. Tausend). Verlag von Otto Liebmann, Berlin. Geb. 20 RM.

Bereits in der Nr. 23, S. 661, Jahrg. 1925 d. Ztg. hat der Unterzeichnete die zweite und schon wesentlich veränderte Auflage des Baumbachschen Werkes eingehend gewürdigt und in Nr. 41, S. 1082, Jahrg. 1926, die dritte Auflage kurz besprochen; es ist demgemäß von der soeben erschienenen vierten eigentlich nur sehr Weniges zu sagen. Liest man die Vorrede, so erfährt man aus ihr ganz genau, was der Verfasser beabsichtigt und wohl auch erreichen wird, nämlich eine sachverständige (und wohl begründete) Auskunft über alle die vielen Fragen, die dem Prozeßrichter in erster Linie erwachsen und denen gegenüber selbst die gelehrtesten Kommentare deshalb oft versagen, weil sie zu theoretisch sind. Einen besonderen Vorzug erhält der Baumbach auch dadurch, daß er alle alten Entscheidungen, gerechnet bis zum 25. Bande des Reichsgerichts zum alten Eisen wirft, d. h. als überholt nicht mehr berücksichtigt. Zu bedauern ist nur, daß der Kommentar, der schon einen recht starken Umfang angenommen hat, das Gerichtskostengesetz nicht mehr enthält. Offenbar wird es der zweite Teil bringen. Hanow.

— **Die Deutsche Reichsbahn auf der Internationalen Presse-Ausstellung in Köln 1928.** Herausgegeben vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8, Voßstraße 35.

Das 38 Seiten starke Buch ist ein Sonderdruck des Aufsatzes, den die „Reichsbahn" in ihrer Nr. 25 über die Ausstellung der Deutschen Reichsbahn auf der Pressa veröffentlicht hat. Die mit Bildern und einem Lageplan versehene Darstellung gibt einen vorzüglichen Überblick über die außerordentlich sehenswerte Schau der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Das reichhaltige Material verschafft jedem einen Einblick in den Riesenbetrieb dieses Unternehmens. Auch der Eisenbahner wird auf dieser Sonderausstellung noch viel Neues und Lehrreiches finden. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 7. August 1928 WD. Z. 570/8: Wegen Vermurung war die Strecke zwischen den Bahnhöfen Gstatterboden—Admont der Linie Peflau—Selztal am 6. August 1928 unfahrbar.

Mitteilung vom 9. August 1928 WD. Z. 570/9: Wegen Abgleisung war die Strecke zwischen den Bahnhöfen Weifarn—Dorfgastein der Linie Schwarzach-St. Veit—Spittal—Milstättersee am 7. und 8. August 1928 unfahrbar.

Vereinsdrucksachen.

Neu erschienen sind

1. „Güteprobensammlung (GPS). Zusammenstellung der Ergebnisse der vom 1. Oktober 1926 bis 30. September 1927 von den Vereinsverwaltungen mit Eisenbahnbaustoff angestellten Güteproben".
2. Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 43 Niederländische Eisenbahnen und Nr. 652 Graz-Köflacher Eisenbahn.

Die Drucksachen sind den Verwaltungen mit unseren Rundschreiben Nr. I 179 vom 9. August und Nr. V 391 vom 7. August 1928 übersandt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 178 vom 9. August 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der RBD. Osten, vertreten durch das Reichsbahn-Zentralamt, auf Klärung der Ursachen der Schienenbrüche.

Nr. I 179 vom 9. August 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güteprobensammlung 1926/1927.

Zu Nr. IV 146 vom 8. August 1928 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Neugestaltung des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement.

Nr. IV 159 vom 13. August 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bedarfsfeststellung für die neuen Vereinsdrucksachen des Personen- und Güterverkehrs.

Nr. V 391 vom 7. August 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güterwagenparkverzeichnisse.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September 1928 wird der an der Strecke Warburg (Westf.)—Altenbeken gelegene Bahnhof IV. Kl. Menne für den vollen Viehverkehr wieder geöffnet. (860)

Kassel, den 13. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Mit dem Tage des Inkrafttretens des Winterfahrplanes 1928 wird der an der Strecke Glatz—Mittelwalde gelegene Bahnhof Nieder Rengersdorf in „Rengersdorf (Kr. Glatz)" umbenannt.

Breslau, den 7. August 1928. (852)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel- nord- und ostdeutschen Stationen) Heft 10.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 264 bei der Station Neusalza-Spremberg in der laufenden Nummer 46 der Schnittfrachtsatz I von „60" in „50" zu ändern. (848)

Dresden, den 7. August 1928

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 treten die Köln-Bonner Eisenbahnen dem Ausnahmetarif 17 für Kleie usw. nach Ostpreußen als Versandbahn bei. (863)

Berlin, den 10. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1928 tritt die Brohltal-Eisenbahn dem Ausnahmetarif 10 b für Druckpapier bei. (861)

Berlin, den 10. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1928 treten bei einer Anzahl von Privatbahnen Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres ist aus dem am gleichen Tage erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Berlin, den 10. August 1928. (862)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1928 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. August 1929 wird der Ausnahmetarif 11 1 für Braunkohle und Torf, sämtlich chemisch entsäuert usw. im Verkehr von den Stationen Dresden-Friedrichstadt und Zschipkau nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn eingeführt. (854)

Berlin, den 9. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1928 tritt der Nachtrag 3 in Kraft (Preis 60 Reichspfennig). Er enthält neben bereits zwischenzeitlich bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen teilweise ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 e für Holz der Klasse E, einen neuen ermäßigten Ausnahmetarif 10 b für Zeitungsdruckpapier sowie die Ausdehnung der Ausnahmetarife 5 und 5 a auf geteerte Hochofenschlacken und geteertes Steinmaterial (gültig vom 20. September 1928). (855)

Berlin, den 6. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1928 wird die Station Leer (Ostfriesl.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 41 (Düngemittel zur Ausfuhr) unter Ziffer 3 B aufgenommen. (856)

Berlin, den 9. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 erscheint der Nachtrag 1 zum ost-mitteldeutsch-sächsischen Gütertarif. Er enthält in der Hauptsache neue Entfernungen für die Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn und kann zum Preise von 0,10 Reichsmark von den bekannten Verkaufsstellen bezogen werden.

Berlin, den 10. August 1928. (857)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1928 wird die Station Freital-Zauckerode in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Berlin, den 10. August 1928. (858)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Bi und Wechselverkehr der früh Preußisch-Hessischen usw. St und Privatbahnen usw. — Tfv.

Mit Gültigkeit vom 15. Au 1928 werden die Teilhefte B I 2 B I 11 unter Berücksichtigung de reits erschienenen Nachträge 1 b neu herausgegeben. Preis eines tes 0,50 RM. (

Berlin, den 6. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. N Verkehr Deutsche Seehäfen—deu tschechoslowakische Grenzüberga stationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 16. Au 1928 werden in Abteilung 9 Fr sätze für die 10-t-Klasse eingefü Näheres durch den Reichsbahnt anzeiger. (

Altona, den 10. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C

Mit Gültigkeit vom 15. Okt 1928 wird der Umlade- und bockgebührensatz für Steing Steinschrotten und Steinschlag Verkehr nach Stationen der Sch spurbahnen des Reichsbahndi tionsbezirks Erfurt auf 4,5 Rpf je angefangene 100 kg erhöht. (Nr. 77, Ziffer 1 des Heftes C Die Umladegebühren für Steing usw. von Stationen der Schmals bahnen bleiben unverändert. (

Erfurt, den 9. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gü tarif Teil I Abt. B.

Ab 16. August wird die Tarifst 164 D Holz in einigen Ziffern g dert. Näheres durch Reichsbahnta anzeiger. (8

Altona, den 10. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltung

Deutsch-nordischer Verbands-Gü tarif Teil I Abt. B.

Ab 1. September 1928 wird die fer 2 der Tarifstelle 139 neu gef Näheres durch Reichsbahntari zeiger. (8

Altona, den 9. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltung

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr

(Verkehr Deutsche Seehäfen—Po und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 20. Aug 1928 wird Neumittelwalde Gre in die Abteilung D des Abschnitts „Besondere Frachtermäßigungen" a genommen. Näheres durch Reic bahntarifanzeiger. (8

Altona, den 12. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

N 34 Berlin, den 23. August 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Tschechoslowakei und das internationale Eisenbahnfrachtübereinkommen.

rzig Jahre Hauptpersonenbahnhof rankfurt (Main).

Fahrgeschwindigkeit der Schnellüge in Österreich.

neuer Behelf für den Zollgepäckerkehr.

hkartenverfahren für die Zahlung nd Abrechnung der Besoldungen nd Versorgungsgebührnisse.

r Verkehr auf den Bulgarischen taatsbahnen.

chrichten.

Deutschland: Inbetriebnahme der neuen Vorortgleise Charlottenburg—Spandau und Eröffnung des neuen Bahnhofs Eichkamp und des neuen Bahnsteigs Heerstraße. — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juli 1928. — Geheimer Rat von Ries 90 Jahre alt.

Österreich: Ministerialrat Kann †.

Ungarn: Brand des Direktionsgebäudes der Ungarischen Staatsbahnverwaltung.

Niederlande: Betriebsergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen im Juni 1928. — Ringbahn bei Amsterdam.

Übrige europäische Länder: Statistischer Vergleich zwischen den Eisenbahnen der nordischen Länder. — Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge in den baltischen Staaten. — Eröffnung der Eisenbahnlinie Luck—Stojanow. — Ein polnisch-danziger Eisenbahnabkommen. — Polnisch-österreichischer Eisenbahnverbandstarif. — Eine neue Tarifstation Gdingen Hafen. — Zum Bau der Warschauer Untergrundbahn. — Ein Wettbewerb für den Bauentwurf des Warschauer Hauptbahnhofs. — Eine Konferenz über den Europa—Asien-Eisenbahnverkehr. — Fortschritte im Bau der Turkestan-Eisenbahnen. — Emission einer neuen Verkehrsanleihe in Sowjetrußland. — Eröffnung der direkten Verbindung der „Direttissima Roma Napoli" mit Napoli Centrale über Aversa. — Zwangsversicherung der Eisenbahnreisenden in Spanien. — Ein Ausschuß zur Beratung von Verkehrsfragen in England. — Feiertagsverkehr in England.

Fremde Erdteile: Elektrische Beleuchtung der Chinesischen Ostbahn. — Japanische Eisenbahnbestellungen in Amerika und England. — Die Eisenbahnen von Argentinien im Jahre 1927. — Eisenbahnen in Chile.

Bücherschau.

Wasserverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Tschechoslowakei und das internationale Eisenbahnfrachtübereinkommen.

Von Landgerichtsdirektor Dr. **O. Loening**, Berlin

Das Manuskript zu den nachfolgenden Ausführungen . Loening's ist uns bereits am 2. Juni d. Js. zugegangen. Aus verschiedenen Gründen konnte die Veröffentlichung nicht eher erfolgen.

Die Schriftleitung.

Die Ausführungen von Dr. Lanká š auf S. 525 fg. eser Zeitung zu meinem Artikel auf S. 57 fg. zwingen ch, noch einmal zu der behandelten Frage Stellung zu hmen. Ich tue das um so lieber, als meine Ausführungen mentlich auch in der Presse der Tschechoslowakei zu bhaften Erörterungen Anlaß gegeben haben[1]). Ich werde rsuchen, rein sachlich zu antworten.

Vordem ich jedoch auf das eigentliche Problem einhe, muß ich zwei Richtigstellungen vornehmen, weil rch die Ausführungen von Dr. Lanká š der Anschein weckt werden könnte, ich hätte in tatsächlichen Ausührungen nicht richtig berichtet. Einen derartigen Vorurf kann ich nicht unwidersprochen hinnehmen. Dr. anká š sagt auf S. 525 wörtlich: „Wenn aber Dr. oening weiter behauptet, daß der Oberste Gerichtshof s Berner Übereinkommen in der Tschechoslowakei als icht anwendbar erklärt hat, so daß dieses Übereinkommen in der Tschechoslowakei innerstaatlich überhaupt keine rechtliche Geltung hätte, so befindet er sich in einem Irrtum, der vielleicht durch einen Übersetzungsfehler zu erklären wäre". Der Oberste Gerichtshof habe nur die formelle Geltung als Gesetz verneint, jedoch ausdrücklich erklärt, daß das Übereinkommen auf Grund von besonderen Abkommen als Bestimmung des Tarifes in Geltung stehe. Demgegenüber stelle ich fest, daß ich niemals etwas anderes behauptet habe, ich mich auch nicht in einem Irrtum befunden habe. Gleich am Anfang meiner Ausführungen (S. 57) habe ich wörtlich gesagt: „Allerdings will der genannte Gerichtshof das Übereinkommen auch für die Tschechoslowakei insoweit angewendet wissen, als das Übereinkommen etwa als Bestandteil eines zwischen der Tschechoslowakei und einem anderen Staate gepflogenen Handelsvertrags .... geworden ist". Auf S. 60 f. habe ich mich dann mit dieser Ansicht auseinandergesetzt. Dr. Lanká š erkennt dies entgegen seinen eben wiedergegebenen Ausführungen auf S. 526 selbst an, ohne jedoch sachlich auf meine Ausführungen zu entgegnen. Der erhobene Vorwurf trifft mich daher nicht.

Zweitens: Dr. Lanká š meint, ich hätte mich auf Grund der Sitzungsprotokolle, insbesondere aber durch Befragen in deutschen Fachkreisen leicht davon überzeugen können, daß der von mir S. 61 angezogene Vorgang bei der Beratung der neuen IÜG. nicht auf das jetzige Verhalten der

[1]) Vgl. z. B. Prager Börsen-Courier vom 16. Februar, om 23. Februar, vom 1. März 1928; Bohemia vom 29. Feruar und vom 4. März 1928. Vgl. jetzt auch Schmid, erkehrsrechtliche Rundschau 1928 Sp. 208.

Tschechoslowakei paßt, da der damals von Polen gestellte Antrag sich damit befaßt, daß jeder dem IÜG. beitretende Staat vorher mit etwa benachbarten Staaten Vereinbarungen für die Ausführung direkter Transporte treffen müsse. Auf S. 61 meines Artikels heißt es wörtlich: „Bei der Beratung eines polnischen Antrages, jeder Staat, der dem Übereinkommen beizutreten wünsche, müsse daher mit allen benachbarten Staaten Vereinbarungen für die Anwendung direkter Transporte treffen . . .". Ich überlasse die Beurteilung ruhig dem Leser, ob ich den Inhalt des polnischen Antrages erst aus den Sitzungsprotokollen, die ich übrigens angezogen habe, oder durch Nachfrage in Fachkreisen hätte feststellen müssen. M. E. habe ich ihn deutlich genug angegeben. Meine Angaben treffen auch inhaltlich mit denen Dr. Lankáš überein. Dafür, daß die Vertreter der Tschechoslowakei auf der Berner Konferenz von 1923 erwähnt hätten, das Übereinkommen würde in der Tschechoslowakei nicht als Gesetz, sondern als Tarifrecht angewendet, habe ich in den Sitzungsprotokollen keinen Anhalt gefunden. Es wäre auch mindestens auffallend, daß die Konferenz eine solche Erklärung ohne weiteres hingenommen hätte; es wäre aber auch weiter auffallend, daß das Urteil des Brünner Gerichtshofes überall solches Befremden hervorgerufen hätte, wenn die Tatsache der Nichtgeltung des Übereinkommens als Gesetz in der Tschechoslowakei auf der Berner Konferenz urbi et orbi bekannt gegeben wäre. Mir ist trotz eifrigen Bemühens auch bis jetzt von einer solchen Erklärung durch die tschechoslowakischen Vertreter nichts bekannt geworden.

Wie dem aber auch sein mag, die Kernfrage des Problems ist wichtiger und für den internationalen Eisenbahnverkehr tief einschneidend. Fest steht, daß die Tschechoslowakei mit Wirkung vom 7. November 1922 dem Übereinkommen beigetreten ist. Von Dr. Lankáš wird in keiner Weise bestritten, daß das Übereinkommen in der Tschechoslowakei Gesetzeskraft nicht erlangt hat. Dr. Lankáš meint jedoch, daß die Tschechoslowakei durch ihre Beitrittserklärung ihren gegenüber den Hauptmächten völkerrechtlich übernommenen Verpflichtungen materiell Genüge geleistet habe, und fährt dann fort: „Ob sie formell das Übereinkommen innerstaatlich als Gesetz publiziert und ausführt oder über Verfügung ihrer hierzu kompetenten Aufsichtsbehörde nur als Tarifrecht anwendet, ist vollständig Sache ihrer Erwägung" (S. 526). Es sei nirgends vorgeschrieben, in welcher Art und Weise die innerstaatliche Durchführung zwischenstaatlich übernommener Verpflichtungen zu erfolgen habe. Dr. Lankáš weist dabei darauf hin, daß das Übereinkommen seinerzeit auch lediglich auf Grund von Abkommen durch die Tarife dem Eisenbahnverkehr mit dem nahen Orient zu Grunde gelegt sei und daß in derselben Weise der Eisenbahnverkehr mit den Sowjetstaaten geregelt werde. Hinsichtlich dieses letzten Punktes übersieht Dr. Lankáš, daß weder seinerzeit die Staaten des nahen Orients, noch heute Sowjetrußland Vertragsstaaten des Übereinkommens waren, daß daher ihnen gegenüber eine Verpflichtung zur Anwendung des Übereinkommens auf Grund des Übereinkommens überhaupt nicht bestanden hat und daß, wenn das Übereinkommen auf den Eisenbahnverkehr mit diesen Staaten Anwendung finden sollte, dies nur im Wege besonderer Vereinbarungen möglich war, wobei jeder Staat auch der Vertragsstaat, die Freiheit hatte, auch vom Übereinkommen abweichende Vorschriften dabei zu vereinbaren und diese Vereinbarungen lediglich durch Tarifvorschriften innerstaatlich zur Geltung zu bringen. Auf S. 57 habe ich selbst auf diese Möglichkeit hingewiesen. Es ist niemals bestritten worden, mit Nichtvertragsstaaten das Übereinkommen durch Tarife sei es ganz, sei es teilweise zur Anwendung bracht werden kann.

Wie verhält es sich aber unter den Vertragsstaat Dr. Lankáš stimmt darin mit mir überein, daß der tritt zu dem Übereinkommen allein nicht zur innerst lichen Geltung des Übereinkommens genügt, daß es d vielmehr noch eines innerstaatlichen Aktes bedarf. meint nur, die Art und Weise dieses Umgusses in Lan recht sei dem einzelnen Vertragsstaat völlig überlas Auch ich habe S. 59 angeführt, daß der Akt des Umgu sich lediglich nach dem betreffenden Landesrecht rich Aber — und darin trennen sich die Wege von Dr. Lank und mir — dieser Umguß muß so erfolgen, daß der V tragsstaat dadurch auch seinen durch den Eintritt üb nommenen völkerrechtlichen Verpflichtungen voll und g nachkommt. Durch ihren Beitritt zu dem Berner Übere kommen hat allerdings die Tschechoslowakei ihrer V pflichtung aus dem Vertrage vom 10. September 1919 nächst Genüge geleistet. Aber aus diesem Beitritt, der weiter nichts als ein in besonderer Art erklärter völk rechtlicher Vertragsschluß mit allen bisherigen Vertra staaten ist, hat die Tschechoslowakei neue völkerrechtli Verpflichtungen übernommen. Es ist keine speziell eis bahnrechtliche, sondern eine allgemeine völkerrechtli Frage, in welcher Weise ein Staat den von ihm in ein völkerrechtlichen Vertrage übernommenen Verpflichtung nachzukommen hat. Daran kann kein Zweifel besteh daß es stets erst eines staatlichen Befehls bedarf, um inn staatlich einen völkerrechtlichen Vertrag zur Geltung bringen, d. h. ihn innerstaatlich für die Behörden, name lich die Gerichte, und die Staatsangehörigen verbindl zu machen. Selbst wenn der völkerrechtliche Vertrag nicht besonders aussprechen sollte, wie ja meistens, so doch jeder vertragschließende Staat die völkerrechtli Verpflichtung, nach Maßgabe seiner innerstaatlichen Rech ordnung die Erfüllung des Vertrages innerstaatlich zu möglichen. Das kann je nach dem Inhalt des völkerrec lichen Vertrages und je nach dem innerstaatlichen Re durch Erlaß eines Gesetzes, durch Verwaltungsverordnu oder auch selbst durch bloße Dienstanweisung erfolg Aber unter diesen verschiedenen Wegen hat der Vertra staat nur den Weg zu wählen, der im gegebenen Fall au die Erfüllung der völkerrechtlichen Verpflichtung ermö licht. Enthält der völkerrechtliche Vertrag die Verpfli tung zur Einführung von Rechtsnormen, die mit d innerstaatlichen Recht des Vertragsstaates nicht im E klang stehen oder die für das innerstaatliche Recht gewis Rechtsverhältnisse neu ordnen, so kann der Vertragsst nur den Weg wählen, der nach seinem innerstaatlich Recht für die Abänderung von Rechtssätzen oder für Neuordnung von Rechtsverhältnissen vorgeschrieben i Würde der Vertragsstaat einen solchen völkerrechtlich Vertrag lediglich durch eine Verwaltungsverordnung z innerstaatlichen Geltung bringen wollen, während na seinem innerstaatlichen Recht ein Gesetz erforderlich i so würde der Vertragsstaat nicht das erfüllen, was d völkerrechtliche Vertrag von ihm verlangt, er wür seinen völkerrechtlichen Vertragsverpflichtungen nic nachkommen, also ein völkerrechtliches Delikt begehen. würde aber auch innerstaatlich, d. h. namentlich den Staat angehörigen und den Gerichten gegenüber, keine Verpfli tung bestehen, die Rechtssätze des völkerrechtlichen Ve trages zur Anwendung zu bringen. Der bisherige inne

tliche Rechtszustand wäre nicht in Gemäßheit der in völkerrechtlichen Vertrage übernommenen Verpflichgen geändert. Es ist heute in der völkerrechtlichen ratur unbestritten, daß für die innerstaatliche Geltung s völkerrechtlichen Vertrages, der Rechtsnormen auch die Staatsangehörigen enthält, ein Befehl der Staatsalt erforderlich ist, „welcher die Befolgung der in dem trage enthaltenen Rechtsregeln anordnet, sie mit Geeskraft ausstattet, d. h. ein Gesetzesbefehl[2]) nn also nach innerstaatlichem Recht für den Erlaß von htssätzen der Gesetzesbefehl erforderlich ist, so hat der tragsstaat nicht, wie Dr. Lanka š meint, völlige Frei, in welcher Weise er seinen völkerrechtlichen Verchtungen nachzukommen hat, sondern er muß die htssätze des völkerrechtlichen Vertrags gemäß seinem nen innerstaatlichen Recht durch Gesetzesbefehl innertlich in Kraft setzen. Verwaltungsverordnungen, nstanweisungen u. dgl. würden hier nicht genügen. n sie schaffen ja nach diesem innerstaatlichen Recht ne Rechtssätze, sondern nur Verwaltungsanordnungen l Dienstanweisungen, die innerstaatlich das bisherige ht nicht abändern, neues nicht setzen können.

Es kann nun nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, s das Übereinkommen in weitem Umfange Rechtsnormen hält. Namentlich wird durch das Übereinkommen, von snahmen abgesehen, jedem Einzelnen ein Rechtsanspruch währt, daß er unter den Voraussetzungen des Übereinmmens einen nach dem Übereinkommen und nur nach sem zu beurteilenden internationalen Frachtvertrag abließen kann. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, einen achtvertrag nach dem Übereinkommen einzugehen. Jeder rtragsstaat ist verpflichtet, sein innerstaatliches Recht so gestalten, daß dem Einzelnen ein solcher Rechtsspruch gewährt und daß die Durchsetzung dieses Rechtsspruches ermöglicht wird.

Daß in der Tschechoslowakei Rechtssätze nur im Wege r Gesetzgebung erlassen werden können, ist von Dr. ankáš nicht bestritten, ergibt sich auch aus der Verssung der Tschechoslowakei. Wenn ich von der meines achtens unrichtigen Ansicht absehe, daß durch das Gez vom 28. Oktober 1918 das Übereinkommen in Gesetzesaft übergegangen sei — eine Ansicht, die auch Dr. Lanáš nicht teilt —, so ist unstreitig, daß das Berner Überkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der schechoslowakei Gesetzeskraft nicht erhalten, auch in setzesform nicht verkündet worden ist. Die Rechtssätze s Internationalen Übereinkommens haben also in der schechoslowakei keine Gesetzeskraft, sie finden als gesetzhe Norm keine Anwendung. Daraus ergibt sich, daß r Ausländer in der Tschechoslowakei rechtlich nicht in rselben Weise geschützt ist, wie ein Angehöriger der schechoslowakei in den anderen dem Übereinkommen beitretenen Staaten, die einen gesetzlichen Rechtsanspruch f Schutz gewähren. Dadurch wird aber der Grundsatz s Übereinkommens verletzt, daß in allen Vertragsstaaten le Angehörige sämtlicher Vertragsstaaten in gleicher eise Rechtsschutz genießen müssen. Niemand hat in r Tschechoslowakei einen gesetzlichen Anspruch darauf, ß ein von ihm abgeschlossener internationaler Eisenbahnachtvertrag nach den Normen des Übereinkommens, und nur nach diesen, beurteilt wird. Das hat gerade jenes viel umstrittene Urteil des Obersten Gerichtshofes in Brünn zum ersten Male nach dem Beitritt der Tschechoslowakei zu dem Übereinkommen ausgesprochen. Nichts anderes habe ich in meinen Ausführungen S. 57 fg. behauptet und diese Behauptung wird auch von Dr. Lanka š gar nicht bestritten.

Dr. Lanka š meint allerdings, daß ein Vertragsstaat seinen aus dem Beitritt zu dem Berner Übereinkommen sich ergebenden Verpflichtungen hinsichtlich der innerstaatlichen Inkraftsetzung des Übereinkommens schon dadurch genüge, daß er das Übereinkommen lediglich als Tarifrecht anwende. Da dies in der Tschechoslowakei geschehen sei, so gelte es dort genau in derselben Weise wie in anderen Staaten, insbesondere wie in Deutschland. Das sei, wie Dr. Lanka š meint, eine jedem Praktiker selbstverständlich gut bekannte Tatsache. Ob die „Praktiker", die hier offenbar im Gegensatz zu den Juristen erwähnt werden, tatsächlich dieser Ansicht sind, ist für mich, einen Juristen, an sich gleichgültig. Sollten sie aber dieser Ansicht sein, so haben sie eine unrichtige Ansicht und es ist schwer verständlich, daß sie eine solche Ansicht hätten. Denn in allen anderen Staaten gilt das Übereinkommen als Gesetzesrecht, in der Tschechoslowakei aber nur als Tarifrecht. Es ist aber ein großer Unterschied, ob das Eisenbahnfrachtrecht nur auf dem Tarif oder auf Gesetz beruht. Gilt eine frachtrechtliche Norm als Gesetz, so gilt sie unbedingt, sie gilt so lange, bis sie durch ein neues Gesetz geändert wird. Die Eisenbahnverwaltung ist ihrerseits nicht berechtigt, diese Norm abzuändern, falls das Gesetz dies nicht ausdrücklich gestattet. Die Gesetzesnorm bindet Behörden, Gerichte und Staatsangehörige in gleicher Weise, von ihr kann nicht abgewichen werden. Tarifrecht dagegen ist lediglich einseitig von der Bahn — allerdings unter Umständen unter Genehmigung der Aufsichtsbehörde, wo dies landesrechtlich notwendig ist — aufgestelltes Vertragsrecht. Die Eisenbahnverwaltung ist jederzeit berechtigt, einseitig dieses Tarifrecht als Vertragsrecht abzuändern, falls die notwendige Genehmigung vorliegt. Der Einzelne hat gegenüber der Eisenbahn nur nach Maßgabe des einseitig von der Bahn aufgestellten Tarifes einen Rechtsanspruch, nachdem er mit der Eisenbahn in ein Vertragsverhältnis eingetreten ist, vorher hat er niemals einen Rechtsanspruch. Die Eisenbahn kann unter Genehmigung der Aufsichtsbehörde, wo diese erforderlich ist, jederzeit jede Änderung des Tarifes vornehmen, wenn sie nicht durch ein Gesetz gebunden ist, bestimmte Rechtsnormen in dem Eisenbahnfrachtverkehr als für sie bindend anzuerkennen. Das Gesetzesrecht ist ein Zwangsbefehl für die Eisenbahn, der Tarif ist dem freien Ermessen der Eisenbahn überlassen, natürlich wieder in den Grenzen der Aufsichtsgenehmigung und in den Grenzen eines etwa vorliegenden Gesetzesbefehls. Ein solcher Gesetzesbefehl liegt in der Tschechoslowakei hinsichtlich des internationalen Verkehrs nicht vor. Die Aufsichtsbehörde ist eine reine Verwaltungsbehörde, sie ist bei der Genehmigung des Tarifes nicht gebunden. Sie kann daher auch einen Tarif genehmigen, der bewußt von den Rechtsnormen des Übereinkommens abweicht und zwar mit der Wirkung, daß dann diese Abweichungen auch als Vertragsrecht gelten. Der Oberste Gerichtshof Brünn hat daher auch die Abweichungen von dem Internationalen Übereinkommen als gültig erachtet, weil sie im Tarif enthalten sind, das Übereinkommen aber keine Gesetzeskraft in der Tschechoslowakei hat. In den Staaten dagegen, in denen das Übereinkommen gesetzlich

[2]) Laband, Deutsches Reichsstaatsrecht (3. Aufl.) S. 157. gl. dazu namentlich auch Heilborn, Archiv für öffentches Recht, Bd. 12 S. 144 ff.; Ullmann, Völkerrecht 1898) S. 154; Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts S. 321.

in Kraft gesetzt ist, daher Gesetzesrecht bildet, würden Abweichungen vom Internationalen Übereinkommen nur dann durch Tarif zulässig sein, wenn das Übereinkommen solche Abweichungen selbst zuläßt. Es ist allgemein anerkannt, daß das Übereinkommen absolute Geltung in dem Sinne hat, daß seine Bestimmungen weder durch Landesrecht, noch durch Parteivereinbarung abgeändert werden können, soweit das Übereinkommen sie nicht ausdrücklich zuläßt, wobei ich allerdings davon absehe, daß manche Schriftsteller eine Abweichung zugunsten des Publikums zulassen[3]).

Im Art. 4 des Übereinkommens werden Tarifbedingungen einer Eisenbahn auch für den internationalen Transport insoweit als gültig erachtet, als sie dem Übereinkommen nicht widersprechen. Es heißt dann weiter: „anderenfalls sind sie nichtig." Jede staatliche Tarifbestimmung, die mit dem Übereinkommen nicht vereinbar ist, ist im internationalen Verkehr nichtig, und zwar schlechthin nichtig. Beruht die innerstaatliche Geltung des Übereinkommens auf Gesetz, so ist auch die Nichtigkeit einer solchen Tarifbestimmung eine gesetzliche. Beruht aber die Geltung nur auf Tarifen, so hat es dieser Tarif in der Hand, auch abweichende Bestimmungen in sich aufzunehmen, ohne daß mit Erfolg vor den staatlichen Gerichten dagegen angekämpft werden könnte. Denn jede einzelne Tarifbestimmung kann durch eine andere abgeändert oder aufgehoben werden. Der Rechtszustand in den Vertragsstaaten, in denen dem Übereinkommen Gesetzeskraft zukommt, unterscheidet sich von dem in der Tschechoslowakei zunächst dadurch, daß in jenen durch tarifarische Bestimmungen eine Vorschrift des Übereinkommens nicht außer Kraft gesetzt werden kann. In der Tschechoslowakei dagegen kann jede einzelne Vorschrift des Übereinkommens durch den Tarif abgeändert und aufgehoben werden. Dazu kommt ein weiteres. Es ist heute unbestritten, daß das Tarifrecht Vertragsrecht ist. Das heißt nicht nur, daß auf einen Frachtvertrag das Tarifrecht Anwendung findet, sondern auch weiter, daß der Tarif nur Anwendung findet auf einen bestimmten Frachtvertrag, daß er außerhalb eines speziellen Vertrages keine Rechte und Verbindlichkeiten begründet. Wird demgemäß ein Eisenbahnfrachtvertrag generell nur in einem Tarif geregelt, so kann nur derjenige einen Anspruch gegen die Eisenbahn erheben, der einen Frachtvertrag abgeschlossen hat. Damit ist aber eine der wichtigsten Grundlagen des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes, nämlich die neben den Verpflichtungen der Eisenbahn aus dem abgeschlossenen Frachtvertrag bestehende Beförderungspflicht der Eisenbahn, illusorisch geworden. Der Einzelne hat nur einen Anspruch nach Abschluß eines Frachtvertrags, dagegen keinen auf Abschluß eines solchen. Bei Abschluß des Frachtvertrages bestehen noch keine Rechte „aus dem Tarif". Indem ich die Möglichkeit eines tarifarischen Anspruches aus Art. 5 Abs. 4 des Übereinkommens ganz dahingestellt sein lasse, so würde doch unter allen Umständen ein Dritter auf Grund eines entgegen der Vorschrift des Art. 11 Abs. 1 Satz 2 abgeschlossenen Frachtvertrages gegen eine Eisenbahn einen Anspruch nicht erheben können, falls diese Bestimmung nicht auf Ges sondern nur auf Tarif beruht. Es ist unstreitig, daß ein solches Sonderübereinkommen abschließende Bahn s dritten Verkehrsinteressenten gegenüber nach dem Üb einkommen schadensersatzpflichtig macht[4]). Daß man e solche Schadensersatzpflicht der Eisenbahn einem an ein speziellen Frachtvertrag gänzlich Unbeteiligten gegenü lediglich auf Tarifrecht gründen kann, ist juristisch w nicht zu konstruieren. Beruht das Übereinkommen in ein Vertragsstaat lediglich auf einen Tarif, so haben Dritte ei solchen Schadensersatzanspruch nicht. Die Bestimmung Art. 11 Abs. 1 Satz 2 hat dann nur Bedeutung als Vertra bestimmung innerhalb eines bestimmten Frachtvertrag

Es kann daher m. E. keine Rede davon sein, daß Übereinkommen in der Tschechoslowakei in derselben We gilt, wie in anderen Vertragsstaaten. Gesetzesrecht u Tarifrecht sind völlig andere Vertragsgrundlagen, die e sicher, die andere unsicher.

Dr. Lankáš meint, ich hätte vergessen, daß man d Spieß auch umdrehen könne und daß ich in meinen D legungen nicht die schwierige Lage der deutschen Eis bahnverwaltungen, der deutschen Aufsichtsbehörde u der deutschen Gerichte beherzigt habe. Er meint, hätte übersehen, daß auch die deutsche Aufsichtsbehör durch Umstände höherer Gewalt genötigt gewesen sei, Ta bestimmungen für den Verkehr mit einer Reihe von Staat — Tschechoslowakei, Polen, Jugoslawien, Rumänien und der Inflationszeit auch mit allen übrigen Vertragsstaaten zu genehmigen, die mit den Bestimmungen des Übereinko mens nicht im Einklang standen, wie z. B. die Beschränku in der Freiheit bei der Frachtzahlung, das Verbot d Nachnahme und Barvorschüsse, den Ausschluß der na träglichen Verfügungen und den Zwang der Angabe d Übergangsstation. Es ist richtig, daß ich in meinem Artik hiervon nichts erwähnt habe. Indessen lag dazu auch nic der mindeste Anlaß vor. Denn mein Artikel beschäftig sich mit der Tschechoslowakei und der Geltung des Bern Übereinkommens in ihr, nicht mit dem Rechtszustand Deutschen Reich oder in anderen Staaten. Da aber Dr. La káš diese Frage angeschnitten hat, so soll im folgend kurz auf sie eingegangen werden. Zweierlei ist dabei beachten: So lange die Tschechoslowakei, Jugoslawien u Polen nicht Vertragsstaaten waren, hatte das Deutsche Rei völlig freie Hand, mit ihnen über den gegenseitigen Eise bahnfrachtverkehr Vereinbarungen zu treffen, die es für ang messen erachtete, an die Vorschriften des Übereinkomme war das Reich nicht gebunden. Ein Zwang für die Anwe dung des Übereinkommens besteht nur zwischen Vertrag staaten. Der Tschechoslowakei gegenüber ist das Rei auch nach deren Beitritt nicht durch das Übereinkomm gebunden, da die Tschechoslowakei ihrer völkerrechtliche Vertragspflicht, das Übereinkommen in ihrem Lande a Gesetz zur Anwendung zu bringen, nicht nachgekommen is Zweitens: Der Rechtszustand im Deutschen Reich ist de doch ein anderer, als er Dr. Lankáš vorzuschwebe scheint. Im Deutschen Reich gilt das Übereinkommen a Gesetz. Jeder einzelne hat einen gesetzlichen Anspru darauf, daß die Vorschriften des Übereinkommens beacht werden, und zwar selbst dann, wenn eine abweichende Tari

[3]) Vgl. Rosenthal, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht S. 37 f.; Blume, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr S. 43; Rundnagel, Beförderungsgeschäfte S. 265 f.; Gerstner, Internationales Übereinkommen S. 54 f.; O. Loening, Internationales Übereinkommen S. 17, S. 20 und die dort angegebene zahlreiche Rechtsprechung.

[4]) Blume a. a. O. S. 83; Rosenthal a. a. O. S. 10 Eger, Internationales Übereinkommen S. 138; Gerst ner a. a. O. S. 204; O. Loening a. a. O. S. 255; Appell Paris v. 23. November 1897 Zeitschr. f. den intern. Eisenbahn transport 1898 S. 180.

timmung vorliegen würde. Daran ändert auch nichts, daß e solche Tarifbestimmung mit Genehmigung der Aufsichtsörde erlassen ist oder nicht. Letzten Endes haben die Gehte zu entscheiden, und die Gerichte dürfen nur die gezlichen Bestimmungen, nicht hiervon abweichende Verltungsanordnungen ihren Entscheidungen zugrunde legen. r die deutschen Gerichte ist hinsichtlich der Tarife der n wiedergegebene Art. 4 maßgebend: dem Übereinkommen lersprechende Tarife sind nichtig. Es ist mir auch nicht kannt, daß sich ein deutsches Gericht in einer schwierigen ge befunden hat. Es ist mir aber auch keine Entscheidung es deutschen Gerichtes bekannt, in der in bewußter Abichung von den Vorschriften des Internationalen Überkommens nach Tarifvorschriften ein Rechtsfall entschien ist. Auf der Berner Konferenz von 1923 ist zum sdruck gekommen, daß in bestimmten Fällen Abweichunn von der bestehenden Konvention infolge höherer Gelt notwendig seien. Es fällt aus dem Rahmen dieser Entgnung auf die Ausführungen von Dr. Lankáš heraus, gehend dazu Stellung zu nehmen, ob nach dem bisherigen ereinkommen von ihm abweichende Tarifbestimmungen ter Berufung auf höhere Gewalt erlassen werden können. r folgendes sei angeführt: Nach Art. 5 Abs. 1 Ziff. 3, die nzige m. E. zur Begründung dieser Ansicht heranziehbare rschrift, müssen die Umstände, die als höhere Gewalt zu trachten sind, die Wirkung einer tatsächlichen Verhindeng des Transportes haben. Es erscheint mir deswegen hr als fraglich, ob, vom rechtlichen Standpunkt aus, diese rschrift die Unterlage für den Erlaß der oben erwähnten weichenden Tarifbestimmungen geben kann. Es ist aber eiter zu beachten, daß im Deutschen Reich und ebenso in len Staaten, in denen das Übereinkommen Gesetzeskraft t, eine Klage auf Schadensersatz nach Art. 5 Abs. 4 gehen ist, wenn die Eisenbahn die Beförderung unter den dingungen des Übereinkommens ablehnt und nur zu den n dem Übereinkommen abweichenden Tarifbestimmungen sführen will. Nach dem bisherigen Übereinkommen haben her auch die Gerichte zu prüfen, ob tatsächlich Umstände rliegen, die als höhere Gewalt zu betrachten sind. Die tsache des Vorliegens abweichender Tarifbestimmungen lein bindet im Deutschen Reich die Gerichte in keiner eise.

Dr. Lankáš hat eingehend die Bemühungen der schechoslowakei dargelegt, eine Einschränkung der Abeichungen vom Internationalen Übereinkommen zu erreien. Ich will hier nicht auf diese Ausführungen von Dr. ankáš eingehen, obwohl manches dazu zu sagen wäre. atsache ist, daß die Zulässigkeit von tarifarischen Abweiungen hinsichtlich der Vorschriften des Berner Übereinommens nicht durch einen Zusatzantrag zu dem alten bereinkommen anerkannt ist. Mag sein, daß sich die schechoslowakei in einer Zwangslage befunden hat, wie r. Lankáš meint; das rechtfertigt aber nicht, daß die schechoslowakei m. E. ihren völkerrechtlichen Verpflichngen nicht nachgekommen ist. Diese Verpflichtung bestand uch nicht nur dem Deutschen Reich gegenüber, sondern llen Vertragsstaaten, auch solchen, in denen schwierige alutaverhältnisse nicht vorhanden waren. Auch das rechtertigt m. E. nicht das Inkraftsetzen des Übereinkommens urch Tarife, da man nicht hat annehmen können, daß as neue Übereinkommen von 1924 erst am 1. Oktober 1928 n Kraft treten würde. Es wird der verantwortlichen Stelle n der Tschechoslowakei doch genau so wie anderwärts sehr ald bekannt geworden sein, daß die erhoffte schleunige Inkraftsetzung des IÜG. sich nicht verwirklichen lassen würde. Es soll auch hier nicht weiter darauf eingegangen werden, ob es nicht zum Teil ganz andere, in einigen Artikeln der tschechoslowakischen Presse zum Ausdruck gebrachte Gründe gewesen sind, die die Inkraftsetzung des Übereinkommens in der Tschechoslowakei als untunlich erscheinen ließen. Das gehört in das Gebiet der Politik, die von diesem Artikel, ebenso wie von meinem ersten, ausgeschlossen ist.

Es wäre tief bedauerlich, wenn das Vorgehen der Tschechoslowakei Schule machen würde. Jede Rechtssicherheit im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr müßte verschwinden, wenn die Vertragsstaaten das neue Übereinkommen innerstaatlich nur tarifarisch in Kraft setzen wollten. Dem einen mag heute dies, dem anderen jenes und morgen mag dem einen jenes, dem anderen dies als höhere Gewalt erscheinen. Soll das der Erfolg des neuen IÜG. sein, daß jeder Vertragsstaat durch ein innerstaatliches nur tarifarisches Inkraftsetzen sich vorbehält, bei ihm als höhere Gewalt erscheinenden Ereignissen vom IÜG. abweichende Tarifbestimmungen zu erlassen? Daß das nicht Zweck und Sinn des Übereinkommens ist, ergibt sich für das IÜG. aus Art. 5 § 5. Das Vorgehen der Tschechoslowakei mag, ich unterstelle das gern, gut gemeint sein, rechtlich haltbar ist es nicht. Das Übereinkommen erfordert absolute Geltung, es enthält Rechtssätze. In allen Staaten, in denen Rechtssätze nur durch Gesetz geregelt werden können, kann das Übereinkommen auch nur durch Gesetz innerstaatlich in Kraft gesetzt werden, nicht im Wege des Tarifes.

Zu vorstehenden Ausführungen nimmt
Sektionschef Dr. Lankáš wie folgt das Wort:

Ich bin der Schriftleitung dieses Blattes außerordentlich dankbar, daß sie es mir ermöglicht hat, auf die neuerlichen Ausführungen des Herrn Dr. Loening zum Thema „Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Tschechoslowakei" unmittelbar zu antworten.

Zunächst darf ich wohl mit Befriedigung konstatieren, daß der zweite Aufsatz des Dr. Loening viel sachlicher gehalten ist als der erste. Zu den einzelnen Ausführungen möchte ich mir gestatten nachstehendes zu entgegnen:

Was die Auslegung des tschechoslowakischen oberstgerichtlichen Urteiles anbelangt, muß ich meine Behauptung aufrecht erhalten, daß Dr. Loening, um die angebliche, in Wirklichkeit gar nicht bestehende schlechtere Lage der Verfrachter im Bezug auf das Berner Übereinkommen in der Tschechoslowakei gleich von vorne herein in die Augen fallen zu lassen, dieses Urteil irrtümlicherweise im Sinne der gänzlichen Unanwendbarkeit des Übereinkommens erläutert hat. Dr. Loening sagt doch in seinem ersten Aufsatze gleich am Anfang wörtlich, es sei überaus auffallend „wenn jetzt der höchste Zivilgerichtshof der Tschechoslowakei plötzlich die Anwendbarkeit des Internationalen Übereinkommens auf internationale Eisenbahnfrachtverträge, an denen die Tschechoslowakei beteiligt ist verneint". Das bedeutet doch die Behauptung der vollständigen Unmöglichkeit der Anwendung des Übereinkommen, während der Oberste Gerichtshof nur die Anwendbarkeit als Gesetz verneint hat.

Was zweitens die Ausführungen des Dr. Loening anbelangt die auf die Verhandlung eines polnischen Antrages Bezug haben, muß ich die Behauptung aufrecht erhalten, daß die Anrufung dieses Antrages als Beleg für

eine Kritik des Verhaltens der tschechoslowakischen Delegation in Bern gänzlich unzutreffend und unpassend ist. Ich bleibe dabei, daß sich dieser Antrag auf ganz andere Belange bezogen hat. Aus dem Texte des Protokolles der 7. Sitzung ist klar zu ersehen, daß es sich hier gar nicht um die Frage der Art der Durchführung des Beitrittes zum Berner Übereinkommen gehandelt hat, sondern um die Frage, ob ein Staat „in Anbetracht der Lage seiner Eisenbahnen finanziell und technisch in der Lage ist, internationale Transporte auszuführen". Drittens kann ich nicht umhin, meinen Hinweis aufrecht zu erhalten, daß sich Dr. Loening auf Grund der Sitzungsprotokolle der Berner Konferenz insbesondere aber durch Befragen in deutschen Fachkreisen leicht hätte von der Unstichhaltigkeit seines Vorwurfes überzeugen können, daß die Tschechoslowakei bewußt die Berner Konferenz in der Frage der Geltung des Übereinkommens irregeführt hätte. Wenn auch die Protokolle die im Plenum der Konferenz gehaltenen Reden nur sehr knapp wiedergeben und die Ausführungen der Delegierten in der Kommission entweder gar nicht, oder nur indirekt und andeutungsweise in den Berichten der Rapporteure enthalten sind, so hätte meiner Meinung nach der auf Seite 117 des Protokolles enthaltene Auszug aus meiner Rede dem Herrn Dr. Loening einen genügenden Aufschluß über die wahre Haltung der tschechoslowakischen Delegation geben können. In dieser Rede habe ich meiner Freude Ausdruck gegeben, daß endlich unsere zähen Bemühungen um eine Sondervereinbarung, die gewisse Abweichungen vom Übereinkommen vom Jahre 1890 zuließ vom Erfolg gekrönt waren und habe dann nachstehende im Protokolle im Auszug wiedergegebene Äußerung getan:

„Durch diese neuen Vorschriften seien diejenigen Staaten, die bisher gezwungen worden seien, Tarifvorschriften anzuwenden, die mit dem geltenden Internationalen Übereinkommen im Widerspruch stünden, wieder in die Lage gesetzt, die von ihnen abgeschlossenen Vereinbarungen einzuhalten."

Außerdem habe ich als Vorsitzender der Kommission für die Durchberatung des Güterübereinkommens oft Gelegenheit gehabt, daß Interesse der Tschechoslowakei an der Sanierung des bisherigen Zustandes zu betonen unter Hinweis darauf, daß dieses Land bisher nicht in der Lage war, das Übereinkommen als Gesetz einzuführen.

Endlich muß ich noch hervorheben, daß ich keineswegs übersehen habe, daß die Staaten des nahen Orients seinerzeit und daß Rußland heute keine Vertragsstaaten des Übereinkommens sind, sondern daß Dr. Loening meine diesbezüglichen Ausführungen mißverstanden zu haben scheint. Ich habe die Inkraftsetzung des Übereinkommens als Tarifrecht im Verkehre mit der Türkei usw. sowie mit Rußland nur beispielsweise angeführt um darzutun, daß seine Bestimmungen zwischenstaatlich im Wege tarifarischer Abkommen praktisch in Anwendung gebracht werden können.

Des weiteren befaßt sich Dr. Loening mit der ihn auszeichnenden Gründlichkeit und Sachkenntnis mit der theoretischen Frage, in welcher Weise der Umguß eines zwischenstaatlich abgeschlossenen Überkommens in das innerstaatliche Recht zu erfolgen hat und erörtert die nach meiner Meinung selbstverständliche Tatsache, daß das Berner Übereinkommen als Gesetz keine Abweichungen zuläßt. Ich werde dem Dr. Loening auf dieses Gebiet nicht folgen und mich eher an die praktische Seite der Frage halten. Immerhin sei mir eine kurze Betrachtung gestattet, die insbesondere mit Rücksicht auf das bevorstehende Inkrafttreten des neuen Berner Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auch nur e theoretischen Wert hat, aber immerhin zur Erklärung seitens der Tschechoslowakei beobachteten Vorganges tragen kann.

Dr. Loening macht uns in seinen Artikeln in se fen Worten den Vorwurf, daß wir trotz des im Jahre erfolgten Beitritts zum Berner Übereinkommen dass bei uns nur als Tarifrecht in Geltung belassen haben. kann man Umstände anführen, aus denen man, wenn will, begründete Zweifel schöpfen kann, ob das Be Übereinkommen nicht nur für die Tschechoslowakei, dern allgemein in Geltung blieb. Während des Kri wurde dieses Übereinkommen bekanntlich von fünf ten, d. h. Belgien, Frankreich, Italien, Rumänien Serbien gekündigt, ohne daß diese Kündigung in re rechter Weise zurückgenommen worden wäre. Der F densvertrag von Versailles spricht von einem „Renouv ment" des Übereinkommens, sieht den Abschluß e neuen Übereinkommens für die Eisenbahnbeförderung Reisenden, Gepäck und Güter vor, und legt Deutsch die Verpflichtung auf, bis zum Abschluß dieses ne Übereinkommens sich nach den Bestimmungen des a Übereinkommens zu richten. Aus allen diesen Umstän kann man darauf schließen, daß auf maßgebender S und insbesondere auf der Pariser Friedenskonferenz gründete Zweifel über den allgemeinen Fortbestand Berner Übereinkommens als solchen bestanden habe. A der von Frankreich unternommene Versuch einen „Acc provisoire." abzuschließen, der an Stelle des Übereink mens vom Jahre 1890 treten sollte und der nur deswe mißglückt ist, weil dieses provisorische Abkommen weitgehende Abweichungen vom Berner Übereinkomm zu Gunsten der Eisenbahn zuließ, ist eher geeignet Zweifel über den Fortbestand des Berner Übereinkomm zu verstärken, insbesondere wenn man sich die Best mungen desselben in Erinnerung bringt. Nach die Abkommen, dessen Text in einer am 6. September 1 abgehaltenen, von Belgien, Frankreich, England, Ital Polen, Rumänien, Serbien und Schweiz beschickten K ferenz festgesetzt wurde, wurde folgender Vorgang die weitere Anwendung des Übereinkommens vorgeseh Jeder Staat sollte der schweizerischen Regierung beka geben, sich nach dem Berner Übereinkommen zu rich unter Vorbehalt gewisser Abweichungen, und zwar in Weise, daß jeder Staat nur von Jahr zu Jahr gebun wäre bis zum Abschluß eines neuen Übereinkommens.

Für die Frage des Fortbestandes des Übereinkomm sind übrigens die Verhandlungen der im Jahre 1923 Bern abgehaltenen Konferenz sehr interessant. Wie n aus dem Protokolle ersehen kann, waren zwei la Sitzungen notwendig, um die Frage aufzuklären, ob Konferenz eine Revisionskonferenz des alten Über kommens oder eine vollständig selbständige Konferenz welche ein neues Übereinkommen über den Personen-, päck- und Güterverkehr beschließen soll. Der letzt Standpunkt wurde seitens Italien ausdrücklich vertret Nach langen Debatten wurde der Beschluß gefaßt, n Staaten, die bis jetzt dem alten Übereinkommen fern standen sind, mit beschließender Stimme zuzulassen, wo eigentlich die Verneinung des Charakters der Konfere als Revisionskonferenz lag. Auch dieser Umstand war eignet Zweifel über den allgemeinen Fortbestand des Üb einkommens als solchen zu bekräftigen.

Kehren wir aber nunmehr zu dem praktischen Kern d von Dr. Loening aufgeworfenen Frage zurück. Seh meiner Meinung hat Dr. Loening in keiner Weise ine Behauptung widerlegt, daß, wie jedem Praktiker kannt ist — und den Praktiker stelle ich nicht in Gegen- z zu einem Juristen, sondern verstehe darunter jeman- t. dem die tatsächlichen Verhältnisse und Bedürfnisse . Eisenbahnverkehrs aus praktischer beruflicher Er- rung geläufig sind —, in der Tschechoslowakei das rner Übereinkommen materiell genau in derselben Weise aktisch in Geltung steht und stand wie in anderen Staa- n und insbesondere in Deutschland, da das Übereinkom- n von Gerichten angewendet wird, und daß somit so- hl der Ausländer als auch der eigene Bürger bezüglich r von ihnen abgeschlossenen Frachtverträge, an denen Tschechoslowakei beteiligt ist, genau denselben Rechts- hutz genießt wie in anderen Staaten. Praktisch hat in r Tschechoslowakei jeder Einzelne genau denselben echtsanspruch wie in anderen Staaten, daß er unter den oraussetzungen der Bestimmungen des Übereinkommens nen nach denselben beurteilenden internationalen Fracht- rtrag abschließen kann. Diesen Anspruch verleihen ihm e mit Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde er- ssenen und publizierten Tarife, wenn es sich auch um inen Anspruch „aus dem Gesetze", aber unzweifelhaft n einen gesetzlichen Anspruch handelt, das ist um einen nspruch aus den Tarifen, welche von einer staatlichen ehörde genehmigt wurden, ein Vertragsrecht, also ein x inter partes bilden.

Wenn Dr. Loening den Unterschied zwischen der rch das Gesetz einerseits und der durch ein Tarifrecht dererseits geschaffenen Vertragsgrundlage vom Gesichts- unkte der Sicherheit zu betonen scheint, so möchte ich ir gestatten darauf hinzuweisen, daß dieser Gesichtspunkt ir nicht maßgebend und zutreffend erscheint, denn in nen Staaten, wo das Übereinkommen als Gesetz galt und ilt wurden aus zwingenden Gründen, trotz der kogenten estimmungen desselben, Ausnahmen und Abweichungen ugelassen durch Tarife, die von der Aufsichtsbehörde ge- hmigt wurden, und man ist versucht sich zu fragen, was esser und sicherer ist: ein Tarifrecht über dessen Ein- altung die Aufsichtsbehörde streng wacht oder ein Ge- etz von dem tatsächlich allgemein Abweichungen zuge- ssen werden.

Ich muß nochmals wiederholen: praktisch besteht in er Anwendung des Übereinkommens kein Unterschied wischen der Tschechoslowakei und z. B. Deutschland, und r. Loening gibt selbst zu, daß sich unsere Gerichte durch das Übereinkommen als gebunden erachtet haben.

Dr. Loening gibt selbst zu, daß sich die Tschechoslowakei in einer Zwangslage befunden hat, sagt jedoch, daß auch diese Zwangslage ihren Vorgang nicht gerechtfertigt hat.

Ich behaupte vielmehr, daß der Vorgang der Tschechoslowakei der einzig richtige, juristisch reinliche und logische war. Wir sind bei seiner Wahl, abgesehen von der Rücksichtnahme auf die durch die allgemeine neue Sachlage nach dem Kriege geschaffene unklare Situation bezüglich des Berner Übereinkommens hauptsächlich von nachstehender einfacher Erwägung ausgegangen:

Da wir aus Gründen zwingender Natur, die vollständig außerhalb unserer Machtsphäre lagen, nicht in der Lage waren, ein Übereinkommen, welches kogente Rechtsformen enthielt, tatsächlich einzuhalten, glaubten wir vorziehen zu müssen, es nicht als Gesetz, sondern nur als Tarif einzuführen.

Wenn nun Dr. Loening sagt, daß es bedauerlich wäre, wenn das Vorgehen der Tschechoslowakei Schule machen würde, so glaube ich es der Beurteilung unvoreingenommener Leser überlassen zu können, ob es nicht noch viel bedauerlicher wäre, wenn es zur Regel werden sollte, zwischenstaatliche Übereinkommen als Gesetz einzuführen und trotz des dort enthaltenen ausdrücklichen Verbotes abweichende Bestimmungen als Tarifrecht zuzulassen und aufsichtsbehördlich zu genehmigen.

Zum Schluß möchte ich mir noch eine Bemerkung gestatten:

Im vorletzten Absatz gibt mir endlich Dr. Loening eine Erklärung der Heftigkeit seiner Angriffe gegen die Tschechoslowakei in seinem ersten Artikel. Dr. Loening spricht die Vermutung aus und zwar auf Grund von Artikeln, die in Blättern der Tschechoslowakei in deutscher Sprache erschienen sind, daß es andere als die von mir angeführten Gründe d. h. Motive politischer wohl sprachlicher Natur waren, welche die Einführung des Übereinkommens in der Tschechoslowakei als Gesetz untunlich erscheinen ließen. Ich bitte den Herrn Dr. Loening von mir die persönliche Versicherung entgegennehmen zu wollen, daß es in keiner Hinsicht und in keinem Zeitpunkte der Fall war[5]).

[5]) Wir schließen hiermit die Diskussion über diesen Gegenstand. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

— **Fünfstellige Tafeln der Kreis- und Hyperbelfunktionen sowie der Funktionen e^x und e^{-x} mit den natürlichen Zahlen als Argument.** Von Dr.-Ing. Keiichi Hayashi, Professor an der Kaiserlichen Kyushu-Universität Fukuoka-Hakosaki, Japan. Neudruck. Berlin und Leipzig 1928. Walter de Gruyter & Co. IV, 82 Seiten. Preis geh. 9 RM.

Bei vielen mathematischen und technischen Untersuchungen der neueren Zeit, wie bei Problemen der höheren Festigkeitslehre und Statik, der Schwingungslehre und Elektrotechnik, spielen neben den Kreisfunktionen die Hyperbelfunktionen eine wichtige Rolle. Bei ihrer Auswertung für die Praxis werden die natürlichen Zahlen als Argument gewählt. Die Tafeln für die Kreisfunktionen sind fast ausschließlich solche mit Teilung des Quadranten in Grade, so daß eine unbequeme Zwischenrechnung notwendig wird. Der bekannte japanische Verfasser hat, ursprünglich zur Erleichterung der Zahlenrechnungen in seinem Werke „Theorie des Trägers auf elastischer Unterlage", ausführliche Tafeln nicht nur für die Hyperbelfunktionen, sondern auch für die Kreisfunktionen aufgestellt. Die Anordnung ist sehr zweckmäßig und übersichtlich, so daß die Tafeln bequem und einfach benutzt werden können. Wer häufiger in die Lage kommt, Zahlenrechnungen mit diesen Funktionen auszuführen, wird das gut ausgestattete Werk sicherlich gern und oft benutzen. Sch.

— **Was bietet die Deutsche Reichsbahn den Besuchern der Pressa und des 14. deutschen Turnfestes?** In dem von der Reichsbahndirektion Köln herausgegebenen Heft wird den Besuchern Kölns eine Reihe von Ausflügen in die nähere und weitere Umgebung dieser Stadt vorgeschlagen. Lage und Sehenswürdigkeit der Ausflugsorte sind kurz bezeichnet und die Fahrpreise und Züge dorthin angegeben. Das Heft unterrichtet kurz und ausreichend über die zahlreichen schönen Ausflüge. Es ist in den Reisebüros erhältlich.

40 Jahre Hauptpersonenbahnhof Frankfurt (Main).

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Karl Joseph**, Frankfurt (Main).

Am 18. August 1888, also vor 40 Jahren, ist der Hauptpersonenbahnhof in Frankfurt (Main) eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Die Bedeutung dieses Bahnhofs wie seiner Vaterstadt rechtfertigt Rückschau und Gegenwartsbetrachtung.

Bis zur Eröffnung des Hauptpersonenbahnhofes dienten drei nebeneinander liegende, von einander unabhängige Anlagen dem Personenverkehr: der Bahnhof der ehemaligen Main—Weser-Bahn, der der ehemaligen Taunus-Bahn und der der Main—Neckar-Bahn. Ihre Empfangsgebäude lagen alle in einer Front an der Gallus-Anlage nebeneinander einander fremd und doch miteinander verbunden, um den Übergangsverkehr von der einen zur anderen Bahn zu erleichtern. In diesem Zustand spiegelte sich das Werden der Frankfurter Bahnanlagen aus verschiedenen zu verschiedenen Zeiten entstandenen privaten Eisenbahnunternehmungen. Zuerst erschien die Taunusbahn auf dem Plan, unter der Leitung des Erbauers der Nürnberg—Fürther

Eisenbahn, des Ingenieurs Paul Denis, erbaut (1839/40). Ihr folgte die Main—Neckar-Eisenbahn im Jahre 1846, gemeinsam von den Staaten Hessen, Baden und der damals freien Stadt Frankfurt geschaffen. An dritter Stelle hielt die Main—Weser-Bahn Frankfurt—Kassel in Frankfurt ihren Einzug (1852). Sie sind alle als Privatbahnen entstanden. 1860 mußte der Main—Weser-Bahnhof die Züge der Homburger und seit 1874 auch die Züge der Cronberger Eisenbahn aufnehmen. Auch der Main—Neckar-Bahnhof blieb nicht auf seine Anfangsaufgabe beschränkt. Schließlich mündeten 5 Linien in ihn ein. Er hatte den Personenverkehr von Heidelberg, Schwetzingen, Mannheim, Mainz und Berlin zu bewältigen (vgl. Centralblatt der Bauverwaltung 1888, S. 357/60 und S. 366/69).

Daß die für ganz bestimmte und beschränkte Verkehrszwecke erbauten Bahnhöfe bei dem damals rasch wachsenden Eisenbahnverkehr und der dadurch bedingten, sich stets steigernden Belastung mit neuen Aufgaben räumlich alsbald unzureichend werden mußten, versteht der in der Vorkriegszeit geschulte Eisenbahnfachmann leicht, der in jener Zeit dauernd erleben konnte, wie eben fertige Anlagen nach mehrjähriger Bauzeit sich schon wieder unzulänglich erwiesen. Nach Berichten der Frankfu Handelskammer wuchs der Personenverkehr in der Z von 1863—1875 von 1,35 auf 4,5 Millionen. Die als fi Stadt zur Führerin Südwestdeutschlands gewordene Hi delsmetropole hatte nach ihrer Übernahme in die pr ßische Monarchie mit den Nachbarstädten Mainz und Ma heim um ihre Vormachtstellung zu ringen. Der Man der Erweiterungsfähigkeit ihrer Bahnhofsanlagen ließ di Sorge wachsen. Die Schwierigkeiten, die die Frankfur Bahnanlagen wie kein anderer Bahnhof in den Krie jahren 1870 und 1871 schufen, verschafften den über Mangelhaftigkeit der Frankfurter Westbahnhöfe lokal hobenen Beschwerden Erhörung. Man stellte im Beginn siebziger Jahre amtliche und nicht amtliche Pläne und wie immer in solchen Fällen fehlte es auch hier ni an den merkwürdigsten Vorschlägen. Die Verhandlun der Bahnen mit der Stadt führten keineswegs rasch einer übereinstimmenden Auffassung über die neue ör liche Lage des Bahnhofs, dessen Neuanlage im engste Zusammenhang mit dem Neubau der Güteranlagen stan Ende der siebziger Jahre war man soweit, daß die m nisterielle Genehmigung zur Beantragung der Planfes stellung erteilt werden konnte. Wesentlich trug hierz die im Jahre 1880 erfolgte Verstaatlichung der Main—W ser- und Homburger Bahn bei.

In der Zeit von 1879—1888 erstand der Frankfurte Hauptpersonenbahnhof an der gleichen Stelle, an der e noch heute dem Verkehr dient. Er ist Kopfbahnhof, wi es schon die durch ihn ersetzten drei Westbahnhöfe jede für sich waren. Sein binnenländischer und internationale Verkehrswert fand eine würdige Betonung in einem monu mentalen Empfangsgebäude von 210 m Frontbreite mi einer zentral gelegenen Haupthalle und seitlich dazu an geordneten 11 m hohen Warte- und Speisesälen. Von ihne betritt man einen 100 m langen Querbahnsteig, der zu de Gleisen mit ihren Längsbahnsteigen führt. Die Bahnsteig überspannt ein gewaltiger Hallenbau mit drei Bogen dächern. In jede dieser Hallen sind sechs Gleise einge

fürt. Der gesamte Hallenraum war 168 m breit, 186 m lang und fast 29 m hoch. Er bestand aus Eisen und Stahl, die die Gutehoffnungshütte in Oberhausen geliefert hatte. Das Gesamtgewicht dieses Materials betrug rund 4¼ Millionen kg, die Glasflächen rund 18 500 qm. Kein Wunder, daß dieses Bauwerk damaliger Technik allseits Staunen und Bewunderung erregte!

Mit dem Neubau der Personenverkehrsanlagen hatte der Neubau auch der Güterverkehrsanlagen Schritt gehalten. Am 1. August 1888 war der neue Güterbahnhof für Stückgut und am 1. Juli des gleichen Jahres für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Der jetzige Eilgutbahnhof war am 16. Juni 1889 in Betrieb genommen worden. Zwei neue Brücken über den Main verbanden diese neuen Anlagen mit dem südlich des Mains verlaufenden Schienennetze: die etwa 1 km stromab der früheren Main—Neckar-Eisenbahnbrücke (jetzt noch Straßenbrücke „Wilhelmsbrücke") gelegene viergleisige Doppelbrücke und mit ihr etwa 2 km stromab die zweigleisige sog. Niederräder Brücke. Die Sonne der Neuschöpfungen hatte über Frankfurt die düsteren Wolken der Sorge um seine südwestdeutsche Vormachtstellung verjagt. Der südwestdeutschen Handelsmetropole war der Weg zur Entwicklung freigelegt.

höhen. Die Verlängerung der Längsbahnsteige auf 315 m und ihrer zugehörigen Gleise hat die Aufnahme der Personenzüge moderner Zuglängen ermöglicht, der Neubau der Mainbrücken den Verkehr von Maschinen schwersten Typs zugelassen.

Heute fahren in den Hauptpersonenbahnhof 2 Luxuszüge, 6 FD-Züge, 69 D-Züge, 28 Eilzüge, 34 beschleunigte und 320 gewöhnliche Personenzüge ein. Dazu kommen noch 8 Übergabe- und 12 Leerwagenzüge. Dieser stattlichen Zahl von 479 fahrplanmäßigen Zügen gesellt sich noch eine erkleckliche Zahl von je nach Bedarf notwendigen Vor- und Nachzügen, Gesellschaftssonderzügen und Verwaltungssonderzügen aller Art, wie Feriensonderzügen, sog. Sonntagssonderzügen usw., zu.

Windrosenartig enteilen dem Hauptpersonenbahnhof 7 Haupt- und 5 Nebenverkehrslinien. Auf ihnen bewegt sich ein werktäglicher Berufsverkehr von rund 25 000 Personen je in Ankunft und Abfahrt und ein beachtlicher sonstiger Nahverkehr. Dazu tritt ein Binnen-Fernverkehr und ein gewaltiger internationaler Personenverkehr. Beide sind sowohl Anfangs- und Endverkehr wie Durchgangsverkehr und in ihrer Dichte ungefähr gleichwertig. Soweit der Personenverkehr im Hauptpersonenbahnhof

Schalteranlage in der Vorhalle neue Ausführung. Photo: H. Collischonn, Frankfurt (Main)

Deutschlands rascher wirtschaftlicher Aufstieg ließ die Stadt sich über eine reine Handelsstadt hinaus gleichzeitig zu einem südwestdeutschen Industriezentrum entfalten. Unter dieser wirtschaftlichen Entwicklung wuchs die Stadt, die 1888 erst 167 200, 1914 schon 445 000 und heute nach erst kürzlich vorgenommenen Eingemeindungen 548 500 Einwohner zählt. Mit ihrem Wachsen und dem wirtschaftlichen Wachstum Deutschlands wuchs der Verkehr allgemein und namentlich in diesem Verkehrsknoten, dessen Verkehrswirtschaftliche Bedeutung als „Stadt der Straßen" unter der Herrschaft der Eisenbahnen sich zu einem weitreichenden internationalen und weltwirtschaftlichen Verkehrswert steigerte. Diesen Verkehr zu bedienen, war damals ausschließliche Domäne der Eisenbahnen, die den Reisenden aus der Postkutsche auf den Weg der Schiene zu zwingen wußte. So konnte es nicht ausbleiben, daß auch die erst 1888 geschaffenen Anlagen nicht mehr ausreichten. Der von Jahr zu Jahr wachsende Personenverkehr und die wachsende Zahl der Frankfurt anlaufenden Personenzüge und ihrer Achsstärke zwang zur Erweiterung des Personenbahnhofs. Das kurz vor Kriegsausbruch begonnene Werk unterbrach jäh der Weltkrieg, dessen unglücklicher Ausgang die Vollendung verzögerte oder gar zum Teil einhalten hieß. Immerhin konnte das Empfangsgebäude modernen Ansprüchen folgend wesentlich erweitert werden. Zwei Kopfbauten von ansehnlichen Ausmaßen und einer architektonischer Eingliederung in den vorhandenen Monumentalbau haben die Frontlänge erheblich vergrößert. So ein Hallenbau zu beiden Seiten der dreiteiligen Halle hat es ermöglicht, die Gleiszahl von 18 auf 24 zu erhöhen.

anfängt oder endet, läßt er sich auf rund 180 000 Eisenbahnreisende im täglichen Durchschnitt schätzen.

Längs den Gleisköpfen und den Anfängen der Längsbahnsteige läuft auch heute noch ein inzwischen auf 230 m verlängerter Querbahnsteig, der z. T. innerhalb, z. T. außerhalb einer 250 m langen Sperre gelegen ist.

War früher der Reisende genötigt, vier Stufen zu erklimmen, um den Wagen besteigen zu können, so gestatten heute durchgehends erhöhte Bahnsteige bequem, sozusagen zu ebener Erde den Wagen zu verlassen oder zu betreten. Als Kopfbahnhof ermöglicht er dem Reisenden, über den Querbahnsteig ohne Treppenläufe die Anschlußzüge auf Nachbargleisen zu erreichen, wenn er die die Bahnsteige verbindenden Unterführungen mit ihren Treppen scheut.

Die Bahnsteigsperre hat nicht mehr wie ehedem für jeden Bahnsteig eine besondere Öffnung. Letztere sind viel mehr hallenweise zusammengefaßt und sind so eine Kombination zwischen Einzel- und Zentralsperrensystem. Die Sperreöffnungen begrenzen zumeist verglaste sog. Wannen, in denen die Sperreschaffner, vom hastenden Menschenstrom ungestört, ihres Amtes walten.

Dem Abreisenden, der auf den Aushängen das Gleis (nicht wie früher den Bahnsteig), auf dem sein Zug abfährt, abgelesen hat, zeigt eine in jedem Gleis stehende Säule die Nummer des Gleises und auf beweglichen Flügelscheiben Art, Richtung und Abfahrtzeit des Zuges.

Die Fahrkartenschalter befinden sich, wie schon von Anfang an, in der Vorhalle des Mittelbaues. Es sind ihrer 14, die zu je 7 an jeder Seite der Vorhalle stehen. Die nördliche Seite ist vor wenigen Monaten umgebaut worden.

Sie ist in Glas gehalten. Die südliche Seite wird mit dem Ende des diesjährigen Sommerverkehrs in gleicher Weise umgestaltet. Sämtliche Schalter werden nach und nach mit Schalterdruckmaschinen ausgerüstet. Ist Umbau und Ausrüstung vollendet, dann ist ein bislang erhaltener Rest innerer Einrichtung aus der Zeit der Eröffnung des Bahnhofs beseitigt und ein weiteres Stück Erinnerung an jene Zeiten unwiederbringlich verloren. Weitere zehn Schalter befinden sich in den Kopfbauten, so daß im ganzen 24 Schalter den Reisenden zur Verfügung stehen. Die außerordentlich große Zahl fest aufliegender Verbindungen zwang zur Einrichtung des Fahrkartenverkaufs nach Richtungen anstatt nach Wagenklassen. Ob die Einführung von Schalterdruckmaschinen die Umkehrung des Systems gestattet, ist noch nicht klar zu erkennen.

Die in den Fahrkartenverkaufsschränken aufliegenden Edmonsonschen Fahrkarten wie alle Fahrausweise werden in der Fahrkartendruckerei der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), die im Direktionsgebäude untergebracht ist, hergestellt. Die Jahresproduktion aller Fahrausweise beträgt rund 50 Millionen. Der Bedarf der Fahrkartenausgabe des Hauptpersonenbahnhofs läßt sich aus folgenden Zahlen ungefähr ermessen. Sie verkaufte im Jahre 1927 rund 9,4 Millionen Einzelfahrkarten, die Zahl der verkauften Zeitkarten ist hierin nicht enthalten. Die tägliche Einnahme der Fahrkartenausgabe beziffert sich auf durchschnittlich 50 000 RM, nicht selten wird eine Tageseinnahme von 100 000 RM überschritten.

Die früher zu ebener Erde gelegene Gepäckabfertigung mußte, weil die räumlichen Verhältnisse dem Umfange des Gepäckaufkommens nicht genügten, in unterirdisch neu geschaffene Gepäckräume verlegt werden. Das Gepäck wird in der Vorhalle angenommen und ausgegeben, ge-

Blick auf den Hallenbau.

trennt nach Auslands- und anderem Gepäck. Es läuft auf elektrisch betriebenen geneigten Bändern nach unten, wird dort auf die einzelnen Züge verteilt und in zwei durch einen Längstunnel miteinander verbundenen Quertunneln nach Aufzügen gefahren, die es auf den Gepäckbahnsteig heben, wo es an die Packwagen gefahren wird. Ankommendes Gepäck läuft denselben Weg umgekehrt. Die Gepäckbahnsteige dienen gleichzeitig für die Verladung der Postsachen, die gleichfalls unterirdisch in einem Posttunnel und über Aufzüge von und zu den Postpackwagen laufen. Im Hauptpersonenbahnhof laufen in den Pers zügen 257 Postwagen ein und aus.

Die Expreßgutabfertigung die im Jahre 1927 75 000 t zu bewältigen hatte, ist von der Gepäckabferti räumlich getrennt. Sie befindet sich in den nördl Schenkelbauten zum Empfangsgebäude. Ein Bild der gaben der Gepäck- und Expreßgutabfertigung gibt Zahlendarstellung aus Dezember 1927 im Heft 10 d Zeitung auf Seite 263/64 Jahrgang 1928.

Für das Handgepäck steht eine zurzeit aus 88 K bestehende Gepäckträgergemeinschaft dem Reisenden Verfügung, die auch mit eigenen Gefährten das Ge in weiter entlegene Gegenden der Stadt zustellt oder holt. Je eine Handgepäckaufbewahrungsstelle befindet in den neuen Kopfbauten.

Den sonstigen Bedürfnissen des reisenden Publik dient eine von der Deutschen Verkehrskreditbank b bene Geldwechselstelle in der Haupthalle in unmittelb Anschluß an die neue Schalterreihe, eine weit über Meere bekannte Bahnwirtschaft, Zigarrenverkaufsst ein Schokoladenkiosk, ein Blumenstand und dgl. Sie h im Empfangsgebäude Unterkunft gefunden, wo auch Poststelle dem reisenden wie dem einheimischen Publi zur Verfügung steht. Unter den Kopfbauten befinden Wasch-, Bade- und Frisierräume.

In vollkommen neu errichteten Räumen, die sowohl Bahnhofsvorplatz wie vom Seitenflur der Mittelhalle zugänglich sind, waltet eine Filiale des Mitteleuropäis Reisebüros ihres Amtes. Sie ist zugleich Auskunftss der Reichsbahn für den Reiseverkehr. Etwa 320 000 künfte hat diese Stelle im Jahre 1927 erteilt, 14 788 karten und 61 851 Fahrausweise verkauft. Außerdem in dieser Mer-Filiale 93 000 Kunden bedient wo (Schiffspassagen, Hotelvermittlung, Geldwechsel und d

Vom sperrfreien Querbahnsteig aus zugänglich, das Büro „Reisedienst" erreicht, das vom Frankfu Meßamt und der Hamburg-Amerika-Linie eingeric wurde. Es vermittelt den örtlichen Wohnungsnachw dient dem Überseedienst, verkauft Zeitkarten für städtischen elektrischen Bahnen und Eintrittskarten Theater, Konzerte und andere Veranstaltungen.

Der Hauptpersonenbahnhof umfaßt ein Areal 90 000 qm. Vor seinem Empfangsgebäude dehnt sich der Reichsbahn gehöriger Vorplatz von 20 000 qm Fläch inhalt. Er ist in einem vertragsmäßig mit der Stadt f gelegten Rahmen für den öffentlichen Verkehr freigegel nimmt demgemäß 11 Straßenbahnlinien auf und beherb eine große Zahl von Autohalteplätzen. Am Nordausg befindet sich auch eine Haltestelle des Eisenbahnkr wagenverkehrs Frankfurt—Bad Soden (Taunus) ü Höchst (Main).

Die Dienststellen sind in geräumigen Schenkelbau untergebracht. Das Riesenmaß der Aufgaben des Ha personenbahnhofs veranschaulicht eine Personalkopfzil von insgesamt 1539 Köpfen Betriebs- und Abfertigun personal.

Stets wachsender Verkehr wird, wenn der Haupt sonenbahnhof sein fünfzigjähriges Bestehen feiert, legenheit geben zu zeigen, daß ein weiteres Jahrzehnt Dehnung seines Gewandes notwendig machte.

Bücherschau.

— **Hochbauten der Reichsbahndirektion Berlin.** Sonderdruck aus den Zeitschriften „Neue Baukunst" und „Der Industriearchitekt". Von Reichsbahnrat, Regierungs- und Baurat a. D. Richard Brademann. Verlag: Maxim. Maul, Berlin-Schöneberg.

Über das umfangreiche Schaffen der Architekten der Reichsbahnverwaltung erscheinen nur selten Veröffentlichungen. Dabei ist aber das Arbeitsgebiet außerordentlich vielseitig und umfassend, wobei besonders zu berücksichtigen ist, daß bei allen Bauten die größte Sparsamkeit bedingt ist und daß mit Rücksicht auf den Betrieb und Verkehr meist sehr schnelle Entwurfsarbeit und möglichst kurze Bauzeiten besonders wichtig sind. Mit welchen mißlichen Umständen dabei sehr oft zu kämpfen ist, ohne daß die einwandfreie Ausführung und Fertigstellung der Bauten darunter leiden darf, lassen die Beispiele erkennen, die in der vorliegenden Schrift in Wort und in ausgezeichneten Bildern vorgeführt werden. Die Schrift verdient den interessierten Kreisen Beachtung zu finden. W

— **Taschenkommentar des Gesetzes über den Verke mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 sowie der Vero nung über Kraftfahrzeugverkehr in der Fassung v 16. März 1928.** Von Reichsgerichtsrat a. D. Ernst Co rad. Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57. Geb. 7.50 R

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen hat durch die ne Verordnung vom 16. März 1928 eine umfassende N regelung erfahren. Der obige Kommentar erläutert gesetzlichen Bestimmungen nach jeder Richtung h Rechtsprechung und Schrifttum sind überall verarbeit die Zweifelsfragen klargestellt. Auch die ergänzend Vorschriften einschließlich des neuen Kraftfahrzeu steuergesetzes und der Verordnung über die Verkehr zeichen vom 29. August 1927 nebst Abbildungen sind a gedruckt. Das handliche Buch wird ein willkommen Führer in allen Streitfragen, Haftpflichtsachen, Prozess usw., wo es auf genaue Kenntnis der Rechtslage ankomm sein.

P.

Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Österreich.

Von Dr. S. v. Jezewski, Jena.

Der Schnellzugverkehr Europas nähert sich rasch wieder dem Vorkriegsstande. Die heutigen Fahrpläne bleiben noch wenig hinter denen des Sommers 1914 zurück; vielfach sind bereits die Vorkriegsleistungen überholt. Untersuchungen über den Schnellzugverkehr der verschiedenen Länder kehren im fachlichen Schrifttum häufig wieder. In der Regel beschränken sich jedoch derartige Arbeiten auf die Ermittlung einiger besonders schneller Zugfahrten oder auf die Feststellung der in den Hauptverkehrsbeziehungen erreichten Geschwindigkeiten. Für die Beurteilung der Gesamtleistungen des Schnellzugverkehrs einer Verwaltung oder für Vergleiche von Land zu Land sind solche Angaben wenig geeignet. Zu diesem Zwecke erscheint es vielmehr unerläßlich, die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Züge aus der Summe der von sämtlichen Schnellzügen der einzelnen Bahnnetze zurückgelegten Zugkilometer und der hierzu benötigten Fahrzeiten festzustellen.

Auf dieser Grundlage wurde vom Verfasser an Hand des „Amtlichen Österreichischen Kursbuches" (Wien, Mai 1928) die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Österreich für den Sommerdienst 1928 berechnet. Ermittelt wurde die unter Abzug der Zwischenaufenthalte und unter Berücksichtigung der auf den Gebirgsstrecken erhobenen Tarifzuschläge sich ergebende eigentliche Fahrgeschwindigkeit der Züge. An Zuggattungen werden unterschieden Luxuszüge I. Klasse, Expreßzüge I. und II. Klasse, D-Züge I. bis III. Klasse und Schnellzüge I. bis III. Klasse. Züge, die nur zu gewissen Zeiten verkehren (Sonntagszüge, Bäder- und Ferienzüge usw.) sind nicht berücksichtigt.

Wie die nebenstehende Übersicht zeigt, werden im Sommerdienst 1928 der österreichischen Eisenbahnen täglich insgesamt 23 666 Schnellzugkilometer regelmäßig gefahren. Bei einer Gesamtfahrzeit von 25 519 Minuten ergibt sich hiernach eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von **55,64 km/Std.** Unter den einzelnen Zuggattungen erreichen die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit die Luxuszüge mit 66,6 km/Std.; es folgen die Expreßzüge mit 64,6 km/Std., während die D-Züge nur 55,1 km/Std. und die dreiklassigen Schnellzüge nur 53,5 km/Std. entwickeln. Nach dem Umfang der geleisteten Zugkilometer stehen an der Spitze die D-Züge mit 69,5 % der Gesamtzahl, weitere 20,3 % entfallen auf die dreiklassigen Schnellzüge, 6,3 % auf die Expreßzüge und 3,9 % auf die Luxuszüge.

Hinsichtlich der Fahrtleistungen der Schnellzüge nehmen unter den österreichischen Eisenbahnverwaltungen den ersten Platz die Bundesbahnen ein mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 56,5 km/Std. Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit entwickeln die Schnellzüge im Direktionsbezirk Wien-Nordost mit 62,3 km/Std.; in geringem Abstand folgen die Direktionsbezirke Wien-Südwest mit 60,8 km/Std. und Linz mit 59,6 km/Std., während die Direktionen Innsbruck mit 55,2 km/Std. und Villach mit nur 46,8 km/Std. weiter zurückbleiben. Die Schnellzüge der Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft, der ehemaligen Südbahngesellschaft, deren österreichische Strecken im Betrieb der Bundesbahnen stehen, erreichen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 54,3 km/Std.; im einzelnen schwankt hier die Geschwindigkeit zwischen 55,4 km/Std. auf den von der Bundesbahndirektion Wien-Südwest betriebenen Strecken und 50,6 km/Std. auf den Strecken im Direktionsbezirk Innsbruck. Die Schnellzüge der Eisenbahn Wien—Aspang und der Mittenwaldbahn erzielen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 45,8 bzw. 41,0 km/Std., an letzter Stelle findet sich das Schnellzugspaar Salzburg—Bad Ischl der Salzkammergut-Lokalbahn A.-G. mit nur 37,2 km/Std.

Die schnellste Zugfahrt Österreichs leistet der Expreßzug 130, der auf der 55 km langen Teilstrecke Attnang-Puchheim—Linz bei einer Fahrzeit von 41 Minuten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,5 km/Std. entwickelt.

In den Unterschieden zwischen den Fahrtleistungen der einzelnen Verwaltungen bzw. Direktionsbezirke prägt sich die wechselnde Bodengestaltung der betreffenden Gebiete deutlich aus. Die besten Leistungen weist mit 62,3 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit der Direktionsbezirk Wien-

Der Schnellzugsverkehr Österreichs im Jahre 1928.

Sommerdienst vom 15. Mai 1928.

Lfd. Nr.	Verwaltung	Zugkilometer						Minuten						Fahrgeschwindigkeit km/Std.					
		Luxuszüge I. Klasse	Expreßzüge I.—II. Klasse	D-Züge I.—III. Klasse	Schnellzüge I.—III. Klasse	Schnellzüge insgesamt	Luxuszüge I. Klasse	Expreßzüge I.—II. Klasse	D-Züge I.—III. Klasse	Schnellzüge I.—III. Klasse	Schnellzüge insgesamt	Luxuszüge I. Klasse	Expreßzüge I.—II. Klasse	D-Züge I.—III. Klasse	Schnellzüge I.—III. Klasse	Schnellzüge insgesamt
	Österreichische Bundesbahnen.																		
1	Direktions-Bezirk Wien-Südwest	250	250	1500	918	2918	240	203	1475	931	2879	60.3	73.9	61.0	57.3	60.8
	„ Wien-Nordost	92	—	2314	496	2902	87	—	2225	480	2793	63.4	—	62.4	62.0	62.3
	„ Linz	592	378	2580	1038	4588	515	326	2635	1142	4618	69.0	69.6	58.7	54.5	59.6
	„ Innsbruck	—	858	684	3852	5394		851	4260	752	5863	—	60.5	54.3	54.6	55.2
	„ Villach	—	—	2482	392	2874	—	—	3209	474	3683	—	—	46.4	49.6	46.8
	Gesamtnetz	934	1486	12728	3528	18676	842	1380	13805	3809	19836	66.6	64.6	55.3	55.6	56.5
	Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft:															
2	Direktions-Bezirk Wien-Südwest	—	—	2738	726	3464			2952	801	3753	—	—	55.7	54.4	55.4
	„ Innsbruck	—	—	456	—	456			541	—	541	—	—	50.6	—	50.6
	„ Villach	—	—	528	—	528			617	—	617	—	—	51.3		51.3
	Gesamtnetz	—	—	3722	726	4448	—	—	4110	801	4911	—	—	54.3	54.4	54.3
3	Mittenwaldbahn	—	—	—	108	108	—	—	—	158	158	—	—	—	41.0	41.0
4	Salzkammergut Lokalbahn A. G.	—	—	—	150	150	—	—	—	242	242	—	—	—	37.2	37.2
5	Eisenbahn Wien-Aspang	—	—	—	284	284	—	—	—	372	372	—	—	—	45.8	45.8
	Österreich insgesamt	934	1486	16450	4796	23666	842	1380	17915	5382	25519	66.6	64.6	55.1	53.5	55.64

Nordost auf mit den günstigen Schnellzugstrecken von Wien nach Gmünd, Lundenburg, Marchegg und Straß-Sommerein. Auch auf der Strecke Wien—Amstetten (Dir.-Bez. Wien-Südwest) wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 61,2 km/Std. erzielt.

Anziehend ist ein Vergleich der Zugleistungen in den Bezirken der Bundesbahndirektionen Innsbruck und Villach, die beide Hochgebirgsstrecken mit stärksten Steigungen aufweisen, ersterer die Arlbergbahn, letzterer die Tauernbahn. Im Dir.-Bezirk Innsbruck macht sich bereits der Einfluß des elektrischen Betriebes geltend, der sich z. Zt. von Bregenz und Buchs über Innsbruck bis Saalfelden erstreckt. Obwohl die Züge der Arlbergbahn bis zu einer Meereshöhe von 1311 m emporgeführt werden, beläuft sich die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge im Bezirk Innsbruck auf 55,2 km/Std., während sie im Direktionsbezirk Villach, in dem die Zugförderung noch ausschließlich durch Dampflokomotiven erfolgt, auf 46,8 km/Std. sinkt.

Obigen Zahlen seien zum Schluß die Ergebnisse früherer Untersuchungen des Verfassers über den Schnellzugverkehr Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz gegenübergestellt. Hiernach entwickelten die deutschen Schnellzüge im Jahre 1925 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,1 km/Std., wobei allerdings zu beachten ist, daß die Geschwindigkeit der deutschen Züge im gegenwärtigen Sommerfahrplan eine beträchtliche Steigerung erfahren hat und heute kaum noch hinter der im Jahre 1914 erreichten Durchschnittsgeschwindigkeit von 62,3 km/Std. zurückbleiben dürfte.

In Frankreich belief sich die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge im Jahre 1927 auf 62,7 km/Std. gegenüber 65,1 km/Std. im Jahre 1914.

In der Schweiz endlich äußerte sich die Einführung der elektrischen Zugförderung in einer sprunghaften Zunahme der Fahrgeschwindigkeit, die sich von 47,9 km/Std. im Jahre 1914 auf 56,1 km/Std. im Jahre 1927 erhöhte. Auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wurden im Sommerfahrplan 1927 schon 73,8 % aller Schnellzugkilometer elektrisch gefahren, die mittlere Fahrgeschwindigkeit betrug bei den elektrisch gefahrenen Schnellzügen der Bundesbahnen 62,8 km/Std., bei den Dampfzügen gegen nur 50,0 km/Std.

Ein neuer Behelf für den Zollgepäckverkehr.

Die Kurs- und Reisebücher für das In- und Ausland geben heute nur ein verhältnismäßig dürftiges und unübersichtliches Bild darüber, wie sich im einzelnen der Eisenbahnübergang von einem Staats- und Zollgebiet in das andere vollzieht, und wie im besonderen das Gepäck, der stille, aber oft recht lästige Begleiter des Reisenden, dabei behandelt wird. Bleibt es im Gepäckwagen, muß es in die Zollhalle, muß der Reisende bei Prüfung des Gepäcks aussteigen, kann es ohne Öffnung an ein inländisches Zollamt weitergehen? Wenn sich auch der Globetrotter überall zurecht findet, der ängstliche Reisende wird immer Zeit oder Kosten zu opfern haben, auch Mühe und Aufregung auf sich nehmen müssen, bis er die wohl auf jeder Grenzstation andersliegenden Verhältnisse kennen gelernt hat.

Seit dem Weltkrieg sind diese Verhältnisse für die Reisenden nicht leichter, sondern umständlicher und verwickelter geworden. An die Stelle von Gemeinschaftsbahnhöfen sind getrennte Bahnhöfe getreten, Aufschriften und Anschläge sind fremdsprachig geworden, neue Staatengebilde haben sich eingeschoben. Auch für das Eisenbahnpersonal, das den Reisenden an die Hand gehen und Aufschluß erteilen soll, ist die Aufgabe erschwert. Wohl geben die Verwaltungen für ihre Strecken und Bezirke dem Zug- und Stationspersonal entsprechende Behelfe. Damit weiß der Personenschaffner über Strecken, die er regelmäßig befährt, und über gewisse Anschlußstrecken Bescheid, aber z. B. nicht über den Weiterlauf des Gepäcks bei einem Fahrgast mit Fahrkarte Bad Gastein—Amsterdam.

Diese Schwierigkeiten brachten die Verwaltungen des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes zu dem Entschluß, für den Auslandsverkehr Deutschlands einen neuen Behelf zu schaffen, der dem Publikum und Personal für alle Eisenbahnübergänge nach Nord und Süd, West und Ost eingehend Aufschluß gibt, wie sich in beiden Richtungen, also von Deutschland nach dem Ausland und umgekehrt Gepäck- und Paßprüfung vollzieht. Auf Grund eines Entwurfs, den die RBD. Osten, Köln und München aufgestellt haben, ist vom Deutschen Eisenbahnverkehrsverband zur Kundmachung 6, die die Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften im Eisenbahnverkehr behandelt, ein Teil III: Gepäck- und Paßprüfung herausgegeben worden.

Das in handlichem Format (112 S.) erschienene Büchlein weist eine Neuerung insofern auf, als es auf lose Blätter gedruckt ist, die durch Schnellhefterrahmen festgehalten werden, so daß Nachträge und Berichtigungen auf neue Blatt leicht eingefügt werden können. Da der Behelf nach Ländern geordnet ist, wird es auch möglich sein, Vorschriften für einzelne Länder zu entnehmen und besonders zusammenzustellen.

Für jedes angrenzende Land ist ein besonderer Abschnitt vorgesehen, der zunächst allgemeine Vorschriften, z. B. über Einfuhrverbote, Anweisung des Gepäcks nach dem Inland, Visumvorschriften usw. bringt. Dann sind getrennt nach Reichsbahndirektionen die einzelnen Eisenbahnübergänge angeführt, und es ist angegeben, wie nach der Gepäckart und nach den in Betracht kommenden Zügen die Gepäck- und Paßprüfung durchgeführt wird.

Ein vorausgestellter allgemeiner Teil bringt wissenswerte allgemeine Bestimmungen, dann im besonderen eine eingehende Darstellung über die Behandlung des nach Deutschland eintretenden Gepäcks, seine Überweisung an Binnenzollämter und seine Behandlung, wenn sich der Reisende zur Zollerledigung an der Grenze nicht einfindet. Die zur Erledigung von Zollgepäck mit Gepäckverzeichnis zuständigen deutschen Bahnhöfe sind in einer Anlage aufgeführt.

Da über Österreich hinaus ein lebhafter Reiseverkehr nach Südslawien und Italien besteht, wurden auch diese nicht an Deutschland angrenzenden Länder in die Darstellung einbezogen.

Tarif- oder Abfertigungsbestimmungen selbst enthält das Buch nicht, da es im wesentlichen zur Aufschlußerteilung bestimmt ist.

Es ist anzunehmen, daß sich die Schrift, die durch die Fahrkartenausgaben auch an das Publikum abgegeben wird (Preis 50 Reichspfennig), bald einbürgert und den Reisenden gute Dienste leistet. Findet sie Anklang, so kann daran gedacht werden, auch wichtige Übergänge zwischen anderen Ländern (Holland-Belgien oder Österreich-Tschechoslowakei) aufzunehmen und noch eine Kartenskizze beizugeben. Auch eine Vereinigung mit der vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen „Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen Europäischer Länder" könnte in Betracht kommen.

Dr. Herr.

Bücherschau.

— **Graphische Tarifbehelfe.** Nach den Tarifbehelfen für Österreich und Ungarn (s. Nr. 26, S. 721, Jahrg. 1928 d Ztg.) ist im Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien, I. das Graphikon für Rumänien erschienen. Seine Ausgabe erfolgt gleichzeitig mit jener des vom 1. Juli 1928 giltigen Reformtarifes der rumänischen Eisenbahnen. Die Neuerungen sind auf dem „Graphischen Tarifbehelf ATA" für Rumänien bereits verzeichnet. Dieser ist wie die vorangegangenen, bei der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, erhältlich, Preis 3 S (ausschließlich Porto).

Lochkartenverfahren für die Zahlung und Abrechnung der Besoldungen und Versorgungsgebührnisse.

Von Reichsbahnoberinspektor **J. Fritze**, Berlin.

Reichsbahninspektor Wegmann hat in Nr. 16 dieser Zei-
g die Anwendung des Lochkartenverfahrens auf die Be-
lungen und Versorgungsgebührnisse empfohlen. Der
lanke ist nicht neu, sondern er ist nach einem Vorschlag
Schreibers dieser Zeilen bereits im Jahre 1924 im
chsbahn-Zentralamt und einige Monate später auch bei
Reichsbahndirektion Elberfeld in die Tat umgesetzt
rden. Diese Versuche, die sich sehr gut anließen, wenn
auch vielleicht noch nicht in allen Punkten Vollkom-
nes zeigten, wurden auf Grund der Verfügung der Haupt-
waltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom
März 1925 — 42. Nr. 392 — mit dem 31. Dezember 1925
gestellt, da mit diesem Zeitpunkte für den Bereich der
utschen Reichsbahn-Gesellschaft die „Rechnungsvorschrif-
über die Besoldungen und Versorgungsgebührnisse
BV)" in Kraft traten. Nachdem durch diese Vorschriften
infolge der Geldentwertung bei den Reichsbahndirek-
nen im Rechnungs- und Buchungswesen der Besoldungen
w. entstandenen Unordnung ein Ende bereitet worden
d genügend Zeit verstrichen ist, die Auswirkung der
uen Vorschriften zu betrachten, dürfte jetzt der Augen-
ck gekommen sein, von neuem der Anwendung des Loch-
rtenverfahrens auf die Besoldungen usw. das Wort zu
den. Der Vorschlag des Herrn Wegmann, der sich in
nigen Punkten mit dem im Reichsbahn-Zentralamt bereits
probten Verfahren deckt, ist daher sehr zu begrüßen.
llerdings muß sogleich vorausgeschickt werden, daß die
urchführung seiner Gedanken in mehreren Punkten auf
hwierigkeiten stoßen wird, die durch das Verfahren des
ichsbahn-Zentralamts vermieden werden. Es ist unmög-
h, im Rahmen einer kurzen Abhandlung auf alle Punkte
nzugehen. Dies muß vielmehr den Sachverständigen über-
ssen bleiben, die von der Hauptverwaltung der Deutschen
eichsbahh-Gesellschaft hoffentlich recht bald mit der Prü-
ng des Stoffes beauftragt werden, damit zu Beginn des
eschäftsjahres 1929 wenigstens bei einigen Reichsbahn-
rektionen das Lochkartenverfahren für die Besoldungen
gewendet werden kann.

In den folgenden Zeilen sollen nur einige Punkte des
egmann'schen Vorschlages besprochen werden:

Es ist nicht ohne weiteres ersichtlich, nach welchen Unterlagen die Lochkarten hergestellt werden. Die Bestandteile der Besoldung sind wohl aus dem Besoldungsblatt ersichtlich. Wonach locht aber die Lochkartenabteilung die Abzüge? (Vgl. dagegen das Abzugsblatt des Reichsbahn-Zentralamts, Seite 3 der Anlage 1.)

Die Nachprüfung des Bruttobetrages der Besoldung durch die Empfänger bereitet keine Schwierigkeiten. Es erscheint daher nicht notwendig, ihre einzelnen Bestandteile in die Lochkarte und damit auch in die Zahlungsliste zu übernehmen. Durch Anhäufen allzuvieler Zahlen wird diese Liste nur unübersichtlich.

Für die Abzüge sieht Wegmann nur zweistellige Zahlen vor. Dies ist völlig unzureichend. (Vgl. Nummerungsplan des Reichsbahn-Zentralamts, Anlage 3.)

Die Zahlstellen erhalten nach Wegmanns Vorschlag zwei verschiedene Listen, eine Zahlliste und eine Abzugsliste. Die Zahlstellen müssen den Gesamtbetrag der Abzugsliste in die Zahlliste übertragen und den zu zahlenden Nettobetrag errechnen. Dieses Verfahren ist umständlich, bürdet den größeren Zahlstellen wieder Arbeit auf und bildet eine Fehlerquelle.

5. Der Vorschlag Wegmann, die einmal gelochten Karten für die folgenden Zahlungen aufzubewahren, ist bestechend, aber in der Praxis nicht zu empfehlen. Das jedesmalige Heraussuchen der zu ersetzenden Lochkarten (ihre Zahl ist viel größer, als Wegmann annimmt!) ist derartig zeitraubend, daß die geringen Mehrkosten, die durch jedesmaliges Neuanfertigen aller Lochkarten entstehen, in den Kauf genommen werden können. Auch vermeidet man hierdurch weitere Fehlerquellen.
6. Der Wegfall der Besoldungs- und Versorgungsbücher und ihr Ersatz durch eine Kartei wird bei den Prüfungsstellen großen Bedenken begegnen.
7. Die Nummerung der Beamten muß nach einem festen Plan geschehen. Aus der Personalnummer (im Reichsbahn-Zentralamt Ordnungsnummer genannt) muß mit einem Blick die Besoldungsgruppe zu ersehen sein, ferner, ob es sich um einen nichttechnischen oder technischen, männlichen oder weiblichen Beamten oder um einen Beamten der künftig wegfallenden, im Besoldungsplan mit a bezeichneten Gruppen handelt. Diese Unterteilung ist sehr wichtig, da sie auch für statistische Zwecke von Vorteil ist. (Vgl. Nummerungsplan des Reichsbahn-Zentralamts, Anlage 2.)
8. Der Vorschlag Wegmanns, zur Sicherstellung der Veränderungen in den Gehaltsbezügen besondere Lochkarten herzustellen, ist unhaltbar. Dieser Vorschlag setzt voraus, daß alle eintretenden Änderungen (wie z. B. Aufrücken in eine neue Gehaltsstufe, Tarifklasse) ein für allemal feststehen. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. Vielmehr erfordern häufige Änderungen bei den Kinderzuschlägen, ferner infolge von Versetzungen der Beamten usw. ein ständiges Berichtigen einer großen Zahl von Besoldungsblättern. Das jedesmalige Heraussuchen der zu ersetzenden Lochkarten und das Hineinfügen der neuen Karten würde die dauernde, unproduktive Beschäftigung der Lochkartenstelle mit Kleinigkeiten bedeuten. (Vgl. dagegen die „Merkzahlen" auf Seite 2 des Besoldungsblattes des Reichsbahn-Zentralamts, Anlage 1).

Das Verfahren, das auf Vorschlag des Verfassers dieser Zeilen im Reichsbahn-Zentralamt erprobt ist, baut sich auf dem „Abzugsblatt" auf. Dieses Abzugsblatt wird auch jetzt noch im Reichsbahn-Zentralamt geführt und hat sich in den Jahren seit seiner Einführung gut bewährt. Es wird augenblicklich noch getrennt vom Besoldungsblatt gehalten. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wird jedoch seine Vereinigung mit dem Besoldungsblatt vorgeschlagen (siehe Anlage 1). Bei dieser Gelegenheit hat auch gleichzeitig das Besoldungsblatt einige Änderungen erfahren, die sich teils aus der vom 1. Oktober 1927 ab geltenden Besoldungsordnung, teils infolge der Vereinigung mit dem Abzugsblatt ergeben. Der Vorgang spielt sich nun in kurzen Zügen so ab, daß der im Besoldungsblatt errechnete Bruttobetrag des Diensteinkommens in die Spalte b, ebenso die verschiedenen Abzüge aus den verschiedenen Abzugs- oder Hebelisten in die Spalten 1 bis 7 (von rechts nach links) des Abzugsblattes übertragen werden. Der in der Spalte 0 des Abzugsblattes

Fortsetzung auf Seite 924 unten.

Anlage 1. Seite 1.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Geschäftsjahr 19.....

RBD .....

Zahlstelle: ..... Nr. .....

Besoldungsgruppe .....

Ordn. Nr .....

vorhergehende Ordn. Nr .....

folgende Ordn. Nr .....

Besoldungsblatt

für den

..... (Dienstbezeichnung) ..... (Familienname) ..... (Vorname)

..... (Beschäftigungsstelle) ..... (Dienstlicher Wohnsitz) ..... (Ortsklasse)

I. *) Ledig (Geboren am .....)
*) Verheiratet seit .....
*) Verwitwet seit .....

Voller Wohnungsgeldzuschuß fällig ab .....

*) Zutreffendes ist zu unterstreichen. Bei Veränderungen ist der Zeitpunkt anzugeben.

II. Kinder (Pflege- und Enkelkinder kommen nicht in Betracht):

1	2	3	4	5	6	7	8		9							
Lfd Nr	Art des Kindes **)	Vorname (bei unehelichen und Stiefkindern auch Familienname) der unterhaltungsberechtigten Kinder, deren Unterhalt der Beamte voll bestreitet, in der Reihenfolge der Geburt	Der Geburt			Bei Kindern vom vollendeten 16. Lebensjahre, die sich in der Schulausbildung oder in der Ausbildung für einen künftig gegen Entgelt auszuübenden Lebensberuf befinden oder dauernd erwerbsunfähig sind			Einkommen des Kindes aus Beruf, Vermögen (Zinsen) od. Zuwendungen im Monat							
			Tag	Monat	Jahr	Genaue Angabe der Schule, die besucht wird, der Art der Berufsausbildung oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit	Dauer der Schul- oder Berufsausbildung von	bis	Nov RM	Nov Rpf	Febr RM	Febr Rpf	Mai RM	Mai Rpf	August RM	August Rpf
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																

**) Zu bezeichnen sind in Spalte 2: Eheliches Kind mit a; für ehelich erklärtes Kind mit b; an Kindesstatt angenommenes Kind (§ 1741 BGB) mit c; Stiefkind, das in den Hausstand aufgenommen ist, mit d; uneheliches Kind mit e

III. Angaben über Stiefkinder:

Von dritter Seite werden als Unterhaltsbeitrag gezahlt:

Für das Stiefkind (Vor- und Familienname)	Jan RM	Jan Rpf	Febr RM	Febr Rpf	März RM	März Rpf	April RM	April Rpf	Mai RM	Mai Rpf	Juni RM	Juni Rpf	Juli RM	Juli Rpf	Aug RM	Aug Rpf	Sept RM	Sept Rpf	Okt RM	Okt Rpf	Nov RM	Nov Rpf	Dez RM	Dez Rpf

IV. Angaben über uneheliche Kinder:

An Unterhaltsbeiträgen wurden nachweislich gezahlt an die zum Geldempfang berechtigte Person:

Für das uneheliche Kind (Vor- und Familienname)	Jan RM	Jan Rpf	Febr RM	Febr Rpf	März RM	März Rpf	April RM	April Rpf	Mai RM	Mai Rpf	Juni RM	Juni Rpf	Juli RM	Juli Rpf	Aug RM	Aug Rpf	Sept RM	Sept Rpf	Okt RM	Okt Rpf	Nov RM	Nov Rpf	Dez RM	Dez Rpf

Erklärung

Ich erkläre, daß die für den Bezug und die Höhe des erhaltenen Kinderzuschlages maßgebenden Verhältnisse im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden haben und weiterhin fortbestehen

....., den ..... 19.....

(Vor- und Familienname) .....

(Dienstbezeichnung) .....

Bemerkungen über Ernennungen, Beförderungen, Versetzungen, Ableben usw .....

Anlage 1. Seite 2 und 3.

Gruppe .....
BDA .....
DDA

Merkzahl

ab	Gruppe	Stufe	Ortsklasse Tarifklasse	Örtl. Sonderzuschlag	Kinder bis 21 Jahre / über 21 Jahre	ab	Gruppe	Stufe	Ortsklasse Tarifklasse	Örtl. Sonderzuschlag	Kinder bis 21 Jahre / über 21 Jahre
1.1.						1.7.					
1.2.						1.8.					
1.3.						1.9.					
1.4.						1.10.					
1.5.						1.11.					
1.6.						1.12.					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Monat	Zustehende Bezüge (Soll)						Wirtschaftsbeihilfen	Summe (Spalte 2 bis 8)	Gezahlte Gesamtbezüge	Bemerkungen
	Grundgehalt oder Diäten	Örtlicher Sonderzuschlag	Wohnungsgeldzuschuß	Kinderzuschläge einschl. Mitbeihilfen			Titel 3	(Soll)	(Ist)	
	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	
Nach- und Rückzahlungen nach dem vorjährigen Besoldungsblatt										
Jan.										
Febr.										
usw.										
Okt.										
Zwischen-Abschluß										
Nov.										
Dez.										
Zum Schluß										
Jahresbetrag										

Zur Erfüllung des Solls (Spalte 9) sind im nächsten Geschäftsjahre nachzuzahlen (+) zurückzuzahlen (−)

Dieser Unterschiedsbetrag ist in Sp. 2 des Besoldungsblattes für das nächste Geschäftsjahr übertragen

(Name)

(Dienstbezeichnung)

Festgestellt

Spalten 2 bis 8		Spalten 9 und 10	
(Name)	(Dienstbezeichnung)	(Name)	(Dienstbezeichnung)

Geschäftsjahr 19.....

Ab	Steuerermäßigung	satz
1.1.	RM	v.H.
1.	RM	v.H.
1.	RM	v.H.

Abzugsblatt

für den .....

Z.W.: | | | | | | Ordn. Nr .....

Vorhergehende Ordn. Nr ..... Folgende Ordn. Nr .....

a	7	6	5	4	3	2	1	0	b	c
Monat (in Ziffern von 01 bis 12 angeben)	Es sind einzubehalten für den Abzug lfde Nr							2100	Gesamtbetrag a) an Diensteinkommen b) an Abzügen	Betrag der Barzahlung
	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf	RM Rpf
usw.										

Übersicht über die Ordnungsnummern der Beamten. (Auszugsweise.) Anlage

01.0001	usw.	nichttechnische Beamte der Besoldungsgruppe	1
01.5001	„	technische „ „ „	1
02.0001	„	nichttechnische „ „ „	2
02.5001	„	technische „ „ „	2
03.0001	„	nichttechnische „ „ „	3
03.5001	„	technische „ „ „	3
04.0001	„	nichttechnische „ „ „	4
04.5001	„	technische „ „ „	4
04.9001	„	bleibt frei	—
04.9501	„	technische „ „ „	4a
usw.			
07.0001	„	nichttechnische „ „ „	7
07.5001	„	technische „ „ „	7
07.9001	„	nichttechnische „ „ „	7a
07.9501	„	technische „ „ „	7a
usw.			
09.0001	männliche	nichttechn. „ „ „	9
09.3001	weibliche	„ „ „	9
09.5001	technische	„ „ „	9
09.9001	nichttechnische	Beamte der Besoldungsgruppe	
09.9501	technische	„ „ „	
usw.			
18.0001 bis 19.0001	unbesetzt		
23.0001	usw. ap.	Beamte der Besoldungsgruppe	3
27.0001	„ „	„ „ „	7
29.0001	„ „	„ „ „	9
31.0001	„ „	„ „ „	11
34.0001	„ „	„ „ „	14
35.0001	„ „	„ „ „	15
36.0001	„ „	„ „ „	16
37.0001 bis 40.0001	usw. unbesetzt		
43.0001	Reichsbahnbauführer		
47.0001	technische Büroaspiranten 1. Kl.		
49.0001	technische Büroaspiranten		

Übersicht über die Abzugsnummern. (Auszugsweise.) Anlage

Abzugs-Nr.	1100	Mieten und häusliche Abgaben.
„	1200	Ruhegehalts- und Witwenkassenbeiträge.
„	1300	Schadenserstattungen.
„	1400	Strafen.
„	2100	Einkommensteuer.
„	2200	Eisenbahn-Töchterhort.
„	2301	Deutsche Beamten-Lebensversicherungs-A. G.
„	2401	Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten A. G. (Brand- und Diebstahlversicherung).
„	2500	Sterbekasse im Reichsbahn-Zentralamt.
„	2501	Sterbekasse der Reichsbahndirektion Altona.
„ 2502 bis „ 2503		usw. für jede Reichsbahndirektion eine Nummer.
„	2601	Spar- und Darlehnskasse des Eisenbahnvereins Altona.
„ 2602 bis „ 2603		usw. für jede Reichsbahndirektion eine Nummer.
„	3001	Kleiderkasse der Reichsbahndirektion Altona.
Abzugs-Nr. 3002 bis „ 3003		usw. für jede Reichsbahndirektion ei Nummer.
„	3201	Reichsbahnbeamten-Krankenversorgu Bezirksl. Altona.
„ 3202 bis „ 3203		usw. für jede Bezirksleitung ei Nummer.
„ 3301 bis „ 3302		usw. Verbandskrankenkasse Tarif III
„ 3401 bis „ 3402		usw. Arbeiterpensionskasse Abt. A.
„ 3501 bis „ 3502		usw. Arbeiterpensionskasse Abt. B.
„ 3601 bis „ 3602		usw. Betriebskrankenkasse.
„	3701	Abrechnung über Besoldungen mit RB Altona.
„	3702	Abrechnung über Besoldungen mit RB Augsburg.
„	3703	Abrechnung über Besoldungen mit RB Berlin usw.

Fortsetzung von Seite 921.

angegebene Abzug 2100 bedeutet die Einkommensteuer. Nach Ermittelung des Gesamtbetrages der Abzüge (Spalte b) wird der zu zahlende Nettobetrag errechnet und in Spalte c eingetragen. Hiernach gelangen die Abzugsblätter zur Lochkartenstelle. Diese Stelle überträgt die Angaben der Abzugsblätter auf Lochkarten, deren Zahl sich bei jedem Zahlungsempfänger nach der Zahl seiner Abzüge richtet. Alle Lochkarten eines Empfängers erhalten seine Ordnungsnummer, die für ihn in Frage kommende Zahlungsweise (ZW) (Nummer der Zahlstelle oder der sonstigen Zahlungsweise, z. B. Bank- oder Postschecküberweisung) und den Zahlungsmonat. Die „Null"-Karte enthält außerdem noch die Angaben der Spalten 0, b und c des Abzugsblattes, die Karte 1 den Abzug in Spalte 1, die Karte 2 den Abzug in Spalte 2 usw.

Hiernach werden die Lochkarten zunächst nach Ordnungsnummern fortlaufend geordnet. Sodann wird vermittels der Summiermaschine eine Hauptliste für die Hauptkasse aufgestellt, in der alle Zahlungsempfänger der Reihe nach mit allen ihren Abzügen erscheinen. Hierauf werden die Lochkarten nach Zahlungsweisen (Zahlsteller geordnet und sodann für jede Zahlstelle die eigentliche Zahlungsliste erstellt, nach der die Barbeträge gezahlt oder bargeldlos überwiesen werden.

Es kann nicht Zweck dieser Zeilen sein, das Verfahren bis in alle Einzelheiten zu schildern, da dies einer erst noch aufzustellenden Dienstvorschrift vorbehalten bleiben muß. Nur darauf soll noch hingewiesen werden, daß das Abzugsblatt, das zunächst die Aufgabe hat, als übersichtliche Vorlage für die Lochung zu dienen, auch noch den Vorteil hat, daß man aus ihm jederzeit die Abzüge feststellen kann, die von dem Diensteinkommen eines Beamten im Laufe des Jahres einbehalten worden sind, so werden z. B. durch das Abzugsblatt die bisher noch nebenher geführten Steuerlisten entbehrlich.

Die Gegner des Lochkartenverfahrens haben bisher immer als einen Grund ihrer Abneigung angeführt, das Verfahren gebe keine prüfungsfähigen Unterlagen. Dieser Einwand kann nicht anerkannt werden. Es ist nur nötig anzugeben, wie diese Unterlagen beschaffen sein sollen. Mit Hilfe des Lochkartenverfahrens werden sie aufgestellt werden.

Der Verkehr auf den Bulgarischen Staatsbahnen.

Seit dem Jahre 1909 sind sämtliche Eisenbahnen Bulriens Eigentum des Staates und werden von ihm beeben. Bis zum Weltkrieg waren die Eisenbahnen in lgarien ausnahmslos vollspurig. Während und nach n Kriege sind schmalspurige gebaut worden. Im hre 1925 bestand das Netz aus 2738 km, und zwar 18 km Bahnen mit Vollspur, 90 km mit 76 cm und 340 km 60 cm Spurweite. Die unten folgenden Angaben sind amtlichen Statistiken der bulgarischen und der deutien Eisenbahnen vom Jahre 1925 und der „Statistique ernationale des chemins de fer", veröffentlicht im Bulle- de l'UIC. (1927 Nr. 8 und 9), entnommen.

Personenverkehr.

Die Entwicklung des Personenverkehrs ersieht man s folgender Tabelle:

Jahr	Beförderte Reisende in Millionen	Personenkm in Millionen
1914	4,2	303
1919	5,6	451
1920	7,2	482
1922	9,6	588
1924	9,6	595
1925	9,0	563
Zunahme 1914—1925	114 %	87 %

Schon gleich nach Beendigung des Krieges (1919) ist r Personenverkehr größer als im Jahre 1914 — dem hr vor Bulgariens Eintritt in den Weltkrieg. Die stetige nahme wurde durch die bekannten politischen Erhütterungen 1923—1925 (Regierungsumsturz 1923, Attenin der Kathedrale 1925) unterbrochen. In dem Zeitraum 14—1925 ist die Anzahl der beförderten Personen unich stärker gewachsen als die Personenkilometer, was n der Herabminderung der mittleren Reiseentfernung n 79 km (1914) auf 64 km (1925) herrührt. Diese rabminderung ist ihrerseits eine Folge der Steigerung r Bevölkerungsdichte (von 43 Menschen auf 1 qkm im hre 1914 auf 51 Menschen im Jahre 1925).

Der verhältnismäßig schwachen Bevölkerungsdichte gen ist aber die mittlere Reiseentfernung in Bulgarien mer noch viel größer als bei den dichtbevölkerten ndern.

Beispiel	Mittlere Reiseentfernung	Auf 1 qkm
utschland 1925	23 km	134 Menschen
lgarien 1925	64 km	51 Menschen

Die in der ersten Tabelle enthaltene Zunahme ist eine lge der Erweiterung des Netzes sowie der Verkehrsnahme überhaupt, was aus folgender Zusammenstellung ichtlich ist:

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Im Durchschnitt auf 1 km Bahnlänge Personenkm in Tausenden	Gesamtpersonenkm in Millionen
1914	2109	144	303
1925	2738	207	563
Zunahme	30 %	43 %	87 %

Obige Zahlen zeigen, daß die verhältnismäßige Verhrszunahme einen größeren Anteil als die Erweiterung s Netzes an dieser Steigerung hat.

Hierzu noch folgende Angaben:

Es entfielen auf 1 km Bahnlänge

	Personenkilometer (in Tausenden)
bei den Deutschen Reichsbahnen	954
„ „ Rumänischen Staatsbahnen	314
„ „ Griechischen Staatsbahnen	233
„ „ Südslawischen Staatsbahnen	156
„ „ Bulgarischen Staatsbahnen	207

Unter den Eisenbahnen in Südosteuropa ist in dieser nsicht kein großer Unterschied; ein solcher besteht im rgleich zu den Bahnen der fortgeschrittenen Länder B. in Deutschland.

Die Verteilung der Reisenden in den verschiedenen assen ersieht man aus folgenden Zahlen:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
1914	1,28 %	13,50 %	85,22 %
1925	0,63 %	5,55 %	93,82 %

Die hier ausgedrückte Zunahme der Reisenden in den niederen Klassen und Abnahme in den höheren ist ähnlich jener in Deutschland, wie sich aus folgendem ergibt:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
1913	0,90 %	10,09 %	44,30 %	44,71 %
1925	0,39 %	7,23 %	34,30 %	58,08 %

Auch die Ausnutzung der Personenwagen zeigt eine stetige Besserung (etwa 40 % in den letzten zehn Jahren) und ist überhaupt sehr hoch:

Auf 100 Achskm der Personenwagen entfallen

bei den Deutschen Reichsbahnen	573	Personenkm
„ „ Rumänischen Staatsbahnen	669	„
„ „ Bulgarischen Staatsbahnen	674	„

Diese immer besser werdende Ausnutzung der Personenwagen und die allgemeine Verkehrszunahme sind die wichtigsten Ursachen für die Selbstkostenabnahme des Personenverkehrs im Zeitraum 1914—1925. Diese Abnahme hatte die Ermäßigung der Fahrpreise bei den Bulgarischen Staatsbahnen zur Folge. Eine andere Ursache zur Ermäßigung der Fahrpreise, ohne die Finanzlage der Eisenbahn zu gefährden, ist die starke Herabsetzung der durchschnittlichen Gehälter des Eisenbahnpersonals von 1074 RM jährlich (in 1914) auf 862 RM (in 1925).

Die Ermäßigung der Fahrpreise ersieht man am deutlichsten aus folgender Zahlenreihe:

Jahr	Mittlere Einnahme auf 1 Personenkm
1914	3,76 Rpf
1920	1,76 „
1925	2,00 „
Abnahme	47 %

Im Vergleich dazu ist die Lage in Deutschland folgende:

Jahr	Mittlere Einnahme auf 1 Personenkm
1913	2,47 Rpf
1925	2,92 „
Zunahme	18 %

Der Unterschied in der Entwicklung der Personentarife in der Zeit 1913—1925 zwischen den Reichsbahnen und den Bulgarischen Staatsbahnen ist wesentlich: auf den ersteren sind die Fahrpreise erhöht, auf den letzteren bedeutend vermindert.

Im Gepäck- und Expreßgutverkehr ist für die Zeit 1914—1925 eine Zunahme von 74 % in Tonnen und 73 % in Tonnenkilometern erfolgt.

Güterverkehr.

Die Entwicklung des Güterverkehrs war:

Jahr	Beförderte Güter (Fracht- u. Eilgut) in Millionen Tonnen	Tariftonnenkm in Millionen
1914	2,1	298
1919	1,3	287
1920	1,9	347
1922	2,8	462
1924	3,5	560
1925	2,9	493
Zunahme 1914—1925	38 %	65 %

Die Entwicklung des Güterverkehrs ähnelt also der des Personenverkehrs. Im Vergleich zum Personenverkehr ist der Güterverkehr langsamer gestiegen, aber immerhin schneller als der Güterverkehr in Deutschland in demselben Zeitraum:

Jahr	Tonnenkm (öffentlicher Verkehr) in Millionen
1913	51,429
1925	55,965
Zunahme	9 %

Die Ursachen der Zunahme des Güterverkehrs bei den Bulgarischen Staatsbahnen sind: Erweiterung des Netzes,

Vergrößerung der mittleren Beförderungslänge und Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Die Bedeutung dieser Faktoren ersieht man aus folgender Zusammenstellung:

Jahr	Betriebslänge	befördert 1 Tonne auf eine Durchschnittsentfernung	Auf 1 km Betriebslänge entfallen tkm in Tausenden	Gesamt-Tonnenkm in Millionen
1914	2109 km	139 km	141	298
1925	2738 km	177 km	181	493
Zunahme	30 %	27 %	30 %	65 %

Die Bedeutung der Dichte ist aus folgendem zu ersehen:

Staatsbahnen	Auf 1 km Betriebslänge entfallen tkm in Tausenden
Deutsche	1056
Rumänische	325
Südslawische	204
Bulgarische	181
Griechische	84

Zu den Faktoren, welche diese Verkehrszunahme bedingten, rechnet der Zuwachs der mittleren Beförderungslänge. Dieser Zuwachs ist eine notwendige Folge der Ermäßigung der Frachtgebühren, wie man aus folgenden Zahlen ersieht:

Jahr	Mittlere Einnahme auf 1 tkm
1914	5,26 Rpf
1920	2,00 „
1925	3,06 „
Abnahme	42 %

Im Vergleich dazu ist die Entwickelung der Frachtgebühren auf den Deutschen Reichsbahnen eine ganz andere:

Jahr	Mittlere Einnahme auf 1 tkm
1913	3,36 Rpf
1925	4,81 „
Zunahme	44 %

Die obenerwähnte Ermäßigung der Frachtgebühren hatte keine Verschlechterung der Finanzlage der Staatsbahnen zur Folge, weil sie von folgenden Umständen begleitet war: Zunahme der Dichte des Verkehrs, Verminderung der Durchschnittsgehälter des Personals, Erhöhung des Fassungsvermögens der Güterwagen und Verbesserung ihrer Ausnutzung.

Letzteres sieht man aus folgenden Zahlen:

Jahr	Auf 100 Güterwagenachskm entfallen Tarifftonnenkm	Ausnutzung d Ladefähigkeit Güterwagen
1914	320	47,16
1925	483	61,14
Zunahme	51 %	30 %

Die verhältnismäßige Zunahme ersieht man aus genden Angaben für die Deutsche Reichsbahn:

Jahr	Auf 100 Güterwagenachskm entfallen Tarifftonnenkm	Ausnutzung d Ladefähigkeit Güterwagen
1913	452	45,10
1925	534	48,54
Zunahme	18 %	8 %

Die Stelle der Bulgarischen Staatsbahnen unter Nachbarverwaltungen in dieser Hinsicht kennzeichnet gende Zusammenstellung:

Staatsbahnen	Auf 100 Güterwagenachsk entfallen Tariftonnenkn
Bulgarische	483
Rumänische	337
Südslawische	120

Diese günstige Entwickelung der Bulgarischen Staatsbahnen in bezug auf Produktivität der bei Bewältigu des Personen- und Güterverkehrs geleisteten Arbeit eine der wichtigsten Ursachen der verhältnismäßig niedrigen Frachtgebühren, ohne daß dabei die Finanzlage Eisenbahnen darunter leidet.

Um die Entwickelung des Verkehrs in der Zeit 1 bis 1925 noch besser übersehen zu können, dient folgende Tabelle:

Jahr	Bevölkerung in Tausenden	Auf 1 Einwohner entfal Personenkm	Tonnen
1914	4852	62	61
1925	5317	106	93
Zunahme	9 %	71 %	53

Trotz dieses verhältnismäßig starken Zuwachses ist Verkehr in Bulgarien immer noch sehr weit zurück Vergleich zu jenem in den fortgeschrittenen europäisch Ländern, z. B. in Deutschland, wo diese Zahlen si 792 Personenkm und 898 tkm, d. h. etwa achtneunmal stärker als in Bulgarien. Die künftige Entwicklung des Verkehrs in Bulgarien hängt u. a. von Möglichkeit ab, die zur Fertigstellung der im Bau griffenen Linien (etwa 1000 km) und zur Verbesseru des bestehenden Netzes notwendigen Kapitalien auf finden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Inbetriebnahme der neuen Vorortgleise Charlottenburg—Spandau und Eröffnung des neuen Bahnhofs Eichkamp und des neuen Bahnsteigs Heerstraße.** Vom 23. August 1928 an werden — wie die Reichsbahndirektion Berlin mitteilt — mit Einsetzen des Frühverkehrs die Züge der Strecke Spandau West—Charlottenburg auf die Stadtbahngleise übergeleitet.

Gleichzeitig wird der neue Bahnsteig auf Bahnhof Heerstraße in Betrieb genommen und der neue Bahnhof Eichkamp an der Strecke Charlottenburg—Spandau eröffnet. Der alte Bahnhof Eichkamp an der Strecke Charlottenburg—Grunewald wird erst nach der Eröffnung des neuen Umsteigebahnhofs Ausstellung für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Die bisherigen Dampfzüge Charlottenburg—Spandau West fallen vom 23. August 1928 an weg. Die Strecke wird dann elektrisch betrieben. Für jede Richtung sind zunächst stündlich vier Züge vorgesehen, von denen zwei Züge in Charlottenburg kehren. Die beiden anderen Züge werden Sonntags und werktags während des Berufsverkehrs über die Stadtbahngleise bis und von Cöpenick geleitet. Außerhalb des Berufsverkehrs beginnen und enden sie werktags auf dem Schlesischen Bahnhof.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juli 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr war im Juli nur 1,9 % stärker als im Juni. Nach der vorläufig Zusammenstellung wurden im Juli, der wie der Ju 26 Arbeitstage hatte, 3 916 881 Wagen, d. s. im Durschnitt arbeitstäglich 150 649 Wagen, gestellt. Im V monat betrug die Wagenstellung 3 844 333 Wagen, d. arbeitstäglich 147 859 Wagen.

Der Expreßgutverkehr war durch die Zulassung Nachnahmesendungen lebhaft. Auch der Eilstückgutverkehr, in dem größere Mengen Obst und Gemüse beförd wurden, war rege. Dagegen ließ der Frachtstückgutverkehr nach.

Der geringe Verkehrszuwachs ist in der Hauptsa auf die größeren Transporte von Obst, Gemüse und K toffeln, sowie Kohlen und künstlichen Düngemitteln rückzuführen, aber auch darauf, daß infolge der ungünstigen Wasserstände verschiedener Binnenwasserstra (besonders Elbe und Oder) Transporte vom Wasserw auf den Schienenweg abwanderten.

Der Verkehr wurde ohne Schwierigkeiten abgewick die angeforderten Güterwagen restlos und pünktlich stellt. Zur schnelleren Bedienung des Verkehrs, vor all des Obst-, Gemüse- und Kartoffelverkehrs, wurden wied um verschiedene regelmäßig verkehrende Sonderzü eingelegt.

Der Kohlenversand aus den größeren deutschen Kohlgebieten war stärker als im Vormonat und auch etw stärker als im gleichen Monat des Vorjahres. Bei wurde dieser Verkehr insbesondere durch die Anforderungen von Druschkohle und die beginnende Bevorratu

n Zuckerfabriken, sowie durch die stärkere Ausnutzung r Sommerrabatte für den Hausbrand. Für den Absatz s dem Ruhrgebiet wirkte noch der Umstand mit, daß e während des Rheinschiffahrtstreiks teilweise geräumn süddeutschen Läger wieder aufgefüllt werden mußten. ie Absatzverhältnisse aus dem Ruhrgebiet haben sich nst kaum verändert, sie drohen unter dem Einfluß der ohn- und Kohlenpreiserhöhungen und der Erleichterung s Wettbewerbs der englischen Kohle durch englische aatssubvention eher ungünstiger zu werden.

Der Koksverkehr nach lothringischen und luxemburschen Werken über Ehrang—Perl war etwa 11 000 t ärker als im Juni. Der Koksverkehr nach Donawitz elt sich auf der Höhe des Vormonats mit 10 800 t. Nach alien wurden 46 000 t (im Vormonat 42 000 t) befördert. er Kohlenverkehr nach Holland ist um 15 000 t zurückgangen.

In den wichtigsten Kohlengebieten wurden folgende Wagenmengen zur Abbeförderung von Kohle, Koks und riketts gestellt:

	Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Oberschlesien Wagen	Mitteldeutschland Wagen	Sachsen Wagen	Niederrhein. Braunkohlengebiet Wagen
Juli 1928	672 090	149 110	239 597	101 549	98 308
Juni 1928	604 814	145 169	240 451	130 518	98 369
Juli 1927	677 694	154 003	234 164	95 701	95 352

Der Versand von künstlichen Düngemitteln hat sich egenüber dem Vormonat um etwa 8 % gesteigert. Der bsatz nach dem Auslande war zufriedenstellend. Es urden gestellt im

	Kali Wagen	Phosphate Wagen	Stickstoff Wagen	Zusammen Wagen
Juli 1928	20 396	14 180	17 543	52 119
Juni 1928	19 431	16 494	12 306	48 231
Juli 1927	18 330	10 263	18 961	47 554

Der Versand von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl owie Zucker hat sich durchweg etwas gesteigert. Auch ür Baustoffe mußte mehr Wagenraum vorgehalten werden ls im Vormonat. So wurden z. B. für Zement über 1000 Wagen mehr als im Vormonat und über 2300 Wagen mehr ls im Juli 1927 gestellt.

Die Zufuhr von frischen Fischen in Wesermünde und remerhaven war noch geringer als im Vormonat, nämlich 09 358 Zentner gegen 124 904 Zentner im Vormonat. Hitze nd verstärktes Angebot von frischem Gemüse schränkte ie Nachfrage nach frischen Seefischen so ein, daß der landel sogar einen Teil dieser geringen Zufuhr nicht ehr aufnehmen konnte. Die Klippfischwerke haben daurch zum erstenmal wieder seit geraumer Zeit Rohaterial erhalten.

Von Bremerhaven und Wesermünde wurden unter Berücksichtigung des Zugangs von Cuxhaven 179 Fischzüge it 3382 Wagen abgelassen.

In Bremerhaven trafen im Juli acht Bananendampfer in, deren Ladungen in 1453 Wagen mit 24 Sonderzügen bgefahren wurden.

Der Personenverkehr war namentlich infolge er Schulferien und des anhaltenden guten Wetters stark. Verschiedene größere Veranstaltungen, wie das Bundesängerfest in Wien, das deutsche Turnfest und die Internationale Presseausstellung in Köln sowie die Olymischen Spiele in Amsterdam erforderten ungewöhnliche Betriebsleistungen. Für das deutsche Turnfest wurden 227 Sonderzüge gefahren. Die Tage vom 28. bis 30. Juli brachen den Kölner Bahnhöfen einen Verkehr, der den bisherigen Spitzenverkehr zu Pfingsten weit übertraf. Die Feriensonderzüge waren überall sehr begehrt und voll besetzt. Insgesamt wurden im Juli 9640 überplanmäßige Züge gefahren (Juni 1928: 5920, Juli 1927 7085).

Am 1. Juli wurde von der Reichsbahndirektion Hannover die Nebenbahnstrecke Verden (Aller)—Rotenburg (Hann.) und von der Reichsbahndirektion Köln die Teilstrecke Horrem—Quadrath in Betrieb genommen.

Zwei folgenschwere Unfälle hat die Reichsbahn im Monat Juli zu beklagen:

Am 15. Juli um 21.37 Uhr fuhr der Verwaltungssonderzug 52 481 bei Ausfahrt aus München Hbf. zwischen Hackerbrücke und Donnersbergbrücke auf seinen zum Halten gekommenen Vorzug auf, wobei zehn Reisende getötet und eine größere Anzahl verletzt wurden.

Am 31. Juli um 16 Uhr fuhr im Bahnhof Dinkelscherben der beschleunigte Personenzug 911 auf den Durchgangsgüterzug 7535 auf. 18 Tote und eine größere Anzahl von Schwer- und Leichtverletzten waren die Folgen dieses Unfalls.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer	Juni 1928	Mai 1928
a) Personenverkehr	33 624 000	33 419 000
b) Güterverkehr	20 877 000	19 666 000
c) Dienstzüge	404 000	386 000
Zusammen	54 905 000	53 471 000

Wagenachskilometer		
a) Personenverkehr	899 141 000	890 800 000
b) Güterverkehr	1 646 266 000	1 530 203 000
c) Dienstzüge	7 404 000	7 003 000
Zusammen	2 552 811 000	2 428 006 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	Juli 1928	Juni 1928
in Hamm	6 400 Wagen	6 600 Wagen
in Mannheim	5 600 „	5 700 „
in Wustermark	4 100 „	4 000 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	— „	18 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	44 500 „	51 200 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	9 100 „	8 300 „

II. Tarife. Personen- und Gepäckverkehr. Zwischen Deutschland und Rußland ist ein neuer Tarif über Litauen, Lettland, Polen und die Tschechoslowakei eingeführt worden. Der bisherige deutsch-litauisch-sowjetische Personen- und Gepäcktarif wurde aufgehoben. Ferner sind direkte Tarife zwischen Rußland einerseits und Österreich, Italien und der Tschechoslowakei andererseits auch im Durchgang durch Deutschland in Kraft getreten.

Güter- und Tierverkehr. Durch die allgemeinen Tarifvorschriften und die Gütereinteilung wurden früheren Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission gemäß neue Frachterleichterungen gewährt, so u. a. für: Weichkäse, Sauermilchkäse und Quark in der Zeit vom 1. Mai bis 15. September, Reisbackmehl, geknickte rohe Flachsstengel, Flugzeuge und deren Teile, Bleiakkumulatoren, Bleiakkumulatorenplatten, Holzkästen mit Bleiauskleidung und Hartgummigefäße für Bleiakkumulatoren, Zinnantimonblei, Teilkammern und Rohrgruppen für Dampfkessel, Chlorkalk, rohe Magnesiumsulfatlauge aus der Bittersalzerzeugung, künstliche flüssige Gerbstoffe aus Sulfosäuren usw., Filtersteine aus Steinzeug oder gewöhnlichem Ton.

Unter gleichzeitiger Aufhebung des allgemeinen Ausnahmetarifs 1 und entsprechender Änderung der sonst in Frage kommenden Holzausnahmetarife wurden beschlagenes, gespaltenes oder gerissenes Holz, soweit nicht besonders genannt, sowie Stammholz, Holzblöcke und Stangenholz, auch Holzmasten, soweit nicht unter F fallend, als neue Tarifstellen in die Normalklasse E übernommen. Für Rundholz in 5- und 10-t-Ladungen treten dadurch erhebliche Frachtermäßigungen ein.

Die Tarifstellen Steine und Teere der Klasse F wurden erweitert, die Tarifstelle Fleisch der Klasse B neugeordnet.

Verschiedene Nebengebühren wurden aufgelassen.

Ferner wurde die Gebühr für die von der Eisenbahn verauslagten Zoll- oder Steuerbeträge, für Nachnahmen nach Eingang und für Barvorschüsse bei einem Betrage bis zu 100 RM von 2 auf 1 %, bei höheren Beträgen auf ½ (bisher 1) Prozent, mindestens 1 RM (bisher 2 RM) herabgesetzt.

Die Ausnahmetarife 1o, 6i, 6x II, 6x III, 6x IV, 72a, 185, 186, K 40 und K 41 des Reichsbahn-Gütertarifs wurden auf

jederzeitigen Widerruf mit zumeist zeitlicher Befristung neu eingeführt.

AT. 1o für Scheit-, Rollen- und Prügelholz von Buche, Fichte und Tanne von Stationen des Bayerischen Waldes nach Stationen des rechtsrheinischen Bayerns soll den Absatz des durch Windbruch angefallenen Brennholzes fördern.

AT. 6i für Steinkohlen zum Betriebe von Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken in Großgüterwagenzügen von deutsch-oberschlesischen, niederschlesischen und rheinisch-westfälischen Gewinnungsstätten nach Groß-Berliner Stationen die Erhaltung bisherigen Verkehrs und einen angemessenen Anteil des direkten Eisenbahnwegs am Neuverkehr sichern.

AT. 6x II für Braunkohlen (einschließlich Koks und Briketts) von mitteldeutschen und ostelbischen Gewinnungsstätten und AT. 6x III für Braunkohlen (Pechkohlen) und Braunkohlenbriketts von bayerischen Gewinnungsstätten nach deutsch-österreichischen Grenzübergängen unterstützen die Ausfuhr, ebenso auch der AT. 6x IV für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von Gewinnungsstätten des rheinisch-westfälischen und des Aachener Gebiets nach Stationen Westösterreichs.

AT. 72a für Dolomit- und Kalkbruchsteine von Rupprechtsstegen und Velden bei Hersbruck nach Eger soll seinen früheren Verkehr wiedergewinnen.

AT. 185 für Salzsäure zur Herstellung von Bleicherde nach Deggendorf Hafen, Kitzingen, Moosburg und Rendsburg unterstützt die deutsche Bleicherdeindustrie.

AT. 186 für Kupferhohlseile zu Höchstspannungsanlagen von Nieder Schöneweide-Johannisthal nach rheinischen Stationen soll Neuverkehr sichern.

AT. K 40 für Wein von bestimmten Weinversandstationen nach allen Reichsbahnstationen bis zu 450 km Entfernung nimmt — neben dem AT. 9a — den Wettbewerb mit dem Kraftwagen auf, ebenso auch der AT. K 41 für Papier der Klasse B von Sacrau nach Berlin Osthafen, Berlin Schles Gbf. und Tempelhof.

Ein besonderer Ausnahmetarif wurde eingeführt: im deutsch-niederländischen Verkehr für Eier von Roermond und Venlo nach westdeutschen Stationen und Hamburg. Im Seehafenverkehr mit der Tschechoslowakei sind für Erdöl russischer, rumänischer und persischer Herkunft, sowie für rumänisches Rohbenzin ermäßigte Frachtsätze im Wettbewerb mit anderen Wegen gewährt worden. Ferner ist ein Durchfuhrtarif für Superphosphat von Holland nach Ungarn im Umschlagsverkehr Mannheim—Regensburg in Kraft getreten.

Die bestehenden Ausnahmetarife wurden nach Bedarf erweitert und zum Teil Änderungen der Wettbewerbslage angepaßt. Der bisherige AT. 88 für Holzschliff, Holzzellstoff und Lumpenhalbzeugmasse zur Ausfuhr über See wurde in den neugefaßten AT. 52 eingearbeitet, dessen Frachten weiter ermäßigt wurden.

Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert.

In langwierigen Verhandlungen ist eine befriedigende Beilegung des sogenannten „Tarifkampfes Hamburg—Triest“ erreicht worden.

Im Verkehr zwischen Deutschland und Rußland über Litauen, Lettland und Estland, im Verkehr zwischen Estland, im Verkehr zwischen Deutschland und Ungarn, im Kohlenverkehr mit der Tschechoslowakei und im tschechoslowakisch-sowjetischen Güterverkehr (durch Deutschland und Polen) sind neue Tarife in Kraft getreten.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im Juni 1928.

I. Einnahmen.

1. Personen- und Gepäckverkehr	138 529 000	RM
2. Güterverkehr	268 302 000	„
3. Sonstige Einnahmen	35 001 000	„
Zusammen	441 832 000	RM

II. Ausgaben.

1. Für Betrieb und Unterhaltung	
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	197 166 000
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	108 005 000
2. Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	51 495 000
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	356 666 000
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 467 000
b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 396 000
4. Feste Lasten	
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 837 000
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000
Insgesamt	426 666 000

Im Monat Juni waren die Einnahmen um rund 26,5 M. RM höher als im Mai. Der Monat Juni hatte 26, der Mo Mai 25 Arbeitstage. Im übrigen ist die Einnahmesteigeru auf den saisonmäßigen Reiseverkehr und die Voraus zahlung von Feriensonderzugkarten zurückzuführen. I Ausgaben waren im Juni um rund 15 Mill. RM gering als im Mai, so daß der Monat Juni mit einem Übersch von rund 15 Mill. RM abschließt, der für die verkeh schwächeren Monate zurückgestellt wird.

IV. Personal. Der Personalstand betrug

im Mai 1928	659 242 Köpfe	
außerdem	49 006 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarbeit
insgesamt	708 248 Köpfe	
im Juni 1928	660 110 Köpfe	
außerdem	56 064 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarbeit
insgesamt	716 174 Köpfe	

Der Mehrbedarf im Juni gegenüber dem Vormonat auf die Durchführung der Sommerurlaube und auf die Ei stellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung z rückzuführen.

— **Geheimer Rat von Ries 90 Jahre alt.** Ein Nestor d bayerischen Eisenbahn-Bauingenieure Geheimer Rat Go fried Ritter von Ries, Regierungsdirektor a. D. in Hei

bronn (Mfr.), vollendet am 30. August 1928 das 90. Leben jahr, nachdem er bereits am 7. Januar sein 60jährige Ehejubiläum feiern konnte.

Nach einer Praktikantenzeit bei den Eisenbahn-Bau sektionen Neustadt a. Aaisch und Dachau sowie bei de Generaldirektion der Bayer. Staatseisenbahnen in Münche

rde Ries am 16. Dezember 1868 als Abteilungsingenieur Projektierungssektion Kelheim berufen, um an der rojektierung und am Bau der Donautalbahn und deren eiglinie von Saal nach Kelheim mitzuwirken. Vom mmer 1875 an finden wir ihn als Betriebsingenieur und Bezirksingenieur in Ansbach in der Bahnunterhaltung ig. Am 1. Juli wurde er zum Oberingenieur und Neureferenten am Oberbahnamte Nürnberg ernannt. Nach hsjährigem Wirken in Nürnberg erfolgte seine Einrufung als Referent an die Generaldirektion in München. 1. Januar 1901 wurde ihm unter Beförderung zum erregierungsrat die Führung der Bauabteilung der neraldirektion übertragen. Das Jahr 1902 brachte ihm Beförderung zum Regierungsdirektor, 1905 wurde er rch Verleihung des Bayerischen Kronenordens in den lelsstand erhoben. Anläßlich der Umbildung des yerischen Staatseisenbahnwesens im Jahre 1907 wurde unter wohlgefälliger Anerkennung seiner mit treuester ngebung geleisteten ausgezeichneten Dienste und unter rleihung des Titels eines Geheimen Rats in den wohlrdienten Ruhestand versetzt.

Die Fachgenossen, die unter ihm arbeiten durften, entten dem Jubelgreise die ehrerbietigsten Glückwünsche.

A. D.

Österreich.

— **Ministerialrat Kann †.** Am 5. August ist Ministerialt Ing. Alfred Kann im 53. Lebensjahre in Wien verhieden. Mit ihm verliert die Generaldirektion der Österichischen Bundesbahnen einen der besten Kenner des terreichischen Verkehrswesens, der sich in den Fachreisen des In- und Auslandes hohen Ansehens erfreute. ne besonders verantwortungsvolle Aufgabe fiel ihm durch e Übertragung von Arbeiten zur Bewertung der ehemaligen österreichischen Staatsbahnen für Zwecke der Reparationskommission zu. Nach Schaffung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" wurde Ministerialrat Kann den finanziellen Dienst der Generaldirektion übernomen und später zum Vorstand der Abteilung für Budgetesen und Statistik bestellt. Ministerialrat Kann hat in len diesen Stellen höchst verdienstvoll gewirkt.

Ungarn.

— **Brand des Direktionsgebäudes der Ungarischen Staatsahnverwaltung.** Der Dachstuhl des Budapester Direktionsebäudes der Staatsbahnen in der Andrássy-Straße ist ungst in Brand geraten. Das Feuer war im Bodenraum ntstanden, griff rasch um sich und hat das in den Bodenum eingebaute Mansardenstockwerk (vierten Stock) mit usnahme der den Nebengassen zugewandten Seitenflügel ngeäschert. In dem Hoftrakte sind bloß die Dachteile rbrannt. Die Löscharbeiten wurden von der Feuerwehr it großer Energie ausgeführt. Infolge der notwendig geordenen Wassermassen ist ein Teil der Decke im dritten ockwerk eingestürzt. Die in ihrer Haltbarkeit geschwächn Teile wurden nach der Feueruntersuchung sofort entrnt. Im Interesse des ungestörten Fortganges der Administration wurden einzelne Abteilungen in den Gebäuden s West- und Ost-Bahnhofes und der Hauptabteilung für reckenunterhaltung untergebracht. Der an Schriftstücken, länen und Möbeln verursachte Schaden ist nicht übergroß nd die vom Feuer berührten Aktenbündel und Pläne sind m größten Teil nicht so sehr verbrannt, daß sie nicht ekonstruierbar wären. Obwohl es sich um das Gebäude r Hauptverwaltung handelt, in welchem nahezu alle Abilungen untergebracht und etwa 900 Leute beschäftigt ind, hat das Feuer doch weder in der Administration, och im Betrieb Störung verursacht.

Das Feuer wurde wahrscheinlich durch die Fahrlässigeit der im Dachstuhl beschäftigten Arbeiter verursacht.

Niederlande.

— **Betriebsergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen m Juni 1928.** Nachstehend geben wir eine Aufstellung der orläufigen Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen im Monat Juni 1928 unter Gegenüberstellung der endgültigen Einnahmen in demselben Monat in 1927:

Einnahmen aus:	Juni 1928 (Vorläufig)	Juni 1927 (Endgültig)	In 1928 +	In 1928 −
dem Personenverkehr . .	f 6 571 310.—	6 798 267.86		226 957.86
„ Gepäckverkehr . . .	158 400.—	180 042.52		21 642.52
der Postbeförderung . . .	307 329.—	53 234.70	254 094.30	
dem Güterverkehr (einschl. lebende Tiere u. Leichen)	6 769 960.—	6 432 023.46	337 936.54	
dem Telegrammverkehr .	3 500.—	2 808.40	691.60	
Außergewöhnl. Einnahmen	246 000.—	259 487.19		13 487.19
Sa.	f 14 056 499.—	13 725 864.13	592 722.44	262 087.57
		Mithin im Juni 1928 + f		330 634.87
Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Juni 1928:				f 81 358 488.78
„ „ 1. Januar bis Ende Juni 1927:				75 606 321.88
In 1928 ein Mehr von:				f 5 752 166.90

— **Ringbahn bei Amsterdam.** Auf die von dem Mitglied der Ersten Kammer H. Polak an den Minister für Wasserbau gerichteten Fragen, ob der in der Gemeinderatssitzung der Stadt Amsterdam vom 25. Juni 1928 geäußerte Zweifel an die Notwendigkeit der im Bau begriffenen Ringbahn westlich und südlich von Amsterdam die Aufmerksamkeit des Ministers auf sich gezogen habe, bzw. ob der Minister geneigt sei mitzuteilen, ob dieser Zweifel gerechtfertigt sei oder nicht und aus welchen Gründen der Bau dieser Ringbahn eventuell erforderlich sei und vollendet werden müsse, hat der Minister geantwortet, der geäußerte Zweifel sei seines Erachtens ungerechtfertigt.

Wie als bekannt zu erachten sein dürfte, sei die Ringbahn, abgesehen von der etwaigen Ausführung der Baupläne für die Häfen West und von dem Nutzen, den sie für eine Stadt wie Amsterdam auf die Dauer auch für den Personenverkehr haben könne, erforderlich für die Bedienung des Güterverkehrs, u. a. mit den bereits bestehenden Häfen an der Westseite Amsterdams. Dieser Verkehr werde nächstens nicht mehr über den Amsterdamer Zentralbahnhof, der jetzt schon an der Grenze seiner Ausbaumöglichkeiten angelangt sei, bedient werden können. Der im Einvernehmen mit der Stadt vorbereitete und bereits erheblich vorgeschrittene Bau müsse vollendet werden.

Übrige europäische Länder.

— **Statistischer Vergleich zwischen den Eisenbahnen der nordischen Länder.** Unter den nordischen Bahnen nimmt Schweden die erste Stelle ein. Schon die Länge seines Netzes beträgt mehr als die Hälfte des Gesamtnetzes der Eisenbahnen Dänemarks, Finnlands, Norwegens und Schwedens, während Dänemark und Finnland ein ungefähr gleich großes Netz aufweisen. In Finnland und Norwegen überwiegen bei weitem die Staatsbahnen, in Dänemark stehen sich der Länge nach Staats- und Privatbahnen ungefähr gleich und in Schweden beträgt die Länge des Privatbahnnetzes sogar ⅝ des Gesamtnetzes, wenn auch die Bedeutung des Staatsbahnnetzes eine größere ist. Die folgende Übersicht veranschaulicht das eben Gesagte:

	Staats- und Privatbahnen			Staatsbahnen
Dänemark . . .	5 200 km,	davon	Staatsbahnen	2 500 km
Finnland . . .	5 000 „	„	„	4 700 „
Norwegen . . .	3 600 „	„	„	3 300 „
Schweden . . .	15 800 „	„	„	6 100 „

Der Umfang des Betriebes der einzelnen Staatsbahnen ist aus folgender Übersicht ersichtlich:

	Zug- und Fährschiffkm in Mill.	Wagenachskm in Mill.
Dänemark	19,2	583,3
Finnland	20,2	907,7
Norwegen	12,7	357,5
Schweden	26,9	1 003,5

Auch hier steht Schweden an erster Stelle, während Finnland bereits an zweiter erscheint. Der starke Güterverkehr Finnlands spiegelt sich darin wieder.

Die Verkehrsmenge im Verhältnis zur Länge des Netzes verhält sich bei den einzelnen Staatsbahnen folgendermaßen:

	Zug- u. Fährschiffkm auf d. Betriebskm	Wagenachskm auf das Betriebskm	Personenkm auf Betriebskm	t km auf Betriebskm
Dänemark	7 589	220 192	429 500	222 500
Finnland	4 295	193 047	183 400	324 000
Norwegen	3 882	109 582	159 700	182 900
Schweden	4 403	164 286	206 800	385 600

Der Wagenpark der Eisenbahnen der genannten vier nordischen Länder ergibt sich aus folgender Übersicht:

	Lokomotiven u. Triebwagen	Personen-, Post- u. Gepäckwagen	Güterwagen
Dänemark	700	2 510	11 890
Finnland	680	1 270	18 890
Norwegen	580	1 120	12 660
Schweden	1 020	2 520	25 960

Der Personalbestand (fest angestelltes und vorübergehend beschäftigtes Personal) betrug bei den einzelnen Ländern:

Dänemark	22 080
Finnland	24 090
Norwegen	15 680
Schweden	28 060

Die Betriebszahl (Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals nicht berücksichtigt) belief sich bei den verschiedenen Staatsbahnen auf:

Finnland	75,2 %
Schweden	75,5 %
Dänemark	94,9 %
Norwegen	95,0 %

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß sich Dänemark und Norwegen in einer Deflationskrisis mit ihrer rückgehenden Konjunktur befanden.

— **Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge in den baltischen Staaten.** Mit dem neuen Sommerfahrplan, der ab 15. Mai 1928 in Kraft getreten ist, ist die Fahrgeschwindigkeit der dem Personenverkehr dienenden Züge bedeutend beschleunigt worden.

Die schnellsten Züge besitzt Litauen auf seinen Vollspurbahnen. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit (ohne Aufenthalt) des Wirballen—Kowno—Jonischker-Schnellzuges Nr. 1 (internationale Strecke Berlin—Königsberg—Kowno—Riga) ist von 54,1 km auf 57,3 km erhöht worden. Die gesamte Strecke Wirballen—Jonischki (288 km) wird jetzt in nur 5 Stunden 42 Minuten (bisher 6 Stunden 2 Minuten) zurückgelegt, wodurch eine Durchschnittsgeschwindigkeit mit Aufenthalt (insgesamt 41 Minuten) von 50,5 km (bisher 47,7 km) erreicht wird. Die höchste Stundengeschwindigkeit wird auf der Teilstrecke dieser Linie zwischen Wirballen und Kowno erreicht, wobei der Zug die 86,7 km lange Strecke in 87 Minuten zurücklegt, dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit (ohne Aufenthalt) von 64,2 km (bisher 58,5 km) in der Stunde. Die höchste Grundgeschwindigkeit jedoch besteht zwischen den Stationen Mauruciai und Kowno, wo der Zug die 19,1 km lange Strecke mit einer Stundengeschwindigkeit von 71,7 km durchfährt. In der Gegenrichtung erreicht der Schnellzug Nr. 1 fast dieselbe Fahrgeschwindigkeit.

Als schnellster Zug im Memelgebiet kann der Eilzug Nr. 62 der Strecke Memel—Pogegen bezeichnet werden, welcher eine Stundengeschwindigkeit von 49,1 km ohne Aufenthalt und eine solche von 42,6 km mit Aufenthalt in der Stunde erreicht. Die anderen Züge in Litauen haben eine bedeutend geringere Fahrgeschwindigkeit. Die Personenzüge fahren mit einer Geschwindigkeit von 40,9 bis 49,1 km ohne Aufenthalt und 30,8 bis 42,6 km mit Aufenthalt in der Stunde. Außer den Personenzügen verkehren auf den Litauischen Staatsbahnen zahlreiche gemischte Züge (Personenzüge mit Güterbeförderung). Die Geschwindigkeit dieser Züge ist sehr gering: 28,9 km bis 40,0 km ohne und 15,8 km bis 33,7 km mit Aufenthalt in der Stunde.

Auf den schmalspurigen Bahnen schwankt die Stundengeschwindigkeit:

1. auf den 750 mm-Bahnen:
   a) ohne Aufenthalt . . . . . 15,3—16,4 km
   b) mit Aufenthalt . . . . . 13,7—14,9 km
2. auf den 600 mm-Bahnen:
   a) ohne Aufenthalt . . . . . 10,5—15,4 km
   b) mit Aufenthalt . . . . . 10,4—13,4 km

Auf diesen Bahnen verkehren nur gemischte Züge. Auch hier ist die Grundgeschwindigkeit wegen allmählicher Verbesserung der Trasse um 2—5 km in der Stunde gestiegen.

Fast die gleiche Geschwindigkeit erreichen auch die Züge der Lettländischen Staatsbahnen. Im jetzigen Fahrplan hat die lettländische Eisenbahngeneraldirektion die Zuggeschwindigkeit um 3—10 km/Std. gegenüber dem vorjährigen Fahrplan erhöht, auch ist der Aufenthalt der Züge auf den Zwischenstationen verkürzt worden. Zu den am schnellsten fahrenden Zügen in Lettland gehört der auf der breitspurigen (1524 mm) Strecke Riga—Dünaburg—Moskau verkehrende Eilzug Nr. 1; Grundgeschwindigkeit 54,3 km ohne Aufenthalt und 48,9 km mit Aufenthalt in den Zwischenstationen in der Stunde. Mit der gleichen Geschwindigkeit fahren auch die anderen Züge dieser Strecke, welche von Riga über Dünaburg (Daugavpils) und Schaggallen (Zemgale) nach Warschau und umgekehrt verkehren.

Die gemischten Züge erreichen eine Zuggeschwindigkeit von 32—40 km in der Stunde.

Auf den schmalspurigen Bahnen ist die Zuggeschwindigkeit eine viel geringere. Bekanntlich besitzt Lettland schmalspurige Bahnen von drei verschiedenen Spurweiten: 1000 mm, 750 mm und 600 mm.

Die Grundgeschwindigkeit in der Stunde schwankt:

	ohne Aufenthalt	mit Aufenthalt
auf den 1000 mm-Bahnen	19—21 km	18—19 km
auf den 750 mm Bahnen	18—24 km	16—17 km
auf den 600 mm-Bahnen	10—17 km	9—13 km

Von diesen Bahnen gehören die Meterspurigen (Libau—Hasenpot 48 km) und die 750 mm-Bahn (Smilten—Wolmar—Haynasch [113 km]) einer Privatgesellschaft, die andere Bahn derselben Spurweite (Strecke Alt-Schwanenburg—Walk—Moiseküll) und sämtliche Bahnen der 600 mm Spur jedoch dem Staate.

In Estland ist die Zuggeschwindigkeit unverändert geblieben. Die Geschwindigkeit der Züge auf den breitspurigen Bahnen ist verhältnismäßig niedrig; im allgemeinen fahren die Züge in Estland, verglichen mit den anderen baltischen Staaten, am langsamsten. Die schnellsten Züge sind die Eilzüge Nr. 1 und 2, die zwischen Reval und Walk verkehren, und die Eilzüge Nr. 11 und 12 auf der Strecke Reval—Dorpat; die durchschnittliche Grundgeschwindigkeit dieser Züge steigt hier nicht über 46 km in der Stunde. Die übrigen Züge Estlands fahren noch langsamer (20—35 km in der Stunde).

Auf den schmalspurigen Bahnen ist die Grundgeschwindigkeit etwas erhöht worden. Die beschleunigten Züge auf den Fernstrecken (z. B. Reval—Pernau) fahren mit einer Geschwindigkeit von 20—24 km in der Stunde (im Vorjahr bis 21 km).

— **Eröffnung der Eisenbahnlinie Luck—Stojanow.** In Anwesenheit des polnischen Verkehrsministers ist am 9. August d. J. die neue Eisenbahnlinie Luck—Stojanow dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— **Ein polnisch-danziger Eisenbahnabkommen** . . . 4. August d. J. wurden in Danzig zwischen dem Senat der Freien Stadt Danzig und der polnischen Regierung ein Abkommen geschlossen, von denen sich eins auf die Neuregelung der polnisch-danziger Verkehrsverhältnisse bezieht. Es betrifft im Einzelnen die Vereinheitlichung der Danziger Eisenbahntarife und Verkehrsvorschriften mit den entsprechenden polnischen Tarifen und Vorschriften. Das Abkommen tritt am 1. November 1928 in Kraft. Veränderungen der geltenden Tarife dürfen nach diesem Zeitpunkt nur noch von der polnischen Eisenbahnverwaltung vorgenommen werden. Mit der Vereinheitlichung der Tarife in Danzig und Polen kommt in Zukunft auch die Anwendung der gebrochenen Tarife in Fortfall, wodurch die Transportkosten beim Import und Export über Danzig nicht unwesentlich gesenkt werden.

— **Polnisch-österreichischer Eisenbahnverbandstarif.** Nach einer Meldung des amtlichen „Przemysl i Handel" haben die Mitte Juli stattgehabten Verhandlungen einer gemischten Kommission den Aufbau des polnisch-österreichischen Verbandstarifs, die Form des Tarifs, sein Grundlagen und die Valuta in den allgemeinen Umriss festgesetzt. Weitere Arbeiten an diesem Tarif sind für September d. J. in Krakau vorgesehen. Dort soll die besprochene Beteiligung der deutschen Eisen

hnen an diesem Verkehr geklärt werden. An dem rif sind die polnischen, tschechoslowakischen, ungari-en, deutschen und österreichischen Eisenbahnen be-iligt.

— **Ein neue Tarifstation Gdingen Hafen.** Demnächst rd eine besondere Eisenbahntarifstation Gdingen Hafen Verbindung mit der Eröffnung einer Zollagentur ein-führt werden. Die tarifarische Abfertigung von Stück-tern wird jedoch nur im Verkehr mit dem Aus-nde zugelassen werden. Die Bahnzollagentur soll einen il der großen Lagerhalle übernehmen, in der die Sen-ungen bis zu einem Jahr unverzollt werden lagern nnen.

— **Zum Bau der Warschauer Untergrundbahn.** Der -te Abschnitt der auf 35 Jahre verteilten Bauarbeiten an r Warschauer Untergrundbahn umfaßt den Bau der nien Mokotow—Muranow und Wola-Praga. Beide Linien rden sich nach dem Bauplan am Sächsischen Platz hneiden. Die erstgenannte Linie hat eine Länge von km, die zweite eine solche von 6,5 km. Ein Teil der Ma-hineneinrichtung sowie die Signalwerke, die etwa 10 % r Gesamtkosten des Baus ausmachen, soll aus dem Aus-nde bezogen werden. Für den Bau der Untergrundbahn rden jährlich 12 Mill. Zloty bereitgestellt.

— **Ein Wettbewerb für den Bauentwurf des Warschauer auptbahnhofs.** Das polnische Verkehrsministerium hat nen öffentlichen Wettbewerb für den Bauentwurf (Skizze) s Hauptbahnhofs in Warschau veröffentlicht. Für die sten drei Arbeiten werden Prämien in Höhe von je 000 Zloty gezahlt. Außerdem kauft das Verkehrsmini-erium zwei Entwürfe auf, die von der Jury als die besten sgewählt werden, und zwar für je 10 000 Zloty. Die Ent-ürfe sind bis zum 15. Januar 1929 im „Departement für rhaltung und Bau der Eisenbahnen" einzureichen.

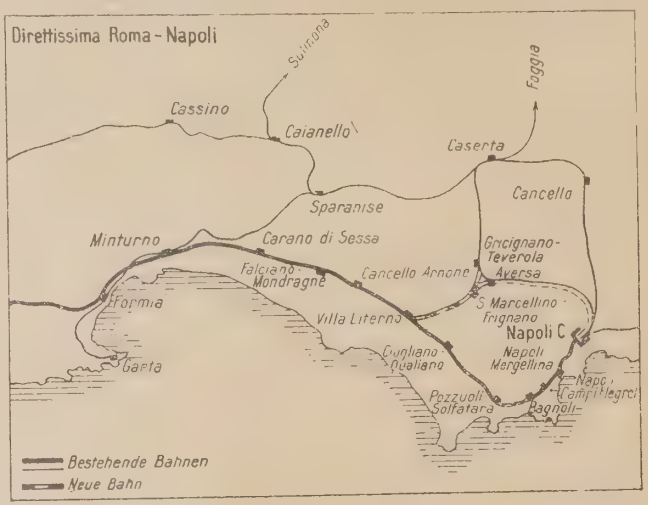
— **Eine Konferenz über den Europa—Asien-Eisenbahn-erkehr.** Am 13. November d. J. tritt in Prag eine in-ternationale Eisenbahnkonferenz zusammen, die über or-anisatorische Fragen des direkten Güter- und Personen-erkehrs Europa—Asien über Sibirien beraten wird. Neben ommerziellen und tariflichen Fragen wird auf der Kon-erenz auch über die Ausgestaltung der Eisenbahnverbin-ungen unter den einzelnen europäischen Ländern, dar-nter die Beziehungen zwischen den tschechischen, deut-chen und polnischen Bahnen, verhandelt werden.

— **Fortschritte im Bau der Turkestan-Eisenbahn.** Die auarbeiten auf der nördlichen Seite der Turkestan—Sibi-ien-Eisenbahn sind bis Dengis-Tjube vorgeschritten, d. h. 80 km von Semipalatinsk. Gegenwärtig werden die Vor-rbeiten für den Brückenbau über den Irtysch ausgeführt. Die ersten Teile für die Eisenbrücke sind bereits einge-roffen.

— **Emission einer neuen Verkehrsanleihe in Sowjet-ußland.** Durch ein soeben veröffentlichtes Dekret der owjetregierung wird der Verwaltung der Ussurijski-isenbahn (Amurgebiet) gestattet, eine achtprozen-ige Obligationsanleihe in Höhe von 30 Mill. ubel zu emittieren. Die Anleihe, deren Zweck die tech-ische Instandsetzung der genannten Eisenbahn ist, wird uf vier Jahre (1. September 1928 bis 1. September 1932) n Obligationen zu 25, 50, 100, 500 und 1000 Rubel aus-egeben. Als Sicherheit dienen die Einnahmen und das esamte Vermögen der Ussurijski-Eisenbahn, soweit letz-eres nach den Sowjetgesetzen vom Umsatz nicht ausge-chlossen ist. Die Zinsen in Höhe von 8 % p. a. werden albjährlich, am 1. März und 1. September, ausgezahlt. Die Tilgung der Anleihe erfolgt in Rubeln zum Nominal-wert. Bemerkenswert ist, daß die Ussurijski-Eisenbahn-verwaltung das Recht erhält, bei der Realisierung der An-leihe die Obligationen sowohl im Auslande als auch auf dem Territorium der Sowjetunion gegen ausländische Valuten zu verkaufen. Die Anleiheobligationen und Koupons können ohne Einschränkung nach Rußland ein-geführt und übersandt werden. Dagegen ist für die Aus-fuhr und Übersendung nach dem Auslande die Genehmi-gung des Finanzkommissariats der Sowjetunion erforder-lich. Die Anleiheobligationen und Einnahmen daraus, so-wie der Verkehr mit den Obligationen sind steuer- und abgabefrei. — Bekanntlich hat Rußland erst im Herbst 1927 eine Verkehrsanleihe im Gesamtbetrage von 60 Mill. Rubel emittiert. Im Gegensatz zu der Eisen-bahnanleihe vom Jahre 1927 ist die neue Anleihe von der Sowjetregierung nicht garantiert.

— **Eröffnung der direkten Verbindung der „Direttissima Roma Napoli" mit Napoli Centrale über Aversa.** Am 5. Juli d. J. ist die aus untenstehender Abbildung ersichtliche neue Strecke Villa Literno—Aversa, der Direttissima Roma—Napoli eröffnet worden.

Die Strecke Villa Literno—Aversa, doppelgleisig, 14,335 km lang, mit 6 ‰ höchstem Gefäll und 800 m kleinstem Krümmungshalbmesser, ist in ihrer ganzen Länge frei von Bahnübergängen. Sie bildet mit der 20 km langen,



gleichfalls doppelgleisigen Strecke Aversa—Napoli (die schon der Linie Napoli—Foggia angehört) die Verbindung der Direttissima mit dem Bahnhof Napoli Centrale, und ermöglicht somit die Ausnützung der Direttissima für den direkten Verkehr zwischen Rom und den südlich von Neapel gelegenen Stationen. Die Entfernung Villa Literno—Aversa—Napoli Centrale ist nur um 4 km länger als die Entfernung Villa Literno—Napoli Mergellina, in welcher Station bekanntlich die Direttissima ihr Ende fand. Gleichzeitig ist die Station S. Marcellino Frignano der Strecke Villa Literno—Aversa mit der nördlich von Aversa gelegenen Station Gricignano Teverola der Linie Foggia—Napoli verbunden worden.

— **Zwangsversicherung der Eisenbahnreisenden in Spanien.** Die spanische Regierung hat angeordnet, daß alle Eisenbahnreisenden zwangsweise gegen Unfall zu versichern sind. Hierfür ist eine Gebühr von 10 Centesimos (etwa 6 Rpf) auf jede Fahrkarte 3. Klasse, von 20 und 30 Centesimos auf jede Fahrkarte 1. und 2. Klasse zu zahlen, und zwar ohne Rücksicht auf die Entfernung, für die die Fahrkarte gilt. Als Entschädigung bei Unfällen werden 10 bis 40 000 Pesetas (7500 bis 36 000 RM) gezahlt. Auch Vieh ist bei der Beförderung mit der Eisenbahn der Zwangsversicherung unterworfen.

— **Ein Ausschuß zur Beratung von Verkehrsfragen in England.** Der englische Verkehrsminister hat einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Ausschuß eingesetzt und ihm die Aufgabe zugewiesen, alle Fragen zu erörtern, die mit der Zunahme des Straßenverkehrs zusammenhängen; dabei soll Bedacht darauf genommen werden, daß alle Verkehrsmittel in Großbritannien, einschließlich der Küstenschifffahrt und Fähren, so betrieben werden, daß die Allgemeinheit den größten Nutzen davon hat. Ferner soll der Ausschuß berichten, welche Maßnahmen, wenn solche möglich sind, getroffen werden sollten, um die staatliche Aufsicht über den Verkehr zu verbessern und das Zusammenarbeiten und die Entwicklung der Verkehrsmittel, soweit es im öffentlichen Interesse liegt, zu fördern.

— **Feiertagsverkehr in England.** Der erste Monat im August ist bekanntlich einer der vier Wochentage im Jahre, an denen die Bank von England geschlossen ist, und er ist daher ein allgemeiner Feiertag, der alljährlich den Eisenbahnen außerordentlich lebhaften Ausflugsverkehr bringt. Obgleich neuerdings dieser Verkehr stark auf die Straße übergegangen ist, haben doch auch dieses Jahr die Eisenbahnen Ungewöhnliches zu leisten gehabt. Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn wurden 2000 Sonderzüge gefahren; es mußten 1500 Schaffner mehr als an anderen Tagen Dienst tun, und es liefen 5000 Fahrzeuge mehr. Die Speisewagenfahrten wurden um 320 Einheiten vermehrt, und es wurde Vorsorge getroffen, daß in den Speisewagen bis Montagabend 200 000 Mahlzeiten verabreicht werden konnten. Die London & Nordostbahn fertigte in ihren Londoner Bahnhöfen 170 ausgehende Fernsonderzüge ab, und 172 Sonderzüge trafen, teilweise aus Schottland kommend, dort ein. Bei der Westbahn waren etwa 60 000, bei der Südbahn etwa 50 000 Ausflügler zu befördern. Die meisten Schnellzüge, die für den Feiertagsverkehr in Frage kommen, mußten in zwei oder gar drei Teilen abgelassen werden, und hier und da reichte nicht einmal diese Verstärkung aus. Besonders bemerkenswert war der Umfang, in dem Plätze im voraus belegt wurden; ihre Zahl betrug bei den verschiedenen Gesellschaften 10 bis 20 000; bei der Midlandbahn waren darunter 500 Schlafwagenplätze. In manchen Fällen war der ganze Hauptzug von den Inhabern von Platzkarten besetzt, und Reisende ohne solche mußten in den Vor- und Nachläufern Platz nehmen. Nach Irland reisten allein über Holyhead 10 000 Personen, nach dem Festlande zum Besuch der Schlachtfelder bei Ypern etwa 18 000. Dazu kam noch stellenweise ein lebhafter Rennverkehr.

Der Feiertagsverkehr wurde ohne Unfall abgewickelt, obwohl er unter erschwerten Umständen zu bewältigen war. Auf der Südbahn waren nämlich am Sonnabend vorher zwei leichte Unfälle vorgekommen, durch die der Zugang zum Bahnhof Waterloo etwas behindert war. An einer anderen Stelle hatte eine Feuersbrunst betriebliche Schwierigkeiten zur Folge. Bei der Nordostbahn hatte sich ein Durchlaß gesetzt, wodurch die von und nach Liverpool Street führenden Gleise in Mitleidenschaft gezogen waren. Heftiger Regen am Sonnabendmorgen vergrößerte noch den Schaden. Die Vorortgleise konnten zeitweilig nicht befahren werden, und auf den Ferngleisen mußte eingleisiger Betrieb eingerichtet werden, obgleich gerade zu dieser Zeit die Gleise am stärksten in Anspruch genommen waren.

Fremde Erdteile.

— **Elektrische Beleuchtung der Züge der Chinesischen Ostbahn.** Der Verwaltungsrat der Chinesischen Ostbahn bestätigte den Antrag der Direktion betreffend die Bestellung von 34 kompletten Lichtanlagen mit Generatoren für Personenwagen der Chinesischen Ostbahn. Bisher wurden die Lichtanlagen der Personenzüge vom Gepäckwagen aus gespeist, wo ein Elektromotor aufgestellt war. Im Verlauf der nächsten Jahre sollen alle Personenwagen der Bahn mit modernen Lichtanlagen versehen werden. Die Ausrüstung der erwähnten 34 Wagen hat eine amerikanische Firma für 33 368 Dollar übernommen.

— **Japanische Eisenbahnbestellungen in Amerika und England.** Das japanische Verkehrsministerium hat den japanischen Bahnen die Erlaubnis zur Vergebung von Aufträgen auf Materiallieferungen in Amerika und England erteilt. Demzufolge sind bei den Balduin-Werken in Philadelphia transportable Reparaturwerkstätten bestellt worden, ähnliche, wie sie an Rußland von diesen Werken geliefert und später von Japan aufgekauft worden sind. Diese Werkstätten sollen von den japanischen Bahnen beim Bau der neuen Eisenbahnlinien in der Nordmanschurei verwendet werden. Die Bestellungen der japanischen Eisenbahnen in Amerika und England belaufen sich angeblich auf etwa 1 Mill. Pfd. Sterl. Die Balduinwerke sollen außerdem einen Auftrag auf rollen[des] Material für die Ossaka-Eisenbahn erhalten; [es] sollen 200 Güterwagen moderner Konstruktion gelie[fert] werden, die in japanischen Werkstätten montiert wer[den].

— **Die Eisenbahnen von Argentinien im Jahre 1[927].** Präsident Dr. Alvear hat Ende Juni die Sitzung der [neu] gesetzgebenden Versammlung von Argentinien — inf[olge] Ablaufs seiner sechsjährigen Amtszeit zum letzten Mal[e] — mit einer Ansprache eröffnet, in der er auch der Ei[sen]bahnen eingehend gedacht hat. Nach seinen Mitteilun[gen] war das Eisenbahnnetz von Argentinien bis Ende 1927 [auf] 38 679 km angewachsen. Im Laufe des Jahres sind [neue] Strecken von zusammen etwa 200 km Länge als Pri[vat]bahnen zum Bau genehmigt worden; dazu kommt noch [eine] Zweigstrecke innerhalb der Hauptstadt. Entwürfe für [den] Neubau von drei weiteren Strecken liegen der Regier[ung] vor. Eine davon soll das Tal des Rio Negro erschließ[en], eine Gegend, die bei ausreichender Bewässerung hoh[en] landwirtschaftlichen Ertrag liefern kann. Im ganzen sin[d] den Privatbahnen Neubauten von zusammen 750 km Lä[nge] zur Ausführung genehmigt. Bei den Staatsbahnen s[ind] Neubauten von zusammen etwa 1000 km Länge im Ga[nzen]. Strecken von zusammen 410 km Länge, im Besitz der P[ri]vatbahnen, sind im Jahre 1927 dem Betriebe übergeb[en] worden, und auch bei den Staatsbahnen ist auf eini[gen] Neubaustrecken der Betrieb ganz oder teilweise eröff[net] worden.

Das Jahr 1927 hat sowohl bei den Staats- wie bei [den] Privatbahnen höhere Einnahmen als irgendein voran[ge]gangenes Jahr gebracht. Es wurden 52,9 Mill. Tonn[en] Güter und 149,5 Mill. Reisende befördert, was gegen [das] Vorjahr eine Zunahme von 13,6 % im Güter- und [von] 2,75 % im Personenverkehr bedeutet. Die Roheinnahm[en] beliefen sich auf 284,9 Mill. Golddollar, 8,8 % mehr als [im] Vorjahre, die Ausgaben auf 203 Mill. Golddollar, 9,8 % mehr als 1926. Der Überschuß von 81,9 Mill. übertraf d[as] jenigen des Vorjahres um 6,4 %.

Die Staatsbahnen hatten infolge vermehrten Verkehr[s] unter Wagenmangel zu leiden, haben aber trotzdem [im] ganzen gut abgeschnitten. Durch Zusammenarbeit mit d[en] Wasserstraßen und durch Beschleunigung des Wagenu[m]laufs hat man versucht, die Folgen des Wagenmangels [zu] mildern. Die Staatsbahnen sollen einer gründlichen N[eu]ordnung unterworfen werden. Sie haben im Berichtsja[hr] 5 Mill. Tonnen Güter und 3,5 Mill. Personen beförde[rt]. Einnahmen von 54,6 Mill. Dollar standen Ausgaben v[on] 54,4 Mill. gegenüber, so daß ein Überschuß von nur etw[a] über 200 000 Dollar erzielt wurde. Mit Ausnahme v[on] einigen wenigen Strecken haben die Staatsbahnen erhöh[te] Einnahmen zu verzeichnen gehabt; im ganzen sind die Ei[n]nahmen um 6,3 % gestiegen.

— **Eisenbahnen in Chile.** Chile besitzt ein Eisenbah[n]netz von etwa 10 000 km Länge, wovon etwa zwei Drit[tel] Staatsbahnen sind. Es hat von jeher unter den Lände[rn] Südamerikas in bezug auf das Eisenbahnwesen an führend[er] Stelle gestanden. Neuerdings sind 183 Mill. Pesos ausg[e]worfen worden, um das Eisenbahnnetz auszubauen. Da[zu] kommen noch 287 Mill. Pesos, die für Hafenbauten ausg[e]geben werden sollen. Die Ausgaben sollen über sechs Jah[re] verteilt werden. Mit diesen Mitteln sollen unter andere[m] zwei Eisenbahnen über die Anden gebaut werden. Die ei[ne] soll den Anschluß an eine Verlängerung der argentinische[n] Staatsbahnen im Nordwesten dieses Landes suchen, währe[nd] die andere weiter südlich mit einer von Zapala ausgehende[n] Strecke der Buenos Aires-Südbahn in Verbindung gebrac[ht] werden soll. Beiden Eisenbahnen wird große Bedeutung fü[r] den die Grenze beider Länder überschreitenden Verkeh[r] beigemessen. Es wird durch sie einerseits eine bequeme Ve[r]bindung zwischen dem Hafen Bahia Blanca in Argentinie[n] und dem Süden von Chile, andererseits zwischen dem Hafe[n] von Antofogasta in Chile und dem Nordwesten von Arge[n]tinien geschaffen. Ferner soll der nördliche Teil der Längs[-]bahn zwischen Tintados und Iquique fertiggestellt werde[n] und auch an anderen Stellen des Landes sind Neubaute[n] geplant, so z. B. in der Provinz Valdivia eine Strecke vo[n] 66 km Länge.

Wasserverkehr.

— **Schwere Stücke nach Übersee.** Die Frage der verismäßig hohen Zuschläge, die in der Seeschiffahrt für r berechnet werden, welche ein bestimmtes Normalicht (meistens 2000 kg) überschreiten, wird sehr ig von Verladerseite als eine übermäßige Belastung funden und führt immer wieder zu Versuchen, diese vergewichtszuschläge im überseeischen Frachtverkehr rücken. Der Fernerstehende sieht auf den ersten Blick t all die Gründe, die das Ausmaß derartiger Zuschläge immen, ja nicht selten werden den Reedereien alle nde zu einer Mehrberechnung abgestritten. Es ist dawohl ein dringendes Bedürfnis, im Interesse beider e Aufklärung zu schaffen. — Die Schwierigkeiten für Verladung schwerer Stücke setzen bereits ein, wenn vere Kollis für einen bestimmten Dampfer aus dem nd abdisponiert werden sollen. Meist ist die Adressieg dieser Stücke per Bahn eine andere wie für normale er, weil schwere Stücke nur an bestimmten Schwerichtsumschlagsplätzen umgeschlagen werden können. den Umschlag dieser Stücke sind teure und im allneinen schlecht ausgenutzte Schwerlastkräne erforder, für die allerdings eine besondere Krangebühr vom lader erhoben wird. Für die Reederei aber bedeutet Abnehmen dieser Spezialladung an den Schwerkränen fern besondere Kosten, als das Schiff entweder dort gen, also einen Teil seiner an und für sich knappen lezeit opfern muß oder das Gut mittels Schwimmkränen, en Kosten heute in großem Umfang von den Reedereien ragen werden, an seinen normalen Ladeplatz heranholen ß. In jedem Falle bedeutet das Übernehmen von weren Stücken aufs Seeschiff eine beträchtliche Störung gesamten Ladegeschäfts, denn die Übernahme, sei es n Schwimmkran oder vom Wasserfahrzeug oder von der enbahn bedingt stets ein oft stundenlanges Einstellen er anderen Ladearbeit an der betreffenden Schiffsluke. ir häufig kommt es vor, daß andere Wasserfahrzeuge, längsseite Seeschiff im Überladen begriffen sind, wegegt werden müssen, um dem Schwimmkran Platz zu chen, weil die Schwimmkranladung aus stautechnischen inden ihren ganz bestimmten Platz im Seeschiff finden ß. Aus denselben Gründen müssen auch Eisenbahnggons mit Schwerladung, die an den gewöhnlichen Kaiplätzen direkt aufs Seeschiff übergenommen werden l, oft tagelang am Kai stehen, bis der Stauer die Ladung rauchen kann. Diese Wagen versperren natürlich hrend dieser Zeit die Zu- und Abfuhr anderer Güter l kommen außerdem auf Standgeld, das der Reederei Last fällt. Die Reederei selbst hat speziell für das ekte Übernehmen schwerer Stücke mit Schiffsgeschirr werladebäume vorgesehen, die die ganzen Baukosten des iffes beträchtlich verteuern. Man bekommt einen etigen Begriff von diesen Mehrkosten, wenn man weiß, ein einziger Ladebaum von 40 Tonnen Tragfähigkeit zugehörigem Ladegeschirr etwa 10 000 RM mehr kostet ein Ladebaum mit 5 Tonnen Tragfähigkeit. Wenn bei Übernahme schwerer Stücke durch Schiffsgeschirr verniedene Ladebäume gekoppelt werden müssen (wobei rigens das Gefahrmoment nicht zu unterschätzen ist), die erforderliche Tragkraft zu erzielen, so kann es vormmen, daß während der Übernahme von solchen Schwerllis von 3 und 4 Gängen während dieser Zeit die Arbeit sfällt. Nach dem Absetzen der Schwergewichtsladung Seeschiff beginnt aber sehr häufig erst die besonders rteuernde Mehrarbeit gegenüber normaler Ladung. hwere Stücke innerhalb des Schiffsraums, wo die freie wegungsmöglichkeit und die Anwendung besonderer hnischer Hilfsmittel außerordentlich beschränkt ist, hozontal an den Platz zu bewegen, der stautechnisch und t Rücksicht auf die übrige Ladung (Schädigung durch uck) vorgeschrieben ist, erfordert oft einen ungeheuren fwand an Arbeitskräften und Zeit. Der Stauer kann erdies schwere Stücke nicht schematisch so unterbringen, e es die Reihenfolge der Löschhäfen erfordert und wie es bei Normalladung durchführbar ist, sondern muß aus abilitätsgründen des Schiffes und mit Rücksicht auf die uckempfindlichkeit leichterer Güter diese Schwerkollis öglichst tief im Schiffsraum legen. Dadurch ergeben sich den Löschhäfen oft ganz beträchtliche Umstapelarbeiten, s diese Schwerkollis aus der Tiefe des Schiffes herausgeholt werden können. Beim Löschen setzen dann dieselben Schwierigkeiten ein wie beim Laden; in der weitaus größten Anzahl überseeischer Häfen ist das Schiff bei Schwerladung auf seine eigenen Lademittel angewiesen und auch hier treten natürlich während des Löschens schwerer Stücke empfindliche Pausen im sonstigen Löschbetrieb ein. Selbstverständlich wiederholen sich auch beim Löschen wieder all jene verteuernden Manipulationen besonders im Schiffsraum, die wir bei der Beladung beschrieben haben und dadurch wird das Schiff in den Löschhäfen, in denen es Schwergewichtsladung abzugeben hat, nicht selten wesentlich länger aufgehalten, als fahrplanmäßig vorgesehen ist. Diese toten Pausen, die jedes Stilliegen des Schiffes für den Reeder darstellt, bedeuten aber nicht nur ein Mehr an Hafenkosten, sondern auch eine gesamtbetrieblich geringere Ausnutzung seiner Tonnage. Auf einen Punkt wäre nochmals besonders hinzuweisen: es ist der Einbau schweren und schwersten Ladegeschirrs in alle modernen Frachtdampfer. Dadurch, daß der Reeder seine Schiffsbaukosten auf diese Weise ganz erheblich erhöht, gibt er dem Export und Import oft überhaupt erst die Chance einer Wettbewerbsmöglichkeit. Wenn in überseeischen Häfen landfeste Umschlagseinrichtungen beispielsweise für schwere Lokomotiven und Eisenbahnwagen fehlen und das Schiff nicht selbst diese Umschlagsmöglichkeit mitbringt, so kann daran der Abschluß derartiger Geschäfte mit dem betreffenden überseeischen Land direkt scheitern. Die Reedereien haben heute fast durchweg diese Einrichtungen getroffen; die Ausnutzung dieser Schwerbäume, deren Notwendigkeit niemand bestreiten wird, ist aber relativ gering, zum mindesten sehr unregelmäßig. Die Mehrkosten müssen also erfahrungsgemäß an einem relativ geringen Verkehr amortisiert werden. Der Reeder erhebt im allgemeinen keinen Anspruch darauf, aus der Beförderung von Schwergewichtsladung ein besonders gutes Geschäft zu machen, aber man muß ihm auf der anderen Seite auch das Recht zubilligen, seine schiffbaulichen, stautechnischen und organisatorischen Mehrkosten in angemessener Form zu decken.

— **Das größte deutsche Motorschiff.** Auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack lief kürzlich das größte deutsche Motorschiff, M. S. „St. Louis" der Hamburg-Amerika Linie vom Stapel.

M. S. „St. Louis" ist mit 16 000 Brutto-Register-Tons nicht nur das größte deutsche Motorschiff, es wird auch das erste deutsche motorgetriebene Fahrzeug sein, das auf der nordatlantischen Route seine Fahrten aufnimmt. Seine Maschine, ein auf zwei Schrauben wirkender Zweitakt-Motor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, entwickelt eine Leistung von 12 000 PS und wird eine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen in der Stunde garantieren. Die Passagierräume des Schiffes werden insgesamt 1000 Fahrgästen Raum bieten; für 250 wird die Kajütsklasse, für 330 die dritte Kajüte für Touristen und für 430 Reisende die 3. Klasse eingerichtet sein

Kraftwagenverkehr.

— **Schlafwagen auf der Kraftwagenomnibuslinie London—Liverpool.** Am 14. August wurde zwischen London und Liverpool eine Kraftwagenomnibuslinie eröffnet, die für zwölf Personen Schlafgelegenheit vorsieht. Der Wagen verläßt London um 23 Uhr. Es ist dies der erste Kraftwagendienst in Europa mit Schlafgelegenheit. Diese Linie bedeutet einen reinen Wettbewerb gegen die Eisenbahn.

Rechtspflege.

— **Die Eisenbahn haftet nicht für unrichtige Auskünfte ihrer Beamten in Tariffragen.** Der Spediteur S. in Reichenberg brachte am 19. März 1925 zwei Waggonladungen Alteisen von R. nach Wien zum Versand. In dem Frachtbriefe bezeichnete er als Übergangs- und Zollabfertigungsstation Oberhaid. Zur Bezeichnung der Übergangs- und Zollabfertigungsstation ist der Absender nach § 6 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, RGBl. Nr. 186 für 1892, verpflichtet.

Nun besteht zwischen der Tschechoslowakei und Österreich ein sogenannter Verbandstarif zu ermäßigten Frachtsätzen. Allein dieser Tarif kommt nur dann zur Anwendung, wenn der Transportweg eingehalten wird, welcher durch die Verkehrsleitungsvorschriften vorgeschrieben ist und wenn für unseren Fall die Übergangsstation Lundenburg im Frachtbriefe vorgeschrieben erscheint.

Diese Verkehrsleitungsvorschriften sind nicht käuflich, sie werden auf den Bahnhöfen nicht ausgehängt und auch nicht im Verordnungsblatt des Eisenbahnministeriums kundgemacht. Die Eisenbahnstationen sind jedoch verpflichtet, diese Vorschriften auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Die Aufgabestation hat dem Absender trotz der unrichtig angegebenen Übergangs- und Zollabfertigungsstation den bedeutend ermäßigten Verbandstarif zugebilligt und als die Eisenbahnverwaltung den Fehler entdeckte, verlangte sie im Sinne des § 12 des obigen internationalen Übereinkommens von dem Aufgeber den Unterschied zwischen dem höheren gewöhnlichen Frachtsatz und dem niedrigeren Verbandstarif und klagte den Betrag ein, da der Spediteur die Bezahlung verweigerte.

Der beklagte Spediteur wendete gegen die Klage ein, daß er sich an den Beamten H. der Station in R. gewendet habe, damit ihm dieser die richtige Übergangsstation bekanntgebe und H. habe ihm Oberhaid genannt.

H. ist der leitende Beamte des Tarifbüros in der Station R. und falls er eine unrichtige Auskunft erteilt habe, so trage die Eisenbahnverwaltung die Folgen.

Das Gericht erster Instanz und das der Berufungsinstanz haben die Klage abgewiesen. Der Oberste Gerichtshof in Brünn hat jedoch der Klage stattgegeben. In den Gründen wird u. a. folgendes ausgeführt:

Da die Partei auf dem Frachtbrief als Übergangsstation Oberhaid angab, war die Anwendung des tschechoslowakisch-österreichischen Verbandstarifs ausgeschlossen, welcher voraussetzt, daß der Transport über Lundenburg zu erfolgen habe.

Nach § 7 des Internationalen Übereinkommens haftet der Absender für die nachteiligen Folgen der unrichtigen Ausfüllung des Frachtbriefes. Nach § 11 dieses Übereinkommens mußte die Bahn die Fracht nach dem üblichen, nicht dem Verbandstarife berechnen, und weil dies nicht geschah, so hat der beklagte Spediteur die Frachtdifferenz im Sinne der Vorschrift des Artikels 12 des Internationalen Übereinkommens nachzuzahlen. Der Spediteur kann sich nicht auf die Ministerialverordnung vom 15. Dezember 1891, RGBl. Nr. 183, berufen, nach welcher die Eisenbahndirektionen Auskünfte im Tarifwesen zu erteilen haben, denn hier handelt es sich nur um die Information eines einzelnen Angestellten der Eisenbahn. Für die Angestellten haftet die Eisenbahn nach Artikel 29 der Internationalen Übereinkommens, aber nur bei Ausführung des Transportes. Dieser beginnt erst mit der Übernahme der Ware und des Frachtbriefes. Auf Informationen, welche Eisenbahnangestellte vorher erteilen, bezieht sich diese Haftung nicht. Auch der tschechoslowakische Frachttarif enthält in seiner Durchführungsverordnung die Bestimmung, daß die Eisenbahn nicht für ihre Angestellten haftet, wenn diese ausnahmsweise für eine Partei einen Frachtbrief ausfüllen, denn in diesem Falle sind die Angestellten Bevollmächtigte des Absenders. Ebenso haftet die Bahn daher nicht, wenn ein Angestellter den Absender aufklärt, wie er den Frachtbrief ausfüllen soll.

Der Spediteur, welcher im vorliegenden Falle die Übergangsstation überhaupt nicht angeben mußte, hat auf eigene Gefahr gehandelt, wenn er sie in den Frachttarif eingetragen und sich bei dem Kalkulanten der Bahn die Auskunft über die Übergangsstation eingeholt hat, statt die Verkehrsleitungsvorschriften einzusehen.

Die Eisenbahn haftet auch deshalb nicht für ihre Angestellten, weil nach § 12 des Internationalen Übereinkommens bei unrichtiger Frachtberechnung, sei es infolge Rechenfehler oder falscher Anwendung des Tarifs die Differenz so auszugleichen ist, daß weder die Eisenbahn noch der Absender Nutzen oder Schaden hat.

Die Eisenbahn schließt Frachtverträge nicht in der Art ab wie andere Kaufleute, welche für jeden einzelnen Fall die Bedingungen erst vereinbaren, sondern nach Tarifbedingungen, welche im vornherein bis in die kleinsten Einzelheiten festgesetzt und im Frachtbrief enthalten sind. Der Absender hat den vorgedruckten Frachtbrief nur zu ergänzen.

Wenn daher dem mit der Entgegennahme der Ware betrauten Eisenbahnangestellten ein Versehen unterläuft oder wenn er den Tarif unrichtig auslegt, so vermag dies an dem Inhalt des Frachtvertrages, wie er im Frachtbrief und den Tarifen enthalten ist, nichts zu ändern.

Die Partei haftet der Eisenbahn trotzdem nach dem Inhalt des Frachtbriefes und nach Maßgabe der Tarifvorschriften. (Oberster Gerichtshof Brünn 22. Oktober 1927 — I. 92/27.)

— Auch Beamte von Prüfungsämtern sind verpflichtet der dienstlich angeordneten Untersuchung ihres Gesundheitszustandes durch einen Bahnarzt nachzukommen.

1. Entgegen der Annahme der Verteidigung ist der Vorschrift in § 3 Absatz 7 Schlußsatz der Rechnungsprüfungsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 8. November 1924 Genüge geschehen. Der Rechtssatz hat zum Ziel, die Unabhängigkeit der Prüfungsbeamten in ihrer Diensttätigkeit zu gewährleisten. Daher hat er auch Anwendung zu finden bei der Einleitung des förmlichen Dienststrafverfahrens nach § 84 Absatz 1 Satz 2 des Reichsbeamtengesetzes vgl. mit § 23 Absatz 2 des Reichsbahngesetzes und § 19 D 1 der Personalordnung. Für den Nachweis der in der Rechnungsprüfungsordnung aufgestellten Erfordernisse besteht keine besondere Vorschrift, auch nicht etwa in der Richtung, daß eine schriftliche Äußerung der in Frage kommenden Dienststellen zu verlangen wäre. Vielmehr handelt es sich hier lediglich um eine nach freiem richterlichen Ermessen zu prüfende Beweisfrage. Allerdings wird es sich im allgemeinen empfehlen, eine schriftliche Äußerung der bezeichneten Dienstbehörden einzuholen, um Zweifelsfragen, wie sie hier von Angeschuldigten aufgeworfen werden, von vornherein zu begegnen. Im gegebenen Fall trägt aber der Reichsdisziplinarhof kein Bedenken, dem amtlichen Vermerk des Dezernenten vom 8. April 1927 volle Beweiskraft beizumessen und daraus zu entnehmen, daß nach Anhörung des Prüfungsamtsleiters die Zustimmung des Hauptprüfungsamts erteilt ist.

2. Auch in der Sache selbst kann der Reichsdisziplinarkammer allenthalben beigetreten werden. Vergebens beruft sich der Angeschuldigte auf Art. 114 der Reichsverfassung. Dabei mag dahingestellt bleiben, ob das Verlangen, sich körperlich untersuchen zu lassen, hier einen besonderen Fall als eine „Beeinträchtigung der persönlichen Freiheit“ im Sinn des Art. 114 RVerf. zu beurteilen ist. Denn der Beamte ist nicht gezwungen, sich der Untersuchung zu unterwerfen; er muß im Weigerungsfall nur die Folgerungen ziehen und aus dem Dienst ausscheiden, was ihm jederzeit freisteht. Unterstellt man aber die Anwendbarkeit der Verfassungsvorschrift, so kommt in Betracht, daß der vom Angeschuldigten mißachtete Dienstbefehl keineswegs der gesetzlichen Grundlage entbehrt, daß also insoweit auf jeden Fall die in Art. 114 RVerf. bestimmte Voraussetzung seiner Zulässigkeit gegeben wäre. Nach § 19 Abs. 1 des RBahnG. vom 30. August 1924 werden die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten der Gesellschaft durch die Personalordnung geregelt. Die am 1. Januar 1925 in Kraft getretene Personalordnung enthält keine Vorschriften über die Verpflichtungen der Beamten in Krankheitsfällen. Deshalb gelten gemäß § 33 Abs. 1 Perso. nach dieser Richtung die vorher in Geltung gewesenen Dienstvorschriften weiter. Dazu zählen namentlich auch die im Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 22. März 1924 gegebenen Richtlinien über die Vorlage von ärztlichen Zeugnissen in Krankheitsfällen. Alle diese Vorschriften haben die Bedeutung von Gesetzen insofern, als sie den Richter binden, aber auch von ihm pflichtmäßig auszulegen sind. Dabei ist nach allgemeiner Auslegungsregel nicht spitzfindig am Wortlaut zu haften, sondern der Sinn und die Bedeutung der einzelnen Vorschrift zu erforschen. Wenn nun unter Nummer 6 der Richtlinien bestimmt ist, es bleibe der Dienstbehörde unbenommen, in besonderen Fällen die Vorlage eines amtsärztlichen Zeugnisses herbeizuführen und dazu seien nach Möglichkeit die Versorgungsärzte heranzuziehen, so kann das nur den Sinn haben, daß die Dienstbehörde die ärztliche Untersuchung anzuordnen und den Amtsarzt zu bestimmen hat, der sich über den Ge-

lheitszustand des Beamten äußern soll. Solche Aus-
ng liegt auch in der Natur der Sache. Denn die vor-
tzte Dienstbehörde hat — auch abgesehen von ihrem
it zur Nachprüfung, ob der Beamte berechtigt ist,
en Krankheit dem Dienst fernzubleiben —, schon ganz
emein nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht,
ständig darüber auf dem Laufenden zu halten, ob ein
nter gesundheitlich in der Lage ist, die ihm zuge-
enen Dienstverrichtungen zu erfüllen oder ob etwa
ß besteht, ihn an anderer Stelle zu verwenden oder
lie Voraussetzungen für die Versetzung in den Ruhe-
d vorliegen (§ 22 Perso.). Die Weigerung des Ange-
ldigten, sich von dem ihm benannten Bahnarzt unter-
ien zu lassen, war also berechtigt. Die Nichtbefolgung
an ihn ergangenen ausdrücklichen Dienstbefehls war
Verletzung seiner Amtspflicht. Wenn er etwa anderer
icht war, so hätte er, zumal ihm die dazu nötige Auf-
ungsgabe keineswegs mangelt, sich aus den veröffent-
lichten Entscheidungen des Reichsdisziplinarhofs davon überzeugen können, daß in der Rechtsprechung die Pflicht des Beamten, sich einer Untersuchung durch den ihm bezeichneten Arzt zu unterziehen, allgemein anerkannt ist. Ein vernünftiger Grund zur Weigerung lag auch nach Lage der Sache nicht vor. Eine Erklärung — aber keine Entschuldigung — für das Verhalten des Angeschuldigten mag in seinem offensichtlich nervös überreizten Zustand zu finden sein, der wohl bei seiner anscheinend zu einer gewissen Rechthaberei neigenden Veranlagung eine Art von krankhaftem Mißtrauen gegen seine Behandlung durch die vorgesetzten Stellen in ihm wachgerufen hat. Das kann seine Schuld nicht ausschließen, sie aber immerhin derart gemindert erscheinen lassen, daß es bei der im ersten Urteil ausgesprochenen Strafe noch sein Bewenden haben kann (Reichsdisziplinarhof 24. Januar 1928 — F 198/1927).

P.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Vereinsdrucksachen.

Neu erschienen sind die Güterwagenparkver-
ichnisse:

) Nr. 495 Lübeck-Büchener Eisenbahn,

) Nr. 657 Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.,
Nr. 659 Wien-Aspang Eisenbahn,
Nr. 662 Lokalbahn Gleisdorf-Weiz,
Nr. 663 Montafonerbahn.

Sie sind den Verwaltungen mit Rundschreiben Nr. V 403 n 15. August 1928 übersandt worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg r.). Am 1. September 1928 wird der an der Neubau-ecke von Königsberg (Pr.) Hauptbahnhof nach Königs-g-Rothenstein 2,43 km von Königsberg-Rothenstein entfernt neuerrichtete Güterbahnhof Königsberg (Pr.) Nord für den Eil- und Frachtgutverkehr von Stückgut und Wagenladungen, Feuergutverkehr und den Tierverkehr in Wagenladungen und Einzelstücken behelfsmäßig eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit dem Tage des Inkrafttretens des Winterfahrplans 1928 wird der an der Strecke Glatz—Mittelwalde gelegene Bahnhof Nieder Rengersdorf in „Rengersdorf (Kr. Glatz)" umbenannt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 403 vom 15. August 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Güterwagenparkverzeichnisse.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September 1928 wird der an
Neubaustrecke von Königsberg
r.) Hauptbahnhof nach Königs-
g-Rothenstein 2,43 km von Kö-
sberg-Rothenstein entfernt neuer-
htete Güterbahnhof Königsberg
r.) Nord für den Eil- und Fracht-
tverkehr von Stückgut und Wagen-
ungen, Feuergutverkehr und den
erverkehr in Wagenladungen und
nzelstücken behelfsmäßig eröffnet
rden.
Sprengstoffe, Expreßgut und Milch
rden nicht abgefertigt. (883)

Königsb. (Pr.), d. 16. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
ichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 23. August 28 wird der Abschnitt lfd. Nr. 86 esengebirgsbahn ergänzt. Näheres thält der am gleichen Tage er-heinende Tarif- und Verkehrsan-iger. (875)

Berlin, den 17. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 wird das Teilheft B II 32 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge 1 bis 32 neu herausgegeben. Preis 2,90 RM. (870)

Berlin, den 16. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 (Holzverkehr Tschechoslowakei—Niederlande) vom 1. April 1927.

Der vorbezeichnete Tarif tritt ab 16. Oktober 1928 außer Kraft. Voraussichtlich wird am gleichen Tage ein neuer Tarif herausgegeben werden. (864)

Dresden, am 13. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1928 wird die Station Niemberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) unter Abt. A aufgenommen und mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1928 die Station Straus-berg als Versandstation unter Abt. A gestrichen. (874)

Berlin, den 15. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Anwendung der deutschen Seehafenausnahmetarife für die internationale Ausstellung in Barcelona 1929.

Für die internationale Ausstellung in Barcelona 1929 werden Frachterleichterungen gewährt. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. (888)

Berlin, den 20. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn - Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1928.

Eisenbahn - Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1928 wird ein neuer Artikeltarif Nr. 40 a für frisches Obst, verpackt, eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (889)

München, den 18. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1928 wird eine Anzahl von Stationen in den Ausnahmetarif 1 o für Scheit- usw. Holz als Versandstationen einbezogen. (876)

Berlin, den 18. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1928 wird die Station Fehrbellin Zu 88 a als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht usw. einbezogen. (877)

Berlin, den 18. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit der demnächst erfolgenden Betriebseröffnung der Nebenbahn Zwiesel-Bodenmais werden die Stationen Außenried, Langdorf und Bodenmais in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen.
2. Mit der voraussichtlich im Oktober 1928 erfolgenden Betriebseröffnung der Neubaustrecke Neckarsteinach—Schönau wird die Station „Schönau bei Heidelberg" in die Entfernungstafel II einbezogen.
3. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1928 werden die Entfernungen für die Station „Menzingen (Baden) [Br. Hilsb.] Zu 14" um 1 km erhöht.
4. Ab 1. September 1928 wird die Station „Untergimpern [Neck. Hüff] Zu 64" in die Entfernungstafel II aufgenommen. (873)

München, den 16. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1928 werden besonders ermäßigte Frachtsätze für Gerbstoffe mit der Bestimmung nach Ungarn eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (866)

Altona, den 14. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1928 werden besondere Frachtermäßigungen für Erdöl (Mineralöl) russischer Herkunft von Bremen nach Kolin eingeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (865)

Dresden, den 14. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 wird die Station Menne für den vollen Tierverkehr geöffnet. (884)

Berlin, den 18. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 47.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1928 tritt der Ausnahmetarif K 47 für verschiedene Güter der Klassen A bis D in Kraft. (886)

Berlin, den 18. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1928 wird die Station Zwiesel als Versandstation in Ausnahmetarif 161 (Tonwaren usw. Ausfuhr) aufgenommen. (885)

Berlin, den 18. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Die Aufhebung des Ausnahmetarifs F 4 für Schnittholz der Klasse D wird zurückgezogen. (872)

München, den 16. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1928 wird die Station Martinswerk Zu 97 als Versandstation in den Ausnahmetarif 159 (Papier usw. zur Ausfuhr) aufgenommen. (871)

Berlin, den 15. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 a.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Nachtrag 1 zu vorbezeichnetem Tarif die Entfernungen Freudenstadt Hbf.—Richterich Grenze und Freudenstadt Stadt—Richterich Grenze von 373 und 368 km zu ändern in 463 und 458 km.

Außerdem wird darauf hingewiesen, daß die im Teil II Heft 1 a (Seite 81) undeutlich gedruckte Entfernung Rastatt—Richterich Grenze 398 km, nicht 308 km beträgt. (867)

Köln, den 16. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1928 tritt ein neuer Ausnahmetarif 2 g für Hochofenschlacken, auch zerkleinert usw. von Krefeld-Linn nach Rheinhausen Nrh. Friemersheim in Kraft. (869)

Berlin, den 13. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 (Verkehr Schweiz—Niederlande).

Die Neuausgabe des Tarifs erscheint voraussichtlich erst auf 1. Oktober 1928. Der bisherige Tarif bleibt daher mit den zur Zeit gültigen Frachtsätzen bis 30. September 1928 in Kraft. (887)

Karlsruhe, den 21. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C [illegible] (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. Aug[illegible] 1928 wird der Ausnahmetarif 18 [illegible] Eisen und Stahl, Eisen- und St[illegible]waren usw. nach Ostpreußen du[illegible] Aufnahme von Heu-, Mist-, Rüb[illegible], Stein- und Kartoffelgabeln so [illegible] Schaufeln und Spaten erweitert.

Berlin, den 16. August 1928. (8[illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C [illegible] (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. Aug[illegible] 1928 wird die Station Rauschen[illegible] als Empfangsstation in den A[illegible]nahmetarif 1 m für Prügelholz u[illegible] aufgenommen. (8[illegible])

Berlin, den 18. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichbahn-Gütertarif, Heft C [illegible] (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1[illegible] wird die Station Eschweiler Aue [illegible] Versandstation der Gruppe I in [illegible] Ausnahmetarif 18 für Eisen und St[illegible] usw. nach Ostpreußen einbezogen.

Berlin, den 18. August 1928. (8[illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. Aug[illegible] 1928 tritt der Ausnahmetarif 35 g [illegible] Eisen- und Stahlbleche, warm gewa[illegible] usw. von Mülheim (Ruhr) Styr[illegible] nach Riesa in Kraft. (88[illegible])

Berlin, den 15. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin.

Verkehr mit der Königsberg-Cran[illegible] Eisenbahn-Gesellschaft.

Zum 1. November 1928 werden [illegible] durchgehenden Tarife für den V[illegible]kehr zwischen Stationen der De[illegible]schen Reichsbahn — und der Stati[illegible] „K ö n i g s b e r g - C r a n z e r B a h - h o f" aufgehoben.

Die durchgehenden Tarife zwisch[illegible] Stationen der Deutschen Reichsba[illegible] und den a n d e r e n Stationen [illegible] Königsberg-Cranzer Eisenbahn-[illegible] sellschaft bleiben bestehen. (88[illegible])

Königsb. (Pr.), d. 18. August 19[illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr[illegible])

Deutsch-Österreichischer Güterve[illegible] kehr. Ausnahmetarif für Steinkohle[illegible] koks von den Saarbahnen nach Öste[illegible] reich und weiter.

Mit Gültigkeit vom 16. Augu[illegible] 1928 werden die Saarbahnstation[illegible] Dillingen (Saar) und Saarbrücke[illegible] Malstatt in den Ausnahmetarif ei[illegible] bezogen.

Näheres durch den Reichsbahntar[illegible] anzeiger. (86[illegible])

München, den 13. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berl[illegible]

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

35 Berlin, den 30. August 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

nach dem IÜG. für jeden in der nlage I aufgeführten Gegenstand n besonderer Frachtbrief ausgeellt werden?

Befehlsübermittlungswesen in okomotiv-Betriebswerken.

nische Fortschritte in den Einchtungen für die Bedienung des ückgutverkehrs.

Bahnhoffahrordnung beim Fahranwechsel.

rreichische und schweizerische ergbahnen.

hrichten.

eutschland: Entscheidung des Reichsbahngerichts. — Neues amtliches Reisebüro in Berlin. — Verwaltungs-Akademie Berlin. — Das Deutsche Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung.

Ungarn: Die ungarischen Eisenbahnen im Juni 1928. — Fremdenverkehrssenat. — Ungarns Außenhandel im Juli. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Der neue Gütertarif der Lettländischen Staatsbahnen. — Nachschlagebuch über Eisenbahnen und Post in Polen. — Anregung zur Aufhebung der Verkehrssteuer in der Tschechoslowakei. — Elektrisierung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Entwicklung des tschechoslowakischen Donauhafen Komorn. — Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Südslawien. — Außergewöhnliche Lasten der schweizerischen Bundesbahnen. — Das neue internationale Frachtbriefformular in der Schweiz. — Schienengleiche Straßenübergänge in Spanien. — Eine Regelspur-Eisenbahnverbindung für Barcelona. — Der Kanaltunnel.

Fremde Erdteile: Die 3. Klasse bei den indischen Eisenbahnen. — Die ägyptischen Delta-Eisenbahnen. — Eisenbahnen in Honduras. — Getreidesilos bei einer argentinischen Eisenbahn. — Ein Eisenbahnwagen für den Gesundheitsdienst der Großen Südbahn in Buenos Aires. — Verkehr mit Wolle in Westaustralien.

Internationaler Verkehr.

Luftverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Muß nach dem IÜG. für jeden in der Anlage I aufgeführten Gegenstand ein besonderer Frachtbrief ausgestellt werden?

Von Geheimrat E. Schmid, Bern.

Den Inhalt der Anlage I zum IÜG. bilden nach ihrer eitlichen und zusammenfassenden Überschrift die rschriften über die nur bedingungsweise zur Beförde- g zugelassenen Gegenstände". Rein formal enthält aber Anlage I Bestimmungen über zwei Arten von Gegenden, was auch jeweils in den Eingangsworten der einen Klassen zum Ausdruck kommt. Diese lauten bei den ssen I (explosionsgefährliche Gegenstände), II (selbstzündliche Stoffe), VI (ekelerregende und übelriechende ffe): „Zur Beförderung sind zugelassen", dagegen bei Klassen III (entzündbare Stoffe), IV (giftige Stoffe) V (ätzende Stoffe): „Nachstehende . . . sind besonderen lingungen unterworfen."

Diese Verschiedenheit der Fassung ist natürlich nicht ällig oder willkürlich, sondern hat ihre Grundlage in Bestimmungen des IÜG. selbst. Es behandelt dort nämArtikel 3, laut Überschrift, die von der Beförderung geschlossenen Gegenstände, zählt sie auf und erwähnt Ziffer 4 der Aufzählung, daß die Anlage I gesse Ausnahmen zulasse. Dagegen behandelt Artikel 4 h seiner Überschrift die bedingungsweise zur Beförung zugelassenen Gegenstände. Er nennt dabei unter Ziffer 1 die in der Anlage I bezeichneten Gegenstände.

Das IÜG. unterscheidet also in seinen Artikeln 3 und 4 zwischen zwei Arten von Gegenständen: es kennt grundsätzlich von der Beförderung ausgeschlossene Warenkategorien, von welchem Ausschluß jedoch durch die Anlage I Ausnahmen zugelassen sind, und es kennt grundsätzlich, unter gewissen, ebenfalls in der Anlage I enthaltenen Bedingungen, zugelassene Gegenstände.

Dieser Unterschied und dieses Bestehen von zwei Warenkategorien ist auch in der „Vorbemerkung" zur Anlage I nochmals anerkannt und hervorgehoben, wenn dort gesagt ist, daß alle unter den „Begriff" der Klassen I, II und VI fallenden, dort nicht aufgeführten Gegenstände von der Beförderung ausgeschlossen seien, daß aber alle unter den „Begriff" (ein für den Abfertigungsbeamten recht schwer auszulegendes Wort) der Klassen III, IV und V fallenden dort nicht aufgeführten Gegenstände bedingungslos befördert würden.

Nimmt man nun das Bestehen eines solchen Unterschiedes an — und diese Tatsache wird schwer in Abrede gestellt werden können — so ergibt sich dabei eine gewisse Schwierigkeit aus der derzeitigen Fassung des Ar-

tikel 6 § 9 zweiter Absatz IÜG. Hier ist nämlich gesagt, daß für die in Artikel 4 bezeichneten Gegenstände (désignés à l'article 4) besondere Frachtbriefe ausgestellt werden müssen.

Die Frage ist nun die, ob besondere Frachtbriefe nur für die in Artikel 4 bezeichneten Gegenstände im engeren Sinn d. h. die, laut Überschrift bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände zu verlangen sind oder auch für die in Artikel 3 bezeichneten, an sich von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände für den Fall, daß sie durch die Anlage I ausnahmsweise zugelassen werden.

Die Protokolle der Sitzungen des Jahres 1923 geben zur Entscheidung der Frage keine Lösung; auch die Kommentare (Loening S. 125 und Strunet, Durand et de Fourcauld S. 101) behandeln sie nicht. Es scheinen aber doch technische, historische und schließlich auch Gründe der Textauslegung dafür zu sprechen, daß für alle in der Anlage I bezeichneten Gegenstände besondere Frachtbriefe erfoderlich sind. Es darf davon ausgegangen werden, daß das Verlangen eines besonderen Frachtbriefes eine Sicherheitsmaßnahme ist. Es wäre zunächst rein technisch eine Inkonsequenz und ein Widerspruch, wenn für explosionsgefährliche, selbstentzündliche und ekelerregende oder übelriechende Stoffe, die an Gefährlichkeit den brennbaren, giftigen und ätzenden Stoffen kaum nachstehen, keine besonderen Frachtbriefe gefordert würden, wohl aber für die letztgenannten.

Es ist ferner oben schon bemerkt, daß die Protokolle des Jahres 1923 keine Vermerke, die diese Frage betreffen, enthalten. Es ist kein Zweifel, daß nach dem bisherigen IÜ. für alle in der Anlage I dieses alten Übereinkommens bezeichneten Gegenstände besondere Frachtbriefe zu verlangen waren und auch von den Abfertigungsstellen tatsächlich verlangt wurden. Die Fassung des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum IÜ. gab in dieser Hinsicht wenig zu Zweifeln Anlaß. Es darf wohl angenommen werden, daß, wenn im Jahre 1923 durch die Fassung Artikel 6 § 9 IÜG. eine Abweichung von diesem bisher Verfahren beabsichtigt gewesen wäre, eine so wich Änderung nicht ohne Begründung und Vermerk in Protokollen eingeführt worden wäre.

Schließlich kann man zu dem gleichen Ergebnis durch Auslegung des IÜG. selbst kommen. Es ist a dings dort in Artikel 6 § 9 nur von den in Artikel 4 zeichneten Gegenständen die Rede und nur für sie ein besonderer Frachtbrief gefordert. Man kann aber gern, daß von den in Artikel 3 Ziffer 4 bezeichneten genständen, die an sich von der Beförderung au schlossen sind, diejenigen, die ausnahmsweise durch lage I dann wieder zugelassen werden, gleichsam aus tikel 3 herausgehoben werden und den in Artikel 4 handelten bedingungsweise zugelassenen Gegenständen gereiht sind. Es ist ja auch in Artikel 4 § 1 Ziffer 1 gemein von den in Anlage I bezeichneten Gegenstä gesprochen.

Es wird also für alle in der Anlage I zum IÜG. zeichneten Gegenstände ein besonderer Frachtbrief e derlich sein.

Ein künftige Revisionskonferenz wird aber zur meidung von Zweifeln — und es ist stets daran zu den daß dem Abfertigungsbeamten, an den in der raschen wicklung des Verkehrs die Fragen herantreten, der Zeit hat, lange Erwägungen anzustellen und dem da gänzlich eindeutige Vorschriften in die Hand gege werden müssen — die Bestimmungen des Artikel 6 IÜG. wohl klarer zu fassen und der fraglichen Best mung etwa folgenden Wortlaut zu geben haben: Für die Artikel 3 Ziff. 4 erwähnten und nach den Bestimmun der Anlage I ausnahmsweise zur Beförderung zugelasse Gegenstände sowie für die in Artikel 4 bezeichne Gegenstände müssen gleichfalls besondere Frachtbri ausgestellt werden.

Das Befehlsübermittlungswesen in Lokomotiv-Betriebswerken.

Von Reichsbahn-Betriebsingenieur **Amling**, Frankfurt (Main).

Die Übermittelung von Dienstbefehlen, Dienstanweisungen und Bekanntmachungen an das Lokomotivpersonal ist eine wichtige Aufgabe der Betriebswerke. Bei der stetigen Zunahme der Längen solcher Strecken, die ohne Personalwechsel mit steigenden Geschwindigkeiten durchfahren werden, kommt dieser Aufgabe heute eine ganz besondere Bedeutung zu.

Mit einem einfachen schwarzen Brett allein, wohl der ursprünglichen Form der Befehlsübermittelung, ist es heute nicht mehr getan. Die Notwendigkeit für die vorgesetzte Stelle zu wissen bzw. nachprüfen zu können, ob der Fahrbeamte die Dienstbefehle gelesen hat, hatte bald die Einführung sogenannter Quittungsbücher zur Folge, in denen der Fahrbeamte durch Namensgegenschrift die Kenntnisnahme einer bestimmten Anweisung bescheinigte. In diese Quittungsbücher wurden später die Befehle unmittelbar eingeheftet. Der wachsende Umfang dieser kombinierten Bücher führte vielfach eine Trennung von Befehls- und Quittungsbüchern herbei.

Die Zunahme der Größe der einzelnen Betriebsstellen und der Wunsch nach Übersichtlichkeit brachten dann weiter in den mittleren und großen Betrieben eine Unterteilung der Befehlsbücher nach Art des bekanntzumachenden Stoffes. Man führte, abgesehen von den Sonderbüch für die Amtsblätter, in der Regel 3 Befehlsbücher ein, zeichnete sie zur Unterscheidung mit Buchstaben o Ziffern und trennte z. B.

A) Arbeitspläne und Anweisungen der Betriebsäm bzw. Bauabteilungen über die Fahrverhältnisse f den einzelnen Strecken,

B) Fahrplanmaterial, z. B. Änderung von Fahrplän Bekanntmachung von Sonderzügen, für den Fei tagsverkehr usw.,

C) Neuerungen an Fahrzeugen, mechanischen und n schinellen Anlagen.

Auch bei dieser Unterteilung entstanden vielfach Laufe der Zeit unübersichtliche, dickleibige Bände, so d das Wiederauffinden eines bestimmten Befehles imm noch zeitraubend war. Die knappe Vorbereitungszeit li oft die nötige Zeit zum Suchen nicht übrig, besonders da nicht, wenn zum Suchen auch noch das Warten auf Vo männer kam, von denen jeder u. U. in ein und demselb Buche andere Befehle aufsuchen wollte.

So war es schließlich unbedingt notwendig, die Au findung der ganz besonders wichtigen Befehle zu (Langsamfahrstellen) weiter zu verbessern; weiter schi

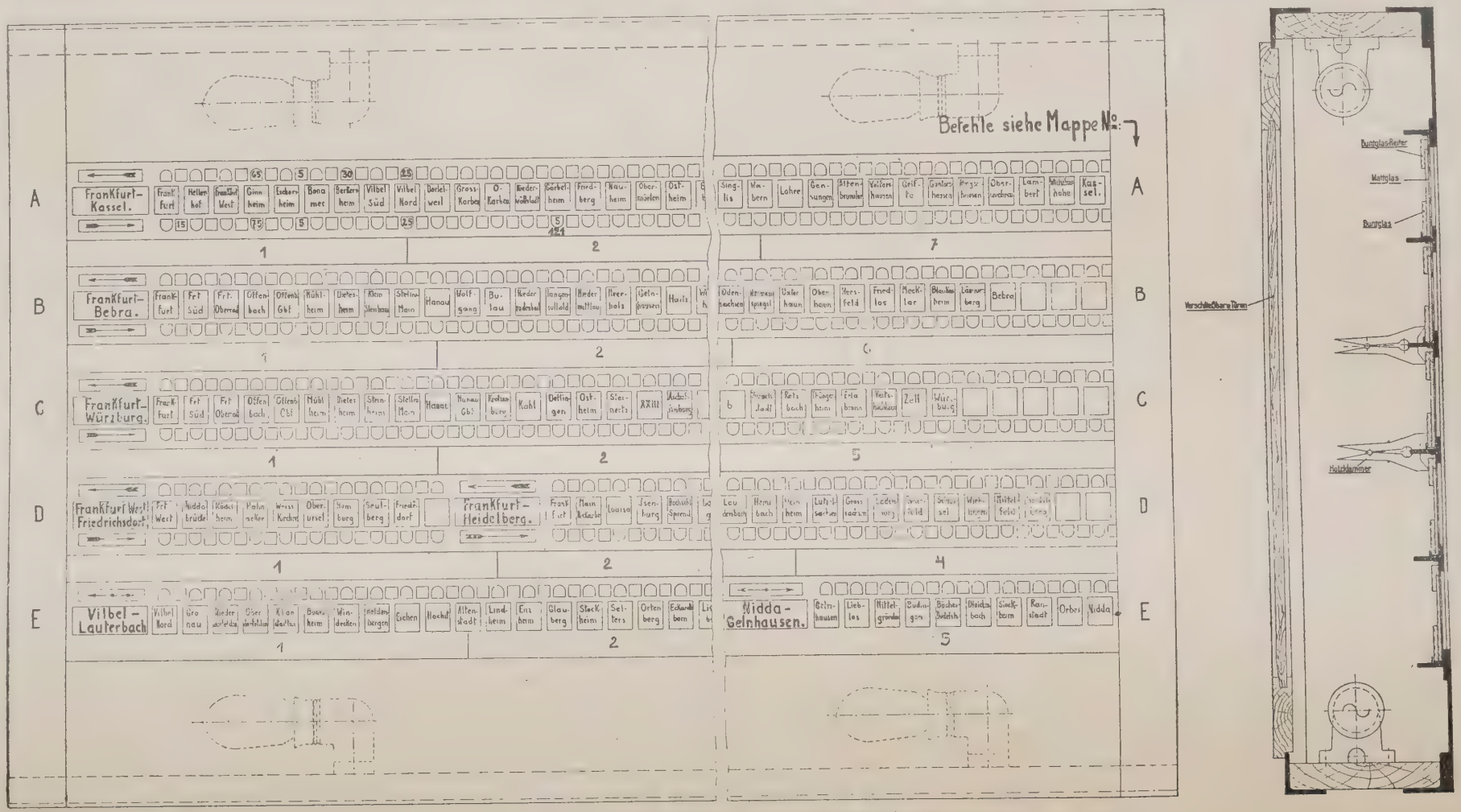


Abb. 1. Lichttransparent — Streckenschaukasten.

es zur Hebung der Fahrsicherheit erforderlich, die Ergänzung der schriftlichen Befehlsübermittelungsmethode durch Benutzung des graphischen Streckenbildes vorzunehmen. Diesem Streckenbild sollte die Aufgabe zufallen, dem Betrachter mit einem Blick den jeweiligen Fahrzustand der von ihm zu durchfahrenden Strecke dadurch vor Augen zu führen, daß

1. die Stellen, an welchen Abweichungen von der Höchststreckengeschwindigkeit vorliegen,
2. die an diesen Stellen erlaubte Geschwindigkeit in besonders auffälliger Weise angezeigt werden.

Zur Erreichung des gesteckten Zieles wurde beim Reichsb. Maschinen-Amt Frankfurt (Main) neben der schriftlichen allerdings, wie später ausgeführt, wesentlich

Abb. 2.

verbesserten Methode das graphische Streckenbild in der ganz besonders geeigneten aufdringlichen Form des Lichttransparentes benutzt.

Im Aufenthaltsraum für Lokomotivpersonale befindet sich in eine Wand eingelassen (freies Aufstellen ist natürlich auch möglich) ein Lichttransparentkasten, dessen Bauart aus Abb. 1 ersichtlich ist. Die Bildseite des Kastens zeigt in sogenannten Stationsfeldern jede einzelne, dem Betriebswerk zugeteilte Fahrstrecke und zwar von Block zu Block unterteilt namentlich an. Die Bahnhofsnamen sind in den einzelnen Feldern im Gegensatz zu den Blockbezeichnungen unterstrichen. Am Anfang jeder Stationsfelderreihe ist in einem größeren Feld Anfangs- und Endbahnhof der betreffenden Fahrstrecke vermerkt.

Die einzelnen Stationsfelder zeigen in schwarzer Schrift auf weiß erleuchtetem Grunde den Namen des betreffenden Bahnhofs bzw. der Blockstelle. Auf zweigleisiger Strecke liegt über und unter jeder Stationsfelderreihe, auf eingleisiger nur darüber eine sogenannte Streckenfelderreihe. Richtungspfeile in der Linie der Streckenfelderreihen zeigen die Fahrtrichtung (Hin- oder Rückfahrt) an.

Die normal weiß erleuchteten Ausschnitte der Streckenfelderreihen dienen zur Aufnahme der Kennzeichen des Fahrzustandes der betreffenden Strecken und zwar:

a) der Kennzeichen für vorübergehende Langsamfahrstellen (Brückenbau, Gleisbaustellen usw.),
b) der Kennzeichen für bleibende Langsamfahrstellen, welche im Anhang zu den Fahrdienst-Vorschriften als Abweichungen von der größten zulässigen Streckengeschwindigkeit ziffernmäßig vermerkt sind.

Die einzelnen Felder der Streckenausschnitte leuchten weiß, wenn Langsamfahrstellen nicht vorhanden sind. Beim Auftreten von Langsamfahrstellen zu a) leuchten sie dagegen rot, zu b) grün. Gleichzeitig wird in schwarzer Schrift auf dem rot bzw. grün erleuchteten Grund die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der betreffenden Stelle angezeigt.

Finden z. B. auf dem Gleis in Richtung Kassel zwischen Frankfurt (Main)-Hauptpersonenbahnhof und Block Hellerhof Gleisarbeiten statt (siehe Abb. 2), die eine vorübergehende Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit auf 15 km/Std. bedingen, dann erscheint das zwischen Frankfurt (Main) und Hellerhof liegende untere viereckige Feld rot und zeigt die Ziffer 15.

Sind zwischen Bahnhof Eschersheim und Bahnhof Bonames die Gleise beider Richtungen wegen Brückenbaus ein Stück lang nur mit 5 km/Std. befahrbar, dann erscheint das untere und das obere viereckige Feld zwischen Eschersheim und Bonames rot mit Ziffer 5.

Wenn im Bahnhof Berkersheim an einer Baustelle das Gleis Richtung Frankfurt (Main)-Hauptpersonenbahnhof nur mit 30 km/Std. befahren werden darf, dann erscheint das obere gerundete Feld über Berkersheim rot mit Ziffer 30, das senkrecht darunter liegende gleichartige Feld bleibt dagen weiß erleuchtet und zahlenfrei.

Liegt bezüglich der Gleise beider Fahrrichtungen unmittelbar im Bahnhof Vilbel-Nord die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitseinschränkung auf 25 km/Std. vor, dann leuchten die einseitig gerundeten Felder über und unter dem Namensfeld rot und zeigen die Ziffer 25.

Die bleibende Geschwindigkeitseinschränkung im Block Ginnheim (Richtung Kassel = 75 km/Std. Richtung Frankfurt (Main) = 65 km/Std.) ist daran erkenntlich, daß die einseitig gerundeten Felder am Stationsfeld Ginnheim grünes Licht mit den schwarzen Ziffern bzw. 65 zeigen.

Bedingen besondere Verhältnisse die vorübergehende weitere Einschränkung der Geschwindigkeit, so wird das betreffende grüne Feld solange durch ein rotes mit entsprechender Ziffer ersetzt.

Der Streckenschaukasten ist auf der Rückseite durch Klapp- oder Verschiebetüren verschließbar und kann nur von Berufenen geöffnet und bedient werden. Dem Vernehmen nach sind verschiedentlich schon Streckendarstellungen versucht worden, die mit Stockfähnchen arbeiten und ohne Verschlußmöglichkeit sind, so daß durch Spielereien und sonstige Eingriffe Unberufener Streckenbildänderungen ohne weiteres leicht möglich sind. Bei der sorgfältig durchgearbeiteten Konstruktion des Lichttran-

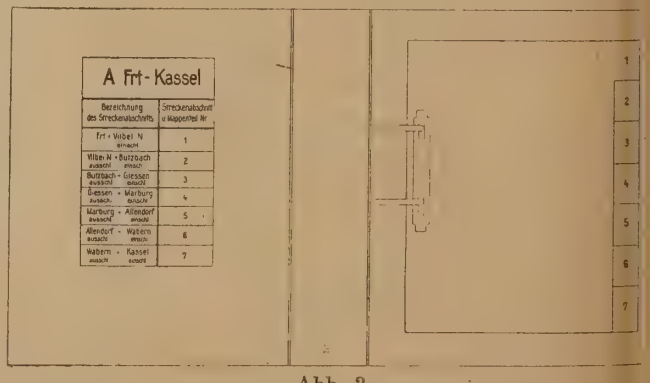


Abb. 3.

parentschaukastens ist dies unmöglich, trotzdem ist die Bauart einfach. Wie auf Abb. 1 aus dem Querschnitt zu ersehen, liegt immer zwischen zwei auf dem Rahmen des Kastens parallel gelagerten T-Eisen das Bild einer Fahrstrecke. Blechstreifen (Eisen vernickelt oder Aluminium) in welche die notwendigen Ausschnitte sauber eingestanzt sind, legen sich von innen dicht an die Flanschen der T-Eisen und sind in geeigneter Weise daran befestigt. Die Blechstreifen mit den eingestanzten Öffnungen werden

ch die beschrifteten Mattglasscheiben (schwächste Mat-ung) von innen abgedeckt.

Oben an der Kastendecke und unten am Kastenboden l je 3 bis höchstens 4 Glühlampen zu je 16 Watt in-lliert, die in dem innen mit gut reflektierender weißer rbe mehrmals gestrichenen Kasten ein gleichmäßig ver-tes Licht erzeugen, das durch die mit Mattglas abge-kten Öffnungen nach außen strahlt. Die Glühbirnen nnen selbstverständlich nur bei Benutzung des Kastens. werden durch einen besonderen Lichtschalter von Fall Fall eingeschaltet. Als Lichtschalter kann auch ein lerzugschalter dienen, der beim Loslassen der Zugschnur Licht sofort erlöschen läßt. Der Stromverbrauch ist ier nur außerordentlich gering.

Messungen im Betriebswerk 1 Frankfurt (Main) haben geben, daß innerhalb 24 Stunden bei 6 Birnen à 16 Watt r durchschnittlich ¼ kWh verbraucht werden. Da die owattstunde niederspannungsseitig hier 8 Rpf kostet, betragen die Beleuchtungskosten für 24 Stunden nur ra 2 Rpf. Für diese geringfügige Ausgabe hat man aber Streckenbild, wie es in größerer Schärfe und Aufdring-hkeit sonst nicht zu erreichen ist.

Man kann auch durch Tageslichteinfall (verglaste ckwand) oft eine gerade noch ausreichende Aufdring-hkeit des Lichtbildes erzielen. Im Interesse der Gleich-ßigkeit im Tag- und Nachtbetrieb und wegen des nur ßerordentlich niedrigen Stromverbrauchs wird man aber sser darauf verzichten.

Zwecks Rot- oder Gründurchleuchtung der durch Matt-sscheiben abgedeckten Öffnungen werden rote bzw. üne Glasscheibchen innen vor den Öffnungen angebracht. f die Buntscheiben für die oberen Streckenfelderreihen ückfahrt) sind, wie aus der Abbildung ersichtlich, unten geschrägte Glasstückchen mit Hilfe von Wasserglas auf-klebt, so daß sie auf die Mattglasscheiben gehängt wer-n können. Die vorgesehene Abschrägung verhindert ein rutschen. Die Buntscheiben zur Abdeckung der unteren sschnitte der Streckenfelderreihen (Hinfahrt) sind ein-he Scheiben, die sich in einen Wulst des Bleches ein-ieben lassen (siehe Abb. 1).

Zur Erzielung einer leichten Anpressung der Bunt-eiben, auf denen in schwarzer Ölfarbe die Geschwindig-itsziffer vermerkt ist, dienen federnde Holzklammern, als Widerlager den freien Steg des T-Eisens benutzen.

Der Kasten wird zur Bedienung mit besonderem Schlüs-l geöffnet; dann werden die erforderlichen Buntscheiben fgesteckt und durch Klammern angepreßt. Danach ist r Bedienungsvorgang außerordentlich einfach.

Wie aus Abb. 1 zu ersehen ist, enthält der Kasten oben chts die Aufschrift: Befehl siehe Mappe". Rechts und links n oben nach unten gehend, sind die einzelnen Strecken-ihen mit A, B, C, usw. weiter bezeichnet. Jede Reihe r sich ist weiter in Abschnitte 1, 2, 3, 4 usw. zerlegt. Die zu den vorübergehenden Langsamfahrstellen ge-örenden Befehle sind nun in einer Reihe von Befehls-ächern A, B, C usw. untergebracht, die nur die Befehle r genannten Streckenreihe enthalten. Die einzelnen reckenreihebefehlsbücher sind ebenso wie die Strecken-ihen im Befehlskasten in Unterabschnitte 1, 2, 3, 4 usw. ngeteilt. Die einzelnen Befehlsbuchabschnitte enthalten i dieser scharfen Unterteilung naturgemäß nur sehr enig Befehle, so daß der jeweilig Gesuchte sofort greif-ar ist. Als Buchumschläge wurden Sönnecken-Schnell-efter gewählt. Abb. 3 stellt einen solchen schematisch im ufgeschlagenen Zustand dar. Links innen ist ein Weg-weiser eingeklebt, aus dem die Streckenunterteilung für Buch und Schaukasten ersichtlich ist. Rechts sind die Befehle in die einzelnen ziffernmäßig entsprechend bezeichneten Abschnitte, die durch bezifferte Buntpappe getrennt sind, eingebracht.

Wird z. B. ein Befehl, der die Streckenreihe A, Streckenabschnitt 1 Frankfurt (Main)—Hauptpersonenbahnhof bis Vilbel-Nord betrifft, gesucht, dann hat der betreffende Lokomotivbedienstete Befehlsmappe A zur Hand zu nehmen und kann im Teil 1 dieser Mappe den betreffenden Befehl sofort greifen. Die einzelnen Befehlsbücher sind in einem besonderen Regal, dessen Bauart aus Abb. 4 ersichtlich ist, übersichtlich aufgestellt.

Es ist darauf verzichtet worden, die laufende Befehlsnummer am Transparent ablesbar zu machen, weil die Unterteilung der Befehlsmappen ohnedies schnellstes Auffinden der Befehle gewährleistet. Es steht natürlich nichts im Wege, aus irgend welchen besonderen Gründen auch noch eine laufende Befehlsnumerierung einzuführen und am

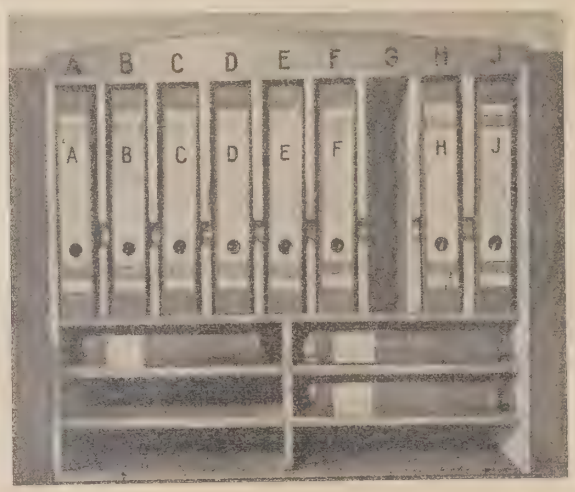


Abb. 4.

Lichttransparentschaukasten über und unter der betreffenden Streckenfeldöffnung kleine Zettel mit der handschriftlich vermerkten Befehlsnummer aufzukleben oder sonstwie anzubringen. Dies ist beispielsweise auf Abb. 1 geschehen in der Streckenreihe A Frankfurt (Main)—Bebra, Block-Görbelheim. Sofern diese besondere Kennzeichnung gewählt wird, hat natürlich eine Unterteilung der einzelnen Befehlsmappen und Streckenreihen, als zuweit gehend, zu unterbleiben.

Ich möchte nochmals besonders darauf hinweisen, daß auch bei dem neuen Verfahren die Bediensteten nicht von einer Quittungsleistung bei der ersten Kenntnisnahme der Befehle entbunden sind. Diese Quittungsleistung erfolgt nach wie vor in besonderen Quittungsbüchern, in denen auf den betreffenden Befehl und die Stelle, woselbst er sofort zu greifen ist (z. B. Befehlsmappe D, Abschnitt 2), kurz hingewiesen wird.

Das neue Verfahren hat sich beim Betriebswerk 1 Frankfurt (Main) bestens bewährt und ist beim Lokomotivpersonal sehr beliebt. Dies ist, wie eingangs erwähnt, auch deshalb von größter Wichtigkeit, weil die ohne Personalwechsel zu durchfahrenden Strecken immer länger werden und außerdem die Fahrgeschwindigkeiten steigen. Die größtmöglichste Beschleunigung in der Auffindung der Befehle neben der eindringlichen graphischen Darstellung des jeweiligen Fahrzustandes der Strecken hebt unverkennbar die Betriebssicherheit.

Technische Fortschritte in den Einrichtungen für die Bedienung des Stückgutverkehr

Ein Nachtrag.

Von Reichsbahnoberinspektor **Wilhelm Schulze**, Hamburg.

Die unter gleicher Überschrift in Nr. 34, Jahrg. 1926 dieser Zeitung gemachten Mitteilungen haben den Anlaß zu zahlreichen Anfragen aus dem Leserkreise und noch mehr zu Besuchen der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han. gegeben. Dem mehrfach geäußerten Wunsch, gegebenenfalls einen Nachtrag erscheinen zu lassen, kommt der Verfasser deshalb gern nach.

Schnellwaagen.

Der Bau von Schnellwaagen hat sich nach den Erfolgen der Alesco-Waage rasch entwickelt. Seitens der benutzenden Eisenbahn-Dienststellen wurden Anregungen zu Verbesserungen gegeben und von der Industrie bereitwilligst befolgt.

Der einsetzende Wettbewerb beschränkte sich indessen nicht auf das System der kombinierten Schaltgewichts- und Neigungswaage, sondern bemühte sich, auch andere Systeme, u. a. die vollautomatische Neigungswaage und die kombinierte Laufgewichts- und Neigungswaage für die Zwecke des Eisenbahn-Stückgut- und Gepäckverkehrs dienstbar zu machen. Schon jetzt kann über diese beiden neuen Schnellwaagen-Systeme hinsichtlich der Eignung für die Eisenbahn ein auf Erfahrung gegründetes Urteil abgegeben werden.

Vollautomatische Neigungswaagen.

Die vollautomatische Neigungswaage ist bei guter Ausführung für den Gepäck- und Expreßgutverkehr brauchbar. Die allerdings sehr teure Toledo-Waage hat sich auch als dauerhaft erwiesen. Es ist zu hoffen, daß es auch deutschen Fabriken gelingen wird, oder inzwischen schon gelungen ist, ebenfalls reine Neigungswaagen zu bauen, welche den von der Eisenbahn zu stellenden Ansprüchen an die Dauerhaftigkeit auch bei starkem andauernden Gebrauch genügen.

Abgesehen hiervon dürfen die Vorzüge der vollautomatischen Neigungswaagen nicht überschätzt werden. Für den Gepäck- und Expreßgutverkehr können sie zugelassen werden, weil in diesem Verkehr an den Umfang der Wiegefähigkeit nur geringe Ansprüche gestellt zu werden brauchen. Das Gewicht der meisten Sendungen beträgt weniger als 100 kg, nur etwa 2 % sind schwerer, Sendungen von mehr als 300 kg werden selten vorkommen. Hieraus ergibt sich, daß die Wiegefähigkeit der Waagen für den Gepäckverkehr 500 kg nicht zu überschreiten braucht. Die kreisrunde Skala einer vollautomatischen Gepäck-Waage kann noch hinreichend bequem und deutlich ablesbar sein.

Anders geartet sind die Anforderungen, welche an die Waagen für den Stückgutverkehr gestellt werden müssen. Die Wiegefähigkeit muß hier mindestens 1000 kg betragen; für besonders große Annahmestellen, welche auch Elektrokarren verwenden, ist es zweckmäßig, die Wiegefähigkeit auf 1500 bis 3000 kg zu steigern. Für die genaue Ermittlung so großer Gewichte ist die vollautomatische Waage nicht gut geeignet, und zwar aus folgenden Gründen:

Die vollautomatische Neigungswaage hat eine kreisrunde Skala, auf deren Umfang die Einteilung von 0 bis zur höchsten Wiegefähigkeit angebracht ist. Gepäckwaagen mit runder Skala und Wiegefähigkeit bis 300 kg haben z. B. einen Skalendurchmesser von 54 cm. Die Lesbarkeit dieser Skalen ist etwa die gleiche, wie die der 1600 kg-Alescowaagen für den Stückgutverkehr, nämlich auf je 100 kg kommt ein Skalenabschnitt von 50 cm. Würde man vollautomatische Waagen mit gleich guter Lesbarkeit für den Stückgutverkehr bauen wollen, so käme man zu ganz unmöglichen Maßen der Skalendurchmesser, nämlich bei 1000 kg Wiegefähigkeit zu 160 cm, bei 3000 kg Wiegefähigkeit zu 480 cm. Es wäre also notwendig, die Skalenlänge und damit die gute Ablesemöglichkeit wesentlich herabzusetzen. Der Herabsetzung sind indessen durch die eichbehördlichen Vorschriften für die Erkennbarkeit des Eichfehlers Grenzen gesetzt. Die Grenzen sind von Ingenieur Heinrich Langnese in Hamburg (Zeitschrift „Der Schiffsfrachtendienst". Nr. 8, Jahrgang 1927) für eine vollautomatische Neigungswaage v 1000 kg auf einen Durchmesser von 539 mm berechn und würden bei einer Wiegefähigkeit von 3000 kg 1617 m betragen. Die kreisförmigen Zifferblätter dürfen a Gründen einer einwandfreien Ablesemöglichkeit aber au nicht zu groß sein. Zweckmäßig liegt die Mitte der Ska ungefähr in Augenhöhe; in der Praxis hat sich herau gestellt, daß ein Skalendurchmesser von etwa 50 cm d schnellste Ablesemöglichkeit bietet. Durchmesser v 80 cm führen schon zu merklichen Zeitverlusten bei d Ablesung und sind deshalb zu verwerfen. Hieraus ge hervor, daß vollautomatische Neigungswaagen höchste eine Wiegefähigkeit von 1500 kg erhalten dürften, da aber derartige Waagen für den Eisenbahnbetrieb schlecht lesbar sein würden. Die Lesbarkeit ist meßba an der Länge, welche von der Skala auf je 1 kg entfäll Es entfallen durchschnittlich auf je 1 kg des zu ermittel den Gewichtes bei Waagen der hier behandelten Ga tungen:

	Skalenläng
Nach den Bestimmungen der Eichbehörden mindestens	1,62 m
bei der Dopp'schen 1000 kg-Federwaage	2,5 „
bei der Alescowaage (Modell 1926)	3,5 „
bei der Dinsewaage	4,6 „
bei der alten Zentesimalwaage mit Hilfslaufgewicht	4,2—4,6 „
bei der Dopp'schen 300 kg-Federwaage	5,0 „
bei der Alescowaage (Modell 1927)	5,0 „

Die Vergrößerung der Skala bei dem neuen Modell de Alescowaage (für 1 kg von durchschnittlich 3,5 mm au 5 mm) ist als eine bedeutende Verbesserung empfunde und anerkannt worden. Es ist deshalb dringend erwünsch daß diese Skalenlänge, welche auch schon früher bei de Dopp'schen Federwaagen angewendet wurde, allgemei eingeführt wird. Falls dieses geschieht, so dürften voll automatische Neigungswaagen höchstens eine Wiegefähig keit von 300 kg erhalten, während bei gleicher Skalen länge die Alesco-Schalt-Neigungswaagen mit einer Wieg fähigkeit bis 1600 kg hergestellt werden.

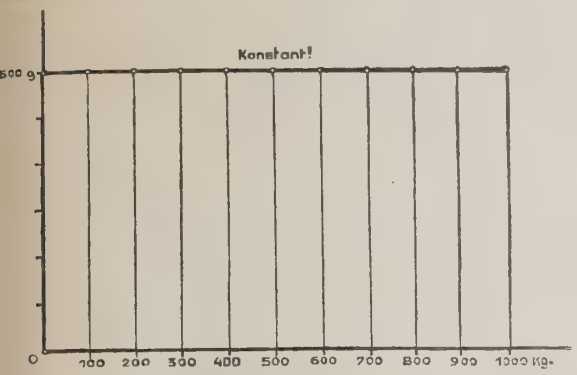
Gegen die vollautomatische Neigungswaage spricht in dessen nicht nur ihre geringe Wiegefähigkeit, sonder auch das leichte Vorkommen von Irrtümern bei der Ab lesung der Gewichte. Hat sich der Zeiger auf der oberen Hälfte der Skala eingestellt, so muß der Wäger schrä nach oben sehen; befindet sich der Zeiger auf der unteren Hälfte, so sieht der Wäger schräg nach unten; die Ab lesung geschieht im Sinne des Uhrzeigers, auf der oberen Hälfte also von links nach rechts, unten von rechts nach links. Diese Schwankungen führen leicht zu Irrtümern und Ablesefehlern infolge der Parallaxe. Eine flachbogenförmige Skala in Augenhöhe des Wägers ist für ein einwandfreie Gewichtsermittelung geeigneter, da die Ablesung stets in derselben Höhe und in derselben Richtung erfolgt. Die Länge einer solchen Skala ist begrenzt, und es wird deshalb die Neigungsgewichtseinrichtung mit einem anderen Wiegeelement, der Schaltvorrichtung verbunden, die von Hand bedient wird. Waagen dieser Art werden nachstehend besprochen.

Ein weiterer Nachteil der vollautomatischen Neigungswaage liegt in ihrer, den Bedürfnissen der Eisenbahn nicht genügenden Genauigkeit, wie an Hand der Genauigkeitsvorschriften der Eichbehörde für die verschiedenen Neigungswaagentypen nachgewiesen werden kann.

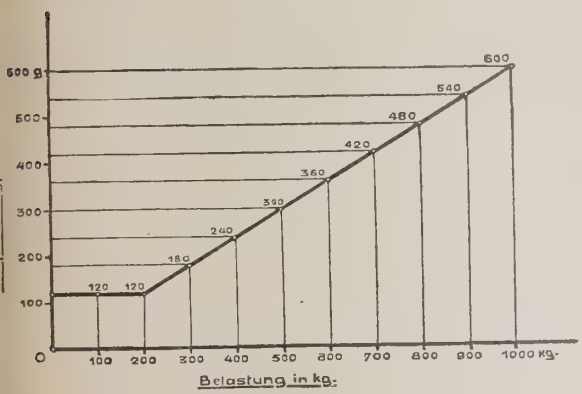
Man unterscheidet in dieser Beziehung zwischen „reinen Neigungswaagen" und „Waagen mit Neigungsgewichtseinrichtung".

Die Eichfehlergrenzen dieser beiden Anordnungen bei der Neueichung sind in Abb. 1 und 2 graphisch dargestellt.

Beispiel ist eine Brückenwaage von 1000 kg Wiegegkeit gewählt, die bei der Güterverwiegung am geichlichsten ist.



. 1. Eichfehlergrenzen einer reinen Neigungswaage von 1000 kg Wiegefähigkeit.



. 2. Eichfehlergrenzen einer Waage mit Neigungsgewichtseinrichtung von 1000 kg Wiegefähigkeit.

Die Eichfehlergrenze ist als Funktion der Belastung getragen, sie beträgt in beiden Fällen bei der Höchstt 600 g.

Diese Fehlergrenze von 600 g erstreckt sich bei der nen Neigungswaage auch auf sämtliche kleinere Betungen; z. B. ist bei 200 kg Last auch ein Fehler von) g zulässig.

Im Gegensatz hierzu ist die Eichfehlergrenze einer Vaage mit Neigungsgewichtseinrichtung" proportional r jeweiligen Belastung zwischen einem Fünftel der Last d Höchstlast. Sie errechnet sich nach der Formel:

$$\text{chfehler} = \frac{0{,}6}{1000} \times \text{Belastung (g)}.$$

Bei 200 kg beträgt demnach der zulässige Fehler nur) g, das wäre ein Fünftel der Eichfehlergrenze der reinen Neigungswaage.

Wird die Waage im Betrieb nachgeprüft, so gilt die Verkehrsfehlergrenze"; diese ist doppelt so hoch wie die chfehlergrenze:

1000 kg Wiegefähigkeit	Reine Neigungswaage	Waage mit Neigungs-Gewichtseinrichtung
rkehrsfehler bei Vollast 1000 kg	1200 g	1200 g
rkehrsfehler bei 1/5 Last 200 kg	1200 g	240 g

Im Betrieb kann man daher bei einer reinen Neigungsaage von 1000 kg Wiegefähigkeit mit einer Fehlermögchkeit von 1200 g rechnen, auch bei kleineren Lasten on etwa 100 kg, während z. B. bei einer Schaltgewichtsaage mit Neigungsgewichtseinrichtung dieser Fehler bei ntsprechender Last höchstens 240 g beträgt.

Es bedarf wohl für den mit der Erledigung von Schadensforderungen betrauten Beamten keines Beweises, daß Fehlermöglichkeiten von 1200 g bei Lasten von etwa 100 kg für die Eisenbahn unerwünscht sind.

Über die vollautomatische Neigungswaage ist zusammenfassend zu sagen, daß sie sich für den Eisenbahnverkehr wegen ihrer geringen Wiegefähigkeit, ihrer geringen Genauigkeit und der leichten Möglichkeit von Irrtümern bei der Ablesung nicht gut eignet. Der Vorzug, daß sie vollautomatisch ist, hat wenig Wert, weil er nur selten zur Geltung kommt.

Laufgewichtswaagen mit Neigungsgewichtseinrichtung.

Eine Waage dieser Art ist von einer rheinischen Schnellwaagenfabrik nach englischen Mustern hergestellt und in Hamburg sowohl von der Reichsbahn als auch von der Staatlichen Kaiverwaltung erprobt worden.

Ein Vorzug dieser Waage ist die Gewichtsvoranzeige, welche bewirkt, daß das Rohgewicht des auf die Waage gebrachten Gutes sofort an einer besonderen, kleinen Skala abgelesen werden kann. Die darauf folgende Verschiebung des Laufgewichtes von Hand nimmt indessen zuviel Zeit in Anspruch. Da ferner die Genauigkeit der Gewichtsermittelungen zeitweilig den zu stellenden Anforderungen bei weitem nicht entspricht, kann die Laufgewichtswaage mit Neigungsgewichtseinrichtung auf die Dauer den Verkehrsverwaltungen nicht genügen.

Schaltgewichtswaagen mit Neigungsgewichtseinrichtung.

Dieses System hat sich im Eisenbahndienst bis jetzt am besten bewährt. Indem auf die Ausführungen Jahrg. 1926, S. 907—909 d. Ztg. Bezug genommen wird, ist hervorzuheben, daß im Laufe des Jahres 1927 die Alescowaage in einem neuen, den Bedürfnissen der Eisenbahn besonders angepaßten Modell herausgebracht worden ist. Das neue Modell (Abb. 3 bis 5) weist gegenüber dem ersten folgende Vorzüge auf:

1. Querstellung des Postamentes zur besseren Übersicht über die Brücke,
2. Anbringung eines Schauloches für die Ergebnisse der Grobeinstellung (100 : 100 kg) mitten über der Skala für die Feineinstellung (0—100 kg),
3. Verlängerung der Skala für die Feineinstellung von 35 auf 50 cm,
4. elektrische Innenbeleuchtung des Kastens für die Gewichtsanzeigen,
5. allseitig schwingende Brücke, dadurch Fortfall der jedesmaligen Entlastung nach der Wägung und Befahren in Wiegestellung,
6. Taraschieber bis 300 kg in geschützter Lage.

Die mit dem neuen Modell der Alescowaage gemachten Erfahrungen berechtigen zu dem Urteil, daß es unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Stückgutverkehrs die denkbar schnellste, genaueste und sicherste Verwiegung der Güter bietet.

Albert Essmann & Co. ist nicht mehr die einzige deutsche Firma, welche den Bau von Schaltgewichtswaagen mit Neigungsgewichtseinrichtungen betreibt. Ein Wettbewerb hat eingesetzt. In Hamburg ist noch die „Dinsewaage", hergestellt von der Dinse Maschinenbau A.-G. Berlin-Reinickendorf-Ost, erprobt.

Sie brachte einige Zeit nach der Erprobung der Alescowaage alter Ausführung ein Modell heraus, welches von vornherein den besonderen Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes Rechnung trug (Abb. 6—8). So war die aus Milchglas mit tief eingeätzter Beschriftung hergestellte Skala gegenüber dem alten Modell der Alescowaage vergrößert. Das rechtwinklig zur Waage gestellte Gehäuse hat eine zweiseitige Ablesung und den erheblichen Vorzug einer elektrischen Innenbeleuchtung, durch welche eine einwandfreie Ablesung ohne jedes Blenden auch bei Dunkelheit erreicht wurde.

Weiter wurde diese Waage mit sogen. Kreuzpendeln und Stoßfängern geliefert, so daß sie auch in Wiegestellung mit Stechkarren befahren werden konnte. Als größter Vorteil dieses Systems war die Taraskala (0 bis 200 kg) anzusprechen; durch sie wurde erreicht, daß das lästige Abrechnen des Gewichtes der Stechkarren, Akkord-

gestelle und sonstigen Beförderungsgeräte erspart wurde. Diese Einrichtung hat auf die Schnelligkeit und Genauigkeit durch Vermeidung von Irrtümern bei der Abrechnung bestens gewirkt.

So hat sich durch den Wettbewerb der Firmen ein allen gestellten Anforderungen genügendes Schnellwaagenmodell entwickelt.

Für den Verkehrsbeamten, welcher mit den Schnellwaagen zu tun hat, dürften noch einige Mitteilungen allgemeiner Art erwünscht sein.

Ein für den Benutzer sehr wichtiger Teil der Neigungswaagen ist die sogenannte Dämpfungsvorrichtung. Jede Neigungswaage bedarf nämlich einer Vorrichtung zur Dämpfung der Schwingungen, weil der Vorzug dieser Waagen, dem sie ihre Einführung verdanken, nämlich der Schnelligkeit dieser Wägungen, verlorenginge, wollte man abwarten, bis das schwingende Hebelwerk zur Ruhe gekommen wäre. Da die Energie der schwingenden Bewegung bei diesen Waagen verhältnismäßig groß ist, so ist zu ihrer Vernichtung eine stark

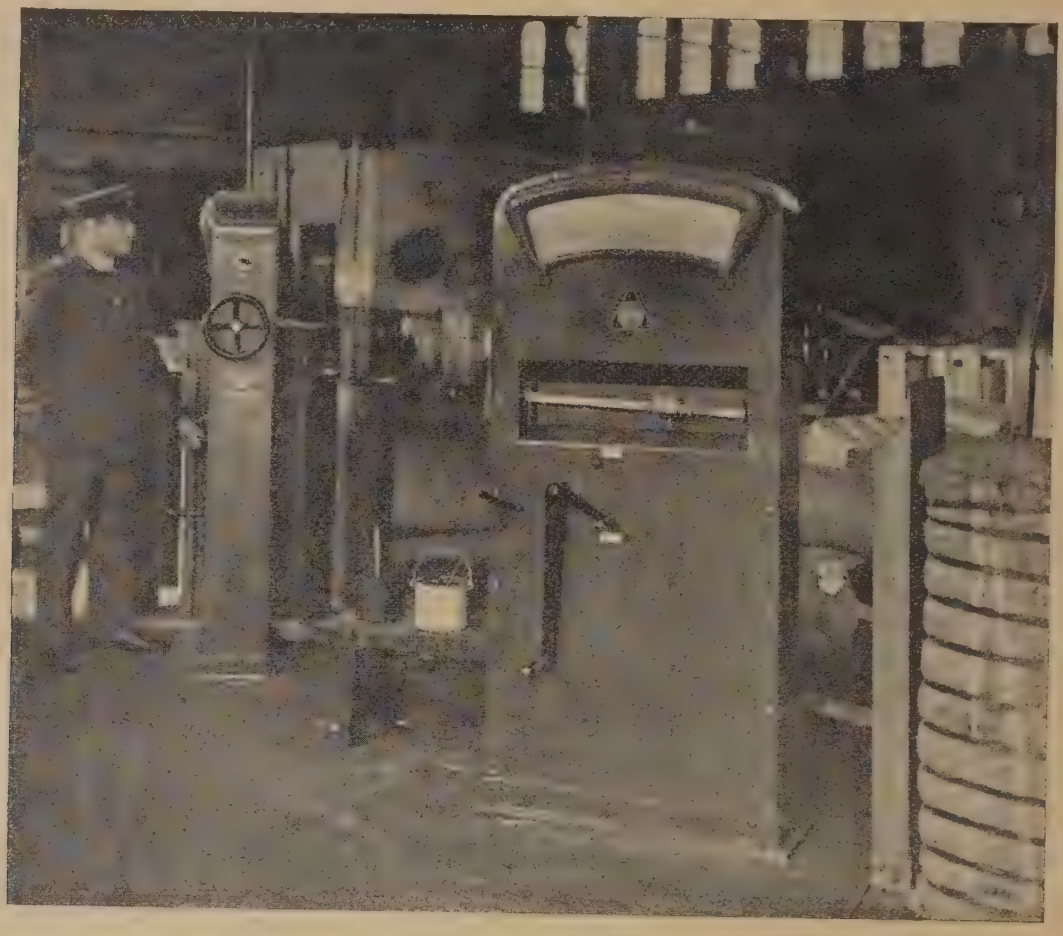


Abb. 3. Eingebaute Alesco-Schnellwaagen (Hauptgüterbahnhof Hamburg).

Die Waagen mit Neigungsgewicht sind seit Juni 1925 zur Eichung grundsätzlich zugelassen worden, weil sie ein schnelleres Wägen gestatten und der Handelsverkehr nach Waagen verlangte, welche eine schnellere Abfertigung der Käufer ermöglichen.

Die Selbsttätigkeit der Waagen mit Neigungsgewicht bei Wägungen besteht darin, daß die Waage, wenn man eine Last auf die Lastschale legt, von selbst in eine geneigte Lage übergeht, in der Gleichgewicht herrscht. Diese Lage ist von der Größe der Last abhängig. Man kann daher aus der mit Hilfe von Zeiger und Skala beobachteten Neigung des Hebels auf die Größe der Last schließen. Die Eigenschaft der selbsttätigen Ausgleichung erhält die Waage durch eine besondere Gestaltung des Neigungshebels. Dieser besteht aus einem Balken, dessen beide Arme (Gewichtsarm und Lastarm) einen nach unten offenen stumpfen Winkel miteinander bilden. Der Balken hat eine Stützschneide, um die er sich dreht, eine Lastschneide, in der die Last wirkt, und ein mit dem Gewichtsarm fest verbundenes Neigungsgewicht. Außerdem ist an dem Balken selbst oder des größeren Ausschlages wegen in Verbindung mit ihm ein Zeiger angebracht, der die Neigung des Balkens an einer Skala anzeigt.

Dämpfung erforderlich. Die Dämpfungsvorrichtung besteht aus einem Zylinder, der am Gestell der Waage befestigt ist, sowie einem in ihm schwingenden Kolben, der mit einem der beweglichen Teile gelenkig verbunden ist. Als Dämpfungsmittel wird ein stark kältebeständiges Öl verwendet. Trotzdem wird bei den starken Temperaturschwankungen, welchen die Waagen der Eisenbahn-Verkehrsdienststellen ausgesetzt sind, z. B. beim Wechsel der Jahreszeiten, das Öl steifer oder flüssiger, so daß die Dämpfungsvorrichtung verstellbar sein muß, um einen stets gleichmäßigen Zeigerausschlag zu erzielen. Um diese Verstellbarkeit zu erreichen, hat man die Grundfläche des Kolbens doppelt und durch ein gezahntes Schraubenrad gegeneinander verstellbar gemacht. Da die Grundflächen gleichzeitig kleine Öffnungen besitzen, können diese durch Drehen an dem Schraubenrad mehr oder weniger geöffnet oder geschlossen werden, so daß je nach der Dickflüssigkeit des Öles ein größerer oder kleiner Durchlaß und damit eine entsprechend geänderte Dämpfung geschaffen werden kann. Diese Verstellung läßt sich durch eine kleine Öffnung im Gehäuse von außen in wenigen Sekunden bewirken.

Abb. 4. Oberteil des Schaltschrankes einer Alesco-Schnellwaage.

Abb. 5. Alesco-Schnellwaage im Gepäckverkehr (Hauptbahnhof Leipzig).

Elektrokarren.

Die Reichsbahndirektion Altona hat inzwischen die Zahl der Anhängewagen für jeden Elektrokarren der Versandschuppen in Hamburg von 4 auf 12 erhöht und auch Bleichert-Elektrokarren Bauart 1926 beschafft. Die Vermehrung der Anhänger hat sich bewährt, obwohl die Leistungen der beiden Elektrokarren nach der Menge der bewegten Gewichte nicht in dem Maße gestiegen sind, wie es erhofft wurde. Immerhin stiegen diese um 25 %. Zweifellos wäre eine weitere Steigerung eingetreten, wenn nicht Anlaß vorgelegen hätte, mit Rücksicht auf die größere Wendigkeit und Fahrgeschwindigkeit der neuen E. K. den Kraftbetrieb mehr für den Umladeverkehr unter Befahrung der schmalen Ladebühnen, und zwar für den Austausch der Umladegüter zwischen den beiden Versandschuppen unter Zurücklegung sehr weiter Wege einzusetzen. Hierdurch wurden wesentliche Vorteile erreicht, indem gerade die zeitraubendsten Arbeiten von den E. K. besorgt wurden. Die Förderung der Ladearbeiten durch die E. K. ist jetzt so beträchtlich, daß sie trotz des verhältnismäßig geringen Anteiles der E. K. an der gesamten Güterbewegung vom Schuppenpersonal empfunden und geschätzt wird.

Zur weiteren Entwicklung des Kraftbetriebes wird die Beobachtung führen, daß es viel leichter und lohnender ist, die 30 cm hohen Anhänger zu beladen und zu entladen, als die mindestens 50 cm hohen E. K. Es bereitet nicht allein weniger Schwierigkeiten, schwere Güter auf die niedrigen Plattformen der Anhänger zu heben, sondern sie haben auch infolge größerer Länge und der Möglichkeit, ihrer Ladung eine um 20—30 cm größere Höhe zu geben, endlich infolge ihrer drei- bis viermal größeren Tragkraft die Fähigkeit, wesentlich mehr und schwerere Güter fortzuschaffen als die Motorwagen. Da letztere, um schwer beladene Anhänger ziehen zu können, auch noch selbst belastet werden müssen, erscheint es bei günstigen örtlichen Verhältnissen zweckmäßig, die E. K. im Schuppenbetrieb der Eisenbahn so auszubilden, daß sie bei großem Eigengewicht nicht selbst beladen zu werden brauch, dafür aber um so mehr befähigt werden, Anhänger u ziehen. Das größere Eigengewicht könnte durch A rüstung mit stärkeren und schwereren Batterien erz t

Abb. 6. Gehäuse der Dinse-Schaltzeigerwaage mit Tarabalken.

Abb. 7. Eingebaute Dinse-Schaltzeigerwaage (Hauptgüterbahnhof Hamburg).

en, die den E. K. zu einer drei- bis viermal längeren itsleistung befähigen würden. Gegenwärtig müssen atterien der E. K. nach etwa 10stündiger angestrengTätigkeit ausgewechselt werden. Im Hamburger Hafen E. K. vorhanden, welche etwa 35 Stunden ununterhen schwer arbeiten können. Große und schwere rien brauchen aber nicht nur seltener ausgewechselt, ern auch seltener ausgebessert zu werden, weil sie h das Ziehen schwerer Wagen weniger angegriffen len.

ur Form der Anhängewagen sei noch erwähnt, daß hier neu beschafften Wagen an beiden Stirnseiten usnehmbare Bügel erhalten haben. Die neuen Bügel 80 cm hoch gegen 62 cm der alten Form. Von eren Formveränderungen der Anhängewagen ist abhen worden, um eine möglichst einheitliche, allgemein endbare Gattung dieser Art Ladegeräte zu schaffen.

Annahmeschluß.

Die im Frühjahr 1926 gehegte Hoffnung, daß die für Eisenbahn ungünstig gewordene Verteilung der Stückuflieferung auf die Tageszeiten sich nicht noch weiter chlechtern würde, ging leider nicht in Erfüllung. erseits waren auch die hauptsächlich beteiligten Kreise den bestehenden Annahmeverhältnissen nicht recht zuden; dieser Stimmung gab die Handelskammer Hamg am 2. Juli 1926 in einem an die Reichsbahndirektion na gerichteten Schreiben Ausdruck, in welchem sie beantragte, die Güterannahme wie in der Vorkriegsbis 19 Uhr auszudehnen. Dem Antrage der Handelsmer konnte nicht entsprochen werden, weil die ahmeverhältnisse inzwischen durch die Einführung bedingten 15½ Uhr Annahmeschlusses sich gegen die kriegszeit gänzlich verändert hatten, Änderungen des erzugfahrplans notwendig geworden wären, und auch ürchtet wurde, daß eine noch stärkere Verschiebung Güteranlieferung auf den Spätnachmittag die unerschte Folge sein könnte. Um indessen den gegebenen regungen möglichst entgegenzukommen, wurde mit Wirg vom 19. August 1926 versuchsweise der begte Annahmeschluß von 15½ Uhr auf 16½ Uhr hinausschoben. Wie vorauszusehen war, führte der Versuch einer Verschlechterung der Lage; denn im Herbst 1926 t eine weitere, wenn auch nicht starke Vermehrung des rkehrs in den letzten Stunden unter Verkehrsverminung am Vormittag ein, welche die Unregelmäßigkeiten Verlade- und Abfertigungsdienst noch steigerte. Die ndelskammer versuchte allerdings Ende 1926 die Verrsbeteiligten zu einer den Verhältnissen der Eisenbahn hr entsprechenden Wahl der Auflieferungszeiten zu verassen, aber der Erfolg der erlassenen Rundschreiben r nur unbedeutend. Anfang März 1927 bewies die Güterfertigung Hgbf. Han., daß für den Verkehr im Herbst 27 eine Änderung der bestehenden Annahmeverhältnisse ringend erforderlich wäre. Nach eingehender üfung der Sachlage sah auch die Reichsbahndirektion tona den Versuch der Hinausschiebung des bedingten nahmeschlusses um eine volle Stunde als mißlungen an d teilte der Handelskammer am 21. Juni mit, daß sie mit irkung vom 1. Juli ab den bedingten Annahmeschluß auf Uhr festsetzen würde. Die Handelskammer glaubte in eser Rückverlegung eine von ihr nicht zu billigende und n beteiligten Kreisen gegenüber nicht zu vertretende aßnahme erblicken zu müssen, und regte eine gemeinsame sprechung mit den Vertretern der Verkehrsinteressenten . Diese Besprechung fand am 5. Juli im Sitzungssaale r Handelskammer statt. Außer der Reichsbahn, der Hanlskammer und Generalzolldirektion nahmen auch Vereter der Spediteure, der Schiffahrt und der Staatlichen aiverwaltung an ihr teil.

Der Versammlung wurden die Schwierigkeiten auseinadergesetzt, welche der Eisenbahn aus der oft erst gegen Uhr beendeten Anlieferung der Frachtstückgüter erüchsen und die ordnungsmäßige Verladung und Abfergung sowie die Innehaltung des für rasche Beförrung eingerichteten Fahrplans in Frage stellten. Die pediteure wiesen auf die großen Zeitverluste hin, welche nen durch die zollamtliche Abfertigung der aus dem reihafen anzurollenden Güter erwüchsen und ihnen das rühzeitige Eintreffen auf dem Güterbahnhof unmöglich achten; sie müßten darum bitten, daß die Reichsbahn nicht nur von der beabsichtigten Rückverlegung des bedingten Annahmeschlusses absähe, sondern sogar noch alle Güter restlos abnähme, wenn auch nicht abbefördere, welche bis zur Stunde 19 auf dem Güterbahnhof einträfen. Die weitere Aussprache ergab, daß von dem Handel sowohl auf die Beibehaltung eines bedingten Annahmeschlusses als auch auf die Möglichkeit bis Stunde 19 Stückgüter aufzuliefern der größte Wert gelegt wurde.

Nachdem der Vorsitzende der Handelskammer den Verkehrsbeteiligten nochmals nahegelegt hatte, den Wünschen der Eisenbahn nach früherer Anlieferung der Frachtstückgüter, soweit es irgend angängig sei, zu entsprechen, sprach er die Bitte aus, die Reichsbahndirektion möge unter Berücksichtigung des zu erwartenden besonders starken Herbstverkehrs von der Durchführung der beabsichtigten Maßnahme absehen und versuchen, unter Verbesserung ihrer Einrichtungen die von den Spediteuren vorgetragenen Wünsche zu erfüllen.

In den darauf folgenden Wochen wurde erwogen, ob und wie es möglich sei, eine alle beteiligten Kreise zufriedenstellende Lösung der Frage des Annahmeschlusses zu finden. Seitens der Güterabfertigung wurde eine Vereinfachung der Bedienung eines Versandschuppens durch den Bahnhof, die Verlegung der Spätschicht des Schuppenpersonals um ½ Stunde und die Verlegung der Vesperpause der Arbeiter in die Zeit von 19—19½ Uhr angeboten, dafür aber die endgültige Beendigung der Annahmearbeiten pünktlich 19 Uhr, die Hinausschiebung der Abholezeiten und die Späterlegung einiger Schuppenzüge erbeten. Die beteiligten Bahnhöfe erklärten, versuchen zu wollen, trotz der verkürzten, äußerst geringen Übergangszeiten den Wagenübergang auf die Anschlußzüge ohne wesentliche Änderung des Fahrplans der letzteren durchzuführen. Die Reichsbahndirektion nahm daraufhin von der Rückverlegung des bedingten Annahmeschlusses Abstand. Mit Wirkung vom 2. Oktober 1927, dem Tage des Fahrplanwechsels, konnte auch der 18 Uhr-Lukenschluß in einen 18½ Uhr-Lukenschluß umgewandelt und damit dem Wunsch des Speditionsgewerbes teilweise entsprochen werden.

Seitdem hat der Annahmeschluß für Frachtstückgut in Hamburg folgende Form:

16½ Uhr:	Bedingter Annahmeschluß, d. h. alle bis zu diesem Zeitpunkt eingetroffenen Fuhrwerke werden an beiden Versandschuppen vollständig abgefertigt, sofern ihre vollständige Abfertigung bis 19 Uhr möglich ist,
18½ Uhr:	Unbedingter Annahmeschluß für alle nach 16½ Uhr eingetroffenen Fuhrwerke,
18½ bis 19 Uhr:	Nur noch Abfertigung der bis 16½ Uhr eingetroffenen Fuhrwerke,
19 Uhr:	Vollständiger Lukenschluß unter Abweisung aller noch nicht vollständig abgefertigten Fuhrwerke.

Bei schwachem Verkehr wird der Annahmeschluß milde durchgeführt, indem während der Zeit von 18½ bis 19 Uhr auch noch nach 16½ Uhr eingetroffene Fuhrwerke abgefertigt werden. Bei starkem Verkehr werden die nach 16½ Uhr eintreffenden Fuhrwerke durch eine quer über den Aufstellungsplatz gezogene Leine von den rechtzeitig eingetroffenen getrennt, um den sonst unausbleiblichen Versuchen, sich das Recht auf Abfertigung von 18½ bis 19 Uhr anzumaßen, entgegenzutreten.

Die Veränderung des Annahmeschlusses hat sich im Herbst 1927 gut bewährt und die glatte Abwickelung des äußerst lebhaften Verkehrs der Versandschuppen ermöglicht; obgleich dieser um 7 % stärker war als im Herbst 1926 und um 22 % stärker war als im Herbst 1913, konnte er bewältigt werden, ohne daß Klagen der beteiligten Kreise erhoben wurden. Die durchschnittlichen Wartezeiten der Fuhrwerke waren etwas geringer als im Vorjahre. In den Monaten Oktober bis Dezember 1927 wurden bei Lukenschluß insgesamt nur 162 Fuhrwerke abgewiesen gegen 215 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Von den 162 Fuhrwerken waren 61 bereits vor 16½ Uhr eingetroffen, hatten an einem Schuppen ihre Versandgüter restlos aufgeliefert, mußten aber an dem anderen Schuppen nach teilweiser Abfertigung um 19 Uhr abgewiesen werden. Diese Abweisungen hatten sie zum Teil durch

mangelhafte Ordnung oder Bezeichnung der Stückgüter selbst verschuldet; andere traf eine Mitschuld insofern, als sie trotz der Warnung nicht zu spät zu kommen, mit zahlreichen Massengütern erst unmittelbar vor 16½ Uhr auf dem Güterbahnhof eintrafen. Die beteiligten Firmen sind inzwischen dem Verlangen, ihre Güter auf den Fuhren gut zu ordnen und mit sehr umfangreichen Auflieferungen spätestens 16 Uhr einzutreffen, bereitwilligst nachgekommen, so daß für den Herbst 1928 auf eine noch geringere Zahl von Abweisungen solcher Fuhrwerke zu hoffen ist, welche Anspruch auf Abfertigung in der Zeit von 18½ bis 19 Uhr haben.

Der pünktliche Annahmeschluß um 19 Uhr hat die nach der Vesperpause auszuführenden Lade- und Abfertigungsarbeiten wesentlich gefördert. Während im Herbst 1926 in zahlreichen Fällen die Begleitpapiere nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten, und dadurch viele Unregelmäßigkeiten entstanden, war im Herbst 1927 ausnahmslos eine ordnungsmäßige und rechtzeitige Abfertigung möglich. Die Förderung der Ladearbeiten ist nachgewiesen durch die eingetretene Steigerung der Leistungen der Gedingearbeiter und durch die vermehrte Bildung von Ortswagen.

Diese erfreulichen Ergebnisse sind deshalb besonders zu begrüßen, weil sie in einer Zeit stärksten Verkehrs erzielt wurden. In den Monaten Oktober bis Dezember 1927 wurden auf den beiden Versandschuppen täglich durchschnittlich 479 Wagen beladen oder entladen (Höchstzahl 524), gegen 435 im Vorjahre. Die Höchstmenge der an einem Tage angenommenen Frachtstückgüter betrug 1047 t, die der Umladesendungen 843 t.

Die gegenwärtige Form des Annahmeschlusses kann nach den gemachten Erfahrungen als durchaus zweckmäßig, jedenfalls aber als die bestmögliche angesprochen werden. Die Handelskammer hat erreicht, daß wie vor dem Kriege bis 19 Uhr Frachtstückgüter angenommen werden, das Speditionsgewerbe ist durch Beibehaltung des bedingten 16½ Uhr-Annahmeschlusses und durch die Hinausschiebung des unbedingten Annahmeschlusses um eine halbe Stunde befriedigt worden, die Güterabfertigung hat wieder 2½ Stunden Zeit, bevor sie nach Eintritt des bedingten Annahmeschlusses wegen der Vesperpause der Arbeiter und der auf diese folgenden dringenden Lade- und Abfertigungsarbeiten endgültig die Annahmeluken schließen muß. Bei alledem ist die Wirtschaftlichkeit voll gewahrt und für die im Hinblick auf den Kraftwagenwettbewerb so dringende pünktliche Beförderung gesorgt. Daß um 19 Uhr vereinzelt auch vor 16½ Uhr eingetroffene Fuhrwerke teilweise abgewiesen werden müssen, ist bedauerlich, läßt sich aber allein durch eisenbahnseitige Maßnahmen leider nicht vermeiden. Das Speditionsgewerbe muß sich mit diesem kleinen Mangel des bedingten Annahmeschlusses abfinden. Gerade für die beteiligten Kreise ist der Fortschritt gegenüber den Annahmeverhältnissen der Vorkriegszeit unverkennbar; denn in dieser hat ein bedingter Annahmeschluß nicht bestanden, obgleich er dauernd von einem Teil der Anlieferer angestrebt wurde. Jetzt fertigt die Eisenbahn nach Stunde 14 etwa 45 % der am ganzen Tage eintreffenden Fuhrwerke ab gegen 31 % im März 1924, kommt also den Bestrebungen der Kaufleute, die ihnen in der Hauptsache in den Vormittagsstunden zugehenden Aufträge noch am gleichen Tage zu erledigen, sehr weit entgegen. Wie sich überhaupt unter dem Einfluß der jeweiligen Art des Annahmeschlusses die Verteilung der Fuhrwerke auf die einzelnen Tagesstunden nach dem Zeitpunkt ihres Eintreffens beim Einfahrtor der Güterabfertigung entwickelt hat, geht aus nachstehender Übersicht hervor.

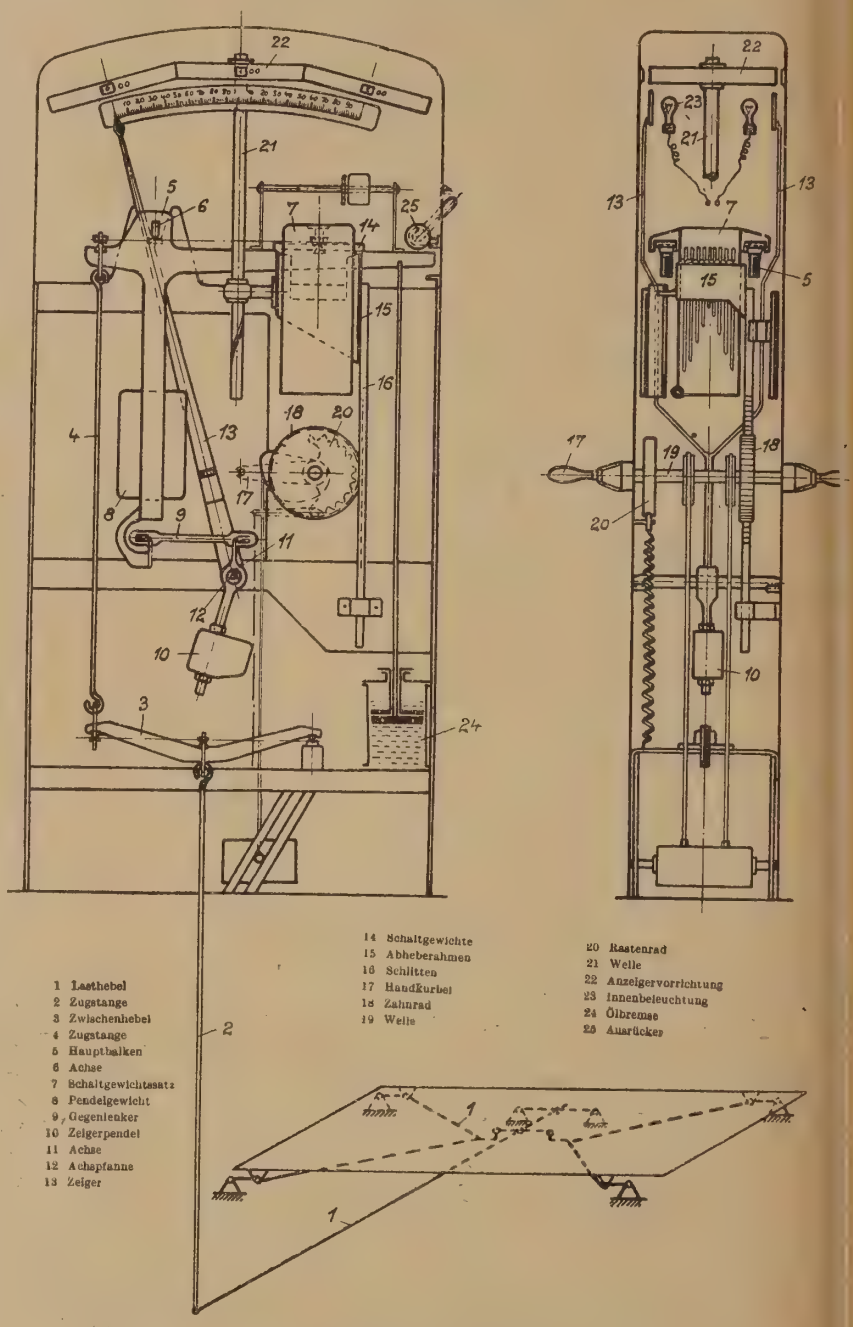


Abb. 8. Schematisch dargestellter Mechanismus der Dinse-Schaltzeigerwaage.

Die Handelskammer hat mit Dank von dem Ergebnis der Bemühungen um Vermeidung einer Zurückverlegung des bedingten Annahmeschlusses und Späterlegung des Lukenschlusses Kenntnis genommen und in ihren „Mitteilungen“ den Hamburger Verkehrtreibenden unter Hinweis auf die betrieblichen Erfordernisse nahegelegt, den Wunsch der Reichsbahndirektion Altona nach möglichst frühzeitiger Anlieferung der Güter weitgehend zu entsprechen. Nichtsdestoweniger konnte die Handelskammer sich nicht verhehlen und hat dem auch in ihrem Dankschreiben Ausdruck gegeben, daß die Tendenz zur späteren Anlieferung leider so stark in sachlichen Ursachen be

Stunden	Bei reinem 18 Uhr-Lukenschluß 3. — 15. 3. 24	Beim 18 Uhr-Lukenschluß unter vollständiger Abfertigung der bis 15½ Uhr angefahrenen Güter		bis 16½ Uhr angefahrenen Güter	beim 18½ Uhr-Lukenschluß unter vollständiger Abfertigung der bis 16½ Uhr angefahrenen Güter	
		12. — 17. 4 26	6. — 11. 12. 26	31. 5. 27	18. — 20. 10. 27	1. — 3. 12. 27
	%	%	%	%	%	%
7 — 8	5,7	7,5	6,3	8,4	4,8	6,4
8 — 9	10,5	8,5	7,9	5,9	8,1	7,9
9 — 10	10,9 } 47,7	7,8 } 40,1	8,5 } 37 9	8,0 } 36,9	8,5 } 37,7	7,8 } 37,8
10 — 11	10,3	8,0	8,0	8,1	7,9	7,4
11 — 12	10,3	8,3	7.2	6,5	8,4	8,3
12 — 13	10,0 } 21,2	8,8 } 19,1	8,9 } 18,4	7,3 } 14,4	7,7 } 18,7	7,2 } 16,9
13 — 14	11,2	10,3	9,5	7,1	11,0	9,7
14 — 15	12,7	14,1	14,2	13,6	12,4	13,4
15 — 16	10	14,6	14,9	17,3	13,9	15,7
16 — 17	6 } 31,1	8,8 } 40,8	10,9 } 43.7	10,8 } 48,7	13,2 } 43,6	11,3 } 45,3
17 — 18	2,4	3,3	3,7	7,0	3,6	3,7
18 — 18½	—	—	—	—	0,5	1,2
Zusammen	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

ündet ist, daß von noch so dringlichen Vorstellungen mmer nur ein Teilerfolg erwartet werden kann. Die eichsbahn wird zweckmäßig handeln, wenn sie die von r Handelskammer zweifellos richtig beurteilte Sachlage enso ansieht und deshalb unbeeinflußt durch unerfüllre Wünsche der beteiligten Kreise an der jetzigen, effentlich endgültigen Form des Annahmeschlusses sthält.

Bildlicher Ladeplan.

Die Aufstellung der Ladepläne, auch für große Ladeellen, erfolgte bisher ausschließlich in tabellarischer orm. Daß sie den zu stellenden Ansprüchen nicht ganz enügt haben, ist dadurch bewiesen, daß wiederholt neue uster eingeführt, daneben aber alte Muster beibehalten urden. Der Ladeplan soll dem Ladepersonal einen verindlichen und ins Einzelne gehenden Anhalt für die Beandlung der Stückgüter geben, sich auf den Fahrplan tützen, den örtlichen Bedürfnissen angepaßt sein und eine öglichst rasche Behandlung und Beförderung der Güter um Ziele haben. Da dieses Ziel gegenwärtig wegen der ekämpfung des Wettbewerbes der Kraftverkehrslinien ine außerordentliche Bedeutung hat, muß auch dem Ladelan größte Beachtung geschenkt werden. Es dürfte daher nzustreben sein, dem Ladeplan eine Form zu geben, elche die örtlichen Bedürfnisse, die Lage der in Betracht kommenden Güterzüge und die Schnelligkeit der Behandung der Stückgüter leicht erkennen läßt. Eine Tabelle kann diese Forderungen für große Ladestellen schwerlich zufriedenstellend erfüllen.

Aus diesem Grunde hat die Reichsbahndirektion Altona uf Anregung des Betriebskontrolleurs Wilke versuchsweise für die Versandschuppen in Hamburg die Aufstelung der Ladepläne in bildlicher Form zugelassen. Der erste für den der Richtung Harburg dienenden Schuppen im Sommer 1927 aufgestellte bildliche Ladeplan ist nachstehend ohne Überschrift und Aufstellungs- und Genehmigungsvermerke in verkleinertem Maßstabe (Abb. 9) dargestellt. Sein Muster umfaßt 27 Längsspalten und 37 Querspalten. Von ersteren dienen 2 der Stundenangabe, 7 den nach Richtungen getrennten Eingangszügen, 9 den Abgangszügen, 4 den Zahlen über bereitgestellte und abgeholte beladene und leere Wagen, 3 der Verteilung des Arbeiterpersonals auf die hauptsächlichsten Arbeitsvorgänge (Verladung vom Platz, Güterannahme, Güterentladung), 1 dem Ladeschluß für die Abgangszüge und 1 der Darstellung der Absendung der Begleitpapiere. Die Querspalten sind für die Angabe der 24 Stunden eines Tages, die letzten 6 Stunden des vorhergehenden, die ersten 6 Stunden des folgenden Tages und für die Zusammenzählung der eingehenden, bereitgestellten, abgeholten und abgerollten Wagen, auch nach den Richtungen getrennt, bestimmt.

Die Behandlung der Güter wird in diesem Muster dargestellt durch wagerechte und senkrechte starke Linien: am Pfeilende, welches sich an der der Zeit und Richtung des Übergangszuges entsprechenden Stelle befindet, ist dieser und die Zahl der durchschnittlich für den Schuppen von ihm angebrachten Wagen bezeichnet; die Zeit der Bereitstellung wird am anschließenden rechten Winkel abgelesen. Die Zeit der Behandlung am Schuppen ist ebenfalls annähernd ersichtlich. Pfeilenden befinden sich auch in der Spalte „Verladung vom Platz". Die weiter nach rechts unten der Pfeilspitze zustrebende Linie läßt den Ladeschluß, die Abholungszeit, die Übergabezüge und die vom Verschubbahnhof Wilhelmsburg abfahrenden Ferngüterzüge erkennen. Die Übergabezüge sind, entsprechend der kurzen Fahrzeit (15 Minuten) durch wagerechte Linien dargestellt. Die Stellung der Pfeilspitzen deutet die Abfahrtzeit und Richtung der darunter bezeichneten Fernzüge an. Im Winkel zwischen den wagerechten Linien der Übergabezüge und den senkrechten Linien der an sie Anschluß bietenden Fernzüge sind die Zahlen der durchschnittlich übergehenden Stückgutwagen angebracht. Unterbrechungen der senkrechten Linien beim Schneiden der wagerechten Linien deuten an, daß kein Wagenübergang stattfindet. Pfeilspitzen befinden sich auch in der Spalte „Entladung und Verkarrung auf Plätze und in Wagen", um anzudeuten, daß angenommene oder entladene Güter mehrere, aufeinander folgende Beförderungsgelegenheiten haben und nicht schon mit dem ersten Übergabezuge abrollen müssen oder können.

Die Absendung der Begleitpapiere mit D-Zügen ist in einer besonderen Längsspalte dargestellt, welche durch schwache, unterbrochene Linien mit dem Schnittpunkt des rechten Winkels, welcher den Übergang der beladenen Stückgutwagen vom Übergabezug auf den Güterzug bezeichnet, verbunden ist. Wo solche Verbindungslinien fehlen, müssen die Begleitpapiere sich bei den Wagen befinden.

Ein in dieser Form aufgestellter Ladeplan läßt mühelos klar erkennen:

1. die Lage der in Betracht kommenden Züge,
2. die Verteilung der Stückgutwagen auf dieselben,
3. den durchschnittlichen Bedarf an leeren Wagen zu den verschiedenen Zeiten,
4. die Verteilung des Arbeiterpersonals auf die wichtigsten Arbeitsvorgänge,

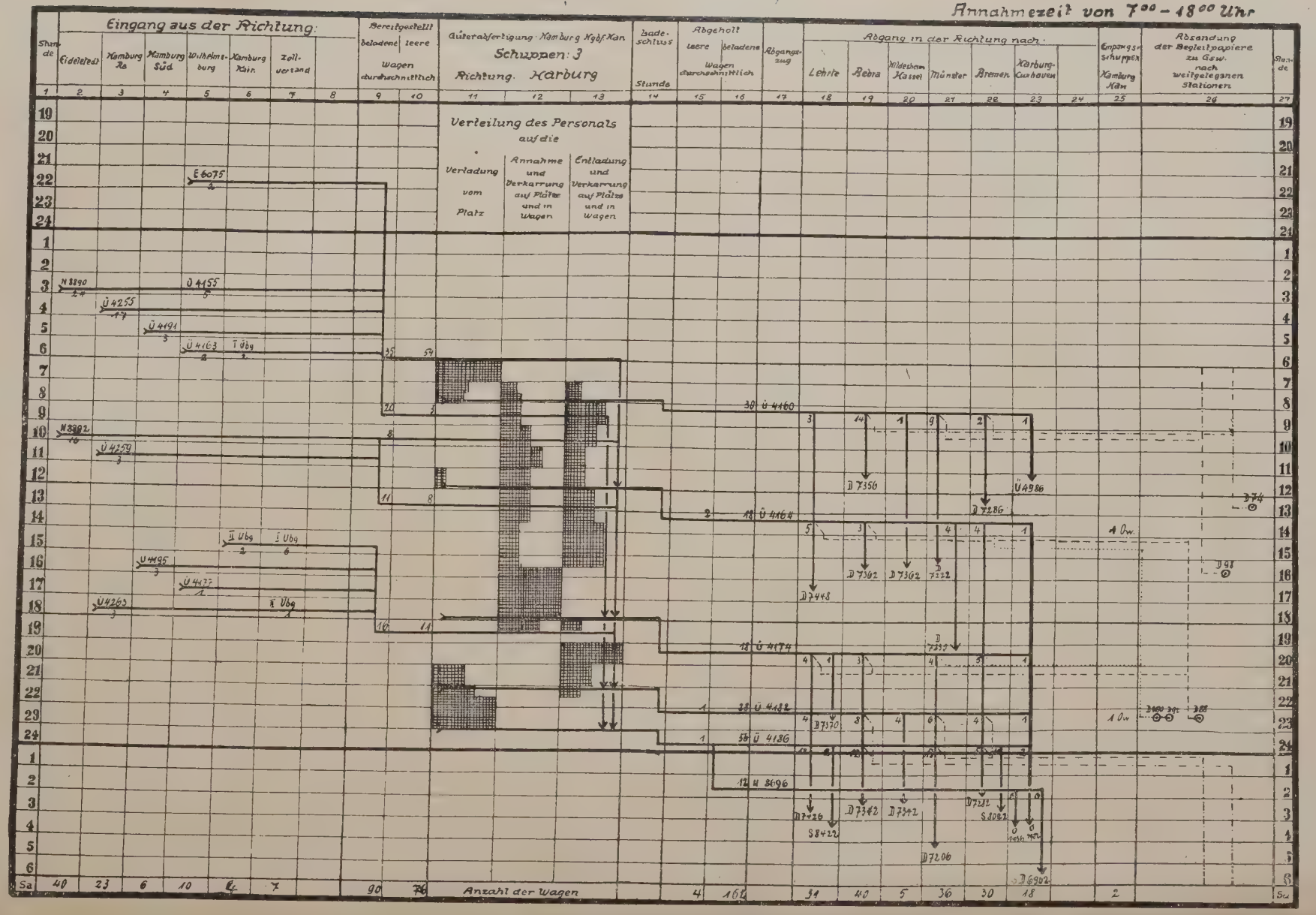


Abb. 9. Bildlicher Ladeplan (Sommer 1927).

5. Beginn und Ende der Güterannahme, -Entladung und -Verladung,
6. die Zeiträume, welche dem Bahnhof für die Bereitstellung und Abholung der Stückgutwagen zur Verfügung stehen,
7. die Grundzüge für die Zeitfolge der Fertigstellung der Begleitpapiere,
8. die Zeiträume, welche liegen zwischen einerseits dem Eintreffen der Übergabezüge oder der Verladung vom Platz (Pfeilende), anderseits dem Abrollen der die entladenen oder angenommenen oder vom Platz verladenen Stückgüter befördernden Güterzüge (Pfeilspitze).

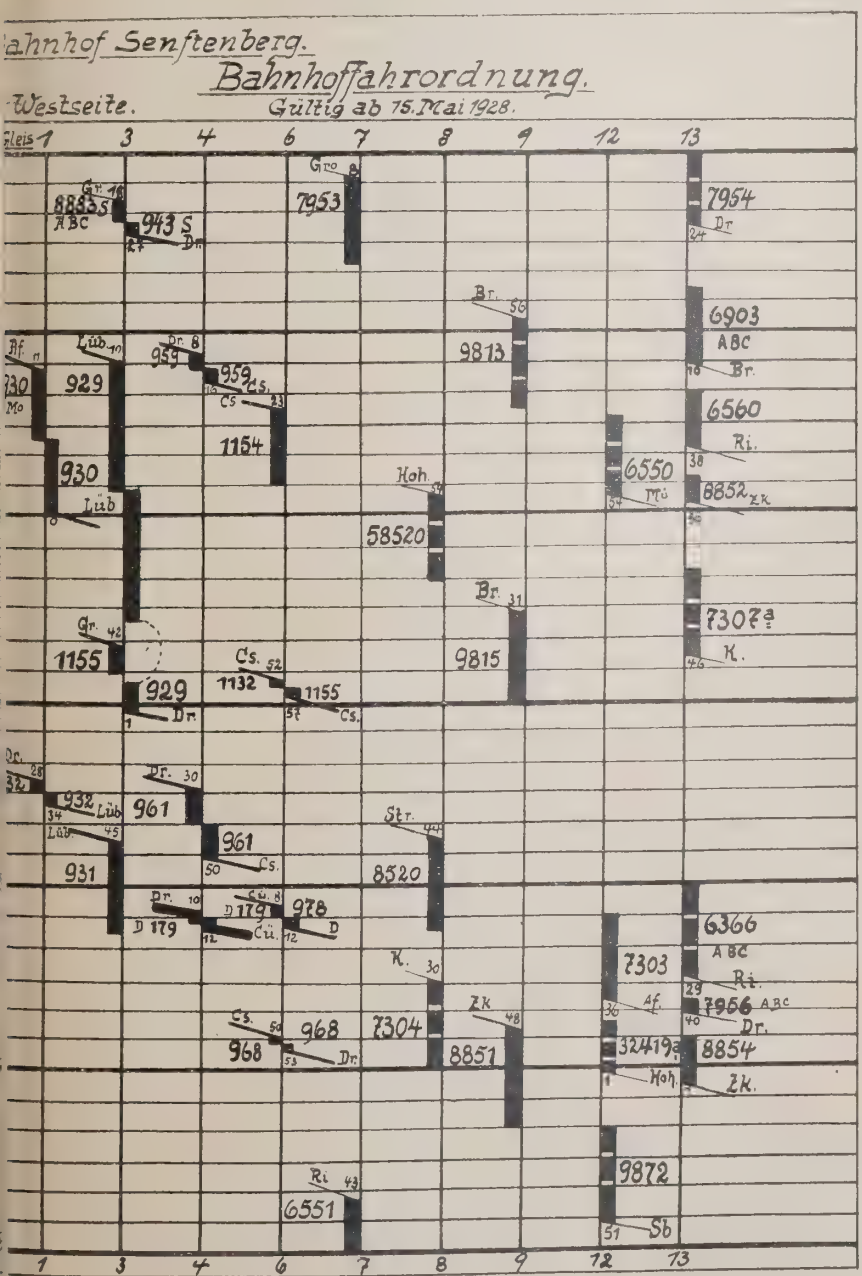
Der bildliche Ladeplan dürfte gut brauchbar sein für alle Beamte, welche an der örtlichen Leitung oder Beaufsichtigung des Ladedienstes beteiligt oder für die zweckmäßige Beförderung der Stückgutwagen verantwortlich sind und dazu imstande sein müssen, die Verhältnisse der großen Ladestellen klar zu überblicken. Für Ladestellen kleineren Umfanges dürfte das Muster 45 der Kundmachung 4 des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes genügen.

Die Bahnhoffahrordnung beim Fahrplanwechsel.

Von Bahnhofsoberinspektor **Franz Hartmann**, Senftenberg.

Die rechtzeitige Fertigstellung der Bahnhoffahrordnung die Grundbedingung für den reibungs- und störungsen Übergang vom alten zum neuen Fahrplan, zumal nn die Güterzugbildungsvorschriften, die Vorschriften den Güterzugverkehr an Sonntagen sowie die Betung der Zuglokomotiven gleichzeitig in die Bahnhoffahrordnung eingearbeitet werden müssen. Jeder Bahnhofsvorsteher wird mit allen Mitteln bestrebt sein, sein Personal rechtzeitig in den Besitz der Bahnhoffahrordnung zu setzen. Er kann dies auf folgende Weise erreichen:

1. Er läßt unter Zuhilfenahme einer Anzahl schreibgewandter Leute die neue Bahnhoffahrordnung nach Eingang des gesamten Fahrplanmaterials handschriftlich herstellen. (Sehr kostspieliges Verfahren.)
2. Er gibt die Änderungen gegenüber der bisherigen Fahrordnung durch schriftliche Mitteilungen bekannt und überläßt die Einbesserung dem Personal selbst. (Nicht zu empfehlen, weil keine Sicherheit, daß Einbesserung erfolgt ist.)
3. Er stellt die Bahnhoffahrordnung auf Grund des Fahrplanentwurfs auf und gibt sie sofort in Druck.



Nach meiner persönlichen Wahrnehmung ist die dritte Art die sicherste, weil man so rechtzeitig in den Besitz der neuen Bahnhoffahrordnung gelangt und während des Druckes eingetretene Änderungen sich leicht und schnell einbessern lassen. Das Personal hat bestimmt spätestens 48 Stunden vor dem Fahrplanwechsel die Bahnhoffahrordnung, so daß die glatte Überleitung vom alten zum neuen Fahrplan gewährleistet ist. Die Güterzugbildungsvorschriften, Sonntagsruhevorschriften, Wartezeitvorschriften usw. können dem Personal, das diese Angaben braucht, zunächst durch besondere Mitteilungen, später durch Einbesserung in die Bahnhoffahrordnung bekanntgegeben werden.

Die Frage, ob es unbedingt nötig ist, alle Beamten und Dienstposten, die jetzt die Bahnhoffahrordnung in Buchform erhalten, mit dieser in dem geschilderten Umfange auszurüsten, dürfte zu verneinen sein.

Vor einigen Jahren hat die RBD. Halle die Verwendung der Fahrplanbücher durch die Leiter der Dienststellen, Fahrdienstleiter und Auf-

sichtsbeamten verboten und ausschließlich die Benutzung der bildlichen Fahrpläne für die oben genannten Beamten verlangt. Trotz des anfänglichen Sträubens der Beteiligten hat sich die Anordnung sehr gut bewährt. Je rücksichtsloser die Fahrplanbücher eingezogen wurden, desto schneller hatte sich das Personal an das Arbeiten mit dem bildlichen Fahrplan gewöhnt, und heute möchte es diesen gar nicht mehr missen.

Ähnlich kann es auch mit der Bahnhoffahrordnung gemacht werden. An Stelle der bisherigen Bahnhoffahrordnung in Buchform werden bildliche Bahnhoffahrordnungen herausgegeben und die Fahrdienstleiter-, Aufsichts-, Stellwerks-, Rangierleiter- und Zugabfertigerposten lediglich mit einer bildlichen Bahnhoffahrordnung ausgerüstet. Gerade eine bildliche Bahnhoffahrordnung ist z. B. für den Fahrdienstleiter dann von größtem Wert, wenn bei Zugverspätungen oder aus sonstigen Ursachen von der Bahnhoffahrordnung abgewichen werden muß. Sie gibt dem Fahrdienstleiter sofort die einzige Möglichkeit, sich zuverlässig mit einem Blick davon zu überzeugen, wie er unter Berücksichtigung des gesamten Zugverkehrs seine Züge am schnellsten und sichersten abweichend von der Fahrordnung durch- und unterbringen kann.

Die bildlichen Bahnhoffahrordnungen können den örtlichen Verhältnissen entsprechend mit allen möglichen abgekürzten, trotzdem aber leicht verständlichen, Bemerkungen versehen werden, so daß der Inhalt der Buch-Bahnhoffahrordnung ebenso einwandfrei aus der Bild-Bahnhoffahrordnung ersehen werden kann. So läßt sich durch Hinzusetzen der Buchstaben ABC bei den Zugnummern ersehen, welche Züge Sonntags gefahren werden, und durch Beifügung telegraphischer Abkürzungen kann die Zusammenstellung und die Zielstation des Zuges ersichtlich gemacht werden.

Ich bin überzeugt, daß ähnlich wie bei der Anordnung der ausschließlichen Benutzung der bildlichen Fahrp Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamte, Stellwerkswärter sich ebenso schnell und sicher an die bildliche Bahnhoff ordnung gewöhnen und auf die Bahnhoffahrordnung Buchform bei entsprechender Durcharbeitung sogar g lich verzichten werden.

Doch nicht nur für einzelne örtliche Dienstpo eines Bahnhofes bietet die bildlich dargestellte Bahn fahrordnung große Vorteile gegenüber der Buch-Bahn fahrordnung, weit wertvoller ist die bildliche Bahnhoff ordnung für Betriebskontrolleure, Oberzugleitung, A vorstände, Betriebsdezernenten usw., die dadurch einen genaueren Überblick über die Betriebsverhältnisse e großen Bahnhofes erhalten als durch die Buch-Bahn fahrordnung.

Jeder Bahnhof wird seinen eigenen Verhältnissen sprechend die für ihn zweckmäßigste Form der bildlic Darstellung wählen müssen. Es ist hierbei zu beachten, sie der Länge und Breite nach beliebig oft gefaltet wer kann, so daß sie bequem in jeder Rocktasche unterzubrin ist. Ein Maß von 13 cm Breite und 13 cm Höhe wird übe passen.

Abschließend möchte ich sagen: die jetzige Ba hoffahrordnung in Buchform ist nicht mehr zeitgen Überall zeigt sich heute das Bestreben, sich von der Bu form loszulösen und zur bildlichen Darstellung üb zugehen. Ich darf hierbei auf die bildliche Darstellung Wagenübergangsplanes hinweisen, die zweifellos be und übersichtlicher ist als der Wagenübergangsplan Buchform. Man wird daher den Vorschlag der Umwa lung der Bahnhoffahrordnung in Buchform in eine bildli Bahnhoffahrordnung sicher einer eingehenden Prüfung terziehen müssen, und ich zweifle nicht, daß man sich die in Vorschlag gebrachte bildliche Bahnhoffahrordnu entscheiden wird.

Österreichische und schweizerische Bergbahnen.[1])

Von Regierungsrat Dr. **Emil Weinberg**, Wien.

Die Bergbahnen der Schweiz üben vom Zeitpunkt ihrer Entstehung — den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts — eine große Anziehungskraft auf die Reisenden der ganzen Welt aus. Seit ungefähr zwei Jahren werden auch in Österreich Bergbahnen in größerer Zahl gebaut. Die Frage liegt nahe, ahmt Österreich hierbei die Schweiz nach oder geht es seine eigenen Wege?

Zur Zeit der Monarchie beschäftigte man sich in Österreich nicht viel mit Bergbahnen. Das alte Österreich war auf einem anderen Gebiete bahnbrechend, auf dem der Gebirgsbahnen. Hohe Gebirgszüge wurden durch Tunnels für Eisenbahnen das erstemal durchbrochen. Im Jahre 1854 wurde die Semmeringbahn vollendet, im Jahre 1867 die Brennerbahn, im Jahre 1884 die Arlbergbahn, im Jahre 1906 die Karawanken- und Wocheinerbahn, im Jahre 1909 die Tauernbahn. Allerdings gab es im heutigen Österreich auch in der Zeit vor dem Weltkriege einige Bergbahnen und zwar vier Zahnradbahnen, drei Standseilbahnen oder bodenfeste Drahtseilbahnen, eine mit gemischtem Betrieb d. i. Zahnrad- und Reibungsbahn und eine Reibungsbahn, somit zusammen neun Bergbahnen. Zu den Zahnradbahnen gehören: 1. Die Bahn auf die Gaisbergspitze bei Parsch nächst Salzburg, erbaut im Jahre 1887. Die Höhe ihrer Endstation beträgt 1286 m über dem Meere. 2. Die Bahn auf den Schafberg bei St. Wolfgang im Bundesland Salzburg, erbaut 1893. Höhe über dem Meere 1732 m. 3. Die Bahn auf den Schneeberg bei Puchberg, erbaut 1897. Höhe 1795 m. 4. Die Bahn auf den Kahlenberg bei Wien, 483 m hoch. Ihr Betrieb ist seit 1917 eingestellt. Zu den Standseilbahnen gehören 5. die Hungerburgbahn bei Innsbruck, erbaut 1906, Höhe 856 m. 6. Die Bahn auf den Schloßberg bei Graz, erbaut 18 Höhe 471 m. 7. Die Bahn auf die Hohensalzbu bei Salzburg, erbaut 1892, Höhe 508 m. 8. Eine Bahn gemischtem Betrieb ist die Achenseebahn in Ti erbaut 1889, Höhe 973 m. 9. Eine Reibungsbahn ist die den Pöstlingsberg bei Linz, Höhe 519 m. Die Bild hat sich seit kurzem sehr geändert. Die Repub Österreich geht neuerdings daran, ihre Berge zu erobe aber nicht mehr durch Tunnels, sondern durch Bezw gung der Gipfel vermittelst eines neuen Systems der Be bahnen, der Seilschwebebahnen oder der Lu seilbahnen d. s. auf Stützen gespannte Stahldräh die einer beweglichen Kabine als Schiene dienen. Die E wicklung dieser Bahnen ist geradezu eine überraschen Vor zwei Jahren wurde die erste Seilbahn gebaut, kurzem zählen wir zehn. Zu den Seilbahnen hören: 1. Die Raxbahn bei Payerbach. Sie wu als erste Seilbahn in Österreich am 2. Juni 1926 öffnet. Ihre Endstation liegt in einer Höhe von 1546 2. Die Bahn auf die Zugspitze bei Ehrwald in Tirol. Hö 2805 m über dem Meere. 3. Die Pfänderbahn bei Bregenz, Höhe 1064 m. 4. Die Bahn auf den Feuekogel (Kranabethsattel) im Höllengebirge, Hö 1591 m. 5. Die Kanzelbahn bei Villach, Höhe 1471 6. Die Schmittenhöhebahn bei Zell am See, Hö 1968 m. 7. Die Bahn auf die Bürgeralpe bei Mar

[1]) Vgl. hierzu „Einiges über Bergbahnen, ihre Art und Konstruktionen" von Hauptmann a. D. Oefele Nr. S. 504 Jahrg. 1926 d. Ztg. Die Schriftleitung.

in Steiermark, Höhe 1255 m. 8. Die Bahn auf den hnenkamm bei Kitzbühel in Tirol, Höhe 1660 m. Die Patscherkofelbahn bei Igls nächst Innsck, Höhe 1970 m. 10. Die Bahn auf das Hafelekar Innsbruck, Höhe 2256 m.

Außerdem bestehen noch eine Reihe von Entwürfen für schwebebahnen in Österreich so z. B. auf den Ankogel Mallnitz in einer Höhe von 1550 m, auf den Dachstein, hleck, Untersberg und auf den Lofer.

Die schweizerischen Bergbahnen bieten ein z anderes Bild als die österreichischen. Laut der weizerischen Eisenbahnstatistik vom Jahre 1925 gibt dort 15 Zahnradbahnen und 49 Drahtseilbahnen d. s. ndseilbahnen teils mit, teils ohne Zahnstangen. Hinen gibt es in der Schweiz nur eine einzige Seilschwebe-n: Die im Dezember des Jahres 1927 eröffnete Bahn schnialp—Hotel Trübsee mit einer Höhe von 1800 m. im Jahre 1908 gebaute Wetterhornaufzug bei Grindeld, der einen Höhenunterschied von 420 m überwindet ein Vorläufer der heutigen Seilschwebebahnen — steht dem Kriege still und wird wahrscheinlich nicht wieder ffnet werden. Von den 15 schweizerischen Zahnradnen seien einige von den bedeutenderen unter Angabe Höhe der Endstation über dem Meere erwähnt: Arth—ikulm 1750 m. Brienz—Rothornbahn 2252 m. Gornerbahn 3020 m. Jungfraubahn 3457 m. Pilatusbahn 6 m. Schynige Platte 1970 m. Wengernalpe 2064 m. nte Generoso 1596 m. Glion—Rochers de Naye 1973 m. n den 49 Drahtseilbahnen stellen die meisten bloß eine rbindung zwischen einzelnen Städten und höher gelen Stadtteilen oder etwas höher liegenden Orten her B. die Zürichbergbahn, Rigiviertel bei Zürich, die älteste Jahre 1879 erbaute Drahtseilbahn Lausanne—Ouchy, ner Territet—Glion, Biel—Magglingen, Rheineck—lzenhausen, Ragaz—Walzenhausen usw. Viel wichtiger unsere Betrachtung sind die eigentlichen Bergbahnen a.: die Bürgenstockbahn mit einer Höhe von 879 m über n Meere, Davos Platz—Schatzalpe 1864 m, Engelsberg—rschnialp 1300 m, Lauterbrunnen—Grütschalp 1489 m, senbahn 2353 m, Stanserhornbahn 1901 m mit drei Teilecken, Lugano—Monte Salvatore 889 m.

Daraus geht hervor, daß sich Österreich eines deren Mittels bedient als die Schweiz, die Spitzen seiner Berge allgemein zugänglich zu chen. Während die Schweiz sich hierzu vorzugsweise Zahnradbahnen, in zweiter Linie der Standseilbahnen lient, erschließt nun Österreich seine Berge durch Seilwebebahnen. Die Schweiz verfügt bloß über eine einze Seilbahn. Der Grund liegt darin, daß die schweizeche Eisenbahnbehörde für die Erbauung von Seilbahnen rartig strenge Sicherheitsvorschriften erlassen hat, daß r Bau solcher Bahnen wirtschaftlich außerordentlich erwert ist. So verfügt die neue eidgenössische Vorschrift r den Bau von Seilbahnen vom 10. Juni 1926, daß für le Fahrbahn mindestens zwei Tragseile verwendet rden, deren gegenseitige Lage derart sein muß, daß im lle des Bruches eines Seiles ein Entgleisen oder Abirzen des Fahrzeuges nicht möglich ist. In Österreich gnügt sich die Eisenbahnaufsichtsbehörde mit einem agseil, das bei entsprechender Stärke und ununterochener Beaufsichtigung erfahrungsgemäß genügende herheit bietet.

Die Entwicklung der drei Bahnsysteme war folgende: hnradbahnen wurden seit 1870, Standseilbahnen seit 1878 d Seilschwebebahnen seit 1908 jedoch vorwiegend für den Güterverkehr gebaut. In Österreich wurde allerdings schon im Jahre 1873 eine Standseilbahn auf den Leopoldsberg bei Wien gebaut, die jedoch nicht lange bestand. Die überraschende Entwicklung der Seilschwebebahnen ist bekanntlich auf die Erfahrungen zurückzuführen, die man mit ihnen während des Krieges machte. Der österreichische Ingenieur Zuegg stellte bekanntlich theoretisch und praktisch fest, daß stark gespannte Drahtseile der Abnützung weniger unterliegen als die früher benutzten lose gespannten. Zugleich erreichte er den Vorteil, daß man dadurch zum Bau von Seilbahnen einer geringeren Zahl von Stützen bedurfte und größere Spannweiten zwischen den einzelnen Stützen erzielte. Die Seilbahnen weisen gegenüber den Zahnradbahnen und den Standseilbahnen folgende große Vorteile auf: Der Boden wird entlastet, die Grunderwerbungskosten sind sehr niedrige, die Baufrist ist eine kurze (etwa die Hälfte gegenüber der von Zahnradbahnen). Der Bau ist ziemlich unabhängig von der Form und der Lage des Geländes. Der Betrieb wird von der Witterung, besonders von Überschwemmungen und Schneefällen nicht beeinflußt. Er wickelt sich im Winter fast so wie im Sommer ab. Die Seilbahn ist daher für Wintersportorte und -Gebiete besonders geeignet. Endlich ist der Verkehr unter der Bahn nicht gehindert.

Allerdings sind die Meinungen der Techniker über den Wert der drei Bahnsysteme von Bergbahnen noch keine einheitlichen. Jedenfalls spricht der bisherige rasche Bau von zehn Seilbahnen in Österreich für die Angemessenheit dieses Systems für Österreich. Dieses kapitalarme Land hätte schwerlich die viel höheren Kosten für die Erbauung von Standseilbahnen oder von Zahnradbahnen aufbringen können.

In technischer Beziehung sind in der Schweiz und in Österreich grundlegende Verschiedenheiten vorhanden. In einer anderen Richtung liegen jedoch die Verhältnisse gleich. Das Gedeihen der Bergbahnen in beiden Ländern ist von einem lebhaften Fremdenverkehr abhängig. Ihm verdanken die Mehrzahl der schweizerischen Bergbahnen ein finanzielles Erträgnis des Betriebes. Dies erklärt auch ihre große Anzahl. Für einen Teil der österreichischen Bergbahnen ist der deutsche Reiseverkehr überaus günstig. Dies gilt namentlich für die nahe der deutschen Grenze gelegenen wie für die Zugspitzen- und die Pfänderbahn, wahrscheinlich auch für die Schmittenhöhebahn und die künftigen Innsbrucker Bergbahnen. Die Erfahrungen, die die Schweiz bei dem Betrieb ihrer Bergbahnen gemacht hat, darf Österreich nicht unbeachtet lassen. Der verdienstvolle, schweizer Bergbahningenieur E. Strub hat in seinem Buche: „Bergbahnen der Schweiz bis 1900“ darauf hingewiesen, daß ältere Bergbahnen nach dem Bau neuer mit großer Anziehungskraft weniger benutzt werden. Auch in Österreich dürfte ein Zeitpunkt kommen, in dem der Bau neuer Bergbahnen nur auf Kosten der bestehenden wird stattfinden können. Wann dieser Zeitpunkt eintreten wird, darüber lassen sich allerdings derzeit nicht einmal Vermutungen anstellen. Jedenfalls wäre es sehr wünschenswert, wenn die österreichischen Bergbahnverwaltungen bald einen Verband zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen bilden würden. Sein Zweck wäre vor allem der Meinungsaustausch über ihre Erfahrungen auf technischem Gebiete und eine gemeinsame Werbetätigkeit im Auslande. Die österreichischen Bergbahnen können nur dann gedeihen, wenn das Ausland davon Kunde erhält, daß Österreich dasjenige Land Europas ist, das die meisten Seilbahnen besitzt.

Bücherschau.

— **Sammlung von Vorschriften über Anstellung und förderung der Beamten bei der Deutschen Reichsbahnsellschaft (Personalvorschriften)**, Band 4. Zusammenstellt und erläutert von Menert, Reichsbahndirektor und itglied der Hauptverwaltung. Berlin 1928. Volkskraft rlagsgesellschaft m. b. H., Berlin W 35, Kurfürstenstr. 6/7. Preis 7 RM.

Der vorliegende Band der Personalvorschriften bringt nächst Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen, e in den Abschnitten I bis XXI und in dem Abschnitt erschiedenes“ der drei ersten Bände behandelt sind. ieser ergänzende Teil umfaßt die Zeit von März 1926 bis Ende März 1928. Sodann folgt ein neuer Teil, der Bestimmungen und Erläuterungen auf den im Band 1 bis 3 noch nicht behandelten Gebieten des Anstellungswesens, nämlich für Weichenbeamte (Abschnitt XXII), Beamte des gehobenen mittleren technischen Dienstes (technische Obersekretäre) (Abschnitt XXIII) und für technische Assistenten und Sekretäre (Abschnitt XXIV) enthält. Den Schluß bildet ein Verzeichnis der in Band 1 bis 4 enthaltenen Erlasse und Verfügungen in zeitlicher Folge, das die Auffindung einer Bestimmung erleichtern soll.

Das Werk wird allen Fachleuten, die sich mit dem Personalwesen der Reichsbahndirektion zu befassen haben, ein willkommener Führer sein, um sich schnell über den schwierigen Stoff zu unterrichten. P

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Entscheidung des Reichsbahngerichts.** Das in Sachen der von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beantragten Tariferhöhung angerufene Reichsbahngericht (vgl. Nr. 30, Seite 820 d. Jahrg.) hat folgende Entscheidung getroffen:

„Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist berechtigt, zu einem von dem Reichsverkehrsminister zu bestimmenden, möglichst nahem Zeitpunkt eine Tariferhöhung für den Güterverkehr und den Personenverkehr in einem Verhältnis von etwa 4 : 1 zueinander und in einem Ausmaß vorzunehmen, daß sie eine Mehreinnahme von 250 Millionen Reichsmark jährlich erzielen kann."

Dieser Entscheidung ist eine umfangreiche Begründung beigegeben, die inhaltlich unter anderem folgendes enthält:

Das Reichsbahngericht hat die Bilanz-, Gewinn- und Verlustrechnung der Reichsbahn auf das eingehendste geprüft mit Unterstützung der Professoren Dr. Schmalenbach, Köln, und Dr. Geiler, Mannheim. Daraufhin wurde vom Gericht eine Gewinn- und Verlustrechnung der Reichsbahn auf den 31. Dezember 1927 frei von kameralistischen Einwirkungen aufgestellt, die darin gipfelte, daß der Bruttoüberschuß von 1269,7 Millionen Reichsmark mit 100,8 Millionen Reichsmark auf die gesetzliche Ausgleichsrücklage entfällt, mit 61,6 Millionen Reichsmark auf die Dividende für Vorzugsaktien, mit 173,2 Millionen Reichsmark auf den Gewinnvortrag und mit 934,1 Millionen Reichsmark auf Abschreibung.

Das Gericht stellt fest, daß diese von ihm errechneten 934,1 Millionen für Abschreibung für 1 Jahr unzulänglich seien. Sie ergeben nur eine Abschreibung von 3,6 % der Anlagewerte, wodurch die Finanzlage der Reichsbahn beengt und knapp werde. Die disponiblen Mittel der Reichsbahn betrügen nach Abzug der gebundenen Reserve (gesetzliche Ausgleichsrücklage) nur 241 Millionen Reichsmark, das sind 4,6 % des Umsatzes, während das Gericht nach dem guten Grundsatz des deutschen Handelsrechts es für nötig hält, jährlich eine Reservestellung aus dem Reingewinn solange vorzunehmen, bis ein Reservefonds von 10 % des Grundkapitals vorhanden sei.

In dem zweiten Teil der Begründung wird die Einnahmeentwicklung des Jahres 1928 geprüft. Wenn auch die ersten 7 Monate erhöhte Bruttoeinnahmen gebracht hätten, die nach gemeinsamer Auffassung zwischen Reichsregierung und Reichsbahn eine Gesamteinnahme von 5110 Millionen Reichsmark in 1928 gegenüber 5039 Mill. Reichsmark in 1927 erwarten ließen, so stünden dieser aufsteigenden Linie in den Einnahmen doch wesentlich erhöhte Ausgaben gegenüber. Die persönlichen Ausgaben ließen ein Mehr von 236 Millionen Reichsmark in 1928 gegenüber 1927 erwarten, während die sächlichen Ausgaben aus Mangel an Mitteln stark hätten eingeschränkt werden müssen. Diese Einschränkungspolitik ergäbe sich aus folgender Zusammenstellung:

	1927	1928	1928 gegen 1927 + oder —
Persönliche Aufwendungen . .	2178	2470	+ 292
Sachliche Aufwendungen . . .	1388	1258	— 130
Erneuerungen	650	633	— 17

Unter Berücksichtigung der ernsten Ausführungen der Reichsbahn, die sich auf die betriebssichere Instandhaltung und Erneuerung ihrer Anlagen bezieht und auf die Pflicht, die Eisenbahnanlagen technisch und wirtschaftlich fortzubilden, stellt das Gericht in Übereinstimmung zwischen Reichsregierung und Reichsbahn fest, daß die notwendigen Aufwendungen der Reichsbahn für das Jahr 1928 einschließlich Erneuerung und des Nachholens alter Schäden mit 4417 Millionen Reichsmark anerkannt werden könnten.

Bei 5110 Millionen Reichsmark Einnahmen und 4417 Millionen Reichsmark Ausgaben bliebe ein Betriebsüberschuß von 693 Millionen Reichsmark. Die Summe würde durch die gesetzlichen Verpflichtungen nicht voll aufgezehrt, sondern es würde noch ein

Fehlbetrag von 74 Millionen Reichsmark für 1928

entstehen. Zur Deckung der Dividendenzahlungen und der Abschreibungen auf Anlagezuwachs würde die gesetzliche Rücklage aufgezehrt werden. Mit der vom Gericht als zweckmäßig erachteten Abschreibung würde sich für das Jahr 1928 ein nicht gedeckter Bedarf von [illegible] Millionen Reichsmark ergeben.

In dem dritten Teil der Begründung führt das Gericht aus, daß eine Tariferhöhung der schwierigen Lage der Reichsbahn nur dann abhelfen könne, wenn sie nicht eine neue Bewegung auf Arbeitszeitverkürzung oder auf Lohn- und Gehaltserhöhung bei ihr oder ihren Lieferanten auslösen würde. Dabei wird ausgeführt, daß die schwierige und beengte Lage der Reichsbahn einmal auf das immer größere Anwachsen der Personallasten zurückzuführen sei. Die politische Personallast aus der Zeit der Personalinflation betrüge jährlich 212 Millionen Reichsmark. Übernahme dieser Lasten habe die Reichsregierung nicht in Aussicht stellen können. Der zweite Grund wird von dem Gericht in der seit 1926 durch die ganze deutsche Wirtschaft gehende Welle von Arbeitszeitverkürzung und gleichzeitiger Erhöhung von Gehältern und Löhnen gefunden. Die Reichsbahn sei nicht in der Lage, infolge verteuerter Personalkosten eine wesentliche Einschränkung ihres Dienstbetriebes durchzuführen.

Wenn nach allem eine größere Mehreinnahme als 250 Millionen Reichsmark im Jahre vom Gericht für notwendig gehalten wird, so hat das Gericht doch von einer Ausdehnung des Antrags der Reichsbahn nach oben abgesehen im Vertrauen darauf, daß die Reichsbahn in ihrer Betriebswirtschaft und in ihrer Geldwirtschaft eine sorgfältig abgewogene Sparsamkeit und Disposition und eine klare Finanzwirtschaft obwalten läßt.

Die Einwirkung der Tariferhöhung auf die deutsche Volkswirtschaft ist auch vom Gericht erörtert worden. Das Gericht glaubt, daß eine Unrentabilität der Deutschen Reichsbahn für die Gesamtwirtschaft sich entschieden ungünstiger auswirke als eine Tariferhöhung.

Die Verlustwirtschaft bilde das Hemmnis für einen künftigen Tarifabbau.

Die Entscheidung des Gerichts sei so zu verstehen, daß zur Erreichung der Mehreinnahme von 250 Millionen Reichsmark nur eine einmalige Tariferhöhung zulässig sein soll.

Bei der Durchführung der Tariferhöhung soll entsprechend dem Vorschlag der Reichsbahn eine besondere schonende Regelung für Brennstoffe und für Heu und Stroh vorgenommen werden. Außerdem empfiehlt das Gericht die individuelle Behandlung einzelner Güter- und Verkehrskomplexe, die dem Interesse der Wirtschaft dienen und die Prüfung, ob nicht Tarifermäßigungen in bestimmten Relationen eine solche Verkehrssteigerung bringen, daß sie zu absoluten Verkehrseinnahmen führen.

Auch die Schonung des Berufsverkehrs bei der Erhöhung der verhältnismäßig niedrigen Personentarife begrüßt das Gericht, wie es auch die Einführung des Zwei-Klassensystems befürwortet, da hierbei lediglich die praktischen Folgen aus der Benutzung der Wagenklassen gezogen würden.

Zum Schluß beschäftigte sich das Gericht in seiner Begründung noch mit der Beschaffung von neuen Mitteln für neue Anlagen. Diese Mittelbeschaffung ist nach der Feststellung des Gerichts besonders dringlich und wichtig, weil manche wesentlichen technischen und organisatorischen Verbesserungen und Fortschritte bei der Reichsbahn erst voll wirksam werden könnten, wenn das System, auf dem sie aufgebaut sind, ganz durchgeführt sei.

Bei Betrachtung der gesamten finanziellen Entwicklung der derzeitigen Lage der Reichsbahn hat das Gericht di

rzeugung gewonnen, daß bei der Reichsbahn zu keiner , seit ihrer Begründung, diejenige finanzielle Be- ungsfähigkeit und Freiheit vorhanden war, die ein Un- ehmen von dieser Größe und von dieser Bedeutung die deutsche Gesamtwirtschaft besitzen muß. Die fi- nzielle Lage der Reichsbahn bürde aber der hsregierung die vordringliche Aufgabe auf, den für die hsbahn unumgänglich notwendigen liquiden Betriebs- elstand, der auf nicht weniger als eine Milliarde hsmark geschätzt werde, zu schaffen.

— **Neues amtliches Reisebüro in Berlin.** Am 23. August fneten Mitteleuropäisches Reisebüro (MER) und Inter- onale Schlafwagen-Gesellschaft (ISG) ein gemeinsames s Reisebüro in bester Geschäftslage des Berliner tens, Kurfürstendamm 17, Ecke Joachimsthaler Straße der rechten Seite von der Kaiser Wilhelm-Gedächtnis- he aus). Der Raum ermöglicht Zu- und Abgang sowohl Kurfürstendamm wie von der Joachimsthaler Straße In dem Büro befinden sich sechs Abfertigungsstände das MER bzw. die ISG, Auskunfts- und Abfertigungs- d für die Paketfahrt und den Norddeutschen Lloyd und Auskunftsstelle (Prospekt-Abgabe) für die Reichs- rale für den Deutschen Reise-Verkehr (RDV). Aus Erdgeschoß führt eine Treppe nach dem Obergeschoß len Dienst- und Abfertigungsräumen der Berliner Paket- t. In dem neuen Büro werden alle Fahrkarten und rscheine, sowie Bett- und Platzkarten zu amtlichen rpreisen abgegeben und alle Reisebürogeschäfte, wie schalreisen, Hotelzimmerreservierungen, Passagebu- ngen usw. abgeschlossen.

— **Verwaltungs-Akademie Berlin.** Für den Ferien- sus in der Herbstwoche 24.—29. September 1928 sind ende Vorlesungen vorgesehen: 1. Peters, Dr., Pro- or: Verwaltungsrecht (allgemeiner Teil), acht Stun- : 2. Mellerowicz, Dr., Privatdozent: Allgemeine riebswirtschaftslehre und ihre Anwendung auf das Ver- rswesen, zwölf Stunden; 3. Baumann, Dr. Ing., chsbahnrat: Eisenbahnbetriebswissenschaft, vier Stun- : Übungen in Eisenbahnbetriebswissenschaft, zwei Stun- : 4. Sommerlatte, Reichsbahndirektor: Übungen in Eisenbahnverkehrswissenschaft, vier Stunden. Außer- n: 5. Poetzsch-Hefter, Dr., Ministerialdirektor: ıversatorium im Staatsrecht (Besprechung der gestellten fgabe), zwei Stunden; 6. Hülsen, Rechtsanwalt: Kon- satorium im Handelsrecht (Besprechung der gestellten fgabe), zwei Stunden.
Alles Nähere ist aus dem Kursusplan zu ersehen, der en Einsendung eines mit Anschrift versehenen Frei- schlags kostenlos zugesandt wird. Anfragen sind an das retariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, Char- enstr. 50/51, zu richten.

— **Das Deutsche Institut für wirtschaftliche Arbeit in öffentlichen Verwaltung** — DIWIV — hat seinen Vor- ıngsplan des III. Psychotechnischen Lehrganges, Ein- rung in die psychotechnische Methodik für Behörden l Verkehrsbetriebe herausgegeben. Der Lehrgang ist Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft l dem Institut für Industrielle Psychotechnik an der hnischen Hochschule Charlottenburg für die Zeit vom bis 29. September 1928 in der Technischen Hochschule, arlottenburg Berliner Straße 171/172 vorgesehen. An- ldungen und Anfragen sind zu richten an die Geschäfts- lle: Berlin W 8, Französische Straße 25/26.

Ungarn.

— **Die ungarischen Eisenbahnen im Juni 1928.** Der ıibericht des Finanzministers befaßt sich mit den un- rischen Eisenbahnen folgendermaßen:

Königl. Ungarische Staatsbahnen.

Gegenüber dem Monat Juni des Vorjahres weist sowohl Zahl der beförderten Personen, wie auch die Menge der örderten Güter eine Abnahme auf. Die Zahl der ge- steten Bruttotonnenkilometer stieg wohl von 948 Mill. 996 Mill., auch die Wagenachskilometer von 111 Mill. 115 Mill., allein die Zahl der beförderten Personen sank ı 7,8 Mill. auf 7,5 Mill., die Zahl der beförderten Güter von 2,0 Mill. t auf 1,8 Mill. t. Obwohl die Zahl der Wagenladungen gegen den vorjährigen Juni von 111 972 auf 114 932 stieg, betrugen die im vorjährigen Juni sich auf 205 Mill. belaufenden Güter-t/km im Juni 1928 bloß 203 Mill. Die durchschnittliche Belastung der Züge beschränkte sich auf 299 t (gegen 311 t im vorjährigen Juni), die durchschnittliche Stärke der Züge auf 34,8 Achsen (gegen 36,6) und die durchschnittliche Beförderungsstrecke der Personen auf 29,3 km (gegen 30,2). Obgleich die durchschnittliche Beförderungsstrecke der Gütertonnen von 102 km auf 113 Kilometer stieg, gestalteten sich die Gebahrungsergebnisse ungünstig. Bei erhöhten Ausgaben und verminderten Einnahmen ergab der Juni einen Fehlbetrag von 2,3 Mill. Pengö, gegen einen Überschuß im vorjährigen Juni von rund 350 000 Pengö.

Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft.

Gegenüber dem Juni des Vorjahres haben sowohl die Zahl der beförderten Personen, wie die Menge der beförderten Güter abgenommen.

— **Fremdenverkehrssenat.** Wie bereits in Nr. 23 Seite 626 d. Ztg. mitgeteilt, hat die Regierung zur einheitlichen Organisation, Leitung und Beaufsichtigung des Fremdenverkehrs, ferner zur Sicherung des Zusammenwirkens aller an der Förderung des Fremdenverkehrs abeitenden Organisationen und Formationen einen Ungarischen Landes-Fremdenverkehrssenat errichtet. Nach der Organisation hat der Fremdenverkehrssenat in Fragen, die mit dem Fremdenverkehr zusammenhängen, auf Wunsch der Minister und anderer Behörden, oder aber aus eigener Initiative Fachgutachten abzugeben und Vorschläge auszuarbeiten. Ferner faßt er Beschlüsse in Fragen, die keiner behördlichen Kompetenz unterliegen, und auch keine behördlichen Verfügungen erheischen. Die Behörden verlangen vor Entscheidung oder Beschlußfassung in prinzipiellen und wichtigeren Fragen, die mit dem Fremdenverkehr zusammenhängen, das Gutachten des Senats. Seine besondere Aufgabe ist die Beseitigung der die Entwicklung des ungarischen Fremdenverkehrs im In- und Auslande eventuell unterbindenden Hemmungen, sowie die Inangriffnahme und Förderung der raschen Durchführung aller solchen praktischen Verfügungen, die der Fremdenverkehrsentwicklung im Inlande und der Auslandspropaganda im Interesse des ungarischen Fremdenverkehrs dienlich sind.

Nach der Verordnung soll der Senat ferner jeden Zweig des Fremdenverkehrs ständig aufmerksam verfolgen und dahin wirken, daß die kulturellen und wirtschaftlichen Werte des Landes im Dienste der Verkehrswerbung kraftvoller ausgenützt und sowohl im In- wie im Auslande, entsprechend und angemessen den Landesinteressen bekannter gemacht werden. Der Senat vertritt die ungarischen Fremdenverkehrsinteressen bei den im Auslande tätigen gleichen Organisationen, mit denen er ständig Fühlung unterhält. Präsident des Senats ist der jeweilige Handelsminister, sein Stellvertreter der durch ihn bestellte Staatssekretär im Handelsministerium. Die Geschäftsführung des Senats besorgt der geschäftsführende Generalsekretär; zu den Sitzungen des Senats können auch solche Personen geladen werden, die ihm als Mitglieder nicht angehören. Der Senat bildet eine neungliedrige Exekutive. Zur Vorbereitung von besonders wichtigen oder großzügigen Angelegenheiten können besondere Fachkommissionen gebildet werden, in die auch Personen außerhalb des Senatsverbandes zur Teilnahme eingeladen werden können.

Zu Vizepräsidenten wurden der geschäftsführende Leiter der Fremdenverkehr A. G., der Präsident des Hauptstädtischen Baurats und ein Geheimrat ernannt, der sich seit längerer Zeit den Fremdenverkehrsangelegenheiten widmet. Zu Mitgliedern wurden Vertreter sämtlicher Ministerien, weiterhin Delegierte der Hauptstadt, Vertreter sämtlicher Verkehrs- (Eisenbahn- und Schiffahrts-)Unternehmen und die Leiter der Plattensee-, Touristen- und Hotelierverbände ernannt. Insgesamt besteht der Senat aus 45 Mitgliedern. Der Senat wird seine Tätigkeit im September beginnen.

— **Ungarns Außenhandel im Juli.** Nach einer Mitteilung des Landesstatistischen Zentralamtes gestaltete sich der ungarische Außenhandelsverkehr im Monat Juli wie folgt: Der Wert der Einfuhr belief sich auf 85,8 Mill., der der

Ausfuhr auf 57,5 Mill. Pengö, so daß die Mehreinfuhr 28,3 Mill. Pengö beträgt. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres beträgt die Einfuhr 652,4 Mill. und die Ausfuhr 425,4 Mill. Pengö, die Handelsbilanz schließt bisher mithin mit einem Passivsaldo von 227 Mill. Pengö gegenüber einer Mehreinfuhr der gleichen Zeit des Vorjahres im Werte von 205 Mill. Pengö. Die diesjährigen Julidaten mit jenen des Vorjahres verglichen, zeigt sich in der Einfuhr die größte Steigerung bei rohem und bearbeiteten Holz, roher Baumwolle und Mineralölen; die Einfuhr von Maschinen und Apparaten ging zurück. In der Ausfuhr erfolgte eine Steigerung bei frischem Obst, Maschinen und Apparaten, Eisenhalbfabrikaten und Rohtabak, während der Weizenexport infolge der verzögerten Ernte in auffallender Weise zurückging. Erheblich verminderte sich auch die Ausfuhr von Schlacht- und Zugtieren, besonders aber der Schweine- und Mehlexport.

— **Personalnachrichten.** Oberinspektor, Ingenieur E. Lux wurde zum Direktorstellvertreter der Hauptabteilung für Bau- und Bahnerhaltung der Staatsbahndirektion, Ministerialsektionsrat Dr. J. v. Komarniczky, zum Direktorstellvertreter der Finanzhauptabteilung der Staatsbahndirektion ernannt.

Direktorstellvertreter E. Lux gelangte vor drei Jahren in die Betriebswirtschaftsgruppe, die gelegentlich der Neuorganisation der Staatsbahnen geschaffen wurde und übte hier durch erfolgreiche Analysen der Wirtschaftlichkeit eine hervorragende Tätigkeit aus. Nun erlangt er als eine der geschätztesten Persönlichkeiten der ungarischen Eisenbahn-Ingenieure eine noch wichtigere Stellung als bisher.

Dr. v. Komarniczky tritt nach erfolgreicher Tätigkeit im Finanzministerium eine leitende Stellung der Staatsbahnen an.

Bei hoher Anerkennung langer und erfolgreicher Dienste ziehen sich Oberregierungsrat, stellvertretender Direktor der Bahnabteilung G. Masireyih und der Betriebsdirektor in Szeged J. Géher in den Ruhestand zurück. Géhers Nachfolger ist sein bisheriger Stellvertreter, Herr Ingenieur Dr. G. v. Veress, der sich in der Versuchsabteilung der Direktion zum Sachverständigen der Triebwagenfrage ausbildete und seine Kenntnisse auch schon im Betriebe mit großem Erfolge verwertete. Er befaßt sich auch mit großer Hingabe mit der Ausbildung des Personals. Seine Preisarbeit über die wichtigsten administrativen Fragen der staatlichen Betriebe erhielt den größten Preis der Ingenieur- und Architektenvereinigung.

Oberregierungsrat Dr. K. Hiesz, Betriebsdirektor der Donau—Save—Adria-Bahn wurde zum Generaldirektor des Kraftwagenbetriebes der Staatsbahnen (Mavart) ernannt. Die Mavart hat sich im Laufe eines Jahres sehr entwickelt und hat zahlreiche neue Linien eröffnet.

Übrige europäische Länder.

— **Der neue Gütertarif der Lettländischen Staatsbahnen** tritt am 1. September 1928 in Kraft. Dieser Tarif ist auf Grund einer Meldung des „Revaler Boten“ dem estländischen neuen Tarif in den Grundzügen gleichgestellt worden.

— **Nachschlagebuch über Eisenbahnen und Post in Polen.** Unter dem Titel „Post und Eisenbahninformator“ (Informator pocztowo-kolejowy) ist im Verlag „Polonia“ in Warschau ein neues Nachschlagebuch erschienen. Es enthält ein Verzeichnis aller Gemeinden der Republik Polen unter Angabe des Kreises, der Wojewodschaft, des Post- und Telegraphenamts und der nächsten Eisenbahnstation. Außerdem enthält dieses Buch nach dem neuesten Stand bearbeitete Daten über den Eisenbahn-Post- und Telegraphentarif, den Wasser- und Flugverkehr sowie Informationen über die Abwicklung des Warentransports.

— **Anregung zur Aufhebung der Verkehrssteuer in der Tschechoslowakei.** Die tschechoslowakische Industrie hat in letzter Zeit ihre alte Forderung nach Aufhebung der Verkehrssteuer, die von der Eisenbahnverwaltung eingehoben wird, wiederholt. Man verweist darauf, daß die Steuer bereits überlebt und in den meisten Staaten, die seinerzeit zu dieser Maßnahme gegriffen hatten, aufgehoben worden sei. Sie wird gegenwärtig nur in Deutschland gehoben, das ihren Ertrag zu Reparationszwecken verwendet, und weiteres in Österreich. In der Schweiz beschränkt sich diese Steuer lediglich auf den Frachtbriefstempel, doch ist der Betrag so gering, daß er überhaupt nicht ins Gewicht fällt. Die Verkehrssteuer wirft in der Tschechoslowakei einen Betrag von rund 800 Mill. Kc jährlich ab, während sämtliche Investitionen der Eisenbahnverwaltung nicht einmal die Hälfte dieses Betrages übersteigen. Die Industrie ist der Ansicht, daß die von den Eisenbahnen für den Staat eingehobene Verkehrssteuer — die österreichische Verkehrssteuer steht den Bundesbahnen gänzlich zur Verfügung — unter diesen Umständen aufhört, eine Steuer zu sein und daß sie sich als ein reiner Gewinn darstellt, den der Staat aus den Einnahmen der Bahnen noch vor endgültiger Feststellung des finanziellen Erträgnisses seines Unternehmens einhebt.

— **Elektrisierung der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Die Elektrisierungsarbeiten des Prager Wilsbahnhofes sind nunmehr vollendet worden. Spätestens zum Frühjahr wird der Dienst so eingerichtet sein, daß nicht wie bisher nur einige, sondern alle Züge schließlich mit elektrischen Lokomotiven in den Wilsbahnhof einfahren werden. — Gegenwärtig wird an Projekt der Elektrisierung der Strecken Prag—Kolin Prag—Laun gearbeitet. Nach Inangriffnahme di Strecken wird das Elektrisierungsprojekt auf die Str Prag—Böhm. Trübau ausgedehnt werden. Der Bau neuen Signalvorrichtungen erfolgt bereits unter Ber sichtigung des kommenden elektrischen Betriebes.

— **Entwicklung des tschechoslowakischen Donauhafens Komorn.** Nach einer in den letzten Tagen fertiggestellten Statistik hat der Verkehr im Komorner Hafen eine gewöhnliche Ziffer erreicht. Der gesamte Schiffsverkehr belief sich in dem Berichtsmonat Juli auf 957 Schiffe gegenüber 868 im Vormonat und 804 Schiffe im Juli 1 Die Gesamtbeförderung über den genannten Hafen betrug im Juli rund 80 000 t, an Umladespesen wurden 500 000 eingehoben. Zur weiteren Verkehrserleichterung wer die Quais mit einem Kostenaufwand von ½ Mill. Kc pflastert bzw. asphaltiert.

— **Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Südslawien.** Nach einer Meldung der „Neuen Freien Presse“ besch tigt sich der Tarifausschuß in Belgrad mit der Erhöh der Gütertarife. Die Staatsbahnverwaltung arbeitet Jahren mit einem Abgang, der derzeit 400 bis 500 Dinar beträgt und dessen Beseitigung naturgemäß an strebt wird. Die Bahnverwaltung erblickt das beste M dazu in einer Erhöhung der Tarife. Bemerkenswert daß diese Erhöhung schon seit mehr als Jahresfrist den zuständigen Stellen verfolgt wird, aber bis nicht durchgeführt wurde. Der Tarifausschuß, der beratendes Organ ist, und in dem die wirtschaftlichen bände erheblichen Einfluß besitzen, hat sich seiner gegen die Erhöhung ausgesprochen. Gegenwärtig ist die Bahnverwaltung zu dieser Maßnahme entschlos Sie begründet die Erhöhung mit der außerordentlich ringen Höhe der gegenwärtigen Tarife, die sich aus ein Vergleich mit ausländischen Tarifen ergibt. Es w darauf hingewiesen, daß z. B. Brennholz in Südslaw einem Frachtsatz von 495 Para (4,95 Dinar) für 100 und 300 km unterliegt, während in Österreich dafür Tarif von 912 Para, in der Tschechoslowakei ein solc von 987 und in Ungarn ein Satz von 1150 Para besteht. Stein- und Braunkohle ist das Verhältnis folgendes: S slawien 685, Österreich 1288, Tschechoslowakei 1319, garn 3850 Para; ähnliche Vergleichszahlen ergeben bei Ziegeln, Kalk, Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitz u. dgl. Außerdem macht die Bahnverwaltung noch and Gründe geltend; vor allem weist sie auf den starken teil der betriebsteueren Schmalspurbahnen hin, ferner die unvermeidliche Beschaffung von Betriebsmitteln dem Ausland, auf das ungünstige Verhältnis zwisc brauchbaren und unbrauchbaren Lokomotiven. Die W schaftsvereinigungen widersetzen sich den Erhöhun

nen: doch wird es trotz alledem zu einer vorläufigen
öhung kommen, der erst nach einer langwierigen sach-
ien Durcharbeitung der Unterlagen eine Tarifreform
gen wird. Die Erhöhung wird voraussichtlich bis zu
% ansteigen.

— **Außergewöhnliche Lasten der schweizerischen Bun-
bahnen.** Die schweizerischen Bundesbahnen haben
hrend der Kriegs- und Nachkriegsjahre für außergewöhn-
ie Leistungen und Lasten einen von ihnen auf 450 Mil-
nen Franken bezifferten Betrag verausgaben müssen,
· ihnen als Staatsbahn auferlegt worden war. Er fiel
wesentlichen an für: 1. Militär- und Kriegstransporte
gunsten der schweizerischen Armee und im Interesse
· kriegführenden Staaten, 2. für Anschaffung von Güter-
gen zur Sicherung der Landesversorgung während der
iegsjahre, 3. Notstandsarbeiten, 4. eine mit der Elek-
fikation zusammenhängende Überkapitalisierung, 5.
rluste infolge Übernahme der Kohlen der Kohlenge-
ssenschaft, 6. Tarifmaßnahmen aus politischen Erwä-
ngen, 7. Verzicht auf Personalentlassungen infolge
beitslosigkeit, 8. Lasten infolge Ausdehnung der Per-
nalversicherung, soweit sie durch die Gebundenheit der
ndesbahnen an die Versicherungsbedingungen der all-
meinen Bundesverwaltung bedingt waren.

Zu diesem Rückforderungsbegehren hat, nach der
weizerischen Tagespresse, das eidgenössische Finanz-
nisterium einen ablehnenden Standpunkt eingenommen,
doch wird sich in letzter Linie das Gesamtministerium
t der Frage zu befassen haben.

Das Begehren der schweizerischen Bundesbahnbehörde,
nach Art. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923
Bundesbahnen unter Wahrung der Interessen der na-
nalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen
rwalten soll, dürfte sowohl vom Standpunkt des Eisen-
hnfachmannes als auch des Volkswirtschaftlers als auch
hließlich von dem des Finanzpolitikers aus, der etats-
äßig klare Verhältnisse anstrebt, zu verstehen sein.

Das hier für die Schweiz aufgetauchte Problem hat
er Bedeutung und Interesse über den Rahmen der
hweizer Wirtschaft hinaus. Es ist nichts anderes als eine
rscheinung des Widerstreites, der sich in vielen Staaten
geben muß, in denen die früher rein als Staatsbahnen
aatsverwaltungsmäßig betriebenen Bahnen mehr oder
inder selbständig gemacht wurden und nach kaufmän-
schen Grundsätzen betrieben werden sollen (z. B.
eutschland, Schweiz, Belgien). Unter diesem Gesichts-
nkt wird der vorliegende Konflikt und seine Lösung
n weitgehendes Interesse bieten.

— **Das neue internationale Frachtbriefformular in der
hweiz.** Wie das ähnlich auch in anderen Ländern ge-
hehen ist, wird im schweizerischen Eisenbahnamtsblatt
m 25. Juli 1929 darauf hingewiesen, daß ab 1. Oktober
28 im internationalen Verkehr nur das neue, im IÜG.
rgesehene Frachtbriefformular verwendet werden darf,
im IÜG. irgendwelche Übergangsbestimmungen, nach
nen etwa noch eine gewisse Zeit lang das alte Form-
att verwendet werden könnte, nicht vorgesehen sind.

Es mag auf den ersten Blick auffallend erscheinen, daß
ir den Geltungsbereich des IÜG. den Versendern, nament-
ch den Spediteuren, keine Möglichkeit gegeben ist, ihre
ten Bestände an Frachtbriefformularen noch bis zu einer
ewissen Zeit aufzubrauchen, wie das bei Inkrafttreten
euer interner Verkehrsordnungen, auch für die neue
eutsche, erlaubt zu werden pflegt.

Es ist aber zu berücksichtigen, daß das neue Formblatt
och recht verschieden vom bisherigen ist, daß ferner
hon seit Oktober 1927 bekannt ist, wann das neue IÜG.
Kraft tritt und daß auch namentlich den Staaten, die
eu dem IÜG. angehören, seine Einführung nicht durch
wei nebeneinander bestehende Formblätter erschwert
erden soll.

— **Schienengleiche Straßenübergänge in Spanien.** Bei
inführung des achtstündigen Arbeitstages bei den spa-
ischen Eisenbahnen wurden die Schrankenwärter von der
Wirkung dieser Neuerung ausgenommen, weil es nicht
öglich gewesen wäre, die dadurch nötig werdenden Ab-
ösungsmannschaften in der Nähe ihrer Arbeitsstelle unter-
ubringen. Eine Folge der Neuordnung war, daß der Ge-
danke erwogen wurde, wenig benutzte Straßenübergänge
in Schienenhöhe aufzulassen. Nachdem diese Angelegen-
heit sieben Jahre lang erörtert worden ist, ordnet ein Er-
laß der Regierung nunmehr an, daß an allen Schienenüber-
gängen von Landstraßen, die nach beiden Seiten auf 500 m
gut zu übersehen sind, die Schranken zu beseitigen sind
und die Bewachung einzuziehen ist. Gleichzeitig ist die
Dienstdauer der Schrankenwärter an Übergängen mit leb-
haftem Verkehr neu geregelt worden. Die Übergänge
werden meist von Frauen bewacht; sie sind meist die Ehe-
frauen von Streckenarbeitern, für die in der Nähe des
Übergangs Wohnungen erbaut sind. Die geldlichen Er-
sparnisse, die die neuen Maßnahmen zur Folge haben, sind
nicht bedeutend.

— **Eine Regelspur-Eisenbahnverbindung für Barcelona.**
Die spanische Regierung hat den Umbau der 144 km langen
Eisenbahnstrecke Moncada—Ripoll—Puigcerda, die jetzt
die spanische Breitspur — 5½ Fuß = 1,68 m — aufweist,
auf Regelspur genehmigt. Gleichzeitig soll zwischen Mon-
cada und Barcelona, eine Entfernung von 13 km, neben
der bestehenden Eisenbahn in Breitspur eine neue Eisen-
bahn in Regelspur gebaut werden, so daß Barcelona in
durchgehende Schienenverbindung ohne Spurwechsel mit
Frankreich und dadurch mit Mitteleuropa gebracht wird.
Die Eisenbahn Ripoll—Puigcerda ist eine Staatsbahn, die,
51 km lang, erst kürzlich fertiggestellt worden ist. Für
den durchgehenden Verkehr wird sie an die Nordbahn ver-
pachtet werden, der die anschließende Strecke bis Barce-
lona gehört. Die Kosten für den Neubau der Nordbahn-
strecke werden aus der Staatskasse vorgeschossen. Zu-
gleich wird erwogen, diese Eisenbahn mit der Strecke
Manresa—Berga—Guardiola in Verbindung zu bringen, die
bereits Regelspur aufweist. Die zu überbrückende Entfer-
nung beträgt nur 30 km, es ist aber ein sehr erheblicher
Höhenunterschied zu überwinden.

— **Der Kanaltunnel.** Trotz der ablehnenden Haltung,
die die englische Regierung gegen die Untertunnelung
des Kanals einnimmt, wird dieser Plan auf französischer
Seite eifrig weiter verfolgt. Der ehemalige Minister der
öffentlichen Arbeiten Le Trocquer hat im Rundfunk mit-
geteilt, daß der Verkauf der Anlagen in Sangatte nicht
gleichbedeutend mit einer Aufgabe der Pläne der fran-
zösischen Tunnelgesellschaft sei. Die Anlagen seien viel-
mehr veraltet und daher nicht mehr brauchbar; der Grund
und Boden bleibe Eigentum des Association Française du
Chemin de Fer Sous-Marin. Die Kosten des Tunnelbaus
schätzt Le Trocquer nach dem bisher in Aussicht genom-
menen Verfahren auf 1,8 Milliarden Fr. Neuerdings ist
jedoch ein Bauverfahren in Aussicht genommen, bei dem
der Ausbruch abgeschwemmt werden soll. Dadurch soll
die Bauzeit auf drei Jahre verkürzt und die Kosten sollen
auf 700 Mill. Fr. herabgesetzt werden. Selbst bei den hohen
Baukosten erwartet Le Trocquer eine Verzinsung des An-
lagekapitals mit 6 %.

Fremde Erdteile.

— **Die 3. Klasse bei den indischen Eisenbahnen.** Der
Plan der englischen Eisenbahnen, Schlafwagen 3. Klasse
einzuführen (s. Nr. 32 d. Ztg. vom 9. August 1928), gibt
den Verwaltungen der Eisenbahnen Indiens Anlaß, die
Frage der Ausgestaltung der 3. Klasse zu erörtern. Sie
dient bekanntlich dort ausschließlich dem Verkehr der ein-
geborenen Bevölkerung, deren Angehörige häufig in
größer Zahl auf weite Entfernung aus Anlaß religiöser
Festlichkeiten reisen. Diese Reisenden sind zwar eine sehr
einfache Lebensweise gewöhnt, stellen aber bei einer Eisen-
bahnreise, namentlich auch in bezug auf die Möglichkeit,
Speisen nach den Vorschriften ihrer Religion zu bereiten,
schwer zu erfüllende Ansprüche an die Eisenbahnen. Die
3. Klasse bereitet daher den indischen Eisenbahnverwal-
tungen manche Schwierigkeiten. Man hat zwar in den
letzten Jahren versucht, besser als früher für die Reisen-
den dieser Klasse zu sorgen, es wird aber zugegeben, daß
in dieser Beziehung noch nicht genug geschehen ist. Die
Wagen werden überfüllt, die Sitze sind ungeeignet, die
Aborte höchst unvollkommen. Die Frage der Lüftung ist

noch nicht über Erörterungen hinaus gediehen. Abhilfe für die Mißstände zu schaffen, erfordert hohe Kosten, die deshalb schwer aufzubringen sind, weil die Eisenbahnen unter allen Umständen ihre Unkosten decken und Gewinn bringen müssen.

— **Die ägyptischen Delta-Eisenbahnen.** Das Kleinbahnnetz der ägyptischen Delta-Eisenbahnen umfaßt Strecken von 980 km Länge in 75 cm Spur. Sein Verkehr hat in der letzten Zeit schwer unter den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes zu leiden gehabt. Dazu kommt noch die Abwanderung des Verkehrs auf die Straße, veranlaßt durch den Wettbewerb des Kraftwagens, den man im Personenverkehr durch eine Herabsetzung der Fahrpreise und durch die Einführung von Triebwagen zu bekämpfen sucht. Die Folge davon ist gewesen, daß trotz einer Steigerung in der Zahl der Reisenden von 8,47 auf 8,69 Mill. die Einnahmen von rund 209 000 Pf. auf rund 194 000 Pf. zurückgegangen sind. In der letzten Zeit hat sich der Wettbewerb des Kraftwagens auch auf dem Gebiete des Güterverkehrs bemerkbar gemacht, so daß in dem am 31. März d. J. zu Ende gegangenen Jahr der Güterverkehr nur noch 523 228 t gegen 565 092 t im Vorjahre umfaßte; die Einnahmen sind infolgedessen von rund 125 000 Pf. auf 111 000 Pf. gesunken. Die Verwaltung der Kleinbahnen hat an einigen Stellen Kraftwagenverkehr als Zubringer zur Eisenbahn eingerichtet und sich mit dem Antrag an die Regierung gewendet, den Kraftwagenverkehr durch staatliche Vorschriften zu regeln. Maßnahmen, die die Regierung in bezug auf den Anbau von Baumwolle getroffen hat, haben eine Verringerung der Anbaufläche zur Folge gehabt, und dadurch haben die Delta-Kleinbahnen ebenfalls an Verkehr eingebüßt. Die Roheinnahmen waren mit 313 000 Pf. um 30 000 Pf. niedriger als im Vorjahre, während bei den Betriebsausgaben, die 259 000 Pf. betrugen, eine Verminderung um 15 000 Pf. erreicht worden ist. Infolgedessen war die Reineinnahme mit 54 000 Pf. um 14 000 Pf. niedriger als im Vorjahre, was einer Betriebszahl von 82,7 % gegen 80 % im Vorjahre entspricht. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, keinen Gewinnanteil auf die Vorzugsaktien auszuschütten, sondern den Überschuß von 48 000 Pf., der nach Abzug der festen Ausgaben, Zinsen u. dgl. verbleibt, zum Teil der Rücklage zuzuführen, zum anderen Teil auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Eisenbahnen in Honduras.** Der kleine mittelamerikanische Staat Honduras hat ein Eisenbahnnetz von 1610 km Länge; davon sind 97 km Staatsbahnen, die aber von einer Obstbaugesellschaft betrieben werden. An der atlantischen Küste zieht sich ein Netzwerk von Eisenbahnen hin, die im wesentlichen der Abförderung von Bananen dienen. Zwischen La Ceiba und Trujilo wird zurzeit eine Eisenbahn gebaut, die den Verkehr von bisher unerschlossenen Bananen bauenden Bezirken vermitteln soll. Auch der einer Obstbaugesellschaft gehörige Hafen Puerto Castilla wird Anschluß an diese Eisenbahn erhalten. Zwischen ihren beiden Endpunkten besteht zurzeit nur eine Verbindung zu Wasser entlang der Küste. Die genannte Staatsbahn schließt an eine von Küste zu Küste führende Überlandstraße an.

— **Getreidesilos bei einer argentinischen Eisenbahn.** Die Eisenbahn der Provinz Buenos Aires hat beschlossen, an 14 Stellen ihres Netzes Silos zur Einlagerung von Getreide in Mengen von 500, 1000 und 1500 t zu errichten. Ein Sachverständigen-Bericht hat den Bau von 40 solchen Anlagen für nötig erklärt, die verfügbaren Mittel zwingen aber zur Beschränkung auf 14. Die Bahnhöfe, auf denen die Silos errichtet werden sollen, haben nach der letzten Ernte einen Getreideverkehr von 2600 bis 11 000 t gehabt. Die Silos mit 500 t Fassungsraum werden schon jetzt als zu klein angesehen, doch sollen die Ausschreibungsunterlagen so gefaßt werden, daß ein Angebot auf Silos verlangt wird, deren Fassungsraum ohne Schwierigkeiten verdoppelt werden kann. Die Eisenbahn ist bemüht, bei der Zollverwaltung die Genehmigung zur zollfreien Einfuhr der Baustoffe und Ausrüstung für die Silos zu erlangen. Schon jetzt besitzt die Eisenbahn ein Lagerhaus mit Ladevorrichtungen für 15 000 t in ihrem Endbahnhof La Plata.

— **Ein Eisenbahnwagen für den Gesundheitsdienst der Großen Südbahn in Buenos Aires.** Die Große Südbahn von Buenos Aires hat einen Wagen 1. Klasse für den Gesundheitsdienst eingerichtet und ihn den Gesundheitsbehörden zur Benutzung auf ihren Strecken zur Verfügung gestellt. Der Wagen enthält einen als Arztzimmer und Apotheke eingerichteten Raum, in dem die allem Impfungen vorgenommen werden sollen. Ferner können in dem Wagen Kranke zur Beobachtung untergebracht werden. In einem Kühlraum werden die Arzneien, Geräte usw. aufbewahrt. In zwei Schlafabteilen können je zwei Begleiter des Wagens reisen. Ferner ist ein Bad mit Warmwasserversorgung vorhanden, und ein leeres Abteil kann als Lagerraum benutzt werden. Unter dem Fußboden zwischen den Achsen sind Behälter zur Entkeimung der Geräte u. dgl. untergebracht. Ein Fernsprecher und Rundfunkeinrichtung vervollständigen die Einrichtung. Eine Vorrichtung zur Vorführung lebender Lichtbilder soll bei Vorträgen über Fragen der Gesundheitspflege benutzt werden. Ein ähnlicher Wagen ist vor einiger Zeit im Norden des Landes in Benutzung genommen worden; er hat sich so bewährt, daß die für die öffentliche Gesundheit verantwortlichen Behörden die Einstellung solcher Wagen in den Wagenpark der Eisenbahnen in größerer Zahl anstreben.

— **Verkehr mit Wolle in Westaustralien.** Im Gegensatz zu den Eisenbahnen von Südaustralien, die einen umfangreichen Kraftwagenverkehr eingerichtet haben, haben die Eisenbahnen von Westaustralien bis jetzt davon abgesehen, den Wettbewerb der Straße auf diese Weise zu bekämpfen. Als sie sahen, daß ein großer Teil der in ihrem Verkehrsgebiet erzeugten Wolle nicht mehr mit der Eisenbahn, sondern mit dem Kraftwagen abgefahren wurde, haben sie vielmehr eine lebhafte Werbetätigkeit unter den Erzeugern der Wolle entwickelt und damit gute Erfolge erzielt. Ein besonderer Verkehrsbeamter wurde mit der Durchführung dieser Aufgabe betraut. Er richtete ein Rundschreiben an die Schafzüchter, in der er sie aufforderte, den Kraftwagenunternehmer, der ihre Wolle abfährt, zu fragen, ob er bereit sei, im nächsten Jahre ihre Düngemittel zu demselben Frachtsatz anzufördern, zu dem es die Eisenbahn tut; wenn er diese Frage bejahe, sei er berechtigt, die Abförderung der Wolle zu übernehmen, sonst nicht. Es sei nur recht und billig, wenn demjenigen Unternehmen, die Massengüter zu billigen Sätzen befördert und dadurch zur Entwickelung des Landes beiträgt, auch der Transport derjenigen Güter übertragen wird, die ihm höhere Gebühren einbringen. In ihren Versammlungen haben die Schafzüchter diese Frage erörtert und in vielen Fällen Entschließungen angenommen, in denen die Mitglieder ihrer Vereinigungen aufgefordert wurden, die Eisenbahn zu unterstützen. Dem Leiter des Eisenbahnwesens gingen zahlreiche Briefe zu, in denen sein Vorgehen gebilligt wurde. Der Erfolg seiner Maßnahmen war, daß 95 % der Wollerzeugung des letzten Jahres wieder mit der Eisenbahn abgefördert worden sind.

Internationaler Verkehr.

— **Internationales Transportkomitee.** In Ergänzung unserer Mitteilung in Nr. 27, Seite 747 d. J. über die diesjährige Tagung des Internationalen Transportkomitees in Budapest teilen wir noch folgendes mit:

An der Sitzung,, die von der Geschäftsführenden Verwaltung, den Schweizerischen Bundesbahnen, geleitet wurde, nahmen die Vertreter von Eisenbahnen nachstehender 16 Staaten teil: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Tschechoslowakei, Ungarn und Schweiz, ferner mit beratender Stimme Vertreter des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport in Bern und des Internationalen Eisenbahnverbandes.

Die Beschlüsse des Internationalen Transportkomitees tungen Widerspruch erhebt. Die Sitzung des Jahres 192[illegible] soll in der Schweiz stattfinden.

Luftverkehr.

Die Zentralbibliothek der deutschen Luftfahrt gibt ücherverzeichnis nach dem Stande vom Mai 1928 her- In der Zentralbibliothek sind die Bestände der Biblio- n des Aero-Clubs von Deutschland, des Berliner Ver- für Luftschiffahrt, der Wissenschaftlichen Gesell- t für Luftfahrt und der Moedebeck-Bibliothek ver- t. Das Material ist nunmehr gesichtet und in Form Zettelkatalogen aufgenommen worden. Das jetzt ver- tlichte Bücherverzeichnis enthält die ersten beiden des Zettelkataloges, nämlich das alphabetische Ver- rverzeichnis und den Gruppenkatalog, während die usgabe des alphabetischen Titelkataloges wegen der n Drucklegungskosten vorläufig noch zurückgestellt en mußte.

i dem Bücherverzeichnis sind gegen 5000 Bücher kata- iert. Der Bestand setzt sich, da die verschiedenen otheken seit Beginn der Fliegerei bestanden und in Kriegs- und Inflationsjahren mit großen Schwierig- n zu kämpfen hatten, zum größten Teil aus alten ken zusammen. Durch Ankauf von Neuerscheinungen systematische Ergänzung wird die Bibliothek aber ihlich zu einer lückenlosen Zentralstelle der alten und n Literatur gemacht werden.

as Bücherverzeichnis, das noch eine Übersicht über in der Bibliothek ausliegenden 55 deutschen und 56 indischen Fachzeitschriften enthält, ist zum Preise von M bei der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luft- t, Berlin W 35, Blumeshof 17 zu beziehen.

Rechtspflege.

– Es bedeutet eine Überspannung der Haftpflicht der n, ihr zuzumuten, ihre Anlagen so zu sichern, daß auch ernünftige die Anlagen gefahrlos betreten können.

Wagenmeister G. aus Schotten wurde am 27. März abends von dem 21.20 Uhr von Rainrod nach Schotten hrenden Zug etwa 1 km von Rainrod entfernt über- en und getötet. Seine Witwe, die Klägerin, nimmt die nbahn nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom uni 1871 in Anspruch, Beklagte wendet ein, der Unfall auf eigenes Verschulden des Getöteten zurückzuführen.

Entscheidungsgründen des Oberlandesgerichts ent- men wir folgendes:

s entspricht dem Wesen der Gefährdehaftung des § 1 Reichshaftpflichtgesetzes, daß die Tatsache, daß ein sch beim Betriebe der Eisenbahn getötet wurde, letztere Schadenersatz verpflichtet, sofern sie nicht Haftungs- eiung beweist. Können die Vorgänge, die bei dem Un- sich ereignet haben, nicht aufgeklärt werden, so geht e Ungewißheit zu Lasten der Bahn. Es ist ferner tig, daß Vermutungen kein Beweis sind, aber andererseits genügt es, angesichts der Unzulänglichkeit mensch- er Erkenntnis, mit einer an Sicherheit grenzenden hrscheinlichkeit den Hergang beim Unfall aufzuklären die Vorgänge nach richterlicher freier Überzeugung die Frage zu verwerten, ob der Beweis des eigenen schuldens des Getöteten geführt ist.

Diese Frage ist hier unbedingt zu bejahen. Der Ge- te war am fraglichen Abend stark betrunken. Bereits tags merkte man ihm seinen Alkoholgenuß an, abends oß er noch mehr Schnaps; er hat, gering gerechnet, a 1 Liter getrunken. Er konnte nicht mehr richtig echen und nur unter Führung eines Dritten einiger- ßen gehen. Auf dem Weg von Rainrod nach Schotten re er beinahe von einem Auto überfahren worden, wenn sein Begleiter nicht beiseite gezogen hätte. Charakte- tisch für den Grad seiner Trunkenheit ist, daß er nach iger Zeit sich von seinem Begleiter loßriß und nach inrod zurückkehrte und sich nicht halten ließ. Er uchte beim Gehen — richtiger Torkeln — die ganze aße und ist nicht weit gekommen. Nach rund 342 Schrit- landete er auf dem Bahngleise. Ob er sich dort hin- setzt hat, umfiel und einschlief oder ob er stolperte und fiel, ist gleichgültig. Er war jedenfalls infolge seiner unkenheit nicht mehr in der Lage aufzustehen und blieb f dem Bahnkörper liegen. Im Liegen hat ihn der Zug, chdem er etwa eine halbe Stunde gelegen hatte, über- ren, wie die Spuren an der Lokomotive deutlich aus- weisen. Der Getötete war infolge seiner Trunkenheit nicht mehr in der Lage, vom Gleise sich zu entfernen, er konnte die Lichter des Zuges nicht sehen und sein Läutewerk nicht hören — was ein Nüchterner gehört hätte — und wenn er gesehen und gehört hat, war er infolge seiner starken Trunkenheit nicht in der Lage, sich wegzubewegen. Es konnte also nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, daß der Getötete seinen Tod selbst verschuldet hat.

Nun ist allerdings weiter richtig, daß die Klägerin demgegenüber beweisen kann, daß im Fragefall eine erhöhte Betriebsgefahr den Unfall verursacht hat, und daß somit ein Teil der Schuld die Eisenbahn trifft. Daß am fraglichen Tag besondere Umstände vorgelegen haben, die gerade damals die Betriebsgefahr erhöhten, z. B. Nebel, Sturm, Versagen des Läutewerks u. ä., ist nicht behauptet und auch nicht nachgewiesen. Daß die fragliche Strecke gegenüber anderen Strecken besondere Betriebsgefahren enthält, ist richtig. Die Bahn läuft an fraglicher Stelle auf der Straße selbst, dadurch ihre Breite einengend, der Bahnkörper ist etwa 15 cm über dem übrigen Straßenniveau erhoben, eine Abschrankung besteht nicht. Diesen erhöhten Gefahren ist aber einmal dadurch seitens der Bahn Rechnung getragen, daß gerade während der ganzen Strecke, auf der die Bahn die Straße ganz oder teilweise benutzt, das Läutewerk der Maschine ertönt und damals auch wirklich in Gang gesetzt war und andererseits ist der Zustand der Straße und Bahn dem Getöteten, der aus der Gegend stammt, dort wohnt und infolge seines Berufs die Straße sehr häufig begehen muß, wohl bekannt gewesen und mußte ihn zu besonderer Vorsicht mahnen. Wenn er infolge seiner Trunkenheit nicht in der Lage war, sich zu orientieren, so treffen die daraus sich ergebenden Folgen ihn allein.

Es ist nicht richtig und bedeutet eine Überspannung der Haftpflicht der Bahn, ihr zuzumuten, ihre Anlagen so zu sichern, daß auch Unvernünftige die Anlagen gefahrlos betreten können. Die Bahn braucht nur mit normalen Menschen zu rechnen und mit dem Verkehr, der an den betriebsgefährlichen Stellen herrscht. Sie wird natürlich beim Benutzen einer Dorfdurchfahrt ganz andere Sicherheitsmaßregeln anwenden müssen, als auf einer Landstraße. Die Bahn hat im Fragefall die Sicherungsmaßnahmen — Läutewerk — getroffen, die sie mit Rücksicht auf die erhöhte Betriebsgefahr zu treffen verpflichtet war, ein Mitverschulden ihrerseits entfällt.

Die Bahn ist also haftungsfrei, da der Unfall auf das alleinige eigene Verschulden des Getöteten zurückzuführen ist. Der Anspruch der Klägerin ist also unbegründet, die Klage in vollem Umfang abzuweisen (OLG. Darmstadt, 15. November 1927 — 1 U 162/27). P.

— **Zu § 86 der Eisenbahnverkehrsordnung.** Zum vielumstrittenen § 86 der EVO. werden drei Obergerichtsurteile aus dem Jahre 1927 veröffentlicht, die von allgemeinem Interesse sind.

Die erste, vom Reichsgericht, betrifft folgenden Fall: Von einer Wagenladung Altpapier in Ballen, die der Versender selbst verladen hatte, fielen unterwegs mehrere Ballen herab. Ein auf dem Nachbargleis in entgegengesetzter Richtung fahrender Güterzug entgleiste. Der Anspruch der Eisenbahn auf Ersatz des verursachten Schadens wurde abgewiesen mit folgender Begründung[1]):

Die Revision rügt, daß das Berufungsgericht die Regel des sogenannten prima-facie-Beweises weder bei der Prüfung des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Herunterfallen der Ballen und der Entgleisung noch bei der Prüfung der Frage, ob die Verpackung mangelhaft gewesen sei, beachtet habe. In ersterer Hinsicht sagt das Berufungsurteil, der Befund an der Unfallstelle — Herumliegen von Papierfetzen und durchschnittenen Papierballen— mache zwar wahrscheinlich, daß das Herunterfallen der Ballen die Ursache der Entgleisung gewesen sei, lasse aber einen zwingenden Schluß hierauf nicht zu. Es mag der Revision zugegeben werden, daß die Anforderung, die hier an die Beweispflicht der Klägerin gestellt wird, nicht unbedenklich ist. Indessen muß das dahinge-

[1]) Urteil des 1. Z.-S. vom 2. März 1927. Eger's Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen Bd. 46, Heft 3, Nr. 110, S. 294.

stellt bleiben, weil ein Rechtsirrtum insoweit nicht erkennbar ist, als das Berufungsgericht den Beweis dafür vermißt, daß das Herunterfallen auf einen Mangel der Verpackung zurückzuführen sei. Selbst wenn man mit der Revision annehmen will, daß der erste Anschein für einen solchen Mangel sprach, so ergibt doch die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts, daß es diesen Anschein nicht für stichhaltig erachtet und namentlich das Zerreißen der Decke nicht auf den Druck der Ballen oder auf mangelhafte Verschnürung zurückgeführt, sondern es als näherliegend angesehen hat, daß die überstehende Holzbeladung eines vorüberfahrenden Zuges die Decke und den zur Befestigung der Ballen dienenden Draht zerrissen und dadurch das Herunterfallen von Ballen verursacht habe. Diese Erwägungen liegen auf tatsächlichem Gebiet und sind mit der Revision nicht angreifbar.

Also: Mängel der Verpackung (oder Verladung) werden nicht vermutet, sondern müssen bewiesen werden! Das ist zu beachten für die Prüfung der Übernahme von Wagenladungen, die der Versender selbst verladen hat.

In der zweiten wird vom Oberlandesgericht Dresden die Frage des Zusammenhanges der Diebstahlsgefahr mit der mangelhaften Verpackung wie folgt erörtert[2]):

Mit Recht hat das Landgericht festgestellt, daß die von der Absenderin im Frachtbrief abgegebene Erklärung, nur in Papier verpackt, ein Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung i. S. von § 459 Abs. 1 Nr. 2 HGB., § 86 Abs. 1 Nr. 2 EVO. enthielt (RG. 109 S. 165). Die Beklagte haftet danach nicht für den Schaden, der aus der Gefahr entstand, welche mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbunden war. Diese hat nach der herrschenden, auch von jeher durch den Senat vertretenen (10. 0. 132, 250, 21) Rechtsprechung (vgl. hierzu Rundnagel-Fritsch-Sperber, Die Haftung der Eisenbahn, 3./4. Aufl., § 16 S. 80, § 17 S. 83—86 und die in den Anmerkungen angezogenen Entscheidungen) als Schutz nicht nur gegen solche Gefahren zu dienen, die den Gütern durch Beschädigungen und Verluste aus der Eigenart der Transportbewegung und des technischen Eisenbahnbetriebes drohten, sondern auch gegen die Gefahren, denen die Güter durch Diebstahl von dritter Seite ausgesetzt sind. Der Klägerin ist darin beizutreten, daß nicht allgemein und schlechthin Diebstahlsgefahr mit mangelhafter Verpackung verbunden ist. Vielmehr muß stets im einzelnen Falle geprüft werden, ob nach den jeweiligen Umständen der Diebstahlsschaden aus der Mangelhaftigkeit der Verpackung entstanden ist oder im Sinne des Abs. 2 der §§ 459 HGB., 86 EVO. daraus entstehen konnte. Sache der Eisenbahn ist es, das Bestehen der Möglichkeit darzulegen, daß der Diebstahl aus der besonderen Gefahr entstanden ist. Diese Möglichkeit muß aber immer nach der Lage des Einzelfalles festgestellt werden, wobei es gleichgültig ist, ob die Gefahr als die einzige oder nur als die mitwirkende Ursache in Betracht kommt.

Die Möglichkeit einer solchen sich aus dem Verpackungsmangel ergebenden Gefahr erkennt der Sachverständige nur für den hier nicht vorliegenden Fall an, daß Güter beraubt werden, also nur ein Teil ihres Inhaltes gestohlen wird. Für den Diebstahl ganzer Kolli verneint der Sachverständige dagegen die Möglichkeit einer besonderen, mit dem Verpackungsmangel verbundenen Gefahr, weil bei Tuchsendungen unter Umständen gerade eine besonders gediegene und sorgfältige Verpackung den erfahrenen Bodenarbeitern und Speditionskutschern den wertvollen und begehrten Inhalt verrate und auf sie die Anziehungskraft zum Diebstahl ausübe. Der Sachverständige und mit ihm die Klägerin übersehen hierbei aber, daß im vorliegenden Falle der Dieb nicht ausschließlich in den Kreisen erfahrener Bahnangestellter oder Speditionsarbeiter zu suchen ist, sondern auch unter solchen Personen, die in die Eisenbahnbetriebsanlagen, bei deren großen räumlichen Ausdehnung, ohne Verschulden der Bahnangestellten zur Ausführung von Diebstählen ganzer Frachtstücke leicht Zugang gewinnen konnten und sich von dem Inhalte erst durch Befühlen oder teilweises Abreißen der Umhüllung überzeugen müßten. Solche Personen werden naturgemäß ihr Augenmerk zunächst auf solche Güter richten, die in Papier gehüllt sind und deshalb die Prüfung ihres Inhalts im Gegensatz zu den ordnungsmäßig in Kisten verpackten Gütern besonders leicht zulassen (vgl. hierzu Rundnagel-Fritsch-Sperber, die Haftung der Eisenbahn § 17 S. 85, 86). Sie werden dann, wenn sie derart als Inhalt des untersuchten Frachtstücks Tuche, die auch nach den Auslassungen des Sachverständigen ein ganz besonders begehrtes Diebesgut darstellen, ermittelt haben, um so leichter zur Entwendung des ganzen Frachtstücks schreiten, als es sich infolge der leichten und schmiegsamen Packverpackung besser beiseite schaffen läßt wie Kisten. Damit ist bewiesen, daß der Diebstahlsschaden den Umständen nach aus der Gefahr entstehen konnte, die mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbunden war, und der von der Klägerin vermißte Zusammenhang zwischen der Mangelhaftigkeit der Papierverpackung und der dem Diebstahl eingetretenen Verluste der Tuchballen gegeben ist.

Die hiernach zufolge von § 459 Abs. 2 HGB., § 86 Abs. 2 EVO. zugunsten der Beklagten begründete Vermutung, daß der Schaden aus der mit der Mangelhaftigkeit der Verpackung verbundenen Gefahr tatsächlich entstanden sei, ist von der Klägerin nicht widerlegt worden.

Das Landgericht hat also mit Recht angenommen, daß die Beklagte auf Grund von § 459 Abs. 1 Nr. 2, § 86 Abs. 1 Nr. 2 EVO., von der sie an sich nach § 456 HGB., § 84 EVO. treffenden Haftung für den Verlust der Tuchballen befreit ist.

Eine Befreiung würde nach § 459 Abs. 3 HGB., § 86 Abs. 3 EVO. nur dann nicht eingetreten sein, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahnangestellten entstanden wäre, also wenn sie, wie die Klägerin behauptet und zu beweisen hat, den Diebstahl ausgeführt oder wenigstens durch Unterlassung der notwendigen Bewachung ermöglicht und verschuldet hätten. Diese Behauptung ist indessen weder bewiesen noch so naheliegend, daß nach den Grundsätzen des prima-facie-Beweises die Beweislast der Beklagten aufzubürden wäre. Die Tuchballen können auf der Aufgabestation oder, wenn sie die Beförderung nach Stuttgart in einem verschlossenen Wagen angetreten haben sollten, aus diesem oder auf einer Umladestation oder auf der Bestimmungsstation gestohlen worden sein. Es ist möglich, daß der Dieb unter den Eisenbahnangestellten zu suchen ist. Die gleiche Möglichkeit besteht aber dafür, daß der Dieb eine eisenbahnfremde Person war. Ein Verschulden der Bahnangestellten bei der Überwachung läßt sich ohne nähere Darlegung des Sachverhalts nicht allein schon aus der Tatsache herleiten, daß die Stückgüter gestohlen worden sind. Die Bahn kann bei der Ausdehnung ihrer Anlagen und deren notgedrungenen, leichten Zugänglichkeit für Dritte die Güter auch bei größter Sorgfalt dem Zugriff Dritter nur in sehr beschränktem Umfang entziehen, ohne daß daraus ein Verschulden zu entnehmen wäre. Es ist ihr namentlich während der Nachtzeit auf freier Strecke oder bei längerem Stilliegen des Wagens auf einer Station nicht möglich, Dritte vom Zutritt zu den Gütern fernzuhalten.

Eine ebenso bemerkenswerte Entscheidung ist die dritte aber zum Abs. 1 Ziffer 4 des § 86 der EVO., vom Oberlandesgericht Darmstadt[3]):

Es kann dahingestellt bleiben, welche der verschiedenen möglichen Ursachen den Schaden bewirkt haben, da in keinem Falle die Bahn für denselben haftbar gemacht werden kann. Zunächst muß hervorgehoben werden, daß keinerlei Beweis dafür erbracht oder auch nur erboten worden ist, daß der hier in Frage kommende Eisenbahnwagen vor der Beladung mit den Zinkwannen zur Beförderung irgendwelcher Chemikalien oder dergleichen Stoffe benutzt wurde. Solange aber eine solche Feststellung fehlt, kann auf Vermutungen, auch wenn ihre Wahrscheinlichkeit durch Schlüsse von Sachverständigen erhöht werden sollte, ein gerichtliches Urteil nicht gegründet werden. Wollte man aber selbst die klägerische Vermutung, daß durch Reste eines vorher in dem Wagen beförderten ätzenden Materials unter Einwirkung der Witterung die Verzinkung zerstört worden sei, als feststehende Tatsache ansehen, so müßte

[2]) Urteil vom 25. April 1927. Ebenda Nr. 112, S. 296.

[3]) Urteil vom 25. Mai 1927. Ebenda Nr. 113 S. 298.

orliegenden Falle dennoch die Eisenbahn von der ng für den Schaden befreit sein.

t dem angefochtenen Urteil ist davon auszugehen, lie verzinkten Wannen als ein Gut anzusehen sind, ermöge seiner eigentümlichen natürlichen Beschaffen- ler besonderen Gefahr ausgesetzt ist, Beschädigungen iner Verzinkung durch Einwirkungen der atmosphä- n Luft oder in ihr enthaltener Gase und Dämpfe zu len. Nach § 86 Abs. 1 Ziffer 4 EVO. haftet deshalb isenbahn bei der Beförderung dieser Ware nicht für chaden, der aus dieser Gefahr entsteht, wenn er dar- len Umständen nach entstehen konnte, es sei denn, in Verschulden der Bahn nachgewiesen wird (§ 86 2 und 3). Im vorliegenden Falle hängt also die Haf- der Bahn davon ab, daß ihr eine Fahrlässigkeit nach- sen wird, durch welche die Einwirkung ätzender oder Dämpfe auf die Verzinkung verursacht wurde. Fahrlässigkeit wäre dann anzunehmen, wenn der n, in dem vorher Chemikalien befördert worden n, mangelhaft gereinigt zu der hier in Rede stehenden ung benutzt worden wäre. Das wird aber von der erin selbst nicht behauptet und ist auch durch den en Fr. widerlegt, der bekundet hat, daß zu der nensendung ein guter gedeckter Wagen ausgesucht en sei, der vorher ordnungsmäßig gereinigt wurde. aber eine solche Reinigung stattgefunden, so könnte r Bahn nicht zum Verschulden angerechnet werden, etwa kleine Mengen einer vorher stattgehabten Che- liensendung (künstlicher Dünger oder dergleichen) n Ritzen des Bodens oder der Wagenwände zurück- eben wären. Denn es kann der Eisenbahn und ihren en nicht zugemutet werden, daß sie darüber unter- et sind, ob solche kleine, in den Ritzen verlorene reste schädliche Einwirkungen auf die Verzinkung ben können. Solche Kenntnisse müssen aber Fach- , wozu die Absendefirma Sch. gehört, allerdings haben, es muß von ihnen gefordert werden, daß sie sich da- erkundigen, ob in dem ihnen zur Verfügung ge- ten Wagen vorher Chemikalien befördert wurden, und sie im Falle der Benutzung eines solchen Wagens Verpackung wählen, durch die eine Zerstörung der inkung verhindert wird. Wären im vorliegenden e die Zinkwannen entsprechend verpackt gewesen, so eine Schädigung durch ätzende Dämpfe nicht erfolgt, daraus hervorgeht, daß nur die von der Luft um- lten Teile der ineinander gestellten Wannen eine Be- digung der Verzinkung aufwiesen. (Vgl. hierzu die er V. Ztg. Jahrg. 1927 S. 201 und 471 abgedruckten cheidungen.) Dr. C.

– **Unter den Begriff „Herstellung einer Bahn“ fallen t nur die für den Eisenbahnbau notwendigen Arbeiten, lern alle Maßnahmen, welche die bauliche Anlage einer nbahn verändern.** Am 12. Juli 1922 suchte die Eisen- n Wien—Aspang auf Grund des Erlasses des Bundes- isteriums für Handel und Verkehr betreffend die Auf- ung von Schranken um die Zustimmung der Eisenbahn- irde zur Auflassung von Schranken an, von denen drei, lich jene in den km 25.254, 25.458 und 25.593, die Rechte Gemeinde T. berühren. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde fte den Entwurf der Bahn und ordnete gemäß § 19 der ordnung vom 25. Januar 1879, RGBl. Nr. 19, die poli- ie Begehung durch die niederösterreichische Landes- erung an, wobei der von dieser Landesregierung zu endenden Abordnung die Ermächtigung eingeräumt de, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser tshandlung die Baubewilligung im Namen des Bundes- isteriums zu erteilen. Die Begehung fand am 1., 2., 19., 22. und 23. Juni 1923 statt. Es wurde hierbei fest- tellt, daß die Bahn bei den km 25.254 und 25.458 von dwegen und im km 25.593 von der Bezirksstraße Trais- chen—Trumau in der Bahnebene gekreuzt wird und h Entfernung des die Sicht hindernden Baumwuchses Sicht in beiden Richtungen der Strecke, in dem die nerheit des Verkehrs erforderlichen Ausmaße vorhanden n wird.

Der Vertreter der Gemeinde T. erhob gegen die be- ichtigte Beseitigung der bezeichneten Schranken namens Gemeinde keine Einwendung, wobei er bezüglich der ten Schranken voraussetzt, daß die der Gemeinde ge- hörigen, die Sicht behindernden Baumpflanzen tatsächlich entfernt werden können.

Die Amtsabordnung stellte hierauf am 27. Juni 1923 fest, daß das Ergebnis der Verhandlung bezüglich der Niederlegung der obgedachten drei Schranken anstandslos ist, war einstimmig der Anschauung, daß bei Einhaltung der vorgeschriebenen Vorkehrungen Bedenken hinsichtlich der sicherheitlichen Zulässigkeit nicht obwalten und erteilte die Bewilligung zur Schrankenbeseitigung nach dem berichtigten Bauentwurfe gegen genaue Einhaltung der Vorschreibungen der Amtsordnung im Namen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr auf Grund der erteilten Vollmacht.

Am 26. August zeigte die Eisenbahn Wien—Aspang der Bezirkshauptmannschaft Baden an, daß die Vergleichsverhandlungen mit der Gemeinde T. zu keinem Ziele führten und beantragte daher gemäß § 21 des Eisenbahnenteignungsgesetzes zu erkennen, die Gemeinde T. habe die Dienstbarkeit einzuräumen, daß sie ihre auf den gegenständlichen Grundflächen befindlichen Bäume und Sträucher dauernd auf das Höchstmaß der Schwellenoberkante zu beschneiden habe. Dagegen nahm die genannte Gemeinde in einer Eingabe Stellung, in der die folgenden Einwendungen erhoben werden:

1. Die Enteignung geschehe nicht in Verfolgung des öffentlichen Wohles, sondern sei lediglich eine Sparmaßnahme, bestimmt, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Bahnen zu fördern. Eine Sparmaßnahme falle nicht unter die Begriffe Herstellung und Betrieb einer Bahn.

2. Die Weiden- und Erlenbestände auf den Grundstücken der Gemeinde bilden den natürlichen Windschutz gegen Frühlingsstürme, welche die gelockerte Ackererde verwehen. Bei Kürzung der Bäume stehe kein anderes Mittel zum Schutze der Ackererde mehr zu Gebote.

3. Bei Auflassung der Schranken wäre trotz aller angeordneten Vorschriften die Sicherheit des Verkehrs nicht gewährleistet, weil der Wagenlenker trotz Beseitigung der Bestände wegen der Mulden den anfahrenden Zug nicht bemerken kann.

4. Der Schaden der Gemeinde stehe in keinem Verhältnisse zur Ersparung. Da die Grundstücke als Ackerboden zu sumpfig seien und die Holznutzung nicht mehr in Betracht komme, sei dieser Boden zur Nutzlosigkeit verurteilt.

In der Verhandlung an Ort und Stelle am 21. März 1925 wurde zunächst nachgeprüft, ob die für die Schrankenauflassung nach fachmännischen Gesichtspunkten notwendige Sichtweite vorhanden ist und festgestellt, daß diese gegeben wäre, wenn der Gemeinde aufgegeben würde, auf den ihr gehörigen drei Teilflächen die Bäume so kurz zu halten, daß sie die Schwellenoberkante nicht überragen. Der Vertreter der Gemeinde wiederholte sodann die bereits angeführten vier Einwendungen, wogegen die Enteignungsantragstellerin vorbrachte, die Grundlage der Enteignung bilde die Baubewilligung, gegen die die Gemeinde Einwendungen nicht erhob. Der von der Gemeinde allein vorbehaltene Fall, daß die Kurzhaltung der Bäume unmöglich sei, sei offensichtlich nicht vorhanden. Der Windschutz werde den Gründen durch die Dienstbarkeit nicht genommen, weil der hohe Bahndamm, die mächtigen Bäume des Gemeindeparks und die Bäume auf den anderen Seiten ausreichenden Windschutz gewähren. Die Enteignung geschehe nicht aus Wettbewerbsgründen, sondern auf Grund einer Regierungsmaßnahme, die alle Bahnen gleichmäßig betreffe und die Wirtschaftlichkeit der Bahnen heben solle. Sei einmal die Beseitigung von Schranken als für den Betrieb der Bahn notwendig erkannt worden, dann müsse auch das Enteignungsrecht hierfür platzgreifen, weil § 2 Eis.Ent-Ges. nicht nur den technischen Betrieb, sondern den gesamten Wirtschaftsbetrieb der Bahn verstehe. Die Gemeinde beantragte die Einholung eines Gutachtens von landwirtschaftlichen Sachverständigen über die durch die Entfernung des Windmantels entstehenden Schaden.

Die Landesregierung räumte der Eisenbahn die beantragte Dienstbarkeit ein und wies die Einwendung der Gemeinde gegen die Zulässigkeit der Enteignung zurück. Nach § 2 EisEntGes. bestehe das Enteignungsrecht soweit, als es die Herstellung und der Betrieb der Bahn notwendig mache. Änderungen der Sicherung des Verkehres bei Bahnübersetzungen fallen unter Herstellungen. Auch sei

als Betrieb nicht nur der Bahnbetrieb, sondern der gesamte Wirtschaftsbetrieb der Eisenbahn anzusprechen, worunter die Schrankenauflassungen fielen. Die Einwendung des mangelnden Windschutzes richte sich nicht gegen das Enteignungsbegehren, sondern den Bauentwurf, der dem Genehmigungsverfahren bereits unterzogen wurde und sei in diesem Verfahren unzulässig. Die Einwendung der unverhältnismäßigen Schädigung der Gemeinde gehöre in das Entschädigungsverfahren. Endlich verstoße es gegen die fachlichen Feststellungen der Amtsabordnung, wenn die Gemeinde behauptet, trotz der angeordneten Vorsichtsmaßnahmen bleibe die Gefahr für die Fuhrwerke bestehen. Gegen die Entscheidung der Landesregierung wurde seitens der Gemeinde an das Handelsministerium Berufung ergriffen, diese Berufung wurde abgewiesen. Die Gemeinde T. rief sodann den Verwaltungsgerichtshof an. Dieser hat diese gegen die Entscheidung des BM. eingebrachte Beschwerde zurückgewiesen. Aus den Gründen des VGH.:

„Die Gegenschrift führt richtig aus, daß unter den Begriff Herstellung einer Bahn nicht nur die für den Eisenbahnbau notwendigen Arbeiten fallen, sondern alle Maßnahmen, welche die baulichen Anlagen einer Eisenbahn verändern. Für diese Veränderungen ist ebenso wie für einen Neubau der Bahn die Genehmigung der Eisenbahnbehörde nach § 19 der Verordnung vom 25. Januar 1879, RGBl. Nr. 19, einzuholen. Diese Behörde prüft, ob die Änderung notwendig ist und entscheidet in erster und letzter Instanz über alle jene Einwendungen, welche gegen die Notwendigkeit des Baues gerichtet sind. Hierbei hat sie sich auch die Bestimmung des § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches vor Augen zu halten, ob die Herstellung so wichtig ist, daß alle dagegen vorgebrachten Privatrechte in den Hintergrund zu treten haben. Nach der Baubewilligung sind solche Einwendungen verschwiegen, sie dürfen insbesondere nicht mehr im Enteignungsverfahren angebracht werden, das lediglich über Gegenstand und Umfang der Enteignung abzuführen ist. So hat der Verw.Ger.Hof wiederholt (z. B. im Erkenntnisse vom 19. Oktober 1900 Zl. 7106 Sammlung 14663, Beschl. vom 1. April 1902, Zl. 6001/1900 und andere) erkannt und die Beschwerde als unzulässig zurückgewiesen, weil die Prüfung der Notwendigkeit in das frei fachliche Ermessen der Behörde fällt.

Hierher gehört die Einwendung, daß für Ersparungsmaßnahmen ein Enteignungsrecht nicht begründet werden darf, ferner jene, daß wertvollere, landwirtschaftliche Interessen (Windschutz) der Bauherstellung entgegenstehen und sie erdrücken, endlich die Einwendung der Mangelhaftigkeit des Verfahrens durch Nichtabhörung von Sachverständigen über die Schäden des entzogenen Windschutzes. Alle diese Einwendungen mußten im Verfahren zur Erlangung der Baubewilligung angebracht werden, sind heute wegen entschiedener Sache verspätet und vom VGH. nicht mehr sachlich in Erwägung zu ziehen, selbst dann nicht, wenn die Behörde bei der Baubewilligung die Grenzen ihres Ermessens überschritten hätte.

Was die Höhe des Schadens anbelangt, so gehört sie in das Entschädigungsverfahren." (Beschluß des österr. Verwaltungsgerichtshofes vom 30. Januar 1928 — Zl. A 211/27.)

Dr. Cap.

Bücherschau.

— **Maschinenbau.** Lehrbuch für technisch-gewerbliche Lehranstalten, herausgegeben von Prof. Ing. Dr. techn. Johann Baudisch, Fachvorstand an der technisch-gewerblichen Bundeslehranstalt Wien I, unter Mitwirkung von Prof. Ing. Fritz Albert in Linz, Prof. Ing. Richard Granzer in Wien, Prof. Ing. Artur Langhein in Wien, Sektionschef Ing. Heinrich Leobner in Wien, Prof. Ing. Ernst Loewenstein in Wien, Prof. Ing. Arnulf Maschek in Linz, Hofrat Direktor Ing. Oswald Meyer in Klagenfurt, Prof. Ing. Adolf Pohl in Wien, Ministerialrat Ing. Karl Riedler in Wien, Prof. Ing. Franz Rieser in Bregenz, Prof. Ing. Friedrich Theimer in Wien. Wien und Leipzig, Verlag Franz Deuticke. I. Teil. Maschinenelemente. 1. Buch. Einführung in den Maschinenbau und das Maschinenzeichnen. Von Ing. Karl Riedler, Ministerialrat im Bundesministe für Handel und Verkehr. Mit 315 Abbildungen im Tex 9 Textblättern. Zweite, vermehrte Auflage. 1928. II 112 S. Preis geh. 8 RM. II. Teil Maschinenelemente II. 1. Buch. Maschinenelemente drehenden Bewegung. Von Ing. Karl Rie Mit 208 Abbildungen im Text und vier Textblättern. IV, 102 S. Preis geh. 4,80 RM. VII. Teil. Dampfkraf maschinen. 1. Abt. Die Bauformen der Da maschine. Kurzgefaßter Lehrgang zur Einführu den Dampfmaschinenbau von Heinrich Leob Hofrat, Ministerialinspektor für das gewerbliche U richtswesen in Wien, und Ernst Loewenst Professor am Technologischen Gewerbemuseum in Mit sieben Figuren und vier Tabellen im Text, einem Beiheft mit 192 Figuren auf 22 Blättern. 191 48 S. Preis geh. 5,60 RM.

Die vorliegenden Hefte bilden einen Teil eines buches für Maschinenbau, das vom österreichischen Bu ministerium für Handel und Verkehr zum Unterr gebrauche an den höheren Maschinenbauklassen techn gewerblicher Lehranstalten zugelassen ist. Dies er auch den besonderen österreichischen Zuschnitt in l ausdrücken (wie Appretur für Bearbeitung, Koten Maßzahlen u. a.) und im Gebrauch der Önormen, die j den Dinormen im wesentlichen übereinstimmen.

Das erste Heft „Einführung in den Maschinenbau das Maschinenzeichnen" von Riedler liegt bereits in 2. lage vor. Die Einführung in den Maschinenbau b etwas summarisch auf 33 Seiten kurze Darlegungen die Wahl des Baustoffes, über die Formgebung auf G der Eigenschaften des Baustoffes, der weiteren He lungsverfahren und der Verwendung des Werkstückes über die Bemessung der Arbeitsstücke. Ausführliche halten ist die Einführung in das Maschinenzeichnen. den erfahrenen Lehrer erkennen läßt.

Das weitere Heft „Maschinenteile der drehenden wegung" vom gleichen Verfasser behandelt Zapfen, Ac und Wellen, Lupen, Lagerschmierung und Kupplunge klarer, leichtverständlicher Darstellung, unterstützt d gute Abbildungen.

Das letzte Heft „Bauformen der Dampfmaschine" Leobner und Loewenstein bringt zunächst einen kurzen schichtlichen Überblick unter Hervorhebung der wic sten Momente der Vervollkommnung der Dampfmasc und dann eine Übersicht über die Bauformen der Da maschine in den letzten vierzig Jahren. Hierauf folgt Beschreibung der im zugehörigen Tafelband enthalte Abbildungen. Die Entwicklung der Kolbendampfmasc nach dem Jahre 1900 und der Dampfturbinen wird gehend geschildert, wobei auch die Abdampfverwertung rücksichtigt ist. Die Zeichnungen sind gut durchgefü Prinzipskizzen, wobei allerdings die Lokomotiven nur etwas alten Bauarten vertreten sind.

Die Hefte sind zur Unterstützung im Unterricht technisch-gewerblichen Lehranstalten sehr brauchbar wertvoll, um so mehr als der Verlag für eine gute stattung Sorge getragen hat.

— **Graphische Tarifbehelfe.** In der Folge der vom „ lag Allgemeiner Tarifanzeiger" Wien, seit Jahresbeg erscheinenden „Graphischen Tarifbehelfe ATA" ist jener für die tschechoslowakische Republik erschie Er enthält auf einem Format 56×88 alle Hinweise, sich aus dem Gütertarif der tschechoslowakischen Sta bahnen vom 1. Januar 1928 und aus dem erst in die Tagen neu erschienenen Kilometerzeiger der tschecho wakischen Staatsbahnen ergeben. Die graphische Dars lung für die tschechoslowakische Republik in vier Far ausgeführt, enthält vier Spezialkarten für Prag, Nordw böhmen, das südmährische und das ostmährische Geb drei Tabellen, die Bestimmungen über die Kürzung Frachtsätzen usw. Der Preis der graphischen Darstell für die tschechoslowakische Republik beträgt 6 Schilli Die Abgabe erfolgt durch die „Internationale Ze tralverkaufsstelle für Tarife", Wien I., Bib straße 6.

Amtliche Bekanntmachungen

. Eröffnung von Stationen.

n der Vorortstrecke Berlin Pots-er Ringbahnhof—Lichterfelde Ost l zwischen Papestraße und Süd- ein neuer Haltepunkt angelegt. erhält die Bezeichnung „Prie-rweg". Voraussichtliche Be-bseröffnung am 7. Oktober 1928. erlin, den 18. August 1928. (897) eutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

2. Änderung von Stations-namen.

ie Station Neuenhagen an der ecke Berlin—Cüstrin wird in enhagen bei Berlin umbenannt. erlin, den 18. August 1928. (890) eutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif K 48.

lit Gültigkeit vom 1. September 8 tritt der Ausnahmetarif K 48 für i in Kraft. (908)

erlin, den 20. August 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

eutsch-schwedisch-norwegischer Verbandstarif.

b 3. September 1928 wird Berge-f in den Tarif einbezogen. äheres durch Reichsbahntarifan-ger. (915)

ltona, den 27. August 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Altona mens der Verbandsverwaltungen.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

ie Geltungsdauer des Ausnahme-ifs 166 für Ammoniakalaun zur sfuhr wird bis 31. August 1929 rlängert. (919)

erlin, den 25. August 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 3. September 28 wird die Station Freihung als rsandstation in den Ausnahmetarif 1 (Tonwaren usw. zur Ausfuhr) fgenommen. (918)

Berlin, den 28. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahngütertarif, Teil II, Heft C II b (Ausnahmetarife). Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit ab 3. September 28 werden im Stationsfrachtsatz-iger 1 des Ausnahmetarifs 21 arne und Gewebe) weitere Ver-hrsverbindungen nachgetragen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

Breslau, den 25. August 1928. (914)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 erhalten die Abschnitte lfd. Nr. 27 Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn und lfd. Nr. 58 Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn) eine neue Fassung. Eintretende Erhöhungen werden erst ab 1. November 1928 wirksam. Näheres enthält der am 30. August 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (922)

Berlin, den 25. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 51.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 tritt der Ausnahmetarif K 51 für verschiedene Güter der Klassen A und B in Kraft. (916)

Berlin, den 25. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 28. August 1928 wird die Station Münster (Neckar) als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht usw. einbezogen. (912)

Berlin, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 165 für Graphitschmelztiegel zur Ausfuhr wird bis 31. August 1929 verlängert. (920)

Berlin, den 25. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Die Gültigkeitsdauer der Abteilung A im Abschnitt F „Besondere Frachtermäßigungen" wird um einen Monat bis zum 15. September 1928 verlängert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (892)

Altona, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. September bzw. 1. Oktober 1928 treten eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 30. August 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (921)

Berlin, den 25. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 50.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 tritt der Ausnahmetarif K 50 für verschiedene Güter der Klassen A und B in Kraft. (917)

Berlin, den 25. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Änderung der Gültigkeitsvermerke der im Nachtrag 1 bzw. mit Tarif- und Verkehrsanzeiger-Verfügung lfd. Nr. 983 veröffentlichten Sätze der Ausnahmetarife 31, 32, 33, 34, 35, 38, 52, 53 und 58. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (900)

Altona, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 erhalten die Abschnitte lfd. Nr. 34 Härtsfeldbahn, lfd. Nr. 46 Strohgäubahn und lfd. Nr. 82 Nebenbahn Reutlingen—Gönningen eine neue Fassung. Erhöhungen treten erst mit Wirkung vom 1. November 1928 in Kraft. Näheres enthält der am 30. August 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (911)

Berlin, den 24. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 27. August 1928 wird die Station Guben als Versandstation in die Ausnahmetarife 49 und 160 (Glas usw. zur Ausfuhr) aufgenommen. (910)

Berlin, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 60. Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 27. August ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite		Anstoßpunkte											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
34	Außenried	906	810	775	715	687	652	652	664	673	664	635	631
36	Bodenmais	916	820	785	725	697	662	662	674	683	674	645	641
46	Langdorf	908	812	777	717	689	654	654	666	675	666	637	633

München, den 21. August 1928. (899)

Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Bodensee-Gütertarif, Teil II, vom 1. Januar 1928.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 ist auf Seite 18 des Tarifs bei allen Entfernungsangaben, bei welchen noch keine Sternanmerkung vorgesehen ist, das Zeichen * (Stern) für die Anmerkung

* „Die Abfertigung von lebenden Tieren nach den Tierfrachten in Abschnitt V. 2. ist ausgeschlossen“

anzubringen. Ausgenommen bleibt nur die Zahl 3 der Stationsverbindung Überlingen Hafen—Dingelsdorf. (895)

München, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarife D 22 und D 32.

Verkehr $\frac{\text{Niederlande}}{\text{Belgien}}$—Schweiz.

Die Gültigkeitsdauer der Durchfuhrausnahmetarife D 22 und D 32 wird bis zum 30. September 1928 verlängert. (893)

Köln, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Tfv. 64. Wechselgüterverkehr Sachsen—Bayern (rechtsrhein. Netz). Tfv. 67. Westdeusch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 68. Wechselgüterverkehr Sachsen—Pfalz. Tfv. 69. Wechselgüterverkehr Sachsen—Baden. Tfv. 70. Wechselgüterverkehr Sachsen—Württemberg. Tfv. 82. Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn—Reichsbahndirektion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 tritt für den Verkehr mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn eine Änderung in der Entfernungsbildung ein. Die Stationen werden sämtlich, da die Entfernungstafel III in Fortfall kommt, mit neuen Entfernungen in die Entfernungstafel II der einzelnen Tarife aufgenommen. Für den Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn—Reichsbahndirektion Dresden (Tfv. 82) bleibt im Tarif die bisherige Anordnung bestehen. Die Entfernungsänderungen werden in diesem Verkehr in der Entfernungstafel 1 durchgeführt. Im Zusammenhang mit diesen Änderungen werden ferner für alle Stationen der genannten Privatbahn im Heft C I b die Zuschlagsfrachten neu festgesetzt. Durch diese Neuregelung wird die Höhe der Fracht im allgemeinen nicht beeinflußt. Lediglich in einigen Fällen treten Ermäßigungen und Erhöhungen ein. Letztere gelten erst vom 1. November 1928 ab. Näheres ist aus den Bekanntmachungen für die einzelnen Güterverkehre im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (894)

Dresden, am 22. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr Deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 30. August 1928 werden die Frachtsätze der Abteilung I für Asch Ort und Übergang geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (905)

Altona, den 23. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 35.

Mit Gültigkeit vom 24. August 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 35 für Kakao usw. in neuer Fassung unter gleichzeitiger Erweiterung des Warenverzeichnisses.

Berlin, den 20. August 1928. (909)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. August 1928 werden die A. T. 20, 33, 34, 35, 41, 52 und 53 durch Aufnahme von Stationen ergänzt. In das Warenverzeichnis des A. T. 41 wird Kalkammon aufgenommen. Ferner werden Druckfehler berichtigt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (891)

Altona, den 20 August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 28.

Mit Gültigkeit vom 31. August 1928 tritt der Ausnahmetarif K 28 außer Kraft. (907)

Berlin, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 treten im Warenverzeichnis des S. D. Nr. 2 verschiedene Änderungen einschränkender Art ein. Die Gültigkeit des so abgeänderten Durchfuhrausnahmetarifs S. D. 2 wird um einen Monat bis zum 1. Oktober 1928 verlängert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (896)

Altona, den 21. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 30.
Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle; Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1928 werden Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (904)

München, den 24. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 27. August 1928 wird die Station Niederfischbach (Versandstation der Gruppe I in Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen (

Berlin, den 21. August 1928. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 sind Orangen (Apfelsinen), Mandarinen und Zitronen aus dem Warenverzeichnis zu streichen. Nähere durch Reichsbahntarifanzeiger. (9

Altona, den 22. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Mit Gültigkeit ab 30. August 1928 wird im A. T. 140 unter den Empfangstationen Pirna (auch gültig für Weiterbeförderung mit der Eisenbahn nach Pirna-Copitz Ladestr. Zu 1 nachgetragen. (9

Breslau, den 22. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 3. September 1928 wird unter Abteilung II des Ausnahmetarifs 7 unter die Entlausungsanstalten die Firma Paul R mit der Bestimmungsstation Hag-Eckesey aufgenommen. (90

Essen, den 24. August 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Tfv. 76. Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Gültigkeit vom 27. August 19 ist der Tarif wie folgt zu ergänze

Seite 5 Außenried	Zwiesel	51
„ 6 Bodenmais	„	151
„ 10 Langdorf	„	71

München, den 21. August 1928. (89

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

---

4. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 3. Septemb 1928 erhält die Allgemeine Ausführungsbestimmung B 1 zu § 12 d Eisenbahn-Verkehrsordnung hinsichtlich der Benutzungsgebühr für die Stellung bahneigener Salon- und Schlafwagen eine neue Fassung. Die neue Bestimmungen, die gemäß § 2 d Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt sind, sind aus dem am 3. September d. J. erscheinenden Tarif und Verkehrsanzeiger III zu ersehe

Berlin, den 23. August 1928. (90

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berli

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 36 Berlin, den 6. September 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Rückblick und Ausblick auf die Finanzwirtschaft der russischen Eisenbahnen.

Die Bedeutung der American Railway Association (Car Service Division) für die amerikanischen Eisenbahnen.

Mechanisierung im Abfertigungsdienst unter besonderer Berücksichtigung des Magdeburger Verfahrens zur Abfertigung von Frachtbetragssendungen.

Das deutsche Reichsgesetz über Schußwaffen und Munition vom 12. April 1928 nebst Ausführungsverordnung.

Nachrichten.

Deutschland: Zur Frage der Tariferhöhung der Deutschen Reichsbahn. — Inbetriebnahme der Nebenbahnstrecke Zwiesel—Bodenmais. — Übergang vom Luftverkehr auf die Reichsbahn. — Die 9. ordentliche Sitzung des Landeseisenbahnrats Magdeburg. — Fahrpreisermäßigung zum Besuche ausländischer Messen. — Personalnachrichten.

Österreich: Österreichs Außenhandel im Juli.

Ungarn: Revision der Staatsbahntarife. — Errichtung eines Wirtschaftsministeriums. — Londoner Reise des Handelsministers.

Niederlande: Eröffnung eines Verkehrsbüros der Österreichischen Bundesbahnen für Holland.

Übrige europäische Länder: Ungünstige Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen. — Der Durchgangsverkehr über Lettland. — Polnische Vorbereitungen für die Vereinheitlichung des Danziger und polnischen Eisenbahntarifs. — Zum Bahnbau Bromberg—Gdingen. — Anhaltender Wagenmangel für Holztransporte in Ostpolen. — Die Elektrisierung russischer Eisenbahnen. — Zeitweilige Einstellung des Europa—Asien Eisenbahnverkehrs. — Reichenberg—Gablonz—Tannwalder Eisenbahn. Markprioritäten der Dux—Bodenbacher Eisenbahn. — Die Aufwertungsklage in letzter Instanz abgewiesen. — Das neue Gesetz über den Straßenverkehr der englischen Eisenbahnen. — Jagdverkehr nach Schottland.

Fremde Erdteile: Eisenbahnneubauten in der Türkei. — Die Chinesische Ostbahn. — Provinzbahnen in Kanada. — Zustelldienst der Eisenbahnen auf der Insel Manhattan.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick und Ausblick auf die Finanzwirtschaft der russischen Eisenbahnen.

Von Reichsbahnrat **Runkel**, Gleiwitz.

Entsprechend der allgemeinen Lage des Landes, insbesondere derjenigen der staatlichen Finanzwirtschaft, durchläuft die Entwicklung der Eisenbahn-Finanzen alle Phasen vom Zerfall bis zur Gesundung, eine Entwicklung, die in zwei Etappen vor sich geht — von 1917—1922, als den Jahren des Zerfalls und von 1922—1927, als den Jahren des Aufbaues, der Gesundung. Die erste läßt sich als die Periode des Kriegskommunismus kennzeichnen, bei der nur die Arbeit, nicht die Ware die Bewertungsgrundlage für die wirtschaftlichen Beziehungen bildete. Eine planmäßige Verteilung der Mittel auf Grund eines Haushaltsplanes konnte in dieser Zeit der Geldentwertung nicht stattfinden. Die Einnahmen deckten nur 15—25 % der Ausgaben, die, in der Hauptsache, zu 80 %, aus den Arbeitslöhnen bestanden, im Gegensatz zu 1913, wo sie 50 % der Ausgaben betrugen. Dabei war die Leistung erheblich gesunken, worüber Dserschinsky auf einem Kongreß einige Beispiele mitteilte[1]); so z. B. erforderte das Legen einer Schwelle 1922 — 1,6 Std., gegenüber 1,25 Std. — 1913; die Leistung von 1 Million Wagenachswerst erforderte 1922—18,12 Arbeitskräfte gegenüber 9,5—1913; die Frachten gingen zurück, die Tarife paßten sich immer weniger der Geldentwertung an, so daß es nicht viel bedeutete, wenn eine zeitlang, vom 1. Januar 1922 bis 15. August 1922, eine vollkommen freie Beförderung für die Mehrzahl der Güter bestand. Der Bedarf an Geldmitteln der einzelnen Bahnen wurde durch die Zentralverwaltung nach monatlichen Haushaltsplänen finanziert, ohne die Verpflichtung, eine Abrechnung der Zentralverwaltung vorzulegen, was auch bei der dauernden Geldentwertung große Schwierigkeiten verursacht hätte. Da die Versorgung der Bahnen mit Mitteln eine unbefriedigende war, die außerdem noch gestört und desorganisiert wurde durch die Ausgabe von Geldzeichen der örtlichen Stellen, waren die Bahnen gezwungen, die für die Aufrechterhaltung des Betriebes nötigen Materialien und Vorratsteile selbst, soweit sie es vermochten, herzustellen, wodurch jener Zustand entstand, an dem heute noch die Materialversorgung krankt, — die Belastung durch über-

[1]) „Sowjetsky Transport“ 1927.

flüssige und ungängige Materialien und Vorratsteile. Man kann diese Periode als diejenige des Zerfalls bezeichnen, da für sie alle Voraussetzungen gegeben waren: der Mangel an Einnahmen, das Fehlen einer Abrechnung, die Liquidierung sämtlicher Kapitalien und Fonds, die Nichtaufstellung eines planmäßigen Haushaltsplanes.

Das änderte sich erst, als ein Umschwung in der politischen Lage Rußlands eintrat. Nach der Beendigung des Bürgerkrieges setzte eine allmähliche Konsolidierung der Verhältnisse ein, die sich für die Eisenbahnfinanzwirtschaft dadurch bemerkbar machte, daß ihr die notwendige Grundlage gegeben wurde durch die teilweise Wiedereinführung der Zahlungsverpflichtung seitens der Frachtauflieferer — der erste Schritt auf dem Wege des Gesundungsprozesses der Eisenbahn-Finanzen. Das war auch der Anfang für die Aufstellung eines regelrechten Budgets, der der Finanzverwaltung der Eisenbahnen die Möglichkeit gab, weitere Maßnahmen zur Vervollständigung der getroffenen zu ergreifen. War bei der Einführung des Fracht-Zahlungszwanges eine nur buchhalterische Abrechnung vorgesehen, da es sich ja fast nur um Staatsgüter handelte, so fiel diese Beschränkung durch ein Dekret des Sownarkom (Rat der Volkskommissare) vom Januar 1922, dessen Richtlinien auch heute noch den Ausgangspunkt einer wirtschaftlichen Abrechnung bilden. Zu diesem Schritt zwang auch die eben einsetzende neue ökonomische Politik („Nep"), deren Einführung einen vollkommenen Umschwung des bisherigen Wirtschaftsprinzips bedeutete und eine starke Belebung des wirtschaftlichen Lebens brachte. Grundlage der im Dekret erlassenen Richtlinien war einmal der Frachtzahlungszwang für alle Güter — mit Ausnahme der im staatlichen Grundplan vorgesehenen notwendigen Staatsgüter (Kohle, Getreide, Naphta) und der Verpflegungs- und Heeresgüter — und ferner die Einführung der wirtschaftlichen Abrechnung. Das letztere bedeutete schärfste Sparsamkeit, um die Ausgaben durch die Einnahmen zu decken, bzw. einen Überschuß zu erzielen, der der Eisenbahnverwaltung zur Finanzierung von selbständigen Hilfsunternehmen (Lagerhauswirtschaft, Ausbeutung von Hilfsbetrieben wirtschaftlicher Bedeutung für die Materialversorgung) und zu anderen finanziellen Operationen auf Grund des letztgenannten Dekrets dienen konnten. Der Verwaltung der Bahnen lag nach dem Dekret die Verpflichtung ob, sämtliche Einnahmen in der Höhe in die Kassen des Finanzkommissariats abzuführen, wie sie im Staatsbudget festgelegt war; bezüglich der Ausgaben wurde ein Vertrag mit der Staatsbank abgeschlossen, nach welchem dem Verkehrskommissariat das Recht eingeräumt wurde, Kredite zu nehmen, um so von den Schwankungen der Einnahmen unabhängiger zu sein.

Wenn man der Meinung war, der Defizitwirtschaft durch schärfste Sparsamkeit ein Ende zu machen, so zeigte sich bald, daß ein solches Ziel nicht dadurch allein erreicht werden konnte. Die Einnahmen von Januar 1922 bis September 1922 betrugen ungefähr den vierten Teil der Ausgaben, so daß das Defizit wieder durch Staatsmittel gedeckt werden mußte. Geholfen konnte den Eisenbahnfinanzen nur werden durch eine Erhöhung der Güter- und Personentarife, hauptsächlich der ersteren, mit einer gleichzeitigen weiteren Einschränkung der Staatsgüter, die frachtfreie Beförderung genossen. Nach der Einführung der erhöhten Sätze im Güterverkehr — die Transporte für Heer, Marine und für die sogenannte „Hungerhilfe" blieben frachtfrei — und infolge der Steigerung des Güterverkehrs zeigte sich bereits Anfang 1923 das erste Zei des Gesundungsprozesses: die Deckung der Betrieb gaben durch die Einnahmen, trotzdem die allgemein nanzlage durchaus keine erfreuliche war infolge der stimmigkeiten mit dem Finanzkommissariat hinsichtlich Umrechnungskurses der Papierrubel nach dem soge ten Moskauer Handelsrubel, zu späte Bestätigung des H haltes, rapides Fallen der Währung u. a. m.; außer waren auch die Bahnen infolge der oben erwähnten Sch rigkeiten gezwungen, bei der Industrie auf Kredit M rialien zu kaufen, während umgekehrt die Industrie ihrem Recht der Frachtkreditgewährung reichlich brauch machte. (Diese gegenseitige Verschuldung w später liquidiert, wobei noch ein Mehr für die Bahnen 22 Millionen Goldrubel herauskam.)

Je weiter der Gesundungsprozeß fortschritt, d stärker machte sich die Notwendigkeit bemerkbar, feste Grundlage für die Finanzwirtschaft der Bahnen d Stabilisierung der Währung zu schaffen. Ihre Durch rung räumte sogleich die Hindernisse für eine ausreich Kredithilfe seitens der Staatsbank beiseite, so daß letz jetzt größere Kredite, insgesamt 6 500 000 Tscherwo Rubel, überweisen konnte. Zu stark durfte die Bank nicht angestrengt werden, um kein Defizit im Staatsbu zu schaffen, wodurch das ganze Währungssystem in fahr geraten wäre; deshalb gab NKPS.[2]), um die Stell der Staatsbank zu stärken, kurzfristige Zertifikate im W von 5 Millionen Goldrubel aus, die zur Bezahlung Frachten an den Eisenbahn-Kassen angenommen und d Kurs bei der Ausgabe und Einlösung besonders festge wurde, ein System, das später noch öfters durchgefü worden ist.

Trotz möglichster Beschränkung in der Aufnahme Krediten konnte es nicht ausbleiben, daß die Verschuld der Eisenbahnen gegenüber der Staatsbank immer we anstieg. Zu niedrige Tarife in der ersten Zeit nach Stabilisierung der Währung (Tarifindex — im Mittel gegenüber allgemeinem Preisindex — 2,04), Schwie keiten der vorherigen Festsetzung der Einnahmen bei einzelnen Bahnen, Kreditierung der Frachten, Notwen keit des Einkaufs von Materialien, in den letzten Jah der erhöhte Bedarf an Geldmitteln infolge der Getrei kampagnen — sie alle zusammen erforderten eine w höhere Summe, als in dem Vertrag mit der Staatsbank Grund des Haushaltsplanes festgelegt war. Diese V schuldung stellte eine ungesunde Erscheinung dar, de Beseitigung eine der wichtigsten Aufgaben auf dem W der Gesundung der Eisenbahn-Finanzen sein mußte, wo man nicht wieder in die alte Defizitwirtschaft verfall NKPS. mußte deshalb selbst Quellen ausfindig machen, bei den beschränkten Mitteln der Staatsbank vermeh Einnahmen zu sichern. Das war nur möglich durch ei weitere Erhöhung der Tarife und Durchfü rung einer scharfen Planwirtschaft. Daneb mußten die chronischen Gebrechen der Finanzwirtsch beseitigt werden: zu späte Bestätigung des Budgets dur die Regierung, Wiederherstellung des früheren „Betrie kapitals" für die Materialversorgung, Erhöhung des K dits. Die letzte Forderung, Erhöhung der Kredite, muß automatisch dem Finanzkommissariat, d. h. der Staatsban die diese Kredite hergab, einen bestimmten Einfluß auf d Finanzgeschäfte sichern, was auch unbedingt nötig wa

[2]) Abkürzung für Volkskommissariat für Verkehr wesen.

len Selbstherrlichkeiten der einzelnen Verwaltungen glich der Mittelverwendung ein Ende zu machen. Auf r Grundlage schloß die Zentral-Verwaltung mit der sbank einen Vertrag ab, der die Finanzierung der nbahnen regelte[3]). Die Richtlinien sind folgende: Alle ahmen, auch die Staatszuschüsse, werden an die Staats- abgeführt und dort auf besondere Rechnung von S. geführt; NKPS. übernimmt die Verpflichtung, auf zu erwartenden Einnahmen keine Anleihen ohne vor- ge Zustimmung der Staatsbank aufzunehmen. Als nleistung eröffnet die Staatsbank NKPS. bzw. den chen Verwaltungen laufend Kredite auf Grund von eljährlichen und monatlichen, von NKPS. aufgestellten enplänen, mit der die Befugnisse der einzelnen Ver- ungen einschränkenden Bestimmung, im Falle einer editüberschreitung in einer Periode die Kre- der nächstfolgenden Periode entsprechend zu kürzen; Ende des Jahres müssen sämtliche Kredite gedeckt sein. einmal genehmigten Kredite dürfen weder durch die tsbank noch durch NKPS. gekürzt werden; nicht aus- tzte Kredite gehen in voller Höhe auf den folgenden at über. Im Falle der Verzögerung in der Aufstellung Monatspläne gewähren die Filialen der Staatsbank matisch am Anfang jeden Monats Kredite in Höhe von des vorhergehenden Monats. Weiter setzt der Ver- für NKPS. die Verpflichtung fest, keinen Wechsel höheren Limiten als den durch Staatsbank und NKPS. einsam festgesetzten auszugeben, er begrenzt die Höhe Frachtkredits seitens NKPS. und regelt eine Reihe der wichtigerer Fragen. —

Der Vertrag läuft seit dem 1. April 1927 und die mit gemachten Erfahrungen lassen erkennen, daß, abge- n von einzelnen Mängeln, die Ergebnisse zufrieden- lende sind. Als besonderen Vorteil muß man die volle fügung über die Mittel, unabhängig von den zeitlichen nahmen, ansehen, so daß die Sorge um die Lohn- und altszahlung, um den Einkauf der Materialien, kurz, die dringendsten Bedürfnisse wegfällt. Ein weiterer tschritt ist die Krediteinschränkung, die die Bahnen ngt, innerhalb ihres monatlichen Kreditplanes zu ar- en. Treten allerdings unvorhergesehene Ausgaben auf, B. infolge sogenannter „Saisonbedürfnisse", die nicht ursprünglichen Staatsbudget vorgesehen sind (Belebung Bautätigkeit, Getreidekampagne usw.), so wird das verhältnis zwischen Ein- und Ausgaben so stark, daß Fehlbeträge durch die Staatsbank, als einem Institut kurzfristige Kredite, nicht mehr gedeckt werden nen, daß dann zur Deckung die Staatszuschüsse, die 1927/28 rund 300 Millionen betragen, herangezogen den müssen. Man darf, wie es von seiten der Gegner Systems geschieht, nicht das neue Finanzierungssystem das Mißverhältnis zwischen den veranschlagten Ein- men, auf deren Grundlage die Ausgabe — d. h. die ditpläne aufgestellt werden, und den tatsächlichen Ein- men und damit für eine weitere Verschuldung verant- rtlich machen. Um das zu beseitigen, müssen die ver- chlagten Ausgaben aufs schärfste nachgeprüft werden, ssen die erforderlichen „Betriebskapitalien" sowohl für Materialversorgung als auch für die selbständigen fsunternehmen der Eisenbahnen auf ihren normalen nd gebracht werden, müssen die Eingänge bei den Eisen- nkassen in ihrer vollen Höhe, wie es der Ver- g vorschreibt, an die Kassen der Staatsbank abgeführt werden. Unter diesen Voraussetzungen wird bei der Wahl zwischen dem früheren und dem jetzigen Finanzsystem das letztere unbedingt den Vorzug verdienen, da es unter anderen einmal mit der mangelnden „Kreditdisziplin", d. h. dem Mangel an Verantwortlichkeitsgefühl einzelner Verwaltungen gegenüber den anvertrauten Geldern, aufräumt, da diese bisher nur die über die bewilligten Kredite hinausgehenden Überschüsse an die Eisenbahn-Hauptkasse abzuliefern verpflichtet waren, über die übrigen Einnahmen aber frei verfügen konnten, eine Gelegenheit, die die beste Möglichkeit zur Entfaltung finanztechnischer Kunststücke gab; — anderseits wird der neue Vertrag auch den „armen Verwandten", d. h. den Bahnen, die keine oder nur geringe Überschüsse haben, die Möglichkeit weiterer Entwicklung geben.

Bereits oben war auf die Notwendigkeit der Auffüllung des „Betriebskapitals" für die Materialversorgung (normal 65 % des Materialwertes) hingewiesen, ein Zustand, der infolge der begrenzten Mittel des Staates erst im Jahre 1931/32 erreicht sein wird[4]). Einen weiteren Schritt auf dem Wege der Konsolidierung der Eisenbahnfinanzen bildet die Regelung der Frage der Erneuerung des Grundkapitals, um den Anforderungen, die die Steigerung der Produktion an den Verkehr stellt (nach dem vorgesehenen Plan werden die Verkehrsleistungen für die Periode 1926/27 bis 1930/31 — 8000 bis 11 000 Millionen Pud betragen), gerecht zu werden. Erst von 1923/24 an ist dieser Frage die nötige Aufmerksamkeit geschenkt worden, nach den ersten Inventuraufnahmen der Bahnen zwecks Feststellung des Abnutzungswertes und der Amortisationsquote. Der Wert des Grundkapitals wurde zu 10 100 Mill. Rubel ohne Abnutzung und 8400 Mill. Rubel mit Abnutzung, der Abnutzungswert also zu 1700 Mill. Rubel bestimmt, eine Zahl, die sich jährlich um 3 % des vollen Wertes, d. h. um 303 Mill. Rubel erhöht. Von den für diese zusätzliche Abnutzung aufzubringenden Mitteln werden 1,25 % des vollen Wertes = 126 Mill. auf Erneuerung der Betriebsanlagen, 3—1,25 = 1,75 % = 177 Mill., auf Neubauten an Stelle veralteter, unwirtschaftlicher Anlagen entfallen[5]). Die Mittel werden nach einem besonderen Finanzplan für die Eisenbahnen in den Jahren 1926/27 bis 1930/31 zur Erneuerung des Grundkapitals zur Verfügung gestellt werden, nachdem bereits in den Jahren 1923/24 bis 1925/26 Finanzmaßnahmen ergriffen waren, um wenigstens in etwas der Verringerung des Grundkapitals Einhalt zu gebieten, was auch durch dauernde Zuwendungen, steigend bis zu 65 Mill. im Jahre 1925/26, erreicht worden ist. Dabei muß auch noch berücksichtigt werden, daß wichtige Erneuerungsarbeiten (Schwellen- und Schienenauswechslung usw.) bereits durch Betriebsmittel gedeckt wurden, die aber bei weitem nicht ausreichten.

Nach dem durch die staatliche Plankommission aufgestellten Plan ist der Kapitalzuwachs für die Jahre 1927/28 bis 1930/31 auf 3718 Mill. Rubel festgesetzt, ein Betrag, von dem aller Wahrscheinlichkeit nach noch Abstriche gemacht werden dürften.

Für die Beurteilung, ob dieser Zuwachs für die Eisenbahnen im Verhältnis zu dem Kapitalaufwand in der Industrie innerhalb der nächsten fünf Jahre bzw. zu der zu erwartenden Steigerung der Industrieproduktion angemessen ist, kann die Gegenüberstellung der Aufwendungen

[3]) Maidel, „Transport und Wirtschaft", 1927, Heft 8/9.

[4]) Wird in einem besonderen Artikel im Zusammenhang mit der Stoffwirtschaft der russischen Bahnen behandelt werden.

[5]) W. K. „Transport und Wirtschaft", 1927, Heft 8/9.

für diese beiden Zweige der Volkswirtschaft dienen (siehe Tabelle[6]).

	25/26	26/27	27/28	28/29	29/30	30/31	31/32
	In Millionen Rubel						
Grundkapital am Anfang des Jahres	5623,0	6104,0	6659,0	7388,0	8113,0	8817,0	9456,0
Kapitalzuwachs	780,7	918,0	1142,0	1182,0	1206,0	1805,0	

Die analogen Angaben für die Eisenbahnen finden sich in folgender Tabelle, wobei die Zahlen für 1926/27 den Haushaltsangaben, für 1927/28 den Kontrollziffern der staatlichen Plankommission (reduz. Betrag) entnommen sind, für die übrigen Jahre den vorgesehenen, aber noch nicht korrigierten Beträgen des Transportplanes entsprechen.

	25/26	26/27	27/28	28/29	29/30	30/31	31/32
	In Millionen Rubel						
Grundkapital am Anfang des Jahres	8250,0	8534,0	8586,0	8935,0	9612,0	10427,0	11358,0
Kapitalzuwachs	192,6	231,5	529,7	864,0	1014,0	1144,0	

Rein zahlenmäßig betrachtet sind die Eisenbahnen im Nachteil. Das bedeutet aber m. E. nicht, daß die Eisenbahnen die Lage nicht meistern werden, da sie jetzt gezwungen sind, als Ausgleich die Rationalisierung im schärfsten Maße durchzuführen, d. h. ihren Ausgaben-Haushalt sehr gewissenhaft nachzuprüfen, um die für den Kapitalzuwachs nötigen Mittel, d. h. die Reineinnahmen zu erhöhen. Es ist verständlich, daß jede Verwaltung in der Voraussetzung, daß doch abgezwackt wird, ihren Ausgaben- und Einnahmen-Haushalt so aufstellt, daß schließlich doch noch etwas herauskommt. Man kann auch dann verstehen, daß, nachdem die staatliche Plankommission die Kapitalzuwachsraten trotz des Hinweises auf eine wahrscheinliche Steigerung des Güterverkehrs erheblich gekürzt hat, auch NKPS zu einer Nachprüfung der veranschlagten Reineinnahmen von 2225,2 Mill. Rubel für die nächsten fünf Jahre gezwungen ist. Diese Einnahmen werden sich um fast 700 Mill. Rubel geringer stellen, also statt 2225,2 Mill nur 1532,7 Mill. für die fünf Jahre 1926/27 bis 1930/31 bzw. 1213 Mill. für die nächsten vier Jahre, so daß also noch 3718,7 — 1213 = 2505,7 Mill. Rubel aufzubringen sind. Daß diese Summe aus Quellen innerhalb der Eisenbahnwirtschaft entnommen werden kann, ist undenkbar, wenn auch manches noch durch Erhöhung der Tarife herausgeholt werden kann. Es bleibt also in Hauptsache nur die Finanzierung durch Staatszuschüsse übrig. Unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen aus erhöhten Tarifen (ca. 500 Mill.) entfallen dann von den durch die Staatsplankommission genehmigten 3718,4 Mill. Staatszuschüsse 3718 — (1213 + 500) = 2005 Mill. Rubel auf kommen für die Arbeiten in Betracht, die zur endgültigen Beseitigung der Abnutzungsschäden für notwendig gehalten worden sind (Erhöhung des früher erwähnten Abnutzungswertes von 1700 Mill. Rubel auf 1900 Mill.), während die anderen 1213 + 500 = 1713 Mill. Rubel die Mittel für die Verstärkung und Verbesserung von Betriebsanlagen, für Neubauten von Strecken usw. darstellen. Diese angegebenen Ziffern werden aller Wahrscheinlichkeit nach durch die staatliche Plankommission auf Grund der Kontrollziffern eine Korrektur im Sinne einer Verringerung erfahren, was zweifellos die finanzielle Lage der Eisenbahnen erschweren wird und befürchten läßt, daß die zum Zweck der Rationalisierung begonnenen Maßnahmen nicht durchgeführt werden können und letzten Endes sich die Einnahmen einen ungünstigen Einfluß ausüben werden.

Die Lösung dreier Fragenkomplexe wird die wichtigste Aufgabe der Finanzwirtschaft der Eisenbahnen in den nächsten Jahren sein: Schaffung einer stabilen Betriebsrechnung auf Grund des Haushaltsplans, Konsolidierung des Grundkapitals, Auffüllung des „Betriebskapitals" für die Materialversorgung und für die Finanzierung der „Hilfsunternehmen". Von ihnen erfordert insbesondere die erste, als die wichtigste, eine erhöhte Aufmerksamkeit seitens der verantwortlichen Organe der Verwaltung, und zwar in der Richtung, daß scharfe Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die infolge Nichtübereinstimmung zwischen dem Haushaltsanschlag und dem tatsächlichen Ergebnis hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben nötigen Staatszuschüsse zu vermeiden, eine Lage, wie sie zuletzt im Haushaltsjahr 1926/1927 aufgetreten ist. Am 1. Oktober 1927 erreichte die Verschuldung, beginnend am 1. Oktober 1924 mit 4,1 Mill. Rubel, infolge geringerer Einnahmen — 155 Mill. Rubel, die aber zu Beginn des neuen Haushaltsjahres 1927/1928 durch finanzielle Transaktionen gedeckt sind. (Von dieser Schuld sind 60 Mill. Rubel auf Reg.-Verfüg. hin konsolidiert und als „Betriebskapital" für die Materialversorgung der Verkehrsverwaltung überschrieben worden, weitere 20 Mill. zahlte NKPS im Laufe des ersten Quartals 1927/1928 aus dem Ertrag der letzten Eisenbahn-Anleihe an die Staatsbank zurück, u

[6]) W. K., „Transport und Wirtschaft", 1927, Heft 8/9.

	1913 (in den Grenzen Sow.-Rußlds.)	22/23		23/24		24/25		25/26		26/27		27/28	
		Menge oder Summe	in % v. 1913	Menge oder Summe	in % v. 1913	Menge oder Summe	in % v. 1913	Menge oder Summe	in % v. 1913	Menge oder Summe	in % v. 1913	Menge oder Summe	in %
1. Geleistete tkm	90 911	42 805	47,1	48 346	53,1	66 667	73,8	92 586	101,8	98 455	108,3	112128	12
2. Geleistete tkm auf 1 Lokomotivkm	171,9	185,3	107,0	185,4	108,0	199,7	106,0	227,9	133,0	230,0	134,0	240,2	14
3 a. **Verkehrsdichte** in 1000 Zügen auf 1 km Betr.-Lg.	6,67	2,17	32,5	2,39	35,8	2,92	43,9	3,89	58,3	4,05	60,7	4,41	6
b. **Verkehrsdichte** in 1000 Achsen auf 1 km Betr.-Lg.	405,6	133,2	32,8	157,5	38,8	202,5	49,9	274,6	67,7	307,1	75,7	332,1	8
4. Betriebs-Einnahmen in Mill. Rubel	985,0	296,5	30,1	423,0	43,0	532,7	54,1	727,7	73,9	905,4	91,9	986,0	10
5. Betriebs-Ausgaben in Mill. Rubel .	588,6	278,1	47,2	403,7	68,6	445,3	75,7	632,7	107,5	744,3	126,4	826,9	14
6. Betriebs-Koeffizient	59,75	93,79	157,0	95,4	159,7	83,59	139,9	86,9	145,5	82,21	137,6	83,86	14
7. Selbstkosten für 1 geliefertes tkm in Vorkriegskopeken	0,6630					0,5915	89,2	0,6038	91,1	0,6531	98,5	0,6628	10
davon für Löhne und Gehälter . .	0,3285					0,2965		0,3092		0,3693		0,3615	
für andere Ausgaben	0,3345					0,2950		0,2946		0,2838		0,3013	

estlichen 60 Mill. werden als bereits gezahlter Staats- muß von den Zuschüssen des laufenden Haushalts- es in Abzug gebracht.) Als die Ursache dieses Defizits man, neben andern, einmal die mangelnde Sorgfalt bei Aufstellung des Haushaltsplanes, dann aber auch das Anwachsen der bahneigenen Frachtsendungen ile, Holz, Materialien usw.) ansehen, deren Höhe im shaltsjahr 1926/1927 — 16,7 % des Frachtgüterverkehrs dem Frachtwert nach 20 Mill. Rubel betrug. Bei der tellung des Haushaltsplanes muß jeder überflüssige erverkehr, der nichts einbringt, vermieden werden, um ler Veranschlagung der Einnahmen, für welche die be- neten Tonnenkilometer die Grundlage bilden, keine hen Werte zu erhalten. Im Zusammenhang damit mag eicht von Interesse sein, wie sich die Betriebsleistungen russischen Bahnen im Vergleich mit denen von 1913 ickelt haben[7]).

Unter anderen fällt besonders die Höhe des Betriebs- fizienten auf, der mit 83 für 1927/28 ein sehr hoher ist. Wenn man auch berücksichtigt, daß die Verhältnisse 1913 andere waren, so muß man doch versuchen, in die Nähe dieser Vorkriegsziffer zu gelangen, was nur möglich ist auf dem Wege der Rationalisierung des Betriebes. Wenn Kusnezoff in seinem Artikel[8]) auf die bei den amerikanischen Bahnen beschäftigten 4,6 Bediensteten/km an Stelle von 15,8 Bediensteten/km auf den russischen Bahnen hinweist, so zeigt das, in welcher Richtung die Rationalisierungsbestrebungen liegen müssen —, ein Weg, der aber auch, wie das bereits vorher ausgeführt ist, nur dann zum Ziele führen wird, wenn die ineinander verflochtenen drei Hauptaufgaben einer günstigen Lösung zugeführt werden, wenn der ruhigen, durch keine Wirtschafts- oder sonstige Krisen gestörten Entwicklung der Eisenbahnen eine Richtung gegeben wird, die nur das Wichtigste im Auge hat — die Stärkung der Eisenbahnen für die kommenden großen Wirtschaftsaufgaben.

) Szdorowitsch „Shelesnodor. delo", 1927, Heft 10/11.

[8] Kusnezoff, „Ekonom. Shisu" 1927, Dez.

Die Bedeutung der American Railway Association (Car Service Division) für die amerikanischen Eisenbahnen.

on Hans **Engel**, Leiter der Generalvertretung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für den Güterverkehr in New York.

Ein Austausch von Güterwagen hat zwischen einzelnen erikanischen Eisenbahnen schon seit nahezu 50 Jahren tgefunden, doch beschränkten sich die Vereinbarungen rüber auf engere Kreise und versagten in der Regel Zeiten starken Verkehrs, wo sie doch von ganz be- derem Nutzen gewesen wären, fast gänzlich. Dieser stand trat vor allem im Jahre 1916 in Erscheinung, als amerikanische Industrie in immer mehr steigendem ße von der Entente zu Kriegslieferungen herangezogen rde.

Die Hauptindustriegebiete befinden sich im Osten der reinigten Staaten. Jeder Wagen, der in dieser Zeit in Gebiet der Staaten Michigan, Ohio, Pennsylvania usw. langte, war für die Bahnen der Mittel-, West- und Süd- aten verloren, was für diese zu einem erheblichen agenmangel und für die östlichen Eisenbahnlinien zu ier unerträglichen Verstopfung führte.

Um den unhaltbar gewordenen Zuständen abzuhelfen, rief die amerikanische Regierung damals eine Kom- ssion von Eisenbahnfachleuten aus verschiedenen USA.- aaten, die nach Eintritt der Vereinigten Staaten in den eltkrieg und nach Übernahme aller amerikanischen senbahnen in den Staatsbetrieb mit weitestgehenden Be- gnissen ausgestattet wurde. Ihre Anordnungen erhielten esetzeskraft. Nach Beendigung des Krieges hatte die ommission die wichtige Aufgabe, die leeren Wagen aus n Industriegebieten, die mit nicht mehr benötigten Wagen rmlich überschwemmt waren, in die Bedarfsgebiete zu- ickzuleiten. Als sie dann abgebaut werden sollte, setzte besonders Ende 1920 bis Anfang 1921 — eine neue Hoch- onjunktur ein, die fast dieselben Schwierigkeiten hervor- ief wie im Jahre 1916.

Diese Sachlage gab Veranlassung, daß sich fast alle merikanischen Eisenbahngesellschaften entschlossen, die on der Regierungskommission geschaffene Organisation u einer ständigen Einrichtung, dem amerikanischen Eisenbahnverband (American Railway Association) zu machen und ihr eine Wagendienstabteilung (Car Service Division) anzugliedern. Fast sämtliche leitende Herren wurden übernommen. Die fortfallende Gesetzeskraft der Anordnungen der früheren Regierungskommission wurde durch ein Übereinkommen der in der Railway Association zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften ersetzt. Das Übereinkommen „Car service and per diem agreement" genannt, ist in den dem Übereinkommen zu Grunde gelegten Wagendienst- und Wagenabrechnungsvorschriften (Code of car service rules and interpretations und Code of per diem rules and interpretations) abgedruckt und lautet:

Wagendienst- und Abrechnungsübereinkommen.

Die unterzeichnende Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich in Übereinstimmung mit jeder anderen Eisenbahngesellschaft, die dasselbe Abkommen unterzeichnet und eine Ausfertigung desselben dem Sekretär der American Railway Association einreicht, die Bestimmungen anzuerkennen und durchzuführen, welche die Association für den Güterwagendienst und die Güterwagenverteilung aufstellt und in die Vorschriften für den Wagendienst und die Wagenberechnungsbestimmungen übernimmt.

Die unterzeichnende Eisenbahn stimmt der Ausstattung der Wagendienstabteilung mit ordentlichen Machtvollkommenheiten, wie in der Vorschrift 19 der Wagenabrechnungsbestimmungen vorgesehen, zu. Die Abteilung soll in Washington ihren Sitz haben und mit dem Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) in allen Angelegenheiten des Wagendienstes zusammenarbeiten. Sie soll für den Unterzeichner in allen Angelegenheiten des Wagendienstes als sein Geschäftsträger in dem Umfang und mit der Wirksamkeit handeln, wie der Unterzeichner selbst handeln könnte.

Die bezeichnete Wagendienstabteilung wird hierdurch als der Geschäftsträger der unterzeichneten Eisenbahngesellschaft bestimmt und ist berufen, die von dem Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) in Übereinstimmung mit den Verordnungen des jeweils gültigen Gesetzes „Act to regulate commerce" herauszugebenden Vorschriften und Anweisungen hinsichtlich des Wagendienstes für den Unterzeichner entgegen zu nehmen. Eine Zweitschrift des Übereinkommens ist durch den Unterzeichner an das BVA. (Interstate Commerce Commission) zur Kenntnisnahme einzusenden. Dieses Übereinkommen bleibt gültig, wenn nicht mit dreimonatiger Frist der Rücktritt von den Vereinbarungen dem Sekretär der Association angezeigt worden ist.

In den §§ 19 und 20 der vorerwähnten „Code of per diem rules and interpretations" ist über die Einrichtung und über die Aufgaben der Wagendienstabteilung folgendes bestimmt:

Das Direktorium des Verbandes wird eine Wagendienstabteilung einrichten, gebildet aus einem Vorsitzenden und der erforderlichen Anzahl Mitglieder, Vertreter der Eisenbahnnetze. Sie wird ermächtigt:

a) die Anwendung der Vorschriften des Wagendienstes und der Wagenabrechnung zu überwachen;
b) Abweichungen von den Vorschriften 1—5 (siehe unten) des Wagendienstes zu gestatten oder diese Vorschriften zeitweilig außer Kraft zu setzen, sofern nicht in § 20 anderes vorgesehen ist;
c) wenn nötig, Wagen einer bestimmten Bauart von den Bedingungen der Vorschriften 1—5 des Wagendienstes auszuschließen und andere Vorschriften aufzustellen, nach welchen diese Wagen zu behandeln sind;
d) Wagen von einer Eisenbahngesellschaft oder einem Verteilungsgebiet an andere zu überweisen, wenn der Verkehr dieses erforderlich machen sollte, mit gebührender Rücksicht auf die Rechte und Bedürfnisse des Eigentümers der betreffenden Wagen;
e) Untersuchungen anzustellen, einschließlich der Prüfung der Wagenaufschreibungen, soweit sie nötig sein sollten, um die Beachtung der Vorschriften des Wagendienstes und der Wagenabrechnungen sowie anderer von der Wagendienstabteilung erlassener Verordnungen sicherzustellen. Für den Fall, daß es nicht möglich ist, solche Angelegenheiten mit der betreffenden Eisenbahngesellschaft direkt zu regeln, ist über die Tatsachen mit einem Vorschlag dem Direktorium zu berichten;
f) Berichte über Aufenthalt der Wagen oder Statistiken über Verwendung der Wagen nach Bedarf einzufordern;
g) die nötigen Maßnahmen zu treffen, für alle Eisenbahnen ein einheitliches Verfahren durchzuführen, indem gleichmäßige Vorschriften für die Wagenverteilung aufgestellt und einheitliche Formblätter für Wagenaufschreibungen und Wagenmeldungen eingeführt werden;
h) dem Direktorium Vorschläge zu machen, wenn es für nötig oder wünschenswert erachtet wird, die Tagesmietsätze zu ändern;
i) alle anderen Dienste zu erfüllen, die vom Direktorium aufgetragen werden sollten.

Abweichungen von den Vorschriften 1—5 des Wagendienstes, welche das Verkehren der Wagen der Canadischen Bahnen auf den Bahnen der USA. und der Wagen der USA.-Eisenbahnen auf den Canadischen Bahnen betre können nur zwischen dem amerikanischen Eisenbahn band und dem Eisenbahnverband von Canada verein werden.

Der Hauptsitz des amerikanischen Eis bahnverbandes befindet sich in Washi ton (D. C.). Seine Organe sind neben dem Aufsich und dem Direktorium neun Abteilungen für Betrieb, förderung, Verkehr, Maschinentechnik, Werkstätten, schaffungs- und Stoffverwaltung, Frachtreklamation, A mobiltransporte und Wagendienst.

Für die Wagendienstabteilung (Car Service Divis ist bestellt: 1 Leiter, 1 Bürovorstand, je 1 Beamter den Verkehr mit den Eisenbahnen und dem Publik 1 Beamter für die Abteilung offene Wagen, 1 Beamter die Abteilung geschlossene Wagen und 1 Beamter für Abteilung Truppentransporte.

Für die Geschäftsführung sind die ganzen Staaten 14 Bezirke eingeteilt. Der erste Bezirk (Chicago) führend für die Verteilung der Kühlwagen und daher besonderer Bedeutung.

Zur Erläuterung der Arbeitsweise der Wagendie abteilung seien nachstehend einige von ihr herausgege Nachweisungen aus der letzten Zeit aufgeführt: a) mo liche Zusammenstellung (Januar 1928) aller Wagen Eisenbahnen, welche der Association angegliedert sin b) halbmonatliche Aufstellung, in Prozentsätzen, der dem Wege zur Heimatbahn befindlichen Wagen, wel den Eisenbahnen der Kl. I gehören; c) halbmonatliche A stellung der reparaturbedürftigen Wagen der Eisenbah der Kl. I; d) Aufstellung der auf der Fahrt zur Hein station befindlichen Wagen, Stichtag 15. Februar 19 e) vierteljährlicher Bericht über die Verwendung und schaffenheit der Personenwagen; f) halbmonatlicher richt über den Zustand der Lokomotiven; g) Aufstellu der überzähligen bzw. fehlenden Wagen in der Zeit v 8. bis 14. Februar 1928; h) Bericht über die Ausführu der Wagenbestellungen in Prozenten; i) wöchentliche Z sammenfassung der Berichte über den Wagenbedarf Kohlenzechen und seine Deckung; k) Wochenbericht üb Wagenstellung, abgeschlossen am 18. Februar 1928; l) A stellung der Prozentsätze der Leerlaufmeilen im V hältnis zur ganzen Betriebsleistung in der Zeit vom Jan 1923 bis November 1927; m) Aufstellung über die sta geldpflichtigen Wagen am 24. Februar 1926; n) Aufstellu der mit Eisenbahndienstgut beladenen Wagen am 15. F bruar 1928; o) Aufstellung der Stationen und Streck nach welchen Verkehrssperren bestehen; p) Aufstellu der Wagenstellungen, Berichtswoche endigend am 25. F bruar 1928, mit Vergleichsziffern derselben Wochen d Jahre 1926 und 1927; q) gleiche Aufstellung mit Angab der betreffenden Eisenbahngesellschaften; r) wöchentlic Aufstellung der Wagenstellungen im Obst- und Gemüs verkehr. (Nach mündlicher Mitteilung sollen in den Ve einigten Staaten etwa 170 000 private und bahneigene Kül wagen vorhanden sein, von denen augenblicklich etw 40 000 unbeschäftigt aufgestellt sind. In der Weintraube zeit werden etwa 60 000 Ladungen vom Westen nach de Osten der Vereinigten Staaten befördert.)

Diese Beispiele sind aus der Sammlung der Herr W. C. Kendall, Leiter des statistischen Dienstes der Wage dienstabteilung und W. D. Beck, Leiter des Bezirks I Ch cago entnommen und zeigen die Vielfältigkeit der Aufgabe dieser Organisation. Es war nicht richtig, wenn d deutsche Presse vor etwa Jahresfrist schrieb, daß die am

ilnischen Eisenbahngesellschaften durch gemeinsame Benung ihrer Güterwagen eine jährliche Ersparnis von 0 000 000 Dollar erzielt haben, d. h., daß dieser Betrag ä› aufgewendet werden müssen, wenn jede Eisenbahn u auf ihre eigenen Güterwagen angewiesen wäre. Kenn bezeichnet diesen Betrag als vollständig aus der Luft ‹riffen; denn ein Wagenaustausch unter den amerikaiihen Eisenbahnen hat immer bestanden. Eine Güterv engemeinschaft im deutschen Sinne besteht überhaupt i t. Die Wagenstellung selbst, also die Einzelarbeit, sei m Gebiet einer Eisenbahngesellschaft oder von einer ellschaft zur anderen, wird auch jetzt noch durch die ellschaften selbst geregelt. Die Wagendienstabteilung achtet auf Grund der Erfahrungen aller Gesellschaften Verkehrsbedürfnisse, mag es sich um die rechtzeitige tellung der Wagen zu den Erntezeiten, um Beförderung htiger Viehherden zu Zeiten großer Trockenheiten aus em Staat in den anderen, oder um Industriehochkonkturen usw. handeln. Früher hütete jede Eisenbahn Erfahrungen als strengstes Geheimnis, heute sorgt Wagendienstabteilung für deren Austausch, z. B. für öhte Zugleistungen der Lokomotiven, für bessere snützung der Ladefähigkeit der Wagen usw. Der Wert ser Arbeit ist in Ziffern nicht auszudrücken. Augenklich widmet die Wagendienstabteilung ihr Hauptaugenmerk der in den letzten Jahren ständig gestiegenen Zahl der Leerlaufmeilen. (Es ist z. B. theoretisch ohne weiteres möglich, die Kühlwagen aus dem Osten nicht leer nach dem Westen — Chicago — zurückfahren zu lassen, aber es muß festgestellt werden, wo geeignete Ladungen aufkommen.) Zur Erreichung dieser Ziele stützt die Wagendienstabteilung sich nicht nur auf die Erfahrungen der Eisenbahngesellschaften, sondern sie hat seit etwa vier Jahren die Mithilfe der Versender herangezogen und den „Atlantic State Shippers 'Advisory Board" gebildet. Seit Ende vorigen Jahres sind in Zusammenarbeit mit diesem Advisory Board sogenannte „National Forecasts" eingerichtet worden, d. h. vierteljährlich werden Voranschläge für den Wagenbedarf für die Beförderung von etwa 25 Hauptgüterarten aufgestellt.

Die Leistung der Wagendienstabteilung bedeutet einen Segen für die amerikanischen Eisenbahnen. Die Organisation ist indessen noch jung und das ist zu berücksichtigen, wenn im Gegensatz zu dem bis ins einzelne durchdachten Wagendienst der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Organisation noch Schwächen zeigen sollte. Wir sind überzeugt, daß der vorerwähnte Mr W. C. Kendall, American Railway Association, Transportation Building, Washington, D. C., es begrüßen würde, mit deutschen Kreisen in dieser Hinsicht in Gedankenaustausch zu treten.

---

echanisierung im Abfertigungsdienst unter besonderer Berücksichtigung des Magdeburger Verfahrens zur Abfertigung von Freibetragssendungen.

Von H. Kayser, Magdeburg.

Auf die Verwendungsmöglichkeiten mechanischer Hilfsttel im Abfertigungs- und Kassendienst ist in den Spalten ser Zeitung früher schon in einigen Aufsätzen hingeesen worden. (Vgl. Nr. 25/26, Jahrgang 1926, Nr. 9 und . 27 Jahrgang 1927 und Nr. 13 Jahrgang 1928.)

Daß hierüber bisher noch nichts Endgültiges und Abhließendes bekannt geworden ist, dürfte im wesentlichen ran liegen, daß sich die Mechanisierung im Abfertiings- und Kassendienst bis zu einem gewissen Grade mer noch im Stadium der Versuche befindet, und daß n sich über die einzelnen Arbeitsmethoden noch nicht tschieden hat, sich aber auch bisher noch nicht entschlieen kann, den in einem früheren Aufsatz angedeuteten eg einzuschlagen (vgl. Nr. 27 d. Ztg., Jahrg. 1927).

Der Gedanke, die Arbeitsleistungen im Abfertigungsnd Kassendienst durch Anwendung mechanischer Hilfsittel zu erhöhen und diese an die Stelle von Menschenräften gewissermaßen zu Organen der Verrechnung zu achen, ist zwar schon Anfang 1922 von einem nach seinen atzungen hierfür zuständigen Gremium, dem Deutschen isenbahn-Verkehrsverband, erörtert worden. Über das rgebnis dieser Feststellungen ist jedoch seither nichts ekannt geworden.

Inzwischen hat man sich in der Praxis selbst auf den Weg der Versuche begeben. Diese Versuche sind — wie n Nr. 9 dieser Zeitung Jahrgang 1927 schon ausgeführt – bisher von durchweg gutem Erfolge gewesen. Auch die enn auch noch nicht abgeschlossenen Versuche mit dem n diesen Spalten bereits früher angedeuteten Zählkassenerfahren im Abfertigungs- und Kassendienst haben bis etzt das gleich günstige Ergebnis gehabt, ganz abgesehen lavon, daß es auch hier, besonders an den Maschinen, noch manches zu verbessern und zu verfeinern gibt.

Auf dieses Zählkassenverfahren d. h. auf das sogenannte Magdeburger Verfahren zur Abfertigung von Freibetragsendungen soll in Nachfolgendem näher eingegangen werden. Es ist ebenfalls zweifellos geeignet, zur Rationalisierung im Abfertigungsdienst beizutragen. Ein näheres Eingehen auf das Verfahren selbst dürfte deshalb auch besonders für solche Verwaltungen von allgemeinem Interesse sein, die die Bestrebungen zur Ausnutzung mechanischer Hilfsmittel im Verkehrsdienst fördern.

Die Versuche mit dem Magdeburger Verfahren sind bereits Anfang Herbst vorigen Jahres, teils auch später in einigen Bezirken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei verschiedenen Abfertigungsstellen aufgenommen worden.

Vorweg sei bemerkt, daß das Magdeburger Verfahren — kurz so genannt, weil es von dem Leiter der Güterabfertigung Magdeburg Hauptbahnhof ausgegangen ist, — mit dem sogenannten Stettiner Verfahren nichts zu tun hat, bei dem nur bestimmte Sendungen mit besonders für diesen Zweck eingerichteten Frachtbriefen von bestimmten Absendern behandelt werden können.

Dem Magdeburger Verfahren liegt folgender Gedanke zu Grunde: Es ist ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren. Ein besonders eingerichteter Frachtbrief ist nicht erforderlich. Der in der EVO. vorgesehene Frachtbrief und Eilfrachtbrief ist ohne weiteres verwendbar. Deshalb ist das Verfahren nicht auf bestimmte Absender beschränkt. Auch kann es unabhängig vom Lochkartenverfahren im Güterverkehr durchgeführt werden. Der, dem das frühere, im Bereich des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes angewendete Markenverfahren noch bekannt ist, das im Jahre 1922 endgültig beseitigt wurde, wird ohne weiteres verstehen, wenn man das jetzige Magde-

burger Verfahren gewissermaßen als das frühere Markenverfahren — jedoch ohne Marken — bezeichnet. Denn die Marke wird ersetzt durch den Druck der Zählkasse auf dem Frachtbrief.

Der Vorgang beim Magdeburger Verfahren ist kurz folgender: Alle Frachtbriefe mit Freibeträgen bis zu 10 RM, zunächst beschränkt nur auf den Stückgutverkehr — der Wagenladungsverkehr ist vorläufig noch ausgenommen —, durchlaufen eine elektrisch angetriebene Zählkasse. Der Mechanismus dieser Kasse druckt jedem Frachtbrief auf der Rechnungsseite den Freibetrag, den Tag der Zahlung sowie die Kontrollnummer auf, unter der der Freibetrag auf dem Kontrollstreifen der Zählkasse gebucht ist.

Die Frachtbriefe werden unter Benutzung einer Paginiermaschine auf der Vorderseite neben dem Wort „Frachtbrief" mit der ihnen von der Zählkasse aufgedruckten Kontrollnummer versehen und dann in ein Abgangsbuch eingetragen. Die handschriftliche Eintragung in dieses Abgangsbuch unter Verwendung eines besonders hergestellten Vordrucks kann für den, der der maschinenmäßigen Bearbeitung im Abfertigungsdienst im Interesse der Rationalisierung die Wege ebnen helfen will, selbstverständlich nicht in Betracht kommen. Es genügt ein vordruckloses Blatt Papier von genügender Größe, um auf diesem mit der elektrisch angetriebenen rechnenden Schreibmaschine auf Grund des Frachtbriefs folgende Angaben festzuhalten: Tag der Auflieferung, Nummer des Kontrollstreifens, ist Frachtbriefduplikat erteilt, Absender, Empfänger, Bestimmungsstation, Bezeichnung der Sendung nach Zeichen, Nummer und Anschrift, Zahl und Art der Verpackung, Inhalt, wirkliches Rohgewicht, ferner Tarifklasse und Tarifsatz, Freibetrag und Bemerkungen.

Für die Reihen „Rohgewicht" und „Freibetrag" genügen zwei Zählwerke an der Schreibmaschine, so daß bei Abschluß des Blattes das Ergebnis beider Reihen — ohne daß die Posten beider Reihen besonders zusammenzuzählen sind — sogleich auf dem Blatt erscheint.

Die Seitenergebnisse (Gewicht und Geld) jedes Blattes werden auf dem zuletzt verwendeten Blatt ebenfalls mit der rechnenden Schreibmaschine zusammengestellt. Das hier ermittelte Endergebnis muß mit dem von der Zählkasse angezeigten Schlußbetrag übereinstimmen. Dieser Betrag wird ins Freibetragbuch und in die Zusammenstellung der Tagesauszüge in besonderer Spalte übernommen. Außerdem wird die Tagesschlußsumme der bar erhobenen Freibeträge unmittelbar ins Hauptbuch (Kassenbuch) eingetragen. Die richtige Tarifierung und Frachtberechnung wird am nächsten Tag mit einer gewöhnlichen Rechenmaschine nachgeprüft. Am Monatsschluß werden die durch die Zählkasse nachgewiesenen Freibeträge als Belastung in die Gesamtzusammenstellung über den Versand besonders aufgenommen. Die Abgangsbücher (Blätter) werden zum gleichen Zeitpunkt wie die Versandbücher an die Verkehrskontrolle eingesandt.

Die Freibeträge für Stundungsnehmer werden in der gleichen Weise in einer besonderen Zählkasse festgehalten und in besonderen Abgangsbüchern nachgewiesen, wie die bar erhobenen Freibeträge. Zählkassen, in denen gleichzeitig bar erhobene und gestundete Freibeträge je für sich nachgewiesen werden können, hat die Büromaschinenindustrie bisher noch nicht auf den Markt gebracht. Ob es überhaupt künftig nötig sein wird, die gestundeten Freibeträge zählkassenmäßig festhalten zu lassen, steht noch dahin. Diese Frage dürfte erst später gleichzeitig mit anderen Fragen z. B. Ausdehnung auf den Wagenladungsverkehr in gewissem Umfange d. i. eine ...höhung des jetzigen Höchstbetrages von 10 RM, ferner ...Beteiligung der deutschen Privateisenbahnen (wie b... früheren Markenverfahren) endgültig entschieden wer... können.

Den Stundungsnehmern müssen für die Führung ih... Stundungsgegenrechnung in der Regel von der Abfe...gungsstelle Freibetragnachweise nach bestimmtem V...druck (Bescheinigungen über freigemachte Sendung...) übergeben werden. Um die besondere handschri...liche Anfertigung der Freibetragnachweise für St...dungsnehmer zu sparen, wird unter weiterer Ausnutzu... der maschinellen Arbeitsweise für jeden Stundun...nehmer ein besonderes Abgangsbuch (ebenfalls v...druckloses Blatt), und zwar im Pauseverfahren ebenfa... mit einer elektrisch betriebenen rechnenden Schreibmasch... geführt. Die Pause ersetzt den sonst handschriftlich ...sonders zu fertigenden Freibetragnachweis. Die Buchu... der Freibeträge für Stundungnehmer ist im allgemein... dieselbe wie bei bar erhobenen Freibeträgen. Eine A... weichung besteht nur darin, daß die Tagesabschlußsumm... für jeden Stundungsnehmer im Stundungsbuch zur L... gestellt und erst bei Begleichung der Stundungsrechnu... im Hauptbuch (Kassenbuch) vereinnahmt werden.

Auf der Bestimmungsstation werden die Frachtbrie... die auf der Vorderseite neben dem Wort „Frachtbrief" ... Nummer des Kontrollstreifens und auf der Rechnungsse... den Vermerk der Zählkasse tragen, nicht in die Em...fangsbücher eingetragen, sondern nach der Nachprüfu... der Frachtberechnung sogleich in die Verrechnungskart... aufgenommen. Nachzuerhebende Frachten werden in ei... Nachweisung der nacherhobenen Freibeträge eingetrage... die mit den Empfangsbüchern an die Verkehrskontrol... eingesandt wird.

Die sich aus diesem Verfahren ergebenden Vortei... sind kurz zusammengefaßt folgende:

Auf der Versandstation fällt die Eintragung all... Freibeträge bis zu 10 RM in die Versandbücher fort. W... sich ergeben hat, sind dies beispielsweise bei einer an de... Versuchen beteiligten Abfertigungsstelle durchschnittlic... etwa 90 % aller Freibeträge.

Die Führung der sonst sehr zahlreichen Freibetrag... hilfsbücher (für Stundungsnehmer) ist überflüssig.

Die Eintragung in das Freibetragsbuch ist entbehrlic...

Die besondere Anfertigung der Freibetragnach... weise wird gespart.

Für die Anfertigung des Tagesauszuges kommen nu... noch die Freibeträge über 10 RM in Betracht, d. s. etw... 10 % aller Freibeträge. Das Herausziehen dieser einzelne... Beträge aus den Versandbüchern und die Abstimmung mi... dem Tagesabschluß des Freibetragsbuchs beansprucht in... folgedessen nur noch einen geringen Bruchteil der sons... hierzu notwendigen Zeit.

Die Kosten für besondere Vordrucke für Abgangsbüche... und Freibetragnachweise werden gespart.

Die Personalersparnis ist von weiterer Bedeutung.

Auf der Bestimmungsstation fällt die Eintragung ins Empfangsbuch fort.

Im übrigen bringt das Magdeburger Verfahren die Vorteile des früheren Markenverfahrens, jedoch unter Vermeidung der Nachteile, die letzterem u. a. durch die Behandlung und Verwaltung der Markenbestände anhafteten.

Das Verfahren wird im allgemeinen nur bei solchen Abfertigungsstellen wirtschaftlich sein, bei denen täglich mindestens 200 Freibeträge aufkommen.

Die Verwendung von Zählkassen unter Anwendung des ...stehend gekennzeichneten Verfahrens sowie der in ...9 des Jahrgangs 1927 dieser Zeitschrift bereits behan...en mechanischen Hilfsmittel hat im Verlaufe der Zeit ...immer weitergehenden Verbesserungen und Verfeine...gen geführt. So ergeben sich u. a. weitere Vorteile ...urch, daß alle Maschinen, die die Möglichkeit hierzu ...ien, mit elektrischem Antrieb versehen werden. Das ...eutet für die an der Maschine tätigen Personen eine ...emeine Arbeitserleichterung. Weiter wird auch auf ...Beseitigung der durch die Maschinenarbeit dauernd ...vorgerufenen störenden Geräusche größter Wert gelegt. ...einem Abfertigungsraum, in dem z. B. 7 rechnende ...reibmaschinen gleichzeitig laufen, erfordert die ...igkeit der arbeitenden Personen ganz besondere An...ngung, die bei geräuschlos arbeitenden Maschinen weg...en würde. Das Personal, das die Maschinen zu be...ien hat, wird mit besonderer Sorgfalt ausgewählt. Nur ...besten und gewandtesten Schreiber sollen eingesetzt ...rden. Sogenannte Blindschreiber, die die Tastenanord...g der Maschinen so sicher beherrschen, daß sie ohne ...n Blick nach den Tasten arbeiten können, werden be...ders zu bevorzugen sein.

Aus der Verwendung der in diesen Spalten mehrfach ...prochenen mechanischen Hilfsmittel im Abfertigungs...l Kassendienst haben sich, wie die fortgesetzten Ver...he erwiesen haben, folgende Vorteile ergeben: Er...hterung der Arbeit, Beschleunigung der Arbeit und da... Zeitersparnis und Materialersparnis.

Der Abfertigungs- und Kassendienst wird allgemein ...sentlich erleichtert, weil die Maschinen ein deutliches, ...res und einwandfreies Zahlenmaterial liefern. Daß hier...ch zahlreiche Rechenfehler vermieden und damit auch ...t für das Suchen von Fehlern gespart wird, bedarf ...ner weiteren Erörterung.

Maschinenarbeit bedeutet gleichzeitig allgemeine Be...leunigung des gesamten Abfertigungsvorganges. Diese ...möglicht wiederum einen früheren Tagesabschluß am ...end.

Die schnelle Bearbeitung der Frachtbriefe als Folge ...er maschinenmäßigen Behandlung wirkt sich weiter ... eine Beschleunigung der Fertigstellung der Versand...piere, ferner der Güterausgabe und auf eine schnellere ...umung des Schuppens aus.

Diese Vorteile lassen sich zwar zahlenmäßig nicht er...sen. Sie sind aber neben der Ersparnis an Personal und ...terial als sehr wesentlich zu bezeichnen. Von besonderer ...deutung ist auch, daß die Maschinenarbeit einer Über...strengung des Personals gerade in Zeiten des Hochbe...ebes vorbeugt, und daß auch vom verkehrtreibenden ...blikum die glatte und beschleunigte Abfertigung sehr ...genehm empfunden wird.

Die Ersparnis an Personal ist erheblich. Ihre zahlen...ßige Darstellung wird nach den örtlichen Verhältnissen ...er Abfertigungsstelle natürlich sehr verschieden sein. ...s gilt auch von der zahlenmäßigen Darstellung der Ma...ialersparnis.

Eine Gegenüberstellung aller Beschaffungskosten für ...chanische Hilfsmittel und der Ersparnisse an Personal und Material unter Berücksichtigung der jährlichen Verzinsung der Beschaffungskosten, der Amortisation einschl. der Unterhaltungskosten wird immer eine recht günstige Gesamtersparnis ergeben. Berücksichtigt man außerdem die übrigen, sich aus der Verwendung mechanischer Hilfsmittel ergebenden Vorteile, dann dürfte, falls sich auch diese zahlenmäßig erfassen ließen, ein recht günstiges wirtschafliches Gesamtbild entstehen.

Ein solches Bild als Gesamtergebnis der Versuche mit der Verwendung mechanischer Hilfsmittel ist daher gewissermaßen ein Beweis dafür, daß man die menschliche Arbeit im Abfertigungsdienst durch erhöhte Ausnutzung mechanischer Einrichtungen und Hilfsmittel sehr wohl ersetzen, und daß man zum Vorteil der Verwaltung mit geringen Ausgaben möglichst hohe Leistungen erzielen kann. Die Möglichkeit, das zu erreichen, haben die von verschiedenen Verwaltungen bisher angestellten Versuche aller Art gezeigt.

Verwaltungen, die auf diese Weise ihren Betrieb verbilligen wollen, werden vorteilhaft nach bestimmten Grundsätzen festlegen, in welchem Umfange und bei welchen Abfertigungsstellen die Mechanisierung mit Nutzen weiter durchgeführt werden kann, insbesondere welcher Einrichtungen man sich dabei zweckmäßig bedient. Voraussetzung wird sein, daß die mechanischen Einrichtungen tunlichst ständig ausgenutzt sind. Das ist möglich, wenn z. B. eine Maschine, die an einem Arbeitsplatz nur vormittags gebraucht wird, am Nachmittag bis zum Arbeitsschluß an anderer Stelle weiterarbeitet. Bei der Einrichtung und Durchführung der Mechanisierung muß deshalb größter Wert auf eine zweckmäßige Organisation des Betriebes bis in die einfachsten Arbeitsvorgänge, insbesondere auch unter Berücksichtigung bestimmter Richtlinien für Arbeits- und Zeitstudien im Verkehrsdienst gelegt werden. Dann wird sich auch erreichen lassen, daß alle mechanischen Einrichtungen voll ausgenutzt sind, und z. B. Maschinen während der Arbeitsschicht nicht stilliegen. Hier ist es eine der vornehmsten Aufgaben der Betriebsleitung, alle Arbeitsvorgänge einer Abfertigungsstelle bei arbeitswissenschaftlicher Beobachtung so zu gestalten, daß Leistungen und Aufwand stets im richtigen Verhältnis zu einander stehen.

Was schließlich das an sich nicht unwichtige Gebiet der Beschaffung mechanischer Hilfsmittel anbelangt, so möchte immer wieder davon abgeraten werden (vgl. den Aufsatz über „Der Weg zur Rationalisierung im Abfertigungsdienst auf technischem Gebiet“ in Nr. 27 des Jahrgangs 1927 dieser Zeitung), eine zentrale Stelle mit der Aufgabe zu betrauen, die auf den Markt gebrachten Büromaschinen, Karteien usw. der verschiedensten Systeme in ihrer Konstruktion, Einrichtung und Leistungsfähigkeit zu prüfen und ihre Eignung in den verschiedenen Dienstzweigen zu erproben.

Eine Verwaltung, die ihren Betrieb auch im Abfertigungs- und Kassendienst wirtschaftlich gestalten und mit Erfolg rationalisieren will, dürfte nur dann zu einem befriedigenden Ergebnis kommen können, wenn sie sich die verschiedenen mechanischen Einrichtungen nach ihren eigenen Angaben so anfertigen läßt, wie sie sie für ihre Rationalisierungszwecke im Abfertigungs- und Kassendienst braucht.

Das deutsche Reichsgesetz über Schußwaffen und Munition vom 12. 4. 28 nebst Ausführungsverordnung.

Von Dr. Eccardt, Nürnberg.

Die aus vier Paragraphen bestehende Verordnung des Rates der Volksbeauftragten über Waffenbesitz vom 13. Januar 1919 (Deutsches Reichsgesetzblatt 1919 S. 31/32), in Kraft seit dem 15. Januar 1919, bestimmte in § 1: alle Schußwaffen sowie Munition aller Art zu Schußwaffen sind sofort abzuliefern. Die Landeszentralbehörden hatten die Ausführungsbestimmungen zu erlassen und zu bestimmen, wo und bis wann spätestens die Ablieferung zu geschehen hatte. Wer nach Ablauf der Ablieferungsfrist im unbefugten Besitz von Waffen oder Munition betroffen wurde, war strafbar. Die Frage, ob und wie sich diese Verordnung bewährt hat, mag dahingestellt bleiben. Mißlich war es schon, daß jedes Land im Rahmen der Reichsverordnung andere Ausführungsbestimmungen erlassen konnte, so daß u. a., was in einem Lande strafbar war, im andern straflos blieb, zumal die Landeszentralbehörde auch festzusetzen hatte, welche Ausnahmen von der Ablieferungspflicht gelten sollten. Nach jahrelangen Vorarbeiten wird nun durch ein neues, ziemlich unauffällig zustande gekommenes Gesetz des Deutschen Reiches der ganze Stoff frisch und einheitlich geregelt. Der Deutsche Reichstag hat das Gesetz über Schußwaffen und Munition, das der Reichspräsident und der Reichsminister des Innern unter dem 12. April 1928 ausgefertigt haben, beschlossen, und dieses Gesetz wird mit Zustimmung des Reichsrates im Reichsgesetzblatt Teil I vom 20. April 1928 auf Seite 143—147 verkündet. Es umfaßt VI Abschnitte mit 34 §§. Allgemeines, die Herstellung von Schußwaffen und Munition, der Handel mit Schußwaffen und Munition, Erwerb, Führen, Einfuhr und Besitz von Schußwaffen und Munition, Strafbestimmungen, Schluß- und Übergangsbestimmungen.

Das Gesetz tritt erst am 1. Oktober 1928 und zwar für das ganze Deutsche Reich in Kraft. Von da ab sind die genannte Verordnung vom 13. Januar 1919 und die darauf fußenden Bestimmungen aufgehoben. Die auf Grund der bisherigen landesrechtlichen Vorschriften ausgestellten, zum Erwerb oder Führen von Schußwaffen berechtigenden Bescheinigungen verlieren, mit Ausnahme der Jagdscheine, spätestens am 31. März 1929 ihre Gültigkeit. Die zur Durchführung des neuen Gesetzes erforderlichen Vorschriften erläßt noch die Reichsregierung (nicht Landesregierung). Der Erlaß von Beschränkungen, die weitergehen als das Gesetz selbst, ist den Ländern verboten. Im folgenden sollen die hauptsächlichsten neuen Bestimmungen des Gesetzes dargetan werden.

§ 1 gibt eine Beschreibung, was unter Schußwaffen und Munition zu verstehen ist. Wer gewerbsmäßig Schußwaffen oder Munition herstellen, bearbeiten oder instandsetzen will, bedarf nach § 2 der Genehmigung, die nicht von der Prüfung der Bedürfnisfrage abhängig gemacht werden darf. Für die Errichtung von Pulverfabriken usw. bleibt daneben die Genehmigung nach § 16 der Reichsgewerbeordnung erforderlich. Wer gewerbsmäßig Schußwaffen oder Munition erwerben, feilhalten oder anderen überlassen oder den Erwerb vermitteln will, bedarf ebenfalls der Genehmigung. Sie darf Trödlern, Personen unter zwanzig Jahren, Entmündigten, Zigeunern, straffälligen und unzuverlässigen Personen grundsätzlich nicht erteilt werden. Verboten ist der Handel im Umherziehen, auf Messen, Märkten und Schützenfesten sowie das Beleihen von Schußwaffen und Munition. Vom 1. April 1929 an dürfen im Inland nur solche Schußwaffen gewerbsmäßig feilgehalten werden, welche die Firma oder deren Warenzeichen und eine fortlaufende Herstellungsnummer tragen.

Schußwaffen und Munition dürfen nur gegen Aushändigung eines behördlichen Waffen- oder Munitionserwerbsscheines erworben werden; der Schein gilt höchstens ein Jahr. Ausnahmen bestehen für genehmigte Schießstände, Auslandssendungen und gewerbsmäßige Güterversender (auch Eisenbahn). Eines Erwerbscheines bedürfen überhaupt nicht die Behörden des Deutschen Reichs oder der deutschen Länder, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die einschlägigen bescheinigten Gewerbetreibenden, ferner die Inhaber von Waffenscheinen in dem darin genehmigten Umfang. Wer Schußwaffen oder Munition von Todes wegen erwirbt, muß dies der Behörde anzeigen. Dem Erwerbschein steht d Waffenschein gegenüber. Letzterer ist innerhalb der vi Wände nicht erforderlich; hier ist also der Besitz an ei zelnen Schußwaffen an keinen Schein mehr gebunden. W aber außerhalb seiner Wohnung, seiner Geschäftsräun oder seines befriedeten Besitztums eine Schußwaffe „führt muß — abgesehen von genehmigten Schießständen — ein behördlich ausgestellten Erlaubnisschein, einen Waffe schein bei sich tragen. Der Waffenschein ist, anders a bisher, nunmehr grundsätzlich für das ganze Reichsgebi und für ein Jahr gültig, kann aber örtlich und zeitlich u sachlich eingeschränkt werden. Der Munitionserwerbsche ist gebührenfrei, für den Waffenschein und den Waffe erwerbschein können bestimmte Gebühren erhoben werde

Erwerb- und Waffenschein sind widerruflich und dürfe nur an zuverlässige Personen ausgestellt werden, Waffe scheine außerdem nur bei Nachweis eines Bedürfnisse Die Ausstellung unterbleibt für gewöhnlich insbesonde an die schon erwähnten Personen: die noch nicht zwanzi Jahre alt oder entmündigt oder geistig minderwertig sin an Zigeuner, an Personen, die wegen Zuwiderhandlun gegen bestimmte strafgesetzliche Vorschriften verurtei wurden oder die unter Polizeiaufsicht stehen oder di bürgerlichen Ehrenrechte verloren haben. Solche Persone dürfen übrigens überhaupt weder Schußwaffen noch Mun tion besitzen, sondern müssen sie abgeben. Hinsichtlich d dienstlichen Schußwaffen und Munition bedürfen die An gehörigen der deutschen Wehrmacht, die Polizei des Reich und der Länder, die Grenzaufsicht- und Zollfahndungs beamten oder sonstige bestimmte Beamte keines Erwerb und keines Waffenscheins; die Bediensteten der Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sind hier nicht mit aufgeführ können aber mit einbezogen werden. Der Jahresjag schein eines deutschen Landes berechtigt im gesamte Reichsgebiet zum Erwerb von Jagd- und Faustfeuerwaffe einschließlich Munition. Im übrigen gibt jeder gültig Jagdschein eines deutschen Landes das Recht, auf der Jag beim Jagdschutz und beim Übungsschießen einschließlic des Hin- und Rückwegs Jagdwaffen zu führen. Die Einfuh von Schußwaffen und Munition ist nur bedingt zulässig Zum Besitz eines nichtbehördlichen Waffenlagers außer halb eines genehmigten Gewerbebetriebes ist Genehmigun erforderlich. Wilddiebsgewehre aller Art sind verboten

In den §§ 25—27 (Abschnitt V) des Gesetzes sin die Strafbestimmungen für die Zuwiderhandlungen gegen das Waffengesetz und seine Durchführungsvorschriften festgelegt. Einziehung der Schußwaffen samt Munition und Vorrichtungen ist zulässig. Der Vorstand einer Hausge meinschaft ist für seine unter zwanzig Jahre alten Zu gehörigen mit verantwortlich. Wer am 1. Oktober 192 ein genehmigungspflichtiges Gewerbe (Herstellung oder Handel) betreibt oder Waffenlager besitzt, muß die Ge nehmigung innerhalb eines Monats einholen. Personen die beim Inkrafttreten des Gesetzes Schußwaffen oder Munition besitzen, ohne nach dem neuen Gesetz hierzu be rechtigt zu sein, werden erst ab Mitte November 1928 straf bar. Wegen der seitherigen Bescheinigungen siehe oben

In § 28 des Gesetzes ist vorgesehen, daß die zur Durch führung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften von der Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrates er lassen werden. Der Reichsminister des Innern hat nun nach Zustimmung des Reichsrates unter dem 13. Juli 1928 eine aus 26 Paragraphen bestehende Ausführungsverordnung (nicht Durchführungsverordnung genannt) erlassen, die im Deutschen Reichsgesetzblatt 1928 I S. 198 ff. am 20. Juli 1928 veröffentlicht wurde.

Sie zerfällt in drei Abschnitte: Allgemeines; die Herstellung von Schußwaffen und Munition und der Handel mit diesen Gegenständen; Erwerb, Führen, Einfuhr und Besitz von Schußwaffen und Munition. Beigegeben sind ihr als Anlagen je ein Muster eines Waffenerwerbscheines, eines Munitionserwerbscheines und eines Waffenscheines, jeweils gültig auf ein Jahr. Die Ausführungsverordnung bestimmt vor allem die für das Schußwaffengesetz zuständigen Behörden, als welche sie die höheren Verwaltungsbehörden und die Polizeibehörden aufführt; welche Behörden nun

lerum darunter zu verstehen sind, das bestimmt die ste Landesbehörde. Daneben sind in ihr sonstige Durchungsvorschriften enthalten.

)em Schußwaffengesetz unterliegen z. B. nach der Aus-ungsverordnung nicht die Vorderladerwaffen, gewisse erladerwaffen (ältere Modelle, Zimmerstutzen usw.) chtpistolen, Schreckschußwaffen, Selbstschußapparate, ıbetäubungsapparate. Andererseits stehen bestimmte ige oder vorgearbeitete wesentliche Teile fertigen ißwaffen gleich. Für die Erteilung und Rücknahme Genehmigung zur gewerbsmäßigen Herstellung oder rbeitung von Schußwaffen und Munition ist die höhere waltungsbehörde des Bezirks des Gewerbetreibenden ändig. Die Genehmigung gewerbsmäßigen Handel mit ißwaffen und Munition zu treiben dagegen ist Sache der ichen Polizeibehörde. Vor der Erteilung der Genehmig oder vor deren Rücknahme ist die amtliche Berufs-tretung (Industrie- und Handelskammer, Handwerks-ımer) gutachtlich zu hören. Die Genehmigung von im etz zugelassenen Ausnahmen obliegt jeweils der höheren waltungsbehörde.

Wer gewerbsmäßig Schußwaffen herstellt, bearbeitet r instand setzt, hat ein Waffenbuch nach angegebenem ter zu führen, das auch über den Verbleib der Schuß-fen Aufschluß gibt. Wer gewerbsmäßig mit Schuß-fen handelt, hat ein Waffenhandelsbuch nach vorgeektem Muster zu führen, aus dem die Herkunft und der bleib der Schußwaffen hervorgeht. Der Veräußerer hat ı durch Vorlegenlassen des Waffenerwerbscheines, ffenscheines oder Jagdscheines davon zu überzeugen, ; der Erwerber zum Erwerb von Schußwaffen berechtigt

Für das Waffenbuch und Waffenhandelsbuch sind bemmte Sicherungsmaßnahmen vorgesehen (dauerhafter ıband, fortlaufende Seitenzahlen, Abstempelung durch die lizeibehörde, deutliche Einträge usw.).

Zur Ausstellung eines Waffenerwerb- und Munitionsverbscheines ist die Polizeibehörde zuständig, in deren ıtsbereich der Antragsteller seinen Wohnsitz oder auernden) Aufenthalt hat. Der Waffenerwerbschein behtigt nur zum Erwerb einer Schußwaffe, sofern nichts leres vermerkt ist. Der Munitionserwerbschein berecht, sofern er nichts anderes bestimmt, zum Erwerb von 50 Patronen mit Mantelgeschoß oder von 50 Kugelpatronen für Faustfeuerwaffen; andere Munition ist frei. Wer Schußwaffen oder Munition einem anderen überläßt, hat dies auf dem hierzu berechtigenden Schein zu vermerken (Waffen- oder Munitionserwerbschein, Waffenschein, Jahresjagdschein). Der Erbe hat den Erwerb von Schußwaffen oder Munition seiner Polizeibehörde mitzuteilen.

Zur Ausstellung eines Waffenscheines ist die Polizeibehörde zuständig, in deren Amtsbereich der Antragsteller seinen Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt hat. Zum Führen von Schußwaffen in öffentlichen Versammlungen und Umzügen berechtigt der Waffenschein nicht. Personen, die zum Besitz von Schußwaffen oder Munition nicht berechtigt sind, haben ihre Schußwaffen und Munition unverzüglich ihrer Polizeibehörde in Verwahrung zu geben. Letztere hat auch den Waffen- oder Munitionserwerbschein oder Waffenschein zu widerrufen und einzuziehen, wenn die Voraussetzungen dazu fehlen. Jagdwaffen, zu denen ein deutscher (Jahres-)Jagdschein berechtigt, sind Schußwaffen, die zur Verwendung bei der Jagd auf jagdbare Tiere bestimmt sind und hierbei üblicherweise verwendet werden. Bei der Einfuhr von Schußwaffen oder Munition ist der Erwerbschein, Waffenschein oder Jagdschein der Zollbehörde zur Behandlung vorzulegen. Zur Genehmigung des Besitzes eines Waffen- oder Munitionslagers ist die höhere Verwaltungsbehörde zuständig.

Hinsichtlich der Gebühren, die nach Landesrecht für die Ausstellung und Erneuerung von Waffenerwerbscheinen und Waffenscheinen erhoben werden, ist verfügt, daß sie bestimmte Höchstsätze (1—5 RM) nicht übersteigen dürfen.

Das neue Reichsgesetz bezieht sich, wie bereits hervorgehoben, nur auf Schußwaffen und Munition und tritt erst im Herbst 1928 in Wirksamkeit. Es greift in die Polizeihoheit der Länder ein und regelt die einschlägigen Fragen zum ersten Mal einheitlich für das ganze Deutsche Reich, indem es dabei die aus dem Besitz und der Anwendung von Schußwaffen und Munition so häufig hervorgehenden Gefahren zum Wohle des Staates und der sich darin Aufhaltenden einzudämmen versucht. Er erscheint deshalb auch geboten, wenigstens die Grundzüge dieses rechtlich, politisch und wirtschaftlich bedeutsamen Gesetzes kennen zu lernen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Zur Frage der Tariferhöhung der Deutschen Reichshn. Das Reichsbahngericht hat am 24. August dahin entnieden, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft berechgt sei, zu einem vom Herrn Reichsverkehrsminister zu stimmenden möglichst nahen Zeitpunkt die seit längerer eit beabsichtigte Tariferhöhung mit einer Mehreinnahme n 250 Mill. RM durchzuführen.

Im Interesse der deutschen Volkswirtschaft und um die gemeine Lebenshaltung möglichst wenig zu treffen, erden in die notwendige Erhöhung nicht einbezogen die Frachten für Lebensmittel, die zurit nach dem Nottarif für Lebensmittel befördert werden. arunter fallen Getreide, Hülsenfrüchte und ühlenerzeugnisse der Klasse C, frische Feldnd Gartenfrüchte der Klassen C und F, Ölfrüchte d Ölsaaten der Klasse C, frische Mohrrüben und arotten sowie frische Kohlrüben der Klasse G und äse der Klasse B. Außerdem wird von der Erhöhung cht betroffen der Ausnahmetarif für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich.

Die Milchfrachten werden einer mit den Interssenten abgestimmten systematischen Neuordnung unterogen. Dafür werden sie von der allgemeinen Tariferhung ebenfalls ausgeschlossen bleiben. Die aus dieser egelung folgenden Erhöhungen lassen indessen auch künfg die Frachtsätze noch auf etwa 80 % der preußischen orkriegshöhe.

Die sogenannten Wettbewerbstarife namentlich egenüber anderen Verkehrsmitteln und Verkehrswegen bleiben von der Tariferhöhung ganz oder zum Teil ausgenommen.

Im sonstigen Güter- und Tierverkehr bedingt der Tariferhöhungsbeschluß eine allgemeine Erhöhung der derzeitigen Frachten um 11 %, die am 1. Oktober d. J. in Kraft treten wird. Der Reichsverkehrsminister hat einer verkürzten Veröffentlichungsfrist, die normal auf zwei Monate läuft, zugestimmt.

Gleichzeitig mit der allgemeinen Tariferhöhung sollen ferner folgende von der Wirtschaft lebhaft gewünschte und seit längerer Zeit beschlossene, aber aus Mangel an Mitteln bisher zurückgestellte Tariferleichterungen durchgeführt werden:

Die Abfertigungsgebühr des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs wird von 11 auf 9 Rpf für 100 kg herabgesetzt werden. Die allgemeine Erhöhung der Kohlenfrachten wird sich dadurch fühlbar mildern.

Für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren der Klassen A—D sowie für unedle Metalle und Metallwaren wird ein Ausnahmetarif eingeführt werden, der für die Ausfuhr über die trockene Grenze Frachtermäßigungen gewährt.

Für Heu und Stroh wird ein weiterer Ausnahmetarif gegenüber den künftigen Frachten der Klasse F einen Nachlaß von 15 % zugestanden.

— Inbetriebnahme der Nebenbahnstrecke Zwiesel—Bodenmais. Die neu erbaute Nebenbahnstrecke Zwiesel—Bodenmais wurde am 3. September 1928 für den Personen-, Reisegepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr in Betrieb genommen.

Die Strecke ist eine eingleisige Nebenbahnstrecke, schließt im Bahnhofe Zwiesel an die eingleisige Haupt-

bahnstrecke Plattling—Eisenstein an, ist Eigentum des Deutschen Reiches und wird von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Regensburg, betrieben.

— **Übergang vom Luftverkehr auf die Reichsbahn.** Am 1. September ist das S. 794 d. Ztg. bereits erwähnte Abkommen zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Lufthansa in Kraft getreten, das probeweise bis zum 30. Oktober 1929 Gültigkeit haben soll. Nach diesem „Fleiper-Abkommen" kann ein Luftreisender, der die Fahrt im Flugzeug unterbrechen muß, auf dem nächsten Bahnhof der Reichsbahn die Reise bis zu dem auf dem Flugschein angegebenen Reiseziel fortsetzen. Der Flugschein wird von der Fahrkartenausgabe der Reichsbahn übernommen und dem Reisenden hierfür eine Fahrkarte I. Klasse ausgehändigt. Der Umtausch erfolgt ohne Kosten und Umstände. Auch die Mitbeförderung von Gepäck wird von der Bahn übernommen. Das Abkommen erstreckt sich auch auf Reisen nach dem Ausland.

— **Die 9. ordentliche Sitzung des Landeseisenbahnrats Magdeburg** findet am Freitag, dem 14. September 1928, vormittags 11 Uhr in Halle (Saale) im Sitzungssaale der Industrie- und Handelskammer, Franckestr. 5, statt. Auf der Tagesordnung stehen Tarif-, Verkehrs- und Fahrplan- sowie geschäftliche Angelegenheiten.

— **Fahrpreisermäßigung zum Besuche ausländischer Messen.** Von der Deutschen Reichsbahn wird eine Fahrpreisermäßigung von 25 % zur Messe in Brünn (Anfang September), zur Messe in Saloniki (16. bis 30. September) und zur Messe in Prag (25. September bis 2. Oktober) gewährt.

— **Personalnachrichten** der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Ernannt: Der Reichsbahnoberrat Sorger, Mitglied der Reichsbahndirektion Dresden, ist vom sächsischen Ministerium für Volksbildung zum außerordentlichen Professor an der Technischen Hochschule in Dresden ernannt worden.

Verliehen: Dem Reichsbahnoberrat Biebrach, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Stargard (Pom.), wurde vom preußischen Staatsministerium die Rettungsmedaille am Bande verliehen.

Versetzt: Direktor bei der Reichsbahn Bathmann von der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) zur Reichsbahndirektion Erfurt, Reichsbahnoberrat Liebetrau, von der Reichsbahndirektion Erfurt, zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), die Reichsbahnräte Ott von der Reichsbahndirektion Erfurt nach Dermbach als Leiter des neuerrichteten Neubauamts, Wilhelm Leisner von der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) zur Reichsbahndirektion Würzburg, Kern, Vorstand der Oberbaumaterialien-Verwaltung Heilbronn, als Vorstand zum Oberbaubüro der Reichsbahndirektion Stuttgart, Kurt Schulz, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Brandenburg West, als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Schneidemühl, Dannecker, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Eßlingen, zum Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, und Krischer, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Osnabrück, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Kassel, die Reichsbahnbaumeister Walter Koch, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Lingen (Ems), in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Frankfurt (Main), und Friedrich Rebmann von der Reichsbahndirektion Würzburg, zur Reichsbahndirektion München, sowie der Reichsbahnamtmann Knauf vom Reichsbahn-Zentralamt in Berlin zur Reichsbahndirektion Altona.

Überwiesen: Reichsbahnoberrat Dr. jur. Goudefroy, bisher beurlaubt, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Hannover, Reichsbahnrat Zillinger vom Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 2 zur Reichsbahndirektion Berlin und der Reichsbahnbaumeister Dr. Ing. Kettler, bisher beurlaubt, zum Reichsbahn-Zentralamt in Berlin.

In den Ruhestand getreten: Die Reichsbahnamtmänner Robert Hassel, Vorstand des Betriebsbüros der Reichsbahndirektion Berlin, und Wilhelm Fritz, Vorstand des Bahnhofs Bingerbrück.

Gestorben: Reichsbahnoberrat Joseph Schimpf, Mitglied der Reichsbahndirektion Augsburg und die Reichsbahnamtmänner Otto Schöning, Vorstand der Verkehrskontrolle I der Reichsbahndirektion Berlin, Peter Danne, Hilfsdezernent der Reichsbahndirektion Breslau, M. Kleinschmidt, Vorstand des Wohlfahrtsbüros d. Reichsbahndirektion Köln und Joseph Hausner bei Reichsbahn-Betriebsamt Passau.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel im Juli.** Der Umfang d österreichischen Außenhandels hat im Monate Juli nach d Ziffern der Vormonate gemessen, nicht unbeträchtlich a genommen. Der Wert der Einfuhr, der im ersten Halbja einen Monatsdurchschnitt von rund 260 Millionen Schilli erreicht hatte, sank im Juli auf 245,6 Millionen Schillin der Wert der Ausfuhr betrug 164,5 Millionen Schilli gegenüber durchschnittlich 182 Millionen Schilling im erst Halbjahre. Das Passivum erreichte somit im Juli den F trag von 81 Millionen Schilling, um 12 Millionen Schilli mehr als im Juni.

In den ersten sieben Jahresmonaten zusammengenomm zeigt der Außenhandel im laufenden Jahre wesentlich gr ßere Umsatzziffern als im gleichen Zeitraum 1927, d Passivum betrug 568,8 Millionen Schilling gegen 553,9 M lionen Schilling im Vorjahre. In den Hauptgruppen ergi sich mit dem Vorjahre verglichen folgendes Bild:

	Januar-Juli		Januar-Jul	
Einfuhr	1927	1928	1927	19
	Mengen in Tonnen		Wert in Millionen	
Lebende Tiere	100 716	115 968	146,1	15
Nahrungsmittel und Getränke	717 614	669 402	409,9	41
Mineralische Brennstoffe	2 941 253	3 059 077	120,0	12
Andere Rohstoffe und halbfertige Waren	622 031	761 393	370,9	38
Fertigwaren	171 389	206 830	554,6	70
Edelmetalle, auch gemünzt	77	144	31,2	3
Zusammen	4 553 080	4 812 814	1632,7	180
Ausfuhr				
Lebende Tiere	12 243	7 663	17,3	1
Nahrungsmittel und Getränke	15 172	49 423	15,0	2
Rohstoffe und halbfertige Waren	1 795 426	2 399 144	253,4	28
Fertigwaren	310 293	330 661	764,3	88
Edelmetalle, auch gemünzt	236	204	28,9	2
Zusammen	2 133 370	2 787 095	1078,9	123

Ungarn.

— **Revision der Staatsbahntarife.** Gelegentlich der Ve handlungen über den Staatshaushalt im Oberhause teil Ministerpräsident Graf Bethlen mit, daß sich der Ministe rat zur Revision der Staatsbahntarife entschieden hat.

Handelsminister v. Herrmann teilte folgendes mit:

Was die Betriebsführung der Staatsbahnen betrifft, s haben sie in den Inflationszeiten bekanntlich mit riesige Verlusten gearbeitet. Man erinnert sich noch, welchen he tigen Angriffen seinerzeit die Staatsbahnen ausgeset waren. Die Schaffung einer soliden Tarifpolitik war u umgänglich geworden. Die Wirkung dieser Tarifpoliti löste im Lande geradezu Begeisterung aus. Es konnte Überschüsse erzielt werden, die jedoch allmählich durch d Zinsenlast der Investitionen und Pensionen immer meh aufgezehrt werden. Es wird bald der Zeitpunkt eintrete da diese mächtigste Vermögensanlage des Staates keine Gewinn mehr abgibt. Wenn man von der rücksichtslose Tarifpolitik der Staatsbahnen spricht, so kann dieser Vo wurf die Bahnen nicht berühren, da diese keine selbstän dige Politik als „Staat im Staate" treiben, sondern stren nach der Vorschrift verfahren müssen, einen gewinnbri genden Faktor im Staate darzustellen. Seit dem Bestehe

neuen Tarife haben die Bahnen bereits für 350 Artikel bis 42prozentige Ausfuhrtarifermäßigungen gewährt. iche Ermäßigungen sind in den schon zustandegekomnen ungarisch-österreichischen, ungarisch-polnischen, arisch-tschechoslowakischen, ungarisch-rumänischen und arisch-adriatischen Verbandtarifen enthalten.

Das Problem der Tarifverfügungen wird übrigens nicht ch Einzelverfügungen, sondern durch die Revision der amten Tarifpolitik gelöst. Wenn wir aber den Standkt einnehmen, daß die Einnahmen der Bahnen unbedingt ichert werden müssen, so kann man hier keine nennenste Wirkung erwarten, solange die Regierung sich nicht schließt, wenigstens die Pensionslasten der Bahnen zu ichtern. Ferner müßte bei einer Tarifherabsetzung uningt eine Gewähr dafür geboten werden, daß eine Steiung des Verkehrs erzielt wird, damit der Gegenwert Opfers hereinzubekommen ist, sonst wird der Voranlag der Bahnen abbröckeln und letzten Endes müßte die ndwirtschaft den Preis bezahlen.

Als erster Schritt zur Tarifrevision sei erwähnt, daß Minister, der Mitteilung des Ministerpräsidenten entechend, sich bereits mit den betreffenden inländischen eressenten in Verbindung setzte um ihre Wünsche zu ahren. So wurden sämtliche Handels- und Gewerbemmern, die Landwirtschaftliche Kammer, der Landesportverband, die Landesverbände der Großfabrikanten, en- und Maschinenfabriken, Chemischen Fabriken, rgwerks- und Hochöfenunternehmen, Zucker- und Bierriken, Mühlen und alle wichtigeren industriellen und mmerziellen Verbände zur Stellungnahme aufgefordert.

— **Errichtung eines Wirtschaftsministeriums.** Minister äsident Graf Bethlen hat sich über den Plan der Organirung eines Wirtschaftsministeriums wie folgt geäußert: Interesse der Vorbereitung und Lösung der umfassenden irtschaftsprobleme, die Landwirtschaft, Industrie und ndel gleichermaßen berühren, soll ein Wirtschaftsminirium errichtet werden. Es kann sich dabei nicht um die haffung eines neuen Amtsapparats, um die Einstellung uer Beamten handeln. Der Wirtschaftsminister wäre mnach ein Minister ohne Portefeuille, nach dessen Weing bestimmte Arbeiten in den volkswirtschaftlichen nisterien durchzuführen wären. Es gibt drei solche Misterien — das Finanz-, das Ackerbau- und das Handelsnisterium — und es gibt zahlreiche Fragen, die alle drei eressieren. In solchen Fragen sollen bei der Lösung nheitliche Gesichtspunkte zur Geltung kommen. Als ein ispiel in dieser Beziehung wäre die Tarifpolitik der senbahn zu bezeichnen. Sie beeinflußt die Ausfuhr wie e Einfuhr, die Landwirtschaft, wie die Industrie. An der rifpolitik der Staatsbahnen ist auch der Finanzminister rk interessiert, da von ihr die Einnahmen der Bahn abngen. Hier dürfen daher weder einseitig fiskalische, ch ausschließlich verkehrspolitische Gesichtspunkte, noch ch die Interessen einzelner Erwerbszweige zur Geltung mmen, sondern es müssen allgemeine volkswirtschaftliche sichtspunkte berücksichtigt werden. Früher waren die nisterien für Handel und für Ackerbau nicht getrennt. euto werden durch die Trennung der Ministerien bald die sichtspunkte des einen, bald die Gesichtspunkte der anren Stelle mehr berücksichtigt. Die gegenwärtigen Zeiten fordern aber eine Wirtschaftspolitik nach einheitlichen sichtspunkten. Man muß daher für die Schaffung einer nheitlichen Leitung Vorsorge treffen. Es ist dabei benders notwendig, das derjenige, der die oberste Leitung serer Wirtschaftspolitik in der Hand hält, mit sämtlichen teressenten, mit den Vertretern der Landwirtschaft, des ndels, der Industrie und des Bergbaus engen Kontakt frechterhalte. Die einzelnen volkswirtschaftlichen Proeme müssen besonders erörtert werden, und es soll gechert werden, daß die wirtschaftlichen Probleme nach nhören der Faktoren der Wirtschaft auf Grund entrechender Vorbereitung vor das Parlament gelangen. em Wirtschaftsminister wird die Aufgabe zufallen, daß ese vorbereitende Arbeit unter seiner Leitung durch die nzelnen Behörden durchgeführt werde. Er wird nicht wa eine landwirtschaftliche Produktionspolitik oder eine dustrieförderungspolitik treiben. Zu seinem Wirkungsreich wird vielmehr die Lösung von Problemen gehören, e von einem einzelnen Ministerium gar nicht bewerkelligt werden kann. Sein Arbeitskreis wird im übrigen von Zeit zu Zeit durch den Ministerrat festgestellt werden, der darüber zu entscheiden haben wird, welche Probleme nur durch Zusammenarbeit aller wirtschaftlichen Verwaltungszweige nach den Anweisungen des Wirtschaftsministers der Lösung entgegengeführt werden können.

— **Londoner Reise des Handelsministers.** Handelsminister Herrmann hat sich vor kurzem in London aufgehalten und besichtigte anläßlich seiner Reise die Fabriken, in denen die Maschinen für die Talbot-Zentrale verfertigt werden. Bekanntlich wird die Talbot-Zentrale auch zur Elektrisierung der Linie Budapest—Wien in Anspruch genommen. Der Minister studierte weiterhin verschiedene Verkehrsfragen, so die Frage der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Automobil. Obwohl die in England getroffenen Entscheidungen auf die ungarischen einfacheren Verhältnisse nicht ganz anwendbar erscheinen, betont der Minister doch eine Lehre, welche auch in Ungarn nutzbar gemacht werden kann. Die englischen Eisenbahnen haben sich bekanntlich unter dem Druck der Konkurrenz auf die Steigerung des Personenverkehrs gelegt und vermochten durch die Verwendung von Schienenautos und Motorzügen bedeutende Erfolge zu erzielen. In Ungarn kann vorderhand von einem größeren Schienenauto- und Motorverkehr auf den Eisenbahnen keine Rede sein, weil der große Benzinverbrauch, der damit verbunden ist, die ungarische Außenhandelsbilanz übermäßig belasten würde. Der Minister hat aber auf einzelnen englischen Strecken neuartige Dampftriebwagen gesehen, die sich ausgezeichnet bewähren. Solche Züge könnten auch in Ungarn eingeführt werden, falls die ungarischen Kohlen bei diesen Zügen verwendbar sind.

Niederlande.

— **Eröffnung eines Verkehrsbüros der Österr. Bundesb. für Holland.** Wie in Berlin, Stockholm, London, New York, Paris und Rom haben die Österreichischen Bundesbahnen zur Förderung des österreichischen Fremdenverkehrs jetzt auch ein eigenes Verkehrsbüro für Holland errichtet. Das Verkehrsbüro hat seinen Sitz in Utrecht (Bahnhofsplatz Nr. 10).

Übrige europäische Länder.

— **Ungünstige Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen.** Der Rückgang der Einnahmen hält bei der schwedischen Staatsbahn weiter in bedenklichem Maße an. Sie betrugen im Juni nur 15,7 Mill. Kr gegen 17,1 Mill. Kr im Vorjahre, während die Ausgaben sogar um eine Kleinigkeit, von 13,7 auf 13,8 Mill. Kr gestiegen sind. Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich für Juni ein Verlust von 1,7 Mill. Kr (i. V. nur von 0,1 Mill. Kr).

Betrachtet man das ganze erste Halbjahr 1928, so sieht man, daß es sich nicht nur um einen vorübergehenden Einnahmerückgang handelt. Die Einnahmen beliefen sich auf 86,1 Mill. Kr (gegen 92,8 i. V.), die Ausgaben auf 78,6 Mill. Kr (78,5 i. V.). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich ein Verlust von 14,1 Mill. Kr (i. V. 6,9 Mill.). Die Anzahl der Reisenden betrug 14,14 Mill. (gegen 13,71 i. V.), die beförderte Gütermenge 4,55 Mill. t gegen 4,77 Mill. t i. V.. An Lapplanderz wurden nur 0,59 Mill. t gegen 3,22 Mill. t im Vorjahre befördert. Neben dem immer fühlbarer werdenden Wettbewerb des Kraftwagens ist das so ungünstige Betriebsergebnis auf den erst jetzt beigelegten Grubenstreik in Lappland zurückzuführen.

Im Verhältnis noch ungünstiger gestaltete sich das Betriebsergebnis der schwedischen Privatbahnen. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres konnten sie an Einnahmen nur 52,77 Mill. Kr (gegen 57,24 Mill. i. V.) aufweisen, während die Ausgaben sich nur von 56,69 Mill. Kr auf 55,59 Mill. Kr verringerten. Es entstand also ein Verlust von 2,82 Mill. Kr gegenüber einem Überschuß von 0,55 Mill. Kr im Vorjahre. Von sämtlichen Privatbahnen haben 32 Gesellschaften mit einem Netz von 4075 km einen Gewinn von 1,94 Mill. Kr erzielt (im Vorjahre 43 Gesellschaften mit einem Netz von 5035 km einen solchen von 3,37 Mill. Kr), während nicht weniger als

78 Gesellschaften mit einem Netz von 5852 km mit einem Zuschuß von insgesamt 4,76 Mill. Kr rechnen mußten (i. V. 72 Gesellschaften mit einem Netz von nur 4818 km und nur mit einem Zuschuß von 2,82 Mill. Kr). Während die Anzahl der Reisenden sogar eine kleine Steigerung aufwies (von 14,39 Mill. auf 14,72 Mill.), ist die beförderte Gütermenge von 9,21 Mill. t auf 6,82 Mill. t zurückgegangen, fast eine ausschließliche Folge des Kraftwagenwettbewerbs, da die Privatbahnen von dem nordschwedischen Grubenstreik nur mittelbar betroffen wurden. Bei weiterem Fortschreiten dieser Entwicklung werden sich einschneidende Maßnahmen, wie Betriebsstillegungen unwirtschaftlicher Linien und Zusammenfassung von Bahnen, nicht umgehen lassen.

— **Der Durchgangsverkehr über Lettland.** Der Durchgangsverkehr auf den lettischen Eisenbahnen ist im ständigen Steigen begriffen. Die Menge der im Transitverkehr beförderten Güter hat sich seit dem Jahre 1923/24 fast verdoppelt. An erster Stelle steht im internationalen Warenverkehr auf den Eisenbahnen Lettlands Rußland mit 58 % der Gesamttonnage der auf lettischen Bahnen beförderten Güter, an zweiter Stelle Deutschland mit 25 %, wobei zu beachten ist, daß die Einfuhr aus Deutschland die Ausfuhr dorthin 2½ mal übersteigt. Besonders die Einfuhr aus Deutschland hat im letzten Jahre eine erhebliche Steigerung erfahren, während die Ausfuhr etwas zurückgegangen ist. Im Jahre 1927/28 wurden auf Lettlands Eisenbahnen 177 000 t Güter aus Deutschland (1926/27 — 92 000 t) und 73 000 t nach Deutschland (84 000 t) befördert.

— **Polnische Vorbereitungen für die Vereinheitlichung des Danziger und polnischen Eisenbahntarifs.** In Verbindung mit der für den 1. November d. J. vorgesehenen Einführung des polnischen Eisenbahntarifs auf den Bahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig hat das polnische Verkehrsministerium eine Reihe von Vorschriften des Personen- und Gütertarifs zwecks Anpassung an den Danziger Eisenbahnverkehr vervollständigt bzw. abgeändert.

— **Zum Bahnbau Bromberg—Gdingen.** Die Arbeiten an dem Bau der Eisenbahnlinie Bromberg—Gdingen schreiten schnell vorwärts. Die Erdarbeiten sind nahezu beendet. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Bau im Abschnitt des Gutes Zulawy, da dort das Gelände sumpfig ist. Das ganze Gelände, das reiche Torflager besitzt, mußte überbrückt werden. Aus dem gleichen Grunde muß angeblich auch der Bahnhof, der ursprünglich in Lipienica erbaut werden sollte, verlegt werden.

—. **Anhaltender Wagenmangel für Holztransporte in Ostpolen.** Das Syndikat der Holzinteressenten in Lemberg hat sich bei der Eisenbahndirektion in Stanislau und beim Handelsministerium über die unzureichende Gestellung von offenen Wagen für den Abtransport von Hölzern beschwert, die vielfach dazu führt, daß die Lieferungstermine seitens der Holzindustriellen nicht eingehalten werden können. Die Eisenbahndirektion in Stanislau hat in ihrer Antwort darauf hingewiesen, daß nach wie vor ein Mangel an offenen 15 t-Wagen besteht. Das Handelsministerium versprach Abhilfe zu schaffen, wies aber gleichzeitig darauf hin, daß eine wesentliche Besserung der Wagengestellung erst nach Erhalt der durch das Verkehrsministerium bestellten größeren Anzahl von neuen Güterwagen zu erwarten sei.

— **Die Elektrisierung russischer Eisenbahnen.** Die Zentrale Eisenbahnverwaltung hat dieser Tage dem Verkehrskommissar das Programm für die Elektrisierung der Eisenbahnen im neuen Wirtschaftsjahr 1928/1929 vorgelegt. In dem Bericht wird darauf hingewiesen, daß der Plan der Elektrisierung der Eisenbahnen mit großer Verspätung durchgeführt wird, was vor allen Dingen auf die unzureichenden Kredite, die für diesen Zweck bewilligt wurden, zurückzuführen ist. Im neuen Wirtschaftsjahr soll auf der Nördlichen Eisenbahn die Elektrisierung der Strecke Moskau—Mytischtschi beendet und die Hauptarbeiten auf der Strecke bis Puschkino und teilweise bis Schtscholkowo durchgeführt werden, so daß im Jahre 1929/1930 der Verkehr mit elektrischen Zügen von Moskau bis Puschkino und 1930/1931 auf der Zweiglinie Mytischtschi—Schtscholkowo eröffnet werden kann. Als äußerster Termin für die Elektrisierung dieser Eisenbahn ist de 1. Oktober 1931 vorgesehen. Für die Bauarbeiten i Jahre 1928/1929 sind 3,4 Mill. Rubel erforderlich, davo 1,4 Mill. Rubel für Bestellungen im Auslande au Ausrüstungen und Triebwagen. Über die Elektrisierun der Oranienbaum-Linie, die 20 Mill. Rubel e fordert, soll dieser Tage eine besondere Konferenz B schluß fassen.

— **Zeitweilige Einstellung des Europa—Asien Eisenbahn verkehrs.** Wie aus Riga gemeldet wird, mußte der direkt Europa—Asien Eisenbahnverkehr über Riga sowie übe Warschau infolge eines Brückeneinsturzes auf de sibirischen Strecke vorläufig eingestellt werden. Man rech net damit, daß der Verkehr in etwa drei Wochen wiede aufgenommen werden kann.

— **Reichenberg—Gablonz—Tannwalder Eisenbahn.** Da Jahr 1927 hat eine merkliche Besserung der bisher sch unbefriedigten Lage der Gesellschaft gebracht. Das Schwer gewicht wird weiterhin auf die Steigerung der Betriebs einnahmen gelegt. Der im Vorjahr angeschaffte Motor wagen, der die Führung von Schnellzügen ermöglicher sollte, hat nicht voll befriedigt, weil er nicht genügen leistungsfähig war. Eine volle Befriedigung der vorhan denen Beförderungsbedürfnisse erwartet die Gesellschaf von der Elektrisierung des Betriebes. Sie hat bereits zu Durchführung dieser Arbeiten mit einer Vereinigung de fünf größten tschechoslowakischen Elektrizitäts-firmen (Skoda, Böhmisch-Mährische Maschinen-Fabrik, Brown Boveri, Siemens und A. E. G.) ein vorläufiges Abkommen getroffen. Für die Finanzierung der auf 25 Mill. Kc ver anschlagten Kosten bestehen verschiedene Möglichkeiten doch liegt die Entscheidung beim Eisenbahnministerium Zwar wurde von dessen Vertretern bereits die Erklärung abgegeben, daß die Elektrisierung im Plan der Eisenbahn verwaltung liege, die tatsächliche Genehmigung ist jedoch bisher nicht erfolgt.

— **Markprioritäten der Dux—Bodenbacher Eisenbahn — Die Aufwertungsklage in letzter Instanz abgewiesen.** Die 4 prozentigen Markprioritäten der Dux—Bodenbacher Eisenbahn vom Jahre 1891, die zum 1. Juli 1923 zur Rückzahlung in Papiermark aufgerufen worden waren, sind bekanntlich Gegenstand eines Aufwertungsprozesses gewesen den die Prioritäre gegen die Gesellschaft angestrengt haben. Nachdem etwa die Hälfte der Prioritäten zur Einlösung vorgelegt worden war, hinterlegte die Gesellschaft zur Zahlung der nicht vorgelegten Prioritäten beim Kreisgerichte in Leitmeritz den entsprechenden Betrag, in der damals gesetzlichen Währung. Hierauf wurde vom zuständigen Gerichte zur Wahrung der Rechte der Prioritäre ein Kurator ernannt. Die von diesem namens der Prioritäre eingebrachte Klage auf Rückzahlung in Gold (und zwar auf 16,894 × 566 K) bzw. auf Aufwertung der Prioritäten wurde vom Kreisgerichte in Leitmeritz zurückgewiesen. Dieses Urteil wurde vom Oberlandesgericht bestätigt (vgl. Seite 637 der Ztg., Jahrg. 1927). Nunmehr hat auch die dritte Instanz die Urteile der beiden Untergerichte bestätigt, so daß eine Aufwertung der Dux—Bodenbacher Prioritäten nicht erfolgen wird. In der Begründung des obersten Gerichtshofes wird unter anderem angeführt:

„Es ist nicht notwendig, sich neuerlich ausführlich mit der Frage der rechtlichen Beschaffenheit der Prioritäten oder dem Unterschiede mit dem Darlehen hinsichtlich der Prioritäten zu befassen; entscheidend bleibt doch nur die Tatsache, ob sich die Beklagte als Schuldnerin zur Auszahlung der Beträge, auf welche die Prioritäten gelautet haben, in Gold verpflichtet hat, wie die Revisionswerberin darzutun sucht, d. i. ob sich diese Absicht entweder aus dem Wortlaute der Prioritäten oder aus anderen Umständen nachweisen läßt. Der oberste Gerichtshof hat die Frage der Verpflichtung zur Zahlung in Gold bereits in seiner Entscheidung Nr. 6910, auf welche verwiesen wird, behandelt, wo es sich unstreitig um ein Darlehen handelte, ohne daß auf die Verpflichtung, in Gold zu zahlen, erkannt worden wäre. Eine solche Verpflichtung muß entweder ausdrücklich, d. i. durch Beifügung der Goldklausel oder einer anderen der Wirkung nach gleichkommenden Bestimmung oder Stillschweigen, doch auf

, dem § 863 ABGB. entsprechende Art übernommen den. Die Parteien hatten bei Übernahme der Priori- n gewiß die Goldwährung vor Augen, allein sie haben urch die aus der Entwertung der Währung, auf welche Prioritäten lauteten, sich ergebenden Folgen nicht sgeschlossen, wenn sie sich die Zahlung in Gold ıt ausbedungen haben. Ihnen genügte die Tatsache, es sich um eine Goldwährung handelte; daraus kann r die Verpflichtung der Zahlung der Schuld in Gold h nicht abgeleitet werden, wenn dies nicht aus- ücklich vereinbart wurde. Weder die in der ision angeführten, noch die vom Kläger vorgebrachten sachen überzeugten das Gericht, daß die Absicht der teien darauf gerichtet war, die Schuld in Gold zu be- len. Um so weniger kann dieser Schluß aus dem Text Prioritäten gefolgert werden, die nur auf Mark DRW. ten, ohne eine Bestimmung zu enthalten, die der Gold- usel gleichgestellt werden könnte.

Auch die Frage der Aufwertung wurde richtig rteilt. Die Aufwertung ist unserem Rechte nicht nur nd, sondern sie ist bis auf einige wenige Vorschriften B. durch das Gesetz, betreffend den Holzgewinn und gl. geregelte Fälle), und zwar durch das Gesetz 187/19 ausgeschlossen, ohne daß es darauf ankommt, dieses Gesetz nur in Ansehung der tschechoslowa- chen Währung erlassen wurde, denn es wurde durch selbe ein Grundsatz ausgesprochen, welcher auch in An- ung der auf andere Währungen lautenden Verpflich- gen anzuwenden ist, sofern sie in unserem Gebiete ılbar sind und dies trifft auch bei den strittigen Priori- en zu, ohne Rücksicht darauf, daß sie auch bei einigen hlstellen in Deutschland bezahlt werden könnten. Er- lungsort blieb stets nur unser Gebiet, wo die Priori- en herausgegeben wurden und wo die beklagte Partei Schuldner ihren Sitz hat und wo sich auch ihr Unter- ımen befindet. Für unsere Gerichte kann die Ansicht deutschen Gerichte über die Auslegung des Begriffes reichsdeutschen Mark nicht bindend sein. Dieser An- ht kann nicht die Wirkung einer bei uns geltenden setzesvorschrift zuerkannt werden. Auch trotz der axis der fremden Gerichte ist es ausgeschlossen, den f fremde Rechnung lautenden Forderungen eine Be- stigung zuzusprechen, die der Gesetzgeber für unser biet den auf die ehem. österreichisch-ungarische und zt auf die tschechoslowakische Währung lautenden For- rungen verweigert hat. Eine Bereicherung liegt nicht r. Es kann von einem Schaden und sonach auch von ıer Schadenersatzpflicht und auch von einem Handeln gen den Grundsatz von Treu und Glauben keine de sein."

— **Das neue Gesetz über den Straßenverkehr der glischen Eisenbahnen.** Gesetzliche Bestimmungen, zum il in Form der Bedingungen, unter denen die Gründung r Eisenbahngesellschaften und der Bau der Eisenbahnen ıner Zeit vom Parlament genehmigt worden sind, legten n englischen Eisenbahngesellschaften weitgehende Be- hränkungen in bezug auf den Straßenverkehr mit Kraft- ıgen auf. Kurz zusammenfassend kann gesagt werden, ß ihnen die Pflege dieses Verkehrszweigs nur gestattet ar, wenn er im Zusammenhang mit dem Eisenbahn- rkehr stand, und der Begriff des Zusammenhangs wurde emlich eng ausgelegt. Die englischen Eisenbahnen be- eiben zwar das Abholen von Frachtgut aus den Woh- ıngen und Geschäftshäusern der Versender und das ıstreifen an die Empfänger selbst, ohne Zwischenschal- ng des bei uns üblichen Spediteurs, und dabei bedienen e sich natürlich neuerdings des Kraftwagens, aber der ettbewerb, den ihnen in den letzten Jahren in stets eigendem Maße sowohl im Personen- wie im Güter- rkehr der Kraftwagen bereitete, erweckte in ihnen den unsch, ja, zwang sie geradezu dazu, diesen Wettbewerb ıdurch zu bekämpfen, daß sie selbst die Pflege des Kraft- agenverkehrs in weiterem Umfang in ihren Arbeitsplan ıfnahmen. Die Fesseln, die ihnen in dieser Beziehung ıferlegt waren, abzustreifen, war der Zweck gleich- utender Gesetzentwürfe, die die Eisenbahngesellschaften ı Frühjahr dem Parlament vorlegten. Sie stießen dabei ıf beträchtlichen Widerstand, für den es allein schon ein aß bildet, daß die Ausschußberatungen 34 Tage gedauert ıben. Das Ergebnis ist aber für die Eisenbahnen günstig gewesen, sie haben im wesentlichen ihr Ziel erreicht, ihre Gesetzentwürfe sind ihrem Hauptinhalt nach angenommen und nur einige einschränkende Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen worden. Das Gesetz gilt nicht für den Bezirk London, eine Bestimmung, durch die Londoner Straßenverkehrsunternehmen, namentlich die vom Grafschaftsrat betriebenen, vor dem Wettbewerb der Eisenbahnen auf der Straße geschützt werden sollen, und ähnliche Beschränkungen gelten da, wo die Städte Straßenbahnen und Kraftomnibusse betreiben.

Dem Parlament bleibt in der Fachpresse wegen seiner Entscheidung der Vorwurf nicht erspart, daß es sich nicht von dem allein richtigen Gedanken habe leiten lassen, das englische Verkehrswesen müsse so geregelt werden, wie es für die Allgemeinheit am vorteilhaftesten ist, sondern daß es die Interessen gewisser Kreise, an erster Stelle der Kraftomnibusse betreibenden öffentlichen Körperschaften gewahrt und vertreten habe. Immerhin haben aber die Eisenbahnen etwas, wenn auch nicht alles, was sie erstrebten, erreicht. Die Zeitschrift Engineering begrüßt es mit Genugtuung, daß die erfahrensten und leistungsfähigsten Verkehrsunternehmen des Landes nunmehr am Straßenverkehr teilhaben sollen. Daß sie durch ihre Tarifpolitik die anderen auf diesem Gebiete arbeitenden Unternehmer verdrängen werden, ist nicht zu befürchten; daß dies nicht geschieht, wird einerseits durch die bisherige Tarifpolitik der Eisenbahnen gewährleistet, die als auf Erwerb gerichtete Privatunternehmen gezwungen sind, ihre Tarife mit den Selbstkosten in Einklang zu bringen, und andererseits enthält das Gesetz Bestimmungen, die einen solchen Wettbewerb durch Unterbieten ausschließen sollen. Es wird auch nicht erwartet, daß die Eisenbahnen von ihrem neuen Recht dadurch Gebrauch machen, daß sie Kraftwagen in großer Zahl auf den Straßen verkehren lassen. Sie werden sich begnügen, die bestehenden Einrichtungen auf diesem Gebiet auszubauen und so auszugestalten, wie es für ihren Eisenbahnverkehr, also für ihren Hauptbetrieb am vorteilhaftesten ist. Die Wirtschaftlichkeit eines jeden Verkehrsunternehmens hängt vom Grade seiner Inanspruchnahme ab. Diese ist aber bei der Eisenbahn am größten, und wenn die Eisenbahngesellschaften auch noch in dem Sinne auf den Straßenverkehr einwirken, daß er verdichtet, zusammengedrängt wird, so wahren sie dadurch zwar ihren eigenen Vorteil, den größeren Nutzen davon hat aber die Allgemeinheit.

— **Jagdverkehr nach Schottland.** Die Tage vor dem 12. August bringen für die Eisenbahnen, die von England nach Schottland führen, immer besonders lebhaften Verkehr. Am 12. August geht nämlich die Jagd auf das Moorhuhn (grouse) auf, und tage- und wochenlang vorher wird in Kreisen der Jäger über nichts anderes gesprochen als über die Aussichten, die die Jagd dieses Jahr bietet. Gegen den 12. August ergießt sich dann ein Strom von Reisenden nach Schottland. In diesem Jahre ist der Verkehr besonders lebhaft gewesen. Die ganze Woche vorher waren die Züge von London nach Schottland stark mit Jagdherren und ihren Gästen besetzt. Schon am 8. August mußte der Nachtschnellzug der London, Midland & Schottischen Eisenbahn der 19 Uhr 20 Min. Euston verläßt, mit Perth, Juverness und Aberdeen als Ziel in vier Teilen, andere Züge mußten doppelt abgefertigt werden. 400 Reisende benutzten in dieser Nacht die Schlafwagen dieser Strecke zur Reise nach Schottland. In der nächsten Nacht stieg die Zahl der belegten Schlafwagenplätze sogar auf 600, der erwähnte Zug fuhr in sechs Teilen, drei andere in je zwei Teilen. Zwischen 19 Uhr und Mitternacht fuhren von Euston 14 Schnellzüge nach Schottland ab. — Bemerkenswert war auch die große Zahl von Kraftwagen, die die Eisenbahn von London nach Schottland zu befördern hatte. Für Kraftwagen, deren Besitzer gleichzeitig die Eisenbahn benutzen, war ein neuer Tarif eingeführt worden: 3 Pence die Meile (etwa 16 Pfg/km), und dieser Frachtsatz hatte zweifellos den Erfolg, die Besitzer von Kraftwagen zu veranlassen, daß sie ihren Wagen mitnahmen und ihn der London, Midland & Schottischen Eisenbahn zur Beförderung übergaben. Bis Freitag, den 10 August, waren bereits 50 Kraftwagen nach diesem neuen Tarif abgefertigt.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnneubauten in der Türkei** (vgl. die Übersichtskarte auf S. 735 in Nr. 27 d. Jahrg.). Außer den deutschen und schwedischen Bauunternehmer- und Finanzgruppen unternahm eine belgische Gruppe den Bau einer 400 km langen Strecke von Samsun—Sivas und Kaissari—Sivas. Diese Gruppe kam aber ihren Verpflichtungen nicht nach und zog sich nach kurzer Zeit zurück (vgl. Nr. 12 S. 333 d. Ztg.). Die türk. Staatseisenbahn-Verwaltung setzte seit Frühjahr die Arbeit durch kleinere türk. Unternehmergruppen fort. So hat der Schienenstrang von Samsun her jetzt Zile (220 km) erreicht. Der Streckenabschnitt Amasia (130 km) — Zile wurde am 23. August d. J. dem Betriebe übergeben. Die Erdarbeiten auf der Strecke Kaissari—Sivas sind in einer Länge von 70 km fertig und setzen sich in der Richtung Sivas fort.

Die Julius-Berger-Gruppe hat von Kutahia aus 40 km Schienen gelegt und bereitet sich vor, dieselbe Arbeit vom anderen Ende der Strecke, d. h. von Balikessir aus auch anzufangen. Die Erdarbeiten auf dieser 250 km langen Strecke sind beinahe zur Hälfte fertiggestellt.

Nach langen Verhandlungen hat die türk. Regierung den Bauvertrag mit der schwedischen Gruppe zu Gunsten des Staates geändert. Ursprünglich unternahmen die Schweden den Bau der Angora—Eregli- und Fevsi Pacha—Diarbekir-Bahnen mit dem Hafen in Eregli. Hierfür waren 55 Millionen Dollars vorgesehen, die binnen 10 Jahren in bestimmten Teilzahlungen von der Ackerbaubank gezahlt werden sollten. Die Bauten sollten in 5 bzw. 5½ Jahren fertiggestellt sein. Die Praxis hat aber gezeigt, daß die ersten Teilzahlungen mehr ausmachten, als die Schweden ausgaben. Außerdem wurde nach endgültigem Studium festgestellt, daß die fraglichen Strecken nicht in 5 Jahren sondern erst nach 7 Jahren fertig werden können, und die veranschlagten Kredite bei weitem nicht ausreichten.

Daraufhin wurde der alte Vertrag aufgehoben und ein neues Abkommen unterschrieben, wonach die schwedische Gruppe nur baut, solange die genannte Summe ausreicht. Die Auszahlungen finden auch nur nach Beendigung einer jeden Arbeit in der Höhe der den kleineren Bauunternehmern verausgabten Summen mit 20 prozentigem Zuschlag als allgemeine Unkosten statt.

Auf diesen sogenannten schwedischen Strecken sind die Erdarbeiten in einer Gesamtlänge von 150 km fast fertig. Die Schienenlegearbeiten haben von drei Punkten begonnen.

Die Bestellung von 100 Lokomotiven und 1500 Güterwagen nach Schweden ist beibehalten.

— **Die Chinesische Ostbahn** hat vor kurzem ein 32 Blatt starkes, sehr gut ausgestattetes, mit Karten und graphischen Darstellungen versehenes Heft (The Chinese Eastern Railway and its Zone 1928. Economie Bureau. C. E. R. Litho L. Abramowich Harbin) in englischer Sprache herausgegeben, das sich nicht nur auf die Darstellung ihrer Verhältnisse beschränkt, sondern darüber hinaus ein anschauliches Bild der volkswirtschaftlichen Struktur der Nord-Mandschurei gibt, die sie durchzieht. Die Bahn beginnt in Mandshurja und führt über Chailar nach Tsitsikar, von dort nach Charbin und endet in Suifenho. Die Länge dieser Strecke beträgt 1481,5 km. In Charbin zweigt nach Süden die 238,7 km lange Strecke nach Kwantschengtsu ab. Das Gebiet der Nord-Mandschurei ist größer als Großbritannien und Frankreich zusammen. Es entbehrt der Seehäfen. Als solche kommen für dieses in Betracht der russische Hafen von Wladiwostok, die japanische Concession Dairen und der chinesische Hafen von Yinkon. Die Nord-Mandschurei liegt zwar unter dem 45. Breitengrad, also so wie Südfrankreich; das Klima aber entspricht etwa dem von Dänemark. Die Bevölkerung beläuft sich auf mehr denn 13 Millionen und besteht hauptsächlich aus Chinesen. Die europäische Bevölkerung sind in der Hauptsache 130 000 Russen. Die Dichte der Bevölkerung schwankt zwischen 0,38 und 88,41 Kopf auf 1 qkm. In der Station Mundshurja schließt die Chinesische Ostbahn an das russische Eisenbahnsystem an, in Suifenho an die Ussuribahn und im Süden an die Südmandschurische Eisenbahn. Die Chinesische Ostbahn ist 1896 auf Grund eines Vertrages zwischen der russischen und chinesischen Regierung erbaut. Seit 1924 wird sie als ein gemeinsames Unternehmen der Sowjetunion und der chinesischen Republik betrieben. Die Betriebsmittel bestehen aus 513 Lokomotiven, 625 Personen- und 9919 Güterwagen. 1927 sind 2293 Millionen t/km geleistet. Die Personenzüge führen 1.—4. Klasse, die Bahn hat Schlaf- und Speisewagen, die Wagen sind elektrisch beleuchtet. Die Einnahmen betrugen 1926 55, die Ausgaben 35,3, der Gewinn 19,7 Mill. Goldrubel. Die Hauptprodukte des Landes sind landwirtschaftliche Artikel (77,29 %), es folgt dann Holz (13,27 %), Kohle und Vieh. Dem entspricht, daß die Landesprodukte die Hauptfracht der Chinesischen Ostbahn mit 3 280 000 t bilden (67 %, 1927), ihnen folgen Holz mit 444 000 t (9 %) und Kohle 407 000 t (= 8 %). Die Frachten laufen in der Hauptsache von West nach Ost. Der Ausbau des mandschurischen Netzes ist weiter im Gange. Gebaut sind teilweise die Huhai-Eisenbahn von Charbin nach Norden, ferner die Mulin-Eisenbahn ebenfalls nach Norden am östlichen Ende der Chinesischen Ostbahn und die Linie Taonan—Tsitsikar nach Süden. Die interessante Schrift zeigt, welche große Entwicklungsmöglichkeiten die Mandschurei bietet. Ihre Grundlage wird der Ackerbau bilden. Das Land wartet auf Kapital und technische Kenntnisse, damit Handel und Industrie sich entwickeln können.

— **Provinzbahnen in Kanada.** Außer den beiden großen Netzen in Kanada, der Staatsbahn mit ihren 33 000 km und der Canadian Pacific Railway mit ihren 32 000 km, deren Schienenstränge sich von der Küste des Atlantischen bis zu der des Stillen Ozeans erstrecken, bestehen in Kanada noch einige kleine Netze von örtlicher Bedeutung. Zwei von ihnen sind Eigentum der Provinzen Alberta und Britisch-Kolumbien. In der letzten Zeit haben Verhandlungen geschwebt, die das Ziel hatten, beide Netze zu einem größeren, das westliche Kanada bedienenden Netz miteinander zu verschmelzen. Das dazu nötige Kapital sollte in England aufgebracht werden. Die Verhandlungen sind aber gescheitert, augenscheinlich weil man sich über den Kaufpreis nicht einigen konnte, den die neuzugründende Gesellschaft an die Provinzen zahlen sollte. Sie stehen jetzt wieder zum Verkauf. Der Provinzbahn von Britisch-Kolumbien fehlt ein Zugang zum Meere; sie müßte bis Prince George im Norden und Vancouver im Süden verlängert werden, um Anschluß an die Schiffahrt nach Ostasien und an die Küstenschiffahrt der amerikanischen Westküste zu erlangen. Die Provinzbehörden verhandeln mit den Staatsbahnen wegen eines Verkaufs ihrer Eisenbahnen. Wenn diese Verhandlungen zu dem erstrebten Abschluß führen, würde die Provinzbahn durch die Strecken der Staatsbahn nicht nur mit der Westküste, sondern auch in der Richtung nach Osten mit dem ganzen Lande in enge Verbindung gebracht werden und dadurch an Verkehrsbedeutung gewinnen. — Das Netz der Provinz Alberta ist etwa 650 km lang; es berührt die Städte Edmonton und Dunvegan und erstreckt sich in der Richtung nach Britisch-Kolumbien. Die Staatsbahnen und die Canadian Pacific Railway haben ein gemeinsames Angebot gemacht, auf Grund dessen sie die Eisenbahn zu einem Preise von etwa 17,5 Mill. Dollar übernehmen wollten, die Provinz hat aber dieses Angebot mit der Begründung abgelehnt, ihre Eisenbahn sei 19 Mill. wert. Über kurz oder lang werden aber doch die kleineren Eisenbahnnetze in einem der beiden großen aufgehen, die sich schon heute fast zu gleichen Teilen in die wichtigsten Strecken des Landes teilen und da, wo ihre Strecken die gleichen Verkehrsbeziehungen zu pflegen haben, Hand in Hand arbeiten.

— **Zustelldienst der Eisenbahnen auf der Insel Manhattan.** Bis 1921 wurde alles Frachtgut, das auf den Strecken der Erie-Eisenbahn auf dem linken Ufer des Hudson für Empfänger auf der Insel Manhattan einging, in Jersey City im Eisenbahnwagen auf eine Fähre gesetzt und so nach Manhattan übergeführt. Dort nahmen die Empfänger ihr Gut in Empfang und fuhren es mit ihrem oder von ihnen bestellten Kraftwagen ab. Im genannten Jahre ging die Eisenbahn zu einem neuen Verfahren, die Güter zuzustellen, über. Sie nahm ein Kraftwagenunternehmen in Anspruch, dem sie die Güter in Jersey City übergab, das sie auf dem Kraftwagen mit einer der zahl-

ien Fähren nach Manhattan übersetzen ließ und sie an
Landungsstelle dem Empfänger zur Verfügung stellte.
meisten Empfänger beauftragten dann gleich den
twagenunternehmer mit dem Zurollen des Gutes, der
n einen vorteilhaften Preis stellen konnte, weil ja das
einmal geladen war. Entsprechend wurde der Verkehr
Versandgut geregelt. Zugleich richtete die Eisenbahn-
llschaft im Innern der Stadt Annahmestellen für Ver-
gut ein, das über ihre Strecken gehen sollte. Diese
nden sich meist in den Händen des mit ihnen im Ver-
sverhältnis stehenden Fuhrunternehmers und dienten
zur Ablieferung eingegangener Güter an die Empfän-
Die meisten anderen am Verkehr mit Manhattan
iligten Eisenbahnen folgten dem Beispiel der Erie-Ge-
schaft und trafen ähnliche Vorkehrungen zur Bedie-
g des dort beginnenden und endenden Güterverkehrs.

Allgemeines.

– **Getreideernte 1928.** Der „Deutschen Wirtschafts-
ung", dem Organ des Deutschen Industrie- und Handels-
, entnehmen wir auszugsweise folgende beachtens-
ten Mitteilungen über die gesichterte Getreide-
sorgung:
Nach den Ernteberichten aus fast allen für die Welt-
eideversorgung in Frage kommenden Ländern ist für
laufende Jahr mit einer Rekordernte zu rechnen.
s gilt vor allem für die Weizenernte. Soeben hat das
rikanische Ackerbauamt seine Ernteschätzung ver-
ntlicht, wonach sich die Winter- und Sommerweizen-
te auf 891 Mill. Bushel stellt gegen 851 am 1. August
Vorjahres. Auch die übrigen Getreidesorten, wie Mais,
er und Gerste, zeigen ein Plus; lediglich der Roggen
t mit 43 Mill. Bushel ziemlich beträchtlich unter der
teschätzung der gleichen Zeit des Vorjahres. Eigen-
gerweise wird der Rückgang der Roggenerzeugung eine
cheinung sein, die sich nicht auf die Vereinigten Staaten
chränken wird, sondern die man auch in fast allen anderen
genländern beobachten kann.
Unter den sonstigen in Frage kommenden Getreide-
fuhrländern rechnet man in Argentinien ebenfalls
eine gute Ernte und hat sich auch hier bemüht, durch
absetzung der Preise den Anschluß an den Weltmarkt
derzufinden, der durch die Baisse in Nordamerika etwas
tört worden war. Auch in Australien werden die Ernte-
sichten als sehr günstig gemeldet, wenngleich dieser
lteil für die Versorgung Europas in geringerem Maße
Frage kommt.
In Europa sind im Durchschnitt die Ernteaussichten
nfalls als gut zu bezeichnen. Auch in Frankreich und
en haben sich die bisher weniger günstigen Meldungen
essert.
Der Weltbedarf an Brotgetreide ist auf alle Fälle im
fenden Jahr gedeckt, und wenn auch nach dem ersten
sturm der Verkäufer auf dem Markt diese sich vielleicht
eine etwas günstigere Preisbasis zurückziehen werden,
ist doch wohl mit erheblichen Preissteigerungen nicht zu
hnen. Diese Tatsache ist für Deutschland als
ßem Getreideeinfuhrland außerordentlich günstig. Dazu
mmt, daß Deutschland nach den bisherigen Berichten mit
er qualitativ und quantitativ recht guten Mittelernte
vohl für Weizen wie vor allem für Roggen rechnen kann,
es ihm ermöglichen wird, einen großen Teil des bis-
igen Einfuhrbedarfs einzusparen und darüber hinaus zu
portieren. Hier werden sich gerade beim Roggen gute
glichkeiten ergeben. Wenn die Ersparnis vielleicht auch
ht, wie sie angeblich von sachkundiger Seite geschätzt
rden soll, eine Milliarde RM betragen wird, so wird sie
h immerhin in der Gestaltung der deutschen Handels-
anz einen beachtlichen Faktor darstellen. Weniger gün-
ist die Weltgetreidelage allerdings für die deutsche
ndwirtschaft, wenn es aus dem Riesenangebot der über-
ischen Länder heraus zu Schleuderverkäufen kommen
lte. Dieses Problem verdient schärfste Aufmerksamkeit,
n der deutschen Landwirtschaft sind nach all den Miß-
ten endlich einmal Sanierungsmöglichkeiten mit Hilfe
neuen guten Ernte zu gönnen. Bereits ist auch in
utschland schon ein empfindlicher Preisrückgang für
izen und Roggen zu beobachten.

Rechtspflege.

— **§ 2 RBG; § 119 BGB. Lebenslänglichkeit der Anstellung der Reichsbeamten.** Der Kl., seit 1918 Bahnmeisteraspirant, wurde am 12. Juli 1922 mit Rückwirkung vom 1. April 1922 zum Eisenbahn-Bahnmeister ernannt. Nach dem in den Personalakten des Kl. befindlichen Entwurf der Ernennungsverfügung behielt sich die Direktion das Recht vor, das Dienstverhältnis mit dreimonatiger Frist zu kündigen. In der dem Kl. übersandten Anstellungsverfügung und in der ihr beigefügten Bestallungsurkunde fehlte jedoch dieser Vorbehalt. Gemäß Verfügung der Reichsbahndirektion Münster vom 19. Dezember 1923 wurde dem Kl. auf Grund der PersAbbVO. zum 31. März 1924 unter Zubilligung einer Abfindungssumme gekündigt. Der Kl., der am 1. April 1924 seine Tätigkeit als Bahnmeister eingestellt hat, bekommt seit diesem Tage kein Gehalt oder sonstige Bezüge von der Bekl. mehr. Auf die von ihm unter dem Hinweis seiner unkündbaren Anstellung erhobenen Ansprüche schrieb die Reichsbahndirektion dem Kl., daß der Kündigungsvorbehalt irrtümlich in die Reinschrift der Anstellungsverfügung nicht aufgenommen worden sei und daß sie deshalb die in dieser Reinschrift enthaltene Erklärung anfechte. Der Kl. läßt diese Anfechtung nicht gelten. Seine Klage auf Zahlung ist in den Vorinstanzen abgewiesen, vom RG. zugesprochen worden. Im Jahre 1922, als der Kl. zum Bahnmeister ernannt wurde, standen die früheren Landeseisenbahnen bereits im Eigentum des Reichs. Ihre Beamten waren Reichsbeamte. Es galt deshalb für sie § 2 RBG., der bestimmt, daß, soweit die Anstellung der Reichsbeamten nicht unter dem ausdrücklichen Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung erfolgt, diese als auf Lebenszeit angestellt gelten. Diese Vorschrift hat das BG. bei Prüfung der Frage berücksichtigt, ob der Kl. ohne Kündigungsvorbehalt angestellt worden ist. Es hat zutreffend ausgeführt, daß dem Kl. gegenüber kein ausdrücklicher Kündigungsvorbehalt erklärt, daß er mithin auf Lebenszeit angestellt worden sei. Dieser gesetzlichen Bestimmung gegenüber kommen die Dienstvorschriften, auf die sich die Bekl. beruft, nicht in Betracht. Ob die unkündbare Anstellung des Kl. mit den damals geltenden Personalvorschriften im Einklang gestanden hat, ist deshalb unerheblich. § 2 RBG. ist aber — und das hat das BG. übersehen — ferner von Bedeutung für die Frage, ob die Anstellung des Kl. wegen Irrtums angefochten werden kann. Das BG. bejaht diese Frage, sieht einen Irrtum des die Reichsbahn bei der Ernennung des Kl. vertretenden Personaldezernenten über den Inhalt seiner Erklärung als bewiesen und die Anfechtung als rechtzeitig erfolgt an. Daraus zieht es den Schluß, daß der Kl. von Anfang an als Beamter mit Kündigungsvorbehalt anzusehen sei. Es führt aus, das Anfechtungsschreiben müsse, da sich die Bekl. nur über das Fehlen dieses Vorbehaltes im Irrtum befunden habe, dahin verstanden werden, daß die Anstellung nur insoweit angefochten werde, als kein Kündigungsvorbehalt gemacht worden sei. Erachte man aber eine solche Teilanfechtung für bedenklich, so werde das Anfechtungsschreiben auch dahin aufgefaßt werden können, daß zunächst durch Anfechtung der ursprüngliche Anstellungsakt beseitigt, sodann aber durch das Anfechtungsschreiben ausdrücklich erklärt sei, daß der Kl., und zwar mit rückwirkender Kraft vom 1. April 1922 ab, Beamter mit Kündigungsvorbehalt sein sollte. Das Ergebnis, zu dem das BG. auf Grund dieser Erwägungen gelangt ist, muß als mit § 2 Abs. 2 RBG. unvereinbar bezeichnet werden. Es läuft darauf hinaus, daß ein ohne ausdrücklichen Kündigungsvorbehalt angestellter Beamter dann als Kündigungsbeamter zu gelten hat, wenn die Anstellungsbehörde sich in einem Irrtum über den Inhalt ihrer Anstellungserklärung befunden hat. Damit wird die Regel des § 2 durchbrochen, die dahin geht, daß beim Fehlen eines ausdrücklichen Kündigungsvorbehalts die Anstellung der Beamten stets als auf Lebenszeit erfolgt gilt. Die Vorschrift bezweckt die Sicherstellung der Beamten gegen behördliche Absichten und Willensmeinungen, die ihnen gegenüber nicht schon vor oder bei der Anstellung unzweideutig zum Ausdruck gelangt sind. Dem nicht erklärten Willen der Anstellungsbehörde darf daher auch nicht auf dem Wege einer Irrtumsanfechtung Geltung verschafft werden. Wollte man eine solche Ausnahme

von dem Grundsatz des § 2 RBG. zulassen, so würde in die Rechtsverhältnisse der Beamten eine Unsicherheit hineingetragen werden, die der Gesetzgeber gerade hat ausschließen wollen. Daß die Anfechtung wegen irriger Fortlassung des Kündigungsvorbehalts nicht dazu führen kann, daß die Beamtenanstellung überhaupt nicht als erfolgt gilt, hat bereits der BR. zutreffend erkannt. Es bedarf demnach keiner Erörterung der allgemeinen Frage, welchen Einfluß Willensmängel auf behördliche Verfügungen, insbesondere auf die Anstellung von Beamten, sonst etwa haben. Aus § 2 RBG. folgt jedenfalls, daß die irrtümliche Fortlassung des Kündigungsvorbehalts die lebenslängliche Anstellung nicht auszuschließen vermag. Daraus ergibt sich, daß der Einwand der Bekl., auf Grund dessen das BG. die Klage abgewiesen hat, nicht durchgreift. Gleichfalls unzutreffend ist der weitere Einwand der Bekl., der Kl. habe durch widerspruchslose Aufgabe seiner Tätigkeit als Bahnmeister seiner Kündigung zugestimmt. Nach der ständigen Rspr. des Sen. (vgl. RG. 114, 130) kann die Zustimmung eines Beamten zu seinem Ausscheiden aus dem Dienste nur dann angenommen werden, wenn er sie unzweideutig erklärt hat. Ein auslegungsbedürftiges Verhalten des Beamten, wie es die Bekl. hier nur zu behaupten vermag, genügt dazu nicht. Ist der Kl. demnach Beamter der Bekl. geblieben, so kann er weiterhin Gehalt, nicht bloß Wartegeld beanspruchen. Denn eine Umdeutung der gegen ihn ausgesprochenen, allerdings wirkungslosen Kündigung in eine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand ist nicht angängig. Die Höhe des geforderten Teilbetrages ist unbestritten. Nur Zinsen kann er nach Art. 7 der 12. Ergänzung des BesoldG. vom 12. Dezember 1923 (RGBl. I, 1181) nicht verlangen. (Urteil des RG. vom 27. Januar 1928; 200/27 III. — JW. 28 S. 1038.)

— **Dienststrafgewalt und Wartestandsbeamte.** Der Reichsdisziplinarhof hat auf die Berufung der Staatsanwaltschaft die Entscheidung der Disziplinarkammer Magdeburg vom 11. Mai 1927, die wir auf S. 1310 des vor. Jahrg. zum Abdruck brachten, aufgehoben und den Angeschuldigten mit einem Verweise bestraft. Der Begründung entnehmen wir folgendes:

. . . . . „Die Behörden und das Reich haben ein dienstliches Interesse daran, zu wissen, welche der im einstweiligen Ruhestand befindlichen Reichsbeamten noch gemäß § 28 RBG. für die Übernahme irgend eines, ihrer Berufsbildung entsprechenden Reichsamtes körperlich und geistig tauglich sind. Darüber haben sich die Behörden in geeigneter Weise zu vergewissern.

Liegen die Voraussetzungen des § 61 RBG. vor, so ist die vorgesetzte Dienstbehörde beim Wartegeldbeamten ebenso wie bei dem im Dienst befindlichen Beamten verpflichtet, die zwangsweise Versetzung in den dauernden Ruhestand in die Wege zu leiten, wenn der Beamte sie nicht selbst nachsucht. Ein Zwangspensionierungsverfahren darf aber nicht ohne Grund oder auch nur leichtfertig eingeleitet werden. Die Behörde ist also auch schon zur Einleitung des sogenannten Eröffnungsverfahrens (§ 62 RBG.) nicht befugt, wenn sie keinen Anhalt dafür hat, daß Gebrechen oder Schwächen im Sinn des § 61 vorliegen. Ob dessen Voraussetzungen vorliegen, darüber hat sich die Behörde, soweit möglich, zu unterrichten, ehe sie irgendwelche Schritte zur Pensionierung unternimmt. Wie und inwieweit sie sich darüber vergewissert, steht in ihrem pflichtmäßigen Ermessen. Bestimmte Verfahrensvorschriften sind insoweit nicht gegeben, solange es sich also nur darum handelt, ob überhaupt ein Verfahren einzuleiten sei. Das will auch die vom Angeschuldigten mißverstandene Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 19. April 1926 nur besagen.

Die Schwächen und Gebrechen können für die Behörde so offenbar sein, daß sie besonderer Vorermittelungen nicht bedarf. Hat die Behörde aber nur Zweifel, ob der Beamte noch dienstfähig ist, so muß sie vor Einleitung des Verfahrens feststellen, ob die Zweifel begründet sind oder nicht. Das wird häufig, besonders bei nicht mehr im Dienst befindlichen und der Beobachtung deshalb entzogenen Beamten, nicht anders möglich sein, als daß die Behörde eine ärztliche Vorprüfung vornehmen läßt, durch die also nicht etwa für die Zwangspensionierung, sondern für die Entschließung, ob das Zwangspensionierungsverfahren einzuleiten sei, die erforderliche Grundla geschaffen und die Einleitung eines unbegründeten, a sichtslosen Verfahrens verhindert werden soll. Eine solc nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Behörde gebote ärztliche Untersuchung von dem im Verdacht der Dien unfähigkeit stehenden Beamten zu verlangen, ist die B hörde auch ohne gesetzliche Bestimmung berechtigt. D. der Beamte im förmlichen Zwangspensionierungsverfahr sich auf Verlangen einer ärztlichen Untersuchung unt ziehen muß, hat der Reichsdisziplinarhof bereits in d Entscheidung F 5/01 vom 8. Juli 1901 (Schulze-Simo S. 434) ausgesprochen, wird auch von der Vorinsta und dem Angeschuldigten anerkannt; ausdrücklich gesetzlich bestimmt ist das aber auch in § 64 RBG. nicht. Eben besteht nach der ständigen Rechtsprechung des Reich disziplinarhofes für den erkrankten Beamten die Verpflic tung, sich auf Verlangen von einem bestimmten Amtsar untersuchen zu lassen, auch soweit das durch Gesetz od Verordnung nicht besonders bestimmt ist. Auch in de vor Eröffnung des förmlichen Verfahrens gestellten Ve langen der ärztlichen Untersuchung liegt nach allem ke unbefugter Eingriff in die persönliche Freiheit und Selbs bestimmung des Beamten, wie der Angeschuldigte mei es ergibt sich aus der Pflicht der Behörde, beim Vo liegen der Voraussetzungen des § 61 das Verfahren ei zuleiten, es aber auch nur bei begründetem Anlaß z tun und in Zweifelsfällen zunächst Vorermittlungen a zustellen; die Anordnung ist dann ebenso im Interesse d Dienstes und einer gleichmäßigen Behandlung aller B amten, wie zum Schutz des unmittelbar betroffenen Beamt gegeben.

Einem solchen berechtigten Verlangen der zuständig Behörde hat der Beamte auf Grund der Beamtengehorsam pflicht nachzukommen, die auch für die Wartegeldbeamt fortbesteht, andernfalls verletzt er regelmäßig seine Diens pflichten . . . . . .

Aber auch die vom Angeschuldigten zur Begründun seiner Weigerung damals und noch jetzt weiter gelten gemachte Auffassung, die Reichsbahndirektion sei ih als Reichsbeamten a. W. gegenüber zu der Anordnun nicht zuständig gewesen, ist unrichtig.

Nach § 159 RBG. in Verbindung mit dem Übergangsgesetz hat der Reichspräsident diejenigen „Behörden" näher zu bezeichnen, die unter den im RBG. erwähnten Reichsbehörden verstanden sein sollen. In seiner Verordnung vom 20. Juli 1926 über die Zuständigkeit der Reichsbehörden zur Ausführung des RBG. — RGBl. S. 418 — hat er im Abschnitt V des Verzeichnisses unter anderem erklärt: Die Reichsbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt, die zentralen Ämter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind mit Wirkung vom Tag des Übergangs des Rechts zum Betrieb der Reichseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ermächtigt und beauftragt worden, gegenüber Wartegeld- und Ruhegeldempfängern sowie Hinterbliebenen aus dem Kreis der von dem Übergang des Betriebsrechts vorhandenen Reichsbeamten des ehemaligen Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" bis auf weiteres die Befugnisse auszuüben, die im Reichbeamtengesetz . . . . . Reichsbehörden oder Beamten übertragen sind, soweit diese Befugnisse nicht von Reichspräsidenten oder von der obersten Reichsbehörde wahrgenommen werden müssen. Im Rahmen des ihnen erteilten Auftrags gelten als . . . . . vorgesetzte Dienstbehörden — RBG. §§ 7, 12, 38, 62 — 1. die Reichsbahndirektionen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Es ist hiernach für jene Wartegeldbeamten dabei verblieben, daß der Reichsverkehrsminister die oberste Reichsbehörde ist, die nach § 64 Absatz 1 RBG. über die Fortstellung des Zwangspensionierungsverfahrens zu beschließen und nach § 66 die — noch mit Rekurs angreifbare — Entscheidung über die zwangsweise Versetzung in den Ruhestand zu treffen hat, während an Stelle der weggefallenen, bisherigen vorgesetzten Dienstbehörden, die nach § 62 über die Einleitung und Eröffnung des Verfahrens zu befinden haben, unter anderem die Reichsbahndirektionen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als zuständig bezeichnet worden sind.

Der Angeschuldigte meint, die letztere Regelung durch den Reichspräsidenten sei ungültig, weil die Reichsbahndirektionen keine Reichsbehörden seien und ihm nicht

nterständen, die Beamten auch nicht einerseits einer eichsbehörde, dem Reichsverkehrsminister, andererseits n Dienststellen einer Handelsgesellschaft unterstellt und mit der Gefahr ausgesetzt werden durften, von beiden nander widersprechende Anweisungen zu erhalten. Diese denken sind unbegründet.

Die vermeintliche Gefahr besteht auf dem Gebiet des eichsbeamtengesetzes nicht, weil in ihm die Befugnisse r obersten Reichsbehörde und der vorgesetzten Dienstehörde im allgemeinen, insbesondere aber auch für das ensionierungsverfahren streng voneinander getrennt sind d zu Widersprüchen zwischen den Anweisungen beider i die Beamten nicht führen können.

Anerkannten Rechts ist, daß die Stellen der Deutschen eichsbahn-Gesellschaft mittelbare Reichsbehörden sind. u den Einwendungen des Verteidigers hiergegen ist diglich auf die eingehende Begründung des in RGSt. J. 60 S. 139 ff. abgedruckten Urteils des Reichsgerichts i verweisen.

§ 159 RBG., der dem Reichspräsidenten die Auswahl er „Behörden" überläßt, oder sonstige gesetzliche Beimmungen stehen dem nicht entgegen, daß auch mittelare Reichsbehörden als diejenigen Behörden bezeichnet erden, die gegenüber den hier nur in Betracht kommenn Wartegeld- und Ruhegehaltsempfängern sowie Hinterliebenen aus dem Kreis der nicht übernommenen Reichsamten der früheren Reichseisenbahnverwaltung oder des nternehmens „Deutsche Reichsbahn" als höhere Reichsehörden, vorgesetzte Dienstbehörden und unmittelbar orgesetzte Behörden gelten sollen und zur Ausübung der iesen im RBG. zugesprochenen Befugnisse ermächtigt erden. Mit der Bekanntgabe der Ermächtigung hat der eichspräsident diese Behörden im Sinn des § 159 „beeichnet". Ob er selbst sie beauftragen konnte, ist ohne elang. Der auch vom Verteidiger betonte Zusammenhang it der Verfügung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft om 4. November 1925 und der Verordnung des Reichserkehrsministers vom 19. April 1926, die auf das Einernehmen mit der Hauptverwaltung der Deutschen eichsbahn-Gesellschaft ausdrücklich Bezug nimmt, läßt arauf schließen, daß auch die Bestimmung im Abschnitt V er Verordnung des Reichspräsidenten im Einvernehmen it der Hauptverwaltung getroffen worden ist, und daß ich daraus die Fassung erklärt „die Reichsbahndirektionen sw. sind . . . . . ermächtigt und beauftragt worden." aß die Reichsbahndirektionen Reichsbehörden nicht ienstlich unterstellt sind, ist für die Übertragung und usübung der hier für sie in Frage kommenden Befugnisse edeutungslos.

Zufolge der Verordnung des Reichspräsidenten sind also nter anderem die Reichsbahndirektionen die vorgesetzten ehörden der Wartegeldsbeamten der früheren Reichsisenbahnen im Umfang der Bestimmungen des RBG. hren insoweit getroffenen Anordnungen haben diese eamten Folge zu leisten. Das galt auch schon zur Zeit er Begehung der dem Angeschuldigten zur Last gelegten Handlungen . . . ." (Reichsdisziplinarhof 25. 1. 28.)

Dr. C.

— **Eigenes Verschulden, wenn ein Fußgänger trotz des arnenden Glockenzeichens der Schranke den Überweg och zu überschreiten versucht und dabei fällt. — Begriff es verkehrsreichen Überganges im Sinne des § 49 BO.** Die Klägerin überschritt am 2. November 1925 von der tation R. kommend mit ihren beiden Töchtern etwa gegen ¾ Uhr nachmittags den Bahnübergang des nach Sch. ührenden Fußgängerwegs. Auf den Gleisen kam sie u Fall.

Sie behauptet, daß sie infolge der Nichtbeleuchtung des ahnübergangs und durch das zur Eile antreibende Erönen des das Schließen der Schranken ankündigenden lockensignals über Steine, die von Ausbesserungsarbeiten er liegen geblieben seien, gestolpert sei. Dabei habe sie inen Bluterguß am linken Oberschenkel sowie eine uetschung der linken Brust- und Bauchseite erlitten und inen Nervenschock davongetragen. Infolge dieser Verletzung habe sie für die Hausarbeit, die sie bisher selbst errichtet habe, eine Hilfskraft einstellen müssen. Die lägerin begehrt Ersatz des entstandenen Schadens und 000 RM Schmerzensgeld.

Durch Urteil vom 25. Juni 1926 hat das Landgericht ie Klage abgewiesen, da der Unfall in keinem ursächlichen Zusammenhang zu der erhöhten Betriebsgefahr der Eisenbahn stehe. Auch ein Haftungsgrund aus § 823 BGB. liege nicht vor, da die Beklagte nicht verpflichtet sei, den Bahnübergang des nur mäßig benutzten Fußgängerweges zu beleuchten. Sollten jedoch Steine von den Ausbesserungsarbeiten auf dem Bahnübergang liegen geblieben sein, so habe sich die Beklagte nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme genügend entlastet.

Das Oberlandesgericht bestätigte dieses Urteil und führte aus: In Übereinstimmung mit dem Landgericht ist eine Haftung der Beklagten gemäß den Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes zu verneinen. Wenn auch das Hinfallen der Klägerin auf den Gleisen der Eisenbahn an sich noch in keinerlei ursächlichem Zusammenhang mit den der Eisenbahn eigentümlichen Gefahren steht, so kommt jedoch im vorliegenden Falle hinzu, daß die Klägerin nach ihrer Darstellung durch das Ertönen der den Schrankenschluß ankündigenden Signalglocke zur Eile angetrieben wurde. Für die Frage der Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz erscheint es hierbei ohne Bedeutung, ob die Klägerin sich dabei noch vor oder bereits auf dem Bahnübergang befand. In Verbindung mit dieser durch das Glockenzeichen hervorgerufenen Eile ist in dem Sturz der Klägerin allerdings ein Betriebsunfall zu erblicken. Trotzdem ist eine Haftung der Beklagten nicht gegeben, da es dieser gelungen ist, ein eigenes Verschulden der Klägerin nachzuweisen, das die Haftung gemäß § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ausschließt.

Die Zeugen Sch. und K. haben unter Eid übereinstimmend ausgesagt, daß sie die Klägerin kurz nach dem Bahnhof überholten und dann kurz vor dem Bahnübergang das Ertönen der Signalglocke vernahmen. Sie haben dann noch mit eiligen Schritten die Gleise vor Schrankenschluß überquert. Auf dem Bahnübergang haben die Zeugen niemanden überholt. Da die übrigen Zeugen Gegenteiliges nicht bekannt haben, ergibt sich daraus, daß die Klägerin, die sich hinter den Zeugen befand, ebenfalls das Warnungssignal noch vor dem Betreten des Bahnüberganges vernommen haben muß und es dann ebenfalls versucht hat, noch die Gleise zu überschreiten. Das durfte sie nicht, sondern sie mußte vor der Schranke warten. Durch das Außerachtlassen dieser Vorsichtsmaßnahme trifft die Klägerin so schweres eigenes Verschulden, daß eine Haftung der Beklagten aus dem Reichshaftpflichtgesetz nicht mehr in Frage kommen kann.

Aber auch eine Haftung der Beklagten aus dem Gesichtspunkte der unerlaubten Handlung (§ 823 ff. BGB.) ist nicht gerechtfertigt.

Eine Pflicht, den Bahnübergang des Fußgängerweges von der Station R. nach Sch. zu beleuchten, läßt sich weder aus § 49 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung noch aus allgemeinen Verkehrsanschauungen, namentlich auch denen des Reichsgerichts ableiten. Selbst wenn man annimmt, daß täglich etwa 300 Personen diesen Weg benutzen, so ist er noch keineswegs als verkehrsreich in Beziehung zu der Beleuchtungspflicht der Bahnübergänge anzusehen. Bahnübergänge in der Nähe großer Städte mit regem Verkehr in den Abendstunden, namentlich solchen von Automobilen, Radfahrern und anderen Fuhrwerken sind in Anbetracht der den Fahrzeugen eigentümlichen Geschwindigkeit zu beleuchten. Für Fußgänger ergeben sich dagegen aus den geschlossenen Schranken keinerlei Gefahren, da diese wegen ihrer langsamen Fortbewegung, die sie ohne Schwierigkeit in jedem Augenblick zum Stillstand bringen können, immer rechtzeitig dem auftauchenden Hindernis einer Bahnschranke Rechnung tragen können.

Unterstellt man, daß sich auf dem Bahnübergange Steine befunden haben, deren es doch nur wenige gewesen sein können — denn es sind außer von der Tochter der Klägerin von den Zeugen z. Zt. des Unfalles keine bemerkt worden — so hat die Klägerin doch nicht nachweisen können, daß diese Steine von den Ausbesserungsarbeiten her liegen geblieben sind.

Es bestehen noch verschiedene andere Möglichkeiten für das Vorhandensein der Steine an der Übergangsstelle, wie z. B. Hinaufstoßen durch am Wegrande gehende Personen.

Aber nimmt man selbst an, die Steine wären bei den Ausbesserungsarbeiten dort hingeschafft und dann liegen gelassen worden, so könnte aus diesem Verhalten der dort

beschäftigten Angestellten oder Arbeiter der Beklagten dieser noch keine Pflicht zum Ersatz des Schadens erwachsen; denn sie hat den Beweis dafür erbracht, daß sie bei der Auswahl des bauleitenden Rottenmeisters die erforderliche Sorgfalt angewandt hat. So hat der Zeuge B. bekundet, daß der Rottenmeister eine zur Bauleitung durchaus geeignete Person ist. Aus dem Zeugnis des Bahnmeisters B. ergibt sich außerdem, daß die Beklagte es auch nicht an der von der Klägerin geforderten Überwachung hat fehlen lassen. (OLG. Frankfurt/M. 2. Juni 1927 — 1 U 171/26.) P.

Bücherschau.

— **Großkraftwerk Klingenberg zu Berlin.** Fachheft der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. VDI.-Verlag, Berlin NW 7, Preis 3,50 RM; für Mitglieder des Vereins Deutscher Ingenieure 3,15 RM.

Mit diesem inhaltreichen Fachheft, in dem eine der bewundernswertesten Großtaten neuzeitlicher deutscher Technik gebührend gewürdigt wird, beschloß die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure den Jahrgang 1927 in trefflichster Weise. Das Heft ist als Nr. 53 am 31. Dezember 1927 erschienen; es enthält mehrere aus berufenen Federn stammende Abhandlungen, auf die in nachfolgendem kurz eingegangen sei.

Einleitend nimmt Dipl.-Ing. M. Rehmer, Mitglied des Vorstandes der „Bewag" (Berliner Städtische Elektrizitätswerke A.-G.) das Wort zu bemerkenswerten Mitteilungen, die sicherlich auch die Allgemeinheit interessieren werden. Danach hat die Elektrizitätswirtschaft der Reichshauptstadt nunmehr eine dreiundvierzigjährige Entwicklung hinter sich. Die ersten einunddreißig Jahre wurde sie privatwirtschaftlich geleitet, darauf folgte 1915 die rein kommunale Betriebsform, deren äußeres Kleid seit 1923 die jetzige Betriebsaktiengesellschaft „Bewag" ist. Letztere stand bereits im Jahre 1924 vor außerordentlich schwerwiegenden Entscheidungen, die dahin abzielten, a Gründen der Sicherheit und aus Rücksicht auf Wirtschaf lichkeit den sich unaufhörlich steigernden Elektrizität bedarf Berlins durch Eigenerzeugung zu decken, d Stromverteilung in der Stadt grundlegend umzugestalt und planmäßige Stromwärmewirtschaft in Berlin zu tre ben; denn die Befreiung vom wirtschaftlichen Druc infolge der Markbefestigung hat sich auf elektrowir schaftlichem Gebiete dahin ausgewirkt, daß die Spitze belastung von 142 000 kW im Jahre 1923 auf 208 500 k im Dezember 1924 anstieg. Wenn auch dieser von alle deutschen Werken beobachtete Elektrizitätshunger erfre lich ist, so konnten ihn — wie Rehmer hervorhebt — d Berliner Werke nicht stillen. Hatte es doch die Kapitaln dahin gebracht, daß in allen Berliner Werken zu diese Termin nur 198 000 kW an betriebsbereiter Maschine leistung vorhanden waren.

Der von der Bewag im Jahre 1924 gemachte, seinerze vielumstrittene Vorschlag zum Übergang auf höhere Eige erzeugung ist durch Schaffung des Großkraftwerk Klingenberg verwirklicht worden. Am 19. Dezembe 1926 wurde das Werk mit etwa 30 000 kW erstmalig i Betrieb genommen, vom 2. April 1927 ab setzte die rege mäßige Stromlieferung ein; am 14. Mai 1927 fanden d Einweihungsfeierlichkeiten statt. Gegenwärtig liefert d

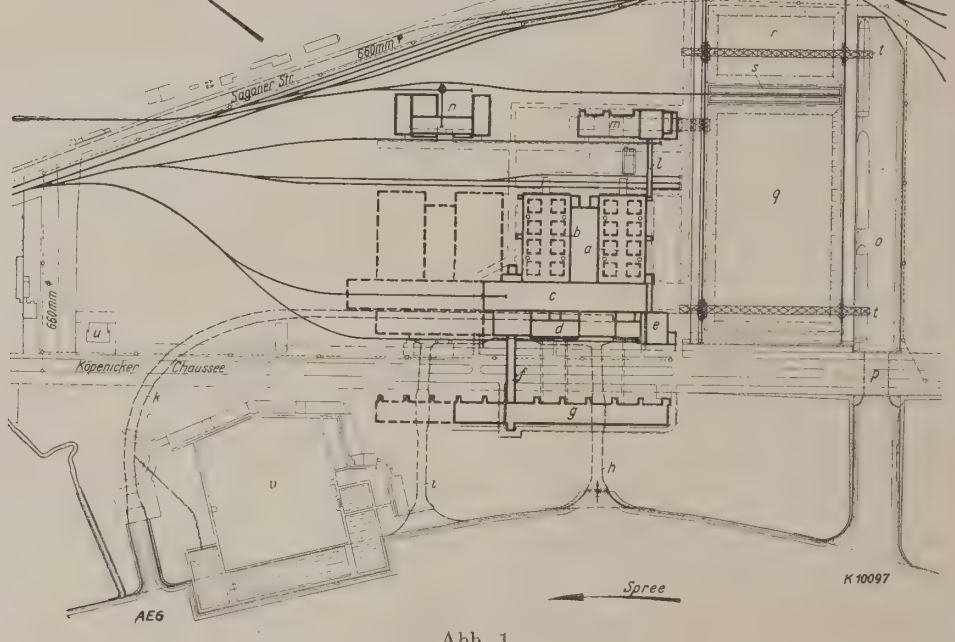


Abb. 1.
Lageplan des Großkraftwerkes Klingenberg. M. 1 : 5000

a Kesselhaus A
b Kesselhaus B
c Turbinenhaus
d Turbinenhausvorbau
e Verwaltungsgebäude, Verbindungsbrücke zum 30 kV-Schalthaus
f Verbindungsbrücke für Kabel
g 30 kV-Schalthaus
h Kühlwasser-Zulaufkanal
i Kühlwasser-Zulaufkanal (spätere Erweiterung)
k Kühlwasser-Ablaufkanal
l Verbindungsbrücke zur Kohlenmahlanlage
m Kohlenmahlanlage
n Werkstatt- und Lagergebäude
o Stichkanal für Kohlenanfuhr
p Straßenbrücke über den Stichkanal
q großer Kohlenlagerplatz
r kleiner Kohlenlagerplatz
s Kohlenschüttgrube
t Lagerplatzbrücken
u Kasino
v Badeanstalt des Bezirks Lichtenberg

Die gestrichelt dargestellten Gebäude bezeichnen die geplante künftige Erweiterung des Werkes.

Werk etwa 50 Millionen kWh (Kilowattstunden) monat lich. Am 18. November 1927 erreichte es mit 2 144 000 kW seine höchste Tageslieferung. Bei der derzeitigen Spitzen belastung von 130 000 kW sind 2 Großturbinensätze mi rd. 72 % ihrer Vollast (der dritte Maschinensatz steht voll betriebsbereit in Reserve), 9 Kessel und 5 Kohlenstaub mühlen im Betriebe *).

Auch über die bisher gesammelten Betriebserfahrungen äußert sich Rehmer. Danach sei das Werk — obwohl die Inbetriebnahme neuartiger und in den

*) Vgl. hierzu die Abhandlung über das Großkraftwerk Klingenberg in Nr. 44 des Jahrgangs 1927 dieser Zeitung

usmaßen bisher unbekannter maschineller Anlagen eine eraus große Zahl von Schwierigkeiten mit sich bringt von Störungen grundsätzlicher Bedeutung bisher verhont geblieben. Lediglich die der Öffentlichkeit seinerit bekanntgegebene Standunsicherheit der Kohlenmühlenndamente und die hierdurch verursachte Senkung des nzen Mahlgebäudes könnten als solche bezeichnet wern; diese Schwierigkeiten seien inzwischen aber beseitigt orden.

Abgesehen von einer Störung, die von außen auf den aschinenbetrieb einwirkte, seien auch die Großturbinenitze bisher einwandfrei gelaufen. Der Verzicht auf Anapfung der Hauptmaschinen erleichtere sicherlich ihre nfache Bedienung. Die vorgesehene Speisewasserführung estatte eine völlige Entgasung des Wassers. Jedoch hätte ch die ursprünglich vorhandene Wasserreserve für rd. min Vollast als zu gering erwiesen. Man war genötigt, urch Aufstellung von weiteren Sammelbehältern einen Speisewasservorrat für rd. 30 min zu schaffen, der nunmehr ausreiche. Notwendig wurde zunächst auch die Trennung der elektrischen Eigenbedarfsversorgung vom Hauptnetz.

In den elektrischen Anlagen traten Störungen, die auf grundsätzlichen Fehlern beruhen, nicht auf. Die geradezu vorbildlich durchgeführte Anordnung aller Überwachungsgeräte der elektrischen und dampftechnischen Anlagen in der Hauptwarte könne vom Standpunkt der Betriebsführung als durchaus gelungen bezeichnet werden. Kohlentrocknungs- und Mahlanlagen hätten ihre Leistungsfähigkeit in längerem Dauerbetrieb erwiesen. Auch die gesamten Rohkohlen- und Staubförderanlagen sollen einwandfrei arbeiten.

Für die Feuerführung von vier Großkesseln von je 1750 qm Heizfläche sei nur ein Mann notwendig. Die Kohlenstaubverfeuerung bereite die geringste Mühe zur Einarbeitung des Personals. Der Betrieb der 37 at-Hochdruckkessel sei durchaus nicht schwieriger als der von Kesseln des gewohnten Druckbereiches um 15 at herum. Die Entaschung der Kessel bilde für die Betriebsleitung kein Problem mehr, nur eine vollkommenere Reinigung der Schornsteinabgase sei noch erforderlich. Durch geringe Verbesserungen konnten Wasserkreislaufstörungen an den Kühlsystemen der Brennkammern erfolgreich beseitigt werden. Der Berichterstatter hebt besonders hervor, daß es gelungen sei, durch peinlich genaue Liefer- und Abnahmevorschriften Materialfehler weitgehend zu vermeiden. Von rd. 21 000 Kesselrohren sei beispielsweise bisher kein Rohr wegen fehlerhaften Materials schadhaft geworden. Die Beherrschung des hohen Dampfdrucks und der hohen Temperaturen könne man in den hier angewandten Grenzen als gelungen bezeichnen. In der gesamten Hochdruck-Rohrleitungsanlage, bei deren Verbindungsstellen auf besonders sorgfältige Flanschenausführung geachtet ist, und beispielsweise Nietflansche völlig vermieden sind, hatte die Betriebsleitung bisher keinerlei Störungen zu verzeichnen. Soviel über die Betriebserfahrungen und den einleitenden Teil des Fachheftes.

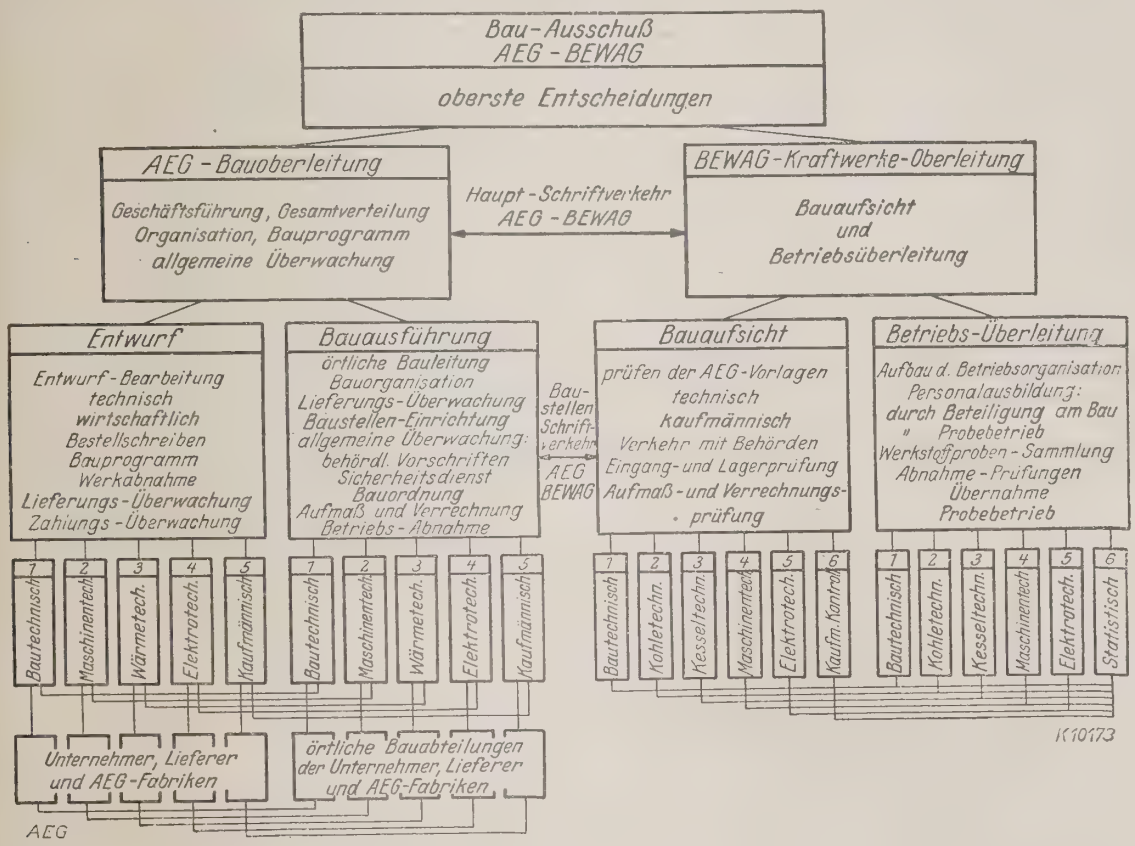


Abb. 2.
Aufbau der Bauorganisation für das Großkraftwerk Klingenberg.

Rückschauend berichtet R. Tröger in einer Sonderabhandlung eingehend über die Richtlinien für den Entwurf des Großkraftwerks Klingenberg. Nachdem die Gesamtanlagen (Abb. 1) zusammenfassend beschrieben sind, werden die Bauzeiten und die Erwägungen, die zu der Lage, Größe und Anordnung des Werkes geführt haben, mitgeteilt. Der Aufbau der umfangreichen Bauorganisation ist in Abb. 2 dargestellt. Der erste Spatenstich erfolgte am 15. September 1925; das Riesenwerk war trotz der durch Streike hervorgerufenen Verzögerungen bereits im Frühjahr 1927 fertiggestellt. Hierbei wurde die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie auf eine harte Probe gestellt, die sie allerdings glänzend bestanden hat. Tröger gibt am Schlusse seiner aufschlußreichen Niederschrift allgemein gültige Richtlinien für den Bau von Kraftwerken bekannt und ergreift in einer zweiten Abhandlung nochmals das Wort, um sich über die Wirtschaftlichkeit des Großkraftwerks zu verbreiten. Mit Hilfe der dort abgeleiteten, allgemein gültigen Wirtschaftsgleichungen werden die Wärmeverluste der verschiedenen Teilbetriebe des behandelten Großkraftwerks und daraus der betriebsmäßige Wärmeverbrauch

des vollständigen Kraftwerkes in Abhängigkeit von dem Nutzungsgrad ermittelt. Den Schluß bilden eine Aufstellung über die spezifischen Anlagekosten und ein Vergleich der wirtschaftlichen Ergebnisse mit denen herkömmlicher Werke.

Die Bauanlagen des Großkraftwerks Klingenberg sind in dem Fachheft von R. Laube beschrieben; er gibt die Grundsätze, die zu der gewählten Bauweise führten, Konstruktions- und Rechnungsgrundlagen bekannt und be-

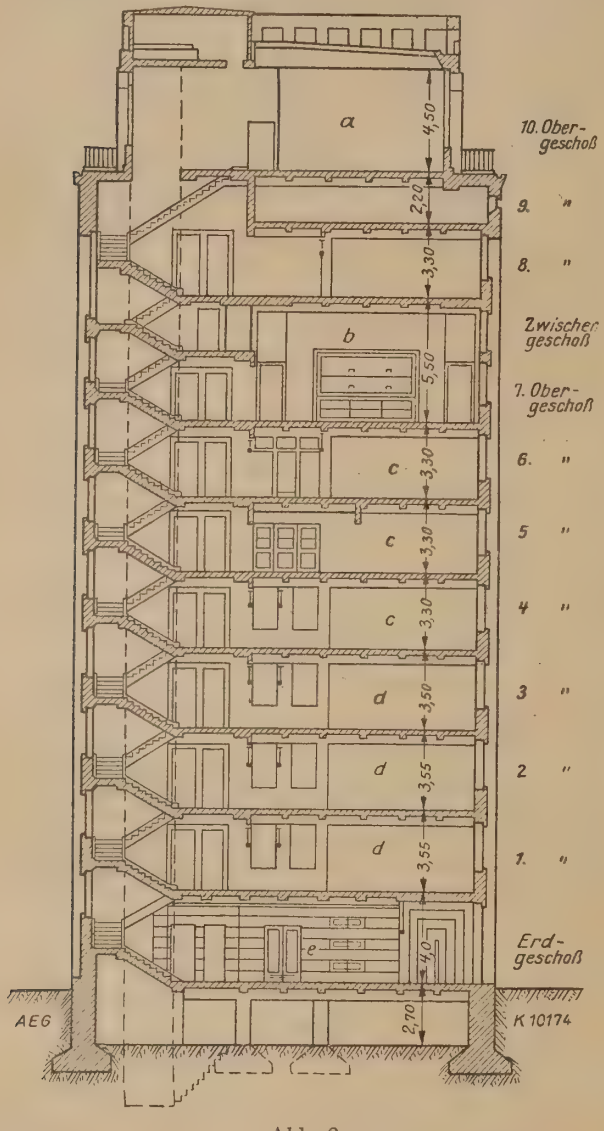


Abb. 3.
Schnitt durch das Verwaltungsgebäude.
a Behälterraum b Vortragssaal c Betriebsleitung
d Mannschaftsräume e Halle

schreibt die ausgeführten zahlreichen Bauwerke, von denen in Abb. 3 und 4 das als Hochhaus ausgebildete Verwaltungsgebäude veranschaulicht ist.

Die Kesselanlagen sind von Friedrich Münzinger, die Turbinenanlagen von E. A. Kraft und die Hilfsmaschinen von Heinrich Denecke behandelt. Dr.-Ing. Pohl verbreitet sich über die Stromerzeuger und H. Probst über die Gesamtanordnung der Schaltanlagen (30 kV-Schaltanlage — Die Warte — 6 kV-Schaltanlage für Eigenbedarf-Gleichstromanlage — Schutzvorrichtungen).

Nach neueren Mitteilungen trägt sich die Bewag mit dem Gedanken, die Energie des Großkraftwerkes Klingenberg auch der Fernheizung nutzbar zu machen, mit der bekanntlich im Westen Berlins inzwischen gute Erfahrungen gemacht worden sind. Zunächst dürfte eine Hochdruck- und Kondensatleitung vom Großkraftw[erk] nach dem Rummelsburger Waisenhaus und Arbeitsh[aus] verlegt werden; später wird auch der im Ausbau befi[ndliche] Schulblock in der Schlichtallee Fernheizung erhalt[en]. Da hierbei der Heizdampf einer Zwischendruckleitu[ng] entnommen werden soll, die derzeitig nur Dampf z[um] Ausblasen der Kessel liefert, ist anzunehmen, daß [der] Kessel selbst durch die Fernheizung nicht mehrbelas[tet] werden.

Im übrigen ist man sich klar darüber, daß infolge [des] ständig steigenden Stromverbrauchs baldigst an die I[n]richtung eines Parallel-Kraftwerks zum Gro[ß]kraftwerk Klingenberg gedacht werden m[uß]. Es finden bereits in diesem Sinne Verhandlungen seite[ns] der Bewag als Auftraggeber mit der Siemens-Gruppe sta[tt].

Abb. 4.
Verwaltungsgebäude.

Danach dürfte ein neues Großkraftwerk an der Spree-Havelmündung mit einer Leistung von etwa 200 000 KW erstehen, für dessen Bau rund 50 Mill. RM aufzubringen wären.

Angehängt ist dem 83 Seiten umfassenden, reich illustrierten, mit 4 tadellos durchgearbeiteten Tafeln versehenen Fachheft ein erschöpfendes Verzeichnis der zur Schaffung des Großkraftwerkes herangezogenen Bau- und Lieferfirmen.

Alles in allem darf nach dem Inhalt des umfangreichen Sonderheftes ausgesprochen werden, daß Deutschland mit dem Großkraftwerk Klingenberg einen riesigen Vorsprung im Kraftwerk gewonnen hat. Bleibt zu wünschen, daß die Wirtschaftslage sich günstig entwickelt, damit neben diesem bisher größten Werk der deutschen Elektroindustrie ähnliche Werke in Deutschland erstehen können. Die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure aber verdient Anerkennung und Dank dafür, daß durch die Herausgabe des auch drucktechnisch auf der Höhe stehenden wohlfeilen Fachheftes näheres über das Meisterwerk der Ingenieur- und Baukunst bekannt geworden ist.

W. M.

— **Die Deutsche Reichsbahn als Glied des europäischen Verkehrs.** Von Geheimrat P. Wolf, Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin. Nach einem Vortrag, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde, am 20. März 1928.

Mit Recht weist der Verfasser in seinen einleitenden Worten darauf hin, daß die europäischen Eisenbahnen, lange bevor die übrigen Wirtschaftskreise an ein engeres Zusammenarbeiten denken konnten, alsbald nach dem Weltkriege die früheren Verbindungen und das Zusammenarbeiten im Interesse des Verkehrs wieder aufgenommen haben und weiter auszugestalten suchten. Insbesondere war es die Deutsche Reichsbahn, die nach besten Kräften dabei mitarbeitete. In seinen Ausführungen, die in zwei größere Abschnitte zerfallen, legt der Verfasser nun in dem ersten Abschnitt dar, in welcher Weise die Deutsche Reichsbahn bei der Zusammenarbeit von Regierungen und Organisationen mitwirkt (Völkerbund, Internationale Handelskammer, Technische Einheit, Berner Übereinkommen, Internationale technisch-wissenschaftliche Veranstaltungen), während er im zweiten Abschnitt die Zusammenarbeit der Reichsbahn mit den ausländischen Eisenbahnen schildert (Tarifverbände, Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Internationales Transportkomitee, Europäische Fahrplankonferenzen, Europäische Wagenbeistellungskonferenzen und R I C, Internationaler Eisenbahnverband). In einem besonderen Unterabschnitt wird alsdann dargelegt, in welcher Weise die Deutsche Reichsbahn ihre besondere Aufmerksamkeit der Pflege aller Einrichtungen zur Förderung des internationalen Güter- und Personenverkehrs zuwendet (Fährbootverkehr, Schlaf- und Speisewagen, Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung, Mitteleuropäisches Reisebüro, Verkehrsagenturen, Auslandsinformationen, Studienreisen, Beamtenaustausch).

Schon für den Eisenbahnfachmann, der mitten in diesen Dingen steht, ist es oft schwer, sich ein Bild von den vielseitigen Beziehungen der Reichsbahn zu den übrigen außereuropäischen Verwaltungen und sonstigen Organisationen zu machen. Das vorliegende Buch legt in klarer, knapper Form diese auswärtigen Beziehungen der Reichsbahn dar und ist somit ein willkommenes Hilfsmittel nicht nur für den Schulunterricht, sondern auch zur eigenen Unterrichtung des Eisenbahners, der sich bereits im Amte befindet. Auch wird jeder, der mit dem Eisenbahnwesen zu tun hat, mit Nutzen das Buch lesen. W.

— **Die Entwicklung der russischen Eisenbahnen im Rahmen der Volkswirtschaft.** Von Reichsbahnrat Adolf Junkel.

Der Aufsatz ist im Heft 8, Jahrgang 1928, der von Professor Dr. Hoetsch herausgegebenen Zeitschrift „Osteuropa“ (Osteuropa-Verlag [Berlin W 35], Königsberg Pr.]) erschienen. Der Verfasser des Artikels, welcher infolge seines längeren Aufenthalts in Rußland besonders mit dem russischen Eisenbahnwesen vertraut geworden ist, ist auch den Lesern der Vereinszeitung bekannt (vgl. Aufsatz in Nr. 27 d. J.: „Zum Abschluß des neuen Arbeitsvertrages für den Bereich der russischen Eisenbahnen.“ — Ein weiterer Aufsatz wird bald folgen.) Junkel behandelt in seinem in der Zeitschrift „Osteuropa“ veröffentlichten Aufsatz das russische Eisenbahnwesen in den letzten 10 Jahren (1916—1927). Er zeigt den Zerfall (1917—1922) und die Periode des Wiederaufbaues (1922 bis 1927). Hierbei werden alle einschlägigen Fragen: Güterverkehr, Transportverhältnisse, Tarif-, Finanzfragen usw. unter Mitteilung statistischen Materials berücksichtigt. Zum Schluß geht der Verfasser auch noch auf die wichtigste Frage des russischen Eisenbahnwesens, die Personalfrage, ein und weist auf die großen Schwierigkeiten in dieser Beziehung hin. „Es will mir“, sagt der Verfasser an dieser Stelle, „nicht scheinen, daß das, was die Dienststellenleiter der deutschen Eisenbahnen auszeichnet — die Rechtfertigung des in sie gesetzten Vertrauens — auch bei dem russischen Personal erreicht werden kann, wenn nicht bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden: Änderung der bestehenden Arbeitsgesetzgebung und Schaffung größerer Selbständigkeiten für den Dienstleiter.“ Die Abhandlung Runkels, eines deutschen Fachmannes und Kenners der russischen Verhältnisse bildet einen wichtigen Beitrag für die Beurteilung des russischen Eisenbahnwesens im letzten Dezennium und verdient Beachtung. W.

— **Die Murgtalbahn Rastatt—Freudenstadt.** Mit der Fertigstellung der Teilstrecke Raumünzach—Klosterreichenbach der Murgtalbahn wurde Mitte Juli eine weitere Gebirgsbahn für den Verkehr zwischen Baden und Württemberg erschlossen. Die neue Linie stellt eine unmittelbare Verbindung zwischen Rastatt bei Baden-Baden bis zu dem bekannten württembergischen Luftkurort Freudenstadt dar. Über dieses beliebte Wander- und Erholungsgebiet wurde jetzt von den Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart ein reichbebilderter Faltprospekt herausgegeben, der die Schönheiten dieser Gebirgsbahnstrecke hervorhebt. Ein Überblick über die allgemeine Bedeutung des Murgtales und seine Zugangswege wird von einer anschaulichen Schilderung der zahlreichen Plätze links und rechts der Murgtalbahn abgelöst. Kurz und sachlich wird die Geschichte der einzelnen Gemeinden beschrieben, die heute für Handel und Industrie in Baden und Württemberg von Wichtigkeit sind. Die Broschüre kann von der Geschäftsstelle des Badischen Verkehrsverbandes in Karlsruhe kostenlos bezogen werden. P.

— **Die amtliche deutsche Einheitskurzschrift** für den Unterricht in den Eisenbahnschulen und zum Selbstunterricht. 1. Teil: Lehrbuch. Von Studiendirektor Dr. Gaster und Reichsbahnoberamtmann G. Onken. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. Berlin 1928. 1,60 RM.

Nachdem auch die 7. Auflage nach kurzer Zeit vergriffen war, ist soeben die 8., verbesserte Auflage erschienen. Die hohe Zahl der Auflagen spricht zur Genüge dafür, daß dieses Buch warm empfohlen werden kann. P.

Berichtigung.

In der auf S. 958 der Nr. 35 abgedruckten Nachricht „Internationales Transportkomitee“ fehlt im letzten Absatz eine Zeile; der Absatz muß wie folgt lauten:

„Die Beschlüsse des Internationalen Transportkomitees werden erst bindend, wenn keine der Verbandsverwaltungen Widerspruch erhebt. Die Sitzung des Jahres 1929 soll in der Schweiz stattfinden.“

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 14,527 km lange Nebenbahnstrecke Zwiesel—Bodenmais ist den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Gruppenverwaltung Bayern zugerechnet worden.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 30. August 1928 WD. Z. 570/10. „Wegen starker Vermurung und Unterwaschung des Bahnkörpers war der Gesamtverkehr in der Strecke Ötzthal—Imst vom 27. bis 30. August eingestellt.“

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 168 vom 23. August 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. die Niederschrift Nr. 4 des Ständigen Unterausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs Baden—Baden, den 30. Juni/2. Juli 1928.

Nr. IV 174 vom 27. August 1928 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses betr. vorläufige Umarbeitung der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften; zu Zif. III A 1 der Tagesordnung für die Sitzung in Reichenau bei Konstanz.

Nr. IV 175 vom 30. August 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. die Niederschrift des Unterausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Salzburg, den 31. Juli/1. August 1928.

Nr. IV 179 vom 30. August 1928 an die Mitglieder des Wagenausschusses betr. Anwendung der Entfernungen der Übergangskilometerzeiger im VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 30. August 1928 verstarb in Kassel im 73. Lebensjahre

Oberregierungsbaurat a. D.

Herr Otto Stromeyer.

Der Verstorbene hat 33 Jahre im Eisenbahndienst gestanden. Vom 1. Juni 1908 bis zu seiner Zurruhesetzung im Oktober 1922 gehörte er der Reichsbahndirektion Kassel als Mitglied an. Mit hervorragenden Gaben des Geistes ausgestattet, hat er durch reiches Wissen und in vorbildlicher Pflichttreue der Verwaltung in verantwortungsvoller Stellung große Dienste geleistet.

Sein Andenken werden wir stets in hohen Ehren halten.

Kassel, den 31. August 1928. (936)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Kassel.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 3. September 1928 werden die Stationen Braunschweig-Lehndorf Zu 10 a, Braunschweig Nord Zu 10 a und Braunschweig West Zu 10 a als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 1 k für Brettchen usw. einbezogen.

Berlin, den 28. August 1928. (925)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 52.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1928 tritt der Ausnahmetarif K 52 für verschiedene Güter der Klassen A und B in Kraft. (931)

Berlin, den 1. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 53.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1928 tritt der Ausnahmetarif K 53 für Zucker in Kraft. (932)

Berlin, den 1. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1928 wird ein Ausnahmetarif 187 für Eis von Nürnberg nach München Hbf. eingeführt. (933)

Berlin, den 3. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Ab 10. September 1928 werden die Stationen Duisburg Hafen und Matthias Stinnes einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. August 1928. (926)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Ab 15. September 1928 werden die schwedischen Stationen Södertälje central und Södertälje södra in die Ausnahmetarife 27 und 28 einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. August 1928. (927)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 3. September 1928 wird im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 13 für Aluminiumoxyd usw. nachgetragen:

Von Griesheim (Main) nach Bitterfeld.

Berlin, den 29. August 1928. (928)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. September 1928 wird der am 31. März 1928 außer Kraft getretene Ausnahmetarif 16 d für frischen Kohl (Kraut), ausgenommen Blumen- und Rosenkohl, wieder eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. August 1928. (929)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 3. September 1928 werden die Bestimmungen bei Königsberg (Pr.) geändert. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 29. August 1928. (923)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr Teile III und IV vom 16. August 1926.

Die auf 1. Oktober 1928 angekündigte Neuausgabe der Tarifteile I bis IV muß wegen der deutschen Tarif-

erhöhung verschoben werden. N
ausgabe mit den um 11 vom Hun
erhöhten deutschen Anteilen erf
voraussichtlich am 1. November 1

Die deutschen Schnittsätze
Schnittafel A und C des Tarifs
16. August 1926, Teil III, und
deutschen Schnittsätze nach Kufs
und Salzburg im Tarif vom 16.
gust 1926, Teil IV, werden mit
tigkeit vom 1. November 1928
geringen Ausnahmen um 11
Hundert erhöht. (9

München, den 1. September 1928
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bay

Mitteldeutsch-Bayerischer Güte verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Septem
1928 werden die Stationen Auf
ried, Bodenmais und Langdorf
Reichsbahndirektion Regensburg
den direkten Verkehr aufgenomm
Näheres im Reichsbahntarifanzeig
Erfurt, den 3. September 1928. (9

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Erfurt.

Deutsch-Ungarischer Güterverke Tarif vom 1. Juli 1928.

Mit Gültigkeit vom 1. Septem
1928 tritt der Nachtrag I zum dir
ten Deutsch-Ungarischen Güterta
vom 1. Juli 1928 in Kraft. Der Na
trag enthält Änderungen, Ergänz
gen und Berichtigungen einzel
Tarifabschnitte sowie die neuen
tikeltarife Nr. 15 (Getreide
Mahlprodukte), Nr. 22 (Hüls
früchte) und Nr. 36 (Samen). Pr
3,— RM. (9

München, den 28. August 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 3. Novem
1928 werden auf Seite 54 im
schnitt lfd. Nr. 67 — Neustadt—
goliner Eisenbahn — die Zuschla
frachten beim Ausnahmetarif 52
Krappitz sowohl bei Leitung üb
Gogolin als auch über Neustadt
5 Rpf auf 10 Rpf erhöht. Nähe
enthält der am 3. September 1928
scheinende Tarif- und Verkeh
anzeiger.

Berlin, den 28. August 1928. (92

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Zur Beachtung!

Wenn Sie in Qualitätszigarren etwas wirkl
Hervorragendes suchen, dürfte Ihnen das b
liegende Angebot der Bremer Cigarrenfabr
Eduard Diederichs & Co., gegr. 1894,
Richtige bieten. —

Die uns vorgelegten Kundenurteile sprech
deutlich von größter Reellität der seit 34 Jah
bestehenden bekannten Firma.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berl

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 37 Berlin, den 13. September 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Mechanische Hilfsmittel für die Überwachung der Ausnutzung von Verschiebelokomotiven.

Einführung des Zwei-Klassensystems bei der Reichsbahn am 7. Oktober.

Wie weit haftet die Deutsche Reichsbahngesellschaft für Unfälle, die ihre Beamten bei Dienstreisen in Kraftfahrzeugen erleiden?

Flugzeug und Eisenbahn in Amerika.

Der Omnibusverkehr der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in New York.

Die Kartei im Ermittlungsdienst auf großen Dienststellen.

Elektrische Zugbeleuchtung durch Turbogeneratoren von der Lokomotive aus.

Nachrichten.

Deutschland: Königsbergs neuer Güterbahnhof. — Aufhebung des Sichtvermerkzwanges zwischen Italien und Deutschland. — Verwaltungs-Akademie Berlin.

Ungarn: Neuartige Triebwagen im Dienste der Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft Budapest.

Übrige europäische Länder: Aufschub der schwedischen Tarifreform. — Beschleunigung nordfinnischer Eisenbahnbauten. — Wachsender Güterverkehr auf den polnischen Eisenbahnen. — Neuregelung des internationalen Zugverkehrs im Durchgang durch Polen. — Weitere neue Expreßzüge in Rumänien. — Zum Bau der Eisenbahnlinie Herby—Pabjanice. — Eisenbahnunfall in der Tschechoslowakei. — Vierzig Jahre Brünigbahn. — Schmalspurbahn Brig—Visp. — Kühlanlagen im Bahnhof Genf-Cornavin. — Die Ausstellung „Saffa" in Bern und die Schweizerischen Bundesbahnen. — Der neue Baseler Rangierbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen. — Bahnhofsomnibusse in London. — Bahnbau bei London. — Die Folgen des Ausstandes in den englischen Bergwerken im Jahre 1926.

Fremde Erdteile: Eine russische Saissanbahn. — Ein Stückgutbahnhof in einem bahnfremden Geschäftshaus.

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Mechanische Hilfsmittel für die Überwachung der Ausnutzung von Verschiebelokomotiven.

Von Oberregierungsbaurat **Fesser**, Saarbrücken.

Im Bezirk der Eisenbahndirektion des Saargebiets werden jährlich rund 12 300 000 Lokomotivkilometer, davon etwa 4 275 000 im Verschiebedienst geleistet. Bei der üblichen Umrechnung der aufgewandten Verschiebestunden in Verschiebekilometer ist die Stunde mit 7 km bewertet. Durch zahlreiche Versuche auf den verschiedenen Bahnhöfen, bei denen die von den Lokomotiven zurückgelegten Strecken durch Kilometerzähler ermittelt werden, ist festgestellt, daß diese Bewertung im Durchschnitt der tatsächlichen Leistung recht genau entspricht.

Der außergewöhnlich hohe Anteil des Verschiebedienstes an der Gesamtleistung ist in den besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen des Bezirks begründet und trägt natürlich nicht wenig dazu bei, die Gesamtkosten des Lokomotivbetriebes anschwellen zu lassen, ohne daß dem entsprechende Einnahmen aus der Streckenleistung gegenüberständen.

Aus diesen besonderen Verhältnissen, die grundlegend zu ändern nicht in ihrer Hand liegt, mit denen sie vielmehr als gegeben zu rechnen hat, erwächst natürlich der Verwaltung im Interesse einer wirtschaftlichen Betriebsführung die Verpflichtung, sich die Herabminderung der Kosten des Verschiebedienstes, die einen die übliche Höhe übersteigenden Anteil an den Gesamtkosten der Betriebsführung ausmachen, ganz besonders angelegen sein zu lassen. Diese Verpflichtung ist um so zwingender, als auch dem Bezirk eigentümliche betrieblich ungünstige Bindungen verschiedenster Art — geringe Ausdehnung des Netzes, kein Übergang der Lokomotiven auf die Strecken der französischen Nachbarverwaltungen, ungünstige Bestimmungen über die Dauer der Dienst- und Ruhezeiten, erhebliche Aufenthalte nach kurzer Fahrt auf den zahlreichen Zollstationen — einer befriedigenden Ausnutzung der Lokomotiven im Streckendienst und der Erreichung von kilometrischen Leistungen, wie sie sonst möglich und üblich sind, hindernd im Wege stehen.

Aber auch bei denjenigen Verwaltungen, die mit günstigeren betrieblichen Voraussetzungen rechnen können, stellen die Kosten für den Verschiebedienst so erhebliche Beträge auf der Ausgabenseite des Haushalts dar, daß auch für sie aller Grund vorliegt, kein Mittel unversucht zu lassen, das zu ihrer Herabminderung beitragen kann.

Gar häufig wird deshalb der diesen Dienstzweig sorgfältig überwachende Betriebsleiter, wenn er den vielfach schnell wechselnden Anforderungen des Verkehrs mit geringstem Aufwand gerecht werden will, in die Lage kom-

men, sich über die Ausnutzung der Verschiebemaschinen auf den einzelnen Bahnhöfen seines Bezirks Rechenschaft ablegen zu müssen, sei es, daß er über einen Antrag auf Vermehrung der Verschiebemaschinen zu entscheiden hat, sei es, daß er Zweifel an der ausreichenden Ausnutzung bestimmter Lokomotiven auf Grund der allgemeinen oder besonderen Betriebslage hegt. Und diese Lage ist, das darf ruhig zugegeben werden, deshalb oft eine recht mißliche, weil die Unterlagen, die zur Verfügung stehen, ihm kein genügend klares Bild der Betriebserfordernisse mit allen Einzelheiten vermitteln, um zu einem sicheren Urteil über die Maßnahmen zu ihrer wirtschaftlichsten Befriedigung zu kommen. Die Schwierigkeit wird dadurch noch erhöht, daß in den meisten Fällen eine derartige Entscheidung kurzfristig getroffen werden muß, die Unterlagen also in kürzester Zeit zur Verfügung stehen müssen.

Wie werden nun derartige Unterlagen, wenn man von einer bis ins Kleinste gehenden Aufnahme der gesamten Betriebsvorgänge nach neueren betriebswissenschaftlichen Grundsätzen absieht, die sich ja meistens weitere Ziele steckt und die hier nicht zur Erörterung steht, gewöhnlich gewonnen? In den meisten Fällen doch wohl so, daß Kontrolleure des Betriebs-, des Maschinen- und des Verkehrsdienstes einzeln oder gemeinsam die Arbeitsaufgaben und den Arbeitsumfang des Verschiebedienstes an Ort und Stelle aufnehmen und seine Ausführung nachprüfen. Die auf diese Weise ermittelten Leistungen, die zum Zwecke der besseren Übersicht noch auf gewisse Leistungseinheiten z. B. die Zahl der behandelten Einheitswagen zurückgeführt und zu bestimmten für die vorliegenden Verhältnisse als üblich oder erreichbar angesehenen Leistungen in Vergleich gesetzt wurden, dienten dann im Verein mit der Würdigung von Sonderaufgaben, wie z. B. die Bedienung von Anschlüssen zu bestimmten Zeiten, die sich aus den Forderungen der Inhaber oder der Lage der zur An- und Abfuhr der Wagen in Frage kommenden Güterzüge ergaben, als Maßstab für die Ausnutzung der betreffenden Lokomotiven und als Unterlage für die Entscheidung der Fragen: Ist der Einsatz an Verschiebelokomotiven ausreichend, muß er vermehrt oder kann er vermindert werden?

Derartige Prüfungen, mögen sie auch noch so sorgfältig ausgeführt werden, leiden an dem erheblichen Nachteil, daß sie sich schon wegen Personalmangels nicht auf ausreichend bemessene Zeitabschnitte ausdehnen lassen, und daß sie den ständigen Wechsel des Arbeitsanfalls nach Art und Umfang nicht genügend genau erfassen. Das Bild, das sie von der Abwicklung der Betriebsvorgänge zu bieten vermögen, ist deshalb nicht lückenlos, es läßt den Einblick in wichtige Einzelheiten vermissen und wird deshalb immer mit dem Mangel einer gewissen Oberflächlichkeit behaftet sein. In der Natur der Sache liegt es auch, daß besonders die Nachtzeiten nur stiefmütterlich behandelt werden. Letzten Endes mußte deshalb die Entscheidung über vermehrten oder verminderten Einsatz von Verschiebemaschinen vielfach doch mehr nach dem Gefühl als auf Grund genügend klarer Betriebsübersicht getroffen werden. Oft konnte man sich bei diesen Entscheidungen des unangenehmen Gefühls nicht erwehren, daß sie ebensogut auch im entgegengesetzten Sinne hätten ausfallen können.

Der Wunsch nach einem mechanischen Hilfsmittel, das die Möglichkeit bietet, die Betriebsvorgänge im Verschiebedienst genau nach dem Ablauf der Zeit in einfacher und einwandfreier Weise, und ohne daß dadurch nennenswerte Arbeit und Kosten entstehen, aufzunehmen, wird deshalb begreiflich erscheinen. Es wird natürlich dann besonders wertvoll sein, wenn es gestattet, diese Aufnahmen zur r... fassung der wechselnden Betriebsvorgänge und zur A... scheidung von Zufallsergebnissen ohne Schwierigkeit ü... genügend lange Zeiträume auszudehnen.

Zunächst war versucht worden, Kilometerzähler, die r... andere Zwecke beschafft waren, für die vorliegende Aufgabe auszunutzen. Die Versuche führten jedoch zu kein... vollen Erfolg und zwar deshalb nicht, weil das Ergebn... des Zählers nur einen Anhalt für die Gesamtleistung i... der Kontrollzeit, jedoch keinen Überblick über die nach ... Zeit wechselnde Beanspruchung der Lokomotive zu bie... vermag, wenn das Ablesen des Zählerstandes nicht in k... zen Fristen erfolgt. Ein Zählerstand von z. B. 52 km ... Ergebnis einer achtstündigen Dienstschicht kann ebensog... in sechs Stunden starker Beanspruchung und zwei Stund... fast vollständigen Stillstandes wie in acht Stunden glei... und mittelmäßiger Ausnutzung der überwachten Lok... motive entstanden sein. Für die Aufstellung einer zwec... mäßigen Diensteinteilung ist aber gerade die Kenntn... dieser Faktoren von ausschlaggebender Bedeutung. D... Feststellung der von einer Verschiebelokomotive durc... fahrenen Strecke hat also für die Beurteilung ihrer Au... nutzung etwa nur den gleichen Wert wie die meistens au... nicht schwierige Ermittelung der von ihr behandelte... Wagen und ist daher nicht sehr hoch einzuschätzen.

Ein geeigneteres Hilfsmittel glaubte der Verfasser ... einem Apparat gefunden zu haben, wie er zur Überwachun... der Fahrten von Kraftwagen, Elektrokarren und ähn... lichen Fahrzeugen bereits vielfach mit großem Erfolg b... nutzt wird. Es handelt sich dabei um einen Apparat, w... er unter Fortlassung alles Nebensächlichen in der Abb. ... in aufgeklapptem Zustand dargestellt ist. Derartige Appa... rate werden von verschiedenen Firmen in wechselnde... Ausführungsformen, auf die hier aber nicht näher einge... gangen werden soll, hergestellt und vertrieben.

Das Gehäuse des Apparates besteht aus einem zwe... teiligen, muschelförmig ausgebildeten Körper, der eine... wirksamen Schutz der inneren Einrichtung gegen Beschäd... gung und Zerstörung bildet. Die beiden Halbschalen de... Gehäuses sind durch einen Sicherheitsverschluß, der nu... mit besonderem Schlüssel geöffnet werden kann, gegen un... berufenes Öffnen und unbefugten Eingriff geschützt. Mi... dem Verschließen derselben werden auch die beiden Be... festigungsschrauben, mit denen der Apparat an der Loko... motive angebracht wird, unzugänglich. Ein unbeabsich... tigtes Entfernen des Apparates und ein Ausschalten seiner... Überwachungstätigkeit ist also unmöglich gemacht. Da der... Apparat keines äußeren Antriebes bedarf, ist auch von... dieser Seite jeder Anlaß zu einer gewollten oder unge... wollten Störung ausgeschaltet. Beide Halbschalen sind... durch einen Gummiring gegeneinander abgedichtet, der das... Eindringen von Schmutz und Wasser verhindern soll. In... der einen Halbschale ist ein metallenes Pendel eingebaut,... das durch die Bewegungen der Lokomotive in Schwingung... gesetzt wird. Zwangläufig durch einen Hebel mit dem Pen... del verbunden ist ein Schreibstift, der die Schwingungen... des Pendels auf ein kreisförmiges Kontrollblatt überträgt.... Dieses Blatt ist auf der Mitnehmerscheibe eines in der an... deren Halbschale untergebrachten Uhrwerks befestigt und... wird von ihm so angetrieben, daß es in 24 Stunden einen... vollen Kreislauf ausführt. Die Kontrollblätter sind in... Stunden- und Zehnminutenabschnitte eingeteilt. Die Spitze... des Schreibstiftes besteht aus einem Stein oder edlem Me... tall, während die Kontrollblätter mit einer besonderen

Mase belegt sind, so daß das Einsetzen sich leicht ab- n zender Schreibstifte entfällt. Eine schwache Feder im S reibstift oder in der gegenüberliegenden Halbschale s gt durch leichtes Anpressen des Stiftes an das Kontroll- b t für sicheres Aufschreiben. Die Schwingungen des Pen- t s und damit die Bewegungen des Schreibstiftes werden d ch Anschläge mit nachgiebiger Auflage (Gummi, Kork) b renzt. Am Pendel und im Innern des Gehäuses sind) ndere Marken angebracht, die das für seinen leichten n sicheren Gang wichtige senkrechte Anbringen des Ap- p ates erleichtern sollen.

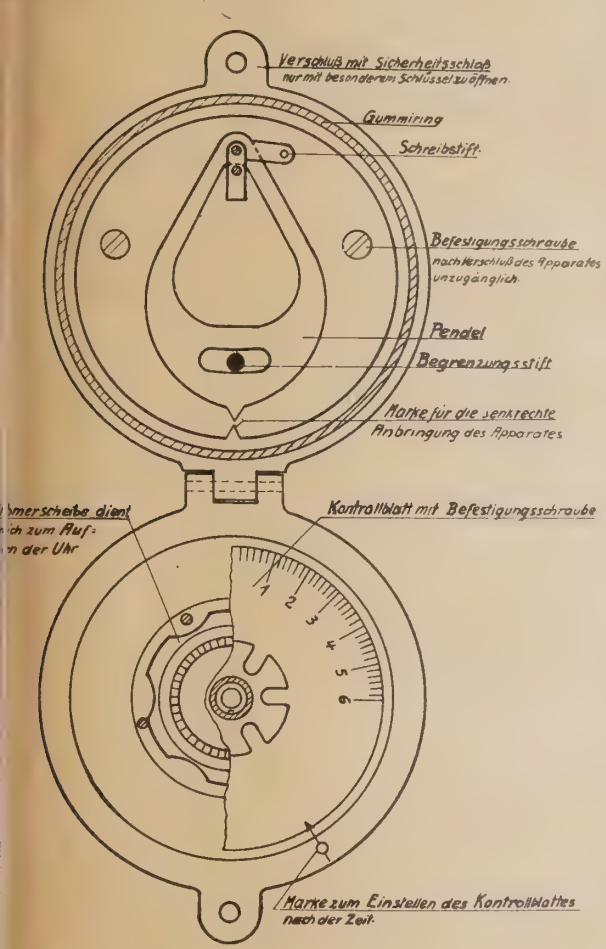


Abb. 1.

Anbringung, Bedienung und Wirkungsweise des Appa- es sind ungemein einfach. Sein Betrieb verursacht nur nz unbeträchtliche Kosten. Er wird nötigenfalls unter hilfenahme einer schrägen Zwischenlage an einer Längs- er Querwand der Lokomotive, die jedoch im wagerechten eis senkrecht zu diesem stehen muß, in geöffnetem Zu- nd mit den beiden die hintere Wand durchdringenden hrauben befestigt. Hierbei ist Wert darauf zu legen, daß Pendelspitze genau auf die Einstellmarke des Gehäuses spielt, damit das Pendel nach beiden Seiten gleichmäßig d leicht ausschlagen kann. Nachdem nun die Uhr, die ge- öhnlich sieben Tage geht, aufgezogen ist, wird ein Kon- ollblatt auf der Mitnehmerscheibe so eingestellt und be- stigt, daß die Stellung des Stiftes auf demselben der wirk- hen Uhrzeit entspricht. Wird der Apparat dann ge- lossen, so ist er betriebsfertig und die weitere Bedie- ng beschränkt sich auf das tägliche Auswechseln der Kontrollblätter sowie auf das gelegentliche Aufziehen der Uhr.

Bemerkt sei noch, daß auch Apparate mit Kontrollblättern für sieben Tage angeboten werden. Sie gleichen in der Bauart grundsätzlich den oben beschriebenen, sind aber mit einer zusätzlichen Einrichtung ausgerüstet, die den Schreibstift während einer Umdrehung des Kontrollblattes soweit hebt oder senkt, daß der nächste Linienzug über oder unter den vorhergehenden zu liegen kommt, die Gesamtaufzeichnung also eine Spirale darstellt. Zur Überwachung von Verschiebelokomotiven sind aber derartige Apparate, die immerhin schon etwas verwickelter in der Bauart sind, im allgemeinen nicht erforderlich, weil das Einlegen eines neuen Blattes nach Ablauf von 24 Stunden unbedenklich in Kauf genommen werden kann.

Solange nun die Lokomotive stillsteht, hängt das Pendel in seiner Ruhelage. Der Schreibstift führt keine Bewegung aus; er zeichnet also in bestimmter Entfernung von der Mitte eine Kreislinie auf das Papier, das von dem Uhrwerk an ihm vorbeibewegt wird. Sobald aber die Lokomotive sich in Bewegung setzt, gerät das Pendel durch die eintretenden Erschütterungen in Schwingungen und der Schreibstift überträgt seine Ausschläge in Form einer Zickzacklinie auf das Papier. Dabei liegen die einzelnen Hübe des Stiftes so nahe aneinander, daß sich die Schrift als ein dicker Strich darstellt, dessen Breite sich aus den im Verhältnis der Hebelarme verkleinerten Ausschlägen des Pendels ergibt.

Da nun das Kontrollblatt genau dem Ablauf der Zeit entsprechend an dem Schreibstift vorbeigeführt wird, so zeichnet derselbe also Stillstand und Bewegung der Maschine genau nach dem Ablauf der Zeit auf. Es ist also auch umgekehrt leicht möglich, aus einem aufgenommenen Diagramm des Kontrollapparates nachträglich mit gleicher Genauigkeit abzulesen, wann die Lokomotive gestanden hat und wann sie gefahren ist, oder mit anderen Worten wieviel Zeit sie mit nutzbarer Arbeit und mit untätigem Stillstand zugebracht hat. Ein solches Kontrollblatt bietet also ein getreues, untrügliches Abbild der Tätigkeit einer Verschiebelokomotive und ermöglicht einen einwandfreien Rückschluß auf ihre Ausnutzung in der gesamten Kontrollzeit. So zeigt z. B. das Kontrollblatt, daß die betreffende Maschine zwanzig Minuten zu spät aus dem Schuppen gefahren ist und ihren Dienst aufgenommen hat, oder daß eine Verschiebeabteilung, die für das Bedienen eines Privatanschlusses vorgesehene Zeit vollständig verbraucht, ja noch überschritten hat, obwohl dort nur ganz geringe Verschiebebewegungen ausgeführt wurden und eine vorzeitige Rückkunft ohne weiteres möglich gewesen wäre. Einwirkungen der Anschlußinhaber spielen dabei häufig eine Rolle. An anderer Stelle ergeben sich häufige, wenn auch im einzelnen nicht gerade bedeutende Unterbrechungen in der Tätigkeit der Verschiebemaschinen. Von selbst wirft sich in solchen Fällen die Frage auf, ob es sich nicht ermöglichen läßt, durch Zusammendrängen der Arbeitszeiten eine größere Betriebspause herauszusparen. Nicht immer gelingt dies natürlich, da vielfach aus besonderen Gründen z. B. zur Bereitstellung von Zollwagen die Maschine in der ganzen Zeit zur Verfügung stehen muß, auch wenn sie nur mäßig ausgenutzt wird. Zuweilen zeigen sich im Kontrollbild und zwar meistens zu den gleichen Zeiten, größere Betriebspausen, die in den Fällen zweckmäßig zum Aufrüsten der Lokomotiven ausgenutzt werden, wo bisher für diesen Zweck noch besondere Ablöselokomotiven gestellt wurden. Häufig ergeben sich täglich

wiederkehrende Pausen im Verschiebegeschäft, die durch äußere Einflüsse z. B. Ausfahren von störenden Güterzügen erzwungen werden. Auch in derartigen Fällen ist durch zweckentsprechendere Einteilung vielfach unnützer Leerlauf zu umgehen. Andererseits kommt es natürlich auch vor, daß die Aufzeichnungen der Apparate eine Lokomotive als stark ausgenutzt erkennen lassen, an deren ausreichender Beschäftigung Zweifel bestanden.

Die angeführten Beispiele, deren Zahl sich fast beliebig vermehren läßt, möge genügen, um darzutun, in welcher Weise die Aufzeichnungen der Apparate dazu beitragen können, die Kenntnis des Verschiebedienstes und der Ausnutzung der Verschiebelokomotiven zu erweitern und zu vertiefen. Es liegt auf der Hand, daß es auf Grund dieser genaueren Kenntnis möglich ist, durch zweckentsprechendere Diensteinteilung wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Trotzdem wird gelegentlich gegen die Verwendung der Apparate geltend gemacht, daß ihre Aufzeichnungen nur

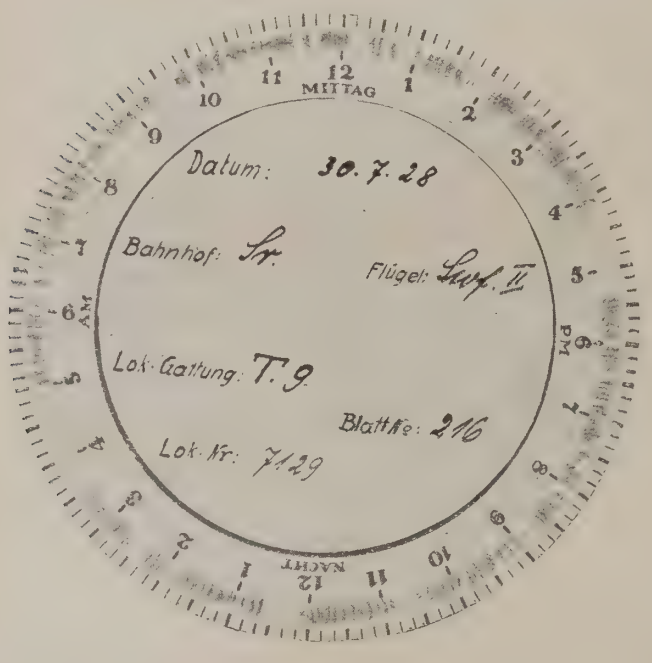


Abb. 2.

zeigen, was in der betreffenden Zeit vor sich gegangen ist, daß sie aber nicht erkennen lassen, ob die ausgeführten Bewegungen auch nötig oder zweckmäßig waren. Diese Feststellung ist natürlich richtig; ebenso richtig ist es aber, daß die ausgeführten Verschiebefahrten viel leichter und viel genauer auf ihre Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit nachgeprüft werden können, wenn die zeitlich genauen Aufschreibungen der Apparate zur Verfügung stehen und zwar besonders dann, wenn sie für eine ganze Anzahl Tage vorliegen und in aller Ausführlichkeit verglichen und ausgewertet werden können. Den gegen die Verwendung der Apparate erhobenen Einwand wird man also nicht gelten lassen dürfen, zumal er Forderungen an sie voraussetzt, denen sie nicht entsprechen können und auch nicht entsprechen sollen.

In Abb. 2 ist ein Kontrollblatt wiedergegeben, das an einer in 24-stündigem Betrieb eingesetzten Verschiebemaschine aufgenommen wurde. Wie man sieht, ist diese Maschine ständig stark beansprucht. Es treten nur selten Pausen von kurzer Dauer ein. Der Stillstand von 3.30 bis 5 Uhr nachts und von 4.10—5.20 nachmittags wird d das Aufrüsten bedingt und ausgenutzt. Nicht alle schläge des Pendels führen bis in seine begrenzte Endl bei geringer Beanspruchung der Lokomotive ergeben Zwischenlagen.

Apparate, wie sie oben beschrieben wurden, sin verschiedenen Ausführungen im Bezirk der Eisenb direktion des Saargebiets zur Überwachung der Ausnut von Verschiebelokomotiven seit über einem Jahr in nutzung, und es darf auf Grund der Erfahrungen in di Zeit gesagt werden, daß sie sich in jeder Hinsicht bew und ihre hervorragende Eignung auch für diesen Zw erwiesen haben. Natürlich wurden die Apparate zunä im Betrieb eingehend daraufhin geprüft, ob ihre Aufze nungen genügend genau und zuverlässig sind, bevor gerungen daraus gezogen wurden. Diese Prüfung ha sie glänzend bestanden. Sie zeigen jedes Anfahren Lokomotiven, auch wenn es noch so sanft erfolgt an, laufen nicht zu lange nach, wenn sie angehalten wer Dabei sind sie gegen unbeabsichtigte, äußere Einwirk gen gänzlich unempfindlich. Es ist auch nicht möglich, bei stehender Lokomotive durch Stöße oder Erschütter gen in Gang zu setzen. Ebenso bleibt das Ansetzen Luft- oder Wasserpumpe und alle sonstigen Hantierun auf der Lokomotive sowie das Vorbeifahren von Zü auf Nebengleisen ohne Einwirkung auf ihren Gang.

Als zweckmäßig hat sich erwiesen, bei den Unt suchungen so viele Apparate zur Verfügung zu haben, alle Lokomotiven eines Bahnhofes oder wenigstens ei Bahnhofsflügels gleichzeitig besetzt werden können. Di Forderung bezweckt nicht nur, schnell zu einem Ergeb zu kommen und kurzfristig eine Entscheidung treffen können, sie soll auch von vornherein alle etwaigen V suche ausschließen, eine überwachte Lokomotive durch teilung von Arbeiten, die sie sonst nicht ausführt, als höl belastet erscheinen zu lassen, als sie es in Wirklichk ist. Übrigens ist es auch leicht möglich, derartige Versuc durch Ausdehnung der Überwachung auf genügend lan Zeiträume auszuschalten. Bei dem geringen Preis der Ap rate von 100—125 RM und den verschwindenden Betrie kosten, die eigentlich nur in dem Preis der verwandt Kontrollblätter bestehen, braucht man sich bei ihrer Ve wendung in ausreichender Zahl keine Beschränkung au zuerlegen.

Die Auswertung der zahlreichen Aufzeichnungen d Apparate ergab auf Grund der dadurch gewonnenen g naueren Kenntnis der Abwicklung des Verschiebegeschäft trotzdem auch vorher auf seine eingehende Überwachu alle Sorgfalt verwandt war, die Möglichkeit, auf viel Bahnhöfen des Bezirks eine zweckmäßigere Einteilung d Verschiebedienstes vorzunehmen und letzten Endes bede tende Ersparnisse an Maschinen und Personal zu erziele So ist es, um nur ein Beispiel anzuführen, gelungen, a einem größeren Bahnhof, auf dem bis dahin täglich ru 260 Stunden Verschiebelokomotivdienst aufgewendet wu den, täglich noch 20 Stunden einzusparen. Gewiß in wir schaftlicher Beziehung ein bemerkenswerter Erfolg, der u so höher einzuschätzen ist, als die Einsparung von Lok motiven und Lokomotivpersonal zwangläufig auch ein Verminderung des Bahnhofspersonals nach sich zu zieh pflegt.

Die Verwendung der beschriebenen Apparate zur Übe wachung der Ausnutzung von Verschiebelokomotiven kan nur empfohlen werden. Die erwarteten wirtschaftliche Erfolge werden nicht ausbleiben.

Einführung des Zwei-Klassensystems bei der Reichsbahn zum 7. Oktober.

ie Einführung des Zwei-Klassensystems bei der hsbahn ist nunmehr endgültig für den 7. Oktober vorgesehen. An diesem Tage findet gleichzeitig der -planwechsel statt, d. h. der Übergang vom Sommer- plan auf den Winterfahrplan. Vom 7. Oktober ab wird im allgemeinen nur noch eine Polsterklasse mit der eichnung 2. Klasse und eine Holzklasse mit der Be- nung 3. Klasse geführt. Die bisherige 1. Klasse wird in den besonders wichtigen Schnellzügen, in den FD- en, FFD-Zügen und in den Schlafwagen beibehalten.

nläßlich der Verminderung der Wagenklassen treten Wirkung vom 7. Oktober 1928 auch die vom Reichs- ehrsminister genehmigten Tarifänderungen in ft.

. Die Einheitssätze der Einzelkarten agen einschließlich Beförderungssteuer je Kilometer

in der 1. Klasse	11,2 Rpf
„ „ 2. „	5,6 „
„ „ 3. „	3,7 „

einem Spannungsverhältnis von 1 : 1,5 : 3.

An der bisherigen Abrundung der Fahrpreise (bis RM auf 10 Rpf, bis 40 RM auf 20 Rpf, darüber auf M) ändert sich nichts.

2. Die Mindestfahrpreise für Einzelfahr- bleiben:

in der 1. Klasse	40 Rpf
„ „ 2. „	20 „
„ „ 3. „	15 „

Beim Übergang in die höhere Wagenklasse nachzuzahlen:

der 3. Klasse in die 2. Klasse der Preis einer halben ahrkarte 3. Klasse,

der 2. Klasse in die 1. Klasse der Preis einer Fahr- arte 2. Klasse.

3. Zuschläge.

Die Schnellzugszuschläge betragen:

	1. u. 2. Klasse	3. Klasse
1. Zone (1— 75 km)	2 RM	1 RM
2. „ (76—150 km)	4 „	2 „
3. „ (151—225 km)	6 „	3 „
4. „ (226—300 km)	8 „	4 „
5. „ (über 300 km)	10 „	5 „

Die Eilzugszuschläge betragen:

	2. Klasse	3. Klasse
Nahzone (1— 35 km)	0,50 RM	0,25 RM
1. Zone (36— 75 km)	1,00 „	0,50 „
2. „ (76—150 km)	2,00 „	1,00 „
3. „ (151—225 km)	3,00 „	1,50 „
4. „ (226—300 km)	4,00 „	2,00 „
5. „ (über 300 km)	5,00 „	2,50 „

Für FD-Züge ist außer dem Zuschlag für Schnell- ge ein Sonderzuschlag

von 4 RM in der 1. und 2. Klasse

zahlen.

Für FFD-Züge (Rheingoldzug) ist außer dem Zu- hlag für Schnellzüge ein Sonderzuschlag

von 8 RM in der 1. und 2. Klasse

zahlen.

Bei Gesellschaftsfahrten, die in Schnell- oder Eilzügen sgeführt werden, wird der Schnellzugs- bzw. Eilzugs- schlag nur in Höhe von 75 % erhoben.

Zuschlagfrei bleiben die Schülermonatskarten, soweit die Benutzung von Schnell- und Eilzügen ausnahmsweise zugelassen ist.

4. Zeitkarten.

Es werden je besondere Monatskarten 2. und 3. Klasse für Personenzüge und für Eilzüge ausgegeben. Ihre Preise werden unter Beachtung der bisherigen Grundsätze (fallende Staffel) nach folgenden Einheitssätzen gebildet:

2. Klasse Personenzug	5,6 Rpf
2. Klasse Eilzug	7,5 Rpf
3. Klasse Personenzug	3,3 Rpf
3. Klasse Eilzug	5,0 Rpf

Die Preise der 3. Klasse Personenzug entsprechen demnach künftig denen der jetzigen 4. Klasse, die der 3. Klasse Eilzug denen der jetzigen 3. Klasse und die der 2. Klasse Eilzug denen der jetzigen 2. Klasse.

Die Preisbildung der Schülermonatskarten (2. und 3. Klasse Personenzug) und Teilmonatskarten (nur 3. Klasse Personenzug) richtet sich in gleicher Weise wie bisher nach den Monatskartenpreisen.

Die Preise der Arbeiterwochenkarten und Kurzarbeiterwochenkarten bleiben unverändert.

Die Mindestpreise für Zeitkarten betragen:

Monatskarten 2. Klasse Personenzug	5,20 RM
(bisher)	7,20 „
„ 2. Klasse Eil- und Personenzug . .	7.20 „
„ 3. Klasse Personenzug	3,30 „
(bisher)	5,00 „
„ 3. Klasse Eil- und Personenzug . .	5,00 „
Schülermonatskarten 2. Klasse	2.60 „
(bisher)	3.60 „
Schülermonatskarten 3. Klasse	1,70 „
(bisher).	2,50 „
Teilmonatskarten 3. Klasse	1,00 „
Arbeiterwochenkarten	0,70 „
Kurzarbeiterwochenkarten	0,40 „

Als Preis der Arbeiterrückfahrkarten wird der Fahrpreis der 3. Klasse Personenzug für einfache Fahrt erhoben. Für die Beförderung von Hunden ist der halbe Fahrpreis 3. Klasse Personenzug zu zahlen.

5. Vorortverkehr, Militärfahrkarten, Bahnsteigkarten, Gepäck- und Expreßgut.

Die Einzel- und Zeitkartenpreise im Berliner und Hamburg-Altonaer Stadt-, Ring- und Vorortverkehr, die Preise der Militärfahrkarten und Bahnsteigkarten sowie die Gepäck- und Expreßgutfrachten bleiben unverändert.

6. Sonstiges. Eine Beschränkung der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten tritt in den Tagen vor Einführung der neuen Fahrpreise nicht ein.

Die beschleunigten Personenzüge werden in den Fahrplänen nicht mehr als solche bezeichnet; sie werden aber, soweit sie nicht gemäß besonderer Anordnung (etwa 30 %) als Eilzüge gefahren werden, als Personenzüge mit den bisherigen Unterwegsaufenthalten und verkürzter Reisedauer beibehalten. Dies sind etwa 70 % der heute verkehrenden beschleunigten Personenzüge, bei denen lediglich das Zeichen „BP“ wegfällt.

Wie weit haftet die Deutsche Reichsbahngesellschaft für Unfälle, die ihre Beamten bei Dienstreisen in Kraftfahrzeugen erleiden?

Von Reichsbahnoberrat **Dr. Neumann**, Regensburg.

Reichsbahnrat Dr. Kröner kommt in seinem unter vorstehendem Titel veröffentlichten Aufsatz — Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1927 Seite 210 — zu dem Schluß, daß der Eisenbahnbeamte, der eine Dienstreise in einem Kraftfahrzeug macht, bei einem etwaigen Unfall nach dem Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 zu entschädigen sei. Ich halte dieses Ergebnis nur zum Teil für richtig und Kröners Begründung für irrig.

Kröner führt zunächst zutreffend aus, daß „nur der eigentliche Betriebsbeamte als im unfallversicherungspflichtigen Betriebe der Eisenbahn beschäftigt" gelte; seiner Meinung nach soll aber eine Ausnahme von diesem Grundsatz bestehen „für den Verwaltungsbeamten dann, wenn er auf der Eisenbahn eine Dienstreise macht", und zwar deswegen, weil eine solche in den Bereich der Dienstbeschäftigung falle ebenso, wie eine von einem versicherten Arbeiter auf Veranlassung des Arbeitgebers im Interesse des Betriebs unternommene Reise als Betriebstätigkeit anzusehen sei (RGZ. Band 105 Seite 64). Hier liegt ein Irrtum vor. Der „Verwaltungsbeamte", d. h. der im inneren Dienst verwendete Reichsbahnbeamte, fällt auch dann nicht unter das UFG., wenn er auf einer Dienstreise verunglückt; denn es fehlt hier nach wie vor an der Beschäftigung im versicherungspflichtigen Betrieb. Die oben erwähnte Entscheidung des RG. besagt nur, daß ein an sich unter das UFG. fallender Beamte diesen Schutz auch für einen Unfall auf einer Dienstreise genießt, und das erwähnte Urteil spricht mit voller Absicht von dem versicherten Arbeiter. Nur derjenige Beamte, der im unfallversicherungspflichtigen Betrieb beschäftigt ist, kann dem versicherten Arbeiter gleichgestellt werden und Ansprüche aus dem UFG. wegen der Folgen eines Unfalls auf einer Dienstreise herleiten. Es ist auch gar nicht abzusehen, warum etwa derjenige „Verwaltungsbeamte", der auf einer Dienstreise verunglückt, anders behandelt werden sollte als derjenige, dem in seinem Dienstgebäude ein Unfall zustößt. Eine derartige Unterscheidung wäre durchaus willkürlich und im Gesetz nicht begründet. Ob sich der Unfall während der Beförderung auf der Eisenbahn oder etwa erst nach Ankunft an dem auswärtigen Ort ereignet, ist ohne Belang, sofern nur letzterenfalls der Zusammenhang mit der dienstlichen Beschäftigung anerkannt werden kann.

Daß — aber immer nur unter der Voraussetzung der Zugehörigkeit des Beamten zum versicherungspflichtigen Betriebe — auch Unfälle auf Dienstreisen unter das UFG. fallen, ergibt sich neuerdings auch aus der von Kröner nicht berücksichtigten, am 17. Juli 1925 in Kraft getretenen Bestimmung in § 545a der Reichsversicherungsordnung: „Als Beschäftigung in einem der Versicherung unterliegenden Betriebe . . . gilt der mit der Beschäftigung in diesem Betriebe zusammenhängende Weg nach und von der Arbeitsstätte." Ob der Weg zu Fuß oder mittels eines Beförderungsmittels zurückgelegt wird, und ob es sich um die gewöhnliche Arbeitsstätte oder ausnahmsweise um eine auswärtige handelt, ist gleichgültig; hieraus ergibt sich die Unterstellung der Dienstreise unter das UFG. Daß der neue § 545a auch im Gebiete der Beamtenunfallfürsorge entsprechend anzuwenden ist, kann nicht bezweifelt werden, da § 1 des UFG. ausdrücklich auf die Unfallversicherung verweist.

Kröner hält denjenigen Beamten, der eine Dienstreise im Kraftwagen zurücklegt, für einen im unfallversicherungspflichtigen Betrieb beschäftigten Beamten, weil der Betreffende hier „im Automobilbetrieb" verwendet sei. Diese Schlußfolgerung trifft meines Erachtens nur bei demjenigen Beamten zu, der das Fahrzeug lenkt oder (...) zur Ausbildung oder Überwachung des Lenkers, zur Prüfung des Fahrzeugs oder aus ähnlichen, mit der Beförderungstätigkeit zusammenhängenden Gründen mitfährt, nicht aber bei demjenigen, der sich des Fahrzeugs nur zum Zwecke der Beförderung bedient. Im letzteren Falle ist der Beamte keineswegs „im Fuhrwerksbetrieb" beschäftigt, wobei die Frage ganz offen bleiben kann, ob sich bei der Vorhaltung von Personenkraftwagen für Dienstreisen durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — diesen Fall nimmt Kröner gerade an — überhaupt um einen selbständigen und „gewerbsmäßigen" Betrieb (§ 5 Ziffer 7 der Reichsversicherungsordnung) und nicht vielmehr nur um eine Hilfstätigkeit im Sinne des § 539 a. a. O. handelt.

Die Entscheidung des RG., RGZ. Band 60 Seite 207, ist keineswegs beweiskräftig; dort war ein Steuerbeamter dienstlich in einer Zuckerfabrik tätig, also vom Standpunkt seines Dienstes aus in der Fabrik „beschäftigt". Es ist nicht nötig, daß der Beamte in diesem Betrieb angestellt war; es genügt, daß er vermöge seiner amtlichen Aufgaben in ihm t ä t i g und seinen Gefahren ausgesetzt ist (vgl. RGZ. Band 73 Seite 213 bezüglich eines Steuerbeamten in einer Brauerei, RGZ. Band 87 Seite 352 wegen eines mit der Überwachung der Einwanderung zur See beauftragten Polizeibeamten). Kröners Schlußfolgerung würde dazu führen, einen bei Benutzung der Straßenbahn aus dienstlichem Anlaß verletzten Beamten, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um einen Eisenbahn-, einen Post- oder einen sonstigen Beamten handelt, als im Straßenbahnbetrieb beschäftigt zu erachten. Ähnlich müßte es sein, wenn der Beamte zu seiner Dienstreise etwa einen Post- oder Privatkraftwagen, ein Pferdefuhrwerk, ein Dampf- oder Motorboot, ein Flugzeug u. dgl. benutzt, mit anderen Worten die Betriebszugehörigkeit des Beamten würde lediglich von der Wahl des Beförderungsmittels abhängen und mit diesem wechseln. Dieses Ergebnis ist unmöglich, schon deswegen, weil der Beamte eine Dienstreise ja auch unter Benutzung eines Fahrrades oder zu Fuß ausführen und auch hierbei sehr wohl einen Betriebsunfall erleiden kann, z. B. wenn er hierbei etwa von einem Kraftwagen überfahren oder vom Blitz getroffen wird (RGZ. Band 5[illegible] Seite 76). In solchen Fällen kann der tatsächlich vorliegende Betriebsunfall nicht auf das Beförderungsmittel, sondern lediglich auf die vom Beamten auszuübende dienstliche Tätigkeit, wozu auch die Beaufsichtigung gehört (RGZ. Band 86 Seite 6), gegründet werden und dieses allein ist in der Tat ausschlaggebend für die Entscheidung der Frage, ob der Beamte in einem versicherungspflichtigen Betrieb beschäftigt ist oder nicht. Die Dienstreise ist nicht anders zu beurteilen als die übrige berufliche Tätigkeit des Beamten, von der sie eben lediglich einen Bestandteil bildet (Juristische Wochenschrift 191[illegible] Seite 497), sofern nicht sogar in Ausnahmefällen sich die

amte Dienstleistung eines Beamten auf Dienstreisen ickelt. Sollte letzterer anders behandelt werden als enige Beamte, der nur bisweilen dienstlich verreist? Das RG. (RGZ. Band 75 Seite 10) hat mit Recht bei m Steuerbeamten, der eine auswärtige Brennerei kon- lieren wollte und noch an seinem Dienstort vor dem tgebäude, wo er einen Fahrschein für den Postwagen ist hatte, verunglückte, einen Betriebsunfall angenom- t, nicht deswegen, weil der Beamte etwa im Beförde- gsbetrieb der Post beschäftigt gewesen wäre, sondern l, wie schon oben bemerkt wurde, Brennereien zu den sicherungspflichtigen Betrieben zählen und „zu den in m solchen Betriebe „beschäftigten" Beamten auch die erbeamten gehören, die ihre dienstliche Tätigkeit in uereien, Brennereien oder sonstigen Fabriken ausüben, leich sie nicht in diesen Betrieben angestellt sind." Frage der Dienstreise führt das RG. dort (Seite 15) , daß „für den Beamten ein Betriebsunfall vorliegt, m er die Dienstreise, die ihn zu dem Betriebe, in dem amtlich tätig sein soll, hinführt, angetreten hat . . . Reise muß danach in ordnungsmäßiger Benutzung r ordnungsmäßigen Fahrgelegenheit ausgeführt werden, l der Zusammenhang der Reise mit der Betriebs- chäftigung darf nicht durch Ursachen, die allein in die enwirtschaft des Versicherten fallen, durchbrochen rden, wie sie ein Aufenthalt unterwegs zum Ausruhen, Erholung, zur Aufnahme von Nahrung darstellt.

Ähnlich wurde auch in einem anderen Falle (Zeitung Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1907 te 620, erwähnt RGZ. Band 75 Seite 15) entschieden, ein sächsischer Amtsstraßenmeister, der Bauarbeiten beaufsichtigen hatte, auf der Eisenbahnreise dorthin en Eisenbahnunfall erlitt. Auch hier beruht die Ent- eidung nicht etwa darauf, daß der Beamte zur Zeit des falls im Eisenbahnbetrieb beschäftigt gewesen wäre, ndern darauf, daß eben die Dienstreise seiner dienst- nen Tätigkeit im versicherungspflichtigen Baubetrieb zurechnen war.

Hiernach ergibt sich folgende Lösung. Für die Beur- ung der Frage, ob ein Unfall auf einer Dienstreise — enstfahrten am Ort sind übrigens gleichzustellen — er das UFG. fällt, ist es unerheblich, ob hierzu die enbahn oder ein anderes dienstliches oder nichtdienst- nes, öffentliches oder privates Beförderungsmittel be- zt wurde. Unfälle von Beamten, deren dienstliche tigkeit nicht einem unfallversicherungspflichtigen Be- ebe zugehört, wie im allgemeinen bei den Beamten der ., der RBD., der zentralen Ämter u. dgl. zutrifft, werden ht dadurch zu Betriebsunfällen im Sinne des UFG., sie auf einer Dienstreise eintreten, mag diese durch aftwagen oder in anderer Weise ausgeführt werden. tzteres Ergebnis bedeutet nicht in allen Fällen eine lechterstellung, sondern vielfach einen Vorteil für den eiligten Beamten, weil dieser, wenn das UFG. nicht rifft, in der Geltendmachung allenfalls weit höherer sprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz, dem BGB. dgl. gegen die DRG. nicht beschränkt wird.

Der Vollständigkeit halber ist noch darauf hinzuweisen, die vorstehend erörterte Frage keine praktische Be- tung hat für solche Reichsbahnbeamte, die vor der Ver- chlichung (1. April 1920) Beamte von Ländern waren, denen über den Rahmen der reichsgesetzlichen Unfall- rsorge hinaus auch die nicht in einem unfallversiche- ngspflichtigen Betrieb erlittenen Unfälle der Fürsorge terstellt sind (vgl. z. B. Art. 101 des bayerischen Beamtengesetzes und ähnlich in Württemberg, Baden und Sachsen). Diese Sonderstellung ist den beteiligten Beamten durch § 30 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (RGBl. 1920 S. 773) auch für die Zukunft gewahrt geblieben, sie können bei jedem Dienstunfall, mag er in einem versicherungspflichtigen Betrieb eingetreten sein oder nicht, sich auf das günstigere Landesrecht berufen, und zwar auch gegenüber der DRG., die insoweit Rechtsnachfolgerin des Reiches geworden ist (§ 43 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924).

Auch der dem Reichsrat vorliegende Entwurf eines neuen Unfallfürsorgegesetzes für Reichsbeamte vom 12. Juli 1927 — Reichsratsdrucksache Nr. 100/1927 — sieht die Ausdehnung der Fürsorge auf alle dienstlichen Unfälle vor, indem er die bisherige Beschränkung auf versicherungspflichtige Betriebe aufgibt.

Reichsbahnrat **Dr. Kröner** macht hierzu folgende Gegenausführungen:

Der Kernpunkt der strittigen Frage ist der, ob der Reichsbahnverwaltungsbeamte auf einer Dienstreise mit der Eisenbahn als „in einem versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt" angesehen werden kann. Neumann glaubt aus dem Urteil des RG. Bd. 105 S. 64 den Schluß ziehen zu können, daß nur ein an sich unter das UFG. fallender Beamter dessen Schutz auch für einen Unfall auf einer Dienstreise genießt, daß der Beamte also bereits an sich, ohne Rücksicht auf die Dienstreise, in einem versicherten Betrieb beschäftigt sein muß. Daß diese Schlußfolgerung nicht richtig ist, ergibt sich aus dem weiteren, ebenfalls zitierten Urteil des RG. Bd. 60 S. 207, in welchem ein Steuerbeamter, der doch als solcher auch nicht in einem versicherungspflichtigen Betriebe tätig ist, doch dem UFG. unterliegt, sobald er in einem anderen, und zwar versicherungspflichtigen Betriebe tätig wird. Lediglich durch seine Tätigkeit in einem versicherungspflichtigen Betriebe zur Zeit des Unfalls fällt der Beamte unter das UFG., ganz gleich, ob er sonst, vor oder nach dem Unfall, in einem versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt ist oder nicht. Es wird doch wohl kaum einem Zweifel unterliegen, daß ein Oberbaudezernent einer RBD., der als Verwaltungsbeamter dem UFG. nicht allgemein unterliegt, doch dessen Bestimmungen unterworfen ist, wenn er z. B. bei einer Streckenbereisung mit dem Schienenrad einen Unfall erleidet.

Für die Entscheidung unserer Frage ist also nicht maßgebend, ob der einen Unfall erleidende Eisenbahnbeamte ein Betriebs- oder ein Verwaltungsbeamter ist, sondern ob er seinen Unfall in einem versicherungspflichtigen Betriebe erlitten hat, und ob er auf Grund seiner dienstlichen Stellung zur Zeit des Unfalls den Gefahren des Betriebs ausgesetzt wurde. Und daß ein Verwaltungsbeamter, der auf einer Dienstreise mit der Eisenbahn einen Unfall erleidet, diesen in einem versicherungspflichtigen Betriebe erleidet, dürfte außer Zweifel sein.

Es wäre nun noch auf die Frage einzugehen, ob der Beamte, der auf der Eisenbahn nur reist, nicht aber sonst im Betriebe tätig wird, mit dieser Reise tatsächlich eine Beschäftigung im Eisenbahnbetriebe ausübt. Auch diese Frage muß bejaht werden, wie sich aus der bereits erwähnten Entscheidung des RG. in Bd. 105 S. 64 ergibt; hier wird die Reise als solche als Tätigkeit, als Beschäftigung anerkannt. Den gleichen Schluß, daß die Reise eine Beschäftigung ist, muß man aus der Entscheidung in Bd. 60 S. 207 ziehen, wonach zur Beschäftigung in einem unfall-

versicherungspflichtigen Betriebe schon genügt, daß der Beamte diesem gefährlichen Betrieb ausgesetzt wird. Es wird also gar keine besondere Tätigkeit gefordert, sondern nur die Tatsache, daß der Beamte kraft seiner Stellung als Beamter den Gefahren eines versicherungspflichtigen Betriebs ausgesetzt ist. Mit der von dem Beamten kraft seiner Dienststellung geforderten Reise auf der Eisenbahn wird der Beamte den Gefährdungen des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt.

Daß bei dieser Auffassung ein Verwaltungsbeamter auf Dienstreise anders behandelt wird als im Dienstgebäude ist keineswegs verwunderlich und in der Würdigung der verschieden großen Gefahrenmomente, denen der Beamte jeweils ausgesetzt ist, wohl begründet.

Fällt nun nach obigen Ausführungen ein Verwaltungsbeamter bei Unfällen auf Dienstreisen mit der Eisenbahn unter das UFG., so fällt er unter dieses genau so bei Unfällen auf Dienstreisen mit einem Kraftfahrzeug, wobei es ganz gleichgültig ist, ob man die Vorhaltung von Personenkraftwagen für Dienstreisen durch die DRG. als gewerbsmäßigen Betrieb im Sinne des § 537 Ziff. 7 RVO. oder als Hilfstätigkeit im Sinne des § 539 a. a. O. betra tet. In jedem Falle ist der Beamte während seiner Die reise in einem unfallversicherten Betriebe beschäftigt unterliegt sonach bei Unfällen dem UFG. Die zwar läufige Folge einer solchen auf die Rechtsprechung stützende Auslegung des UFG. ist dann die, daß a Unfälle von Verwaltungsbeamten auf Dienstreisen Straßenbahnen und anderen der Unfallversicherung unt liegenden gewerbsmäßigen Personenbeförderungsbetrie unter das UFG. fallen. Diese Schlußfolgerung ist den Beamten nicht ungünstig, da er ja neben der i nach dem UFG. zustehenden Entschädigung auch n gem. §§ 10 und 12 UFG. gegen den Unternehmer Betriebes vorgehen kann, in dem er den Unfall erlitten

Zum Schlusse mag noch erwähnt werden, daß die h vertretene Auffassung ganz zweifelsfrei in dem im E wurf bereits vorliegenden neuen UFG. zum Ausdru kommt. Dabei darf man wohl annehmen, daß das ne UFG. keine grundsätzlichen Neuerungen bringen w sondern nur die auf Grund des alten UFG. entwicke Rechtsprechung und Praxis verwertet.

Flugzeug und Eisenbahn in Amerika.

In den Vereinigten Staaten hat bis vor kurzem das Flugzeug fast ausschließlich dem Verkehr mit Postgut gedient; neuerdings entwickelt sich aber auch der Personenverkehr, und der neueste Schritt in der Entwicklung dieses Zweigs des neuzeitlichen Verkehrswesens ist das Zusammenarbeiten der Eisenbahnen mit dem Flugunternehmen, indem zwischen zwei Flüge Eisenbahnfahrten eingeschaltet werden. Hierfür finden sich bereits Vorbilder in Europa, und auch die Seereise von Amerika nach Europa soll dadurch abgekürzt werden, daß die letzte Teilstrecke vor Irland an durch die Luft zurückgelegt wird.

Zur Zeit ist immer noch die Beförderung von Postgut die Hauptaufgabe der amerikanischen Flugverbindungen. 23 solche Unternehmen stehen im Vertragsverhältnis mit der Regierung und ihre Zahl wird beständig vermehrt. Die Hauptstrecken sind New York —SanFrancisco und New York—Atlanta (Georgien) und —New Orleans. Von diesen Strecken gehen zahlreiche Zweigstrecken ab. Ihre Länge betrug im Frühjahr dieses Jahres mit den Hauptstrecken zusammen etwa 16 000 km, und die Flugzeuge legten täglich etwa 34 000 km zurück. Zunächst wurde nur am Tage geflogen, in dem Maße, wie das Handelsministerium die Flugstrecken mit Beleuchtung ausstattet, werden aber auch Nachtflüge eingerichtet, wodurch natürlich eine große Beschleunigung des Verkehrs herbeigeführt wird. Einige der genannten Flugunternehmen stehen auch in einem Vertragsverhältnis mit der American Railway Expreß-Gesellschaft, und einige befassen sich auch mit der Beförderung von Personen. Die Zahl derjenigen Unternehmen, die ihre Tätigkeit in der Beförderung von Personen und von Expreßgut sehen, nimmt schnell zu; im Mai gab es zehn solche Unternehmen, die zusammen Strecken von über 3000 km Länge beflogen.

Der Luftverkehr hat zwar, was die Verkehrsmenge anbelangt, in der letzten Zeit in Amerika erheblich zugenommen, es hat aber Schwierigkeiten, die Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu bringen. Im Jahre 1927 sind 750 t Postgut und etwa eine Million Tonnen Expreßgut durch die Luft befördert worden, und 8679 Reisende nahmen an den Flügen teil. Der Expreßgutverkehr wickelte sich im wesentlichen zwischen Detroit und Chicago ab und bestand fast ausschließlich aus Sendungen der Fordwerke. Von den 21 Unternehmen, die im Jahre 1927 Flugzeuge verkehren ließen, haben 17 Berichte an das Handelsministerium eingereicht. Danach haben ihre Einnahmen 2 201 150 Dollar, ihre Ausgaben 2 151 340 Dollar betragen, was bei einem Anlagekapital von über vier Millionen nicht zu einem auskömmlichen Überschuß geführt hat. Dabei ist noch zu beachten, daß nur die größeren Unternehmen höhere Einnahmen als Betriebsausgaben habt haben, während die kleineren mit Fehlbeträgen ab schlossen haben. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß Flugverkehr nicht auch ein rentierliches Geschäft s könnte. Das Gegenteil wird durch die Unternehmen wiesen, die verkehrsreiche Strecken befliegen.

Das wesentliche Merkmal des amerikanischen Flugv kehrs ist zur Zeit die Entwicklung des Personenv kehrs. Zahlreiche Flugverbindungen, die auch Perso befördern sollen, sind geplant. Ihre Unternehmer stehen Unterhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften mit d Ziel, ihren Verkehr mit dem der Eisenbahnen in Einkla zu bringen. Der Flugpreis beträgt im allgemeinen we mehr als 10 Cents die Meile (etwa 26 Pfg./km), ist also amerikanische Begriffe nicht hoch. Dadurch dürfte Personenverkehr wesentlich gefördert werden, zumal da Zeitersparnis, die mit der Benutzung des Flugzeugs v bunden ist, bei den großen, in Amerika zurückzulegend Entfernungen viel mehr zur Geltung kommt als in Mitt europa mit seinen beschränkten Entfernungen, wo die der Luft gegenüber dem Schienenweg oder der Landstra ersparte Zeit zum großen Teil durch die Fahrt zwisch Flugplatz und Stadtkern wieder verloren geht. Besond bemerkenswert bei der Entwicklung des Flugverkel zur Beförderung von Personen ist das Zusammenarbeit der Flugunternehmen mit den Eisenbahnen, die sicher b den Vorteile bringen wird.

Man kann seit einiger Zeit in 48 Stunden von N York nach Los Angeles, eine Entfernung von 4933 km, Eisenbahn und Flugzeug reisen. Am Tage wird dabei Flugzeug, in der Nacht die Eisenbahn benutzt. Der R sende verläßt um 6 Uhr abends mit einem Zug der Pe sylvania-Eisenbahn New York, steigt morgens um 8 Uhr Columbus (Ohio) in das Flugzeug der National Air Tra port-Gesellschaft um, und geht gegen Abend in Wichi (Kansas) auf einen Zug der Atchison, Topeca & Santa Eisenbahn über, der ihn am nächsten Morgen auf ein Flugplatz in Neumexiko absetzt. Von hier wird wie das Flugzeug benutzt, das um 5 Uhr nachmittags in L Angeles ankommt. Es wird von der Boeing Air Transpo Gesellschaft gestellt, die im übrigen einen Flugverke zwischen Chicago und Kalifornien unterhält. Die zue genannte National-Gesellschaft befördert außer ihrer h eben erwähnten Mitwirkung am Verkehr von Küste Küste Post und Personen zwischen dem Flugplatz Hadl Field in New York und Chicago; der Flug dauert sieb Stunden. Ihre Flugzeuge können 14 Fluggäste fassen. Fluggeschwindigkeit beträgt 160 km in der Stunde. Reisenden können unterwegs verpflegt werden.

Im benachbarten Kanada geht ähnliches vor sich. Die nadian Pacific Expreß-Gesellschaft, die, wie schon Name vermuten läßt, in engen Beziehungen zur nadian Pacific-Eisenbahngesellschaft steht, hat seit Anf g Mai einen Güterverkehr mit Flugzeugen im Zusamnhang mit dem Schiffs- und Eisenbahnverkehr der geinten Eisenbahn eingerichtet. Die Überseedampfer für nada laufen, von Europa kommend, zunächst Rimouski der Mündung des Lorenzstromes an, um den Lotsen zunehmen, und setzen dann die Fahrt nach Quebec, 254 ometer in zehn Stunden — Montreal — 544 km in 15 nden — Ottawa — 712 km in 20 Stunden — und Toronto 1063 km in 26 Stunden — fort. Das Flugzeug übernimmt Rimouski die Güter, deren Beförderung beschleunigt rden soll, also namentlich Geld und Kostbarkeiten, bei nen der Zinsverlust eine Rolle spielt. Sie sparen dadurch Quebec acht Stunden, bis Montreal 11 Stunden, bis awa 15 Stunden und bis Toronto 18 Stunden.

Die Canadian Pacific Expreß-Gesellschaft hat allein das cht, Güter, lebendes Vieh, Geld und Kostbarkeiten mit n Personenzügen der Canadian Pacific-Eisenbahn zu verden und kann infolgedessen von den Zielorten des Flugrkehrs die ihr anvertrauten Güter auf dem schnellsten ege mit der Eisenbahn über ganz Kanada weiter schicken. vermittelt ferner den Verkehr mit den Vereinigten aten auf dem Landwege, und die Güter, die ihr überben werden, können auch bis Vancouver gehen, um von rt mit den Schiffen der Eisenbahngesellschaft weiter nach Ostasien verfrachtet zu werden. Die Expreßgesellschaft besitzt für all diese Verkehrsbeziehungen ein Ausschließungsrecht. Zunächst finden wöchentlich zwei Flüge statt, doch soll die Zahl der Flugzeuge vermehrt werden, und der Verkehr soll verstärkt werden, wenn sich das Bedürfnis dazu herausstellt. Ein Personenverkehr findet zur Zeit noch nicht statt. Man will erst mit der Beförderung von Gütern und Post Erfahrungen sammeln und abwarten, ob sich das Bedürfnis fühlbar macht, auch Personen durch die Luft zu befördern. Die neue Einrichtung hat sich so weit bewährt, daß die kanadische Regierung mit dem Gedanken umgeht, einen Flugverkehr von der Küste des Atlantischen bis zu der des Stillen Ozeans einzurichten, doch wird die Durchführung dieses Plans voraussichtlich noch bis nächsten Sommer verschoben werden. Vorläufig hat die Pacific Airways-Gesellschaft, das größte Unternehmen seiner Art in Kanada, einen Schnellpaketverkehr zwischen Winnipeg und Vancouver eingerichtet. Mit ihren Flugzeugen übt sie zugleich den Forstschutz aus und überwacht die Fischerei auf dem Meere.

Die Vereinigten Staaten sind bis jetzt noch hinter Europa in der Entwicklung des Luftverkehrs zurückgeblieben. Sie machen aber große Anstrengungen, den Vorsprung, den Europa noch vor ihnen hat, einzuholen, und die Ansätze, die neuerdings gemacht worden sind, lassen erwarten, daß in der nächsten Zeit eine lebhafte Entwicklung des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten einsetzen wird. Wernekke.

Der Omnibusverkehr der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in New York.

Von Reichsbahnoberamtmann W. **Paschasius**, z. Zt. New York.

Die Baltimore & Ohio-Eisenbahn hat kürzlich eine bechtenswerte Neuerung eingeführt, die ihre beabsichtigte Wirkung auf das von New York abreisende und dort ankommende Publikum sicher nicht verfehlen wird. Sie hat

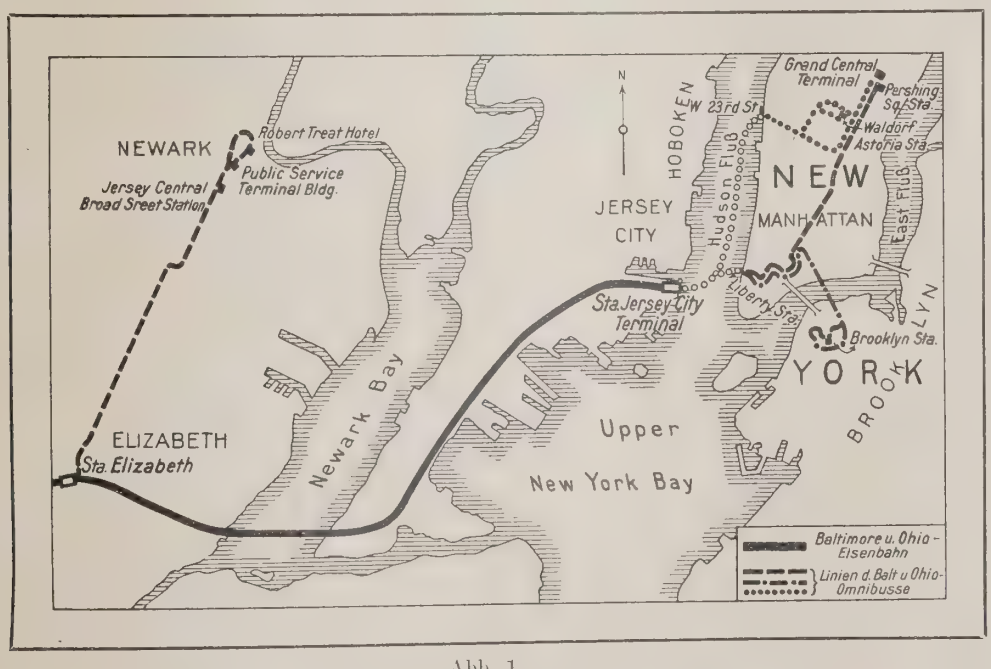


Abb. 1.
Karte der Omnibuslinien der Baltimore und Ohio-Eisenbahn.

Station und eine zweite Linie nach Brooklyn (Abb. 1). Die Beförderung in den eleganten Kraftomnibussen, die 23 Personen mit ihrem Handgepäck aufnehmen können, ist für die zu- und abgehenden Reisenden dieser Bahn frei. Außerämlich im Anschluß an ihren Zugdienst einen eigenen mnibusbetrieb zwischen ihren getrennt liegenden Bahnöfen eingerichtet und zwar von ihrer Station Elizabeth ach Newark und von der Station Jersey City einmal in as Herz von New York in Manhattan zur Pershing Square ordentlich bequem ist, daß die Omnibusse in der Bahnhofshalle in Jersey City dicht an den Zug heranfahren und neben ihm halten (Abb. 2). Die Reisenden können dort ohne Zeitverlust unmittelbar umsteigen — die bahnseitige Abfertigung für die mit dem Zuge Weiterfahrenden ist

Abb. 2.
Der Omnibus neben dem Zug in der Bahnhofshalle in Jersey City.

Abb. 3.
Abfertigung der Reisenden in Pershing Square Statio

bereits in der Abfahrtsstation des Omnibusses in der Stadt erledigt (Abb. 3) —, wodurch sie das lästige Treppensteigen und die langen Zugangswege in der Eisenbahnstation vermeiden.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Gewißheit, daß die Reisenden, die mit dem Eisenbahn - Omnibus zum Bahnhof fahren, den Zug auf jeden Fall erreichen. Über den Hudson-Fluß werden die Omnibusse mit den Fahrgäste auf den dem allgemeinen Verkehr dienenden großen Fährbooten übergesetzt (Bild 4). Die

Abb. 4.
Der Omnibus auf dem Hudsonfährboot.

Omnibusse von und nä Manhattan durchqueren d dortigen Geschäfts-, Hote und Theaterviertel und bi ten bei der Überfahrt übe den Hudson die wel berühmte Aussicht auf di Wolkenkratzer. Unterweg halten sie zum Ein- ode Aussteigen an einigen gro ßen Hotels und Fahrkarte Ausgabestellen in der Stad Die Baltimore & Ohio Eisenbahn erhofft von die ser Neuerung eine groß Anziehungskraft für ihr Linien und damit eine er hebliche Steigerung ihre Personenverkehrs.

Bücherschau.

— **Mathematisch-Naturwissenschaftlich-Technische Bücherei.** Herausgegeben von Dr. phil. Ewald Wasserloos, Oberstudiendirektor in Essen, und Dr. phil. Georg Wolff, Studiendirektor in Hannover. Berlin 1928. Verlag Otto Salle. Bd. 18. Die Hauptfragen der heutigen Naturphilosophie II. Von Prof. Dr. B. Bavink, Oberstudienrat in Bielefeld. VIII, 174 S. Preis geb. 4,20 RM. Bd. 23. Planktonkunde. Eine Einführung in die Ökologie der im Wasser schwebenden Kleinwelt von Dr. Wilhelm Heesen, Studienassessor in Tecklenburg in Westf. Mit 25 Abbildungen im Text. XI, 90 S. Preis geb. 2,80 RM.

Die vorliegenden beiden neuen Bändchen der „Mathematisch - naturwissenschaftlich - technischen Bücherei" *) reihen sich den bereits erschienenen würdig an. Im 18. Bändchen beschließt Prof. Dr. B. Bavink seine interessanten Darlegungen über „Die Hauptfragen der heutigen Naturphilosophie"; charakteristisch für seinen Standpunkt ist die Verbindung eines erkenntnistheoretischen kritischen Realismus (im Sinne Hartmanns, Külps und Bechers) mit einem metaphysischen Idealismus, der ihn zu einem dem christlichen Theismus sehr nahestehenden Pantheismus hinführt. Ein ganz anderes Gebiet behandelt im 23. Bändchen Studienassessor Dr. Wilhelm Heesen in der „Planktonkunde", der Lehre von der im Wasser schwebenden Kleinwelt; die beiden Abschnitte über die Bedeutung des Planktons für das Fischereiwesen und die Beteiligung des Planktons an der Selbstreinigung der Gewässer zeigen, wie die naturwissenschaftlichen Erkenntnisse der Biologie auch für Technik, Handel und Verkehr bedeutsam sind.

Einer besonderen Empfehlung bedürfen die beiden neuen Bändchen nicht, da sie für sich selbst sprechen.

Sch

*) Vgl. Jahrg. 1927, Nr. 26, S. 721, und Nr. 49, S. 1366. Jahrg. 1928, Nr. 5, S. 138, und Nr. 29, S. 789.

Die Kartei im Ermittlungsdienst auf großen Dienststellen.

Auf großen Güterstellen treten Unregelmäßigkeiten in Güterbewegung, die das Einsetzen des Ermittlungsnstes beanspruchen, verhältnismäßig stärker in Erscheiung als auf mittleren und kleinen Güterstellen. Die sachen liegen hauptsächlich in der ständigen Personalwegung, in den vielen Verkarrungsmöglichkeiten bei er großen Anzahl von Stapelplätzen und im vielfach tretenden Platzmangel bei starkem Verkehrsanfall. ion ein kleiner Geschäftsbetrieb läßt einen stetigen rsonalbestand als wünschenswert erscheinen. Je größer Betrieb aber ist, desto mehr besteht an und für sich Bedürfnis nach stetigen Personalverhältnissen. Und ch läßt sich hier aus wirtschaftlichen Gründen das Berfnis schwer verwirklichen, weil der ständig wechselnde iteranfall ein Steigen und Fallen der Personalbedarfsfern bedingt. Auf kurze Zeit eingestellte oder aus Bahnistereien herangezogene Arbeiter müssen das regelrechte ammpersonal ergänzen. Die Ersatzkräfte, welche oft tzlich eingesetzt werden müssen, kennen die örtlichen rhältnisse nicht genügend. Es treten dann Verkarrunn und Verstapelungen in oft unerquicklicher Höhe ein. e Verkarrungen bilden in der Regel die Ursache der ennung von Gut und Papier.

Es ist nun Sache des Ermittlungsdienstes, so schnell ie möglich den Verbleib des Gutes oder der Papiere stzustellen oder durch Ausstellung von Ersatzpapieren is Gut seinem Empfänger zuzuführen. Die Ermittlungsrschriften bilden für die Regelung dieser Fälle die Anitung. Sie schreiben vor, daß die Meldezettel der Lade-amten über überzählige und fehlende Güter in Meldeicher einzutragen sind und daß entweder sofort oder ich Ablauf bestimmter Tage (je nach der Art des Gutes) is Fehlen oder das Überzähligsein den Versandstationen, er Unterausgleichstelle (Uast) und dem deutschen Ausleichamt (Dagla) zu melden ist. Die Innehaltung der feldefristen und die Sicherstellung der rechtzeitigen und nunterbrochenen Nachforschetätigkeit sind das Wichtigste n Nachforschedienste und nur möglich, wenn die Leitung ie Übersicht über die Unregelmäßigkeiten behält. Die isherige übliche Arbeitsweise „Eintragung in Meldeücher" sicherte die chronologische Behandlung der zuächst vorzunehmenden Meldungen, genügte auch und ird weiter den Anforderungen kleinerer Dienststellen enügen, entspricht aber nicht ganz den einen ständigen eichten Überblick verlangenden Ansprüchen großer Dienststellen. Auf umfangreichen Dienststellen ist ein tetiges Durchsehen der Meldebücher notwendig, um festustellen, ob die Meldetermine eingehalten und ob die Nachforscheschreiben rechtzeitig beantwortet werden. Die Durchsicht wird durch die Menge der Unregelmäßigkeiten ehr erschwert, weil zwischen vielen inzwischen erledigten Fällen noch unerledigte Fälle offen stehen. Die Schwierigeiten in dieser Hinsicht sind ohne weiteres auffällig, venn man bedenkt, daß auf einer Güterabfertigung, wie Frankfurt (Main) Hbf., allein in der Zeit vom 16. August bis 31. Dezember 1927 14 837 verschiedene Nachforschungsälle (Eingangsgut) zu behandeln waren. Treten zu dieser lenge von zu bearbeitenden Fällen noch personelle Schwierigkeiten durch Erkrankungen, Beurlaubungen, Versetzungen, Kommandierungen (was häufig eintritt), so bildet die ordnungsmäßige Behandlung besonders in Zeiten tarker Arbeitsanfälle eine schwere Aufgabe.

Es war daher eine interessante Aufgabe, im Ermittungsdienste nach einem Verfahren zu suchen, das den Ermittlungsvorschriften nachkommt, das gleichzeitig aber uch vereinfachend und einen sofortigen Überblick über den jeweiligen Stand der Geschäfte gebend wirkt. Die Lösung mußte in der Richtung gesucht werden, daß folgende wichtige Arbeitspunkte erfüllt wurden:

1. Ausschaltung doppelter Arbeitsgänge.
2. Leichte Arbeitsverteilung.
3. Übersichtlichkeit durch Ausschaltung erledigter Fälle.
4. Leichte Einteilung und übersichtliche Terminwahrung.
5. Schnelle Abstimmung zwischen fehlenden und überzähligen Gütern.
6. Erleichterung der Schuppenrevisionen.
7. Wirtschaftlichkeit.

Die Lösung brachte die Kartei.

Sie wurde versuchsweise auf der Güterabfertigung Frankfurt (Main) Hbf. eingerichtet und hat die Erwartung erfüllt. Die Einrichtung der Kartei ist folgende:

Die Kartei ist zweifarbig: weiß für fehlende, rot für überzählige Güter. Die Karteiblätter haben eine Größe von 22,5 × 18,5 und sind aus steifem Papier in Postkartenstärke hergestellt. Die Vorderseite des Karteiblattes entspricht dem textlichen Inhalt eines Meldezettels, die Rückseite dem des Meldebuches (jedoch in horizontaler Anordnung). In der linken oberen Ecke der Vorderseite ist ein rechteckiger freier Raum zum Eintrag des Namens der Versandstation, der obere Rand der Vorderseite zeigt weiterhin die Zahlen 1 bis 31 (entsprechend den Monatstagen). Für die Behandlung der Kartei sind Reiter in vier verschiedenen Farben zur Kennzeichnung der Termine notwendig: grüne für Versandstation, gelbe für die Unterausgleich-Stelle, rote für das deutsche Ausgleich-Amt, schwarze für Diebstahlsfälle. Für die Einstellung der Karteiblätter sind folgende Kasten vorzusehen:

1 Kasten für unerledigte Fehlgüter.
1 Kasten für unerledigte überzählige Güter mit Untereinteilung für Güter ohne und mit Bezettlung.
1 Kasten für ans Ausgleich-Amt gemeldete Fehlgüter.
1 Kasten für ans Ausgleich-Amt gemeldete überzählige Güter.
1 Kasten für erledigte Fälle.

Die Arbeitsweise ist folgende:

Der Ladebeamte schreibt den Meldezettel, d. h. bereits die Karteikarte und gibt die Karte an den Ermittlungsbeamten weiter (wie bisher). Der Ermittlungsbeamte trägt die Karte in eine einfache Kontrolliste mit folgenden Spalten:

lfde. Nr. — Versandstation — + oder —

Die laufende Nummer ersetzt die Meldebuchnummer. Sie wird wie bisher auf der Karte links oben vermerkt. Der Ermittlungsbeamte setzt alsdann die Terminreiter auf und stellt die Karten in einen der Kästen für unerledigte Fälle, nachdem er zuvor im Gegenkasten geprüft hat, ob das Gut nicht schon gemeldet ist, er prüft also beispielsweise bei überzähligen Gütern im Kasten von Fehlgütern nach, ob das Gut nicht schon fehlend gemeldet ist. Die Aufstellung in den Karteikasten erfolgt nach den Abgangsstationen (abgesehen bei dem Kasten für überzählige Güter ohne Beklebung, die nach Verpackungsart eingestellt werden).

Die Meldebücher fallen weg.

Der Umfang der Kasten ist nur gering, weil die erledigten Fälle sofort entfernt und nach der Kontrollnummer geordnet aufbewahrt werden.

Gerade hierin liegt ein großer Vorteil in bezug auf Übersichtlichkeit, weil stets nur durchweg etwa 150 Karten, die in sich wieder nach der Abgangsstation alphabetisch und materienweise geordnet sind, durchzuprüfen sind. Ein Blick über die Kartei genügt, um festzustellen, wann eine Meldung zu erfolgen hat, ob die Meldungen rechtzeitig erfolgt sind, und ob die Gesamtnachforschearbeiten auf dem Laufenden sind. Kann ein Ausgleich vorgenommen werden, so werden die Karten mit etwaigem Schriftwechsel durch Heften mit einfacher Zange vereinigt, mit einem entsprechenden Vermerk versehen und weggelegt. Die dem Dagla gemeldeten Karten werden der allgemeinen Kartei entnommen und dem Daglakasten nach dem Alphabet der Versandstationen geordnet einverleibt. Nach Erledigung der Ermittlungssache werden alsdann die Karten in die weggelegten Karten nach der Kontrollnummer eingeordnet.

Als besondere Vorteile haben sich erwiesen:

1. Es stehen nur die noch zu erledigenden Karten vor dem Bearbeiter.
2. Die Reiter erklären durch ihre Farbe sofort den augenblicklichen Stand der Nachforschetätigkeit. Ein Blick in den offenen Kasten genügt, um beurteilen zu können, ob Rückstände vorhanden sind.
3. Die Kartei läßt eine leichte Arbeitseinteilung zu. Es können beliebig viele Bearbeiter beschäftigt werden, was die Buchform nicht zuläßt. Hierdurch ist

eine rationellere Ausnutzung der Personale gewährleistet.

4. Die Handhabung der Kartei ist einfach. Für ihre Bedienung brauchen keine hochwertig bezahlten Kräfte verwendet zu werden.
5. Die Kartei ermöglicht eine sofortige Antwort, wie andere Stationen arbeiten.
6. Die Karteiblätter werden nicht eher den Arbeitskästen entnommen als bis sie auch tatsächlich erledigt sind. Beim Buchverfahren konnte es leicht vorkommen, daß beim Ablegen der Meldebücher eine noch offene Sache übersehen wurde.
7. Das Arbeiten mit dem Dagla ist leicht und übersichtlich, da sämtliche dem Dagla gemeldeten Fälle in einem besonderen Karteikasten solange zusammenstehen, bis ein Ausgleich erzielt ist, oder eine Erledigung durch einen Ersatzantrag stattgefunden hat.
8. Eine Nachprüfung der Verschläge für überzählige Güter ist sehr erleichtert. Es brauchen nur die vor dem Bearbeiter stehenden roten Überzähligkarten mit den in Verschlägen stehenden Gütern verglichen zu werden.
9. Eine Abstimmung zwischen überzähligen (rot) und fehlenden (weiß) Gütern ist durch ihre alphabetische Einordnung in die Kartei nach Versandstationen einfach und geht dadurch schnell vonstatten.
10. Die Abstimmung der täglichen Schuppenrevision ist aus dem bei 9 geschilderten Grunde ebenfalls leicht und vor allen Dingen gründlich.
11. Wegfall sämtlicher Meldebücher. Die Eintragung in die Meldebücher bedeutet eine überflüssige Arbeitswiederholung durch die Abschrift der Meldung.
12. Leichte Übersicht über die noch zu erwartenden Ersatzanträge.
13. Da die Karten mit dem Schriftwechsel vereinigt werden, erfaßt man sofort die gesamten Vorgänge.
14. Bei Ablieferungsnachweisen ist die Nachprüfung, wo eine Unregelmäßigkeit besteht, sehr einfach.
15. Das Abstimmen mit anderen ähnlich lautenden Stationen oder Dienststellen am gleichen Orte auf Grund der Ortsbenachrichtigungen geht ebenfalls schneller als bei der Buchform vor sich.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Kartei für den Ermittlungsdienst auf großen und sehr großen Dienststellen, wo es vor allen Dingen auf Übersichtlichkeit der Arbeitsanfälle ankommt, gegenüber der Buchform die wirtschaftlichere Arbeitsmethode darstellen dürfte.

H. Jughenn.

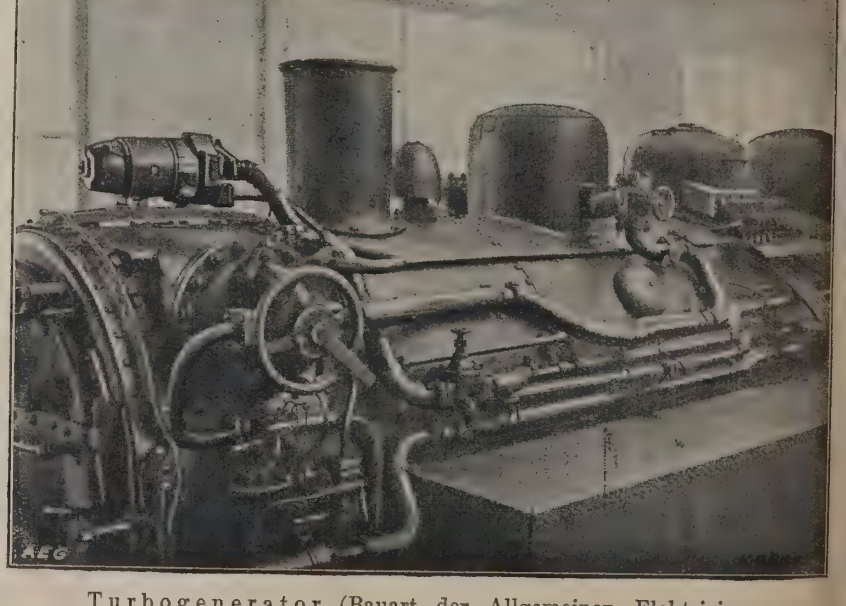
Elektrische Zugbeleuchtung durch Turbogeneratoren von der Lokomotive aus.

Die Verwendung von Achsdynamos, die bei D-Zügen trotz ihrer hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten zur Zufriedenheit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft arbeiten, stößt bei Personenzügen und vor allem bei Kleinbahnen auf große Schwierigkeiten. Die Achsdynamos übernehmen bekanntlich die Stromlieferung erst von einer höheren Geschwindigkeit ab; die Batterien liefern die notwendige Energie bis zur Erreichung der erforderlichen Geschwindigkeit und während des Stillstandes des Zuges. Schon bei Personenzügen in dicht besiedelten Gebieten sollen die angestellten Versuche ergeben haben, daß die für die Stromversorgung durch die Achsdynamos erforderliche Geschwindigkeit nur verhältnismäßig selten und dann auch nur kurzzeitig erreicht wird. Da aus diesem Grunde die Batterien den Hauptanteil der Beleuchtungsenergie zu liefern haben, müssen sie große Abmessungen erhalten, so daß die ganze Anlage wenig wirtschaftlich erscheint. Dabei soll die Lebensdauer solcher Batterien nur recht kurz sein, weil die Aufladung durch die Dynamos nicht in genügendem Maße erfolge und sie daher zu stark entladen würden.

Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den Kleinbahnen, darum hat man die Beleuchtung des Zuges einem auf der Lokomotive angeordneten Turbogenerator übertragen (vgl. nebenstehende Abb.), d. h. einer Stromquelle, die von der Geschwindigkeit des Zuges und von den Haltezeiten unabhängig ist. Derartige „durchgehende" Zugbeleuchtungseinrichtungen sind bereits, vor allem wohl wegen ihrer Billigkeit, Einfachheit und ihres guten Wirkungsgrades, mehrfach bei Kleinbahnen angewendet worden und sollen sich recht gut bewährt haben.

Während bei der Beleuchtung durch Achsdynamos Batterien unumgänglich notwendig sind, kann man sie bei Beleuchtung von der Lokomotive aus entbehren, da ja der Turbogenerator die Beleuchtung ohne Unterbrechung übernimmt, vorausgesetzt, daß die Lokomotive nicht vom Zug getrennt wird.

Eine solche Anlage ist z. B. bei den Zügen der Oberschlesischen Überlandbahnen G. m. b. H. Gleiwitz eingebaut



Turbogenerator (Bauart der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft) auf einer 1 C 1-Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

worden. Hier hat man zuerst nur die Dampflokomotiven mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Da aber von den 500 W, die der Turbogenerator abzugeben imstande ist, nur insgesamt rd. 110 W für die eigentliche Lokomotivbeleuchtung (Scheinwerfer, Wasserstands- und Führerhausdeckenlampen) benötigt wurden, lag es nahe, die restlichen 390 W

Personenwagenbeleuchtung heranzuziehen, die bis dahin in unzulänglicher Weise durch Petroleumlampen erfolgte. Die Einrichtungsarbeiten waren verhältnismäßig einfach, da jeder Personenwagen neben Lampen, Schaltern und Sicherungen nur mit einer auf dem Dache zu befestigenden Durchgangsleitung zu versehen war. Durch eine sinnreiche Anordnung der Lampen können Züge bis zu 12 Wagen mit der angegebenen verhältnismäßig kleinen Leistung beleuchtet werden.

Da die Kosten der Beleuchtungsausrüstung eines Wagens sich auf nur rd. 120 RM belaufen, wird sich nun auch manche Kleinbahn auf elektrische Beleuchtung umstellen können.

Es ist jedoch zu empfehlen, bei Bahnbetrieben vorbeschneter Art Turbogeneratoren von 1,5 oder 3 kW vorzusehen, die für diesen Zweck — sowie zur Beleuchtung von Schiffen, Dampfbaggern, Kranen usw. — nunmehr serienmäßig von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hergestellt werden.

Noch vollkommener wird die durchgehende Zugbeleuchtungsanlage, wenn man in dem Packwagen oder an einer anderen geeigneten Stelle des Zuges eine Batterie unterbringt, welche die Stromversorgung der Wagen während der Zeit übernimmt, in der die Lokomotive abgekuppelt ist. Bei sehr langen Zügen, bei Vollbahnen, oder wenn einzelne Wagen oftmals längere Zeit abgetrennt werden müssen, empfiehlt es sich, in jedem Wagen eine Batterie unterzubringen. Diese kann dann aber sehr klein gehalten werden, da sie im Gegensatz zur Zugbeleuchtung mittels Achsdynamos nur sehr selten in Tätigkeit tritt. Die Batterien werden tagsüber von dem auf der Lokomotive befindlichen Turbogenerator aufgeladen.

W. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Königsbergs neuer Güterbahnhof.** Am 1. September d. J. ist in Königsberg (Pr.) der neue Güterbahnhof Nord der Deutschen Reichsbahn dem Verkehr übergeben worden. Der neue Güterbahnhof ist im Rahmen der völligen Neugestaltung der Königsberger Bahnanlagen entstanden, die bis zum Jahre 1932 fertiggestellt sein sollen. Mit der ständig zunehmenden Ausdehnung der Stadt besonders in nördlicher und nordwestlicher Richtung wurde die damit gleichfalls wachsende Entfernung von den Güterbahnhöfen Ost und Lizent um so unangenehmer empfunden, als erhebliche Höhenunterschiede innerhalb der Stadt zu überwinden waren. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Güterbahnhofs Nord wird daher besonders begrüßt, zumal man ihn mit den modernsten Vorrichtungen ausgestattet hat.

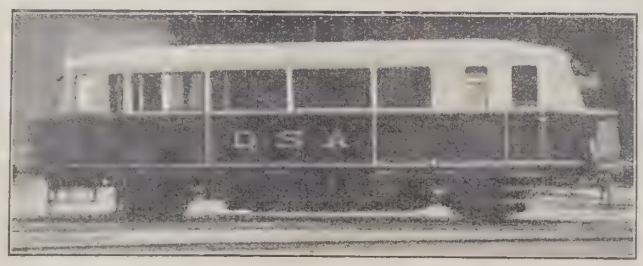
— **Aufhebung des Sichtvermerkzwanges zwischen Italien und Deutschland.** Nach der vor kurzem zwischen der deutschen und italienischen Regierung getroffenen Vereinbarung wird der Sichtvermerkzwang für die Einreise der Staatsangehörigen des einen Landes in das Gebiet des anderen vom 15. September 1928 aufgehoben. Zur Einreise genügt fortan der Besitz eines gültigen Reisepasses. Für die Einreise in die italienischen Kolonien bleibt der Sichtvermerkzwang bestehen.

— **Verwaltungs-Akademie Berlin.** Das in Nr. 32 S. 875 bereits angekündigte Vorlesungsverzeichnis für das Wintersemester 1928/1929 ist erschienen. Es enthält eine große Auswahl von Vorlesungen und Übungen aus den Gebieten der Rechts-, Staats-, Wirtschafts- und Fachwissenschaften. Die Vorlesungen und Übungen sind so ausgewählt, daß Anfänger als auch im Studium fortgeschrittene Hörer ihre wissenschaftliche Weiterbildung betreiben können. Beginn der Vorlesungen: 29. Oktober. Anmeldung: Vom 15. Oktober 1928 an im Sekretariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51. Ende des Semesters: 15. Februar 1929. Das Vorlesungsverzeichnis für das Wintersemester 1928/1929 enthält unter IV für Reichsbahnbeamte folgende Vorlesungen: Dr. Spieß, Reichsbahndirektor, Deutsches und internationales neues Gütertransportrecht, drei Doppelstunden. Leibbrand, Reichsbahndirektor, Eisenbahnbetriebswissenschaft, drei Doppelstunden. Kittel, Reichsbahndirektor, Organisationsfragen, drei Doppelstunden. Dr. Homberger, Reichsbahndirektor, Eisenbahnfinanzwissenschaft, drei Doppelstunden, Menert, Reichsbahndirektor, Zeitfragen der Personalverwaltung, drei Doppelstunde.

Alles Nähere ist aus dem Vorlesungsverzeichnis zu ersehen, das gegen Einsendung von 60 und 20 Rpf Porto vom Sekretariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51, bezogen werden kann.

Ungarn.

— **Neuartige Triebwagen im Dienste der Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft Budapest.** Um auf Eisenbahnlinien, welche trotz ihrer Bedeutung doch nur geringere Frequenz aufweisen, einen guten, der Neuzeit gerechten Verkehr aufrecht erhalten zu können, hat die Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft, Direktion Budapest, vorläufig drei Triebwagen in Betrieb gestellt, die bezüglich ihrer Form und Bauart ganz neuartig sind. Diese Triebwagen wurden nach den Plänen und Angaben des königl. ungarischen Oberregierungsrates Ing. Alexander Pogány, Generaldirektors der Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft, in der Maschinenfabrik der Firma „Ganz & Cie. Danubius", Budapest, erbaut. Die Wagen, auch äußerlich und in ihrer ganzen Ausführung leicht und elegant, sind ein gelungenes Erzeugnis dieses Werkes auf Grundlage von gut durchdachten Plänen.



Ganz neu ist der die Triebkraft erzeugende, patentierte sechszylindrige kompressorlose Rohölmotor, System Ganz-Jendrassik, welcher bei einer Umdrehungszahl von 1000 in der Minute 72 PS leistet. Der Motor erreicht den für die ersten Zündungen erforderlichen Wärmegrad — während der Anlaßperiode — ohne thermische oder elektrische Behelfe, auf rein mechanischem Wege mittels der Jendrassik'schen Einrichtung. Die Kraftübertragung auf die Triebwelle erfolgt mittels eines Wechselgetriebes mit pneumatischer Steuerung durch eine Cardan-Welle. Das Wechselgetriebe ermöglicht bei 1000 Umdrehungen die Anwendung von vier Geschwindigkeiten, d. i. von 17, 32, 50 und 75 km in der Stunde.

Der Rohölbehälter befindet sich auf dem oberen Teil des Führerstandes, sein Fassungsraum beträgt 250 Liter für fast 1000 km. Der Ölbehälter wird durch eine Flügelpumpe bedient. Die Kühlvorrichtung wurde, abweichend von der bisherigen Praxis, nicht auf dem Dache des Wagens, son-

dern an dessen beiden Stirnseiten angeordnet. Durch diese Neuerung wird eine bedeutende Verminderung des auftretenden Luftwiderstandes bei dem mit großer Geschwindigkeit (75 km Std.) verkehrenden Wagen erzielt, ferner wurde eine Anbohrung des Daches vermieden, sowie auch die Vornahme der Revision und etwaiger Reparaturen an der Kühlvorrichtung hierdurch erleichtert. Durch diese Anordnung gewann der Wagen auch eine viel gefälligere Form. Der Wagen wurde mit Luftdruckbremse System Knorr, mit Handbremse und mit pneumatischem Sandstreuer versehen.

Allgemeinen Beifall fand die von den bekannten Eisenbahnwagen abweichende Form und der äußere Anstrich des Wagens (dunkelblau mit Goldrand bis zu den Fenstern, der obere Teil des Wagenkastens elfenbeinweiß), ebenso seine diskrete und geschmackvolle innere Einrichtung.

Im zweiachsigen Wagen ist keine Klassenteilung, es stehen 43 Sitzplätze und 10—12 Stehplätze zur Verfügung. Die Rücklehnen der Holzbänke können derart umgeklappt werden, daß die Reisenden sowohl bei der Hin- als bei der Rückreise, stets in der Fahrtrichtung Platz nehmen können. Dies ist aus dem Grunde von Vorteil, weil die Wagen von beiden Enden aus bedient werden können, so daß ein Umdrehen derselben nicht notwendig ist. Große Fenster sichern die freie Aussicht nach allen Richtungen. Die Beleuchtung ist elektrisch. Die Heizung erfolgt durch die Auspuffgase.

Der Triebwagen erreichte bei der Probefahrt eine Stundengeschwindigkeit von 90 km. Im Fahrplan verkehrt derselbe mit 75 km in der Stunde.

Zur Sicherung eines ruhigen Ganges des in beiden Richtungen mit derselben großen Geschwindigkeit laufenden Wagens, können die Achsen in der Lager-Mittelstellung mittels einer Vorrichtung, Patent Pogány, fixiert werden, wodurch erreicht wird, daß stets nur die vorne laufende Achse über das zum Einstellen in Krümmungen nötige Spiel verfügt, während die hintere Achse fixiert bleibt. Die Erfahrung lehrt, das bei zweiachsigen Triebwagen dieser Art das sonst unvermeidliche, unangenehme Rütteln ganz unterbleibt.

Abweichend von der bisherigen Gewohnheit, versieht der Triebwagenführer seinen Dienst nicht stehend, sondern sitzend. Von seinem Sitzplatze aus kann er die Strecke frei überblicken, sämtliche zur Handhabung und Beobachtung notwendigen Hebel, Apparate und Meßinstrumente liegen in seinem Handbereich.

Die wichtigeren Daten des Wagens sind: Zahl der Achsen 2, mit Rollenlager S. K. F. ausgerüstet, Abstand der Achsen 7 m, Rohölmotor 72 PS, Sechszylinder, Bohrung 130 mm, Hub 160 mm, Umdrehungszahl 1000 pro Minute, Zugkraft bei 16 km Stundengeschwindigkeit 960 kg, Beleuchtung System Bosch, Gewicht des leeren Wagens 18 800 Kilogramm, Gewicht des Wagens im betriebsfähigen Zustande 19 200 kg, auf einen Sitzplatz entfallen 447 kg, auf 1 m Länge entfallen 1510 kg, auf 1 m² Nutzfläche entfallen 675 kg.

Übrige europäische Länder.

— **Aufschub der schwedischen Tarifreform.** Durch den nordschwedischen Grubenstreik ist das Betriebsergebnis der schwedischen Staatsbahn derart ungünstig beeinflußt worden, daß die geplante Tarifherabsetzung, wie der Verkehrsminister Meurling kürzlich erklärte, zur Zeit nicht vorgenommen werden kann. Selbst wenn am 1. September der volle Erzversand in Lappland wieder aufgenommen werden sollte, ist für die schwedische Staatsbahn noch mit einem erheblichen Verlust für 1928 zu rechnen. Die schwedische Regierung plante eine Tarifherabsetzung, die eine jährliche Mindereinnahme von 8—10 Mill. Kr zur Folge haben würde und die am 1. April 1929 durchgeführt werden sollte. Die Voraussetzung war, daß der Staatshaushalt die entsprechende Mindereinnahme der Eisenbahn vertrug, d. h. 2,5 Mill. Kr im Vierteljahr, und daß die Rücksicht auf den Gemeinschaftsverkehr mit den Privatbahnen keine Hindernisse für die Durchführung der Tarifherabsetzung in den Weg legen würde. Die erste Voraussetzung ist durch den Bergarbeiterstreik so gut wie zunichte gemacht. Da hierzu kommt, daß die Verhandlungen mit den Privatbahnen bisher ergebnislos verlaufen sind, erscheint die Durchführung der Tarifherabsetzung zum 1. April 19 schwer durchführbar. In der Zwischenzeit sind allerdi bereits besonders dringliche Tarifermäßigungen durch führt worden (vgl. S. 461, 574 d. Ztg.).

— **Beschleunigung nordfinnischer Eisenbahnbauten.** D finnische Regierung trägt sich mit dem Gedanken, wichtige nordfinnische Verbindungsbahn Uleaborg (Oul —Kajana noch in diesem Jahr bis nach Kiehimä fer zu stellen. Die Bahn durchquert waldreiche Gebiete lär dem Uleafluß. Dadurch wird auch der bekannte Lac fangort Vaala dem Eisenbahnnetz angeschlossen werd Die Regierung begründet die Beschleunigung der Arbeit damit, daß im Flußgebiet des Uleaflusses die Gefahr ei Mißernte besteht, und daß die Versorgung dieser Gegend mit größeren Lebensmitteltransporten auf der Linie Ul borg—Kajana vor sich gehen müßte.

— **Wachsender Güterverkehr auf den polnischen Eisenbahnen.** Auf Grund amtlicher Daten hat sich der Güterverkehr auf den polnischen Eisenbahnen im Juni d. J. Tagesdurchschnitt auf 17 314 Wagen (15 t) gegenü 15 595 Wagen im Vormonat und 15 465 im Juni 1927 steigert. Den stärksten Anteil an dieser Erhöhung hab die Inlandstransporte, die im Berichtsmonat 11 531 geg über 10 304 bzw. 9951 Wagen erreichten. Die Ausland transporte stellten sich in den betreffenden Monat auf 3417 bzw. 3116 bzw. 3246 Wagen. Die Steigerung d Auslandstransporte entfällt vornehmlich auf Kohle (23 gegen 1134 bzw. 1084 Wagen) und auf Holz (779 geg 639 bzw. 1025 Wagen). Von ausländischen Bahn übernahmen die polnischen Staatsbahnen im Juni 19 696, im Mai 1928 638 und im Juni 1927 750 Wagen. Durchgangsverkehr durch Polen gingen 11 gegen 1081 bzw. 1147 Wagen. — Auf dem Gebiete d Freien Stadt Danzig wurden im Juni d. J. 476 Wag gegenüber 456 bzw. 371 Wagen täglich verladen.

— **Neuregelung des internationalen Zugverkehrs i Durchgang durch Polen.** Von zuständiger polnischer Sei wird mitgeteilt, daß auf der letzten Konferenz der Ve treter der polnischen Eisenbahndirektionen beschloss wurde, eine Reihe von Anträgen für die internationa Fahrplankonferenz in Wien auszuarbeiten. U. a. ist vo gesehen, einen Antrag hinsichtlich der Leitung der D-Zü Warschau—Paris statt über Lodz—Posen, üb Kutno—Strzalkowo—Posen zu stellen. Durch die Uml tung würde eine Verkürzung der Fahrt von über 2 Stund und eine Verringerung der Entfernung um 87 km erzie werden. Ferner würde eine Verbilligung der Fahrt v Paris nach Warschau wie auch von Paris über Warsch nach Moskau eintreten. Polen verspricht sich hierdur des weiteren eine Belebung des Durchgangsverkehrs na Moskau über Warschau, der bisher vorwiegend üb Konitz—Dirschau—Riga erfolgte. Der sogenannte „Nor expreß" soll voraussichtlich einmal in der Woche v Warschau über Moskau nach Wladiwostok verlänge werden (Transsibirischer Expreß). Des weiteren soll a der Strecke Warschau—Lodz—Posen ein direkter Wage Warschau—Breslau—Dresden eingestellt we den. Ferner beabsichtigt das polnische Verkehrsminist rium, auf der Konferenz in Wien die Umleitung d D-Zuges Warschau—Berlin, der bisher über Thor —Bromberg ging, über Posen—Bentschen zu beantrage um für Posen eine bessere Verbindung mit Warschau z schaffen. Ähnliche Anträge will Polen auch hinsichtlic einer Vereinfachung des Verkehrs mit Österreich und d Tschechoslowakei stellen.

— **Weitere neue Expreßzüge in Rumänien.** Wie hall amtlich mitgeteilt wird, soll am 10. September ein neue Expreßzugpaar zwischen Bukarest und Czerno witz in Verkehr gesetzt werden, und zwar mit der Fahr ordnung: Bukarest ab 9.15, Czernowitz an 18.15, Czern witz ab 9.40, Bukarest an 18.40. Die neuen Expreßzüg legen die zwischen den beiden Städten bestehende En fernung von 539 km in 9 Stunden zurück, fahren als mit einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/St., währen die bisherigen Schnellzüge rd. 13 Stunden zur Zurück legung dieser Strecke benötigten, also eine Reisegeschwi digkeit von nur 41 km/St. hatten.

Auch diese neuen Züge, wie die bereits S. 901 angeführten werden aus Wagen I. und II. Klasse bestehen. sollen dazu die neuen, von der italienischen Industrie gelieferten Personenwagen verwendet werden. Für den Landsverkehr kommen diese Züge nicht in Betracht. Der „Ovidiu-Expreß" Bukarest—Konstantza (—Konstantinopel) (s. S. 901) soll am 15. September in Verkehr gesetzt werden.

— **Zum Bau der Eisenbahnlinie Herby—Pabjanice.** Die im Bau befindliche Eisenbahnlinie Herby—Pabjanice soll über Klobucko—Widawa geführt werden. Der neuen Linie kommt, wie die polnische Presse zu berichten weiß, eine große Bedeutung hinsichtlich der Entlastung der Kohlentransporte aus Ostoberschlesien und dem Dombrowaer Kohlenbezirke zu. Sie wird auch eine erhebliche Verkürzung des Dienenweges nach dem Lodzer Industriebezirk mit sich bringen.

— **Eisenbahnunfall in der Tschechoslowakei.** Der Schnellzug Prag—Wien—Budapest, der Brünn am 10. September um 12.52 Uhr verließ, ist kurz vor 14 Uhr in der mährischen Station Saitz (Zaječi) zwischen Brünn und Rudenburg mit einem Güterzug zusammengestoßen. Beide Maschinen und drei Wagen des Schnellzuges wurden zertrümmert. Nach den bisherigen Nachrichten beträgt die Zahl der Opfer bei dieser Katastrophe 23 Tote und 7 Schwerverletzte.

— **Vierzig Jahre Brünigbahn.** Eine der bekanntesten unseren schweizerischen Touristenbahnen ist die Brünigbahn, die Interlaken und damit das Berner Oberland mit Luzern verbindet. Es sind nunmehr vierzig Jahre her, daß (im Sommer 1888) das erste größere Stück dieser Bahn, die eigentliche Brünigbahn (Höchstpunkt 1005 m), nämlich die Strecke zwischen Brienz am Brienzer See und Lungnachstad am Vierwaldstätter See eröffnet wurde. Die Anschlußstrecke nach Luzern wurde dann schon im Jahre 1889, die Anschlußstrecke nach Interlaken aber erst im Jahre 1916 dem Betrieb übergeben. In den genannten Stationen findet der Übergang von der Voll- auf die Schmalspur statt, Güterwagen können mit Rollschemel weiterbefördert werden. Die Brünigbahn war die erste Schmalspurbahn mit Zahnradbetrieb der Schweiz und gehörte zum Netz der Jura—Bern—Luzernbahn. Seit 1. Mai 1903 ist sie den Schweizerischen Bundesbahnen einverleibt.

— **Schmalspurbahn Brig—Visp.** Die vom Norden und Westen kommenden Besucher Zermatts, des Ausgangspunktes für Touren im Matterhorngebiet, müssen meist in Brig im Rhonetal und dann nochmals in Visp umsteigen, um ihr Reiseziel Zermatt zu erreichen. Die Visp-Zermatter Bahngesellschaft hat daher zu Beginn des Jahres 1928 die zuständigen Stellen mit einem Antrag auf Ausdehnung ihrer Konzession auf eine neu zu erbauende Schmalspurstrecke Brig—Visp befaßt. Damit würde schon in Brig ein Anschluß der Schmalspurlinie an die Hauptschnellzugstrecke Lötschberg—Simplon erreicht werden, und es wäre sogar die Möglichkeit eines direkten Anschlusses mit Wagenüberführung mit der von Graubünden kommenden Schmalspurlinie Oberalp—Andermatt—Furka gegeben. Die vor einigen Jahren eröffnete lange Ost—West-Verbindung durch die südliche Schweiz über Dissentis—Andermatt—Furka würde dadurch bis ins Herz des Kantons Wallis geführt. Der Gedanke der Durchführung dieser Verbindung scheint nun greifbarere Gestalt anzunehmen. Der Schweizerische Bundesrat steht dem erwähnten Baubegehren zustimmend gegenüber und auch die Schweizerischen Bundesbahnen stellen Besorgnisse wegen allenfallsigen Wettbewerbs durch die Parallellinie zurück und machen nur einige Vorbehalte in tarifarischer, fahrplantechnischer und baulicher Hinsicht, ohne grundsätzliche Bedenken geltend zu machen. Die Kosten der Verbindungsstrecke werden auf 9 000 000 Fr oder 95 000 Fr für das Kilometer veranschlagt.

— **Kühlanlagen im Bahnhof Genf-Cornavin.** Eine Gesellschaft, an der auch die Schweizerischen Bundesbahnen beteiligt sind, erstellt im schweizerischen Bahnhof Genève-Cornavin, dem Hauptbahnhof von Genf, Kühl- oder Gefrieranlagen in großem Stil. Die nach den neuesten Erfahrungen der Technik herzustellenden Gefrierräume mit 26 Gefrierzellen können auf Temperaturen von —10 bis +10 Grad Celsius gebracht werden. Die Anlage ist zum Teil als Zollfreilager, zum Teil als gewöhnliches Lagerhaus gedacht. Sie besitzt eigenen Gleisanschluß. Als einzulagernde Güter kommen vor allem Milchprodukte, Eier, Früchte, Gemüse, Bier und Sämereien in Betracht. Eine größere Anzahl von Kühlwagen soll zur Bedienung der Anlage zur Verfügung gehalten werden.

— **Die Ausstellung „Saffa" in Bern und die Schweizerischen Bundesbahnen.** Bekanntlich ist das finanzielle Ergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen, nicht zum wenigsten infolge der guten, durch die Witterung begünstigten Fremdensaison, sehr günstig. Ein weiterer fördernder Faktor dürfte die „Saffa" (Schweizerische Ausstellung für Frauen-Arbeit) in Bern sein. Am Eröffnungstage (25. August) kamen im Bahnhof Bern 25 000 Personen an, insgesamt 28 Bedarfszüge fuhren in Bern ein oder dort ab. Für den folgenden Sonntag waren 41 Bedarfszüge mit 27 000 ankommenden Personen zu verzeichnen. Die Besucher der Ausstellung genießen auf schweizerischen Bahnen die für Ausstellungsbesuche üblichen Fahrpreisermäßigungen.

— **Der neue Baseler Rangierbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen.** Der große neue Güterbahnhof von Basel auf dem Muttenzerfeld geht seiner Fertigstellung entgegen. Daß man mit seiner Erstellung noch hätte zuwarten können, wird heute wohl niemand mehr behaupten wollen, denn für die glatte Abwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland, dem Elsaß und der Schweiz ist der alte Bahnhof „auf dem Wolf", der übrigens dicht umbaut ist und nach keiner Richtung erweitert werden kann, völlig ungenügend. Schon vor dem Kriege wurden werktäglich im verkehrsreichsten Monat auf dem Wolfbahnhof 3100 Güterwagen behandelt, davon 1200 im Ost-West-Verkehr, 1200 im West-Ost-Verkehr und weitere 700 im Eck-Verkehr. Seither hat sich der Verkehr aber noch bedeutend vermehrt. Mit Rücksicht auf die Verkehrsteilung hat man für den neuen Bahnhof eine zweiseitige Anlage mit den Hauptverschieberichtungen Schweiz—Deutschland, Schweiz—Elsaß und Genf—Luzern und umgekehrt gewählt, die im vollen Ausbau im Stande sein wird, etwa 7—8000 Wagen täglich zu behandeln.

— **Bahnhofsomnibusse in London.** Die Londoner Bahnhöfe liegen ähnlich wie die Berliner getrennt voneinander, und wer z. B. vom Westen oder Norden nach dem europäischen Festland reisen will, muß die Unbequemlichkeit einer Fahrt durch London auf der Straße oder mit der Untergrundbahn auf sich nehmen. Es gibt in einigen Verkehrsbeziehungen die Möglichkeit, dies zu vermeiden und London zu umgehen, aber der Hauptverkehr von diesseits nach jenseits der Hauptstadt und umgekehrt geht über London. Um diesen Übergang zu erleichtern, hat die London & Nordost-Eisenbahn im Einvernehmen mit der Süd-Eisenbahn einen Omnibusverkehr zwischen den Bahnhöfen Kings Cross und Victoria eingerichtet. Der Omnibus schließt an beiden Enden an ein- und ausfahrende Züge an, er steht aber auch Reisenden zur Verfügung, die an einem Ende seiner Fahrt übernachten, nachdem sie am anderen Ende angekommen sind oder ehe sie an jenem Ende abreisen. Eine durchgehende Fahrkarte berechtigt zur Benutzung des Omnibusses für den Reisenden und sein Gepäck. Seine Bauart ist so, daß er als Luxusfuhrwerk bezeichnet wird; den Reisenden stehe also die Bequemlichkeit der Pullmanwagen auf ihrer ganzen Fahrt zur Verfügung. Ein Begleitschaffner in Uniform ist den Reisenden beim Umsteigen zwischen Eisenbahn und Omnibus behilflich und sorgt für ihr Gepäck. Durch ein Plakat werden die Reisenden auf die bequeme Verbindung hingewiesen, und ein erleuchtetes Glasschild im Innern des Bahnhofs zeigt ihnen den Weg zum Omnibus. Man verspricht sich von der neuen Einrichtung eine wesentliche Förderung des Verkehrs, der bis jetzt unter der Unbequemlichkeit des Übergangs über London etwas gelitten hat. Wenn einmal eine solche Verbindung zwischen zwei Bahnhöfen von London vorhanden ist, werden die Eisen-

bahngesellschaften wohl gezwungen sein, sie auch zwischen den anderen Bahnhöfen einzurichten. Da der Omnibusverkehr im engen Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr steht, fällt er augenscheinlich nicht unter die Bestimmung des neuen Gesetzes, das die Eisenbahngesellschaften von gewissen Fesseln in bezug auf den Betrieb von Kraftwagen befreit, aber einen solchen Betrieb in London verbietet (s. Nr. 36, S. 979 d. Ztg. vom 6. September 1928).

— **Bahnbau bei London.** Die englische Süd-Eisenbahn baut eine neue Verbindung im Südwesten von London zwischen den Vororten Wimbledon und Sutton. Das Bemerkenswerte an der neuen Eisenbahn ist, daß sie auf einer Länge von nur 7,6 km nicht weniger als 19 Brücken, meist zur Unterführung von Straßen enthält. Die wellige Form des Geländes gibt Anlaß zu umfangreichen Erdarbeiten; namentlich in dem nach Wimbledon zu gelegenen Teil kommen tiefe Einschnitte und hohe Dämme vor. Für die Bauzeit sind zwei Jahre in Aussicht genommen. An der neuen Strecke werden acht Haltestellen liegen.

— **Die Folgen des Ausstandes in den englischen Bergwerken im Jahre 1926.** Der Ausstand in den englischen Bergwerken, der von Mai bis November 1926 dauerte, also eine Länge erreicht hat wie kein anderer vor ihm, ist in seinen Folgen heute noch nicht ganz überwunden; es ist aber schwer zu sagen, was bei der heutigen wirtschaftlichen Lage Englands eine mittelbare Folge jenes Ausstands ist und was andere Gründe hat. Unter dem Ausstand in den Bergwerken hat nicht nur der Bergbau selbst schwer zu leiden gehabt, auch andere Zweige des Gewerbslebens sind von ihm in Mitleidenschaft gezogen worden, ja, man kann wohl sagen, das gesamte englische Wirtschaftsleben ist durch ihn in eine üble Lage gebracht worden. Hierauf soll aber hier nicht näher eingegangen werden, es seien hier nur einige unmittelbare Wirkungen des Ausstandes angeführt, die namentlich auch die Eisenbahnen betroffen haben.

Zunächst der Bergbau selbst. Es wurden 1926 117 Mill. Tonnen Kohle weniger gefördert als im Vorjahre und 30 Mill. Tonnen oder, wenn Koks und Bunkerkohle mitgerechnet wird, 41,5 Mill. Tonnen weniger ausgeführt. Der Minderbetrag an Kohle allein belief sich auf drei Fünftel der in England umgesetzten Kohle. Dafür mußten im Jahre 1926 21,5 Mill. Tonnen ausländische Kohle eingeführt werden, und es fehlte für den englischen Binnenmarkt immer noch eine Kohlenmenge von 40 Mill. Tonnen oder ein Viertel des Bedarfs.

Die Arbeiterschaft verlor 162 Mill. Arbeitstage, davon allein 146 Mill. in den Bergwerken, und 70 bis 75 Mill. Pfd. an Löhnen. Der Gesamtverlust der englischen Wirtschaft wird auf 300 bis 500 Mill. Pfd. geschätzt. Die Zahl der Arbeitslosen war um 700 000 höher als bei geregeltem Betrieb ohne die Bergarbeiter. 14 bis 15 % statt wie Ende April 9 % der 12 Mill. gegen Arbeitslosigkeit Versicherungspflichtigen mußten feiern. 15 Mill. Pfd. mehr mußten an Arbeitslosen-Unterstützung gezahlt werden, und 14 Mill. mehr wurden für den gleichen Zweck von gemeinnützigen Unternehmen aufgewendet.

Durch weitgehende Sparsamkeit mit der Kohle, durch Verminderung des Verbrauchs und durch Einfuhr ist wenigstens der äußerste Bedarf gedeckt worden. Freilich mußten für die geringen verfügbaren Kohlenmengen erhöhte Preise gezahlt werden. Betriebseinschränkungen mußten überall vorgenommen werden, die Gütererzeugung ging zurück, die Ausfuhr ebenso, die Hüttenbetriebe wurden fast vollständig stillgelegt.

Die Eisenbahnen hatten unter dem Mangel an Kohlen doppelt zu leiden, einmal als Verbraucher und andererseits entging ihnen der wesentliche Teil ihres Frachtguts. Die Kohleneinfuhr konnte dafür keinen genügenden Ersatz bilden, zumal durch die Beförderung der Kohle in einer Richtung, die der sonst vom Kohlenverkehr eingehaltenen Richtung entgegen lief, betriebliche Schwierigkeiten entstanden. Die 44 ersten Wochen des Jahres 1926, von denen 26 in die Zeit des Ausstandes fielen, brachten den englischen Eisenbahnen eine Mindereinnahme von 26 Mill. Pfd. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. In den ersten 11 Monaten des Jahres waren 96,3 Mill. Tonnen Frachtgut, darunter 76,1 Mill. Tonnen Kohle, Koks und Briketts weniger zu befördern gewesen. Für das ganz Jahr hatten die vier großen englischen Eisenbahngesellschaften eine Mindereinnahme von fast 30 Mill. Pfd. od 14 % und eine Verminderung der beförderten Fracht mehr als 100 Mill. Tonnen oder 31 % zu verzeichnen. D Kohlenverkehr allein war um 79,5 Mill. Tonnen od 60 %, der sonstige Güterverkehr um 32 % niedriger a im Vorjahre.

Bei der London & Nordost-Eisenbahn, die den mitt und nordenglischen Kohlenverkehr bedient, sank die b förderte Kohlenmenge von 1925 auf 1926 von 87 a 50 Mill. Tonnen, bei der Großen Westeisenbahn, die d Kohle aus Wales verteilt, von 49,6 auf 26,8 Mill. Tonne Die Rückwirkung der Verminderung des Kohlenverkeh auf den sonstigen Verkehr ist deutlich daran zu erkenne daß auch der Personenverkehr um 15,2 %, der allgemei Güterverkehr um 35 %, der Betriebsüberschuß um 38 zurückging.

Die schon erwähnten Mindereinnahmen der Eisenbahn mit fast 30 Mill. Pfd. oder 14 % hatten bei um nu 12 Mill. Pfd. oder 7 % verminderten Ausgaben zur Folg daß der Betriebsüberschuß des Jahres 1926 nur 23,7 Mi Pfd. gegen 41,7 Mill. im Vorjahre betrug. Die Belegscha der Eisenbahnen konnte zwar um 4 % verringert werde was bei einem Aufwand von 86 Mill. für persönliche Au gaben eine Verminderung um 3,5 Mill. bedeutete. Abe diese und andere Ersparnisse, die als Folge der Betrieb einschränkungen auftraten, konnten den Mehraufwand fi Beschaffung ausländischer Kohle nicht ausgleichen. B der Großen Westbahn z. B. ging zwar die Zahl der Zug kilometer um 16 % zurück, trotzdem stiegen die Koste für Kohle um 19 % gegen das Vorjahr.

Damit die englischen Eisenbahnpapiere den gesetzliche Anforderungen für die Anlage mündelsicherer Papiere g nügen, muß auf die Aktien mindestens ein Gewinnante von 3 % ausgeworfen werden. Um diese Bestimmung ei halten zu können, mußten die Eisenbahngesellschaften ihr Rücklagen mit 46,6 Mill. Pfd. in Anspruch nehmen, obgleic diese zu anderen Zwecken, wie Erneuerung der Anlage und Betriebsmittel, Feuerversicherung und dgl. bestimm waren. Infolgedessen gingen diese Rücklagen auf 80 Mil zurück. Rücklagen, die für Zinsen und Dividenden ver wendet werden könnten, waren so gut wie nicht mehr vor handen. Die Folge war, daß Anfang Januar 1927 di Tarife erhöht werden mußten. Dies geschah um 6⅔ % was für die Beförderung von 1 t Kohle im Durchschnit des ganzen Landes eine Vermehrung der Frachtkosten u 2,53 Pence, also von rd. 3 Sh. 7 Pence auf 3 Sh. 9 Penc bedeutet. Die Mehreinnahmen aus der Beförderung vo Kohle beliefen sich infolge dieser Erhöhung auf 2,5 Mil Pfd., eine gewisse Entschädigung, die der Bergbau an di Eisenbahnen zu zahlen hat. Daß sie aber nicht ausreicht um den Verlust der Eisenbahnen auszugleichen, lassen di neuesten Vorgänge auf dem Gebiete der englischen Eisen bahnwirtschaft erkennen, nämlich der Abbau der Löhn und Gehälter um 2,5 %, der am 13. August d. J. in Kraf getreten ist. Bei einem Rückgang der Einnahmen un 9 Mill. Pfd., der für das laufende Jahr erwartet wird werden aber dadurch nur etwa 3 Mill. gespart, so daß dadurch das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Aus gaben noch bei weitem nicht hergestellt wird.

Fremde Erdteile.

— **Eine russische Saissanbahn.** Seit 1927 wird an der bekannten großen Turkestan—Sibirischen Eisenbahn gebaut. Beiderseits dieser Bahn erstrecken sich ungeheure Gebiete, die von Eisenbahnen völlig entblößt sind, die örtlichen Erzeugnisse können nur mittels Fuhrwerk der Eisenbahn zugeführt werden. Der Einzugsbereich der Eisenbahn kommt dabei nicht über 70 bis 100 km zu beiden Seiten hinaus. Nach Osten sind die Einzugsgebiete begrenzt durch die chinesische Grenze. Auch die angrenzenden Gebiete Chinas, vom übrigen China durch schwer überschreitbare Gebirge und öde Wüsten getrennt, entbehren der Eisenbahnen. Der Verkehrsschwerpunkt dieser chinesischen Gebiete neigt sich vielmehr gegen die russische Seite, und es ergeben sich hier noch unübersehbare Einzugsgebiete, reich an allerlei Rohstoffen (Wolle, Häute u. a.).

Unter den hier möglichen Seitenlinien spielt eine Bahn nipalatinsk—Saissan eine hervorragende Rolle. Die gemeine Richtung einer solchen Bahn ist vorgeschrieben ch das Ausgangstor nach China längs des schwarzen isch und weiter gegen Westen durch die schon jetzt stehende Postverkehrsstraße Semipalatinsk — Saissan. ie Saissanbahn würde zweckmäßig an die im Bau bedliche Turkestan—Sibirische Bahn etwa 150 km von Stadt Semipalatinsk anschließen. Die Gesamtlänge ser Saissanbahn von ihrem Anschluß an die Turkestan Sibirische Bahn zur chinesischen Grenze würde je nach ahl der Linienführung 430 bis 440 km betragen. Diese leutende Ausdehnung gibt der Bahn eine große örtliche deutung bei einem Einzugsgebiet von 80 000 qkm. Als ößerer Ort, der von der Bahn berührt wird, kommt nur kpekti in Betracht. Die Strecke ist mit 9 ‰ Höchstigung ohne Anwendung von Schublokomotiven geplant d erfordert nur bescheidene Erdarbeiten. Ein Aufblühen s ganzen durch die Saissanbahn einbezogenen Gebietes nur von der Schaffung einer großzügigen, künstlichen wässerung abhängig, für die zahlreiche Flüsse und iche, von den beiderseitigen Gebirgen kommend, in günstiger Weise durch Schaffung großer Sammelbecken ausnutzt werden können.

— **Ein Stückgutbahnhof in einem bahnfremden Geschäftshaus.** Die Chicago & Nordwestbahn hat ein eigentiges Geschäft abgeschlossen: sie hat neben dem Verkauf niger Grundstücke, von denen sie in Chicago am Seeer 672 besitzt, den Raum über und unter der Erde an eser Stelle an eine Bauunternehmung nicht etwa verchtet oder vermietet, sondern verkauft. Ihr Eigentum n Grund und Boden in Höhe ihrer Gleise und bestimmter Höhe darüber und darunter bleibt n dem Verkauf unberührt, und sie will auf diesen lächen einen Stückgutbahnhof anlegen, auf dem täglich 000 t Frachtgut umgeschlagen werden sollen. Andere hnliche Anlagen in jener Gegend sind nur etwa ein ehntel so groß. Die Bauunternehmung hat den Kauf geschlossen, um in dem ihr zur Verfügung stehenden aum, für den sie 2,5 Mill. Dollar bezahlt hat, mit einem ufwand von 30 Mill. Dollar ein Geschäftshaus zu bauen, as eine Fläche von 20 000 m² bedecken wird. Seine lange eite verläuft mit 235 m entlang dem Seeufer, bleibt aber och rund 25 m von ihm entfernt, so daß hier ein freier latz angelegt werden kann. Der Bahnhof wird eine läche von 23 500 m² einnehmen; er überragt die Grundäche des Gebäudes an den beiden Schmalseiten. Dieses oll in seinen 17 Geschossen mit einem sich um fünf Gechosse darüber erhebenden Turm zusammen rund 400 000 m² Bodenfläche haben. Der neue Bahnhof soll den Verkehr ehrerer benachbarter Anlagen vereinigt in sich aufehmen und mit der Umladehalle in Proviso (s. Nr. 4 der tg. vom 26. Januar 1928, S. 107 und Nr. 33 vom 16. August 928, S. 893) in unmittelbare Gleisverbindung gebracht verden. Die Eisenbahngesellschaft wird für ihre Neunlagen etwa 1,5 Mill. Dollar aufzuwenden haben, schätzt ber die Ersparnis, die sie dadurch erzielt, daß sie ihren igenen Bau mit dem bahnfremden vereinigt, auf denselben Betrag. Von den zwölf Gleisen, die der neue Stückgutbahnhof umfassen wird, sollen zwei dem Verkehr des Geschäftshauses dienen, das sich über ihm erhebt, zwei werden den Zugang zu den gewerblichen Anlagen der Nachbarschaft bilden und die übrigen stehen für den Verkehr der sonstigen ankommenden und auslaufenden Güterwagen zur Verfügung. Unter den Gleisen soll ein bahneigenes Lagerhaus angelegt werden. Der Bahnhof und das Geschäftshaus werden durch Aufzüge mit der Chicagoer Güteruntergrundbahn in Verbindung gebracht werden.

Daß eine Bahnhofsanlage in baulichem Zusammenhang mit dem Gebäude eines bahnfremden Unternehmens errichtet wird, ist nicht neu. So erhebt sich über dem Chicagoer Gemeinschaftsbahnhof der dort einmündenden Eisenbahnen — Union Station — das Geschäftshaus der Chicago Daily News. Der Fall der Nordwestbahn scheint aber der erste zu sein, in dem der Luftraum gegen eine einmalige Zahlung verkauft worden ist.

Wasserverkehr.

— **Vier neue Motorschiffe der Hapag.** Um den Wünschen ihrer Kunden bezüglich einer schnelleren Ablieferung des Kaffees von der Westküste Mittelamerikas mehr als bisher entsprechen zu können, stellt die Hamburg-Amerika Linie nach den Hapag-Nachrichten demnächst vier neue Frachtmotorschiffe mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 13 Seemeilen in beladenem Zustand und einer Tragfähigkeit von 6100 Tonnen ein. Man will damit erreichen, den Kaffee von den Salvadorhäfen in etwa 21 Tagen, von Nicaragua in etwa 19 Tagen und von Puntarenas C. R. in etwa 18 Tagen in Amsterdam bzw. Hamburg anbringen zu können. Die neuen Schiffe werden die Namen „Phoenicia", „Phrygia", „Palatia" und „Patricia" tragen. Motorschiff „Phoenicia" wird als erstes Schiff seine Ausreise nach Mittelamerika am 15. September 1928 antreten. Die übrigen Schiffe sollen in vierwöchentlichen Abständen folgen.

Allgemeines.

— **Hapag-Nachrichten für Verlader.** Die Hamburg-Amerika Linie gibt diese Nachrichten in etwa monatlicher Folge heraus. Sie sollen über Neuerungen und Veränderungen ihres Frachtdienstes sowie über Wissenswertes aus dem Gesamtbereich des überseeischen Frachtverkehrs unterrichten. Nebenbei sollen die Nachrichten den Benutzern des vor kurzem herausgegebenen „Handbuches für Verlader" Ergänzungen und Berichtigungen in Form von Nachträgen zur Verfügung stellen. Die erste Nummer dieser Nachrichten ist erschienen. Sie enthält kleinere Abhandlungen über die Motorschiffsflotte der Hamburg-Amerika Linie, ihren Elektrokarrendienst im Lösch- und Ladebetrieb usw. Das Bildermaterial ist gut.

Rechtspflege.

— **Enteignung einer Privatbahn.** In dem Rechtsstreit zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegen die Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft wegen Überlassung des Bahnbetriebes wurde die Klage durch Urteil des Landgerichts I in Berlin vom 24. September 1927 abgewiesen. Die Entscheidungsgründe dieses Urteils sind in Nr. 46/1927, Seite 1280 ff d. Ztg., veröffentlicht. Auch in der Berufungsinstanz (Urteil des Kammergerichts vom 2. Juni 1928) sind die Klageansprüche teils wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges teils wegen Unbegründetheit abgewiesen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat gegen diese Entscheidung das Rechtsmittel der Revision eingelegt. Mit Rücksicht hierauf sieht die Schriftleitung von der Veröffentlichung der Entscheidungsgründe des kammergerichtlichen Urteils ab. Das Urteil des Reichsgerichts wird mit Gründen nach seiner Publikation mitgeteilt werden.

— **Haftpflicht für einen Unfall, der mit einem früher erlittenen durch Vergleich erledigten Unfalle im ursächlichen Zusammenhang steht. Zur Frage der Verjährung der sich auf die neuen Folgen stützenden Ansprüche.** Am 24. August 1903 wurde der Kläger von einem Wagen der Bierbrauereigesellschaft vormals H. H. & S. Aktiengesellschaft überfahren. Der Unfall hatte zur Folge, daß ihm ein Bein abgenommen wurde. Seitdem trägt er ein künstliches Bein. Nachdem sein Schadenersatzanspruch gegenüber der genannten Gesellschaft auf Grund des § 823 BGB. durch Zwischenurteil des Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main) am 11. November 1904 dem Grunde nach für berechtigt erklärt worden war, wurden dem Kläger durch Schlußurteil desselben Gerichts vom 1. Juli 1907 Jahresrenten von 1800 und 100 M und ferner 141 M zuerkannt. In diesem Prozesse war der Preußische Eisenbahnfiskus, der Rechtsvorgänger des jetzigen Beklagten, der bezeichneten Bierbrauereigesellschaft als Nebenintervenient beigetreten, da letztere ein Rückgriffsrecht gegen ihn deshalb geltend machen zu können behauptete, weil die Pferde ihres Bierwagens durch das von einer Eisenbahn-Lokomotive ausgehende Geräusch scheu geworden seien und sich so der Gewalt des Kutschers entzogen hätten.

Im Jahre 1921 erhob der Kläger auf Grund des § 323 ZPO., infolge des Währungsverfalles eine neue Klage gegen die Brauereigesellschaft, welche inzwischen ihre Firma geändert hatte, und beantragte Erhöhung der ihm zuerkannten Rente. Dieser Rechtsstreit fand durch einen am 3. April 1922 vor dem Oberlandesgericht Frankfurt a. M. geschlossenen Vergleich sein Ende. In diesem verpflichtete sich der Reichseisenbahnfiskus, für Rechnung der Brauereigesellschaft an den Kläger für die Zeit vom 20. August 1924 bis 31. Dezember 1924 eine veränderliche Jahresrente von 17 000 M zu zahlen, die sich je nach dem Durchschnittsgehalt eines Reichseisenbahnlokomotivheizers erhöhen oder ermäßigen sollte; für die Zeit vom 1. Januar 1925 ab sollte die Rente durch eine Ärztekommission neu festgesetzt werden, was am 6. November 1924 geschehen ist.

Am 23. August 1925 erlitt der Kläger infolge eines Sturzes in seinem Zimmer einen neuen Unfall; er brach das rechte Schulterblatt, wodurch eine Lähmung des rechten Oberarms herbeigeführt wurde. Der Kläger behauptet, der Sturz sei eine Folge der Abnahme des Beines infolge seines Unfalls vom Jahre 1903.

Er hat daher gegen die Beklagte Klage erhoben mit dem Antrage auf Verurteilung zur Zahlung von 964,25 RM Teilungskosten und einer weiteren Rente von monatlich 85 RM zwecks Deckung der durch die notwendig gewordene dauernde Annahme einer Pflegerin erwachsenden Kosten.

Das Landgericht hat den Anspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und das Oberlandesgericht die Berufung zurückgewiesen.

Den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts entnehmen wir folgendes:

In erster Linie rügt die Revision, daß das Berufungsgericht die Frage, ob dem Klagebegehren die Einrede des Vergleiches entgegenstehe, unter Verletzung des § 157 BGB. zu Unrecht verneint und daher den § 323 ZPO. zu Unrecht angewendet habe. Denn durch den Vergleich vom 3. April 1922 habe dadurch, daß die Parteien die dem Kläger durch das Urteil vom 1. Juli 1907 zugesprochene Rente in ein festes Verhältnis zu dem Gehalt einer bestimmten Beamtenklasse gebracht hätten, und durch die weiteren Vergleichsbestimmungen habe der veränderlichen Kaufkraft des Geldes und nicht, wie das Berufungsgericht annehme, den veränderlichen Verhältnissen im Sinne des § 323 ZPO. Rechnung getragen werden sollen. Diese Ausführungen treffen nicht den Kern der Sache. Entscheidend ist die Frage, ob nach dem in dem Vergleich vom 3. April 1922 zum Ausdruck gebrachten übereinstimmenden Willen der Parteien jede künftige Änderung in den Verhältnissen des Klägers, die sich als eine Folge des Unfalls vom 24. August 1903 darstellen würde, von der Berücksichtigung bei der anderweiten Bemessung der Rente des Klägers ausgeschlossen sein sollte. Diese Frage hat das Oberlandesgericht verneint, indem es den Vergleich dahin auslegt, daß keine der Parteien bei seinem Abschluß an die entfernte Möglichkeit gedacht habe, der Kläger werde infolge des Verlustes des einen Beines einen neuen Unfall erleiden. Daher könne der Vergleich seinem Wortlaut und Sinn nach nicht dahin verstanden werden, daß durch ihn der Kläger auch für die Schäden abgefunden sein sollte, die ihm durch einen solchen neuen Unfall erwachsen würden. Diese Auslegung läßt keinen Rechtsirrtum erkennen, insbesondere verstößt sie nicht gegen die Denkgesetze oder gegen gesetzliche Auslegungsregeln (§ 133, 157 BGB.). Steht aber hiernach der Einwand des Vergleichs dem Klageanspruch nicht entgegen, so findet dieser in § 323 Abs. 1, 4 ZPO. seine gesetzliche Grundlage. Denn die Annahme des Berufungsgerichts, daß durch den Sturz vom 23. August 1925 und seine Folgen eine wesentliche Veränderung derjenigen Verhältnisse des Klägers eingetreten ist, die für die Bemessung der im Vergleich vom 3. April 1922 festgesetzten Rente maßgebend waren, ist rechtsbedenkenfrei und wird von der Revision auch nicht in Zweifel gezogen.

Ferner stellt die Revision zur Nachprüfung, ob nach dem festgestellten Sachverhalt zwischen den beiden Unfällen des Klägers ein ursächlicher Zusammenhang im Rechtssinn bestehe. Eine solche Nachprüfung ist in der Revisionsinstanz trotz der zur Zeit noch geltenden Entlastungsgesetze vom 21. Dezember 1925 (RGBl. I S. 475) zulässig. Denn der § 287 ZPO. enthält darüber, wann ursächlicher Zusammenhang vorliegt, keine Bestimmu die Frage ist vielmehr nach bürgerlichem Recht zu e scheiden (Urteil des erkennenden Senats vom 10. Oktol 1927 VI. 52/27).

Sachlich gilt jedoch die Annahme des Berufungsgerich daß der Kläger infolge des Fehlens eines natürlich Beines und des dadurch bedingten Tragens eines Kun beines den zweiten Unfall erlitten hat, zu rechtlichen I denken keinen Anlaß. Insbesondere ist dabei der Begr der sogenannten adäquaten Verursachung im Sinne d reichsgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. Komm. RG Erl. 5 a des § 823 BGB.) nicht verkannt. Denn es w nach allgemeiner menschlicher Erfahrung immerhin n der, wenn auch vielleicht nicht naheliegenden Möglichk zu rechnen, daß der Kläger, weil er infolge des erst Unfalls ein Kunstbein zu tragen gezwungen war, zufol der dadurch bedingten verminderten Standsicherheit eh als andere Menschen und in schwererer Weise zu F kommen und sich dabei neue Verletzungen zuziehen würd

Gerade mit Rücksicht auf letztere Erwägung rügt en lich die Revision, daß das Berufungsgericht die Einre der Verjährung zurückgewiesen hat. Sie erachtet fi folgewidrig, daß das angefochtene Urteil den Kausa zusammenhang bejaht habe, weil der zweite Unfall dur die Beinabnahme habe entstehen können, den Verjährung einwand aber nicht gelten lassen wolle, weil der Unfa vom 23. August 1925 nicht oder nicht mit einer gewisse Möglichkeit voraussehbar gewesen sei. Da alle Folgezu stände des Unfalls vom 24. August 1903, die damals al möglich hätten vorausgesehen werden können, dem Ver letzten als von vornherein bekannt anzunehmen seien, s sei der Klageanspruch verjährt; denn, wie unstreitig is auf Feststellung des Anspruchs auf Ersatz des ihm dure den Unfall vom Jahre 1903 erwachsenen Schadens habe de Kläger niemals geklagt. Auch diese Rüge kann der Re vision nicht zum Siege verhelfen. Zuzugeben ist allerding so viel, daß die Begründung, mit der das Oberlandesgerich die Verjährungseinrede zurückweist, vielleicht mißver ständlich ist. Denn das angefochtene Urteil führt hierzu aus, wenn die neuen Folgen eines früheren Unfalls — hie der zweite Sturz des Klägers mit seinen Folgen — nich oder nicht mit einer gewissen Möglichkeit voraussehbar gewesen seien, so verjährten Ersatzansprüche, die sich auf die neuen Folgen stützten, erst von dem Zeitpunkte an in welchem der Verletzte von den neuen Folgen Kenntnis erlange (RG. in JW. 1926 S. 1151, auch abgedruckt in Senff. Arch. Bd. 79 S. 275). Mit dieser Begründung setzt sich das Berufungsgericht mit seiner auf die Ausführungen des landgerichtlichen Urteils gestützten Annahme, daß adäquate Verursachung vorliege, allerdings in einen gewissen Widerspruch. Aber im Ergebnis ist dem Berufungsgericht beizutreten. Grundsätzlich ist zwar nach der zu dieser Frage sehr reichhaltigen, im Komm. RGB. Erl. 4 a zu § 852 zusammengestellten reichsgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. auch RGZ. Bd. 106 S. 285) davon auszugehen, daß der gesamte aus einer unerlaubten Handlung entspringende Schaden sich als eine Einheit darstellt und nicht als eine Summe einzelner selbständiger unzusammenhängender Schäden erscheint, daß die Ungewißheit über den Umfang und die Höhe des Schadens daher den Beginn der Verjährung nicht ausschließt, daß vielmehr alle Folgezustände, die in dem Zeitpunkt der erlangten Kenntnis von dem Schaden überhaupt auch nur als möglich vorauszusehen waren, mit dieser allgemeinen Kenntnis als dem Verletzten bekannt geworden zu gelten haben. Aber diesen Grundsatz hat das Reichsgericht mit Recht in den Fällen nicht zur Anwendung gebracht, in denen sich wider Erwarten aus leichten Erkrankungen später schwerere Folgezustände herausbilden (Warn. Rspr. 1912 Nr. 432) und in denen aus anscheinend vorübergehenden Krankheiten sich chronische Leiden entwickeln (daselbst 1914 Nr. 56 und 84). In gleicher Weise hat das Reichsgericht den Beginn der Verjährung dann verneint, wenn später neue Wirkungen einer unerlaubten Handlung hervortreten, die erst infolge nachträglich eintretender Umstände dem Verletzten weitere Nachteile bereiten (JW. 1909 S. 725). Ein Fall letzterer Art liegt hier vor. Die Möglichkeit, daß der Kläger infolge des Tragens eines künstlichen Beines und also infolge des Unfalles vom Jahre 1903 stürzen und sich dadurch ein neues Leiden (Schulterbruch und Lähmung des rechten

mes) zuziehen würde, war von vornherein gegeben und raussehbar, aber jener erste Unfall hat doch nur eine Bedingungen für den Eintritt des Sturzes im August 25 vorausgesetzt und erst dieser zweite Unfall hat bei n Kläger ein neues Leiden und einen neuen Schaden aus- öst. Vielleicht hätte der Kläger vorsichtiger gehandelt, der ursprünglich erhobenen Leistungsklage die allge- ine Feststellungsklage zu verbinden, aber daß er durch Unterlassung der Erhebung der Feststellungsklage nes erst etwa 22 Jahre nach dem ersten Unfall ent- ndenen Schadenersatzanspruchs aus dem zweiten neuen fall infolge Ablaufs der Verjährungsfrist verlustig ge- ngen wäre, kann der Revision nicht zugegeben werden.

Die gemäß der allgemeinen Revisionsrüge, das Be- ungsgericht habe das materielle Recht verletzt, vorge- mmene Nachprüfung des angefochtenen Urteils hat einen rstoß der bezeichneten Art auch sonst nicht erkennen sen. Insbesondere sind die Ausführungen des Ober- desgerichts, mit denen das Vorliegen eines Verschul- ns oder Mitverschuldens (§ 254 BGB.) des Klägers an nem Unfall vom 23. August 1925 verneint wird, in recht- her Beziehung frei von Bedenken. (RG. 5. Dezember 27 — VI. 257/27.) P.

— **Unrichtige Inhaltsangabe im Frachtbrief. Voraus- tzungen des Frachtzuschlages nach § 60 EVO., Art. 7 s. 4 IÜ.** Eine Holzsendung, die über die deutsche und hechoslowakische Eisenbahn lief, war mit „Rundhölzer r Grubenzwecke bestimmt" deklariert worden. Als npfängerin war ein Dampfsägewerk angegeben, in dem s Holz zerschnitten werden sollte. Die Eisenbahn macht ltend, diese Inhaltsangabe erwecke die Vorstellung, als ndele es sich um Grubenhölzer, für die der deutsche enso wie der tschechoslowakische Tarif eine erhebliche rachtvergünstigung zugesteht. Die Beklagte bestreitet, ß die Inhaltsangabe eine Verwechslung mit der Tarif- elle Grubenholz des deutschen Tarifs (Grubenholz, Zopf- icke bis 20 cm) und des tschechoslowakischen Tarifs rubenholz, Adressierung an ein Bergwerk) und damit ne Frachtverkürzung herbeizuführen geeignet sei. Das eichsgericht hält einen Frachtzuschlag nicht für berech- gt und hat die Klage abgewiesen. Den Entscheidungs- ünden des Reichsgerichts entnehmen wir folgendes:

Der Behauptung, daß die Inhaltsangabe der Beklagten e Bahn veranlassen könnte, den begünstigten Gruben- lztarif anzuwenden, ist eine gewisse Berechtigung nicht zusprechen. Wenn aber die Eisenbahnbeamten it der erforderlichen Sorgfalt verfahren und die Inhalts- gabe in den Frachtbriefen mit den Bestimmungen des ütertarifs genauer vergleichen, müssen sie in lchen Fällen erkennen, daß eine Fracht- ergünstigung nicht Platz zu greifen hat, ie sie das ja auch tatsächlich erkannt und die Fracht f der Grenzstation richtig berechnet haben. Trotz es Massenverkehrs, mit dem bei der Eisen- ahn zu rechnen ist, bedeutet das keine berspannung der Sorgfaltspflicht. Dies lt für den deutschen Eisenbahngütertarif und erst recht r den tschechoslowakischen, wonach die ermäßigte Fracht ir für Hölzer zu berechnen ist, die an ein Bergwerk lressiert sind, während die Empfängerin hier in den rachtbriefen als Dampfsägewerk bezeichnet worden ist. ie Angabe des Inhalts einer Sendung aber n Frachtbrief, deren Unrichtigkeit die isenbahnbeamten bei pflichtmäßiger Prü- ung erkennen können, ist im Sinne des § 3 Abs. 2 usfBest. zu Art 7 IÜ. eine Frachtverkürzung erbeizuführen nicht geeignet. Das Ver- ngen der Klägerin nach Zahlung des doppelten Fracht- nterschiedes ist deshalb nicht gerechtfertigt (RG. 26. No- mber 1927 — 124/27). P.

— **Kann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Besitz- escheinigungen nach Art. 11 der preußischen Verordnung ber das Grundbuchwesen vom 13. November 1899 (G. S. . 519) ausstellen?** In einer Entscheidung vom 5. Juli 1928 LX 353. 28./1.) hat der erste Zivilsenat des Kammer- erichts diese Frage in bejahendem Sinn entschieden. Zur egründung ist folgendes ausgeführt:

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beantragte im ahre 1027, für eine Grundstücksparzelle ein Grundbuchblatt für das Deutsche Reich anzulegen. Neben dem zugehörigen Katastermaterial überreichte sie ein von ihr ausgestelltes Besitzzeugnis, in welchem sie bescheinigt, daß das Grundstück unter Hinzurechnung der Besitzzeit der Rechtsvorgänger sich länger als 44 Jahre vor Inkrafttreten des BGB. im unbestrittenen Eigenbesitz des Deutschen Reiches (Reichseisenbahnvermögen) befunden habe und noch befinde. Das Grundbuchamt beanstandete den Antrag mit Zwischenverfügung dahin, daß die Bescheinigung einer staatlichen Behörde nötig sei, die Verwaltungsstellen der Reichsbahn-Gesellschaft als solche aber nicht anzusehen seien. Die Beschwerde der Antragstellerin wurde vom Landgericht zurückgewiesen. Der weiteren Beschwerde war Erfolg zu geben:

Richtig ist zwar der Ausgangspunkt der Vorinstanzen, wonach die Anlegung eines Grundbuchblatts für die streitige Parzelle den Vorschriften der Art. 20 Abs. 1 Nr. 2a und letzter Satz und des Art. 11 der VO. betr. das Grundbuchwesen vom 13. November 1899 unterliegt, und gemäß der letzteren Vorschrift, wenn die Anlegung zugunsten einer juristischen Person erfolgen soll, grundsätzlich nur eine von einer staatlichen Behörde — darunter ist eine solche deutsche Behörde zu verstehen, welche Geschäfte des Staates im Namen und unter Leitung des Staates führt und ihre Autorität unmittelbar vom Staate herleitet (KGJ. Bd. 21 A 290, Bd. 24 A 226, Bd. 30 A 171) — ausgestellte Besitzbescheinigung als geeignete Unterlage für die Grundbuchanlegung und Eigentumseintragung anzuerkennen ist. Es ist auch nicht rechtsirrtümlich, wenn die Vorinstanzen der Meinung sind, daß die Verwaltungsstellen der Reichsbahn-Gesellschaft zwar als öffentliche Behörden im Sinne der durch die Rechtsprechung festgelegten Begriffsbestimmung (JFG. Bd. 4 S. 256. 263), dagegen nicht als unmittelbare Staats- oder Reichsbehörden angesehen werden können. Diese Annahme steht im Einklange mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGSt. Bd. 59 S. 384 und insbes. Bd. 60 S. 139, 143 f). Den eingehenden überzeugenden Ausführungen in der letztgenannten Entscheidung ist überall beizupflichten. Für die Prüfung der Frage, ob die von den Reichsbahnstellen ausgestellten Besitzbescheinigungen trotzdem im Sinne der Art. 20 und 11 der VO. vom 13. November 1899 als Grundlage für die Anlegung eines Grundbuchblattes und die Eintragung des Eigentums ausreichen, ist auf die Entstehungsgeschichte der Reichsbahn-Gesellschaft, auf ihre eigenartige Rechtsnatur und ihre Zwecke zurückzuführen:

Durch § 89 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 ist es als Aufgabe des Reiches erklärt worden, „die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten".

Nach Art. 92 sollten jedoch die Reichseisenbahnen, „ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reiches als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen verwaltet werden, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten habe". Durch das Gesetz betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 1. April 1920 (RGBl. 1920 S. 773) ist bestimmt, daß die Staatseisenbahnen am 1. April 1920 in das Eigentum des Reichs übergehen (§ 1), und daß den Reichseisenbahnbehörden „alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zustehen, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben" (§ 12). Alle Eisenbahnbeamten und Angestellten gingen in den Reichsdienst über (§ 25). Die bisher den Ländern obliegenden, mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben und Befugnisse gingen auf das Reich über (§ 1 Abs. 2, § 16). Die Verwaltung der Eisenbahnen wurde Teil der Reichsverwaltung (§ 16). Durch die Notverordnung vom 12. Februar 1924 wurde sodann die Deutsche Reichsbahn „ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen, durch welches das Deutsche Reich die in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet" (§ 1). Das Deutsche Reich blieb Eigentümer der Reichseisenbahnen (§ 4). Die Verwaltung war unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung zu führen (§ 6). Die Leitung und Aufsicht verblieb dem Reichsverkehrsminister (§ 2). Im § 10 Abs. 2 wurde bestimmt, daß das Reichsgesetz vom 30. April 1920 betr. den Staatsvertrag über den Über-

gang der Staatseisenbahnen auf das Reich durch die Verordnung nicht berührt würde. Dadurch war also auch an der Geltung und dem Inhalt des § 12 dieses Gesetzes nichts geändert.

Durch das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924, das seine Ergänzung durch die Satzung und das Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom gleichen Tage findet, wurde sodann „zum Betriebe der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" errichtet (§ 1)". Damit wurden dieser Gesellschaft die bisher dem Reich unmittelbar obgelegenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben des Eisenbahnbetriebes übertragen (vgl. Begründung zum Entwurf Bd. 383 der Anlagen zu den Reichstagsverhandlungen zweite Wahlperiode 1924 Stück 452 2 C). Diese Reichsbahn-Gesellschaft ist ebenso wie die durch das Reichsgesetz vom 30. August 1924 errichtete Reichsbank (vgl. JJH. Bd. 4 S. 255) ein unter dem Einfluß des Dawes-Gutachtens zur Erfüllung der Reparationspolitik geschaffenes korporatives Rechtsgebilde eigener Art; sie ist, wie es in der Begründung (2 B) heißt „eine Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag". Hinsichtlich der rechtlichen Eigenschaft der Reichsbahnstellen bestimmt § 17 folgendes:

„Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reichs. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden. Die Gesellschaft ist berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler zu führen."

Da, wie erwähnt, die Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" nach § 12 des Gesetzes über den Staatsvertrag und § 10 Abs. 2 der Notverordnung vom 12. Februar 1924 alle öffentlich-rechtlichen Befugnisse erhalten hatten, die früher den Eisenbahnbehörden der Einzelstaaten zustanden, sind auch die Reichsbahnstellen der Reichsbahn-Gesellschaft im gleichen Umfange zur Ausübung öffentlich-rechtlicher Befugnisse berufen, wie die früheren staatlichen Eisenbahndirektionen. Die Begründung bemerkt zu § 17 des Entwurfs, der unverändert Gesetz geworden ist, folgendes:

„Die Beibehaltung der öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichsbahnstellen trägt der bisherigen Entwicklung Rechnung. Es empfiehlt sich nicht, Einrichtungen aufzugeben, die auch der neuen Verwaltung in veränderter Gestalt nur Vorteil bringen können.

Für die öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichsbahnstellen kommt neben dem Reichsrecht auch das Landesrecht in Betracht (§ 12 Staatsvertrages). Es sind hierher zu rechnen: Sicherheitspolizeiliche Befugnisse (Bahnpolizei, einschl. des Rechts zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen im Rahmen des Landesrechts), gewerbepolizeiliche Befugnisse (z. B. Dampfkesselaufsicht), das Recht, öffentliche Beurkundungen oder Beglaubigungen vorzunehmen, das Recht zur Einforderung von Akten und Strafregisterauszügen, das Recht, direkte Ersuchen an Behörden zu richten, z. B. Grundbuchbehörden (§ 39 GBO.).

Diese Aufzählung führt nur Beispiele an, sie ist nicht erschöpfend."

Danach kann es keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß die Reichsbahnstellen der Reichsbahn-Gesellschaft den früheren Staatseisenbahnbehörden hinsichtlich der Ausübung öffentlich-rechtlicher Befugnisse, insbesondere auch gegenüber anderen Behörden und den Grundbuchämtern in allem gleichgestellt sein sollten. Es muß ihnen deshalb auch die Ausstellung von Besitzbescheinigungen unter den gleichen Voraussetzungen und mit der gleichen Wirkung zustehen, wie dies bei den früheren Staatseisenbahnbehörden der Fall war. Da die letzteren zur Anlegung von Grundbuchblättern und Eintragung des Eigentums geeignete Besitzbescheinigungen im Sinne der Art. 20 und 11 der Verordnung vom 13. November 1899 ausstellen konnten, sind dazu auch die Reichsbahnstellen rechtlich in der Lage. Sinn und Zweck der Vorschrift des Art. 11 der Verordnung werden erfüllt, wenn die Bescheinigung von einer öffentlichen Behörde ausgestellt wird, welcher hinsichtlich des Anlegungsverfahrens die gleichen Befugnisse wie den Staatsbehörden ausdrücklich übertragen sind. Insoweit sind die Vorschriften der Verordnung durch das Reichsbahngesetz als geändert bzw. ergänzt anzusehen.

Daß die Reichsbahnstellen deutsche Behörden sind, kann nicht in Zweifel gezogen werden. Weist hierauf schon der Name „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" hin, so ergibt es sich außerdem besonders daraus, daß der Generaldirektor und die Direktoren Deutsche sein müssen, ihre durch den Verwaltungsrat erfolgende Ernennung der Bestätigung durch den Reichspräsidenten bedarf, daß auch der Präsident des Verwaltungsrats ein Deutscher sein muß und daß im Verwaltungsrat die deutsche Mehrheit insofern sichergestellt ist, als der Verwaltungsrat zur Hälfte aus Deutschen bestehen muß, mit einfacher Stimmenmehrheit beschließt und bei Stimmengleichheit die Stimme des Präsidenten den Ausschlag gibt (§§ 11, 14, 16, 19 der Satzung).

Der Umstand, daß die Bescheinigung hier im Interesse des Deutschen Reiches, in dessen Auftrage die Reichsbahn-Gesellschaft die Eisenbahnen betreibt und das Betriebsvermögen verwaltet, ausgestellt ist, beeinträchtigt ihre Eignung als Eintragungsunterlage nicht (vgl. Güthe-Triebel Anm. 14 zu § 91 GBO. und die dort angef. Entscheidungen).

N.

Bücherschau.

— **Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart.** Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft e. V. am 29. Oktober 1927[1]). In Kommission bei Reimar Hobbing, Berlin. Preis brosch. 5 RM.

Die Verhandlungen unter Vorsitz von Professor Dr. Harms, Kiel, wurden eingeleitet durch einen ausführlichen Bericht von dem Direktor der Reichsbahn-Gesellschaft, Staatssekretär a. D. Vogt und durch Mitbericht von Professor Dr. Erwin v. Beckerath, Köln, und Ministerialrat Pflug vom Reichsverkehrsministerium.

Direktor Vogt hatte seine Ausführungen in 7 Thesen zusammengefaßt, an deren Spitze er die Pflicht der Reichsbahn zur wirtschaftlichen Betriebsführung und zur Anpassung ihres Tarifsystems an die neue Struktur der deutschen Volkswirtschaft stellte. Die bei den verschiedenen Gütern verschieden hohe Steigerung der Preise gegenüber der Vorkriegszeit habe zur Einführung von 7 statt früher 4 Frachtklassen geführt, die Sparsamkeit in der Eindeckung mit Stoffen als Folge der Geldknappheit zur Notwendigkeit der 5 und 10 Tonnen-Nebenklasse neben der eigentlichen Wagenladungsklassen von 15 Tonnen, die Gebietsverluste und Abtrennung Ostpreußens zum Staffeltarifsystem[2]), die Labilität der Verhältnisse und die Unklarheit der Standortsbedingungen zu Abweichungen von einem strengen Tarifsystem, insbesondere hinsichtlich der Abfertigungsgebühren, die Veränderungen in den Beziehungen der verschiedenen Verkehrsmittel zur Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn- und Flugverkehr und zur Abgabe und Teilung des Verkehrs mit dem Kraftwagen, während die gleiche Zusammenarbeit mit den Wasserstraßen wegen der Ungebundenheit der Wasserfrachten nicht möglich sei, hier vielmehr die Verkehrsteilung der Auswirkung der Vorzüge beider Verkehrsmittel überlassen bleiben müsse und Umschlagtarife nur am Platze seien, wenn allgemeine volkswirtschaftliche Gründe es erforderlich machen. Beide Verkehrsmittel sollten sich jedoch in ihrem Besitzstand nicht willkürlich schädigen und sich auch den entsprechenden Anteil am Verkehrszuwachs zukommen lassen.

Hinsichtlich der Vermehrung der Verkehrsmittel (Auto und Kanal) müßten die Interessen der Gesamtwirtschaft entscheiden in dem Sinne, daß das Verkehrsmittel gewählt werde, das den größeren Ertrag schafft. Schließlich müsse dem verschärften Wettbewerb des Auslandes, insbesondere auf den Gebieten der Seehäfen, durch entsprechende Tarifgestaltung begegnet werden. Die Reichsbahn müsse vor allem ihre Selbstkosten senken und Verkehrswerbung treiben nicht nur durch Reklame, sondern durch Leistungen.

---

[1]) Vergleiche auch Nr. 45, S. 1245, Jahrg. 1927 und Nr. 16, S. 428, Jahrg. 1928 d. Ztg. Die Schriftl.

[2]) Jedoch ist dies nicht der einzige Grund. Auch die im verarmten Deutschland mehr als je gebotene Rücksicht auf die Selbstkosten zwingt zur Einführung des Staffeltarifs.

Die Mitberichter schlossen sich diesen Ausführungen im wesentlichen an. Beckerath wandte sich, von Nebensächlichkeiten abgesehen, nur gegen die Behauptung, daß die zahlreichen gebietlichen Tarifmaßnahmen mit den ungeklärten Standortbeziehungen begründet werden müßten. Er wandte sich weiter im Hinblick auf die ständig im Wachsen begriffene Verkehrskapazität der Eisenbahn gegen die drohende Hypertrophie des Verkehrsapparates durch Bau von Kanälen und Autostraßen.

Pflug machte sehr bemerkenswerte Ausführungen über den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug, aus denen besonders hervorgehoben zu werden verdient, daß auch nach seiner Auffassung der Wettbewerb zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn auf gleicher Grundlage durchgeführt werden kann, und daß eine „Bevorzugung des Kraftwagens bei gesetzgeberischen, steuerlichen oder anderen Maßnahmen nicht erforderlich erscheine."

Die drei Berichte wurden im ganzen der von Direktor Vogt einleitend gegebenen Erklärung, daß er sich zu Gunsten der allgemeinen Volkswirtschaft bemühen werde, nach „objektiver Wahrheit" zu streben, vollkommen gerecht.

Bei der an die Berichte anschließenden ausführlichen Aussprache wurden unter anderem auch zahlreiche Sonderwünsche von Seiten industrieller Vertreter vorgebracht, sicherlich auch Verkehrsprobleme, aber Sonderprobleme.

Anhänger der Wasserstraßen hielten sich vielfach nicht an das von den Berichtern streng beobachtete Streben nach Unparteilichkeit. So behauptete z. B. ein Redner, die Eisenbahnfracht habe nach Untersuchungen vor dem Kriege 3,5 Pf/tkm und die Fracht auf Kanälen nur 1,5 Pf/Akm betragen. Hieraus ergebe sich ein „Unterschied von 2 Pf zugunsten der Kanäle". Trotz aller Erörterungen in letzter Zeit übersieht der Redner also immer noch, daß nicht die Durchschnittsfracht auf Eisenbahnen, sondern die gleiche Belastung, die gleichen Güter und die gleichen Frachtmengen einem Vergleich zugrunde gelegt werden müssen, der Anspruch auf Objektivität erheben will. Tut man dies aber, so ist das Verhältnis gerade umgekehrt, dann sind die Eisenbahnen in ihren Selbstkosten den Kanälen um das Doppelte überlegen und können sogar mit der besten Schiffahrtstraße, dem Rhein, in Wettbewerb treten.

Vergleicht man die Stellungnahme der Berichter zu dieser Frage, insbesondere die des Direktors der Reichsbahn-Gesellschaft Vogt, der sich dafür aussprach, daß sich Eisenbahnen und Wasserstraßen ihren alten Besitzstand nicht willkürlich schädigen, und daß ihnen durch freie und gleiche Behandlung auch für die Zukunft Anteile am entstehenden Mehrverkehr gesichert werden sollten, so ist es nicht recht verständlich, weshalb der Vorsitzende die Interessen der Wasserstraßen als nicht ausreichend gewahrt angesehen hat — wobei es allerdings fraglich erscheinen kann, ob eine derart einseitige Stellungnahme eine wirksame Interessenvertretung ist — und dem Generaldirektor der Rhein-Schiffahrts A.-G., Franz Ott, Gelegenheit zu einer nachträglichen Stellungnahme zu den Leitsätzen des Direktors Vogt gegeben hat, die der Verhandlungsbericht an seinem Schluß auf Seite 130—134 enthält. In dieser Nachschrift bezeichnet Ott das Bestreben der Reichsbahn-Gesellschaft, sich den wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen, als „Tarifwillkür". Die Ausnahmetarifpolitik der Reichsbahn laufe darauf hinaus, daß sie ein Schiedsrichteramt zwischen den gegensätzlichen Frachtinteressen verschiedener Gebieteteile ausübe, und daß man diesen „banalen Tatbestand nicht durch wissenschaftlich klingende Leitsätze beschönigen" solle. Die Reichsbahn solle nicht tarifarisch an den einwandfreien Bedürfnissen der Wirtschaft „herumkünsteln". — Daß die Reichsbahntarife unter starker, manchmal zu starker Mitwirkung von Wirtschaftsvertretern (nicht etwa nur der berufenen wie des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission, der Landeseisenbahnräte, des Reichseisenbahnrats, sondern auch der Verbände — und zwar nicht nur der Spitzenverbände — aller Schattierungen!) zustande kommen, und daß unter dem Drucke dieser Wirtschaftsvertretungen sicherlich nicht zur Freude der Reichsbahn-Verwaltung die Ausnahmetarife einen über deren Absicht großen Umfang angenommen haben, dürfte auch Herrn Ott nicht unbekannt sein, denn er steht diesen Dingen ja wirklich nicht ganz ferne. — Obgleich recht post festum und vielleicht nicht einmal ganz nach strengen Regeln der Geschäftsordnung zum Wort verstattet, kommt Herr Ott zu recht abweichenden Vorschlägen gegenüber den Referenten. Soweit die Wasserstraßen in Frage kommen, will er die Thesen Vogts durch folgende drei Axiome ersetzen:

1. Aufrechterhaltung des Wettbewerbes beider Verkehrsmittel und des inneren Wettbewerbs der Binnenschiffahrt.
2. Verkehrsteilung soll der Auswirkung der Vorzüge beider Verkehrsmittel überlassen und ihr freier Wettbewerb nur soweit gezügelt werden, „daß sie sich in der volkswirtschaftlichen Auswirkung ihrer Vorzüge durch Ausschreitungen des Wettbewerbs nicht gegenseitig behindern". Nach Auffassung Otts bedeutet dies die weitere Einführung von Wasserumschlagstarifen.
3. Um beiden Verkehrsmitteln, wie ihren vorhandenen Verkehrsbesitz, so auch in Zukunft den ihnen natürlich zufallenden Anteil am entstehenden Mehrverkehr zu sichern, genüge nicht ihre freie gleiche Behandlung, da diese auf eine einseitige Begünstigung der wirtschaftlich weitaus stärkeren und schlagfertigeren Wettbewerberin, der Reichsbahn, hinauslaufe. Vielmehr müsse das Selbstinteresse der letzteren wirksam gezügelt und die planwirtschaftliche Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel unter Veredelung ihres Wettbewerbs organisatorisch sichergestellt werden.

Wie man sieht: drei Axiome und drei Widersprüche:
1. „Freier Wettbewerb".

2. Durch Binnenumschlagtarif „gezügelter freier" Wettbewerb.

3. Sicherung des vorhandenen Verkehrsbesitzes (der Wasserstraßen!) und ihres Anteiles am Mehrverkehr durch planwirtschaftliche Zusammenarbeit als „veredelter Wettbewerb"!! –

Von den weiteren Ausführungen verdient noch die ohne jeden Beweis aufgestellte Behauptung Otts hervorgehoben zu werden, daß die „Selbstkosten nicht annähernd in dem Maße abnehmen, wie die vertikale Staffelung des normalen Tarifes und vollends wichtiger Ausnahmetarife auf große Entfernungen", während bekanntlich die Staffelung der Tarife als auf Grund eingehender und bisher nicht widerlegter Selbstkostenberechnungen erfolgt, amtlich erklärt ist. Ist es etwa freie und gleiche Behandlung der beiden Verkehrsmittel, wenn die Verfrachter auf den Wasserstraßen ihre Preise auf Grund der Selbstkosten von jeher und ganz mit Recht nach dem Staffelprinzip normiert haben, diese selben Schiffahrtsinteressenten die Anwendung des gleichen vernünftigen Grundsatzes bei den Eisenbahnen aber bekämpfen?

Der Erfolg der Veranstaltung ist im wesentlichen darin zu erblicken, daß sich Vertreter der Wissenschaft, der Verkehrtreibenden und der Verkehrsunternehmungen in gemeinsamer Aussprache zusammenfanden und sich im ganzen bemühten, die Wahrheit zu erforschen, um jeweils das Verkehrsmittel unter den vorhandenen auswählen zu können, das unter Berücksichtigung aller Umstände das geeignetste ist. Dieses Verdienst der Friedrich List-Gesellschaft bleibt selbst dann bestehen, wenn die Verhandlungen im ganzen auch keine Gesichtspunkte hervorgebracht haben, die nicht schon in der einschlägigen Fachliteratur insbesondere der des letzten Jahrzehnts enthalten wären. Sie bedeuten daher einen weiteren Schritt zu einer einheitlichen Verkehrspolitik, die alle Verkehrsmittel lediglich von dem Gesichtspunkte aus bewertet, was sie im Interesse der Gesamtheit leisten, und die ihre vornehmste Aufgabe darin erblickt, jeweils das Verkehrsmittel einzusetzen, das den beabsichtigten Zweck mit einem Mindestaufwand an Mitteln erreicht. Unvereinbar mit dieser Erkenntnis ist aber die Überlastung des einen und die Entlastung, ja sogar Unterstützung der anderen Verkehrsmittel durch die Allgemeinheit. Die Leistungsfähigkeit muß eben eine wahre und unter den gleichen Voraussetzungen ermittelte sein. Prof. Dr. Helm.

— **Bahnhofsanlagen.** Von Geh. Baurat Dr. Ing. H. Wegele, Prof. an der Technischen Hochschule in Darmstadt. I. Allgemeine Anordnung; Entwicklung der Gleisanlagen. Mit 92 Abbildungen und einer Tafel, 141 Seiten. Sammlung Göschen Band 989. In Leinen gebunden 1,50 RM. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10, Genthiner Str. 38.

Der Verfasser hat sich in dem vorliegenden ersten Teil, der die allgemeine Anordnung und Entwicklung der Gleisanlagen enthält — ein zweiter Teil über Hoch- und Tiefbauten der Bahnhöfe soll folgen — die Aufgabe gestellt, dieses umfangreiche Gebiet im Rahmen eines schmalen Göschenbandes zu behandeln. Es darf schon vorweg gesagt werden, daß die schwierige Aufgabe, auf sehr knappem Raum alles Wesentliche zu bringen, als vollauf gelungen bezeichnet werden kann. Naturgemäß nötigte der begrenzte Umfang des Buches zu weitgehender Beschränkung, die aber durch zahlreiche Hinweise auf das ausführlichere Fachschrifttum bis zum neuesten Stand zum großen Teil wieder aufgehoben wird, jedenfalls für den, der sich durch die Beschäftigung mit diesem knappen Werk einen Überblick über das ganze Gebiet verschaffen und durch Mitheranziehung der angezogenen Schriften seinen Einblick ergänzen will. Bei dem großen Umfange des Fachschrifttums — größere Arbeiten und Aufsätze gerade auch aus der Zeit, in der aus der Entwicklung herauswachsend die betriebliche Seite mehr und mehr in den Vordergrund gerückt worden ist — ist diese Angabe der Quellen, sowohl in einem besonderen Verzeichnis als auch in zahlreichen Textanmerkungen besonders erwünscht. Erwähnt werden muß noch, um den Umfang des Werkes zu kennzeichnen, daß die Ausführungen sich auf inländische Anlagen und im wesentlichen auf die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen beschränken. Die Darstellung wird durch zahlreiche Skizzen, die z. T. größeren Werken entnommen sind, in verständnisvoller Weise ergänzt.

Der weitaus größte Teil des Bändchens beschäftigt sich mit den Bahnhöfen für den Personenverkehr mit ihren Nebenanlagen, die sowohl allgemein als auch an besonderen Beispielen der verschiedenen Anordnungen für kleinen, mittleren und großen Verkehr besprochen werden. In Zusammenhang damit werden auch die Anlagen für den Ortsgüterverkehr erörtert. Hierbei werden naturgemäß die in Frage kommenden Vorschriften angezogen und erläutert. Die Darstellung lehnt sich, auch für die größeren Anlagen, im wesentlichen an das ältere Schrifttum an, jedoch werden auch neuere Ausführungen in den Anmerkungen erwähnt. Vielleicht kommt im ganzen die betriebliche Seite etwas zu kurz. Einleitend wird zwar der Grundsatz betont, daß Art und Umfang des Verkehrs, die betriebliche Belastung der Strecken und die betrieblichen Anforderungen an den Bahnhof selbst seine Ausgestaltung bedingen. Vielleicht wäre nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen, die in neuerer Zeit im Eisenbahnwesen eine große Rolle spielen, auch allgemein darauf hinzuweisen, daß kein Grund vorliegt, über die betrieblichen Notwendigkeiten hinauszugehen, besonders wenn Erweiterungs- und Verbesserungsmöglichkeiten bei der Entwurfsgestaltung offen gehalten werden. Das gilt z. B. auch für die Frage der Vermeidung von Gleiskreuzungen, bei der man nach neuerer Anschauung wohl nicht mehr so weit zu gehen geneigt ist, wie das eine frühere Zeit, die mehr aus dem Vollen schöpfen konnte, getan hat. Ob z. B., wie in Anlehnung an ältere Fachschriftsteller im Abschnitt „Die Grundgestaltung der gesamten Bahnhofsanlage" ges wird, als Grundsatz noch „die selbständige und wer stens für die Einfahrgleise kreuzungsfreie Ein- und Dur führung sämtlicher dem Personenverkehr dienenden Ba linien in und durch den Bahnhof" in dieser allgemei Form festgehalten werden kann, dürfte zweifelhaft s Eine solche Ausstattung setzt zwingende betriebliche N wendigkeit voraus. Wenn sich auch Hinweise in die Richtung finden — z. B. betreffend Vereinigung von Str ken in Vorbahnhöfen — so wäre doch vielleicht gerade l einer derartig knappen Darstellung des ganzen Gebie eine etwas weitergehende Erörterung der betrieblich Grundlagen für die Entwurfsbearbeitung erwünscht wesen. Die Frage, ob Schienenkreuzungen zugelass werden können oder nicht, hängt ebenso wie die der messung der Anlagen im ganzen von der betrieblichen lastung der Strecken, des Bahnhofs und vor allem von d Einfluß dieser einzelnen Belastungen auf einander ab (Z sammentreffen der Züge der verschiedenen Richtungen, A schlußverkehr, Bahnsteigbelastung usw.) und muß Grund eingehender Untersuchungen — Betriebspläne — mittelt werden.

In besonderen Abschnitten werden weiter Abstellanlag Lokomotivbahnhöfe, Wasserstationen usw. sowohl in ihr Gesamtdurchbildung, ihrer Lage zum Personenbahnhof, auch in ihren Einzelheiten eingehend erläutert, fern werden noch Hafen- und Werkstättenbahnhöfe in kurz aber inhaltreichen Abschnitten behandelt. Auch die Art Darstellung der Bahnhofsentwürfe wird besprochen und einem größeren ausgeführten Beispiel auf einer besonder Tafel näher dargestellt.

Eine aus der Entwicklung — besonders der neueren organischer herausgewachsene Darstellung hätten m. E. d Verschiebebahnhöfe (Umstell-, Umbildebahnhöfe) verdien die in den letzten Jahrzehnten eine außerordentliche B achtung in den wissenschaftlich arbeitenden Eisenbahnkreisen gefunden haben. Die Ausführungen hierüber, di auch durch zahlreiche Hinweise auf das umfangreich Fachschrifttum ergänzt werden, enthalten zwar fast alle Wissenswerte, jedoch tritt bei der Behandlung die groß Linie, die gerade die neuere Entwicklung dieses Gebiete kennzeichnet, und zwar sowohl in betrieblicher als auc ganz besonders auch in wirtschaftlicher Hinsicht, nicht s scharf hervor, wie es m. E. bei der großen Bedeutung ge rade dieses Zweiges des Eisenbahnwesens erwünscht wär Hierauf wäre vielleicht auch bei einer Neuauflage des in ganzen so vorzüglichen Buches besonderer Wert zu legen

Allen, die sich in kurzer Zeit über irgend ein Gebie der Bahnhofsanlagen schnell unterrichten wollen und di wichtigsten Veröffentlichungen auf diesem Gebiet zu ein gehenderer Beschäftigung suchen wollen, kann der Ban „Bahnhofsanlagen" bestens empfohlen werden.

Dr. Ing. Derikartz.

— **Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.).** Berlin 1928 Verlag von Julius Springer. Preis kart. 3,60 RM.

Die vorliegende Ausgabe der neuen zum 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Verkehrsordnung (Textausgabe) eignet sich besonders zum Dienstgebrauch, doch wird sie auch bei Privaten zweckmäßig Verwendung finden. Sie zeichnet sich durch deutlichen Druck und gute Übersicht aus. Sämtliche Anlagen der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind ebenfalls abgedruckt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Stettin. Der an der Strecke Rummelsburg (Pom.)—Bütow gelegene Bahnhof Tschebiatkow erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Radensfelde".

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Berlin. Am 7. Oktober 1928 wird der rechts der Bahnstrecke Berlin—Lichterfelde-Ost und Berlin—Zossen zwischen den Bahnhöfen Papestraße (Vorort) und Südende sowie dem erstgenannten Bahnhof und Mariendorf neu errichtete Haltepunkt „Priesterweg" für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Papestraße und Priesterweg 1,610 km, Südende und Priesterweg 1,490 km, Mariendorf und Priesterweg 1,510 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 178 vom 9. September 1928 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder und in Abschrift an die übrigen Vereinsverwaltungen, betr. das neue Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr.

Nr. IV 179 II. Angabe vom 10. September 1928 an die Mitglieder des Wagenausschusses, betr. Anwendung der Entfernungen der Übergangskilometerzeiger im VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 9. September 1928 wird die Fußnote zu Abteilung 1 geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (937)

Altona, den 4. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1928 wird im Abschnitt lfd. Nr. 74 — Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn — unter Ziffer 6 der Ausnahmen „Kupfervitriolkalkgipsmehl" und im Abschnitt lfd. Nr. 88 a — Ruppiner Eisenbahn — bei Ziffer 3 der Ausnahmen „Sendungen des Ausnahmetarifs 2 d und Kalkschlamm des Ausnahmetarifs Nr. 11 nach Fehrbellin" aufgehoben.

Näheres enthält der am 10. September 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (945)

Berlin, den 5. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1928 wird die Station Mühlenrahmede in Nr. 47 als Versandstation der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (946)

Berlin, den 4. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 13. September 1928 wird die Station Vaihingen (Filder) als Versandstation in den Ausnahmetarif 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) aufgenommen. (961)

Berlin, den 8. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1928 wird die Station Osterwiecker Werke Zu 74 als Versandstation in den Ausnahmetarif 156 für Kupfervitriolkalkgipsmehl aufgenommen.

Berlin, den 4. September 1928. (947)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 13. September 1928 werden Tapeten und Tapetenborden in den Ausnahmetarif 159 (Papier usw. zur Ausfuhr) einbezogen. (953)

Berlin, den 7. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr

der früheren Preußisch-hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. Ergänzung des Teilheftes B I 15 durch Nachtragung der Station St. Michaelisdonn. (954)

Berlin, den 7. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Güter- und Kohlenverkehr.

Die auf den deutschen Bahnen am 1. Oktober 1928 in Kraft tretende Frachterhöhung wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage an auch in den deutsch-nordischen Verbandstarifen durchgeführt.

Der deutsch-schwedisch-norwegische Verbands-Gütertarif Teil II Heft 2 wird neu herausgegeben. Zum deutsch-dänischen Verbands-Gütertarif Teil II Heft 2 sowie zu dem deutsch-dänischen und deutsch-schwedisch-norwegischen Kohlentarif erscheint je ein Nachtrag. (950)

Altona, den 7. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr Deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1928 ist in der Abteilung 1 des Warenverzeichnisses der einschränkende Zusatz „mit Ausnahme der in usw." zu streichen. (951)

Altona, den 7. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 54.

Mit Gültigkeit vom 17. September 1928 tritt der Ausnahmetarif K 54 für Gerbstoffauszüge, Leder, Felle und Häute und Gerbstoffe in Kraft. Der Tarif gilt zwischen Backnang und Karlsruhe Hafen sowie zwischen Backnang und Mannheim Hbf. und Mannheim Industriehafen. Preis 0.10 RM. (960)

Stuttgart, den 8. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Bayerisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1928 werden die Stationen Außenried, Bodenmais und Langdorf der Nebenbahnstrecke Zwiesel—Bodenmais in die Tarife einbezogen. Näheren Aufschluß erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen. (948)

München, den 5. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 13. September 1928 werden die Stationen Altreichenau, Außenried, Frauenberg, Haidmühle, Langdorf als Versandstationen in den Ausnahmetarif 1 o für Scheit- usw. holz aufgenommen. (955)

Berlin, den 7. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. erhöhen die nachstehend aufgeführten Nebenbahnen vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden ihre Gütertarife wie die Reichsbahn:

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn,
Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Berlin, den 10. September 1928. (957)

Lenz & Co, G. m. b. H.
als betriebsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 13. September 1928 werden die Stationen Bischofstein und Neidenburg als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (958)

Berlin, den 8. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Bei den Frachtsätzen der Abteilung 32 ist in der Verkehrsbeziehung Regensburg Donauumschlagstelle Übergang—Bremerhaven und umgekehrt eine Druckfehlerberichtigung durchgeführt worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (959)

Altona, den 8. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Tfv. 214 Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 4 für die Beförderung von Gütern (Verkehr mit mitteldeutschen Stationen). — Bk. 10.

Tfv. 220 (1) Ausnahmetarif 1 für Salze. — Bk. 2.

Tvf. 220 (2) Ausnahmetarif 2 für Malz. — Bk. 4.

Tfv. 220 (3) Ausnahmetarif 3 für Sand. — Bk. 5.

Die jetzt gültigen Schnittfrachtsätze I (für die deutsche Beförderungsstrecke) und die besondere Tafel vom 1. August 1927 zur Ermittelung der Schnittfrachtsätze I für das Heft 4 werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 aufgehoben. An ihre Stelle treten zum gleichen Zeitpunkt erhöhte Schnittfrachtsätze, die für die einzelnen Tarifhefte in besonderen Tafeln bekanntgegeben werden. (942)

Dresden, den 6. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr Deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 9. September 1928 wird in obengenanntem Tarif in dem Abschnitt „Besondere Frachtermäßigungen" eine neue Ziffer VI für Erdöl (Mineralöl) russischer, rumänischer und persischer Herkunft eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (938)

Altona, den 4. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Internationaler Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1928.

Am 1. Oktober 1928 wird ein neuer „Internationaler Eisenbahngütertarif" (IGT.) — Tfv. 100 — ausgegeben. Er enthält das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) nebst Einheitlichen Zusatzbestimmungen, das Internationale Reglement für Privatwagen (IRP.) und ein Verzeichnis in tabellarischer Form mit alphabetischer Übersicht der in Anlage I zum IÜG., aufgeführten Gegenstände.

Der Tarif ist zum Preise von 1,50 Reichsmark für das Stück bei der Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr in Berlin SW 11, Askanischer Platz Nr. 5, und bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu beziehen.

Der Internationale Eisenbahngütertarif (IGT.) vom 1. Januar 1925 wird hierdurch aufgehoben. (952)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1928 wird die Station Königsberg (Pr.) Nord in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr aufgenommen.

Berlin, den 5. September 1928. (944)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr Deutsche Seehäfen—Deutsch-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1928 erscheint ein Neudruck des vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifs. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (939)

Altona, den 5 September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Neckarsteinach—Schönau wird die badische Station Schönau bei Heidelberg in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (940)

Hannover, den 5. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Tfv. 472. Eisenbahngütertarif, Heft 9 (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach süddeutschen Stationen). — Bk. 10.

Tfv. 473. Eisenbahngütertarif, Heft 10 (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel-, nord- und ostdeutschen Stationen). — Bk. 3.

Tfv. 474. Eisenbahngütertarif, Heft 11 (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten. — Bk. 27.

Tfv. 475. Eisenbahngütertarif, Heft 12 (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten). — Bk. 2.

Die jetzt gültigen Schnittfrachtsätze für die deutsche Beförderungsstrecke werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 aufgehoben. An ihre Stelle treten zum gleichen Zeitpunkt neue, zum größten Teil höhere Schnittfrachtsätze, die für die einzelnen Tarifhefte in besonderen Tafeln bekanntgegeben werden. (943)

Dresden, den 6. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

---

2. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif, Teil I (Tfv. 600). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A (Tfv. 1 a). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B (Tfv. 1 b). Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 501).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 treten in Kraft:

a) Ein neuer deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif, Teil I. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif, gültig vom 1. März 1928 mit dem Nachtrag I aufgehoben.

b) Ein neuer deutscher Eisenb... Gütertarif, Teil I, Abteilung... unter gleichzeitiger Aufhebung ... gleichen Tarifes vom 15. M... 1926 nebst den Nachträgen I ... VIII.

c) Ein neuer deutscher Eisenb... Tiertarif, Teil I unter gleich... tiger Aufhebung des gleichna... gen Tarifes vom 1. Dezember ... nebst den Nachträgen 1 bis IV

d) Ein Nachtrag II zum deutsc... Eisenbahngütertarif, Teil I, ... teilung B vom 1. April 1928. ... Nachtrag enthält Änderungen ... Ergänzungen des Inhaltsverze... nisses, des Vorworts, der Al... meinen Tarifvorschriften, der ... tereinteilung, des Nebengebüh... tarifs, der Erläuterungen und ... Sachverzeichnisses sowie Ber... tigungen.

Die Neuausgabe der Tarife zu ... bis c) ist bedingt durch die ... 1. Oktober 1928 in Kraft trete... neue Eisenbahn-Verkehrsordnu... Die Abkürzung der Veröffentlichun... frist für die durch die neuen A... führungsbestimmungen in den Tar... zu a) bis c) sowie im Nachtrag ... zum deutschen Eisenbahn-Güterta... Teil I, Abteilung B eintretenden ... höhungen und Erschwerungen ... Beförderungsbedingungen ist gen... § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung ... nehmigt.

Die Tarife bzw. der Nachtrag ... können Ende des Monats Septem... von den deutschen Eisenbahnverw... tungen, in Berlin von der Reichsba... Auskunftei für den Güterverkeh... Berlin SW 11, Askanischer Platz ... — käuflich bezogen werden. (9...

Berlin, den 6. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf...
Reichsbahndirektion.

---

3. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Am 1. Oktober 1928 gelangt ... Nachtrag 1 zum Personentarif f... den Binnenverkehr der Krefel... Eisenbahn zur Ausgabe. Dersel... enthält infolge Erhöhung der Fal... preise eine neue Preistafel und auß... dem Änderungen der Beförderung... bestimmungen für Zeitkarten. (94...

Krefeld, den 7. September 1928.
Die Direktion der
Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft.

---

4. Verdingungen.

Lieferung von 306 000 kg kohle... saurem Baryt, 98/100, chemisch g... fällt, in der Zeit vom 1. Oktober b... 31. Dezember 1928. Öffnung der A... gebote am 17. September 1928 11.... Uhr im Zimmer 155 der Reichsbah... direktion Hannover. Verdingung... unterlagen gibt das Präsidialbü... gegen Bareinsendung von 0,50 RM i... Zimmer 208 ab. Zuschlag bis sp... testens 29. September 1928. (941...

Hannover, den 2. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

hriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

I. 38 Berlin, den 20. September 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

s Vereinheitlichung des europäischen Beförderungsrechtes.

s neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen für Deutschland und Österreich.

ie sind Verbandsfrachtsätze zu eilen?

empelapparat für die Frachtbriefvorprüfung.

r Elektrokarrenbetrieb für die Stückgutbeförderung im Eisenbahnverkehr in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung.

achrichten.

Deutschland: Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Allgemeine Erhöhung der Reichsbahn-Güter- und -Tiertarife. — Stellung der Reichsbahn zu „Frei Haus"-Lieferungen. — Tagung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen.

Österreich: Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen. — Elektrisierung der Bundesbahnen. — Sektionschef Ing. Eduard Scheichl †.

Ungarn: Errichtung eines Wirtschaftsministeriums. — Verkehr am St. Stephantage. — Robert Gordon †.

Niederlande: Julieinnahmen der Niederländischen Eisenbahnen. — Schokolade- und Zigarettenautomaten in Personenzügen.

Übrige europäische Länder: Elektrisierung der finnischen Eisenbahnen. — Estlands Durchgangsverkehr mit Rußland. — Bahnbau in Lettland. — Verbesserungen bei den sowjetrussischen Eisenbahnen. — Aufhebung des Danziger Frachtbriefstempels von polnischen Eisenbahntransporten. — Bauplan einer Eisenbahnlinie Kielce—Busko—Tarnow. — Eisenbahnunglück in der Tschechoslowakei. — Der neue Frachtenbahnhof Groß-Prags. — Tschechoslowakischer Durchzugsverkehr von Fiume. — Internationale Eisenbahnerzusammenkunft in Rorschach. — Adriatischer Güterverkehr. — Grenzbahnhof Canfranc.

Fremde Erdteile: Günstige Entwicklung des Europa—Asien-Eisenbahnverkehrs. — Zum Bau der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn. — Bau von Eisenbahnen in Afghanistan durch deutsche Firmen.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Vereinheitlichung des europäischen Beförderungsrechtes.

Zum 1. Oktober 1928.

Von Geheimrat E. **Schmid**, Bern.

Am 1. Mai 1923 trat zu Bern, der Geburtsstadt auch des ten Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnachtverkehr vom 14. Oktober 1890, eine internationale onferenz, die sich wiederum mit dem europäischen Berderungsrecht befassen sollte, auf Einladung des Schweierischen Bundesrates, zusammen. Sie war eigentlich die ritte Revisionskonferenz zu dem vorgenannten Übereinommen. Ihre Grenzen wurden aber weiter gezogen. Außer er Revision dieses Übereinkommens hatte sie auch die ufgabe, die Änderungen und Ergänzungen des von einer onferenz des Jahres 1912 aufgestellten Entwurfes der nlage I zu diesem Übereinkommen, ferner den von einer onferenz des Jahres 1911 aufgestellten Entwurf eines nternationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Peronen- und Gepäckverkehr zu beraten. Sie war sohin, wie uch der Präsident der Konferenz in seiner Schlußrede ervorhob, weit über den Rahmen einer einfachen Revionskonferenz hinausgewachsen.

Darin lag ihre Bedeutung für das europäische Beförderungsrecht und darin liegt die Bedeutung des Werkes, das sie geschaffen hat.

Das Ergebnis der Beratungen der Konferenz war der Entwurf eines äußerlich stark, inhaltlich in vielen wichtigen Punkten umgearbeiteten Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und der eines gänzlich neuen internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. Zu ersterem gehörte auch die völlig umgearbeitete Anlage I, Verzeichnis der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Der Inhalt der beiden Übereinkommen ist im Einzelnen vielfach im Schrifttum und auch in dieser Zeitung (Nr. 44/1927) schon besprochen worden, so daß ein genaues Eingehen auf ihn hier nicht mehr nötig erscheint. Es soll aber darauf hingewiesen werden, daß das neue Frachtübereinkommen, äußerlich, wie erwähnt, stark umgearbeitet, auf den allgemeinen Grundsätzen des bisherigen Übereinkom-

mens des Jahres 1890 auch weiterhin aufgebaut ist, wenn es auch eine größere Anzahl nötig gewordener Änderungen und Ergänzungen aufweist. Seine Anlage I ist dagegen gänzlich verändert und modernisiert. Das Personenübereinkommen regelt zum ersten Mal international das europäische Personen- und Gepäckbeförderungsrecht und bietet also etwas absolut Neues. Es gibt, als erster Versuch, in vieler Hinsicht nur einen Rahmen und läßt den Verwaltungen einen größeren Spielraum, gewisse Materien durch Tarife oder in Vereinbarungen zu behandeln.

Die Beratungen fanden in der Zeit vom 1. Mai 1923 bis 8. Juni 1923 statt. Es wurden zwanzig Vollsitzungen und viele Unterausschußsitzungen abgehalten. Da die Vertreter von 23 europäischen Staaten — nur Portugal war von den eingeladenen Staaten nicht vertreten —, ferner Vertreter des Saargebiets zusammengekommen waren und es galt, überall einen Ausgleich zwischen einzelstaatlichen Wünschen und Anträgen zu finden, läßt sich ermessen, welch schweres Stück Arbeit auf dieser Konferenz geleistet wurde. Es war das nur möglich, weil von Anfang an ein Geist der Versöhnlichkeit unter den Konferenzmitgliedern herrschte, was der Präsident der Konferenz bei deren Schluß ausdrücklich feststellte.

So konnte die Konferenz am 8. Juni 1923, dem Tage der Unterzeichnung der Entwürfe, mit Befriedigung auf ihr Werk zurückblicken. Die Konferenz war eine solche der Eisenbahnfachmänner gewesen. Am 23. Oktober 1924 wurden dann die von ihr aufgestellten Entwürfe von den Vertretern der beteiligten Regierungen und dem der Regierungskommission des Saargebietes unterzeichnet.

Nun trat aber ein Stillstand ein. Bei Gelegenheit der vorerwähnten Unterzeichnung war zwar erklärt worden, daß die Übereinkommen zu ratifizieren und die Ratifikationsurkunden möglichst bald in Bern zu hinterlegen seien. Diese Vornahmen verzögerten sich aber in mehreren Staaten von Jahr zu Jahr.

Das hatte zweifellos einen gewissen Nachteil.

Wäre es schon in normalen Zeiten unerwünscht gewesen, wenn zwischen der Aufstellung der Bestimmungen (Mai/Juni 1923) und deren Inkrafttreten (Oktober 1928) über fünf Jahre — also mehr als die Zeitspanne, innerhalb der nach dem Artikel 60 der Übereinkommen Revisionskonferenzen stattfinden sollen — verflossen waren, so ist das noch störender in einer Zeit geworden, in der die Eisenbahnen sich infolge der Kraftwagenkonkurrenz ganz neuen Verhältnissen gegenüber sehen und der Gedanke einer Revision der nur für sie geltenden und sie im Vergleich zu ihrem Konkurrenten beschwerenden Vorschriften. (Transportpflicht, Verbot von Sonderübereinkommen) nahe liegt. Die nächste Revisionskonferenz, für die nach den Verhandlungen des Jahres 1923 Rom in Aussicht genommen ist, dürfte daher nicht allzulange auf sich warten lassen, wenn auch eine gewisse Zeit der Bewährung abgewartet werden wird.

Erfreulicherweise spielt diese Frage der Verzögerung keine Rolle für die Anlage I des Frachtübereinkommens. Es gelang nach einem besonderen Verfahren und unter Einsetzung der in Artikel 60 IÜG. vorgesehenen fachmännischen Kommission diese Anlage auf dem laufenden zu erhalten. So tritt am 1. Oktober 1928 nicht die im Jahre 1923 aufgestellte und schon überholte und veraltete, sondern eine entsprechend fortgebildete Anlage I in Kraft, die den Bedürfnissen von Industrie, Handel und denen der Eisenbahn selbst Rechnung trägt.

Nach der vorbehandelten längeren Pause konnte endlich, am 18. Oktober 1927, eine diplomatische Konferenz zur Hinterlegung der Ratifikationsurkunden — nicht allzu leider — und zur Festsetzung des Datums des Inkrafttretens der Übereinkommen zusammentreten .

Als solcher wurde, zur Ermöglichung der Gewährung gewisser Nachfristen und einer Vorbereitungszeit, der 1. Oktober 1928 festgelegt.

An diesem Tage tritt also das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.), beide vom 23. Oktober 1924, in Kraft und zwar zwischen: Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Ungarn, Italien, Lettland, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Rumänien, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Schweden, der Schweiz und, infolge nachträglichen Beitritts, Liechtenstein.

Von den Vertragsstaaten fehlen nur noch Griechenland, Litauen und Portugal, die aber wohl auch in kürzester Zeit die Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt haben werden.

Von den Staaten Europas gehören den Übereinkommen nicht an: England, das keine Neigung zum Beitritt hat, wie eine in der internationalen Handelskammer gemachte Mitteilung (vgl. Nr. 26/1928 dieser Zeitung) besagt, Albanien, das bis zur Fertigstellung der Bahn Tirano—Durazzo noch keine Eisenbahnstrecken aufweist, die Türkei, die aber Neigung zum Beitritt zeigt, und Rußland. Letzteres hat aber die Bestimmungen der neuen Übereinkommen in eine Reihe von internationalen Verträgen mit anderen Staaten und in ihr internes Eisenbahnrecht übernommen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Juli/August 1928 S. 968). Es gilt also materiell auch für dieses große Gebiet das neue Beförderungsrecht.

Die große Bedeutung des 1. Oktober 1928 für das europäische Beförderungsrecht ist die, daß an diesem Tage die neuen Beförderungsbestimmungen für fast alle Gebiete Europas in Kraft treten werden und daß z. B. ein einheitliches Beförderungsrecht gelten wird für Reisende, Gepäck und Güter, die unter Verwendung der vorgeschriebenen internationalen Beförderungsausweise von Stockholm und Helsingfors nach Sizilien und von Konstanza nach Sevilla befördert werden.

Damit ist aber die Bedeutung der am 1. Oktober 1928 in Kraft tretenden Übereinkommen nicht erschöpft.

Eine Anzahl europäischer Staaten haben unter den Auswirkungen des neuen internationalen Beförderungsrechts auch ihre internen Vorschriften und Reglements einer Revision unterzogen und passen sie dem IÜG. und IÜP. an, so Deutschland, Österreich, die Schweiz, die Tschechoslowakei. Teilweise treten die neuen internen Vorschriften auch am gleichen Tage mit den genannten internationalen in Kraft, wie die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung.

Man kann also wohl davon sprechen, daß am 1. Oktober 1928 eine Umwälzung des internationalen europäischen Beförderungsrechts und vieler interner, die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnen regelnder Verordnungen sich vollziehen wird.

Die neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen für Deutschland und Österreich.

Von Dr. **Kurt Friebe**, Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

Am 1. Oktober 1928 werden außer dem neuen Interionalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- l Gepäckverkehr und dem umgearbeiteten Internationa- Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in lutschland und Österreich auch neue Eisenbahn-rkehrsordnungen in Kraft treten. Auch die isten übrigen europäischen Länder haben ihr inneratliches Verkehrsrecht umgearbeitet, um sich dabei dem ten internationalen Recht anzupassen.

Die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordng ist, wie bereits in dem Aufsatz in Nr. 21 dieser Zeitg (S. 554) erwähnt ist, vom Reichsrat in der Sitzung m 3. Mai genehmigt worden und sodann auf Grund von t. 91 der Reichsverfassung am 16. Mai von der Reichsgierung als Verordnung erlassen und im Reichsetzblatt vom 1. Juni 1928 (RGBl. Teil II S. 401—487) röffentlicht worden. Damit ist auch die auf Grund einer sonderen Ermächtigung in Art. 46 Abs. 2 der früheren ichsverfassung vom 16. April 1871 unter dem 25. Jaar 1909 erlassene bayerische Eisenbahn-Verkehrsdnung durch die neue Verkehrsordnung ersetzt worden, die die Ermächtigung der Reichsregierung zum Erlaß der senbahn-Verkehrs- bzw. Betriebsordnung auf Grund von t. 91 der neuen Reichsverfassung vom 11. August 1919 r das ganze Deutsche Reich einschließlich Bayerns gilt.

Im Saargebiet ruht auf Grund von Teil III schn. 10 Art. 49 des Friedensvertrags von Versailles das rordnungsrecht des Deutschen Reiches. Die Saarbahnen hören an sich zu den Reichseisenbahnen im Sinne von 5 des Reichsbahngesetzes und würden dem Betriebsrecht r Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unterliegen. Besitz d Betriebsrecht können jedoch noch nicht auf das utsche Reich übergehen, so lange sie nach dem Friedensrtrag (Teil III Abschn. 10 Art. 45—50) fremdem Nießauch unterliegen. Aus diesen Gründen gilt an sich die utsche Eisenbahn-Verkehrsordnung im Saargebiet nicht. e Regierungskommission des Saargebiets rd jedoch am 1. Oktober 1928 eine Eisenbahn-Verkehrsdnung erlassen, die sowohl im Text der Verordnung lbst wie in den Ausführungsbestimmungen mit den entrechenden deutschen Bestimmungen wörtlich übereinmmt. Im Falle der Rückgliederung des Saargebiets an s Deutsche Reich würde die EVO. ohne weiteres als utsches Recht auch für die Saarbahnen gelten.

Für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem rigen Deutschen Reich gilt nicht die Eisenbahn-Verkehrsdnung, sondern das zwischen Deutschland und Polen w. der Freien Stadt Danzig abgeschlossene Abkomen über den Durchgangsverkehr (Pariser taatsvertrag vom 21. April 1921, RGBl. 1921, 1069 ff.). Dieses Abkommen bestimmt in § 38, daß der überverkehr unter die Bestimmungen des Internationalen bereinkommens über den Frachtverkehr fällt, sich also ach dem 1. Oktober 1928 nach dem IÜG. regelt, soweit cht das Abkommen oder dessen Ausführungsbestimmunen diese Bestimmungen abändern oder ergänzen. Dies t in wichtigen Punkten geschehen. So ist z. B. auch in em Abkommen bestimmt, daß an Stelle des internationalen rachtbriefs der Frachtbrief der Versandbahn zu verwenn ist, also im Verkehr mit Deutschland der deutsche rachtbrief (Anlagen D bis F zur EVO.).

Die neue österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung unterscheidet sich von der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung äußerlich dadurch, daß sie nicht als Verordnung, sondern als Bundesgesetz erlassen worden ist. Die Gesetzesvorlage, die im engen Einvernehmen mit dem Deutschen Reichsverkehrsministerium aufgestellt worden ist, hat die verfassungsmäßige Zustimmung des Nationalrats und des Bundesrats gefunden. Die neue österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung ist am 23. Mai 1928 vom Nationalrat beschlossen und am 8. Juni im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich veröffentlicht worden (vgl. BGBl. 1928 S. 815 ff.). Durch dieses Gesetz sind die das Frachtgeschäft der Eisenbahnen regelnden Bestimmungen des österreichischen Handelsgesetzbuchs außer Kraft gesetzt worden, so daß die Eisenbahn-Verkehrsordnung die Rechtsbeziehungen zwischen der Eisenbahn und ihren Benutzern (Reisenden und Verfrachtern) erschöpfend regelt, ohne an irgendwelche Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs gebunden zu sein. Die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung, die auf Grund von Art. 91 der Reichsverfassung als Rechtsverordnung erlassen worden ist, ist demgemäß an die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Eisenbahnfrachtgeschäft in gewissem Umfange gebunden. Das Nähere bestimmt § 471 des Handelsgesetzbuchs, wonach die in den Vorschriften des § 432 Abs. 1, 2, der §§ 438, 439, 453, 455 bis 470 HGB. begründeten Verpflichtungen der Eisenbahnen weder durch die EVO. noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden können.

Neben der Eisenbahn-Verkehrsordnung selbst sind auch die Ausführungsbestimmungen einer Nachprüfung unterzogen und den Bestimmungen der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung angepaßt worden. Auch hier haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen bei der Neubearbeitung der Abänderungsvorschläge in enger Fühlungnahme mit den österreichischen Bundesbahnen gearbeitet. Die beiderseitigen Regierungsstellen, das deutsche Reichsverkehrsministerium und das österreichische Bundesministerium, die die Ausführungsbestimmungen nach § 2 der EVO. zu genehmigen haben, haben Ende Juli in Gmunden über die Angleichung der beiderseitigen Ausführungsbestimmungen verhandelt. Die Besprechungen haben zu dem erfreulichen Ergebnis geführt, daß im Sinne der durch die neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen vollzogenen Rechtsangleichung auch die Ausführungsbestimmungen sowohl nach Ausdrucksweise wie nach Inhalt in den beiden Ländern fast vollständig übereinstimmen werden. Die Ausführungsbestimmungen sind den neuen Bestimmungen der EVO. angeglichen worden und weisen im übrigen gegenüber ihrem bisherigen Inhalt im allgemeinen keine grundlegenden Unterschiede auf, bringen jedoch an manchen Stellen eine Klarstellung des bisherigen Wortlauts. Es waren zwar aus den Wirtschaftskreisen auch zu den Ausführungsbestimmungen wichtige Anträge gestellt worden, deren Annahme zum Teil wesentliche Änderungen verursacht hätte. Diese Anträge sollten jedoch vorerst in der Ständigen Tarifkommission eingehender beraten werden, als dies bisher möglich war.

Hervorzuheben ist, daß die Ausführungsbestimmungen zum Expreßgutverkehr erheblich vermehrt worden

sind. Bei der besonderen ständig wachsenden Bedeutung, die der Expreßgutverkehr in der letzten Zeit gewonnen hat, entsprach es einem Bedürfnis, diesen Verkehr in den Ausführungsbestimmungen eingehender als früher seiner Eigenart entsprechend besonders zu behandeln. Von Seiten der Wirtschaft war eine Ergänzung der Bestimmungen der EVO. selbst über das Expreßgut beantragt worden. Demgegenüber erschien es zweckmäßig, vorerst die weitere Entwicklung des Expreßgutverkehrs abzuwarten, anstatt ihn bereits jetzt in der Eisenbahn-Verkehrsordnung selbst eingehender zu behandeln, da die Ausführungsbestimmungen leichter und rascher geändert werden können als die Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Vergleicht man die wichtigsten Grundzüge der deutschen und österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung miteinander und mit den neuen Internationalen Übereinkommen, so stimmen die beiden Verkehrsordnungen insbesondere darin überein, daß sie die in dem IÜP. und IÜG. eingeführte Beschränkung auf einen allgemeinen Höchstbetrag für die von der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung, Minderung oder Lieferfristüberschreitung zu leistenden Entschädigungen nicht übernehmen, sondern die Eisenbahn wie bisher grundsätzlich unbeschränkt für den gemeinen Handelswert oder gemeinen Wert des verlorenen usw. Gutes oder Reisegepäcks haften lassen; bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn überdies für den vollen Schaden.

Für Kostbarkeiten, die auch ferner zu den nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen gehören, haftet die Eisenbahn auf Grund von § 462 HGB. in Verbindung mit § 86 (3) der deutschen und österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung nur beschränkt, und zwar nach der Ausführungsbestimmung II zu § 86 nur bis zu 150 Reichsmark (bzw. 150 Schillinge) für das Kilogramm Reingewicht des unverpackten Gegenstandes. Welche Gegenstände im einzelnen als Kostbarkeiten anzusehen sind, ist weder im Handelsgesetzbuch noch in der Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmt und war auch bisher schon in Deutschland und Österreich der Auslegung durch die Rechtsprechung überlassen, nachdem das Reichsgericht den Versuch der Begriffsbestimmung des Begriffs „Kostbarkeit“ durch eine frühere deutsche Ausführungsbestimmung als im Widerspruch zu § 462 HGB. stehend für nichtig erklärt hatte. In Deutschland regelt sich der Kostbarkeitsbegriff auch fernerhin allein nach der Rechtsprechung. Hierzu ist zu erwähnen, daß das Reichsgericht entgegen seiner früheren Ansicht neuerdings (vgl. RGZ. amtl. Samml. Bd. 116, S. 113 ff. und in der Jur. Woch. Schr. 1927, S. 1145) hervorgehoben hat, daß die Frage, ob ein ungewöhnlich hoher Wert vorliegt, sich nicht nur nach dem üblichen relativen Maßstab bestimmt (ungewöhnlich hoher Wert im Verhältnis zu anderen Gütern von gleichem Umfang und Gewicht), sondern daß dabei die Anschauung des Handels und überhaupt die allgemeine Lebensauffassung nicht außer Betracht bleiben darf. Die neue österreichische Eisenbahnverkehrsordnung hat dagegen — hierin besteht der wesentlichste Unterschied zur deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung — in § 54 EVO. bestimmt, was als Kostbarkeit anzusehen ist, und bezeichnet als solche diejenigen Gegenstände, deren nach § 85 (1) zu berechnender Wert 150 S für 1 Kilogramm Rohgewicht übersteigt. Diese Begriffsbestimmung war nur dadurch möglich, daß die österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung, wie erwähnt, ... Bundesgesetz erlassen ist und das Frachtgeschäft ... Eisenbahnen selbständig regeln kann.

Der zweite Hauptunterschied zwischen der deutsch... und österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung beste... in der Regelung des Übergangs des Verfügungsrechts vom Absender auf den Empfänger f... den Fall, daß das Gut am Bestimmungsbahnhof nicht ... kommt. Nach § 75 (2) der neuen deutschen Eisenbahn-Ve... kehrsordnung ist die tatsächliche Ankunft des Gutes am B... stimmungsbahnhof in jedem Falle unbedingtes Erforder... für die Erlangung des Verfügungsrechts durch d... Empfänger. § 75 (2) der österreichischen Eise... bahn-Verkehrsordnung gewährt dagegen nach dem Vorbi... von Art. 16 § 3 IÜG. dem Empfänger auch dann das Rec... von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefs und d... Gutes zu verlangen, wenn das Gut innerhalb eines Mona... nach Ablauf der Lieferfrist nicht angekommen ist. D... Abweichung beruht darauf, daß in Österreich der intern... tionale Verkehr (Durchgangsverkehr) gegenüber de... Binnenverkehr überwiegt, während in Deutschland d... letztere nur einen verhältnismäßig geringen Bruchteil d... Gesamtverkehrs darstellt. Aus dem erwähnten Grun... erschien Österreich eine einheitliche Behandlung dies... Frage im Binnenverkehr und internationalen Verkehr g... boten. Die Gründe, weshalb sich die deutsche Eise... bahn-Verkehrsordnung in diesem Punkte nicht dem IÜ... angeschlossen hat, sind bereits in Nr. 6 dieser Zeitun... auf Seite 145 eingehend dargelegt worden.

Im übrigen stimmen jedoch die Verkehrsordnunge... beider Länder, von wenigen unwesentlichen Punkten ab... gesehen, völlig überein. Erwähnt sei noch eine minder... wichtige Abweichung der beiden Verkehrsordnungen von... einander, die sich auf das Verfahren bei der Auszahlun... von Nachnahmen bezieht. Abweichend von der deut... schen Eisenbahn-Verkehrsordnung werden in Österreich... die Nachnahmen auch künftig durch die Empfangs... abfertigung (in Deutschland durch die Versand... abfertigung) ausgezahlt. In Österreich geschieht di... Auszahlung nicht wie in Deutschland durch die Eisenbahn... selbst, sondern durch die Post. Zu diesem Zweck hat der... Absender dem Frachtbrief eine ausgefüllte Postanweisung... beizufügen, in der er auch einen Dritten als Empfänger... des Nachnahmebetrags bezeichnen kann. Die Nachahme... muß in Österreich spätestens innerhalb 14 Tagen nach Ein... zahlung des Nachnahmebetrags durch den Empfänger von... der Eisenbahn dem Absender oder dem Dritten zur Ver... fügung gestellt werden. In Deutschland verbleibt es... im Güterverkehr bei dem bisherigen Recht, wonach... die Nachnahme nicht durch die Post, sondern durch die Ei... senbahn ausgezahlt wird, und zwar nur an den Absender... selbst, nicht an einen Dritten. Eine Frist für die Aus... zahlung der Nachnahme ist nicht vorgesehen. Der Grund... für die unterschiedliche Behandlung liegt in den verschie... den liegenden Verhältnissen im Nachnahmeverkehr der... beiden Länder. In Deutschland, wo der Stückgut- und... damit auch der Nachnahmeverkehr einen erheblich größe... ren Umfang hat als in Österreich, sollte das bisherige be... währte Verfahren nicht ohne zwingende Gründe durch ein... anderes ersetzt werden. Im Expreßgutverkehr,... in dem vor kurzem auch die Belastung mit Nachnahme... zugelassen worden ist, ist dagegen abweichend vom Güter... verkehr auch in Deutschland das österreichische

chnahmeverfahren eingeführt worden. Von dem Ergebdieses Versuchs wird es abhängen, ob auch im Güterrkehr später einmal das österreichische Nachnahmeerfahren übernommen werden wird.

Vergleicht man die Grundzüge der neuen deutschen und erreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung miteinander, sind die Unterschiede zwischen beiden Verkehrsordnungen geringer als die gemeinsamen Abweichungen von den uen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnrkehr. Bei der praktischen Handhabung der Bestimmunn werden aber auch diese Unterschiede nur in Einzelen fühlbar werden. Dies wird namentlich auch bei der rechnung der Entschädigungsbeträge für verlorene usw. iter der Fall sein, da der von den IÜ. hierfür eingeführte Höchstbetrag (50 Gold-Franken für 1 kg Rohgewicht) derart hoch ist, daß er nur bei einzelnen hochwertigen Gütern eine Beschränkung des Entschädigungsbetrags herbeiführen dürfte.

Bei den Unterschieden zwischen der EVO. und den IÜ. ist schließlich auch zu berücksichtigen, daß, wo solche bestehen, fast durchweg die EVO. die Verfrachter oder Reisenden günstiger stellt als die IÜ. und damit dem Ziele einer verkehrsfreundlichen und neuzeitlichen Gestaltung des Eisenbahnverkehrsrechts dient.

Inwieweit die übrigen europäischen Staaten die Neuerungen der Internationalen Übereinkommen in ihr inneres Eisenbahnverkehrsrecht übernommen haben, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen.

Wie sind Verbandsfrachtsätze zu teilen?

Von **Dr. Arnold Schubert**, Wien.

In den letzten Jahren sind bei Verkehrsteilungsverndlungen Zweifel darüber aufgetaucht, ob auch gegenirtig noch die sogenannten mitteleuropäischen Frachtrteilungsgrundsätze angewendet werden sollen. Einzelne hnverwaltungen haben sogar ihre Beteiligung an interionalen Verbandsgütertarifen davon abhängig gemacht, ß die Ermittlung der Bezugsanteile nicht nach diesen hrzehntelang befolgten Grundsätzen, sondern in einer r sie günstigeren Weise erfolge. Angesichts der finanellen Bedeutung dieser Frage empfiehlt es sich, sie einer rvoreingenommenen Erörterung zu unterziehen.

Das Problem, um das es sich handelt, ist folgendes: erbandsgütertarife werden bekanntlich nicht nur zu dem wecke erstellt, den Verfrachtern die Frachtermittlung zu leichtern, sondern sie sind auch notwendig, um den schädchen Wettbewerb zwischen den Bahnverwaltungen ausschalten. Dies geschieht in der Weise, daß für jede karllierte Verkehrsbeziehung bestimmte Wege einvernehmch festgesetzt werden, über die alle Sendungen ohne ücksicht darauf, über welchen Weg sich die billigste racht ergibt, zu leiten sind. Unter Umständen ist die ustimmung einzelner Verwaltungen zu einer derartigen egelung nur dadurch zu erlangen, daß sie an der Leitung ber andere als die vereinbarten Wege durch Abgabe beimmter Reingewinnquoten desinteressiert werden. Doch ei dies hier nur kurz erwähnt, da es für die weitere ntersuchung der Frage, um die es sich hier handelt, hne Belang ist.

Selbstverständlich können Verbandstarife ihrem vorehmlichen Zwecke, der Beseitigung des Wettbewerbs, ur dann dienen, wenn den Verfrachtern jeder Anreiz zur enutzung anderer als der vereinbarten Wege genommen ird. Es muß daher der vereinbarte Weg beförderungsechnisch mindestens ebenso leistungsfähig sein wie jeder ndere Weg und es muß der Verbandstarif, dessen Anwenung an die Bedingung der Benutzung des vereinbarten Weges geknüpft wird, auch frachtliche Vorteile bieten. araus ergibt sich die Notwendigkeit, alle über andere Wege erreichbaren Frachten bei der Erstellung der Verandsfrachtsätze zu berücksichtigen.

Es handelt sich nun um die Frage: Wie sind Verandsfrachtsätze auf die beteiligten Bahnverwaltungen zu rteilen? Kaufleute, denen diese Frage vorgelegt würde, ürften, erstaunt darüber, daß sie überhaupt zu Zweifeln Anlaß gibt, antworten: Da solche Frachtsätze im gemeinsamen Interesse erstellt werden, so kann ihre Teilung vernünftigerweise nur nach Maßgabe der von jeder Verwaltung erbrachten Leistung erfolgen. Das heißt also: Die beiden Endbahnen müssen zunächst für die Arbeit entschädigt werden, die im Versand- und Empfangsbahnhofe zu leisten ist, und der Rest der Fracht, der dann übrigbleibt, muß im Verhältnisse der Beförderungsleistung geteilt werden. Dieser

I. Grundsatz: „Teilung im Verhältnisse der Leistung"

ist allerdings, wie im folgenden gezeigt werden soll, nicht ohne Einschränkung anwendbar, er bildet aber, weil er eben der gesunden kaufmännischen Logik entspricht, das Rückgrat der sogenannten mitteleuropäischen Frachtverteilungsregeln.

Die uneingeschränkte Anwendung des Grundsatzes der Teilung im Verhältnisse der Leistung würde zu unmöglichen Folgen führen. Zunächst muß der Umstand Berücksichtigung finden, daß die Höhe des zu verteilenden Verbandsfrachtsatzes meistens (allerdings nicht immer) ganz oder teilweise abhängig ist von der Höhe der Frachtsätze der Binnentarife der am Fahrwege beteiligten Verwaltungen. Beispielsweise würde sich ein durchgehender Frachtsatz für Apfelsinen von Catania nach München[1]) durch Summierung der Frachtsätze Catania—Brenner, Brenner—Kufstein und Kufstein—München bilden. Die Teilung im Verhältnisse der Leistung würde nun die Österreichischen Bundesbahnen und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zwingen, einen Teil der von den Italienischen Staatsbahnen aus volkswirtschaftlichen Gründen gewährten Ermäßigung für die Agrumenausfuhr zu ihren Lasten zu übernehmen, was unbillig wäre und gegen den Grundsatz der Tarifautonomie verstoßen würde. Dagegen wäre z. B. ein dem Wettbewerbe des Seeweges Rechnung tragender Frachtsatz Genua—Hamburg von der Höhe der Binnentarife der beteiligten Verwaltungen unabhängig. Aber auch bei der Verteilung solcher Frachtsätze wäre es un-

[1]) Ich wähle absichtlich, um dieser Untersuchung ihren akademischen Charakter möglichst zu wahren, keine Beispiele aus der Praxis (bekanntlich enthält der deutsch-italienische Gütertarif nur Teilfrachtsätze für den italienischen und für den außeritalienischen Durchlauf).

möglich, zum Beispiel die Zustimmung der außeritalienischen Verwaltungen zur Zuscheidung „übernormaler" Bezugsanteile an die Italienischen Staatsbahnen zu erlangen, weil es ersteren ja frei stände, die Bekämpfung des Wettbewerbes des Seeweges allein auf sich zu nehmen und geeignete Frachtsätze nur für den außeritalienischen Durchlauf zu erstellen, in welchem Falle die Italienischen Staatsbahnen sich mit dem Frachtsatze ihres Binnentarifes begnügen müßten.

Die erste Einschränkung des Grundsatzes der Teilung im Verhältnisse der Leistung, die offenbar notwendig und ausnahmslos anzuwenden ist, lautet daher:

II. Grundsatz: „Das Höchstmaß des Bezugsanteiles bildet der Einrechnungsanteil auf dem Fahrwege."

Dieser II. Grundsatz führt zu der Folge, daß Frachtsätze, die durch Summierung der auf dem Fahrwege zur Verfügung gestellten Einrechnungsanteile gebildet sind, in ihre Anteile zerfallen, daß also in diesem Falle die Bezugsanteile mit den Einrechnungsanteilen identisch sind.

Wie wirken sich nun diese Grundsätze I und II in dem Falle aus, wenn der zu verteilende Frachtsatz sich nicht über den vereinbarten Fahrweg, sondern über einen anderen Weg bildet? In diesem Falle ist, wie man zu sagen pflegt, die Decke zu kurz. Es kann daher selbstverständlich nicht jede Verwaltung den vollen für den Fahrweg zur Verfügung gestellten Einrechnungsanteil zugeschieden erhalten. Jene Praktiker, die sich vor Jahrzehnten darüber einigten, die Verteilung nach den später so genannten mitteleuropäischen Frachtverteilungsgrundsätzen vorzunehmen, argumentierten offenbar folgendermaßen: Wenn die Fracht auf dem Fahrwege höher ist, als auf einem anderen Wege, so erklärt sich das daraus, daß eine oder mehrere oder alle an diesem Wege beteiligten Verwaltungen zu hohe Einrechnungsanteile zur Verfügung gestellt haben. Es ist daher gerecht, diesen Verwaltungen niedrigere Frachten zuzuscheiden. Der Maßstab, um festzustellen, welche Verwaltungen zu hohe Frachtsätze zur Verfügung gestellt haben, kann nur die Teilung der vorhandenen Fracht im Verhältnisse der Leistung sein. Verwaltungen, die ohnehin niedrigere Anteile zur Verfügung gestellt haben, als bei Teilung im Verhältnis der Leistung auf sie entfielen, können billigerweise nicht verhalten werden, sich mit noch niedrigeren Frachten zu begnügen. Die anderen Verwaltungen aber müssen es sich gefallen lassen, daß ihnen nur jene Anteile zugeschieden werden, die sich aus der Teilung im Verhältnisse der Leistung ergeben. Infolge der Anwendung des oben unter II. angeführten Grundsatzes ist manchen Verwaltungen weniger zuzuscheiden, als ihr Anteil bei Teilung im Verhältnisse der Leistung betragen würde. Dieser Unterschied wird auf jene Verwaltungen, die sich mit geringeren Bezugsanteilen begnügen müssen, als ihr Einrechnungsanteil beträgt, aufgeteilt. Ihre Anteile werden daher aus diesen Unterschiedsbeträgen aufgebessert.

Wenn an dem Gedanken festgehalten wird, daß die Verteilung des sogenannten Ausfalles, d. h. des Unterschiedes zwischen der auf dem Fahrwege und der auf dem Tarifbildungswege sich ergebenden Fracht, auf die beteiligten Verwaltungen lediglich davon abhängen soll, in welchem Maße jede Verwaltung durch die Höhe ihrer Einrechnungsanteile diesen Unterschied verursacht, so ergibt sich ganz von selbst die Notwendigkeit einer weiteren Einschränkung des Grundsatzes der Teilung im Verhältnisse der Leistung, und zwar in jenen Fällen, in denen Verwaltungen sowohl an dem Fahrwege als auch an dem Tarifbildungswege mit Strecken beteiligt sind.

Im Interesse der Systematik empfiehlt es sich, zunächst davon abzusehen, daß für die Ermittlung der Frachtsätze für verschiedene gleich lange Strecken einer und derselben Verwaltung häufig verschiedene Taxgrundlagen (Ausnahmetarife, Ausfuhrtarife, Tarifnachlässe usw.) zur Verfügung stehen, und auch zunächst die Tatsache unberücksichtigt zu lassen, daß fast alle Barême gestaffelt sind, also beispielsweise die Fracht für den 20. km höher bemessen wird als für den 120. oder 300. km.

Es sind nun drei Fälle zu unterscheiden:

a) Die Strecken, mit denen eine Verwaltung am Fahrwege und am Tarifbildungswege beteiligt ist, sind gleich lang; ihre Einrechnungsanteile sind daher auf beiden Wegen gleich hoch. In diesem Falle wird die Höhe des Unterschiedes zwischen der auf dem Fahrwege und der auf dem Tarifbildungswege sich ergebenden Fracht, also des sogenannten Ausfalles, durch die Höhe der Fracht der gegenständlichen Verwaltung nicht beeinflußt. Es wäre offenbar unbillig, ihr eine Beteiligung an diesem Ausfalle zuzumuten. Es ist ihr daher ihr Einrechnungsanteil als neutraler Anteil vorweg zuzuscheiden, auch wenn er weit höher ist, als der Anteil, der ihr bei Teilung im Verhältnisse der Leistung zukäme.

b) Die Strecke, mit der eine Verwaltung am Fahrwege beteiligt ist, ist kürzer als jene Strecke, mit der sie am Tarifbildungswege beteiligt ist.

Auch in diesem Falle wird die Höhe des sogenannten Ausfalles durch die Höhe der Fracht dieser Verwaltung nicht in einer Weise beeinflußt, die es begründen würde, ihr weniger zuzuscheiden als ihren für den Fahrweg zur Verfügung gestellten Einrechnungsanteil. Dies ergibt sich aus folgender Überlegung:

α) Sind, beispielsweise infolge einer besonders billigen Klassifizierung des tarifierten Artikels, die Einrechnungsanteile der in Rede stehenden Verwaltung so niedrig, daß bei Teilung im Verhältnisse der Leistung auf diese Verwaltung ein höherer Bezugsanteil entfiele, als ihr Einrechnungsanteil auf dem Fahrwege, so ist es allerdings richtig, daß ihr Tarif, da sie an dem Tarifbildungswege mit einer längeren Strecke beteiligt ist, den Ausfall ganz oder teilweise verursacht. In diesem Falle muß sie sich aber ohnehin schon nach dem obigen Grundsatze II mit einem niedrigeren Anteile begnügen, als ihr bei Teilung im Verhältnisse der Leistung zukäme und kann ihr daher nicht zugemutet werden, einen Teil des Ausfalles auf sich zu nehmen.

β) Sind dagegen die Einrechnungsanteile der in Rede stehenden Verwaltung so hoch, daß bei Teilung im Verhältnisse der Leistung auf diese Verwaltung ein niedrigerer Bezugsanteil entfiele als ihr Einrechnungsanteil auf dem Fahrwege, so ist es klar, daß sich diese verhältnismäßig hohe Tarifierung im Sinne einer Verringerung des Ausfalles auswirkt. Würde sie ihre Einrechnungsanteile ermäßigen, so würde sich der Ausfall, da sie am Tarifbildungswege mit einer längeren Strecke beteiligt ist, zum Nachteile der übrigen Verwaltungen in höherem Maße vergrößern als die Verringerung ihres Einrechnungsanteiles auf dem Fahrwege ausmachen würde.

Es ist daher recht und billig, in beiden Fällen (α und β) einer Verwaltung, die an dem Tarifbildungswege mit einer längeren Strecke beteiligt ist als am Fahrwege, ihren Ein-

chnungsanteil auf dem Fahrwege als neutralen Anteil rweg zuzuscheiden.

c) Die Strecke, mit der eine Verwaltung am Fahrwege teiligt ist, ist länger als jene Strecke, mit der sie am rifbildungswege beteiligt ist.

In diesem Falle ist es recht und billig, der Verwaltung ren für den Tarifbildungsweg zur Verfügung gestellten teil als neutralen Anteil vorweg zuzuscheiden und sie r mit ihrer Mehrentfernung auf dem Fahrwege an der ilung im Verhältnisse der Leistung teilnehmen zu lassen. nn es ist von vornherein klar, daß in diesem Fall der genannte Ausfall nur durch den Unterschied zwischen m für den Fahrweg und dem für den Tarifbildungsweg r Verfügung stehenden Einrechnungsanteil beeinßt wird.

Die vorstehenden Untersuchungen führen zu dem Erbnisse, daß zu den oben unter I und II bezeichneten rundsätzen noch folgender hinzutritt:

Grundsatz III a) Ist eine Verwaltung an em Tarifbildungswege mit einer gleich ngen oder längeren Strecke beteiligt als m Fahrwege, so erhält sie ihren für den ahrweg zur Verfügung gestellten Einechnungsanteil ungeschmälert zugechieden.

b) Ist sie an dem Tarifbildungswege mit iner kürzeren Strecke beteiligt als am ahrwege, so erhält sie den Anteil, den sie ei Leitung über den Tarifbildungsweg eziehen würde, vorweg zugeschieden. Mit hrer Mehrstrecke am Fahrweg nimmt sie n der Teilung im Verhältnisse der Leitung teil.

In den bisherigen Ausführungen wurde der häufig orkommende Fall, daß die Frachtsätze einer Verwaltung ir verschiedene Strecken auf verschiedener Grundlage ufgebaut sind, unbeachtet gelassen. Infolge der Notendigkeit Ausnahmetarife und Tarifnachlässe zu berückichtigen, kommt es oft vor, daß eine Verwaltung für trecken des einen Weges niedrigere Frachtsätze berechet als für gleich lange oder kürzere Strecken des anderen Weges. Ist die Taxgrundlage, die für die Strecken des ahrweges in Betracht kommt, niedriger als jene, die für ie Strecken des Tarifbildungsweges anzuwenden ist, so irkt sich dies im Sinne einer Verringerung des sogeannten Ausfalles aus. In diesem Falle sind die bisher rläuterten Grundsätze ausreichend und keiner Ergänzung edürftig. Es darf nur nicht übersehen werden, daß die ach Grundsatz III ermittelten Bezugsanteile durch die nwendung des Grundsatzes II häufig eine Richtigstellung rfahren müssen. Ist dagegen die Taxgrundlage, die für ie Strecken des Tarifbildungsweges in Betracht kommt, iedriger als jene, die zur Ermittlung des Einrechnungsnteiles für den Fahrweg angewendet wird, so müssen wei Fälle unterschieden werden:

a) Ist in diesem Falle die Strecke, mit der eine Verwaltung am Tarifbildungswege beteiligt ist, kürzer als ene, mit der sie am Fahrwege beteiligt ist, so trägt sie lie Konsequenz der Disparität der Tarifbildung bei Anwendung des Grundsatzes III b) selbst. Auch in diesem Falle bedürfen daher die bisher erläuterten Grundsätze keiner Ergänzung.

b) Ist dagegen die Strecke, mit der eine Verwaltung im Tarifbildungswege beteiligt ist, länger als oder gleich ang wie jene, mit der sie am Fahrwege beteiligt ist, so vergrößert sie durch die disparitätische Behandlung der beiden Wege den sogenannten Ausfall in einer Weise, die es gerecht erscheinen läßt, durch Formulierung eines weiteren Grundsatzes die Konsequenz dieser Vorgangsweise ihr selbst aufzubürden. Dies geschieht in der Weise, daß es der Verwaltung nicht gestattet wird, sich mit ihrem vollen Einrechnungsanteil des Fahrweges neutral zu stellen, sondern daß dieser Einrechnungsanteil zwecks Ermittlung des neutralen Bezugsanteiles im selben perzentuellen Ausmaße ermäßigt wird, in welchem der Einrechnungsanteil für die gleich lange oder längere Strecke des Tarifbildungsweges ermäßigt ist. Als Maßstab für diese perzentuelle Ermäßigung haben die normalen, barêmemäßig gebildeten Frachtsätze zu dienen.

Der oben unter III a) angeführte Grundsatz ist daher unter Berücksichtigung derartiger Disparitäten wie folgt neu zu formulieren:

III a) Ist eine Verwaltung an dem Tarifbildungswege mit einer gleich langen oder längeren Strecke beteiligt als am Fahrwege, so erhält sie, falls ihre Frachtsätze für beide Wege auf gleicher normaler barêmemäßiger Grundlage gebildet sind, ihren für den Fahrweg zur Verfügung gestellten Einrechnungsanteil ungeschmälert als Bezugsanteil zugeschieden. Das gleiche geschieht auch dann, wenn der Einrechnungsanteil für den Fahrweg, gemessen an dem Maßstabe des allgemein zur Verfügung stehenden Barêmes, eine größere perzentuelle Ermäßigung beinhaltet als der für den Tarifbildungsweg aufgegebene Einrechnungsanteil. Beinhaltet dagegen der für den Tarifbildungsweg zur Verfügung stehende Frachtsatz gegenüber dem auf normaler barêmemäßiger Grundlage gebildeten Frachtsatze eine größere perzentuelle Ermäßigung als der für den Fahrweg zur Verfügung gestellte Einrechnungsanteil, so wird der Bezugsanteil durch Ermäßigung des letzteren Einrechnungsanteiles um den gleichen Perzentsatz gebildet.

Die Gegner dieser sogenannten mitteleuropäischen Frachtverteilungsgrundsätze behaupten nun, daß diese insbesondere dann, wenn Verwaltungen mit stark gestaffelten Tarifen beteiligt sind, für jene Verwaltungen, deren Tarifniveau verhältnismäßig hoch ist, zu einem unbilligen Ergebnisse führen.

Da die bisherigen Ausführungen von der Annahme ungestaffelter Tarife ausgingen, muß nun geprüft werden, ob sie auch dann zutreffen, wenn die Einrechnungsanteile gestaffelten Barêmen entnommen sind.

Die Gründe, die zum Beweise der Richtigkeit des Grundsatzes II angeführt wurden, gelten offenbar auch unter dieser neuen Voraussetzung.

Was den Grundsatz III b) anbelangt, so ist es klar, daß eine Verwaltung, die infolge der Staffelung ihrer Tarife für ihre längere Strecke des Fahrweges einen Einrechnungsanteil zur Verfügung stellt, der einem niedrigeren kilometrischen Einheitssatze entspricht als der Einrechnungsanteil für ihre kürzere Strecke des Tarifbildungsweges, hierdurch den sogenannten Ausfall verringert. Wenn daher ihre Neutralstellung mit diesem letzteren Anteile bei Einrechnung nicht gestaffelter Tarife

gerechtfertigt ist, so gilt dies in noch höherem Maße bei Einrechnung gestaffelter Tarife.

Anders verhält es sich in jenem Falle, in dem der oben unter III a) angeführte Grundsatz Anwendung findet. Zweifellos wirkt sich hier das Staffelsystem zu Ungunsten der übrigen Verwaltungen aus. Dadurch, daß eine Verwaltung für ihre längere Strecke des Tarifbildungsweges Frachtsätze berechnet, die einem niedrigeren Einheitssatze entsprechen als der Einrechnungsteil für ihre kürzere Strecke des Fahrweges, bewirkt oder vergrößert sie den sogenannten Ausfall.

Wenn bisher gerade diese Konsequenz des Staffelsystems in der Praxis widerspruchslos hingenommen wurde, so erklärt sich dies wohl daraus, daß jede Verwaltung hieraus in manchen Fällen zwar Nachteile, in anderen Fällen aber Vorteile zieht, so daß im Endergebnis ein Ausgleich hergestellt wird. Wenn einmal eine Organisation sämtlicher Eisenbahnen geschaffen werden sollte, die berufen wäre, einheitliche Grundsätze über die Verkehrsteilung für alle Verkehre zu vereinbaren, so wäre vielleicht der Zeitpunkt gekommen zu erwägen, ob nicht wenigstens ein Höchstmaß der Staffelung festgesetzt und vereinbart werden könnte, daß, falls eine Verwaltung ihr Barême in stärkerem Maße staffelt, ihr neutraler Anteil für kürzere Strecken des Fahrweges in jenem perzentuellen Maße zu kürzen wäre, in dem sie von der vereinbarten Höchststaffelung abweicht.

Jedenfalls ließen sich, wenn, was meines Wissens bisher noch nicht geschehen ist, die Unvereinbarkeit des unter III a) angeführten Grundsatzes mit dem Staffelsystem behauptet würde, Mittel und Wege finden, um begründeten Beschwerden abzuhelfen, ohne das mitteleuropäische Frachtverteilungssystem als ganzes über Bord zu werfen.

Es bleibt nur noch die Frage zu untersuchen, ob der oben als Rückgrat der mitteleuropäischen Frachtverteilungsregeln bezeichnete Grundsatz I (Teilung im Verhältnisse der Leistung) auch dann gerechtfertigt ist, wenn die Einrechnungsanteile auf Grund gestaffelter Tarife ermittelt werden.

Wenn unter der Teilung im Verhältnisse der Leistung, wie es bisher nahezu ausnahmslos geschieht, die Teilung im Verhältnisse der Entfernung verstanden wird, so kann hiergegen mit Recht der Einwand erhoben werden, daß die Leistung nicht im arithmetischen Verhältnisse mit der Länge des Durchlaufes wächst. Es muß anerkannt werden, daß die Beförderung über eine Strecke von 1000 km nicht als eine Leistung anzusehen ist, die hundertmal größer ist als die Beförderung über 10 km. Wenn dieser Umstand bei der Erstellung der Binnentarife durch den gestaffelten Aufbau der Barême berücksichtigt wird, so sollte er nach meinem Dafürhalten auch bei der Teilung im Verhältnisse der Leistung beachtet werden. Es läßt sich dies leicht durchführen, indem der Ermittelung der Tausendteile, nach denen die nach erfolgter Neutralstellung verbleibenden Frachten aufzuteilen sind, nicht die kilometrische Entfernung, sondern die diesen Entfernungen entsprechenden Frachtsätze eines zu vereinbarenden gestaffelten Barêmes zugrunde gelegt werden. Eine derartige Vorgangsweise würde den Grundgedanken der sogenannten mitteleuropäischen Frachtverteilungsregeln nicht nur nicht widersprechen, sondern wäre vermutlich schon vor Jahrzehnten geübt worden, wenn damals so wie heute alle Verwaltungen gestaffelte Tarife besessen hätten.

Die Gegner der Anwendung der mitteleuropäischen Frachtverteilungsgrundsätze begnügen sich aber nicht damit, die eben erwähnte Änderung zu verlangen, sondern sie leugnen überhaupt die Richtigkeit des Grundsatzes der Teilung im Verhältnisse der Leistung. Sie verweisen darauf, daß bei Anwendung dieses Grundsatzes der Ausfall größtenteils, oft sogar zur Gänze von jener Verwaltung übernommen werden muß, deren Tarif das höchste Niveau aufweist. Nach ihrer Ansicht muß ein Teil des sogenannten Ausfalles auch von jenen Verwaltungen übernommen werden, deren Einrechnungsanteile niedriger sind als die bei Teilung im Verhältnisse der Leistung auf sie entfallenden Bezugsanteile. Statt anzuerkennen, daß solche Verwaltungen den sogenannten Ausfall durch ihre billige Tarifierung verringern, verlangen sie, daß dieser im Verhältnisse der konkurrenzierten Anteile verteilt werde. Es ist wohl nicht notwendig, an praktischen Beispielen ziffernmäßig nachzuweisen, zu welchen Ungereimtheiten und welcher Ungerechtigkeit die Anwendung dieses Grundsatzes führen muß. Es sei nur darauf verwiesen, daß beispielsweise die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Güter der Klasse F bei einem Durchlaufe von 1000 km für die die letzten, 900 km übersteigenden 100 km eine Fracht von nur 4 Pfennig für 100 kg berechnet. Wenn sie nun am Tarifbildungswege mit 900 km, am Fahrweg dagegen mit 1000 km beteiligt ist, so müßte sie sich bei Anwendung des Grundsatzes der Teilung des sogenannten Ausfalles im Verhältnisse der konkurrenzierten Anteile für die erwähnte Entfernung von 100 km mit einem noch geringeren Frachtsatze als 4 Pfennig begnügen. Es genügt selbstverständlich nicht, etwa für solche krasse Fälle Ausnahmen zu schaffen, denn die Ungerechtigkeit, die die Verwirklichung dieses Gedankens zur Folge hat, ist auch in allen übrigen Fällen, wo sie nicht so augenscheinlich zutage tritt, in gleicher Weise vorhanden. Wenn Verwaltungen sich zu gemeinsamer Arbeit vereinigen und Frachtsätze erstellen, die den Zweck haben Ablenkungen auf Außerverbandswege zu verhindern, so kann nach meinem Dafürhalten die Fracht, welche eine Verwaltung beziehen würde, wenn der Fahrweg tarifbildend wäre, abgesehen von den oben besprochenen Fällen der Neutralstellung, überhaupt keine Rolle spielen. Denn es handelt sich bei der Teilung von Verbandsfrachtsätzen nicht um die Teilung eines Opfers, in welchem Falle allerdings das Niveau der Tarife berücksichtigt werden müßte, sondern um die Teilung eines Gewinnes, da ohne die Erstellung des Verbandstarifes die Sendungen dem vereinbarten Wege nicht gewonnen werden könnten. Für die Teilung eines Gewinnes ist aber das Niveau, von dem ausgegangen werden muß, für alle Verwaltungen das gleiche, nämlich Null.

Nach meinem Dafürhalten entsprechen die nicht von Theoretikern ausspintisierten, sondern von Privatbahnkommerzialisten vor Jahrzehnten vereinbarten sogenannten mitteleuropäischen Frachtverteilungsgrundsätze der kaufmännischen Logik in einem Maße, daß in keiner anderen Weise das Problem besser gelöst werden könnte. Wie oben ausgeführt, halte ich einen weiteren Ausbau dieser Grundsätze durchaus für möglich und wünschenswert. Dagegen würde ich es für einen bedauerlichen Fehler ansehen, wenn die Bestrebungen der grundsätzlichen Gegner dieser Verteilungsart durchgesetzt würden.

Stempelapparat für die Frachtbriefvorpüfung.

Zu den Ausführungen unter dieser Überschrift in Nr. 13 d. S. S. 353 dieser Zeitung, nimmt Reichsbahnamtmann Rust, Düsseldorf, wie folgt das Wort:

Die Vorteile eines Stempelapparates bei der Vorprüfung der Frachtbriefe sind beachtenswert, denn die Angaben im Kopfe des Frachtbriefes werden auf diese Weise richtig und deutlich aufgedruckt. Leider wurde der Frachtbriefvorprüfung bisher nicht die ihr für den Ladedienst zukommende Bedeutung beigemessen. Meistens waren die Angaben des Hinweges im Frachtbriefe unleserlich, die Bezeichnung des Empfangsbahnhofes fehlte häufig. Bei der Einführung einer Maschine als Ersatz für die Handarbeit liegt wohl immer der Gedanke zugrunde, eine Steigerung der Leistungen zu erzielen. Bei der Güterabfertigung Düsseldorf-Derendorf sind seit längerer Zeit verschiedene Versuche zur Förderung des Vorprüfungsgeschäftes und damit zur Beschleunigung des Verkehrs gemacht worden, deren Ergebnis die Einrichtung einer Horizontalkartei für 1200 Verkehrsbeziehungen war. Auf diese Weise werden bei der Vorprüfung von einem Beamten durchschnittlich täglich 700 Frachtbriefe behandelt, in Spitzenleistungen erreichten wir 900 Positionen. Die Horizontalkartei enthält folgende Angaben: Empfangsstation, Entfernung, Ladenummer, Ladeweg, Stückgut 1 und 2, so daß der Frachtbrief folgende Aufzeichnungen erhält:

Abgefertigt nach: Braunswalde (Kgb) 993 km
50 Soest — Cüstrin — Marienburg
972 — 768

Für die Angabe der Ladenummer und Ladewege werden Nummistempel benutzt:

Im Handbetriebe werden 700 Positionen geleistet und dabei die Tarifsätze eingetragen, während bei maschineller Arbeit in Berlin Ahg nur die gleiche Anzahl Frachtbriefe bearbeitet wird, die Frachtsätze aber auf den Frachtbriefen fehlen. Im Versandbüro bedeutet der Eintrag der Frachtsätze eine wesentliche Erleichterung bei der Berechnung und damit eine Beschleunigung der Abfertigung.

Der Stempelapparat leistet in Berlin Ahg 160 Frachtbriefe mehr als handschriftlich behandelt werden, also bei 6 Maschinen eine Mehrleistung von 960 Frachtbriefen.

Dennoch erfordert z. Z. die Bedienung der Maschine (Bild 2 und 3 in Nr. 13, S. 353 d. Ztg.) zuviele Leerläufe:

1. Suchen des Druckbleches (Bild 4),
2. Greifen des Druckbleches,
3. Einführen des Druckbleches in die Maschine,
4. Ablegen des Druckbleches.

Bei 3000 Druckblechen, die in den Kästen (Bild 1) untergebracht sind, beanspruchen die erwähnten Leerläufe zu viel Zeitaufwand, daß die Vorteile der maschinellen Behandlung z. T. aufgehoben werden. Diese Maschine ist demnach zur Förderung des Vorprüfungsgeschäftes noch nicht geeignet, es muß versucht werden, gemeinsam mit der AEG. die Maschine so umzuformen, daß die Leerläufe verschwinden oder gemindert werden.

Zu der Wirtschaftlichkeitsberechnung auf Seite 354 der Abhandlung möchte ich bemerken:

Unter A 1 sind die Kosten für die Pflege der Apparate und Reparaturen an denselben nicht berücksichtigt worden. Bei jeder maschinellen Anlage muß mit diesen Kosten gerechnet werden.

Zu B 2 erscheint der Mehraufwand für die Neuanfertigung und Instandhaltung der Ladebehelfe mit 3603,60 RM; dieser Posten ist zu hoch bemessen. Bei ruhigem Verkehr können diese Arbeiten von dem Personal der Vorprüfung geleistet werden, so daß hierfür keine Mehrausgaben entstehen würden. Die Beamten hiesiger Vorprüfungsstelle müssen 2 Ladebehelfe sowie die Horizontalkartei mit Bezug auf die Ladewege sowie die Stückgutsätze einbessern. Bei Absetzung dieses Ausgabepostens unter B verringert sich der geldliche Nutzen für 6 Maschinen auf rund 2300 RM oder 383 RM für eine Maschine, wobei die Leistungen der G. A. Berlin Ahg als Norm angenommen werden. Stellt man dagegen die Leistungen der Apparate in Berlin Ahg dem Handbetrieb bei hiesiger Vorprüfung gegenüber, so ergibt sich kein wirtschaftlicher Nutzen.

Dennoch ist es zu begrüßen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dazu übergeht, die Vorprüfung der Frachtbriefe maschinell zu betreiben, weil hierdurch saubere und leicht lesbare Abdrücke geliefert werden. Die Leistungen der Apparate dürften bei Verwendung gewandter Arbeitskräfte wesentlich gesteigert werden können, so daß hierdurch ein merklicher wirtschaftlicher Nutzen herausspringen würde.

Zum Schluß möchte ich empfehlen, den Druckplatten außer den Frachtsätzen die Lochkartennummer der RBD. und der Dienststelle aufzuprägen, da das Lochkartenverfahren voraussichtlich bald in weiterem Maße durchgeführt werden dürfte.

Reichsbahnoberrat **Wosnik**, Berlin, erwidert hierauf folgendes:

Bei einem Vergleich zwischen den verschiedenen Systemen der Frachtbriefvorprüfung auf Berlin Ahg und Düsseldorf muß zunächst darauf geachtet werden, daß in Berlin Ahg rund 3000 gangbare Verkehrsbeziehungen vorhanden sind gegenüber etwa 1200 in Düsseldorf-Derendorf. In der Natur der hier vorliegenden Arbeiten liegt es aber, daß die Schwierigkeiten mit der steigenden Anzahl der Verkehrsbeziehungen nicht nur prozentual, sondern viel stärker wachsen. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache sind die Leistungen in Berlin Ahg anders (nämlich höher) zu bewerten als in Düsseldorf-Derendorf. Wesentlich für die Beurteilung ist also nicht, daß in Berlin Ahg und Düsseldorf-Derendorf augenblicklich dieselbe Anzahl geleistet wird, sondern daß in Berlin Ahg mit der Maschine 160 Frachtbriefe mehr als mit Handbetrieb erledigt werden können. Berücksichtigt man ferner die auch von Amtmann Rust vorgenommene Personalauswahl, so dürften die Leistungen der Apparate weiter gesteigert werden können, wie es ja auch Amtmann Rust in seiner Entgegnung selbst zugibt. Schließlich wird die Vergleichsmöglichkeit zwischen Berlin Ahg und Düsseldorf-Derendorf noch dadurch erschwert, daß auch die Zahl der auf beiden Bahnhöfen zu bewältigenden Frachtbriefe sehr verschieden ist, sie beträgt 5—6000 Stück auf Berlin Ahg gegenüber 2000 Stück in Düsseldorf-Derendorf. Wesentlich ist, ob es häufig vorkommt, daß eine größere Anzahl Frachtbriefe nach derselben Bestimmungsstation abgefertigt werden muß. Denn in diesem Fall müßte dies selbst von Hand schneller vor sich gehen als die Erledigung derselben Anzahl nach verschiedenen Stationen auf maschinellem Wege.

Daß bei der zur Zeit üblichen Ausgestaltung der Maschine auf Berlin Ahg die Frachtsätze fehlen, ist kein grundsätzlicher Einwand gegen das Maschinensystem, da es ohne weiteres möglich ist, diese Sätze in die Druckbleche aufzunehmen. Etwas näher muß dagegen auf die angeblich bei der Bedienung der Maschine entstehenden Leerläufe eingegangen werden. Wenn Amtmann Rust die — doch ineinander übergehenden! — Handgriffe in 4 Stufen zerlegt, so trifft dasselbe — und noch dazu in erheblich gesteigertem Maße! — für das von ihm aufgebaute System zu. Wenn man nach demselben Schema vorgehen wollte, so würden die Vorgänge bei Verwendung der Kartei etwa folgende sein:

1. Suchen der Karteikarte,
2. Ablesen und Schreiben der Empfangsstation,
3. Ablesen und Schreiben der Entfernungsangabe,
4. Ablesen und Schreiben der Tarifangabe,
5. Suchen des Stempels,
6. Einfärben des Stempels,
7. Einstempeln der Ladenummer und Ladewege,
8. Ablegen des Stempels.

Bei der Verwendung einer Horizontalkartei ist schließlich noch zu berücksichtigen, daß diese, soll sie übersichtlich und handlich sein, in ihrer Aufnahmefähigkeit viel eher begrenzt ist als die Schranke, welche die Druckbleche aufnehmen. Daß das Karteiwesen gerade mit zunehmender Größe erhebliche Nachteile aufweist, geht schon daraus hervor, daß die Post bei den Kurzanschrift-Telegrammen, wo sie früher auch mit der Kartothek arbeitete, gleich-

falls zu einem maschinellen System ähnlicher Form übergegangen ist und bekanntlich sehr gute Erfahrungen damit gemacht hat.

Was die Bemerkungen Rusts zu der Wirtschaftlichkeitsberechnung betrifft, so sind die Unterhaltungskosten der Apparate, die an und für sich sehr gering sind, bereits mit den 840 RM für die Umprägung der Druckbleche abgegolten. Etwas schwieriger, weil unübersichtlicher, liegen die Verhältnisse in bezug auf die Neuanfertigung und Instandhaltung der Ladebehelfe. Ob dieser Posten, wie Rust meint, wirklich zu hoch bemessen ist, ist eine Frage, die sich sehr schwer allgemein beantworten läßt, da sich diese Kosten nach den örtlichen Verhältnissen (Anzahl der Ladebehelfe, Beschäftigungsgrad des Stammpersonals usw.) richten.

Es darf dabei nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Arbeiten der Neuanfertigung und Einbesserung der Tarife bei der Ga Berlin Ahg nicht, wie dies im Hinblick auf die bei der Ga Düsseldorf wegen der vorliegenden einfacheren Verhältnisse zutrifft, von den Vorprüfern nebenher mitgeleistet werden können, und zwar deshalb nicht, weil nur 3 Stammschalter ständig besetzt sind.

Die an diesen Schaltern tätigen Bediensteten werden durch die Vorprüfungsgeschäfte ununterbrochen in Anspruch genommen und können zu anderen Arbeiten nicht herangezogen werden.

Die übrigen Schalter werden je nach Bedarf dem Verkehrsanfall entsprechend nur auf kürzere oder längere Zeit durch die in dem gleichen Zimmer beschäftigten Versandbucheintrager besetzt, die sofort wieder zurückgezogen und mit dem Eintragen der Frachtbriefe weiter beschäftigt werden, wenn das Bedürfnis zum Offenhalten der Schalter nicht mehr vorliegt.

Es liegt daher auf der Hand, daß die Kosten der Neuanfertigung und Instandhaltung der Tarife im Hafenbetriebe eine große Rolle spielen und der Wirtschaftlichkeitsberechnung mit zugrunde gelegt werden müssen, wenn diese Arbeiten von anderen Bediensteten ausgeführt werden.

Im übrigen sind die Kosten unter B 2 eher zu niedrig als zu hoch angesetzt.

Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Stempelapparate darf man sich überhaupt nicht allzu eng an die rechnerisch ermittelbaren Werte halten, da die saubere und irrtumfreie Arbeit der Druckbleche in verkehrsdienstlicher Beziehung noch andere erhebliche Vorteile hat, die sich rechnerisch schwer oder gar nicht erfassen lassen. Wie schon am Schluß der ersten Ausführungen gesagt ist, dürften die hieraus entspringenden geldlichen Vorteile sogar noch höher zu bewerten sein als der nach der Wirtschaftlichkeit errechnete Nutzen *).

*) Die Diskussion wird hiermit geschlossen.

Die Schriftleitung.

Der Elektrokarrenbetrieb für die Stückgutbeförderung im Eisenbahnverkehr in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung.

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler** in München.

Die Erkenntnis, daß ein sehr hoher Prozentsatz der Kosten für die Beförderung von Gepäck, Expreßgut und Stückgut auf die Verladung, Ent- und Umladung dieser Güter entfällt, hat schon seit Jahren den Gedanken aufkommen lassen, diese Kosten durch mechanische Einrichtungen zu vermindern.

Bis vor wenigen Jahren spielten indessen mechanische Hilfsmittel in der Abwicklung des Stückgutverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen noch eine untergeordnete Rolle. Neben der Einrichtung eines elektrisch betriebenen Förderbandes für die Gepäckbeförderung auf dem Hauptbahnhofe in Hamburg und in München ist als erstes größeres Unternehmen auf diesem Gebiete das von Unruh & Liebig in Leipzig auf der Umladestelle in Bebra eingebaute endlose Förderband zu nennen, das dann auf der Umladestelle in Magdeburg-Rothensee und außerdem noch auf der österreichischen Umladestelle in Linz eingebaut worden ist. Eine weitere Verbreitung hat diese Einrichtung meines Wissens bisher nicht gefunden. Auch die mehrfach in Aussicht genommene Schaffung von Hängebahnen auf Umladestellen ist nicht zur Ausführung gekommen.

Größere Fortschritte mit Aussicht auf Erfolg konnte die Mechanisierung des Güterladedienstes erst mit dem Aufkommen des Elektrokarrens machen. Der von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin bereits im Jahre 1913 herausgebrachte Elektrokarren (Ek) wurde zunächst nur in einzelnen Eisenbahn-Ausbesserungswerken und dann versuchsweise auch auf dem Personenbahnhofe in Darmstadt zur Gepäckbeförderung verwendet. Diese Versuche in der Nutzbarmachung des Ek für das Ladegeschäft im Eisenbahngüterdienst sind durch den Ausbruch des Weltkrieges unterbrochen worden.

In Amerika wurden dagegen die Versuche mit den E fortgeführt, und so verfügte die im Jahre 1929 eröffnet Umladestelle in Cedar Hill bereits über einen Fuhrpar von 14 Akkumulatorenschleppern und 485 Anhängewage

In Deutschland konnte an die Frage der Mechanisierun des Ladedienstes erst nach Beendigung des Weltkriege und nach der Wiederkehr geordneter Beförderungsverhältnisse neuerdings herangetreten werden. Inzwischen hatt

aber die vorliegende Frage mit Rücksicht auf die stark gestiegenen Arbeitslöhne und die erhöhten Geschäftsunkosten eine weit größere Bedeutung erlangt, als dies früher der Fall war. In richtiger Erkenntnis der gegebenen Sachlage hat die Deutsche Reichsbahn die Mechanisierung ihres Stückgutladedienstes tatkräftig eingeleitet und in rascher Folge durch den Einsatz von zahlreichen Ek, Elektroschleppern und Anhängern den Güterumschlag beschleunigt und das gesamte Ladegeschäft durch Einsparung von Arbeitskräften verbilligt.

Im Güterladedienst sind die Ek vor allem zur raschen u. förderlichen Bedienung des Überganges von Eilgut, Preßgut, Gepäck und Milch von Zug zu Zug sowie zur Förderung dieser Güter zwischen den Abfertigungsräumen und den Bahnsteigen bestimmt, außerdem für die Bewegung von Stückgut auf den Güterböden und den Ladestellen. Häufiger werden auch Fahrten zwischen örtlichen Dienststellen und Güterhallen sowie zwischen d. örtlichen Dienststellen unter sich ausgeführt, wodurch d Abfertigung eigener Bahnhofswagen ebenso wie i Eilgutdienst entbehrlich wird[1]).

Im Gepäck-, Expreß- und Eilgutdienst können bei Verwendung der rascher fahrenden Ek auch bei kurzen Zugübergängen die Anschlüsse rechtzeitig erreicht werden. Zufahrtsverzögerungen, die früher häufiger aus ladetechnischen Gründen eingetreten sind, können erheblich vermindert werden. Auch kann spät aufgeliefertes Ortsgut häufiger noch mit der nächsten Gelegenheit abbefördert und ankommendes Ortsgut rascher als früher zugestellt oder abgabebereitgestellt werden.

Als besonders erwähnenswert erscheint noch die Zustellung von Expreßgut mit Ek. Mit dieser Einrichtung hat beispielsweise die RBD. Nürnberg betrieblich und wirtschaftlich sehr gute Erfahrungen gemacht. Die regelmäßige und schnelle Zuführung mit Ek brachte einen großen Kundenkreis, so daß die Einnahmen aus den Zustellgebühren um 95—98 % gestiegen sind; auf der anderen Seite ließen sich nicht unwesentliche Personalausgaben einsparen. Auch die RBD. Würzburg verwendet in Bad Kissingen einen Ek für die Gepäck- und Expreßgut-Zustellung mit sehr gutem Erfolg.

Dabei zeigt es sich als besonders vorteilhaft, daß größere Pausen, die im Gepäck-, Expreß- und Eilgutdienst durch die Zuglage eintreten, gegebenenfalls durch den Zustelldienst ausgefüllt werden können. In größeren Städten, wie beispielsweise Nürnberg, wird mit der Expreßgutzustellung durch die Gepäckträgergemeinschaft erreicht, daß das Personal sehr zweckmäßig und wirtschaftlich ausgenutzt werden kann. So wird bei einem Zusammentreffen großer Zuggruppen das Zustellpersonal im Trägerdienst mit verwendet. Es wird durch diesen vorübergehend in diesem Dienstzweig beschäftigten größeren Personalstand eine bessere Bedienung der Reisenden ermöglicht, und es werden auch höhere Einnahmen erzielt. In den größeren Zugpausen ist dann dieses Personal wieder im Zustelldienst mit tätig. Die Zusammenlegung von Zustell- und Trägerdienst dürfte deshalb überall da vorteilhaft sein, wo die örtlichen Verhältnisse eine solche Regelung zulassen.

Die örtlichen Verhältnisse beeinflussen selbstredend das wirtschaftliche Ergebnis des Ek-Betriebes ganz wesentlich, und es weichen deshalb die mit der Verwendung der Ek erzielten Vorteile bei den verschiedenen Dienststellen ganz wesentlich voneinander ab. Während in besonders günstigen Fällen mit 1 Ek Tagesleistungen bis zu 50 t und Ersparungen bis zu 15 000 RM jährlich erzielt werden, bleiben bei Stellen mit ungünstigen örtlichen Verhältnissen die erzielten Ergebnisse weit hinter diesen Zahlen zurück. Im allgemeinen aber hat der wirtschaftliche Erfolg die Erwartungen weit übertroffen, und zwar auch bei örtlich beengten Anlagen.

In dieser Hinsicht sei zunächst erwähnt, daß die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin über die Wirtschaftlichkeit des Ek-Betriebes vor einiger Zeit eine Berechnung bekanntgegeben hat, nach der in der Maschinenindustrie mit einem Ek jährlich 11 000 RM eingespart werden können. Bei der Maschinenindustrie liegen die Verhältnisse für eine wirtschaftliche Ausnutzung des Ek ganz besonders günstig, zumal hier in weitem Umfange das Fördergut auf Ladebänken untergebracht werden kann, die dann durch die elektrisch betriebene Hubvorrichtung der Plattform angehoben und am Bestimmungsort abgesetzt werden. Im Eisenbahnbetrieb liegen nur in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken ähnliche Verhältnisse vor, wie bei der Maschinenindustrie.

Für einen im Güterladedienst verwendeten Ek mit 1500 kg Tragkraft wird von der AEG. ein jährlicher mittlerer Ersparnissatz von 6000 RM angenommen; für einen Ek mit 750 kg Tragkraft ein solcher von 4000 RM.

Nach den umfangreichen Erhebungen und Berechnungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ergibt sich auf ihrem Gebiete hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Elektrokarrenbetriebes für das Jahr 1927 das folgende Bild:

Anschaffungskosten für 468 Elektrokarren und Schlepper	1 521 673 RM
Anschaffungskosten für 1228 Anhänger . .	336 619 „
Kosten für Ladestationen und Ersatzbatterien usw.	636 425 „
Beschaffungskosten zus. . .	2 494 717 RM
Für Abschreibung, Zinsen usw. sind zu rechnen jährlich 20 % = ...	503 000 RM
Unterhaltungskosten der Lademittel einschl. Stromverbrauch jährlich	650 000 „
jährliche Ausgabe von zusammen . .	1 153 000 RM
Demgegenüber steht eine Personalersparnis von 864 Arbeitskräften mit einem jährlichen Arbeitsverdienst von 2 069 139 RM, hierzu sind zu rechnen 18 % für Sozialzulagen usw. mit 372 500 RM, so daß die personellen Ersparniskosten betragen jährlich	2 441 639 RM
gegenüber der Jahresausgabe ergibt sich mithin eine jährliche Ersparnis von	**1 288 639 RM**

oder fast 50 % des Anlagekapitals.

Gegenüber dem Stand vom 1. Oktober 1926 waren am 31. Dezember 1927 mehr vorhanden 218 Ek und Schlepper und 888 Anhänger.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Jahr 1927 läßt erkennen, welch wichtige Rolle die mechanischen Fördermittel mit Ek und Anhängern im Güterladedienst spielen, und es ergibt sich daraus ohne weiteres die Lehre, daß der Stand an diesen Fördermitteln auf das Höchstmaß dessen gebracht werden sollte, was auf einer Ladeanlage ohne gegenseitige Behinderung bewegt werden kann. Ganz unzweifelhaft wird die Wirtschaftlichkeit des Ek-Betriebes weiterhin noch dadurch günstig beeinflußt werden, daß die örtlichen Geschäftsleiter die noch neue Betriebsweise

[1]) Nachrichtlich soll hier bemerkt werden, daß für die Reinigung von Bahnsteigen und Güterböden die Firma Adolf Prenzler in Berlin-Steglitz eine Vakuum-Handkehrmaschine mit elektrischem Antrieb hergestellt hat. Der Saugkopf dieser Maschine gewährleistet nicht nur ein Reinfegen des Bodens, sondern auch ein Aufnehmen von größeren Abfällen. Die Kehrleistung der Maschine soll bei Bedienung durch einen Mann etwa 2500 qm in der Stunde betragen.

auf Grund der gemachten Erfahrungen verbessern. Hierzu zählt auch, daß gegebenenfalls eine besondere Fahreinteilung aufgestellt wird, daß Wagen mit geeigneten Gütern für den Ek äußerlich entsprechend bezeichnet werden usw. Das Personal gewöhnt sich mehr und mehr an die neue Betriebsweise und nützt die erkannten Vorteile aus.

Es darf angenommen werden, daß die Reichsbahndirektionen die zur Verbesserung des Ek-Betriebes notwendigen kleinen baulichen Änderungen und Ergänzungen auf ihren Ladestellen schon durchgeführt haben, so daß bei dem gegenwärtigen Stande der Ladeanlagen nach dieser Richtung hin eine wesentliche Steigerung der Güterbewegung mit Ek kaum mehr zu erwarten sein wird. Wie groß aber der wirtschaftliche Vorteil wäre, wenn auf größeren Güterböden und Umladestellen anstatt wie jetzt etwa 20 % künftighin 60 % der anfallenden Gütermengen mit Ek und Anhängern bedient werden könnten, das kann aus der vorstehend mitgeteilten Wirtschaftlichkeitsberechnung des Ek-Betriebes für das Jahr 1927 ohne weiteres ersehen werden. Es wird deshalb wohl unabweisbar sein, nunmehr zur Förderung des Ek-Betriebes auch größere Um- und Erweiterungsbauten an den Ladeanlagen auszuführen.

Der gegenwärtige Zeitpunkt für solche Bauausführungen ist jedoch insofern etwas ungünstig, als eine Verminderung der Zahl der Umladestellen und damit eine weitreichende Verschiebung in der seitherigen Zuständigkeit derselben in Aussicht genommen ist, wobei für die verbleibenden Stellen an und für sich größere Um- und Erweiterungsbauten oder aber auch einzelne Neubauten notwendig werden. Bis jedoch diese Frage entschieden und die notwendigen Ersatz- und Neubauten ausgeführt sind, wird ganz unzweifelhaft noch eine geraume Zeit vergehen.

Nun gibt es aber eine größere Zahl von Ladestellen, die von der in Aussicht genommenen Neuordnung nicht berührt werden. Hierzu zählen vor allem die großen Ortsladestellen und die abseits liegenden kleineren Umladestellen (Bezirksladestellen). Beispielsweise kann an der Ortsversandstelle in Nürnberg Hbf. der Ek-Betrieb aus dem Grunde nicht eingeführt werden, weil der Abstand zwischen Gleismitte und der Kante der Zungenpodien auf der einen Seite bis zu 2,30 m erweitert ist. Der dadurch gegebene größere Leerraum zwischen Wagen und Ladepodium bildet bei den an und für sich schmalen Podien für den Verkehr von Ek eine ernste Gefahrquelle. Ein Rangiergang zwischen Wagen und Podien ist nicht notwendig, wenn die Wagen geschlossen eingesetzt und abgezogen werden[2]). Die Verbreiterung der Podien würde den Ek-Betrieb mit Anhängern ermöglichen, der für die Anlage in Nürnberg Hbf. (Richtungsannahme mit anschließenden langen Zungenpodien) sich ganz besonders günstig gestalten würde und deswegen auch eine etwas größere Bauaufwendung rechtfertigen dürfte.

Bei abseits liegenden mittleren und kleineren Umladestellen, namentlich an den Reichsgrenzen und in der Nähe derselben, wird die derzeitige Zuständigkeit dieser Stellen auch künftighin kaum eine Änderung erfahren können. Es steht deshalb im ladetechnischen Sinne kein Hindernis entgegen, solche Stellen gegebenenfalls jetzt schon für den Ek-Betrieb einzurichten und die hierzu etwa notwendigen Bauausführungen vorzunehmen. Die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit solcher Verbesserungen und Erweiterungen von Ladeanlagen erscheint aber auch in einzelnen Fällen noch von anderen Gesichtspunkten aus gegeben. In dieser Hinsicht soll nur auf einen Fall hingewiesen werden. Bei einer Umladestelle können wegen ungenügender Bewegungsfreiheit keine Anhänger verwendet werden und die vorhandenen 2 Ek mit je 750 kg Tragkraft erzielen nur eine Tagesleistung von zusammen 30 bis 32 t. Der tägliche durchschnittliche Eingang an Umladewagen beträgt 250, an Montagen 320 bis 330 Wagen. Gleichzeitig gestellt werden können aber nur 140 Wagen. Es werden deshalb wiederholte Zwischenrangierungen notwendig, die das Ladegeschäft sehr nachteilig beeinflussen und den Rangierdienst belasten. Ganz besonders mißlich ist es aber, daß der zur Unterbringung der überschüssigen Umladewagen notwendige Platz nur dadurch geschaffen werden kann, daß bei den Zwischenauswechselungen auch ungenügend ausgelastete Wagen einer größerer Zahl abgezogen werden. Durch diese nicht zu umgehende Notwendigkeit werden täglich 30 bis 40 Wagen mehr beansprucht, ein Nachteil, der sich nicht nur in den höheren Beschaffungskosten für das Wagenmaterial, sondern auch in höheren Zugförderkosten und in einer stärkeren Belastung des Rangierdienstes ausdrückt. Weitere Nachteile treten dadurch ein, daß bei starkem Anfall Rückstände nicht vermieden werden können, weil die beengten Podienverhältnisse eine Verstärkung der Belegschaft über einen gewissen Stand hinaus nicht zulassen. Hier läßt sich leicht der Nachweis erbringen, daß durch eine entsprechende Umgestaltung der betreffenden Landeanlage betrieblich und wirtschaftlich sehr große Vorteile erzielt und die aufgewendeten Mittel auch verzinst werden könnten.

Die zweckmäßige Verwendung und wirtschaftliche Ausnützung der Ek hängt naturgemäß in hohem Maße von der Grundform und Beschaffenheit der Ladeanlage ab, weshalb die Vorteile des Ek-Betriebes nur dann voll in die Erscheinung treten können, wenn bei einem ausreichenden Güteranfall die zu behandelnden Wagen in möglichst großer Zahl gleichzeitig gestellt werden können, wenn breite Karrbahnen mit gutem Bodenbelag vorhanden sind, wenn durch geeignete Gleisüberbrückungen das Durchfahren durch Wagen vermieden und insbesondere auch die Verwendung von Anhängern in möglichst weitem Umfange zugelassen werden kann.

Wenn die Frage der Verbesserung der Ladeanlagen zur Förderung des Elektrokarrenbetriebes erörtert wird, muß auch die Verbindung zwischen den einzelnen Ladepodien zur Sprache gebracht werden. Diese Verbindung ist früher durch ein Querpodium bei Kopfanlagen, und Durchfahren durch Wagen und bei doppelseitig angeschlossenen Umladeanlagen ausschließlich durch Wagendurchfahrten hergestellt worden. Mit dem Aufkommen der Ek war man mehr und mehr veranlaßt, besondere Gleisüberbrückungen herzustellen, weil der Ek-Betrieb, wenn nur Wagendurchfahrten vorhanden sind, wesentlich gehemmt wird und die Ek beim Durchfahren durch Wagen sich rascher abnützen. Solche Gleisüberbrückungen bestehen bereits bei den Umladestellen in Halle, Soest, Würzburg, Hanau-Ost und Aschaffenburg. In Halle sind Gleisüberbrückungen zuerst eingebaut worden und zwar außer einer Klappbrücke

[2]) Bei hochliegenden Personenbahnsteigen muß der das Ein- und Aushängen besorgende und die verschiedenen Leitungen bedienende Arbeiter auch in das Gleis treten.

Zugbrücke)[3]) auch Überbrückungen mit Eisenschwellen. Diese sind in die mit einem Falz versehenen Podien eingelegt und nebeneinander gereiht. Sie haben vor den festen Überbrückungen den Vorzug, daß sie örtlich nicht so stark gebunden sind wie diese, daß beim Anfahren, wie es beim Rangieren nicht ganz ausbleiben wird, nicht beschädigt, sondern in ihrer Lage nur verschoben werden und daß sie außerdem viel billiger in der Herstellung und Bedienung sind, als ortsfeste Anlagen.

Die Gleisüberbrückungen mit Eisenträgern nach dem Muster von Halle sind später bei der Umladestelle Soest in größerem Ausmaße zur Anwendung gekommen. Es sind dort für jedes der inneren drei Gleise je vier, zusammen also 12 Überladebrücken aus je acht einzelnen U-Eisen von 24 m Breite hergestellt worden. Diese Brücken haben sich nicht nur für den Ek-Betrieb, sondern auch für den Stechkarrenbetrieb sehr gut bewährt, und sie werden von den Arbeitern mit der Stechkarre selbst dann gerne befahren, wenn ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muß. Wichtig ist bei diesen Überladebrücken, daß die in die Bühne eingelassenen Falze die nötige Länge haben, damit die Brücken beim Einlegen dem jeweiligen Stand der Wagen angepaßt und beim Anfahren auch in ihrer Längslage ohne Nachteil verschoben werden können. Das Einlegen und Wegnehmen der einzelnen U-Eisen erfolgt unter Verwendung von eisernen Haken in wenigen Minuten.

Diese Überbrückungen sind ganz unzweifelhaft zweckmäßig, wenn nur ein Gleis zu überbrücken ist. Wenn aber, wie dies beispielsweise in Würzburg und Aschaffenburg der Fall ist, um von der Güterhalle auf das Umladepodium zu gelangen, zwei, durch keinen Ladesteg verbundene Gleise überbrückt werden müssen, oder, wenn jedes der vorhandenen Ladepodien von zwei Gleisen eingefaßt ist, dann können solche Überbrückungen wohl nicht in Frage kommen. Hier müßten Hubbrücken gewählt werden, wie sie beispielsweise in Proviso, Umladestelle von Chicago, in Verwendung sind, wo ebenfalls zwischen den einzelnen Podien je zwei Gleise liegen. Diese Hubbrücken sind 9,75 m lang und 5,79 m breit und werden mit elektrischer Kraft bis unter das Dach gehoben, wenn bei Besetzung der Ladeanlage oder beim Auswechseln von Wagen die Gleise frei gehalten werden müssen. Die Hebung der Brücken wird durch elektrisch bewegte Schraubenhebewerke bewirkt. Jeder Steg ist auch mit einer Handwinde ausgerüstet, die im Falle des Versagens der elektrischen Stromzuführung oder des Motors zu bedienen ist.

Eine ganz einfache, billige und doch sehr zweckmäßige Gleisüberbrückung hat die RBD Würzburg an der dortigen Stückgutanlage und jüngst auch in Aschaffenburg geschaffen. Zwischen der Güterhalle und dem Umladepodium liegen auf beiden Stationen zwei Gleise, die wegen des kleinen Zwischenraumes nicht durch einen Ladesteg verbunden werden konnten. Wie schon vor Jahren in Würzburg, so werden nunmehr auch in Aschaffenburg in Gleis 1 und 2 — Mittelbaumitte — zwei kurze offene ausgemusterte Wagen parallel aufgestellt, die durch Abänderung der Tragfedern auf gleiche Höhe mit den anschließenden Podien gebracht worden sind. Der Boden der Wagen wurde wegen der starken Beanspruchung und leichteren Fahrbarkeit mit 5 mm starkem Eisenblech belegt. Die Verbindung mit den anschließenden Podien wird bei beiden Wagen durch je ein 4 m langes, 6 mm starkes Eisen bewirkt. Das Eisen bewegt sich in Endscharnieren, so daß es bei Verschubbewegungen des Wagens auf den Wagenboden zurückgeschlagen werden kann. Zur Überbrückung des Abstandes beider Wagen dienen zwei entsprechend eingeschnittene Ladebleche von 4 m Breite und 12 mm Stärke. Diese Überbrückungswagen vermitteln in günstiger Weise den Verkehr zwischen Hall- und Umladerampe. Wegen ausreichender Breite der Verbindungsbrücken kann gegenläufig gefahren werden. Ein Abgleiten oder Zurückschieben der auf den Rampen anliegenden Ladebrücken beim Befahren mit Ek ist nicht zu befürchten, da sie durch die Scharniere festgehalten werden. Die Mittelverbindungsbleche sind so eingeschnitten, daß sie an die Kanten der Bodenbelagsbleche anstoßen und hierdurch gegen Verschieben gesichert sind. Diese offenen Überbrückungswagen haben den weiteren Vorteil, daß hoch und breit geladene Fahrzeuge unbehindert fahren können und die in entgegengesetzter Richtung aneinander Vorbeifahrenden sich schon auf entsprechende Enfernung sehen.

Die Entfernung einer geeigneten Gleisüberbrückung gewinnt mit der weiteren Ausdehnung des Ek-Betriebes erhöhte Bedeutung. Es wird dies ganz besonders dann in die Erscheinung treten, wenn für die künftig vorgesehenen Hauptumladestellen sehr große Ladeanlagen geschaffen werden müssen Überbrückungsanlagen, wie sie in Proviso bestehen, sind in der Herstellung und im Betrieb sehr kostspielig. Es wird deshalb schon zu prüfen sein, ob man nicht mit billigeren Einrichtungen, namentlich auch mit solchen, wie sie in Würzburg und Aschaffenburg bestehen, auch bei größeren Umladestellen auskommen kann.

Die Leistung der bisher für den Ladedienst auf Güterböden und Umladestellen von verschiedenen Firmen gelieferten Ek konnte als gleichwertig gelten. Die bei allen diesen Ek 60 cm hoch liegende Plattform wurde als großer Mangel empfunden, weil dadurch das Auf- und Abladen der Güter sehr erschwert und auch zeitraubend ist. Dieser Mangel der hochliegenden Plattform wird durch die jüngst erfolgte Indienststellung eines Niederplattformwagens der Firma Bleichert & Cie in Leipzig — Type Eidechse EKN 1000 — beseitigt. Dieser Ek ermöglicht mit seiner niedrigen Plattform einen schnellen und leichten Ladebetrieb, da der Kraft- und Zeitaufwand für die Be- und Entladung ein sehr geringer ist. Auch große unhandliche Gegenstände können in bequemer und einfacher Weise gekantet auf die Plattform gekippt werden, die nur mehr 0,27 m über dem Boden liegt. Die größere Plattform des neuen Ek bietet auch genügend Raum für eine ausgiebigere Beladung, und die Geschwindigkeit des Wagens von 13 km in der Stunde fördert einen flotten Umschlag. Die große Wendefähigkeit der Bleichert-Eidechse konnte auch bei diesem größeren Wagen beibehalten werden, wodurch seine Verwendung namentlich bei schmalen Ladepodien und sonst beengten Verhältnissen vorteilhaft ist. So kann selbst auf Bühnen von nur 1,50 m Breite mit 3 bis 4 Anhängern gefahren werden, mit Tagesleistungen von 35 t und mehr. Dabei kommt noch besonders in Betracht, daß auch der neue Typ, wie alle „Bleichert-Edechsen", die Körpergewichtssteuerung besitzt, deren Arbeitsweise bekanntlich darin beruht, daß das Körpergewicht des Fahrers als Lenkkraft ausgenützt wird. In der Praxis wird es angenehm empfunden, daß auf sehr schmalen Bühnen infolge

[3]) Jüngst sind in Halle noch vier elektrisch bediente Klappbrücken eingebaut worden. Sie sind so ausbetoniert, daß sie im Notfalle leicht auch von Hand bedient werden können.

der Trittbrettsteuerung eine sehr große Anpassungsfähigkeit an die Erfordernisse des Ladedienstes ermöglicht wird. Der Fahrer eines solchen Wagens braucht zum Lenken nur seinen Schwerpunkt nach der Kurvenmitte zu verlegen, um den Einschlag in die neue Fahrtrichtung ohne nennenswerten Kraftaufwand zu erreichen. Außerdem bietet die Eidechse dem Führer für beide Hände einen festen Halt und vermeidet Fußtrittklappen für die Bremse. Der Führer hat hier einen guten und sicheren Stand und kann namentlich Stellen, die einen höheren Kraftaufwand fordern, leichter überwinden[4]).

Wie bereits erwähnt, sind auf die Vollausnutzung der Ek die örtlichen Verhältnisse von großem Einfluß. Es kommen hier besonders in Frage: eine freie und genügend breite Fahrbahn, gute und genügend zahlreiche Ausweich- und Wendemöglichkeiten, gute Belichtung und Beleuchtung der Anlage, guter Bodenbelag usw. Wo diese Voraussetzungen fehlen oder nur teilweise gegeben sind, muß beim Einsetzen des Ek mit einer Beeinträchtigung der Leistung durch gegenseitige Behinderung und geringere Ausnützung gerechnet werden. Es wird dann namentlich das auf Umladestellen mit sehr schmalen Bühnen mit der Stechkarre arbeitende Personal durch die schnellere Gangart der Ek stellenweise stark behindert. Die Stechkarrenfahrer müssen ausweichen, die Fahrbahn verlassen, über mehr oder weniger steil liegenden Brücken hinweg, unter Benutzung der Durchfahrtswagen, sich einen neuen Weg bahnen oder die Vorbeifahrt des Ek abwarten. Die hier auftretenden Hemmungen können durch Aufstellung einer entsprechenden Fahrordnung abgemindert werden, wie dies beispielsweise in Frankfurt (Main) Hbf. mit sehr gutem Erfolg zur Durchführung gekommen ist. Auf Anlagen mit genügend breiten Bühnen und Wendemöglichkeiten wird der größere Ek mit 1500 kg Tragkraft vorzuziehen sein. Nur sollte auch hier die Plattform möglichst niedrig liegen.

Die Wirtschaftlichkeit des Ek-Betriebes wird bei Verwendung möglichst zahlreicher Anhängewagen wesentlich erhöht und der Ladebetrieb erleichtert. Es kommt deshalb der Anhängerfrage eine ganz besondere Bedeutung zu. Im allgemeinen wird im Auge zu behalten sein, daß der in der Beschaffung und Unterhaltung teure Ek möglichst nur als Zugkraft, der billige und ladedienstlich leicht zu bedienende Anhänger dagegen als Lademittel benutzt werden soll.

Es kann jedoch mit Rücksicht auf die sehr verschiedenen örtlichen Verhältnisse keine allgemeine Norm dafür aufgestellt werden, wieviel Ek und Anhänger auf einem Güterboden oder auf einer Umladestelle verwendet werden sollen. Schmale Ladepodien behindern die notwendige Beweglichkeit für den Ek-Betrieb, und es ergibt sich daraus stellenweise schon eine größere Beschränkung für den Einsatz von Ek und Anhängern. Die volle Ausnützungsmöglichkeit der Ek und Anhänger wird deshalb im allgemeinen als oberste Grenze für ihren Einsatz a zusehen sein. Die Zahl der verwendeten Anhänger ist b einzelnen Dienststellen jetzt schon ziemlich groß. S werden beispielsweise in Regensburg von 2 Ek 25 A hänger beschäftigt und voll ausgenutzt. Dabei erweist sich als besonderer Vorteil, daß an den Annahmestellen g nügend Anhänger bereitgestellt werden können, die vo der Annahmebeihilfe sogleich beladen und dann von de Ek abgeschleppt werden[5]).

Bei allen Ladestellen hängt die Beistellung der unte tags einlaufenden Stückgutwagen von dem mehr od minder planmäßigen Lauf der Züge, vom Ablauf und de sonstigen Verhältnissen des Verschubdienstes ab; das Ort versandgut ist nach Art und Menge und auch in der Ze der Anlieferung sehr schwankend; die Anlieferung ist abe in der Regel in den Stunden 13 bis 16 besonders lebhaf Es entstehen deshalb zu gewissen Tageszeiten und bei Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Momente stark Arbeitsanhäufungen, die wirtschaftlich nur durch Einsat von Ek mit Anhängern bewältigt werden können. Es würd die Gesamtleistung der Belegschaft wesentlich beinträch tigen, wenn für derartige, sich täglich ergebende Spitzer leistungen die vorübergehend mehr erforderlichen Arbeits kräfte ständig vorgehalten werden müßten[6]).

Alle Anhänger sollen mit Gummibereifung versehe sein, damit die Karren selbst und das aufgeladene Gu gegen Stöße und Erschütterungen beim Fahren besser ge schützt werden, dann aber auch deswegen, weil bei de Verwendung von Anhängern mit Eisenrädern der Boden belag zu stark in Anspruch genommen wird und weil be Gummibereifung auch der starke Lärm, der sich insbeson dere beim Eisenbelag auf Güterböden sehr störend bemerk bar macht, abgemindert werden kann. Da sich die Be schaffungskosten für gummibereifte Anhänger nur un etwa 100 RM höher stellen, sollten nur mehr solche An hänger verwendet werden.

Zur Anhängerfrage auf Güterböden sei hier noch be merkt, daß bei einer geringen Zahl von Ek die Notwendig keit eintreten wird, ab und zu auch an den Annahmestellen beladene Anhänger von Hand abschleppen zu lassen. Mit Rücksicht hierauf hat die Güterstation Aschaffenburg eine sehr zweckmäßige Deichsel konstruiert, die mit einem Griff am Anhänger angebracht und wieder entfernt werden kann Bei Nichtbenutzung wird die Deichsel in ein am Hinterende des Anhängers angebrachtes Loch gesteckt. Die Deichsel ist zur Ein- und Ausfahrt und zum Wenden in den Güterwagen nur 0,54 m lang. Entsprechend konstruiert, liegt die Deichsel in der Gabel so gut an, daß der Anhänger jedem Deichseldruck folgt. Es können also die Anhänger mit einem Handgriff wechselweise für Hand- und Ek-Betrieb umgestellt werden (s. Abb. auf S. 1022 d. Ztg.).

---

[4]) Auch die bekannte Transportgerätefabrik Renger in Arnstadt in Thüringen hat einen Tieflade-Elektrokarren für 1500 kg Tragkraft und einem Eigengewicht von 1400 kg gebaut. Dieser Tieflade-Elektrokarren ist jedoch keine von dieser Firma normalisierte Type, sondern ein für bestimmte Zwecke eines großen Industriewerkes nach dessen Angaben gearbeitetes Modell. Die Firma Renger baut keine normalen Elektrokarren, sie befaßt sich vielmehr nur mit Sonderausführungen. Auch ihr Tieflade-Elektrokarren kann auf Wunsch in betrieblich anderen Ausmaßen geliefert werden.

[5]) Siehe auch die Ausführungen über zweckmäßige Verwendung und Beladung von Anhängern in Nr. 43/1926 dieser Zeitung.

[6]) Die von verschiedenen Spezialfirmen gelieferten Anhänger werden bei einem weiteren Ausbau des Ek-Betriebes auch mehr und mehr den besonders auftretenden Bedürfnissen einzelner Betriebe anzupassen sein. So sind beispielsweise in Düsseldorf-Derendorf jetzt schon zwei von der Firma Renger in Arnstadt i. Thür. gebaute Anhänger für Möbeltransporte in Verwendung. Für die Beförderung von Sauerstofflaschen bei den RAW in München und Nürnberg arbeitet die Firma Renger zurzeit ein Projekt für einen Anhänger aus, der je 24 Stück Sauerstofflaschen aufnehmen soll.

In viel weiterreichendem Maße als auf den Güterböden nd Umladestellen ist die Anhängerfrage im Gepäck- nd Expreßgutladedienst auf großen Stationen n den gegebenen örtlichen Verhältnissen abhängig. Bei- ielsweise können auf dem Personenbahnhof Berlin-Anhalt nhänger in weitreichendstem Maße verwendet werden[7]). ie Anhänger werden in den im Straßenniveau liegenden nnahmestellen beladen, durch Aufzüge nach dem höher egenden Bahnsteig gebracht und von dort durch Elektro- hlepper zu den Gepäckwagen der einzelnen Züge ge- hren. Ein Umladeverkehr ist nicht vorhanden, weshalb ahrten von ankommenden nach abgehenden Zügen nicht szuführen sind. Der Schlepperbetrieb mit Anhänger ist er deshalb ebenso einfach wie zweckmäßig und wirt- haftlich. Auf dem Hauptbahnhof in Leipzig kann dagegen n solcher Anhängebetrieb nicht durchgeführt werden; es nnen dort vielmehr im Gepäck- und Expreßgutladedienst ur Ek ohne Anhänger benutzt werden. Einmal sind n Leipzig die Wege von den Annahmestellen zu den Zügen iel länger als in Berlin-Anhalt und außerdem ist auf esem Bahnhof neben dem reinen Ortsverkehr auch ein hr ausgedehnter Umladeverkehr zu bedienen, wobei bei urzen Übergangszeiten zum Teil lange Wege in rascher ahrt vom Ankunftszug zum Abgangszug zurückgelegt erden müssen. Dieser notwendig rasche Betrieb könnte it Anhängern nicht durchgeführt werden.

Auch in Amerika, woselbst man mehr und mehr zur ollständigen Mechanisierung des Güterladedienstes über- eht, wird die Frage der Anhänger verschieden behandelt nd zwar spielen zweifelsohne auch dort die örtlichen Ver- ältnisse die ausschlaggebende Rolle. So stehen beispiels- eise in Proviso (Umladestelle für Chicago) bei einem 'agesumschlag von 3600 t 25 Zugwagen (Benzinmotore) nd 2000 Anhängewagen zur Verfügung. Die ganz uffallend große Zahl von Anhängern erklärt sich wohl n der Hauptsache dadurch, daß nach dem Betriebsplan in Anhänger grundsätzlich immer nur mit Gut für einen bgehenden Wagen beladen werden darf. Bei 3600 t Tages- mschlag treffen auf einen Anhänger nur 1,75 t, während eispielsweise in Wahren auf einen Anhänger 19 t kommen. uf der Umladestelle Manchester werden dagegen nur Ek hne Anhänger verwendet. Für einen durchschnittlichen 'agesanfall von 1000 t stehen 72 Ek zur Verfügung. Wenn ier auf Anhängewagen verzichtet wird, so hat dies augen- cheinlich seinen Grund darin, daß bei den nur 2,40 m reiten Podien die für die Anhänger an und für sich schon estehende Hemmung noch dadurch sehr wesentlich ge- teigert wird, daß die doppelseitigen Dachstützen nur je 0 cm von der Podiumkante entfernt stehen, so daß schon as Heranfahren von Anhängern an die Wagentüren bei orstehenden Dachstützen erschwert, ein Einfahren der- elben aber in die Wagen unmöglich ist. (Daß solche, für adepodien verfehlte Dachkonstruktionen auch bei Neuan- agen noch möglich sind, kann nur dadurch erklärt werden, aß der betreffende Konstrukteur mit den ladetech- ischen Vorgängen und Notwendigkeiten nicht genügend ertraut ist.)

Die Frage, wo Elektrokarren oder Elektroschlepper ingesetzt werden sollen, kann wohl dahin beantwortet erden, daß überall dort, wo ein Ek nicht ausschließ- ich als Zugkraft, sondern auch noch für die Auf- ahme von Gütern selbst mit verwendet werden kann, dieser dem Schlepper vorzuziehen sein wird. Der Schlepper wird dann einzusetzen sein, wenn es sich um den regel- mäßigen Abtransport einer größeren Zahl von beladenen Anhängern handelt oder wo ein Ek als Zugkraft nicht ausreichen würde.

Über die Lebensdauer der Ek im Güterladedienst sind noch keine ausreichenden Erfahrungen gesammelt worden. Jetzt wird bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen für Ek eine Jahresquote von 20 % angesetzt. Es darf aber ange- nommen werden, daß die Lebensdauer der Ek im allge- meinen jetzt schon viel größer ist und daß sie mit der Verbesserung der Ladeanlagen noch wesentlich steigen wird.

Die bessere Pflege und Erhaltung der Ek sowie der Lademittel überhaupt kann durch die Einrichtung von kleinen Reparaturwerkstätten auf größeren Ladestellen wesentlich gefördert werden. Bei diesen Werkstätten sollten auch Gummireifen und andere Ersatzstücke vor- rätig gehalten werden, damit bei eintretenden Beschädi- gungen ein längeres Ausscheiden eines Ek vermieden werden kann. Mit der Zunahme der Lebensdauer steigt dann natürlich auch der Grad der Wirtschaftlichkeit.

Von besonderer Bedeutung für den Ek-Betrieb auf den Güterböden und Umladestellen war seine Eingliederung in das Gedinge. Bei den Vorarbeiten für die Neuregelung des Gedingeverfahrens auf den Güterböden ist eingehend untersucht und geprüft worden, wie die Verwendung von Ek bei der Güterbewegung den Personalbedarf und die Arbeitsweise beeinflußt und wie sie sich in das Gedinge- verfahren zweckmäßig einfügen läßt. Die Gesichtspunkte, die sich dabei als allgemein beachtlich ergeben haben, sind in der auf Seite 15 bis 19 der Dienstvorschrift über das Gedingeverfahren auf Güterböden und Umladestellen abgedruckten Verfügung der Hauptverwaltung der Deut- schen Reichsbahn-Gesellschaft 56.532 Nr. 409/26 vom 11. Mai 1926 enthalten.

Wird im Gedinge gearbeitet, so muß sich der Erfolg des Einsatzes von Ek in der Herabsetzung der Stückzeiten und infolgedessen in einer Verminderung der Arbeiter- zahl ausdrücken. Die Ziffer 6 der neuen Gedingevereinbarung geht davon aus, daß die Ek zur wirtschaftlichen Ausnützung nicht nur für eine Verdienstgemeinschaft (Vgm) tätig sein können und daß daher die Beteiligung ihrer Bedienungsmannschaft am Gedinge nicht möglich ist. Sie geht weiter davon aus, daß für die gleichen ladedienst- lichen Vorgänge (Annahme, Verladung, Entladung), je nachdem sie mit der Stechkarre oder mit dem Elektro- karren ausgeführt werden, nicht verschiedene Stückzeiten festgesetzt werden können, da nicht zuverlässig festgestellt werden kann, welche Gütermengen auf die eine oder an- dere Weise bewegt werden. Es ist daher vereinbart, daß die mit dem Ek bewegten Mengen ungeschmälert der Vgm gutzuschreiben sind, der das Gut zur Behandlung zugewiesen ist. Der Ausgleich findet sich in der Be- messung der Stückzeiten, die den Wirtschaftserfolg des Einsatzes der Ek sicherstellt.

Beim Ek-Betrieb wird das Leistungsergebnis von der Umsicht und Geschicklichkeit des Ek-Führers wesentlich beeinflußt, weshalb für diese Dienstleistung nur verlässige, umsichtige und auch im Ladedienst erfahrene Leute aus- gewählt werden dürfen. Um den Führer des Ek für dessen wirtschaftliche Ausnutzung anzuregen, erhält er eine Zu- lage, die von dem Überverdienst aller Vgm abhängt.

[7]) Ebenso auf dem Stettiner Bahnhof.

Nach der Gedingeordnung sollen die Ek grundsätzlich nur mit dem Führer besetzt werden. Wenn ausnahmsweise die Beigabe eines Begleiters erforderlich ist, so stellt ihn die beteiligte Verdienstgemeinschaft, zu deren Lasten alsdann seine Leistung als Begleiter geht. Je nach Lage der örtlichen Verhältnisse kann es sich aber ausnahmsweise auch als zweckmäßig und wirtschaftlich erweisen, ständig einen Begleiter beizugeben. So konnte bei einer Dienststelle die durchschnittliche Leistung eines Ek mit Anhänger von 30 t durch die ständige Beigabe eines Begleiters zum Auf- und Abladen auf 50 t gesteigert werden.

Auf die zweckmäßige Verwendung der Ek und der Anhänger hat der Vorarbeiter (Gruppenführer) einen wesentlichen Einfluß. Es kann also auch von diesem Gesichtspunkte aus der Dienst eines Vorarbeiters nur umsichtigen und im Ladegeschäft gut bewanderten Leuten übertragen werden.

Selbstredend ist es für den Ek-Betrieb von ganz besonderer Bedeutung, wie sich die Arbeiterschaft hierzu verhält und nach dieser Richtung hin kann folgendes festgestellt werden. Während früher die Arbeiter der Verwendung von Ek argwöhnisch, zum Teil sogar feindselig gegenüberstanden in der Annahme, daß der Gedingeverdienst durch Herabsetzung der Stückzeiten oder der Erhöhung der Solleistung gedrückt werde, hat diese Auffassung inzwischen eine wesentliche Wandlung erfahren. Die befürchtete Verdienstschmälerung ist nicht eingetreten. Außerdem haben aber die Arbeiter selbst eingesehen, daß es nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch in ihrem eigenen Interesse gelegen ist, wenn die beschwerliche und körperlich sehr anstrengende Fortbewegung der Güter mit der Stechkarre oder das Ziehen von schwer beladenen Wagen von und nach den Bahnsteigen tunlichst auf den Ek übertragen wird, so daß ihnen nur mehr das Auf- und Abladen bleibt. Und so wird heute bereits die vorübergehende Ausschaltung eines Ek durch Ausbesserung oder Hauptuntersuchung und die dadurch notwendige stärkere Inanspruchnahme des Handbetriebes vom Arbeiterpersonal sehr unangenehm empfunden.

Bei der Regelung des Gedinges müssen selbstverständlich die gegenseitigen Belange abgewogen und in ein richtiges Verhältnis gebracht werden. Der Arbeiter will als erwerbstätiger Mensch einen ausreichenden Verdienst mit möglichst geringem Kraftaufwand erzielen, wobei aber andererseits berücksichtigt werden muß, daß, soweit die Reichsbahn in Frage kommt, durch Beschaffung moderner Lademittel, durch Verbesserung der Lademittel überhaupt, sowie auch durch Verbesserung ihrer Ladeanlagen große Aufwendungen gemacht hat, die den Arbeiter eine wesentliche Steigerung seiner Leistungen erzielen lassen [8]).

Wie überall, so sprechen auch bei der Abgrenzung des Arbeitsgebietes zwischen Ek und Stechkarren die örtlichen Verhältnisse mit. Allgemein kann wohl gelten, daß die Kleinarbeit im Stückgüterdienst, namentlich bei kurzen Wegen und bei Gütern, deren Aufbringung auf den Ek umständlich und schwierig ist, zweckmäßig mit den Stechkarren ausgeführt und dem Ek-Betrieb die längeren Wege und die Beförderung von Massengut zugewiesen wird. Maßgebende Gesichtspunkte bei Abwägung für Ek oder Stechkarren sind aber hie Zweckmäßigkeit, Vorteil und Gewinn.

Hierzu soll noch das Ergebnis einer bei der Güte station Regensburg aufgemachten rechnerischen Gege überstellung von Ek-Betrieb und Handkarrenbetrieb m geteilt werden.

In der Gedingvo sind für 100 m Karrweg (= 200 wirklichem Weg, weil Rückweg mit inbegriffen) 3,5 Min ten festgesetzt, was einer Stundengeschwindigkeit v 3,4 km entspricht. Von den in Regensburg verwendet Ek kann jeder in der Stunde bis zu 7 km zurücklege Wenn aber im Güterladedienst die Geschwindigkeit d Ek der Geschwindigkeit eines Handkarrenarbeiters gege übergestellt werden soll, wird zweckmäßig nur mit ein Stundengeschwindigkeit von 5,5 km für den Ek gerechne weil die volle Geschwindigkeit nicht andauernd eing halten werden kann.

Bei einem reinen Ek-Betrieb dürften demnach für 100 Karrweg bei der Festsetzung der Stückzeiten nur 2,18 M nuten in Ansatz gebracht werden; das sind 62 % des i Handkarrenbetrieb benötigten Zeitaufwandes. Neben d größeren Geschwindigkeit muß zur Gegenüberstellun noch berücksichtigt werden, wieviel der Ek auf einm mehr Gewicht befördert als ein Handkarrenarbeiter.

Ein Ek bewegt im Durchschnitt auf einmal 550 kg, ei Handkarrenarbeiter 100 kg.

Auf 100 m verkarrt:

ein Handarbeiter in 3,5 Minuten 100 kg und
„ Ek „ 2,18 „ 550 kg.

Auf eine Minute treffen beim Handkarrenarbeite 30 kg und beim Ek 250 kg. Letzterer bewegt also in de gleichen Zeit, soweit die reine Bewegung in Frag kommt, rund achtmal soviel wie ein Handkarrenarbeite

Nach den jetzt geltenden Stückzeitfestsetzungen ergebe sich für Regensburg als durchschnittlich für die Tonn in Ansatz gebrachter Zeitwert 37 Minuten. Statt diese 37 Minuten dürfte im reinen Ek-Betrieb, d. i. wenn sämt liche Güter ausnahmslos mit Ek bewegt würden, nur de 8. Teil, also 4,6 Minuten gerechnet werden. Da der rein Ek-Betrieb nicht gegeben ist, kann die Verkürzung de Zeitaufwandes für die Verkarrung einer Tonne nur nach dem Verhältnis der Ek-Tonnen zu den Handkarrentonnen gekürzt werden. Dieses Verhältnis ist wie 1 : 5. Wenn also im reinen Ek-Betrieb vom Zeitaufwand für die Tonne 32,4 Minuten abgezogen werden dürfen, darf beim gemischten Betrieb nur der 5. Teil hiervon abgezogen werden: 32,4 Minuten : 5 = 6,5 Minuten.

Vor der Ermittlung der Stückzeit wurde nun de gemäß Anlage 1 der Gedingvo in Minuten errechnete Gesamtzeitaufwand für die Tonne um 6,5 Minuten gekürzt. Das Ergebnis ist eine kleinere Stückzeit und folglich eine Ersparnis an Tagewerken. Nach dem Durchschnitt Februar—April 1928 wurden monatlich 9500 t mit den gekürzten Stückzeiten gutgeschrieben; wenn je Tonne 6,5 Minuten gespart werden, wurden in einem Monat gespart: 6,5 Minuten mal 9500 = 617 500 Minuten, in Tagewerke umgerechnet: 114 Tagewerke. Auf den Tag treffen bei durchschnittlich monatlich 25 Arbeitstagen 4,5 ersparte Tagewerke.

Bei Verwendung von 2 Ek mit je 1500 kg Tragkraft und 25 Anhängern ergibt sich nach Abzug aller Ausgaben eine tägliche Ersparnis von 21,77 RM.

Als weitere Vorteile sind zu buchen:

[8]) Siehe die bezüglichen Ausführungen von Reichsbahnoberrat Dr. Herrmann in Nr. 24/1926 dieser Zeitung.

Die auf der Umladestelle anfallenden Ortsempfangsiter werden jetzt sogleich nach Entladung mit Ek nach r Empfangshalle überführt und dort abgabebereit gellt, während früher zu ihrer Aufnahme einige Wagen reitgestellt und diese nach ihrer Beladung auf dem angierwege zur Empfangshalle gebracht werden mußten. ie Ortsgüter können jetzt um 24 Stunden früher abgelt werden. Die zu ihrer Aufnahme früher notwendigen Wagen werden gespart und der Rangierdienst wird entlastet.

Ganz unzweifelhaft spielt der Ausbau des mechanischen Förderbetriebes mit Ek und Anhängern eine sehr wichtige Rolle und es sollte, wie schon erwähnt, der Stand an diesen Fördermitteln auf das Höchstmaß dessen gebracht werden, was auf einer Ladeanlage vorteilhaft verwendet werden kann.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gellschaft** tagte am 17. und 18. d. M. in Berlin. Er nahm enntnis von dem Urteil des Reichsbahngerichtes über den ariferhöhungsantrag. Das Urteil entspricht dem von der eichsbahn gestellten Antrag nicht nur hinsichtlich der rundsätzlichen Fragen, sondern auch in den wesentlichen inzelheiten. Soweit in den über den Vollzug des Urteils eführten Verhandlungen mit dem Reichsverkehrsminister bweichungen in solchen Einzelheiten vereinbart worden ind, werden diese vom Verwaltungsrat gutgeheißen.

Den in der Begründung des Reichsbahngerichtsurteils egebenen Anregungen auf dem Gebiet der Finanzierung nd des Rechnungswesens wird nachgegangen werden.

Für die zur Aufrechterhaltung eines vollwertigen Beriebs nötigen Neuanlagen und Verbesserungen rgibt die durch die Tariferhöhung erzielte Erhöhung der ufenden Betriebseinnahmen bekanntlich keine genügenden ittel. Da eine Deckung der erwähnten Ausgaben durch apitalaufnahme zur Zeit nicht möglich ist, müssen die Ausaben für Bauten auf das äußerste eingeschränkt werden, m Maßnahmen zur Erhaltung der Sicherheit des Betriebes, en rückständigen Umbau des Oberbaues und die Vervollkommnung des Sicherungswesens fördern zu können. ie Neubeschaffung von Lokomotiven und Güterwagen uß trotz der dagegen vom Standpunkt des Betriebs wie er beteiligten Industrie und ihrer Arbeiterschaft betehenden ernsten Bedenken auf das äußerste gedrosselt erden. Dagegen ist die Ergänzung des Personenagenparks sowie der Einbau von verstärkten Zugnd Stoßvorrichtungen im Interesse der geordneten und icheren Durchführung des Betriebes weiter möglichst zu eschleunigen.

— **Allgemeine Erhöhung der Reichsbahn-Güter- und iertarife.** Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden ie Reichsbahnfrachten des Güter- und Tierverkehrs um 1 % erhöht.

Ausgeschlossen von der Erhöhung werden:

Die Frachten für Lebensmittel, die zur Zeit nach dem Notarif für Lebensmittel befördert werden. Darunter allen: Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse der lasse C, frische Feld- und Gartenfrüchte der Klassen C nd F, Ölfrüchte und Ölsaaten der Klasse C, frische Mohrüben und Karotten sowie frische Kohlrüben der Klasse G nd Käse der Klasse B.

Der Ausnahmetarif 16a für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich.

Vorläufig ausgeschlossen werden folgende Ausnahmetarife des Heftes C II b des Reichsbahn-Gütertarifs:

1c, 1f, 1g, 1i, 1m, 1r, 1s, 1t, 2g, 4a, 5e, 5o, 7c, 7d, 7f, 7h, 9a, 10b, 16a, 17a, 18b, 20, 21, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 35c, 35e, 35f, 35g, 36, 37, 38, 40a, 40b, 44, 44a, 44b, 44c, 44d, 45, 46, 46a, 49, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, der Anstoßsatz des A.-T. 69, 69a, 71, 72a, 73, 74, 75, 76, 77, 81, 81a, 84, 85, 87, 90, 92, 95, 98, 99, 100, 103, 115, 120, 122, 124, 125, 126, 134, 136, 139, 141, 143, 145, 147, 148, 149, 150, 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 171, 172, 174, 175, 177, 178, 180, 181, 182, 183 und 186, sowie die Frachtsätze tschechoslowakischer Währung des Heftes C II b.

Die Milchfrachten (Ausnahmetarif 25) werden zwar von der allgemeinen Tariferhöhung ausgeschlossen, sie sind jedoch einer mit den Interessenten abgestimmten systematischen Neuordnung unterzogen worden.

Die sogenannten Wettbewerbstarife (K-, SD- und D-Tarife) werden zunächst geschont, es bleibt aber Entscheidung vorbehalten, ob später Änderungen durch Verschiebung der Wettbewerbslage nötig werden.

Gleichzeitig mit der allgemeinen Tariferhöhung werden folgende Tariferleichterungen durchgeführt:

Im allgemeinen Kohlentarif (A.-T. 6) (vgl. die besondere Bekanntmachung unter lfd. Nr. 1466 des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers Nr. 82).

Für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren der Klassen A—D und für unedle Metalle und Metallwaren wird ein Ausnahmetarif 35a eingeführt, der für die Ausfuhr über die trockene Grenze Frachtermäßigungen gewährt.

Für Heu und Stroh wird durch einen weiteren Ausnahmetarif gegenüber den künftigen Frachten der Klasse F ein Nachlaß von 15 % gewährt.

Dagegen werden von der Erhöhung im allgemeinen auch die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B (ATV. und Nebengebührentarif) sowie die im Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heften A, C I b und C I c vorgesehenen Gebühren grundsätzlich betroffen. Die in den Allgemeinen Tarifvorschriften und im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B eintretenden Änderungen werden jedoch zu einem späteren Zeitpunkte durchgeführt werden.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt. — Die aus Anlaß der Tariferhöhung mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 eintretenden Änderungen sind im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen mitgeteilt.

— **Stellung der Reichsbahn zu „Frei Haus"-Lieferungen.** Der Wunsch vieler Verkehrtreibenden geht dahin, bei der Frankierung von Sendungen außer der Fracht auch die auf den Empfangsstationen entstehenden Zuführungskosten (Rollgelder) mit frankieren zu können, was z. Zt. nicht möglich ist. Die Eisenbahn wird sich auf die Dauer dieser — beim Auto schon bestehenden — Möglichkeit nicht entziehen können. Die Reichsbahn beabsichtigt deshalb, in einzelnen Reichsbahnbezirken einen Versuch zu machen dergestalt, daß auch die Zuführungskosten (Rollgelder) in die Frankierung eingeschlossen werden können, und zwar soll sich der Versuch auf den Verkehr von allen deutschen Stationen nach Stationen mit bahnamtlicher Zuführung im Bereich der Reichsbahndirektionen Berlin, Halle und Dresden erstrecken. Im Stationstarif Heft D soll bei den betreffenden Empfangsstationen der Zusatz gemacht werden: „Bei freigemachten Stückgutsendungen ist der Freivermerk einschließlich frei Haus zulässig." Wenn der Frachtbrief diesen Vermerk enthält, werden die

Stückgüter entweder von der Eisenbahn frei zugeführt, oder die Eisenbahn vergütet dem Empfänger oder seinem Bevollmächtigten die vom Absender gezahlten Rollgelder.

— **Tagung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V.** Am 21. September findet in Essen die diesjährige Hauptversammlung dieses Vereins statt. Auf der Tagung wird besonders die Frage des Verhältnisses der Schienenbahnen zum Kraftwagen erörtert werden. Schon jetzt werden etwa 350 fahrplanmäßige Kraftwagenlinien mit einer Streckenlänge von mehr als 4200 km von Mitgliedern des Vereins betrieben. Eine Vorlage der Vereinsleitung betont daher auch die dringende Notwendigkeit für den Verein und seine Mitglieder, an der weiteren planmäßigen Entwicklung des neuen Verkehrsmittels mitzuarbeiten, damit durch organisierte Verbindung beider Verkehrsmittel die Vorzüge der Schienenbahnen wie die des Kraftwagens der Gesamtwirtschaft zugute kommen können.

Diese Einstellung des Vereins wird auch in der Änderung seines Namens zum Ausdruck kommen, und zwar wird er voraussichtlich den Namen Reichsverband Deutscher Bahn- und Kraftverkehrs-Verwaltungen annehmen.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

	Mai	Juni
Betriebsleistungen der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	4 017	4 071
1000 Wagenkilometer	74 125	76 586
Verkehrsleistungen der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der Personen führenden Züge	51 054	53 842
der Güterzüge	342 642	359 914
Wagengestellung: Anzahl der vollspurigen Güterwagen:		
Überhaupt	167 345	171 201
Für den Arbeitstag	6 972	6 848
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschl. der Verkehrssteuern 1000 S	46 356	48 959
Davon (vorläufiges Ergebnis):		
Personen- und Gepäckverkehr	16 498	18 561
Güterverkehr	29 858	30 398

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** In den Monaten April bis Juni 1928 wurden rund 9 800 000 Schilling für Neuanlagen und rund 3 900 000 Schilling für Triebfahrzeuge, zusammen also rund 13 700 000 Schilling aufgewendet.

— **Sektionschef Ing. Eduard Scheichl †.** Am 8. d. M. starb in Wien der Sektionschef a. D. Ing. Eduard Scheichl. Mit ihm ist einer der hervorragendsten österreichischen Fachleute auf dem Gebiete des Verkehrswesens, ein im In- und Auslande anerkannter Fachmann auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung heimgegangen. — Sektionschef Ing. Scheichl war viele Jahre in der österreichischen elektrischen Industrie tätig, zuletzt als Prokurist und Vorstand der Bahnabteilung bei den österreichischen Siemens-Schuckertwerken. Im Jahre 1908 in das ehemalige Eisenbahnministerium einberufen, leitete er zuletzt das Departement für elektrische Starkstromanlagen. Er trat 1923 in den Ruhestand, betätigte sich aber auch seither noch hervorragend auf seinem Fachgebiete und war zuletzt einer der von der Regierung zur Begutachtung der Frage der allfälligen Fortsetzung der Elektrisierungsaktion der Österreichischen Bundesbahnen eingesetzten Fachleute. K.

Ungarn.

— **Errichtung eines Wirtschaftsministeriums.** Wie bereits mitgeteilt, wird zwecks Schaffung eines eigenen Organs zur Förderung des ungarischen Wirtschaftslebens ein besonderes Wirtschaftsministerium errichtet. Die Vorarbeiten sind beendigt und nun hat der Ministerrat schon den Arbeitskreis des Wirtschaftsministers folgendermaß festgestellt.

Der Wirtschaftsminister ist berufen die Erscheinung des wirtschaftlichen Lebens zu beobachten und zu s dieren. Seine Beobachtungen beziehen sich einerseits wohl auf die Erzeugung als auch auf sämtliche dara wirkende Faktoren, anderseits aber auf die Gestaltung In- und Auslandsverkehrs der heimischen Erzeugnis Selbstverständlich hat er auch die Gestaltung der Verhä nisse im Auslande zu beobachten. Demgemäß liegt d wichtigste Problem des Wirtschaftsministers in der A arbeitung eines alle Bereiche des Wirtschaftslebens u fassenden einheitlichen und organischen Wir schaftsprogrammes. Hierbei hat er die Mitwirku der beteiligten Ressortminister in Anspruch zu nehm und alle in Betracht kommenden Fragen nach erfolgt Besprechung mit den Interessenvertretungen zu lös Hieraus folgt, daß er in den Fragen, die in das Ress mehrerer Minister gehören oder mehrere Interessenkrei des Wirtschaftslebens berühren, bestrebt sein muß, d verschiedenen Interessen in Einklang zu bringen.

Seine Pläne und Vorschläge unterbreitet der Wi schaftsminister zwecks Entscheidung dem Ministerrat. D Vollzug bleibt den einzelnen Portefeuilles vorbehalte Das Ministerium wird von jeglicher Administration tu lichst befreit, sein Personal besteht aus wenigen zur Dien leistung beorderten Fachmännern der verschiedenen Re sorts.

Zu den Aufgaben des Wirtschaftsministers gehört d Studium der landwirtschaftlichen Lage, sowohl vom G sichtspunkte der Gewinnung als auch vom Gesichtspunk der Unterbringung der einzelnen landwirtschaftlichen E zeugnisse. Die Fachfragen der Erzeugung bleiben de Ackerbauminister vorbehalten.

Der Wirtschaftsminister hat auch die Lage der Industri eingehend zu prüfen. Seine Aufgabe ist den ungarische Handel in die durch die überall bevorstehende weitgehend Umorganisierung der Industrie geänderten weltwirtschaf lichen Verhältnisse einzuschalten. Er hat die Außenhandelbilanz zu beobachten, sich mit Kartell- und Zollfragen z beschäftigen, sich an der Vorbereitung und dem Abschlu von Handelsverträgen zu beteiligen.

Alles dies sei nur darum so bis ins einzelne erwähn da auch die Fragen der Tarife, des Kredits und der In vestitionen in den Wirkungskreis des Wirtschaftsminister gehören, und somit sein Wirken vom Standpunkte der Ver kehrsunternehmen, in erster Linie der Königlich Unga rischen Staatsbahnen, von großer Wichtigkeit ist.

An die Spitze des Wirtschaftsministeriums wurde Fi nanzminister Dr. Bud gestellt, der zugleich das Finanz portefeuille niederlegte.

— **Verkehr am St. Stephantage.** Der große National feiertag Ungarns, der 20. August, Gedenktag St. Stephans des ersten Königs der Ungarn, hat sich mit großem Erfolge abgewickelt. Der Verkehr an den Doppelfeiertagen — der 20. August war ein Montag — war außergewöhnlich groß und zwar nicht nur der Hauptstadt zu, die durch eine Menge festlicher Veranstaltungen und Sehenswürdigkeiten zahlreiche Fremde und Bewohner der Provinz an sich lockte, sondern auch der Wochenendverkehr der Ausflügler nach dem Plattensee und der schönen Umgebung Miskolc's stellte die Staatsbahnen vor die Aufgabe durch entsprechende Einstellung von Sonderzügen den vermehrten Verkehr ohne Stockung abzuwickeln. Annähernd kamen an den Bahnhöfen Budapest's an den Tagen vom 14. bis 20. August 107 000 Reisende an und wurden an den Stationen etwa 20 700 Hin- und Rückfahr-Wochenendkarten ausgegeben. Dieser Verkehr übersteigt den gleichen Festverkehr des vergangenen Jahres um 54 000.

— **Robert Gordon †.** Ministerialrat Robert Gordon, der ungarische Repräsentant und Verkehrsdirektor der Ersten Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft in Budapest, Betriebsleiter der Mohács-Pécser Eisenbahn und ehemaliger Generaldirektor der Donau-Save-Adria-Bahn ist nach längerem Leiden im Alter von 51 Jahren gestorben. Mit Robert Gordon schied eine der markantesten Individualitäten der ungarischen Wirtschaft, ein „representativ man" des un-

rischen Verkehrswesens, aus dem Leben. Seine elegante d liebenswürdige Persönlichkeit trug ihm die Sympathien eiter Kreise des öffentlichen Lebens ein, und auch außerlb der Fachkreise durfte er sich allgemeiner Wertätzung erfreuen.

Gordon hat seine Laufbahn als Maschineningenieur bei n Ungarischen Staatsbahnen begonnen. Im Jahre 1908 rde er dem königlich ungarischen Generalinspektorat r Eisenbahnen und Schiffahrt zugeteilt. In der Kriegsit wurde er als Vertreter des Handelsministeriums zur ntraltransportleitung im Kriegsministerium in Wien degiert. Er hat sich in dieser Stellung so glänzend bewährt, ß als die Stellung des Generaldirektors bei der ungaschen Direktion der Südbahn im Jahre 1917 frei geworden r, Robert Gordon zum Generaldirektor dieser größten ivatbahnunternehmung in Ungarn berufen wurde. Es war gen Kriegsende, als er diesen Posten übernommen hatte; ld darauf war er vor die ungeheure Aufgabe gestellt, e Rekonstruktion der Südbahn nach dem Zusammenbruch d nach den Revolutionen durchzuführen. Das ist ihm stlos gelungen; die Südbahn, jetzt Donau-Save-Adriahn, war die erste, die nach der schrecklichen Umsturzit den normalen Eisenbahnverkehr wiederhergestellt hat. garn war noch vom Ausland fast vollständig abgelhnitten, als er im Jahre 1919 die sogenannten Gordonige in Betrieb setzte und mit dem Balatonexpreß den rkehr mit Wien und im Jahre darauf mit Italien wieder fnahm. Wenn heute die Donau-Save-Adria-Bahn wieder f der Höhe ist, so ist dies zum großen Teil der zielwußten und unermüdlichen Arbeit Gordons zu verlnken. Dabei hat er manche Neuerung im Betriebe der hn eingeführt, so den Schienenautobusverkehr längs des lattensees, womit er zur Popularisierung des Plattenseeltus wesentlich beitrug. Im Herbst vorigen Jahres wurde zum ungarländischen Repräsentanten der Donau-Dampfhiffahrtsgesellschaft, zum Verkehrsdirektor und zum Beiebsdirektor der Mohács-Pécser Eisenbahn ernannt. Sein nges Siechtum verhinderte ihn jedoch daran, seine Pläne r weiteren Entwicklung dieses Unternehmens zu verwirkhen. Das Begräbnis des trefflichen Mannes fand unter rößter Teilnahme am 10. September statt.

Niederlande.

— **Julieinnahmen der Niederländischen Eisenbahnen.** achstehend geben wir eine Aufstellung der vorläufig feststellten Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen für uli 1928 unter Gegenüberstellung der endgültigen Einhmen für Juli 1927.

	Vorläufige Einnahme Juli 1928	Endgültige Einnahme Juli 1927
	hfl	
ersonenverkehr	8 656 430	8 177 383
epäckverkehr	257 300	253 327
ostbeförderung	347 000	325 000
üterverkehr (einschl. lebende Tiere und Leichen)	6 718 280	6 785 455
elegrammverkehr	4 600	4 180
ußergewöhnl. Einnahmen	352 000	383 498
esamteinnahme	16 335 610	15 928 843

esamteinnahme:

vom 1. Januar bis 31. Juli 1928:	98 119 335,92 hfl
vom 1. Januar bis 31. Juli 1927:	91 535 164,79 hfl
Mehr in 1928:	6 584 171,13 hfl

— **Schokolade- und Zigarettenautomaten in Personenügen.** Die Niederländischen Eisenbahnen beabsichtigen ersuchsweise Schokolade- und Zigarettenautomaten in den ersonenwagen der elektrischen Züge auf den Strecken msterdam—Rotterdam, Amsterdam—Ymuiden und Rotterm—Scheveningen anbringen zu lassen. Sollte der Verich Erfolg haben, so werden dergleichen Automaten auch uf anderen Strecken in den Personenwagen angebracht erden.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrisierung der finnischen Eisenbahnen.** Der Ausschuß für die Elektrisierung der finnischen Eisenbahnen hat dieser Tage beschlossen, die Elektrisierungspläne noch in diesem Jahre fertigzustellen. Die Beschleunigung der Arbeiten ist darauf zurückzuführen, daß das große staatliche Imatra-Kraftwerk demnächst fertiggestellt wird und mit der Stromlieferung beginnen kann. Voraussichtlich werden zunächst nur die wichtigsten Strecken, wie die Linien Helsingfors—Viborg, Tammersfors—Helsingfors und Åbo—Helsingfors für die Elektrisierung in Betracht kommen.

— **Estlands Durchgangsverkehr mit Rußland.** Der noch im Jahre 1922 blühende Durchgangsverkehr zwischen Estland und Rußland ist heute nahezu zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Im Jahre 1922 betrug der Güteraustausch 348 000 t, im Jahre 1927 dagegen nur noch 67 000 t, wovon allein 26 000 t auf Holz, das aus Rußland nach Estland geflößt wurde, entfallen. Eine wie geringe Rolle der Durchgangsverkehr in den Einnahmen der Estländischen Staatsbahnen spielt, zeigt die Tatsache, daß die Gesamteinnahmen der Bahnen 10,66 Mill. Kronen betrugen, wovon nur 0,4 Mill. Kronen, d. h. 3,8 % auf Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr entfallen.

— **Bahnbau in Lettland.** Der Rat der lettischen Hauptbahnverwaltung hat sich auf seiner letzten Sitzung mit der Frage der Erneuerung der Schmalspurbahn Libau—Paulshafen, die von der deutschen Okkupationsbehörde während des Krieges erbaut worden ist, beschäftigt und tritt dafür ein, diese Bahn bis Goldingen zu verlängern. Eine Eingabe ist dem Ministerrat dieserhalb zugegangen. Sobald die nötigen Mittel bereitgestellt werden, soll mit den Bauarbeiten begonnen werden.

— **Verbesserungen bei den sowietrussischen Eisenbahnen.** Unter Verwertung ausländischer Erfahrungen sind in den russischen Eisenbahnausbesserungwerkstätten neue Arbeitsmethoden eingeführt worden, die es ermöglichen, Ausbesserungen an Wagen und Lokomotiven in der Hälfte der Zeit als vor etwa zwei Jahren auszuführen. Die Werkstätten der russischen Eisenbahnen sind ferner mit 1200 neuen deutschen Drehbänken ausgerüstet worden. Nach dem Beispiel des Auslandes wird nunmehr auch die Abfahrt der Güterzüge nach einem genauen Fahrplan geregelt. Die Einführung des neuen Systems der Buchführung ermöglicht eine Ersparnis von 19 bis 20 Mill. Rubel jährlich. Auch die statistischen Arbeiten sind mechanisiert worden.

— **Aufhebung des Danziger Frachtbriefstempels von polnischen Eisenbahntransporten.** Auf Grund von Bemühungen des Warschauer Verkehrsministeriums wurden, wie die polnische Presse zu berichten weiß, mit Wirkung vom 1. September d. J. die Danziger Stempelabgaben auf Frachtbriefe für polnische Eisenbahntransporte aufgehoben. Diese Stempelabgabe hat insbesondere die polnische Kohlenausfuhr über Danzig behindert; sie betrug 5 Gulden je Wagen.

— **Bauplan einer Eisenbahnlinie Kielce—Busko—Tarnow.** Im Zusammenhang mit dem Bauplan einer vollspurigen Eisenbahn Kielce—Busko—Tarnow hat sich ein Organisationskomitee gebildet, das sich mit der Beschaffung des zum Bahnbau benötigten Kapitals befaßt. F soll eine besondere Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 6 Mill. Zloty gegründet werden. Das Obligationskapital, das 10 Mill. Zloty betragen soll, wird zur Deckung der Baukosten einschließlich des Baus einer Weichselbrücke bei Mendrzechow Verwendung finden. Die neue Linie wird von Kielce über Chmielnik—Busko nach Mendrzechow verlaufen und dort in die bestehende Linie Szczucin—Tarnow einmünden.

— **Eisenbahnunglück in der Tschechoslowakei.** Wie bereits in Nr. 37, S. 1003 kurz mitgeteilt, fuhr am 9. September gegen 2 Uhr nachm. der Berlin—Prag—Wiener Schnellzug in der mährischen Station Saitz (nächst Lun-

denburg) infolge falscher Weichenstellung in voller Fahrt auf einen dort stehenden Lastzug auf. Die Folgen dieses Zusammenstoßes waren furchtbar: Von den Reisenden wurden 23 getötet, 30 schwer und rund 50 leicht verletzt. Unter den tödlich Verunglückten befinden sich auch zwei Beamte der Deutschen Reichsbahn. Die Lokomotive, der Dienstwagen und die ersten drei Personenwagen des Schnellzuges wurden gänzlich zertrümmert. Die mit Hilfszügen aus Lundenburg und Brünn eingetroffenen Ärzte und Sanitätsbediensteten konnten erst nach stundenlangen schweren Arbeiten die verletzten Reisenden aus ihrer furchtbaren Lage befreien. Die Rettungsarbeiten fanden auch unter Beisein des Eisenbahnministers statt. Das beklagenswerte Eisenbahnunglück, das in der Geschichte der Tschechoslowakischen Staatsbahnen zu den größten zählt, hat in der gesamten Öffentlichkeit einen niederschmetternden Eindruck hervorgerufen und bildete am 14. September den Gegenstand der Parlamentsverhandlungen. Nach einer vom Kammerpräsidenten gesprochenen Beileidskundgebung gab der Eisenbahnminister eine längere Darstellung des Falles, wobei er als die Hauptschuldtragenden die beiden diensttuenden Weichensteller bezeichnete. In der Station Saitz werden zur Zeit Weichen ausgewechselt. Deshalb war die Sicherungsvorrichtung ausgeschaltet. Zur Sicherung des Verkehrs wurden die betreffenden Wechsel mit Wechselschlössern versehen. Die Obliegenheiten des ersten Weichenstellers bestanden darin, nach Anweisung des Zugexpedienten die Weiche richtig zu stellen, sie mit einem Schloß zu versehen und dem Zugexpedienten mitzuteilen, daß die Weiche richtig gestellt sei. Der zweite Weichensteller hatte die Aufgabe, vor jedem Zuge sich von der richtigen Stellung zu überzeugen und hierdurch eine Kontrolle des ersten Weichenstellers auszuüben. An dem Unglückstage ließ der erste Weichensteller aus unbegreiflichen Gründen den Einfahrtwechsel nach der Abzweigung, auf welcher der Lastzug stand, geschlossen und meldete dem zweiten Weichensteller (Weichenaufseher), daß die Weiche für die Einfahrt des Schnellzuges richtig gestellt sei. Wie durch Erhebungen festgestellt wurde, überzeugte sich aber der Weichenaufseher nicht von der richtigen Weichenstellung und teilte dem Zugexpedienten durch Fernsprecher mit, daß die Weiche für die Einfahrt des Schnellzuges richtig gestellt sei. Daraufhin gab der Zugexpedient den Befehl, die Einfahrt für den Schnellzug freizugeben. Infolge der unrichtigen Weichenstellung fuhr dann der Unglückszug mit 60 km Geschwindigkeit auf den Lastzug auf. Der Lokomotivführer des Schnellzuges beobachtete im letzten Augenblick vor der Einfahrt in die Station, daß die Weiche nach der Abzweigung hin gestellt sei, machte von der Bremse Gebrauch, konnte aber den Zusammenstoß nicht mehr verhüten und sprang deshalb von der Lokomotive ab. Der Lokomotivführer des Lastzuges befand sich im Augenblick des Zusammenstoßes nicht auf der Lokomotive; auf ihr befand sich nur der Heizer, der bei dem Zusammenstoß getötet wurde. Gegen die beiden schuldigen Weichensteller, die sofort verhaftet wurden, ist das Strafverfahren eingeleitet worden.

— **Der neue Frachtenbahnhof Groß-Prags.** Mit einer kleinen Feier wurde an der Grenze der Prager Vororte Zizkov und Strasnice der Bau des neuen Prager Zentralfrachtenbahnhofs in einer Größe von 35 Hektar in den letzten Augusttagen begonnen. Entsprechend der Bedeutung des Baues — schon nach Beendigung des ersten Bauabschnittes werden mehr als 300 Wagen täglich abgefertigt werden können — hatte sich der Eisenbahnminister mit den gesamten höheren Beamten des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektionen sowie die Vertreter zahlreicher anderer Behörden eingefunden. Vom technischen und Verkehrsstandpunkt ist der Bau des neuen Bahnhofes eine Notwendigkeit. Die Verkehrssteigerung hat in den letzten Jahren sehr zugenommen. Im Jahre 1926 betrug der Umsatz 402 013 Wagen, im Jahre 1927 insgesamt 429 000 und in den ersten Monaten d. J. allein gegen 380 000 Wagen. In Prozenten ausgedrückt bedeutet dies eine Verkehrssteigerung auf den Prager Bahnhöfen von 18 %.

— **Tschechoslowakischer Durchzugsverkehr von Fiume.** Auf Grund einer amtlichen Statistik ist der tschechoslowakische Durchzugsverkehr von Fiume dauernd im Steigen begriffen. Er steht hinter Südslawien an zweiter Stelle u[nd] übertrifft den Durchzugsverkehr von Ungarn. Der gesa[mte] Umsatz betrug im Jahre 1927 139 270 t (aus der Tsche[cho]slowakei wurden 11 112 t Waren eingeführt und in [die] Tschechoslowakei wurden 128 159 t ausgeführt). In [Durch]tracht kommen vor allem Zucker, Kukuruz, Steinkoh[le], Bretter in der Ausfuhr und Reis, Wein, Erze, Asche, Ph[os]phate, Öle, Düngemittel in der Einfuhr.

— **Internationale Eisenbahnerzusammenkunft in Rorschach.** In den ersten Tagen des September fand [in] Rorschach am Bodensee eine internationale Zusammenkunft von Eisenbahnern statt. Den Hauptanteil der Teilnehmer stellte Deutschland mit etwa 2000 Mann, au[ch] Österreich und die Schweiz waren mit mehreren hundert Mann vertreten, ebenso kamen Abordnungen anderer Länder. Die Beteiligung wird auf 4500—5000 Eisenbahner geschätzt. Es handelt sich um eine gesellige Zusammenkunft der auf gewerkschaftlicher Grundlage stehenden Organisationen und ihrer Mitglieder.

— **Adriatischer Güterverkehr.** Die italienischen Staatsbahnen haben durch ihre kommerziellen Agenturen (Wien, Bern, Paris und Zentrale in Mailand) eine zweite verbesserte und erweiterte Ausgabe des im vorigen Jahre veröffentlichten Heftes „Rascheste Wege für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen" herausgegeben. Das Heft enthält die wichtigsten für den Adriaverkehr (nach und von Triest und Fiume) in Betracht kommenden Güterzugverbindungen und bietet dem Handel ein wertvolles Hilfsmittel.

Mit Hilfe des Verzeichnisses der größeren Anschlußstationen sind die wichtigsten Beförderungskurse und die graphischen Tafeln leicht und rasch herausfindbar.

Wünschenswert wäre es allerdings, daß die Erläuterungen auf Seite 4—6 für den Gebrauch des Heftes sowie auch die Anmerkungen zu den verschiedenen Tafeln, die sämtlich nur in italienischer Sprache verfaßt sind, dreisprachig erschienen, da doch die Broschüre ein internationales Propagandamittel darstellen soll, und ein dreisprachiges (italienisch—französisch—deutsch) Titelblatt führt. Die neue Ausgabe enthält auch die bedeutendsten mitteleuropäischen Zugverbindungen und bietet im großen und ganzen den Verfrachtern einen ausgezeichneten Behelf.

Das Heft ist bei der Kommerziellen Agentur der Italienischen Staatsbahnen, Wien, IV, Mommsengasse 3[1] kostenlos erhältlich.

— **Grenzbahnhof Canfranc.** In Ergänzung der Mitteilung in Nr. 33, S. 902 d. Ztg. über den neuen Zoll- und Grenzbahnhof Canfranc an der neuen Eisenbahnstrecke Pau—Bedous entnehmen wir dem „Allgemeinen Tarifanzeiger" Wien, noch folgendes: Die Station Canfranc ist für Wagenladungsfrachtgüter, die — ohne auf die Zollkai[n] entladen zu werden — unmittelbar von den französischen in die spanischen Wagen oder umgekehrt umgeladen werden, eingerichtet. Ausgenommen sind jedoch Waren, deren Gewicht oder Maße die Verwendung von Hebeapparaten (Kränen usw.) erfordern. Der Wechselverkehr mit der Station Canfranc selbst bleibt auf Reisende und Gepäck beschränkt. Die Entfernungen zwischen den französischen Stationen und Canfranc-frontière werden durch Anstoß von 68 km an die im Entfernungszeiger für Buzy vorgesehenen Kilometer ermittelt.

Fremde Erdteile.

— **Günstige Entwicklung des Europa—Asien-Eisenbahnverkehrs.** Die direkte Verkehrslinie Peking—Paris wird z. Zt. von den Reisenden in 12 Tagen durchfahren, d. h. in fast dreifach verkürzter Zeit als auf dem Seewege. Die Fahrkarte I. Klasse für die Strecke Peking—Paris kostet 225 Dollar. — Im ersten Halbjahr 1928 bereisten diese Strecke 3096 Personen, wobei die Zahl der Reisenden von Monat zu Monat ansteigt.

— **Zum Bau der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn.** Der neuerlich gefaßte Beschluß, die im Bau befindliche Eisenbahnlinie Turkestan—Sibirien nicht unmittelbar an Alma-

...heranzuführen (vgl. Nr. 26 S. 719 d. Ztg.), wird eine ...nderung der Baukosten um 3,5 Mill. Rubel ermöglichen. ...ne weitere Ersparnis wird durch die Verkürzung der ...die im Tschokpar-Bezirk eintreten. Im nördlichen Bau...schnitt sind bereits 180 km der Strecke gelegt, im süd...ren Bauabschnitt bereits 188 km. Auf dem Abschnitt ...angjus-Tjube bis Semipalatinsk sollen schon in diesem ...hr Getreidetransporte abgewickelt werden. Die Brücke ...er den Irtysch wird im Frühjahr 1929 fertiggestellt. Für ...d nächste Jahr sind für den Bahnbau Ausgaben in Höhe ...n 60 Mill. Rubel vorgesehen.

— **Bau von Eisenbahnen in Afghanistan durch deutsche ...men.** Die Sowjetpresse meldet, daß die afghanische ...gierung der deutschen Firma „Allgemeine Baugesell...aft Lenz & Co." die ausschließliche Konzession für den ...u und die Betriebsführung von Eisenbahnen in Afgha...tan übertragen habe. Ingenieure dieser Gesellschaft ...en bereits in Kabul zu den vorbereitenden Arbeiten ...getroffen.

Rechtspflege.

— **Die ordentlichen und stellvertretenden Leiter der ...enststellen sind für die Ausführung des örtlichen Dien...s als verfassungsmäßig berufene Vertreter der Deut...ien Reichsbahn-Gesellschaft anzusehen.** Aus den Ent...eidungsgründen:

Das Berufungsgericht nimmt an, daß eine Haftung der ...klagten aus einem Vertragsverhältnis selbst dann nicht ...Frage komme, wenn der Kläger den Tunnel nicht ledig...h zur Abkürzung seines Weges benutzt, sondern, wie er ...ter Beweis gestellt hatte, vorher das Empfangsgebäude ...ecks Einsichtnahme in den Fahrplan aufgesucht habe. Ohne Rechtsirrtum geht daher das Berufungsgericht ...von aus, daß eine Haftung der Beklagten, wenn über...upt, nur nach den Vorschriften des Bürgerlichen Ge...zbuches über unerlaubte Handlungen begründet sei. Und ...ar nimmt es an, daß die Beklagte den Tunnel und die ...rin befindlichen Treppen nach der Art, wie sie dem ...blikum die Benutzung gestattet habe, auch in verkehrs...herem Zustand habe erhalten, also den Gefahren der ...interglätte durch ausreichendes Streuen von Sand habe ...rbeugen müssen. Auch das steht mit der Rechtspre...ung des Reichsgerichts im Einklang und ist nicht zu ...anstanden.

Wenn nun aber das Streuen von L. so mangelhaft be...rgt wurde und es dadurch an verschiedenen Tagen zu ...lchen „Gefahrenzeiten" kam, so ist die Revisionsrüge ...rechtigt, daß alsdann die aufsichtspflichtigen Personen ...cht hinreichend entlastet seien. Dies waren nach der ...ststellung des Berufungsgerichts der Bahnhofsvorsteher, ...in Stellvertreter und schließlich der Eisenbahnsekretär, ...r zur Unfallzeit das Streuen beaufsichtigte. Das Be...fungsgericht meint zwar, wenn diesen Personen die „Ge...hrenzeiten" entgangen seien, so sei das durch ihre ge...ngo Dauer und Unberechenbarkeit zu erklären, und da...r seien sie nicht verantwortlich zu machen. Diese Er...ägung möchte zutreffen, wenn L. das Streuen nur an ...nem Vormittage mangelhaft besorgt hätte. Wenn aber, ...ie das Berufungsgericht feststellt oder doch unterstellt, ...es auch an anderen Tagen zu solchen „Gefahrenzeiten" ...ommen ließ, so scheint damit ein gefahrdrohender Zu...and geschaffen gewesen zu sein, der den aufsichtspflich...gen Personen, insbesondere dem Bahnhofsvorsteher nicht ...itte entgehen dürfen (RGZ. Bd. 89 S. 136). Hiernach ...uß angenommen oder doch mit der Möglichkeit gerechnet ...erden, daß das Berufungsgericht, welches ein Verschul...n des L. im Sinne des § 276 BGB. für vorliegend er...htet, das Maß der von den Aufsichtspersonen aufzuwen...nden, im Verkehr erforderlichen Sorgfalt in rechtsirriger ...eise verkannt hat.

Nun würde allerdings auch ein Verschulden der ört...chen Aufsichtspersonen der Klage noch nicht zum Er...lge verhelfen können, wenn diese ebenso wie L. nur „zu ...ner Verrichtung bestellt" gewesen wären und die Be...lagte sich gemäß § 831 BGB. entlasten könnte. Denn ...esen Entlastungsbeweis hält das Berufungsgericht in be...eff aller Genannten ohne Rechtsirrtum für geführt. An...ders liegt aber die Sache, wenn die aufsichtspflich...tigen Personen nicht nur zu einer Verrichtung be...stellt, sondern verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten im Sinne der §§ 30, 31, 89 BGB. waren. Denn alsdann würde die Beklagte für das Verschulden jener Per...sonen bei Ausübung der ihnen übertragenen Auf...sichtspflicht und für den daraus entstandenen Schaden nach den §§ 31, 89 BGB. haften und sich durch den Nachweis sorgfältiger Auswahl nicht befreien können. Dies muß für den Stationsvorsteher und seinen Stellvertreter in Übereinstimmung mit der Revision angenommen werden.

Die Frage, ob der Vorsteher einer Eisen...bahnstation für die Verkehrssicherheit von Eisenbahngrundstücken als verfas...sungsmäßig berufener Vertreter verant...wortlich ist, bedarf für die hier beklagte, durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBL. II S. 272) ins Leben gerufene Deutsche Reichsbahn-Gesell...schaft einer erneuten Prüfung. Die dem Reichs...bahngesetz als Anlage beigegebene „Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" gibt in § 20 Abs. 2 dem Vor...stande die Befugnis, mit Genehmigung des Verwaltungs...rats eine „Geschäftsordnung" festzusetzen. Diese ist unter dem 1. Oktober 1924 erlassen und nach Genehmigung des Verwaltungsrats in Nr. 291 des Reichsanzeigers vom 10. De...zember 1924 und in Nr. 49 des Reichsministerialblattes vom 12. Dezember 1924 veröffentlicht (vgl. Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, zweite Aufl. S. 302). Sie überträgt unter Nr. 17 die Ausführung des örtlichen Dien...stes den „Dienststellen", denen unter Nr. 20 e, 22 innerhalb ihrer Zuständigkeit auch die Befugnis zur außergerichtlichen Vertretung der Gesellschaft beigelegt ist; diese Be...fugnis wird vom Leiter der Dienststelle und seinem Ver...treter ausgeübt. Zur Überwachung der Dienststellen sind nach Nr. 17 Ämter (Inspektionen usw.) eingerichtet. Außerdem läßt Nr. 18 der Geschäftsordnung die bestehen...den Bestimmungen über den Geschäftskreis der Reichs...bahndirektionen, des Eisenbahnzentralamts, der zentralen Ämter, der Oberbetriebsleitungen und der unter ihnen ar...beitenden Stellen bis auf weiteres in Kraft. Zu diesen in Kraft gelassenen Organisationsbestimmungen gehören nach der vom Senate eingeholten Auskunft des Reichsver...kehrsministers die vom 1. Mai 1924 ab gültigen, von der Reichsbahndirektion Dresden unter dem 5. April 1924 er...lassenen „Dienstvorschriften für die Stationen" und „Ge...schäftsanweisung für die Bauämter". Der Bahnhof, auf dem der Unfall sich ereignet hat, gehört zum Bezirke der Reichs...bahndirektion Dresden.

Nach den genannten Bestimmungen der Geschäftsord...nung müssen nun aber die ordentlichen und stellvertre...tenden Leiter der „Dienststellen", zu denen Bahnhöfe, Bahnmeistereien, Güterabfertigungen usw. gehören (Sarter-Kittel a. a. O. S. 52), für die Ausführung des örtlichen Dienstes als verfassungsmäßig be...rufene Vertreter der Beklagten angesehen werden. Denn abgesehen von der ihnen eingeräumten Selbständigkeit, die allein nicht entscheidend wäre (RGZ. Bd. 74 S. 21), beruht ihre Zuständigkeit zur Ausführung des örtlichen Dienstes unmittelbar auf der Geschäftsord...nung, nicht auf dem Auftrage eines vorgesetzten „Amtes", die Ämter haben die Dienststellen nur zu überwachen. Fraglich kann nur sein, was zum „örtlichen Dienst" ge...rechnet und wie dieser auf die einzelnen Dienststellen ver...teilt wird. In beiderlei Hinsicht mögen für die Geschäfts...bereiche der einzelnen Eisenbahndirektionen Verschieden...heiten bestehen. Trotzdem bleibt aber der ordentliche und stellvertretende Leiter einer „Dienststelle" für die Aus...führung des ihm übertragenen örtlichen Dienstes kraft Nr. 17 der Geschäftsordnung ein „verfassungsmäßig be...rufener Vertreter" im Sinne der §§ 30, 31, 89 BGB., er ist insoweit nicht nur „zu einer Verrichtung bestellt" im Sinne des § 831 BGB. Es ist daher für die Entscheidung des vor...liegenden Falles unerheblich, daß die Eisenbahndirektion Dresden, ähnlich wie es früher bei den preußischen Eisen...bahnbetriebsinspektionen der Fall war, für die Verwaltung des Bahngrundbesitzes im allgemeinen, seine Erhaltung und nutzbringende Verwendung, insbesondere seine Ver...mietung, in den §§ 1, 2, 4 Nr. 15 ff. der „Geschäftsanwei...sung für die Bauämter" die Bauämter für zuständig erklärt

hat. Denn jedenfalls rechnet die Eisenbahndirektion die Pflicht, die „Gleise, Vorplätze, An- und Abfahrten, Bahnsteige, Ladestraßen usw. gehörig rein zu halten, insbesondere auch im Winter von Schnee und Eis zu säubern und, soweit nötig, zu bestreuen", zum örtlichen Dienst und legt sie in § 3 Nr. 11 der „Dienstvorschrift für die Stationen" den Stationen auf, falls sie nicht den Bahnmeistereien, also anderen Dienststellen, übertragen ist. Für diesen Dienst waren daher der Vorsteher des Bahnhofs und sein Stellvertreter nach § 3 Nr. 11 der Dienstvorschrift in Verbindung mit Nr. 17 der Geschäftsordnung verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten. Fiel ihnen bei Ausübung dieses Dienstes ein Verschulden zur Last, auf welches der Unfall des Klägers zurückzuführen ist, so haftet dafür nach §§ 31, 89 BGB. die Beklagte, auch wenn sie den Vorsteher und seinen Stellvertreter sorgfältig ausgewählt hatte. (Urteil des Reichsgerichts VI. ZS. vo 5. Juli 1928 betr. Bahnhof Niedersedlitz bei Dresden.)

Bücherschau.

— **Schweden im Bilde.** Herausgegeben vom Schwedischen Verkehrsverbande in Stockholm, redigiert von de Beamten der Schwed. Staatsbahn Karl Lund. Göteborg John Antonsons Boktryckeri 1928. Preis 4,50 RM.

Die obige Schrift, die wir bereits auf S. 1064 des vo Jahrgangs d. Ztg. besprochen haben und die allein i Deutschland eine Verbreitung von 4000 Exemplaren g funden hat, ist soeben in neuer Auflage erschienen. Da trotz des verhältnismäßig hohen Preises dieses Heft eine so großen Absatz finden konnte, spricht am besten für di Güte und den Wert des Dargebotenen. P.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 12. September verschied in Kassel nach längerer Krankheit

Eisenbahndirektionspräsident i. R.

Herr Franz Jacobs

im 67. Lebensjahr.

Der Verstorbene hat über 33 Jahre der Eisenbahnverwaltung angehört und zuletzt in den Jahren 1923/24 an der Spitze der Reichsbahndirektion Mainz gestanden. In schwerster Zeit — während des Ruhrkampfes — hat er sich hier als vorbildlicher Führer und warmherziger, tatkräftiger Freund seiner Untergebenen erwiesen und sich dadurch ein ehrendes und dankbares Andenken gesichert.

Mainz, den 13. September 1928. (1004)

Namens der Reichsbahndirektion Mainz.
Der Präsident.

2. Eröffnung von Stationen.

Mit Beginn des Winterfahrplans — am 7. Oktober 1928 — wird der an der Strecke Saarbrücken Hbf.—Bingerbrück zwischen Neunkirchen (Saar) und Ottweiler (Saar) neu errichtete Haltepunkt Wiebelskirchen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet. Für Eil- und Frachtgüter ist der Haltepunkt nicht zugelassen. Die in Wiebelskirchen haltenden Züge sind aus dem Fahrplan zu ersehen. (968)

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

3. Güterverkehr.

Deutsch - jugoslawischer Güterverkehr. Artikeltarif für getrocknete Pflaumen vom 20. September 1928.

Am 20. September 1928 tritt ein direkter Tarif für die Beförderung von gedörrten (getrockneten) Pflaumen (Zwetschgen) als Frachtgut in Wagenladungen von Stationen jugoslawischer nach Stationen deutscher Eisenbahnen in Kraft. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (984)

Preis des Tarifs 2,20 RM.

München, den 14. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Niederländisch - Ungarischer Eisenbahn-Gütertarif.

Der Gütertarif wird mit Ablauf des 30. September 1928 ohne Ersatz aufgehoben. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1003)

Köln, den 15. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Ausnahmetarif 2 für Malz.

Ab 1. Oktober 1928 gelten für Prostějov místní nádraží die gleichen Angaben wie für Prostějov hlavní nádraží. (1002)

Dresden, den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Aus dem Warenverzeichnis der Abteilungen 1 und 22 werden im Einverständnis des Herrn Reichsverkehrsministers Orangen (Apfelsinen), Mandarinen und Zitronen bereits zum 1. Oktober 1928 gestrichen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (981)

Altona, den 14. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel-, nord- und ostdeutschen Stationen) Heft 10.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 192 werden sämtliche Angaben und Frachtsätze der Stationen Culn (Reuß), Gera-Leumnitz, Pölzig und Sölmnitz aufgehoben. Zu gleicher Zei treten in einigen Verkehrsbeziehungen neue Frachtsätze in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (964)

Dresden, den 10. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Ausnahmetarife K 34, K 34a, K 43, K 50, K 51.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 erscheinen die genannten Ausnahmetarife in neuer Fassung. (962)

Berlin, den 10. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn - Gütertarif, Heft 1 vom 1. April 1928. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2 vom 1. September 1927.

Ab 1. Oktober 1928 werden die deutschen Frachtsätze in den Artikeltarifen der genannten Tarifhefte nebst Nachträgen und den hierzu erlassenen Bekanntmachungen im allgemeinen um 11 % erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt tritt ein Anhang in Kraft, der in einer Umrechnungstafel die erhöhten deutschen Frachtsätze enthält. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, d. 13. Septemb. 1928. (985)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Im Nachtrag 4 zum Heft C II b ist auf Seite 27 beim Ausnahmetarif 11 f für Ammoniak, phosphorsaures der Einzelfrachtsatz von 202 in „200" zu berichtigen. (1000)

Berlin, den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 (Verkehr Schweiz—Niederlande).

Die bereits angekündigte Neuausgabe des D 52 tritt am 1. Oktober lfd. J. in Kraft.

Der neue Tarif kann durch das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe und die Reichsbahnauskunftei für Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5, zum Preise von 40 Reichspfennig bezogen werden. (963)

Karlsruhe, den 11. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II (Tfv. 402), Ausnahmetarif 6 a.

Die Frachtsätze des AT. 6 a werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 geändert. Näheres siehe Tarif- und Verkehrsanzeiger. (977)

Oberfeld, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlen) Ausnahmetarif 6 b vom 1. April 1926). Bk 3 (99/1926).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird zum Ausnahmetarif 6b für Steinkohlen und Steinkohlenkoks zur Förderung und Verhüttung inländischer Kupfererze der Nachtrag 2 herausgegeben. Der Nachtrag bringt eine Erhöhung der Frachtsätze. Die Kürzung der Veröffentlichungsfrist ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und das Tarifbüro der Reichsbahndirektion Magdeburg. (967)

Magdeburg, den 11. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6 x III für Braunkohlen (Steinkohlen) und Braunkohlenbriketts zur Ausfuhr nach Österreich aus bayerischen Braunkohlengewinnungsstätten nach deutsch-österreichischen Grenzübergangsstationen (Tfv. 425 c).

Die Frachtermäßigungen sind aus Anlaß der allgemeinen Tariferhöhung neu festgesetzt worden und zwar in der Weise, daß die Verfrachter die früheren Frachten wie nach dem bisher bestehenden Tarif zu tragen haben. (987)

München, den 13. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif), Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden Jena-Zwätzen, Oberlauscha und Schwallungen aufgenommen. Näheres enthält der am 20. September 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1001)

Berlin, den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I, Abteilung B vom 1. November 1927.

Am 1. Oktober 1928 tritt Nachtrag II in Kraft, enthaltend die für den deutsch-nordischen Verbandsverkehr gültigen besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (978)

Altona, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1a und b.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der Teil I Abt. A des vorbezeichneten Tarifs, enthaltend die durch die Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens notwendig gewordenen Änderungen, neu herausgegeben. Gleichzeitig erscheinen zum Teil I Abt. B, zum Teil II Heft 1a und Teil II Heft 1b je ein Nachtrag, in denen die auf der deutschen Strecke am 1. Oktober 1928 in Kraft tretende Frachterhöhung durchgeführt ist.

Köln, den 15. September 1928. (988)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Ausnahmetarif K 30.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 30 für Formsand von Süchteln nach Süchtelnvorst und Viersen Kref. E., in neuer Fassung. (991)

Berlin, den 14. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 o für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts (Tfv. 417).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der Ausnahmetarif 6 o aufgehoben. (983)

München, den 13. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Die bereits angekündigte Neuausgabe des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. 2 tritt am 1. Oktober in Kraft. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (980)

Altona, den 14. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Niederländisch-Österreichischer Eisenbahn-Gütertarif.

Der Gütertarif wird mit Ablauf des 30. September 1928 ohne Ersatz aufgehoben. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (997)

Köln, den 15. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D Nr. 71.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der Durchfuhr-Ausnahmetarif D Nr. 71 neu herausgegeben. Der bisherige Tarif vom 15. Januar 1926 wird mit diesem Tage aufgehoben. (998)

Königsberg (Pr.), den 1. Sept. 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch—Roßbach), Heft 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 ändern sich auf Seite 24 in der Abteilung B die Frachtsätze für Steinkohlenkoks. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (965)

Dresden, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Ungarischer Güterverkehr. Tarif und Anhang vom 1. Juli 1928.

Am 1. Oktober 1928 erscheint zum Tarif der Nachtrag II und zum Anhang der Nachtrag I, mit denen die deutsche Tariferhöhung (11 % der deutschen Teilfrachtsätze) durchgeführt wird. Ausgenommen von der Erhöhung bleiben vorerst die Artikeltarife 8 (Elektrodenkohlen) und 16 (Graphitschmelztiegel) des Tarifs und Artikeltarif 104 (Bauxit) des Anhangs. Näheres in den Reichsbahnverkehrsanzeigern. (970)

München, den 13. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagtarif für den Güterverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle: Gütertarif, Teil II, vom 1. November 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 erscheint der Nachtrag I, mit dem die Frachtsätze des Klassentarifs (Abteilung A der Tariftafeln Seite 9 bis 30 des Tarifs) um 11 % erhöht werden. Änderungen der Ausnahmetarife treten zunächst nicht ein. Preis 10 RPf. (986)

München, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 64. Wechselgüterverkehr Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1928 werden die an der Strecke Zwiesel—Bodenmais gelegenen Stationen Außenried, Bodenmais und Langdorf in das Heft B (Entfernungen) aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr (TVA I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Stellen Auskunft. (979)

Dresden, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 17. September 1928 tritt die Freien Grunder Eisenbahn dem Ausnahmetarif 2 für Sand und Kies bei. (973)

Berlin, den 11. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 17. September 1928 wird die Station Osnabrück Gbf. als Versandstation der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (972)

Berlin, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 ist im Ausnahmetarif 5 m für Flußspat die Station Schwarzenfeld mit den Frachtsätzen zu streichen. Ferner wird der Ausnahmetarif bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1929 verlängert.

Berlin, den 15. September 1928. (992)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 24. September 1928 werden die Frachtsätze in Abteilung A des Abschnitts F ermäßigt und in die Anwendungsbedingungen dieser Abteilung eine neue Bestimmung eingeführt. Die Gültigkeit der Abteilung wird um ein Jahr bis zum 15. September 1929 verlängert. (999)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen-Personen- und -Gepäcktarif Teil II und Binnen-Gütertarif Teil II.

Auf unseren drei Bahnen treten ab 1. Oktober d. J. im Binnen-Güterverkehr, und ab 7. Oktober d. J. im Binnen-Personenverkehr, bei Einführung des Zweiklassensystems, Änderungen in den Beförderungspreisen ein. Nähere Auskunft erteilt die Direktion.

Sommerfeld, den 12. September 1928.

Lausitzer (976)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden die örtlichen Gebühren bei Magerviehhof im Abschnitt F. Zuschlags- und Anstoßfrachten um 11 % erhöht. (971)

Berlin, den 11. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif Tfr. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der Nottarif neu herausgegeben.

Berlin, den 10. September 1928. (969)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 38. Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Am 1. Oktober 1928 treten im Anhang infolge der allgemeinen Tariferhöhung höhere Frachtsätze in Kraft. Näheres im Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger I. (966)

Dresden, den 15. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Allgemeine Erhöhung der Reichsbahn-Güter- und Tiertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden die Reichsbahnfrachten des Güter- und Tierverkehrs im allgemeinen um 11 % erhöht. Näheres enthält die Nummer 82 des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (TVA I) vom 14. September 1928. (974)

Berlin, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1928 wird die Station Tostedt als Versandstation in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu usw. aufgenommen.

Berlin, den 14. September 1928. (990)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des AT. 122 für Kaffee über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (982)

Altona, den 13. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Die Gültigkeitsdauer des AT. 7 f wird bis längstens 30. Dezember 1928 verlängert. (989)

Breslau, den 12. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden die prozentualen Abschläge von den Frachten im AT. 40 (Steinsalz) Ziffer 2a des Abschnittes „Frachtberechnung" geändert.

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (996)

Altona, den 16. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

4. Personen- und Güterverker

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung Aufsichtsbehörde werden mit Gül keit vom 1. Oktober 1928 ab Frachtsätze im Güterverkehr erh und vom 7. Januar 1928 ab die Fa preise im Personen-Verkehr.

Vom 7. Oktober 1928 ab wird noch eine Polster- und eine H klasse geführt.

Diese Tarifänderungen sind Nachtrag 2 zum Tarifheft B entl ten.

Nähere Auskunft erteilt die triebs-Abteilung Breslau der Ges. b. H. Lenz & Co., Berlin in Br lau 16, Kaiserstr. 30/32. (9

Neustadt O./S., den 12. Sept. 19

Die Direktion
der Neustadt-Gogoliner Eisenba Gesellschaft.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung Aufsichtsbehörde werden die Bef derungspreise im Personen-Verk ab 7. Oktober d. J. erhöht.

Vom gleichen Tage ab wird noch eine Polster- und eine Ho klasse geführt.

Vom 1. Oktober 1928 ab werd die Beförderungspreise im Güt Verkehr mit einigen Ausnahm gleichfalls erhöht. Die Tarifänder gen sind im Nachtrag 1 zum Tar heft B der Liegnitz-Rawitscher Eis bahn enthalten.

Nähere Auskunft erteilt die triebs-Abteilung Breslau der Ges. b. H. Lenz & Co., Berlin in Br lau 16, Kaiserstr. 30/32. (99

Liegnitz, den 12. September 1928.

Die Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbah Gesellschaft.

Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn

Mit Genehmigung der Aufsicht behörde treten mit Gültigkeit vo 1. Oktober 1928 Erhöhungen d Frachtsätze im Güterverkehr und vo 7. Oktober 1928 Änderungen der Fah preise im Personenverkehr ein. N here Auskunft erteilt die unterzeic nete Stelle. (97

Dessau, den 13. September 1928.

Direktion der
Anhaltischen Landes-Eisenbahn- gemeinschaft.

5. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, G päck- und Expreßguttarif, Teil (DPT II Reichsbahn).

Zum 7. Oktober 1928 wird der T rif neu herausgegeben. (993

Erfurt, im September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berli

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 39 Berlin, den 27. September 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Tariferhöhung im Güter- und Tierverkehr.

Der deutsche Kohlentarif und seine Änderungen.

Jahre Eisenbahn-Fährschiffverbindung Warnemünde—Gjedser.

Die wirtschaftliche Lage der nordischen Staatsbahnen und die Aussichten für die Zukunft.

Der Omnibusverkehr der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in New York.

Nachrichten.

Deutschland: Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im August 1928. — Landeseisenbahnrat Hannover. — Das Reichsbahnausbesserungswerk Tempelhof. — Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft Berlin. — Ausstellung für Straßenbahnwesen in Essen. — Neunter Jahrestag der Verwaltungsakademie Berlin. — Staatswissenschaftlicher Fortbildungskursus in Stettin. — Die „General Passenger Agents Association", New York. — Ober- und Geheimer Regierungsrat a. D. Hering 90 Jahre alt!

Österreich: Tagung des Verbandes der großen nationalen Reiseverkehrsorganisationen.

Ungarn: Der Juli-Bericht des Finanzministers. Über die Ergebnisse der Eisenbahnen. — Brennholzbeschaffung der Staatsbahnen. — Ausstellung für Arbeiterschutz und Unfallwesen. — Ein ungarisches Reisehandbuch. — Die Kohlenförderung Ungarns.

Niederlande: Der V. Internationale Psychotechnische Kongreß.

Übrige europäische Länder: Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen. — Entwicklung des Personenverkehrs auf den lettländischen Eisenbahnen. — Fracht- und Reisegepäckversicherung auf den lettländischen Eisenbahnen. — Entsendung russischer Eisenbahnfachleute ins Ausland. — Polnisch-lettländische Eisenbahnkonvention. Polnischer Durchgangsverkehr von und nach Rußland. — Neue Pullmanwagen für die Polnischen Staatsbahnen. — Bahnbau Pilgram—Teltsch—Znaim—Preßburg. — Ausbesserungen der Brennerstrecke auf der italienischen Seite. — Zusammenstoß auf der Linie Caianello—Isernia. — Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahn-Kraftwagenverkehr. — London—Edinborough ohne Zwischenaufenthalt.

Fremde Erdteile: Verhandlungen Rußlands über den Anschluß an die transpersische Eisenbahn. — Bau von Schmalspurbahnen in Sibirien. — Die Einnahmen der Chinesischen Ostbahn im ersten Halbjahr 1928. — Die Eisenbahnen der Goldküste. — Eigenartiger Bahnbau in Kanada.

Wasserverkehr.

Internationaler Verkehr.

Luftverkehr.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Tariferhöhung im Güter- und Tierverkehr.*)

Von Reichsbahnoberrat **Paetzolt**, Berlin.

Nachdem das Urteil des Reichsbahngerichts vom 1. August d. J. in Kraft getreten war, mußte die damit genehmigte Tariferhöhung im Güter- und Tierverkehr mit Beschleunigung durchgeführt werden. Sie mußte als eine allgemeine Maßnahme grundsätzlich für alle Güter zur Anwendung gelangen, einerseits um den gewünschten finanziellen Erfolg zu erreichen und anderseits, um die durch die Tariferhöhung für die Wirtschaft eintretenden Belastungen möglichst gleichmäßig zu verteilen und so tragbar zu gestalten. Aus diesen Erwägungen konnten die zahlreichen Wünsche und Eingaben einzelner Teile der Wirtschaft auf Freistellung von der Tariferhöhung keine Berücksichtigung finden, wenngleich man sich natürlich nicht der Einsicht verschloß, daß diejenigen Industriezweige, die einen besonders schweren Kampf um ihr Dasein, namentlich auf dem Weltmarkte, zu führen haben, von der Tariferhöhung besonders empfindlich getroffen werden. Einzelne Teile der Wirtschaft zu schonen und dafür andere stärker zu belasten, erschien im übrigen nicht vertretbar. Auch würde die Begünstigung von Teilen der Gesamtwirtschaft zahlreiche unabweisbare Berufungen auslösen und unter Umständen dazu führen, den Erfolg der Maßnahme in Frage zu stellen. Aus allen diesen Gründen hat auch die Reichsregierung darauf verzichtet, abgesehen von bestimmten Lebensmitteln, weitere Besonderheiten und Ausnahmen anzuregen.

Die Fracht für lebende Tiere mußte gleichzeitig mit der Güterfracht im selben Ausmaße erhöht werden, da der Tiertarif in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis zum Gütertarif steht und die Tierfrachten daher an die Güterfrachten gebunden sind. Die Tierfrachten der Stufe 18 (18 Schweine der Klasse S 3) sind nämlich an die Frachten für 2000 kg der ermäßigten Eilgutklasse (II e) und die der Stufe 40 (40 Schweine der Klasse S 3) an die Frachten für 5000 kg der Klasse B 5 gebunden. Sie haben daher auch stets an den Veränderungen dieser Gütertarifklassen — seit der Stabilisierung der Mark kamen bisher nur Tarifermäßigungen in Frage — in vollem Umfange teilgenommen; es müßte zudem als eine einseitige Begünstigung einzelner Wirtschaftskreise angesehen werden, wenn die Tierfrachten bei der jetzigen allgemeinen Tariferhöhung geschont worden wären.

*) Über „Die Personentarifreform der Reichsbahn", die am 7. Oktober in Kraft tritt, wird ein Aufsatz von Dr. Fritze, Erfurt in Nr. 40 erscheinen.
Die Schriftleitung.

Die Auswirkung der allgemeinen Tariferhöhung auf die Tierfrachten ist in nachstehenden Beispielen veranschaulicht:

a) Im Großversand, d. h. unter Zugrundelegung eines ausgelasteten Wagens von 20 qm Ladefläche, ergeben sich z. B. nach der Tariferhöhung auf 300 km folgende Erhöhungen:

	der Gesamtfracht	der Anteilsfracht für ein Stück
	RM	RM
10 Pferde S 1 Stufe 80 . .	21,90	2,19
16 Rinder S 2 Stufe 48 . .	17,90	1,12
40 Schweine S 3 Stufe 40 einböd. Wagen	17,00	0,43
80 Schweine S 3 Stufe 80 doppelböd. Wagen	21,90	0,28
60 Schafe S 4 Stufe 30 . . einböd. Wagen	14,90	0,25
130 Ferkel S 5 Stufe 26 . einböd. Wagen	13,80	0,11

b) Im Kleinversand, d. h. für Einzelsendungen mit verkehrsüblicher durchschnittlicher Stückzahl, ergeben sich auf 300 km folgende Erhöhungen:

	der Gesamtfracht	der Anteilsfracht für ein Stück
	RM	RM
3 Pferde S 1 Stufe 24 .	13,10	4,37
4 Rinder S 2 Stufe 12 .	7,70	1,93
15 Schweine S 3 Stufe 15	9,30	0,62
20 Schafe S 3 Stufe 10 .	6,50	0,33
30 Ferkel S 5 Stufe 6 .	4,10	0,14

Der Kleinversand ist scheinbar etwas stärker betroffen als der Großversand. Die Unterschiede sind jedoch weniger auf die Tariferhöhung an sich als vielmehr auf die Wirkung der horizontalen Staffel zurückzuführen, die bei zunehmender Stückzahl eine Verbilligung der Fracht für das einzelne Stück zur Folge hat. Rückwirkungen auf die Kleinhandelspreise für Fleisch können also durch die Tariferhöhung wohl nicht begründet werden.

Erwähnt sei noch, daß unabhängig von der allgemeinen Tariferhöhung die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schon vor einiger Zeit die Durchprüfung des Tiertarifs angeordnet hat. Ob und nach welcher Richtung sich hierbei eine Änderung der Tierfrachten als nowendig ergeben wird, kann zur Zeit noch nicht beurteilt werden.

Was die technische Durchführung der allgemeinen Tariferhöhung zum 1. Oktober d. J. anlangt, so ist diese der Einfachheit und Schnelligkeit wegen in der Weise erfolgt, daß nicht die Einheitssätze (Abfertigungsgebühren und Streckensätze je für sich), sondern die bis zu diesem Zeitpunkte geltenden Gesamtfrachtsätze der Normalklassen und Ausnahmetarife roh um 11 % erhöht wurden. Die Festsetzung erhöhter Einheitssätze und die entsprechende systematische Umarbeitung des Tarifs mußte einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleiben.

Befreit von der allgemeinen Tariferhöhung bleibt zunächst der sogenannte Nottarif. Dieser ist im Jahre 1923 unter den damals ganz besonders schwierigen Ernährungsverhältnissen — und zwar nur mit beschränkter Gültigkeitsdauer — eingeführt worden, um die Überleitung in den Goldtarif zu erleichtern und d deutschen Bevölkerung in ihrer wirtschaftlichen Notla den Bezug der notwendigsten Lebensmittel zu ermöglich Dieser Ausnahmetarif hat also, wie schon durch die B zeichnung „Nottarif" zum Ausdruck kommt, lediglich d Charakter einer Notstandsmaßnahme gehabt, durch die d damaligen außerordentlich schwierigen wirtschaftlich Verhältnissen Rechnung getragen werden sollte. Bei d später eingetretenen allgemeinen Frachtermäßigungen d regelrechten Klassen ist er allmählich etwas abgeba worden, weil sein Zweck im allgemeinen erreicht und d Ernährung des deutschen Volkes wieder mehr und mel in normale Bahnen übergegangen war. So sind gelegentlic der Frachtsenkung vom 1. August 1927 einzelne, wenig wichtige Lebensmittel aus ihm gestrichen worden. Er gi zur Zeit nur noch für Käse der Klasse B, Getreide, Hülse früchte und Mühlenerzeugnisse der Klasse C, frisch Feld- und Gartenfrüchte der Klassen C und F, Ölfrüchte un Ölsaaten der Klasse C sowie frische Mohrrüben, Karotten un Kohlrüben der Klasse G, und zwar sind für diese Güter di vor dem 1. August 1927 gültigen Frachtsätze beibehalten wo den. Bei der jetzigen Tariferhöhung sind diese Frachtsätz weiter für die Zeit bis zum 31. März 1929 zugestande worden. Die Freistellung des Nottarifs von der Tarife höhung erfolgte auf ausdrücklichen Wunsch der Reichsregierung, die hierbei wohl von der Erwägung geleit war, die Ernährung der werktätigen Bevölkerung mög lichst nicht zu verteuern. Obwohl nach den bisherige Erfahrungen die Frachtermäßigungen des Nottarifs de Verbrauchern, zu deren Gunsten allein er geschaffen wa im allgemeinen keinen Nutzen gebracht haben, so hat ma doch den Wünschen der Reichsregierung entsprechen den Nottarif in seiner bisherigen Höhe beibehalten.

Aus den gleichen Gründen sind auch für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich (Ausnahmetarif 16 a) die vor dem 1. Oktober d. J. gültige Frachtsätze (für Stückgutsendungen ermäßigte Stückgut klasse — 10 % und für Wagenladungen Frachtsätze de Klassen G und G 10, gekürzt um 10 %) durch Einstellung eines neuen Frachtsatzzeigers beibehalten worden.

Von der allgemeinen Erhöhung um 11 % ausgenommen wurde ferner der Milchtarif (Ausnahmetarif 25): allerdings wurden die Milchfrachten einer mit den Interessenten abgestimmten systematischen Neuordnung unterzogen. Die Milch genießt trotz ihres am 1. August 1927 erfolgten Ausscheidens aus dem Nottarif zur Zeit (also bis zum 1. Oktober d. J.) immer noch eine Ermäßigung bis etwa 50 % gegenüber dem normalen Stückguttarif, und ihre Frachten liegen noch bis zu 40 % unter den Milchfrachten der Vorkriegszeit. Zu den Frachten für andere lebenswichtige Güter stehen die niedrigen Milchfrachten in einem ganz ungesunden, auf die Dauer nicht haltbaren Verhältnis. Diese weitgehende Frachtvergünstigung für Milch hat sich aus der Zusammenfassung der Milchtarife der früheren Länderbahnen und durch die Notstandsmaßnahmen ergeben, die zur Linderung der allgemeinen Milchknappheit während der Inflationszeit, insbesondere auch zur Ermöglichung des Milchbezuges der Städte von weit gelegenen Erzeugungsplätzen, erforderlich waren. Diese Verhältnisse haben sich in der Zwischenzeit grundlegend geändert. Von einer Milchknappheit kann nicht mehr die Rede sein, im Gegenteil sind die Industriezentren vielfach mit Milch überschwemmt, so daß größere Mengen vielfach unrationeller Verbutterung zugeführt werden mußten. Es war daher

hl an der Zeit, den Milchtarif, dessen Frachten nicht nähernd die Selbstkosten der Eisenbahn decken, und der die Eisenbahn sehr verlustbringend ist, grundlegend zugestalten. In voller Würdigung der Bedeutung der ch für die Volksernährung, namentlich der werktätigen Völkerung, entschloß man sich daher, nach eingehenden rhandlungen mit den Zentralvertretungen der Erzeuger, Handels und der Verbraucher, die sich den Wünschen Eisenbahn keineswegs verschlossen, den Milchtarif auf ne andere, den finanziellen Belangen der Reichsbahn hr Rechnung tragende Grundlage zu stellen und die acht bei der notwendig werdenden systematischen Neu- dnung in einem gewissen, immer noch durchaus mäßigen nfange zu erhöhen.

Den Sätzen des Ausnahmetarifs 25 für Milch liegen Zt. folgende Einheiten zu Grunde:

1. Streckensätze für 100 kg und 1 km:

km	Rpf	
1—100	0,59	
101—200	0,56	Anstoß an den Streckensatz für 100 km (59)
201—300	0,52	Anstoß an den Streckensatz für 200 km (115)
301—400	0,50	Anstoß an den Streckensatz für 300 km (167)
über 400	0,47	Anstoß an den Streckensatz für 400 km (217)

2. Abfertigungsgebühr für 100 kg: 9 Rpf.

Bei der Frachtberechnung wird ein Liter Milch als 1½ kg gerechnet.

Die vom 1. Oktober 1928 an gültigen Frachtsätze des T. 25 sind in der Weise gebildet, daß die bisherigen (nicht um 11 % erhöhten) Frachtsätze der Ladungsklassen B 10 eingestellt wurden und diesen ein Tarazuschlag von 20 % hinzugerechnet wurde. Dabei wird im Gegensatz zu bisher ein Liter Milch als 1 kg gerechnet.

Beispielsweise ergeben sich hiernach für 100 Liter Milch auf eine Entfernung von 100 km folgende Frachtsätze:

a) nach der bisherigen Tarifbildung:

Streckensatz für 100 km und 100 kg . . .	59 Rpf
Abfertigungsgebühr für 100 kg	9 „
Frachtsatz für 100 km und 100 kg	68 Rpf
100 Liter 150 kg;	
Fracht für 100 Liter (150 kg)	102 Rpf

b) nach der künftigen Tarifbildung:

bisheriger Frachtsatz der Klasse B 10 für 100 km und 100 kg	113 Rpf
hierzu 20 % Tarazuschlag	23 „
Frachtsatz für 100 km und 100 kg	136 Rpf
100 Liter 100 kg;	
Fracht für 100 Liter (100 kg)	136 Rpf

Erhöhung also 34 Rpf für 100 Liter oder 0,34 Rpf für 1 Liter (33 %).

Der Frachtsatz der regelrechten Tarifklasse für Milch (ermäßigte Stückgutklasse II) beträgt bei Aufgabe als Frachtgut vom 1. Oktober an für 100 km und 100 kg 184 Rpf. Der neue Milchfrachtsatz 136 ist also um 48 Rpf 26 % billiger als der neue Frachtsatz der Klasse II. Da die Milch eilgutmäßig befördert wird, müßte aber eigentlich der Satz der ermäßigten Eilgutklasse (gleich dem Satze der allgemeinen Stückgutklasse I) gegenübergestellt werden. Dieser beträgt vom 1. Oktober an für 100 km 225 Rpf. Der neue Milchfrachtsatz von 136 ist also um 89 Rpf = 39 % billiger als der neue Frachtsatz der ermäßigten Eilgutklasse. Hierbei ist im übrigen noch zu berücksichtigen, daß für die Rückbeförderung der leeren Milchgefäße bei Anwendung des Ausnahmetarifs keine Fracht erhoben wird, und daß hierbei das Gewicht nicht bei jeder einzelnen Sendung, sondern nur einmal für das monatliche Gesamtgewicht abgerundet wird.

In der Vorkriegszeit betrug die Frachtbelastung für 1 Liter Milch auf 100 km 1,665 Rpf. Künftig ist 1 Liter Milch auf dieselbe Entfernung mit 1,36 Rpf Fracht belastet, also mit 0,305 Rpf = 18 % weniger als in der Vorkriegszeit.

Weiterhin wurden von der allgemeinen Tariferhöhung zunächst auch ausgenommen die Wettbewerbstarife. Bei diesen handelt es sich um Ausnahmetarife, die geschaffen sind, um den bisherigen Besitzstand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber anderen Verkehrsmitteln (Kraftwagen) und anderen Verkehrswegen (ausländische Bahnen, Häfen) zu erhalten. Diese Ausnahmetarife mußten im allgemeinen von der Erhöhung ausgeschlossen bleiben, weil ihre Sätze in der Regel die Ermäßigung darstellen, die nötig ist, um dem Wettbewerb mit Erfolg zu begegnen. Wären alle diese Sätze jetzt ohne weiteres miterhöht worden, so würden die erhöhten Sätze zur Bekämpfung des Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel und Verkehrswege mit unerhöhten Sätzen nicht mehr ausreichen. In Frage kommen hier die K-Tarife, Durchfuhr- und vor allem die Seehafentarife und wegen des Zusammenhangs mit letzteren auch die Ausnahmetarife, die die Ausfuhr über die trockene Grenze begünstigen. Es ist jedoch beabsichtigt, die Wettbewerbstarife mit Beschleunigung daraufhin durchzuprüfen, ob und inwieweit sich durch die Tariferhöhung die Wettbewerbslage im einzelnen verschoben hat und deshalb eine Änderung dieser Tarife nötig wird.

Gleichzeitig mit der allgemeinen Tariferhöhung sind auch einige von der Wirtschaft lebhaft gewünschte und seit längerer Zeit beschlossene, aber aus Mangel an Mitteln bisher zurückgestellte Tariferleichterungen durchgeführt worden.

So ist die Abfertigungsgebühr des allgemeinen Kohlentarifs von 11 auf 9 Rpf für 100 kg herabgesetzt worden, so daß die allgemeine Erhöhung der Kohlenfrachten hierdurch gemildert wird. Auf 500 km z. B. beträgt der alte Frachtsatz 129 und der neue Frachtsatz 141 Rpf für 100 kg. Die Erhöhung beträgt hier also nur 9,3 %.

Für Heu und Stroh ist durch einen neuen Ausnahmetarif 16 f eine Frachterleichterung in der Weise eingeführt worden, daß die neuen Frachtsätze der Klassen F, F 10 und F 5 um 15 % ermäßigt werden.

Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Klassen A—D; Waren aus Aluminium, Blei, Kupfer usw. zur Ausfuhr über die trockene Grenze sind durch einen neuen Ausnahmetarif 35 a Frachterleichterungen in der Weise eingeführt, daß die Frachtsätze der Klassen A—D nach dem Stande vom 1. Oktober 1924 um 20 % ermäßigt sind. Auf 500 km betragen die Sätze des Ausnahmetarifs in Klasse A 384, Klasse B 323, Klasse C 264, Klasse D 210 Rpf, die neuen erhöhten regelrechten Sätze dagegen Klasse A 502, Klasse B 415, Klasse C 342, Klasse D 282 Rpf für 100 kg.

In die Tariferhöhung sind grundsätzlich auch die in den Teilen I und II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs enthaltenen Nebengebühren und örtlichen Gebühren insoweit einbezogen worden, als die Erhöhung nicht mit Rücksicht auf die geringe finanzielle Bedeutung unterbleiben konnte oder, als sie, wie z. B. bei bestimmten

örtlichen Gebühren, aus vertraglichen oder anderen Gründen untunlich erschien. Welche Gebühren hiernach in ihrer alten Höhe bestehen bleiben sollen, unterliegt zur Zeit noch der Prüfung.

Bei den örtlichen Gebühren des Reichsbahn-Gütertarifs Heft A beträgt z. B. die Erhöhung in Reichsmark für den Wagen:

Gebühr	A Steinkohlen, Braunkohlen Koks und Preßkohlen aller Art		B übrige Güter	
	Wagen Ladegewicht			
	bis einschl. 15 t	über 15 t bis zu 30 t	bis einschl. 15 t	über 15 t bis zu 30 t
Bahnhofsgebühr . .	0,90	1,40	1,00	1,50
Umstellgebühr . . .	0,60	0,80	0,60	0,90
Überführgebühr . .	0,40	0,60	0,50	0,60

Die Stellgebühr — die Gebühr für die am häufigst vorkommende örtliche Leistung — ist bei Kohlen (A) v 1,10 auf 1,20 und bei den übrigen Gütern von 1,20 a 1,30 RM, also nur um 10 Rpf für den Wagen erhöht wordı

Entsprechend der Erhöhung der Sätze der ersten Staf der Klasse F (früher E) erhöhen sich gemäß § 21 Ziffer der „Allgemeinen Bedingungen für Privatanschlüsse v 1. Juli 1922" auch die bisherigen Anschlußgebühre Beispielsweise werden die Anschlußgebühren für Entfernu gen bis 1 km und einen jährlichen Wagenverkehr bis 3000 W gen erhöht:

a) für Bahnhofsanschlüsse:
Kohlen: von 105 auf 115 Rpf
übrige Güter: von 110 auf 125 Rpf

b) für Anschlüsse auf freier Strecke:
Kohlen: von 160 auf 175 Rpf
übrige Güter: von 170 auf 190 Rpf

Der deutsche Kohlentarif und seine Änderungen.

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Adolph**, Essen.

In früheren Jahren tarifierten Kohle und Koks allgemein nach Spezialtarif III. Nachdem aber bereits im Jahr 1893 ein Ausnahmetarif in der Anfangstaffel des Rohstofftarifs für Erze und Koks für Hochofenstationen bewilligt und bald darauf auch auf Kokskohlen erstreckt worden war, erfolgte am 1. April 1897 auf den preußischen Staatsbahnen die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Erze aller Art, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts ab inländischen Produktionsstätten.

Dem Beispiel der preußischen Staatsbahnverwaltung folgend, dehnten auch die übrigen deutschen Staatsbahnen, insbesondere die Badische, Württembergische, Bayerische, Sächsische usw. Bahn, die Frachtsätze des Rohstofftarifs auf Steinkohlen usw. aus.

Im Aufbau und in seiner Höhe blieb der ab 1. April 1927 mit den Rohstoffsätzen ausgestattete Kohlenausnahmetarif 21 Jahre lang unverändert.

Infolge des Versailler Vertrages wurden am 1. September 1919 alle Ermäßigungen für Kohle gegenüber dem Rohstofftarif beseitigt, insbesondere auch die für den Verkehr nach dem Siegerland und dem Küstengebiet. Übrig blieben lediglich die Rohstoffsätze. In der Erwägung, daß zweckmäßig ein einheitlicher deutscher Brennstofftarif zu schaffen wäre, wurden zunächst die besonderen Ausnahmetarife des Preußischen Staats- und Privatbahngütertarifs, die oberschlesisch- und niederschlesisch-sächsischen besonderen Ausnahmetarife, sowie die in den Wechseltarifen Norddeutschlands mit Sachsen und den süddeutschen Staaten bisher enthaltenen Ausnahmetarife für Kohlen am 1. Oktober 1919 in ein besonderes Tarifheft übernommen. Es bestand somit vom 1. Oktober 1919 an für den preußischen Staats- und Privatbahnbinnenverkehr sowie für den Wechselverkehr dieses Gebiets mit Sachsen und Süddeutschland nur ein Kohlenausnahmetarif. Dieser Tarif galt ebenso wie der jetzige Ausnahmetarif 6 für den Versand von den Gewinnungsstätten und von Wasserumschlagplätzen. (Der Versand von Kohlen von Wasserumschlagpätzen zu den Sätzen des Rohstofftarifs war zuvor mit Wirkung vom 1. Mai 1918 eingeführt worden.) Lediglich für Gaskoks galt der Tarif ab 1. Oktober 1919 ohne jede Beschränkun in der Versandstation (also nicht nur ab Gewinnungsstätten). Für den Binnenverkehr Sachsens und der süddeutschen Staaten blieben die besonderen Kohlenausnahmtarife noch weiter bestehen.

Am 1. Februar 1922 wurden infolge des Übergangs de deutschen Bahnen auf das Reich sämtliche in den einzelne Binnen- und Wechseltarifen noch vorhandenen Kohlenausnahmetarife zu einem gemeinsamen Kohlenausnahmetari zusammengefaßt.

Die Inlandsklausel (Bindung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 an einen Verbrauch der Kohlen im Inland) kam zuerst am 1. Juli 1917 in Anwendung, jedoch nich allgemein. Zunächst wurde die Anwendung der Kohlenküstenfrachtsätze von der Verwendung der Kohlen im Inland abhängig gemacht. Diese Tarifbestimmung wurde auf den ganzen Kohlen- und Koksverkehr Deutschlands am 1. Oktober 1917 ausgedehnt. Die Einschränkung hatte ihren Grund in der während des Krieges herrschenden Kohlenknappheit. Als 1924 aus der Kohlenknappheit Kohlenüberfluß entstand, kam auch die Inlandsklausel am 1. März 1924 wieder in Fortfall.

Zu erwähnen ist noch der am 1. Januar 1927 erfolgte Fortfall des von Schlesien geltenden Frachtsatzzeigers II.

Über die weitere Entwicklung der Einheiten des Kohlenausnahmetarifs gibt die am Schlusse aufgeführte Tabelle Auskunft.

Wie die Normalklassen und andere Ausnahmetarife ist auch der allgemeine Kohlenausnahmetarif zum 1. Oktober 1928 in seinen Frachtsätzen erhöht worden. Das Ausmaß der Erhöhung des Kohlentarifs (Ausnahmetarif 6) ist jedoch ein anderes als das der Normalklassen. Während die Normalklassen um 11 % erhöht worden sind, ist man beim Kohlenausnahmetarif wie folgt vorgegangen: Die am 31. Juli 1927 gültigen Frachtsätze sind um 20 Rpf je Tonne gekürzt und dieser gekürzte Betrag ist alsdann um 11 % erhöht worden. Auf dieser Grundlage sind dann Streckensätze und Abfertigungsgebühr wie folgt festgesetzt worden.

Streckensätze für:

km	1—350	3,33 Rpf/tkm
„	351—400	1,2 „
„	401—500	0,8 „
„	501 und mehr	0,3 „

ab 826 km gilt der Friedenssatz (1,4).

Abfertigungsgebühr je Tonne 1 RM.

Wenn man beim allgemeinen Kohlenausnahmetarif die enden Frachtsätze nicht in ihrer vollen Höhe als Grund- für die Berechnung der neuen Frachtsätze hat dienen en, sondern die um 20 Rpf je Tonne gekürzten Beträge, geschah dies, um eine schon früher für den Kohlen- kehr vorgesehene Frachtermäßigung durchzuführen.

Hiermit verhält es sich wie folgt:

Am 1. August 1927 wurden für die Normalklassen A—E den Nahentfernungen gestaffelte Abfertigungsgebühren geführt und demgemäß die Normalfrachtsätze ermäßigt. (Dies hatte zur Folge, daß auch die Sätze des Kohlen- snahmetarifs in den Entfernungen 1—25 und 39 km der maligen Normalklasse E angepaßt werden mußten, was erdings nur für einen kleinen Teil der Sendungen ge- ringfügige Ermäßigungen brachte.)

Um aber einerseits den Wünschen auf weitere Senkung r Kohlenfrachten entgegenzukommen, andererseits aber auch den verschieden gelagerten Interessen der einzelnen Kohlengebiete nicht zu widerstreiten, stellte schon im Jahre 1927 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Senkung der Abfertigungsgebühr für alle Entfernungen zu gegebener Zeit in Aussicht.

Die Deutsche Reichsbahn hat dem nunmehr dadurch Rechnung getragen, daß sie nur die um 20 Rpf je Tonne gekürzten Sätze des Kohlenausnahmetarifs vom 31. Juli 1927 erhöht hat. Diese Maßnahme hat zur Folge, daß die Erhöhung der Kohlenfrachtsätze nicht 11 %, sondern im allgemeinen nur 8 oder 9 % beträgt.

Wie sich die Einheiten, auf denen die Frachtsätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs beruhen, seit dem Jahre 1897 entwickelt haben, zeigt das folgende Bild:

	1	3		2		4		5			6	
	Gültig vom 1. 4. 1897 bis 30. 9. 1919	Gültig am 1. 10. 1919		Gültig am 1. 4. 1921		Gültig am 1. 2. 1922		Gültig am 18. 9. 1924			Gültig am 1. 10. 1928	
km	Einheit	Einheit	Erhöhung gegenüber der Einheit unter 1 in %	Einheit	Erhöhung gegenüber der Einheit unter 2 in %	Einheit	Erhöhung gegenüber der Einheit unter 3 in %	Einheit	Erhöhung oder Ermäßigung gegenüber d. Einheit unter 1 in %	km	Einheit	Erhöhung oder Ermäßigung gegenüber d. Einheit unter 1 in %
1— 75	2,2	6,07	+ 176	20	+ 229	51	+ 155	3,0	+ 36	1— 75	3,33	+ 50
76—350	2,2	6,07	+ 176	19	+ 213	51	+ 169	3,0	+ 36	76—350	3,33	+ 50
351—400	1,4	3,86	+ 176	11	+ 185	18	+ 64	1,1	— 21	351—400	1,2	— 14
401—500	1,4	2,4	+ 71	7	+ 192	12	+ 71	0,7	— 50	401—500	0,8	— 43
501—600	1,4	2,4	+ 71	5	+ 108	5	—	0,3	— 78	501—600	0,3	— 78
601—704	1,4	1,4	—	4	+ 186	3	— 25	0,2	— 85	601—704	0,3	— 78
und mehr	1,4	1,4	—	4	+ 186	3	— 25	1,4	—	705—825	0,3	— 78
f.-Gebühr	7.0	19,32	+ 176	68	+ 252	18	+ 165	11,0	+ 57	826 und mehr	1,4	—
										Abf.-Gebühr	10	+ 43

Von den besonderen Kohlenausnahmetarifen sind die als Konkurrenztarife gegen fremde Wege geschaffenen Ausnahmetarife von der Erhöhung zum 1. Oktober 1927 ausgenommen worden. Es sind dies außer den Küstenkohlentarifen die Kokstarife nach Lothringen und Luxemburg sowie die Kohlentarife nach Italien und den Niederlanden. Auch die besonderen Kohlentarife nach Österreich und der Tschechoslowakei sind von der Erhöhung nicht betroffen worden.

Berichtigung.

In dem Aufsatz in Nr. 38 d. Ztg. **„Die Vereinheitlichung des europäischen Beförderungsrechtes zum 1. Oktober 1928“** ist dauerlicherweise durch ein Versehen bei Aufzählung der Staaten, zwischen denen am 1. Oktober 1928 die beiden Internationalen Übereinkommen (IÜG. und IÜP.) in Kraft treten, der Name der **Tschechoslowakei** fortgeblieben. Wie bekannt, gehört auch die Tschechoslowakei zu diesen Staaten und sind daher auf Seite 1014, rechte Spalte, Zeile 20 von oben, nach „der Schweiz“, die Worte: „der Tschechoslowakei“ einzuschalten.

25 Jahre Eisenbahn-Fährschiffverbindung Warnemünde—Gjedser.

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Dabelstein**-Schwerin.

Am 1. Oktober d. J. kann die Fährschiffverbindung Warnemünde—Gjedser auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Es war damals eine große Tat, als am 1. Oktober 1903 diese 42 km lange Fährenstrecke über die freie Ostsee dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. War es doch das erste Unternehmen dieser Art in Deutschland und das größte derzeit in Europa. Zwar waren Einrichtungen zur Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen über Wasserflächen schon Mitte des vorigen Jahrhunderts zuerst in England, dann auch in vielen andern europäischen und außereuropäischen Ländern geschaffen worden. Aber es waren dies nur Dampffährverbindungen über Binnenseen oder kurze Seestrecken, die wie z. B. in Dänemark einzelne nahegelegene Inseln miteinander verbanden. Die Erfahrungen, die man aber bei diesen Fährstrecken sammelte, lehrten, daß es möglich sein mußte, auch über die offene See, die den Stürmen in erhöhtem Maße ausgesetzt ist, und damit über weite Seestrecken mit Eisenbahnfährschiffen zu fahren. So entschlossen sich denn die beteiligten Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Dänemark, an Stelle der seit dem Jahre 1873 bestehenden regelmäßigen Dampfschiffsverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser eine Eisenbahn-Fährschiffverbindung zu schaffen. Galt es doch, bei den ausgedehnten Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den nordischen Ländern, insbesondere mit Dänemark, eine Einrichtung zu treffen, die vor allem das Reisen bequemer machte und die Beförderung der Güter beschleunigte. Das konnte eben nur durch Fährschiffe geschehen, die Personen- und Güterwagen an Bord nahmen und von einem Lande zum andern über die Ostsee beförderten; denn für die Reisenden fällt durch die Überführung der Personen- und Schlafwagen der stets als lästig empfundene Übergang von der Eisenbahn auf das Schiff und von diesem wieder auf die Eisenbahn, verbunden mit der Sorge um das Handgepäck und das Aufsuchen neuer Plätze, vollständig fort. Auch während der Fahrt mit dem Fährschiff brauchen die Reisenden keinen Augenblick ihre Plätze in den Wagen zu verlassen, es sei denn, daß sie es vorziehen, sich während der Überfahrt auf dem Promenadendeck oder in den geräumigen und erstklassig ausgestatteten Speise-, Raucher- und Nichtrauchersalons oder in den wohnlich eingerichteten Schlafkabinen aufzuhalten. Eine weit größere Bedeutung hat eine Fährschiffverbindung indessen für den Güterverkehr. An Vorteilen für diesen gegenüber einer dazwischenliegenden Beförderung mit dem Dampfschiff mögen u. a. nur folgende hervorgehoben werden: Beim durchgehenden Transport in Güterwagen können je nach Bedarf größere Mengen oder einzelne Wagenladungen oder einzelne Güter verschickt werden; die Beförderung ist hierbei eine schnellere und regelmäßigere, sie ist zumeist auch billiger, da Zeit und Kosten der zweimaligen Umladung gespart werden und dadurch auch weniger Beschädigungen und Verluste eintreten.

Abb. 1.

Alle diese Vorzüge haben auch einen ungeahnten Aufschwung der Fährschiffverbindung Warnemünde—Gjedser zur Folge gehabt. Von jeder der beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen wurden zuerst ein eingleisiges und ein doppelgleisiges Fährschiff von rund 85 m Länge und rund 14 m Breite in Dienst gestellt. Die eingleisigen Fährschiffe wurden aber schon nach einigen Betriebsjahren vergrößert und ebenfalls in doppelgleisige umgebaut, weil der Verkehr anders nicht mehr zu bewältigen war. Die weitere, dauernde Zunahme des Verkehrs gebot es auch, als die beiden Verwaltungen vor der Frage des Ersatzes von Fährschiffen standen, solche von noch größeren Ausmaßen zu beschaffen. So stellte die Dänische Staatsbahn bereits 1922 ihr neues Fährschiff „Danmark" und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, an die infolge der Vereichlichung der Staatsbahnen am 1. April 1920 der Betrieb von der Meckl. Landeseisenbahn übergegangen war, Ende 1926 ihr neues Fährschiff „Schwerin" ein. Dieses ist z. B. 106 m lang, 18 m breit und kann 17 bis 18 Güterwagen bzw. 7 D-Zugwagen neuester Bauart an Bord nehmen. Als einzigstes der vier Fährschiffe dieser Linie hat es Ölfeuerung, seine beiden Hauptmaschinen von je 2200 indizierten PS geben ihm eine Geschwindigkeit von 15 bis 16 Seemeilen in der Stunde.

Über die gute Entwicklung des Gesamtverkehrs auf r Fährstrecke Warnemünde—Gjedser seit der Eröffnung ben die nachstehenden Tafeln ein anschauliches Bild. as den Personenverkehr (siehe Abb. 1) anlangt, so ht einer Beförderungsziffer von rund 50 000 Personen letzten Betriebsjahre der Dampfschiffsverbindung . April 1902 bis 31. März 1903) bereits die Zahl von 447, also annähernd 80 000 Reisenden gegenüber, die im sten vollen Betriebsjahr 1904 die Fährschiffe zur Überhrt benutzten. Unaufhaltsam steigt diese Ziffer bis auf 7394 Personen im letzten Vorkriegsjahr 1913. Im Kriege, ihrend dessen übrigens der Betrieb auf dieser Linie niels geruht hat, sinkt diese Zahl im Jahre 1918 auf nur 030, um dann infolge des Zustroms von Reisenden aus n nordischen Ländern in der Inflationszeit auf 164 643 Jahre 1922 emporzuschnellen. Dieser durch die wirthaftlichen Verhältnisse in Deutschland aufgeblähte Verdelt sich bei dieser Steigerung hauptsächlich um Einfuhrgüter, da Deutschland damals infolge der Blockade die Einfuhr über die Nordseehäfen vollkommen abgeschnitten war und diese daher in der Hauptsache zunächst den Weg über Dänemark nahm. Zu Ende des Krieges wurden aber bekanntlich die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur in den kriegführenden Staaten, sondern auch in den neutralen Ländern immer ungünstiger. Dazu kam der Druck der Entente auf die nordischen Länder, um die Zufuhr von diesen aus nach Deutschland zu unterbinden, und die durch englische Unterseeboote in der Ostsee hervorgerufene Unsicherheit. Dadurch wurde auch der Warenaustausch zwischen Deutschland und Dänemark immer geringer und so sank der Verkehr im letzten Kriegsjahr 1918 schließlich bis auf 15 091 Güterwagen*) und 96 221 t Güter. Er stieg aber schon im Jahre 1920 wieder auf 25 000 Güterwagen*) und 172 596 t Güter, was auf erhöhte

Abb. 2.

ehr schrumpfte mit der Gesundung der deutschen Wirtchaft im Jahre 1924 auf 99 293 Personen zusammen, um lann in den folgenden Jahren stetig wieder zu steigen, o daß die Anzahl der Reisenden im letzten Betriebsjahr 1927, nämlich 142 600, diejenige des letzten Vorkriegsjahres um über 5000 übertrifft. Alle vorgenannten Zahlen betreffen nur solche Reisende, die die Fährenstrecke im Durchgang benutzt haben. Daneben besteht seit Mitte des Jahres 1924 wieder wie in der Vorkriegszeit ein Ausflugsverkehr von Warnemünde nach Gjedser und zurück auf ermäßigte Tagesrückfahrkarten, von denen vor allen Dingen die Badegäste von Warnemünde einen ausgiebigen Gebrauch machen. Dank intensiver Werbung für diesen Verkehr gelang es, die Zahl dieser Ausflugsreisenden von 4657 im Jahre 1925 auf 12 131 im letzten Jahre 1927 zu steigern.

Ähnlich bewegt sich auch die Entwicklung im Güterverkehr (s. Abb. 2), nur daß hier die Steigerung prozentual noch eine größere ist. Während im ersten vollen Betriebsjahr der Fährschiffe 1904 erst 18 453 Güterwagen*) und 80 103 t Güter übergeführt wurden, wuchs dieser Verkehr im letzten Vorkriegsjahr 1913 schon auf 46 116 Güterwagen*) und 234 600 t Güter an. Seinen Höhepunkt erreichte der Güterverkehr aber erst im zweiten Kriegsjahre 1915, in dem 73 830 Güterwagen*) und 400 079 t Güter über die Fährenstrecke befördert wurden. Es handelt sich bei dieser Steigerung hauptsächlich um Einfuhrgüter, da Deutschland damals infolge der Blockade die Einfuhr über die Nordseehäfen vollkommen abgeschnitten war und diese daher in der Hauptsache zunächst den Weg über Dänemark nahm. Zu Ende des Krieges wurden aber bekanntlich die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur in den kriegführenden Staaten, sondern auch in den neutralen Ländern immer ungünstiger. Dazu kam der Druck der Entente auf die nordischen Länder, um die Zufuhr von diesen aus nach Deutschland zu unterbinden, und die durch englische Unterseeboote in der Ostsee hervorgerufene Unsicherheit. Dadurch wurde auch der Warenaustausch zwischen Deutschland und Dänemark immer geringer und so sank der Verkehr im letzten Kriegsjahr 1918 schließlich bis auf 15 091 Güterwagen*) und 96 221 t Güter. Er stieg aber schon im Jahre 1920 wieder auf 25 000 Güterwagen*) und 172 596 t Güter, was auf erhöhte Ausfuhr infolge der durch Entwertung der deutschen Valuta gegebenen billigen Einkaufsmöglichkeit in Deutschland zurückzuführen ist, um dann aber nach vorübergehendem Rückgang allmählich wieder auf 43 662 Güterwagen*), und 216 253 t Güter im letzten Betriebsjahr 1927 anzusteigen. Übertroffen werden diese Zahlen nur durch die des Jahres 1926, in dem infolge der auf den Streik der englischen Kohlenarbeiter zurückzuführenden verstärkten Kohlenausfuhr 46 061 Güterwagen*) und 256 700 t Güter mit den Fährschiffen befördert wurden.

Seit dem Jahre 1926 ist übrigens im Güterverkehr insofern noch eine Neuerung geschaffen, als Automobile, die bisher zwecks ihrer Beförderung mit den Fährschiffen zuvor auf offene Güterwagen verladen werden mußten, jetzt nach Vornahme der notwendigen baulichen Änderungen an den beweglichen Landebrücken und auf den Schiffen unverladen auf dem Wagendeck dieser mitgenommen werden. Neben einer bedeutenden Frachtverbilligung ist hiermit für die Automobilreisenden auch eine erhebliche Zeitersparnis verbunden. Auch dieser Verkehr hat sich mit Zunahme des Automobilverkehrs erfreulich entwickelt. Waren es im Jahre 1926 erst 112 Automobile, so stieg diese Zahl im Jahre 1927 schon auf 664 und in

*)Anmerkung: beladene und leere.

den ersten 8 Monaten dieses Jahres ist bereits die Zahl von 820 Automobilen erreicht.

Während der Personenverkehr von und nach Dänemark annähernd gleich stark ist, ist abweichend hiervon im Güterverkehr die Ausfuhr nach Dänemark etwa doppelt so groß als die Einfuhr. An Ausfuhrgütern über die Fährenstrecke nach Dänemark kommen hauptsächlich Eisenwaren, Maschinen, Baustoffe, Kohlen, Düngemittel, Porzellan-, Steingut- und Tonwaren in Betracht, während nach Deutschland die Produkte der dänischen Landwirtschaft, nämlich Butter, Eier, Käse, Fleisch, Vieh usw. eingeführt werden. Im Durchgangsverkehr durch Deutschland in beiden Richtungen werden hauptsächlich Obst, Gemüse, Fleisch, Butter, Eisenwaren, Maschinen, Automobile und Zeitschriften befördert.

Da auch die bisher für den Personen- und Güterverkehr vorliegenden Zahlen des laufenden Betriebsjahres 192[illegible] steigende Tendenz zeigen, so kann man mit einer fortgesetzten Erweiterung der deutsch-dänischen Handelsbeziehungen und damit einer weiteren Zunahme des Fährenverkehrs für die Zukunft rechnen und feststellen, daß alle Hoffnungen, die seinerzeit von allen Beteiligten an die Eröffnung dieses Unternehmens geknüpft wurden, sich in vollem Umfange erfüllt haben.

Die wirtschaftliche Lage der nordischen Staatsbahnen und die Aussichten für die Zukunft.

Von Reichsbahnrat Dr. **Paszkowski**, Berlin.

In der Zeit vom 9. bis 11. August d. J. fand in Oslo die alle vier Jahre tagende Zusammenkunft des nordischen Eisenbahnerverbandes (Nordiska Järnvägsmannasälskapet) statt. Auf dieser Tagung wurden verschiedene Vorträge über das nordische Eisenbahnwesen gehalten, u. a. auch Vorträge über die wirtschaftliche Lage der einzelnen Staatsbahnen und die Aussichten für die Zukunft. Der verdienstvolle Leiter der statistischen Abteilung der Schwedischen Staatsbahn, Direktor Lars Akselsson, hielt den Hauptvortrag über diese Frage. Die Erörterungen behandelten die alle Eisenbahnverwaltungen beschäftigende Frage, worauf der Rückgang der Einnahmen und des Überschusses und andererseits die unverhältnismäßig hoch gestiegenen Ausgaben zurückzuführen sind[1]). Die folgenden Ausführungen stützen sich in der Hauptsache auf diesen Vortrag. Außerdem fanden die Vorträge der Vertreter Norwegens, Dänemarks und Finnlands über das gleiche Thema Berücksichtigung.

Die Entwicklung der Eisenbahnen der verschiedenen Länder in den Jahren vor dem Kriege war sehr günstig. Der Verkehr stieg andauernd, und zwar in starkem Maße. Allein in den Jahren von 1907 bis 1913 nahmen beispielsweise die Einnahmen der schwedischen Staatsbahn um etwa 40 % zu, die der finnischen um 44 %, und in den 13 Jahren von 1900 bis 1913 verdoppelten sie sich bei der schwedischen Staatsbahn, während sie bei der finnischen Staatsbahn sogar eine Steigerung um 105 % aufweisen konnten. In der Zeit vor dem Kriege hat man sich mit Fragen wie Steigerung des Verkehrs, Verstärkung und Erweiterung der Bahnanlagen, Einstellung von neuem Personal u. ä. zu befassen gehabt. Jetzt hat sich die Lage von Grund auf geändert. Der Verkehrszuwachs ist gering, im Gegenteil geht viel Verkehr durch Wettbewerb anderer Verkehrsmittel, namentlich des Kraftwagens, an diese verloren. Dabei zwingt der Wettbewerb, gerade die Tarife zu senken, die bisher die größte Einnahmequelle bildeten. Ein Ende der Tarifermäßigungen, so führt Akselsson aus, ist noch nicht abzusehen, es ist vielmehr mit noch weiteren zu rechnen, während auf der anderen Seite die Betriebsausgaben höher als die Durchschnittsindexzahl gestiegen ist. Die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen ist daher gespannt.

Zur Beleuchtung der Verkehrsentwicklung der schwedischen Staatsbahn führt Akselsson einige Zahlen an. Der Verkehrsumfang, ausgedrückt in Personenkilometern und Tonnenkilometern, ist zur Zeit 25 bis 30 % größer als 1913 (der Verkehr des lappländischen Erzes ist hier wie auch bei den folgenden Zahlen außer Betracht gelassen). Bei dieser Steigerung spielen die neu hinzugekommenen Staatsbahnlinien, da sie nur schwachen Verkehr aufweisen (hauptsächlich in Nordschweden), nur eine geringe Rolle (bei den Personenkilometern 2 %, bei den Tonnenkilometern 6 %). Bemerkenswert bei der Verkehrszunahme ist, daß die Anzahl der beförderten Reisenden nur um 14 % gestiegen und die beförderte Gütermenge die gleiche wie 1913 geblieben ist. Der Verkehrszuwachs ist also nur auf steigende Benutzung der Bahn bei weiten Entfernungen zurückzuführen, der mehr als ausglich, was man bei den kurzen Entfernungen verloren hat.

Daß die Verkehrszunahme in der Hauptsache auf die weiten Entfernungen entfällt, ergibt folgende Übersicht (1913 = 100):

	Anzahl der Reisenden	Wagenladungen nach Tonnen
1— 50 km	112	91
1— 50 „ (Monatskarten)	93	—
51—100 „	111	111
101—200 „	124	118
201—400 „	125	127
401—700 „	150	146
über 700 „	176	173

Der Verkehrszuwachs betrug in der Zeit von 1913 bis 1927 bei den Eisenbahnen der nordischen Länder, der Deutschen Reichsbahn und denen der Vereinigten Staaten, wenn man 1913 mit 100 % einsetzt:

	Pers.-km	tkm	Reisende	t
Schwedische Staatsbahn	128	127	114	101
schwedische Privatbahnen	103	111	90	93
Dänische Staatsbahn	130	107	119	100
Norwegische Staatsbahn	108	149	107	121
Finnische Staatsbahn	139	272	124	226
Deutsche Reichsbahn	124	127	121	105
Vereinigte Staaten von Amerika (1926)	103	148	84	122

[1]) Vgl. Nordisk Järnbanetidskrift 1928 S. 140 ff., Dansk Jernbaneblad 37. Jahrg. Nr. 1588 (22. August 1928).

Diese Zahlen zeigen, daß im allgemeinen seit 1913 eine erkehrszunahme stattgefunden hat, wenigstens hinsichtch der Personen- und Tonnenkilometer. Den größten erkehrsaufschwung hat die Finnische Staatsbahn, deren etz allerdings in dieser Zeit eine Erweiterung um 29 % rfahren hatte, zu verzeichnen, aber auch die Deutsche eichsbahn und die Schwedische Staatsbahn nehmen eine orteilhafte Stellung bei diesem Vergleich ein, beim Gütererkehr jedoch werden sie außer von der Finnischen Staatsahn noch von der Norwegischen Staatsbahn und den Bahnen er Vereinigten Staaten von Amerika übertroffen. Bemerkenswert bei dieser Gegenüberstellung ist auch, daß ie Dänische Staatsbahn, die ganz besonders unter dem Vettbewerb des Kraftwagens zu leiden hat, doch noch verältnismäßig günstig gegenüber 1913 abschließt. Allerings muß hierbei, worauf Herschend (Dänische Staatsahn) besonders hinwies, berücksichtigt werden, daß das Netz der Dänischen Staatsbahn seit 1913 eine Erweiterung um 443 km, d. h. 22 %, erfahren hat, von denen der größte Teil auf den Übergang des nordschleswigschen Bahnnetzes auf die Dänische Staatsbahn (Sommer 1920) zurückzuführen ist. Hierin liegt die Hauptursache für die rein zahlenmäßig so große Verkehrssteigerung seit 1913. Am ungünstigsten hat sich die Entwicklung bei den schwedischen Privatbahnen gestaltet, und zwar sowohl hinsichtlich der Anzahl der beförderten Reisenden wie auch hinsichtlich der beförderten Gütermenge.

Wäre die Entwicklung in dem gleichen Maße wie vor dem Kriege fortgeschritten, hätte man in der Zeit von 1913 bis 1927 mit einer Verkehrszunahme von 50—100 % rechnen können. Der Krieg und der aufkommende Wettbewerb des Kraftwagens und neuerdings auch des Flugzeugs haben die Entwicklung gehemmt. Trotzdem ist in den letzten Jahren wieder ein, wenn auch langsames, Steigen des Verkehrs feststellbar, und zwar bei der Schwedischen Staatsbahn jährlich im Güterverkehr von 1 %, im Personenverkehr von 3—4 %. Wie sich die Verkehrsentwicklung bei den verschiedenen Ländern in den letzten Jahren gestaltet hat, ergibt folgende Übersicht (1913 = 100):

Jahr	Schwed. Staatsb.		schwed. Privatb.		Dänische Staatsb.		Norweg. Staatsb.		Finnische Staatsb.		Deutsche Reichsb.		U. S. A.	
	Pers./km	t/km	Pers./km	t/km	Pers./km	t/km	Pers./km	t/km	Pers./km	t/km	Pers./km	t/km	Pers./km	t/km
1923	117	113	102	79	136	113	140	143	146	208	—	—	110	138
1924	116	123	100	89	143	117	130	158	150	206	—	—	105	130
1925	119	120	100	93	145	106	123	146	129	222	134	104	104	138
1926	123	127	101	95	136	105	111	143	133	251	117	113	103	148
1927	128	127	103	111	130	107	108	149	139	272	124	127	—	—

Danach hat ein Verkehrsrückgang hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs bei der Dänischen Staatsbahn stattgefunden, bei der Norwegischen Staatsbahn und den Bahnen der Vereinigten Staaten nur beim Personenverkehr. Die beiden letztgenannten Länder haben einen hohen Personentarif. Der Rückgang des Personenverkehrs in Norwegen dürfte auf die Veränderung der Kaufkraft des norwegischen Volkes infolge der Kronensteigerung und schließlichen Stabilisierung der Krone zurückzuführen sein, in Amerika und Dänemark auf den zunehmenden Kraftwagenwettbewerb. Im übrigen spielt der Personenverkehr in den Vereinigten Staaten eine untergeordnete Rolle. Auf ihn entfallen nur 16 % der Bruttoeinnnahme gegen 33 % bei der Schwedischen Staatsbahn.

Einnahmen wie Betriebsausgaben weisen bei allen Eisenbahnen seit 1913 eine Steigerung auf, auch sind durchweg die Betriebsausgaben stärker angewachsen als die Einnahmen (1913 = 100):

	Einnahmen	Betriebsausgaben
Schwedische Staatsbahn . . .	220	238
schwedische Privatbahnen . .	177	207
Dänische Staatsbahn	198	259
Norwegische Staatsbahn . . .	258	305
Finnische Staatsbahn	186	222
Deutsche Reichsbahn	165	189
U. S. A.	204	213

Am schärfsten ist die Spanne zwischen Einnahmen und Ausgaben bei der Dänischen und Norwegischen Staatsbahn und den schwedischen Privatbahnen. Zu bemerken ist, daß Veränderungen des Bahnetzes und des Verkehrsumfanges von großem Einfluß auf das obige Ergebnis sind. So hat das schwedische Staatsbahnnetz in den letzten vierzehn Jahren eine starke Erweiterung durch unwirtschaftliche, aber vom allgemeinen Gesichtspunkte aus notwendige Linien erfahren, die die Ausgaben stärker als die Einnahmen anschwellen ließen. Auf den starken Zuwachs des dänischen Netzes ist schon hingewiesen.

Die Einnahmesteigerung beträgt für die Verkehrseinheit seit 1913 bei den einzelnen Bahnen:

	Für das Personenkm	Für das tkm
	%	%
Schwedische Staatsbahn . .	73	82
Dänische Staatsbahn . . .	63	65
Norwegische Staatsbahn . .	103	65
Reichsbahn	18	32
U. S. A.	46	50

Da die Großhandelsrichtzahl in Schweden 45 % und die Lebenshaltungsrichtzahl 70 % über dem Vorkriegsstand liegen, ist die Einnahme für die Verkehrseinheit bei der Schwedischen Staatsbahn als recht günstig zu bezeichnen. Die niedrige Zahl für Deutschland beruht zum Teil auf der Abwanderung in die niedrigeren Wagenklassen, hauptsächlich zur 4. Klasse und auf der Beförderung von Massengütern auf weite Entfernungen, die eine Folge des nach dem Kriege eingeführten Staffeltarifs ist. Eine Änderung für den Personenverkehr wird hier wohl die am 7. Oktober d. J. erfolgende Tarifreform mit der gleichzeitigen Durchführung des Zweiklassensystems und der damit verbundenen Abschaffung der 4. Klasse herbeiführen.

Dieses starke Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben ist als Hauptursache für die jetzige allgemeine ungünstige Stellung sämtlicher Eisenbahnen anzusprechen. Die Gründe sind teilweise auf der Einnahmeseite, d. h. der Tariflage, den Wettbewerbsverhältnissen und dergleichen, aber im wesentlichen auf der Ausgabeseite, und zwar hier bei den Löhnen und Gehältern zu suchen, die mehr als die Einnahmen gestiegen sind. Neben einer Verkürzung der Arbeitszeit und dadurch bedingten Mehreinstellung von Personal sind die Löhne und Gehälter der wichtigsten Per-

sonalgruppen bei fast allen Bahnen um 110—120 % seit 1913 erhöht worden.

Über die voraussichtliche künftige Entwicklung äußert Akselsson hinsichtlich des Verkehrsumfanges, daß mit einem langsamen Steigen, namentlich für Beförderungen auf weite Entfernungen, und zwar nicht nur bei den schwedischen, sondern auch den anderen Bahnen zu rechnen ist. Das ist charakteristisch für unsere Zeit. Die Entwicklung der Welt im letzten Halbjahrhundert ist durch den großen Aufschwung der Verkehrsmittel bestimmt worden. Die Reiselust ist überall im Steigen begriffen. Der Wochenendverkehr nimmt ebenfalls stark zu. Die internationalen Verbindungen werden immer enger verknüpft, und die Welt wird durch die Verkehrsmittel mehr und mehr zu einer Einheit zusammengeschweißt. Für die Entwicklung des Personenverkehrs ist mehr als für die des Güterverkehrs der Preis bestimmend. Darum ist es notwendig, daß die Eisenbahn dort, wo sie mit anderen Verkehrsmitteln im Wettbewerb steht, ihren Tarif entsprechend herabsetzt. Die Schwedische Staatsbahn hat 1924 diese Erfahrung machen können. Damals wurde der Fahrpreis bei kurzen Entfernungen durch Einführung von Rückfahrkarten erheblich ermäßigt (auf etwa 4,3 Öre für das Kilometer). Der Verkehr stieg sofort um 15—20 %. Wie hoch der Fahrpreis in dem einzelnen Lande sein darf, hängt von dem Wohlstand und der Kaufkraft des Volkes ab. Im großen Ganzen hält Akselsson den gegenwärtigen Personentarif der Schwedischen Staatsbahn für glücklich gegriffen. Für andere Eisenbahnen liegt es aber zum Teil so, daß ein gesteigerter Personenverkehr ohne Senkung der Fahrpreise nicht denkbar ist. Er denkt dabei wohl vor allem an die Norwegische Staatsbahn und die Mehrzahl der schwedischen Privatbahnen.

Beim Güterverkehr liegen die Verhältnisse nach Akselsson anders. Der Umfang des Güterverkehrs wird mehr von der Höhe der Produktion und des Verbrauches und der Art des Aufkommens der Güterbeförderungen als von der Tariflage bestimmt. Um die künftige Gestaltung des Güterverkehrs beurteilen zu können, muß man sich ein Urteil über die künftige Produktion bilden. Das aber ist schwer. Indessen ist es eine Tatsache, daß wir gegenwärtig uns in einem Stadium einer ganz schnell steigenden Produktion befinden. Immerhin kann eine solche Entwicklung durch bestimmte andere Faktoren ausgeglichen werden. Es sei auf die Gasfernversorgung und das weitere Vordringen der Elektrizität (Fernleitungen) hingewiesen, eine Entwicklung, durch die bei der Eisenbahn der Kohlenverkehr stark abnimmt. Es ist denkbar, daß die Industrie sich lokalisiert, indem sie Güterbeförderungen möglichst meidet. In einem solchen Falle hat die Eisenbahn keinen Nutzen von gesteigerter Produktion. So kann sich z. B. die schwedische Holz- und Holzmasseindustrie an der Küste lokalisieren. Akselsson läßt es dahingestellt, ob solche Tendenzen bereits in den letzten Jahren nicht in vollem Maße die steigende Produktion auf die Eisenbahn haben auswirken lassen. Sicher ist jedenfalls, daß solche Bestrebungen auch in Deutschland in der Industrie vorherrschen und vielfach dazu geführt haben, Industrie dorthin zu legen und zusammenzufassen, wo die zu verarbeitenden Güter gewonnen und hergestellt werden, alles zur Vermeidung der Eisenbahntransporte und Herabsetzung der Produktionskosten. Bei der großen Rationalisierungsbewegung in Deutschland hat man gerade auch hierauf sein Augenmerk gelenkt. Akselsson weist mit Recht darauf hin, daß es sich hier um eine ernste und beachtliche Frage handelt, die in engem Zusammenhange mit der Höhe des Tarifs steht. Hier kann also der Tarif bestimmend für die weitere Entwicklung sein. Im übrigen kann aber die Eisenbahn auch auf andere Weise ihren Verkehr steigern, indem sie ihren Kunden größere Bequemlichkeit und Ersparung von Nebenkosten bei günstiger Beförderungsdauer bietet. Ein Beispiel hierfür ist Holzmasse, die jetzt mit der Eisenbahn von Schweden bis nach Italien befördert wird, und die früher nur den Seeweg wählte. Holz wird von dem südlichen Nordschweden bis nach Dänemark versandt, weil die Wagenladung unmittelbar zum Verbraucher gesandt wird, wobei Umladung der Ware in der Hafenstadt und Lagerung beim Grossisten erspart wird. Die moderne Richtung im Handel bevorzugt regelmäßige, häufige, aber verhältnismäßig kleine Lieferungen, und gerade hier ist der Eisenbahnweg der gegebene. Über die Auswirkung des Kraftwagens auf die künftige Entwicklung des Güterverkehrs führt A. an, daß hauptsächlich die am höchsten tarifierten Güter, und zwar auf Entfernungen bis zu 100 km dem Wettbewerb ausgesetzt sind. Dem muß die Eisenbahn durch tarifarische Maßnahmen entgegentreten. Eine solche war die erhebliche Tarifermäßigung für Stückgut (bis zu 50 %), die die Schwedische Staatsbahn am 1. August 1927 für Entfernungen bis zu 100 km und für die höchste Tarifklasse für Entfernungen bis zu 200 km durchführte. Für den Tarif 1 trat sofort eine Verkehrssteigerung ein, die die Tarifermäßigung fast ausglich. Für die Tarife 2 und 3 wurde der beabsichtigte Zweck erreicht: Der Verkehrsrückgang hörte auf. Dagegen ist eine nennenswerte Rückwanderung zum Schienenwege nicht eingetreten. Katastrophal kann der Wettbewerb des Kraftwagens auf Bahnen mit hauptsächlich lokalem Verkehr wirken. In dieser Lage befinden sich sehr viele schwedische Privatbahnen, da sie keinen Ausgleich durch neugewonnenen Verkehr für weite Entfernungen herbeiführen können.

Das Ergebnis der Zukunftsbetrachtung Akselssons über den schwedischen Verkehr, dem aber auch im wesentlichen für Dänemark und Norwegen beizupflichten ist, ist dahin zusammenzufassen: Ein fortgesetzter, wenn auch in mäßigem Maße steigender Verkehr erscheint für den Personenverkehr ziemlich sicher, für den Güterverkehr wahrscheinlich. Beim Personenverkehr ist auch mit einer Steigerung der Einnahmen zu rechnen, beim Güterverkehr ist das ungewiß, da verschiedene Tarifermäßigungen erforderlich erscheinen. Im Ganzen kommt man der Wahrheit am nächsten, wenn man annimmt, daß der Verkehr in seiner Gesamtheit steigt, die Einnahmen aber in den nächsten Jahren zurückgehen.

Akselsson weist am Schluß seiner Ausführungen darauf hin, daß man zur Erzielung eines größeren Verkehrs auch die Leistungen, die man der Allgemeinheit anbietet, erhöhen muß, und daß höhere Leistungen auch neuen Verkehr zeitigen. Reformbedürftig ist aber nicht nur der Personenverkehr, sondern, vielleicht sogar in noch höherem Grade, der Güterverkehr. Als infolge der Einführung des elektrischen Betriebes zwischen den beiden wichtigsten Städten Schwedens, Stockholm und Gotenburg, die Fahrzeit von neun auf sieben Stunden herabgesetzt wurde, war dies ohne Zweifel von höchster Bedeutung für den Personenverkehr. Soweit weiter die schwedischen Verhältnisse in Frage kommen, ist von dem Lokalverkehr nach den vorläufigen Ergebnissen eine Verkehrssteigerung von 10—15 % eingetreten. Aber auch für den Güterverkehr sind erhebliche

Verbesserungen durchgeführt worden. In der Güterbeförderung ist eine Beschleunigung der Züge derart eingetreten, daß Güter, die am Abend von Stockholm versandt werden, am nächsten Vormittag in Gotenburg zur Verfügung des Empfängers stehen. Von Luleå nach Stockholm ist die Beförderungszeit von 72 auf 48 Stunden verkürzt worden. Die Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse kostete der Schwedischen Staatsbahn 17 Mill. Kr. und führte eine Ersparnis von 1000 Köpfen herbei. In hohem Grade wurde durch die Luftdruckbremse das Leistungsvermögen der Bahn erhöht und eine bessere und schnellere Durchführung der Güterzüge ermöglicht. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der nordschwedischen Linie Luleå—Riksgränsen, die dem Erzverkehr dient, ersparte den Bau des sonst erforderlichen zweiten Gleises. Die Modernisierung der Sicherungsanlagen hat zu Ersparnissen in den Betriebskosten geführt, so allein in Malmö zu einer Ersparnis von 22 Köpfen. Der neuzeitliche Umbau der Verschiebebahnhöfe hat Ersparnisse sowie wesentlich größere Möglichkeiten geschaffen, den Verkehr glatt zu bewältigen. Der Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst ist durchgreifend mit dem Ziele der Personalersparnis reformiert worden. Der Bahnbewachungsdienst ist wesentlich vereinfacht, die Unterhaltung möglichst konzentriert worden. Technische Hilfsmittel sind in größerem Umfange verwandt worden. Das Ergebnis war, daß eine Personalerhöhung von nur 1 % für eine um 30 % gestiegene Bahnlänge und eine um 15 % verminderte tägliche Arbeitszeit genügte. In der Verkehrsabteilung wurde der Güterzugdienst rationeller gestaltet, die Abfertigung vereinfacht, die Güteraufschreibung auf den Zwischenstationen beseitigt, die Durchführung bestimmter durchgehender Güterzüge und dergleichen ohne Zugführer, die Durchführung von Zügen über unbewachte Stationen eingeführt und vor allem der Betrieb auf verkehrsschwachen Linien durchgreifend vereinfacht.

Im Ganzen ist der Personalbestand der Schwedischen Staatsbahn nur ungefähr 6 % größer als 1913, obwohl inzwischen das Bahnnetz eine Erweiterung um 30 % und die Arbeitszeit eine Verkürzung erfahren hat. Im Verhältnis zur Verkehrsarbeit kann man sagen, daß die Kopfzahl jetzt 5—10 % niedriger als 1913 ist. Dies ist vor allem der Grund, warum bei der Schwedischen Staatsbahn das Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben sich weniger günstig als bei vielen anderen Eisenbahnen entwickelt hat.

Die Zukunft der Eisenbahnen hängt nach Akselsson in wesentlichem Grade von weiteren Fortschritten, sowohl rein technischen und konstruktiven Verbesserungen wie rationeller Arbeitsweise in jedem einzelnen Dienstzweige ab.

Den Wettbewerb des Kraftwagens beurteilt man in den einzelnen Ländern verschieden. Während Dänemark und Schweden gezwungen waren, tarifarische und verkehrliche Maßnahmen zu seiner Bekämpfung zu ergreifen, insbesondere auch, um weiterer Abwanderung vorzubeugen, liegen die Verhältnisse in Norwegen und Finnland anders. In Norwegen bereitet der Kraftwagen den Hauptwettbewerb im Personenverkehr. Hier wird sich die Norwegische Staatsbahn m. E. noch zu einer durchgreifenden Tarifreform mit dem Ziele einer erheblichen Herabsetzung der jetzigen Fahrpreise entschließen müssen. Anders auf dem Gebiete des Güterverkehrs. Hier ist nicht der Kraftwagen, sondern die Schiffahrt in Norwegen der Hauptkonkurrent. Es wird Aufgabe der Tarifpolitik sein, hier unter Umständen neuen Verkehr für die Bahn auf Kosten der Küstenschiffahrt zu gewinnen. Dieses Ziel scheint die Norwegische Staatsbahn im Auge zu haben, bei der namentlich Verkehrsdirektor Ingier eifrig bemüht ist, für die Beförderung von Fischen auf dem Schienenwege durch besondere Tarifbegünstigung zu werben. Finnland ist, worauf Direktor Suviranta in seinem Vortrage hinwies, gegenüber dem Kraftwagen besonders günstig gerüstet. Finnland hat niedrige Tarife, die schon an und für sich darum die Eisenbahn wettbewerbsfähig machen. Hierzu kommt weiter, daß Finnland einen ausgeprägten Güterverkehr aufweist. 70 % der Verkehrseinnahme entfallen auf den Güterverkehr. Nur wenige Länder wie die Vereinigten Staaten, Kanada und Rußland dürften sonst so günstige Zahlen aufweisen. Überdies ist der Güterverkehr in der Hauptsache Massenverkehr. Zu 90 % besteht der Güterverkehr im Wagenladungsverkehr bei einer mittleren Beförderungslänge von 160 km, einer Durchschnittsentfernung, wie sie unter den europäischen Ländern sonst nur Rußland aufzuweisen vermag. Aus allen diesen Gründen kann Finnland der Entwicklung des Kraftwagens ruhig in die Zukunft blicken.

Eine Gefahr kann nach Suviranta höchstens von anderer Seite drohen, falls nämlich die Eisenbahnen als Einnahmequelle zur Verfügung stehen sollten, wenn die Staatsfinanzen aus diesem oder jenem Anlaß in Bedrängnis kommen. Daraus würden die Einnahmen des Staates vorübergehend Nutzen ziehen, für die Dauer dürften aber die Interessen der Gesamtheit durch eine solche Politik nicht gefördert werden. Eine nennenswerte Tariferhöhung würde den Verkehrsaufschwung hemmen und Verkehrsabwanderung auf Landstraße und Wasserweg zur Folge haben. Eine weitere Gefahr für eine günstige Entwicklung der Finnischen Staatsbahn liegt, wie Suviranta ausführte, darin, daß der finnische Reichstag noch im Zeichen des Eisenbahnfiebers zu leben scheint. Wenn auch die früher gebauten Bahnen volkswirtschaftlich und eisenbahnökonomisch durchaus am Platze waren, liegen aus der letzten Zeit Beispiele von beschlossenen Bahnbauten vor, die von vornherein volkswirtschaftlich und für die Eisenbahn auch in finanzieller Hinsicht einen schweren Fehler bedeuten. Wenn sich derartige Fälle in der Zukunft häufen, kann die günstige wirtschaftliche Lage der Finnischen Staatsbahn erschüttert werden.

— **Die Elektrizität im Eisenbahnbetriebe.** Ein Hand- und Nachschlagebuch für elektrische Licht-, Kraft-, Werk- und Bahnanlagen einschließlich der elektrischen Zugförderung von Ing. Karl Becker, Lehrer an der Eisenbahnfachschule in Darmstadt. Allgemeinverständlich dargestellt und durch 212 Abbildungen, zahlreiche Tabellen und Berechnungen erläutert. Dritte neubearbeitete und erweiterte Auflage. Charlottenburg 1927. Verlagsbuchhandlung Nauck & Jüngling. 181 S. Preis kartonniert 3,90 RM, für Eisenbahnbeamte 1,95 RM.

Aus der Praxis der Eisenbahnfachschule heraus entstanden, ist das handliche Werkchen dem aufstrebenden Eisenbahner als Handbuch beim Fachschulunterricht brauchbar und nützlich. Die Abbildungen sind meist Handskizzen, wie sie beim Unterrichtsvortrag an der Tafel entstehen, und bringen dadurch das Wesentliche am besten zur Darstellung. Der billige Preis wird zur raschen Verbreitung noch ein übriges tun. Sch.

Der Omnibusverkehr der Baltimore & Ohio-Eisenbahn in New York.

Unter dieser Überschrift gibt Reichsbahnoberamtmann Paschasius in der Nr. 37 dieser Zeitung die Einrichtungen bekannt, welche diese amerikanische Bahn mit eigenen Kraftomnibussen zur Bequemlichkeit ihrer Reisenden zwischen ihren getrennt liegenden Bahnhöfen geschaffen hat. Es wird sicherlich interessieren, daß die Einrichtung eines Omnibusbetriebes im Anschluß an den Zugdienst für die Deutsche Reichsbahn nichts Neues ist. So besteht bereits seit November 1925 die gleiche Einrichtung für die Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Breslau Hauptbahnhof und Freiburger Bahnhof, bei denen ein reger Übergangsverkehr stattfindet. Der Weg von dem einen Bahnhof zum anderen führt durch die Stadt und ist einige Kilometer lang.

Die den Verkehr bedienenden bahneigenen Omnibusse halten an den Bahnhofsvorplätzen der Bahnhöfe und schaffen die Durchgangsreisenden mit ihrem Gepäck in bequemster Weise von der Bahnhofshalle des einen Bahnhofs zu der des anderen Bahnhofs. Durch entsprechende Aushänge in den Bahnhofshallen werden die Reisenden auf die bestehende Einrichtung aufmerksam gemacht. Die Fahrzeiten für die Kraftwagenfahrten sind so gelegt, daß die bestmöglichsten Zuganschlüsse erreicht werden. Für die Beförderung werden besondere Fahrkarten verabfolgt.

Abweichend von der Baltimore & Ohio-Eisenbahn wird also von der Deutschen Reichsbahn für die Beförderung eine Gebühr erhoben. Trotzdem erfreut sich die Einrichtung bei den Reisenden allgemeiner Beliebtheit. Nach der Verkehrsstatistik des ersten Halbjahres 1928 sind auf diese Weise insgesamt 61 100 Reisende von Bahnhof zu Bahnhof befördert worden.

Weiter besteht eine Reihe von Eisenbahnkraftwagenlinien, die von den Eisenbahnstationen ausgehend abseits der Eisenbahn gelegene Ortschaften bedienen. Auch hier erfolgt die Verkehrsbedienung im Anschluß an den Zugdienst. Erwähnt sei u. a. die Eisenbahnstation Bernburg, von der allein 6 Linien ausstrahlen.

Eine besondere Bedeutung kommt der durchgehende Abfertigung zu, die im Personenverkehr zunächst auf der Eisenbahnkraftwagenlinie Habelschwerdt—Wölfelsgrund eingeführt worden ist. Hier ist die Eisenbahnkraftwagenhaltestelle Wölfelsgrund tariflich in den betreffenden Personen- und Gepäcktarif eingegliedert worden. Eine besonders erstellte Preistafel gibt über die Entfernungen, Wegevorschriften und Fahrpreise Aufschluß. Für Gepäck und Expreßgut, dessen Übergabe von der Eisenbahn zum Kraftwagen und umgekehrt reichsbahnseitig erfolgt, wird eine bestimmte Überführungsgebühr erhoben. Der Reisende braucht sich also auf der Übergangsstelle um sich und sein Gepäck nicht zu sorgen. Er erhält auf der Abgangsstation eine Fahrkarte gültig bis zur Kraftwagenstation Wölfelsgrund. Sein Gepäck wird ohne weiteres auf der Übergangsstelle umgeladen und bis zur Kraftwagenstation Wölfelsgrund befördert.

Otto Hartmann.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Mit dem Schluß laufenden Jahres scheiden nach satzungsgemäß vorgenommener Auslosung aus dem Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft drei der von der Reichsregierung ernannten Mitglieder aus: Prof. Dr. Blum, Ministerpräsident a. D. Kreishauptmann Buck, Generaldirektor Dr. Ott und drei der von dem Treuhänder für die Reparationsschuldverschreibungen ernannten Mitglieder: Brigadier-General Mance, Generaldirektor Margot, Geheimer Baurat Habich.

Vor der Auslosung erklärte der Reichskanzler a. D. Dr. Luther, der erst vor zwei Jahren ernannt und an der Auslosung nicht beteiligt war, daß er zu Ende des Jahres sein Mandat als Mitglied des Verwaltungsrats niederlegen werde. Im Interesse der Kontinuität der Arbeit des Verwaltungsrates wolle er die Reichsregierung, sofern sie die Wiederernennung der ausscheidenden Mitglieder wünscht, der Notwendigkeit entheben, eines der auszulosenden, schon seit Gründung der Reichsbahn-Gesellschaft tätigen Mitglieder durch eine von der preußischen Regierung benannte Persönlichkeit zu ersetzen.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im August 1928.**

I. Verkehr und Betrieb. Der Güterverkehr auf der Reichsbahn war im ganzen nur wenig stärker als im Vormonat, obgleich der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen zum Teil eingeschränkt, vereinzelt sogar ganz eingestellt werden mußte und mit dem Übergang wesentlicher Gütermengen auf den Eisenbahnweg gerechnet werden konnte. Im August wurden durchschnittlich täglich 151 216 Wagen gestellt gegen 150 667 im Juli, was eine Mehrstellung von arbeitstäglich nur 549 Wagen, d. h. 0,36 %, bedeutet.

Der Stückgutverkehr war besonders durch die Zunahme von Obst- und Gemüsesendungen lebhafter. Im Ladungsverkehr nahmen die Transporte von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, von Obst und Düngemitteln erheblich zu, dagegen ließ die Verfrachtung von Baustoffen im allgemeinen nach. Die angeforderten Wagen konnten restlos und rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Viele Änderungen und Verbesserungen in der Bedienung und Abwicklung des Güterverkehrs trugen dazu bei, die nicht unbeträchtliche Verkehrsabwanderung auf den Kraftwagen einzudämmen.

Im Kohlenverkehr ist im allgemeinen ein langsames Abflauen festzustellen.

Die Förderung an der Ruhr war zwar größer als im Vormonat. Die Haldenbestände stiegen aber um 100 000 t auf 2,3 Millionen Tonnen. In Deutsch-Oberschlesien erreichte der Kohlenversand nicht einmal die Höhe des Vormonats. In den übrigen größeren Kohlengebieten setzte eine lebhaftere Abnahme ein infolge stärkeren Bezugs von Rohkohle durch die Zuckerfabriken. Kohlen für Hausbrandzwecke wurden zur Ausnutzung der Sommerpreise in größerem Umfange abgenommen.

Zur Beförderung von Kohle, Koks und Briketts wurden gestellt:

	Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Oberschlesien Wagen	Mitteldeutschland Wagen	Sachsen Wagen	Niederrhein. Braunkohlengebiet Wagen
August 1928	686 446	148 195	257 256	105 197	101 302
Juli 1928	672 090	149 110	239 597	101 549	98 308
August 1927	729 855	154 177	233 444	92 465	98 056

Der Versand von künstlichen Düngemitteln ist wiederum um etwa 15 % gestiegen. Für Kali, Phosphate und Stickstoffe wurden gestellt im

August 1928	59 919 Wagen
Juli 1928	52 119 „
August 1927	43 182 „

Die Steigerung beträgt also gegenüber dem Vormonat 7800 Wagen und gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 16 737 Wagen.

Die fortschreitende Ernte führte zu größerem Abtransport landwirtschaftlicher Erzeugnisse, besonders von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl. Es sind gestellt worden im

	Kartoffeln Wagen	Brotgetreide und Mehl Wagen	Zucker Wagen
August 1928	15 547	53 247	7 299
Juli 1928	8 600	34 980	8 242
August 1927	16 783	53 952	8 410

Der Versand von Baustoffen flaute infolge langsamen ckgangs der Bautätigkeit ab. Insbesondere nahmen die ansporte von Kies und Steinen für Wegebauzwecke erblich ab. Für Zement wurden nur noch 51 524 Wagen stellt, im Vormonat dagegen 52 538.

Der Fischverkehr ist infolge größerer Zufuhren eblich stärker geworden, da sich die Nachfrage infolge s Einsetzens kühlerer Witterung steigerte. Es wurden Bremerhaven und Wesermünde 165 013 Zentner gegen 1358 im Vormonat angebracht und von Bremerhaven d Wesermünde 173 Fischzüge mit 4001 Wagen Fische gelassen (im Vormonat 3382 Wagen in 178 Fischzügen).

Der Personenverkehr war im allgemeinen stark, zu der Ferienbeginn im Rheinland und in Westfalen d der gegen Ende des Monats einsetzende Ferienrückrkehr, verschiedene Tagungen und die Leipziger Herbstsse beitrugen. Sehr reger Verkehr herrschte auch ischen Berlin und dem Riesengebirge sowie den schlechen Bädern. Insgesamt wurden im August 7881 übermäßige Züge gefahren (Juli 1928: 9640; August 1927: 85), davon 48 für die Besatzung im Rheinland.

Am 23. August wurde der elektrische Betrieb f den neuen Vorortgleisen Charlottenburg—Spandau aufnommen.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes geben die folgenden Zahlen:

leistete Zugkilometer:	Juli 1928	Juni 1928
a) Personenverkehr	35 840 000	33 624 000
b) Güterverkehr	21 068 000	20 877 000
c) Dienstzüge	403 000	404 000
Zusammen	57 311 000	54 905 000

agenachskilometer:		
a) Personenverkehr	996 166 000	899 141 000
b) Güterverkehr	1 641 231 000	1 646 266 000
c) Dienstzüge	7 219 000	7 404 000
Zusammen	2 644 616 000	2 552 811 000

istungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	August 1928	Juli 1928
in Hamm	6 500 Wagen	6 400 Wagen
in Mannheim	5 500 „	5 600 „
in Wustermark	4 200 „	4 100 „
urückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	—	—
berzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	37 700 Wagen	44 500 Wagen
hadwagen auf Betriebsgleichen (Monatsende)	8 400 „	9 100 „

II. Tarife. Güter- und Tierverkehr. Im August aten die neuen zeitlich befristeten Ausnahmetarife 2 g, l, 35 g, 182, K 41, K 42, K 43, K 44, K 45, K 46 und K 47 s Reichsbahn-Gütertarifs gegen jederzeitigen Widerruf Kraft.

Bei den bestehenden Ausnahmetarifen traten folgende ichtigere Änderungen ein:

Die Frachten des AT. 10 b für Zeitungsdruckpapier urden auf Entfernungen bis zu 500 km, die des AT. 35 ir Eisen und Stahlwaren usw. zur Ausfuhr über See nach ußerdeutschen Ländern für Güter der Klasse F ermäßigt. n diesen AT. wurden ferner die Güter des bisherigen T. 35 a (Metallwaren) übernommen, woraus sich ebenfalls eträchtlichere Frachterleichterungen ergeben.

Die Warenverzeichnisse der AT. 18 (Eisen und Stahl sw. nach Ostpreußen), AT. 41 (Düngemittel zur Ausfuhr) nd AT. 145 (Essigsäure zur Ausfuhr über See) wurden rweitert, die Geltungsdauer verschiedener zeitlich beisteter Ausnahmetarife widerruflich verlängert.

Im Güterverkehr mit der Schweiz und Österreich sowie n Durchgangsverkehr zwischen den nordischen Ländern nd den Niederlanden, zwischen Polen und Griechenland nd im Kohlenverkehr zwischen Polen und Ungarn traten eue Tarife oder Tarifhefte in Kraft.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im Juli 1928.

I. Einnahmen

1. Personen- und Gepäckverkehr	162 635 000 RM
2. Güterverkehr	262 582 000 „
3. Sonstige Einnahmen	35 859 000 „
Zusammen	461 076 000 RM

II. Ausgaben

1. Für Betrieb und Unterhaltung:	
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	188 642 000 RM
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	103 916 000 „
zusammen	292 558 000 RM
2. Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	99 277 000 RM
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	391 835 000 RM
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 361 000 „
b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 396 000 „
4. Feste Lasten	
a) Rückstellungen für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	9 221 000 „
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000 „
Insgesamt	462 113 000 RM

Die im Juli 1928 erzielten Einnahmen sind rund 19 Millionen RM höher als im Juni. Die Einnahmeverbesserung ergibt sich aus der planmäßigen Steigerung des Ferien- und Reiseverkehrs. Andererseits entstanden vermehrte Ausgaben infolge Anwachsens der Bauarbeiten, insbesondere bei der Erneuerung der Gleisanlagen, so daß die Rechnung des Monats im ganzen mit einer Mehrausgabe von 1 Million RM abschließt. Zur Deckung dieses Betrages mußte der Vortrag aus 1927 erneut in Anspruch genommen werden.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist die fällige Monatsrate rechtzeitig an den Generalagenten gezahlt worden. Außerdem wurde die Beförderungssteuer für Juni 1928 am Fälligkeitstage abgeführt.

IV. Personal. Der Personalstand betrug:

im Juni 1928	660 110 Köpfe	
außerdem	56 064 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarbeiter
insgesamt	716 174 Köpfe,	
im Juli 1928	662 666 Köpfe	
außerdem	61 461 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarbeiter
insgesamt	724 127 Köpfe.	

Der Mehrbedarf im Juli gegenüber dem Vormonat ist auf das Einsetzen eines stärkeren Reiseverkehrs, die Durchführung der Sommerurlaube und die vermehrte Einstellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

— **Landeseisenbahnrat Hannover.** Die 12. Sitzung findet am 3. Oktober d. J., vormittags 11½ Uhr, in Osnabrück, im Saal des Hotels Dütting, Domhof, statt. Auf der Tagesordnung stehen insbesondere Mitteilungen über Änderungen, die auf dem Gebiete des Verkehrs- und Tarifwesens zum Oktober zur Durchführung gelangen; außerdem Fragen örtlicher Natur.

— **Das Reichsbahnausbesserungswerk Tempelhof** (Berlin) konnte kürzlich auf sein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Von einer größeren Feier wurde abgesehen. Der Direktor des Werkes, Reichsbahnoberrat Zinkeisen, ge-

dachte in einer Ansprache der Bedeutung des Tages. Im Anschluß daran fand eine Verteilung der von der Hauptverwaltung aus diesem Anlaß zur Verfügung gestellten Mittel statt, bei der 200 ehemalige Werksangehörige und Hinterbliebene von Werksangehörigen mit Beihilfen bedacht wurden.

— **Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft, Berlin.** Dem Bericht des Vorstandes über das am 30. Juni d. J. abgelaufene Geschäftsjahr entnehmen wird folgendes: Über das Bankstundungsverfahren wurden der Reichsbahn insgesamt rund 1668 Mill. RM gegen 1519 Mill. RM i. V. an Frachtbeträgen zugeführt. Es ist dies eine Steigerung um etwa 9,81 % gegenüber einer Steigerung der Güterverkehrseinnahmen der Reichsbahn im gleichen Zeitraum um etwa 3,33 %. Die Zahl der Stundungskonteninhaber betrug am 30. Juni 1928 19 337 gegen 18 078 im Vorjahre.

Bei der Erfassung und Verwaltung der Reichsbahngelder sind wichtige organisatorische Änderungen durchgeführt, die sich aus Anlaß weiterer Ausgestaltung des im vorjährigen Bericht erwähnten Abkommens zwischen Reichsbahn und Reichsbank als notwendig ergaben. Gegen Schluß des Geschäftsjahres wurde der Abrechnungsverkehr des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf Anregung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf die Gesellschaft übertragen. Es handelt sich hierbei um den regelmäßigen halbmonatlichen Ausgleich der im Verrechnungsverkehr zwischen sämtlichen deutschen und einem großen Teil ausländischer Eisenbahnverwaltungen entstehenden Zahlungssalden.

Nach Abzug von 2,41 (2,43) Mill. RM Handlungsunkosten, die durch verschiedene Vereinfachungen des Betriebs etwas gesenkt werden konnten, wurde ein Reingewinn von 1,37 (1,39) Mill. RM ausgewiesen, aus dem wieder eine Dividende von 12 % verteilt werden kann. In der Bilanz erscheinen u. a.: Kasse, fremde Geldsorten und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken mit 12,03 (5,55), Guthaben bei Banken und Bankiers mit 225,1 (418,76), Effekten mit 3,88 (0,67), Wechsel mit 100,27 (6,63), Schuldner mit 59,82 (41,12) und Grundstücke mit 0,50 (0,09) Mill. RM, denen Gläubiger in Höhe von 377,26 (457,63) und Übergangsposten mit 15,85 (7,21) Mill. RM gegenüberstehen.

— **Ausstellung für Straßenbahnwesen in Essen.** Die erste Spezial-Ausstellung Deutschlands für das Straßenbahnwesen, die in Essen anläßlich der Jahrestagung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen in Duisburg und Essen stattfindet, ist am 21. d. M. eröffnet worden. Sie gibt in sieben Gruppen einen Überblick über die Fortschritte der Technik des Straßenbahnwesens und des mit ihm eng verbundenen Straßenausbaus.

Von dem vielen Material, das die Ausstellung von technischen Firmen wie von Verkehrsunternehmungen des Straßenbahnwesens zeigt, ist besonders die Verkehrsregelung zu erwähnen. Man sieht Gleisanlagen am Stadion in Frankfurt (Main), Gleisschleifen für mehrere Straßenbahnlinien in Bremen, besondere Anordnungen von Gleisen an Bahnhöfen. Bemerkenswert sind die Breslauer Pläne, die den alten wie den ausgeführten Zustand zeigen, weiterhin Straßendurchbrüche und Straßenbahnanlagen in ganz engen Straßen. Köln weist die Gleispläne an seinem Hauptbahnhof auf, während Aachen ein Relief des ganzen Bahnnetzes vorführt. Von Mannheim sind Modelle von Wartehallen ausgestellt. Bei der Ausstellung der Groß-Berliner Straßenbahn sieht man eine plastische Darstellung vom gesamten Verkehr und Betrieb an einem bestimmten Tage, weiter Bilder vom Straßenbahnverkehr zu verschiedenen Zeiten, von den Verkehrsleistungen, Verkehrsarten, von der Verkehrspropaganda usw. Eine Besonderheit bringt der Verein der Straßenbahnen des Ruhrbezirks, nämlich die Beeinflussung der Straßen durch die bergbaulichen Bodenbewegungen.

— **Neunter Jahrestag der Verwaltungsakademie Berlin.** Aus Anlaß ihres neunjährigen Bestehens veranstaltet die Verwaltungsakademie Berlin am 8. Oktober 1928 nachmittags 5½ Uhr eine Festsitzung in der Neuen Aula der Berliner Universität. Es sprechen: 1. Universitätsprofessor Dr. Kaskel, Studiendirektor der Akademie: Jahresbericht, 2. Reichsminister a. D. Schiffer, Präsident Akademie: Festrede. Verwaltungsreform und Ber beamtentum. (Diese Festrede ist gleichzeitig Eröffnu vortrag der Vortragsreihe „Probleme der Verwaltu reform".)

Die gesamte Beamtenschaft sowie alle Freunde und F derer der Beamtenhochschulbewegung sind zur Teilna an dieser Feier eingeladen. Karten sind im Sekretariat Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstr. 50 kostenlos erhältlich.

— **Staatswissenschaftlicher Fortbildungskursus in St tin.** Vom Arbeitsausschuß für staatswissenschaftliche F bildungskurse in Stettin wird in der Zeit vom 8. 24. Oktober d. J. ein neuer Kursus veranstaltet, an d alle Reichsbahnbeamten von Gruppe 1 bis 6 teilnehm können. Auskunft erteilt Obersteuerinspektor Lewins Landesfinanzamt, Hakenterrasse 2, Stettin.

— **Die „General Passenger Agents Association", N York,** eine Vereinigung der Leiter amerikanischer Eis bahnagenturen, unternimmt zur Zeit eine Studienre durch Europa. Die Teilnehmer werden, einer Einlad der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft folgend, auch n Deutschland kommen und etwa 1 Woche sich dort a halten. Die Reise der Gesellschaft, die fast 100 Kö umfaßt, führt von Köln den Rhein aufwärts über Fra furt nach Berlin, wo die Teilnehmer Mitte dieser Wo weilen werden. Zu ihren Ehren findet am 27. d. Mts. Frühstück im Hotel Kaiserhof statt, zu dem der Präsid der Reichsbahn-Direktion Berlin namens der Deutsch Reichsbahn-Gesellschaft eingeladen hat. Von der Reic hauptstadt geht die Reise nach München weiter und brin die Teilnehmer über Lindau nach der Schweiz.

— **Ober- und Geheimer Regierungsrat a. D. Heri 90 Jahre alt.** Am 28. September d. J. vollendet ein w noch in weiten Kreisen der Reichsbahn bekannter Ob beamter der ehemaligen Kaiserlichen Generaldirektion d Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sein 90. Lebensjah Oberregierungsrat Hering in Freiburg i. B. In Danz geboren, war er zunächst im preußischen Eisenbahndie tätig und trat am 25. August 1870 zu der Betriebskomm sion Weißenburg im Elsaß der Reichseisenbahnverwaltu über, bei der er dann als Direktionsmitglied und spät als Abteilungsvorsteher und Vertreter des Präsidenten b zu seiner Pensionierung (30. September 1902) wirk Hochangesehen als Beamter und allgemein beliebt als fei gebildeter, vielseitig interessierter Mann, war Obe regierungsrat Hering auch im Ruhestande eine allgeme geschätzte Persönlichkeit. Seit 1919 lebt er in Freiburg i. im Diakonissenhaus, immer noch geistig angeregt u mitteilsam. A.

Österreich.

— **Tagung des Verbandes der großen nationalen Reis verkehrsorganisationen.** Kürzlich fand in St. Wolfgan die Herbsttagung und Generalversammlung des Verband der großen nationalen Reiseverkehrsorganisationen stat An dieser Tagung nahmen die Vertreter der großen O ganisationen aus dem Deutschen Reich, Österreich, Italie Ungarn, Südslawien, der Tschechoslowakei, Rumänien, d Schweiz und den nordischen Ländern teil.

Bei der Tagung gelangten verschiedene Berichte übe Verkehrsfragen, Hotelunterkünfte, Reisekreditbriefe, Gesell schaftsreisen usw. zur Behandlung, und wurde die Durch führung einer gemeinsamen Werbung in den Übersee staaten beschlossen. Die holländischen Reiseunternehmunge beabsichtigen die Errichtung einer eigenen Gesellschaft i Indien und steht diese dem Verbande für den gesamte Verkehrs- und Propagandadienst zur Verfügung. Hier durch wird das heute schon dem Verbande zur Verfügun stehende, über ganz Europa und teilweise auch über ein zelne Überseestaaten ausgebreitete Netz an Zweigstelle auch über Indien ausgedehnt. Bei der Neuwahl des Vor standes des Verbandes wurde der Generaldirektor de Österreichischen Verkehrsbureaus, Hofrat Nachbaur einstimmig zum Präsidenten des Verbandes gewählt.

Ungarn.

— **Der Juli-Bericht des Finanzministers. Über die Erbnisse der Eisenbahnen** enthält der Bericht folgendes:

1. Königlich ungarische Staatsbahnen.

Gegenüber dem Monat Juli des Vorjahres zeigt die hl der beförderten Personen eine Zunahme, die Menge r beförderten Güter aber eine Abnahme. Es wurden 90 562 (gegen 7 400 000) Personen befördert. Der Güterısport betrug 1 732 537 (1 861 076) t, die Gütertonnenometerleistung fiel von 221,80 auf 196,88 Millionen. Die chfolgenden Zahlen zeigen die Ergebnisse (die Angaben r Juli 1928 sind vorläufige):

	Juli 1928	Juli 1927
	Pengö	
Einnahmen	24 402 000	24 627 906
Ausgaben	19 786 377	18 504 260
Überschuß . . .	4 615 623	6 123 646

2. Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft.

Die Verkehrsleistungen dieser Bahn sind im allgeinen gestiegen. Die Zahl der beförderten Personen höhte sich gegen den Monat Juli 1927 von 505 038 auf 7 692, die Gütertonnenkilometerleistung von 12,47 auf ,74 Millionen.

— **Brennholzbeschaffung der Staatsbahnen.** Die Brennlzbeschaffung der Staatsbahnen beträgt 12 000 Wagen. euer nahm die einheimische Produktion bereits mit einer großen Menge an dem Wettbewerb teil, daß sämtliche dürfnisse, die in Betracht kommen, aus Eichenholz einimischer Herkunft gedeckt werden konnten. Die Staatshnen zeigten sich im Interesse der einheimischen Erugung sogar zu Opfern bereit, indem sie zur Deckung s Budapester Bedarfs Holz aus entfernteren Gegenden schafften, um die Einfuhr des Holzes aus dem Auslande lf das Geringste herunterzudrücken. So konnte erreicht erden, daß von den 12 000 Wagen etwa 6600 durch einimisches Holz gedeckt wurden und nur 5400 aus ausndischem Holze. Hiernach fielen 57 % der Anschaffung lf inländisches Holz und nur 43 % auf ausländisches, o doch dio inländische Erzeugung nur 38—40 % des rennholzbedarfes des Landes decken kann und 60—62 % is dem Auslande beschaffen muß.

— **Ausstellung für Arbeiterschutz und Unfallwesen.** elegentlich des V. internationalen Kongresses für Indurieunfälle und Erwerbserkrankungen, welcher in diesem ihre in Budapest abgehalten wurde, veranstaltete das öniglich Ungarische Gesellschaftshygienische Institut id Museum eine überaus lehrreiche und interessante usstellung. Neben dem reichen Material statistischer usweise, lehrreicher Aufschriften, der Verteilung von lugschriften zur Vermeidung von Unfällen im modernen erkehr, ist zu erwähnen die Ausstellung des psychochnischen Laboratoriums der Verkehrs A.-G. der Hauptadt Budapest, da die Einrichtung dieses Laboratoriums ır Zeit bereits eines der modernsten in Europa ist, rner besonders die Ausstellung, in deren Rahmen die öniglich Ungarischen Staatsbahnen die Versicherungsnrichtungen der Werkstätten äußerst lehrreich vorugen führen. Die Ausstellung veranstaltet u. a. Vorihrungen zur Sicherung des Verkehrs, um das Publikum lf die Gefahren des ständig wachsenden Verkehrs und chutz gegen diese aufmerksam zu machen.

— **Ein ungarisches Reisehandbuch.** Das Amtliche Fahrartenbüro der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ist it einem praktisch angeordneten Behelf der Verkehrserbung auf den Plan getreten. Es hat mit dem Motto: Wer nicht gereist ist — hat nicht gelebt!" ein 140 Seiten tarkes Heft: „Utitervek." (Reisevorschläge) erscheinen ssen, in dem ganz lückenlos, immer mit dem Blick aufs otwendige und Nützliche, alles zusammengestellt ist, was er Reisende, gleichviel, ob des Geschäfts oder Vergnügens egen, von der Zusammenstellung seiner Reise an bis ur Ankunft und Verständigung im fremden Lande unentehrlich benötigt. In drei Abschnitten: Vorbereitung, Unterwegs, Ankunft, faßte einleitend Generaldirektor Bársony alles Wissenswerte für den Bedarf des Durchschnittsreisenden zusammen. Er gibt darin nicht nur wohlgemeinte Ratschläge, was man tun könnte, um unbeanstandet und unverdrossen an sein Reiseziel zu gelangen, sondern erzählt in angenehmem Plauderton über die hohen Gebote des Reisens als weltgewandte Kunst, die ebenso beherrscht werden müsse wie jedes andere Gebiet des Berufslebens. Nach der Art einer stichwortartigen Anordnung, wo unter den einzelnen Titeln das Wichtigste phrasenlos und übersichtlich erzählt ist, stellt das Werkchen ein Kompendium dar aus den mannigfaltigen Bereichen der ausländischen Volks- und Wirtschaftskunde. Zwanzig Textseiten sind der modernen, zeitgemäßen Reiseform, den Gesellschafts- und Pauschalreisen gewidmet, die sich seit Jahren besonders in den angelsächsischen Ländern vollkommen eingebürgert haben und auch in Ungarn beliebt werden. Sowohl die Gesellschaftsreisen wie auch die Pauschalreisen (a forfait), bei denen gegen Vorauszahlung eines festen Betrages alle Reiseerfordernisse vor Antritt der Reise sichergestellt werden, bieten so überzeugende Vorteile, daß sich das Publikum im eigensten Interesse immer mehr dieser Reiseform bedient.

Zu dem Reisehandbuch gehört ein Kalenderprogramm der vom Ungarischen Fahrkartenbüro in der Zeit vom Juni 1928 bis Juni 1929 veranstalteten Gesellschaftsreisen mit genauer Angabe des Kostenpreises und des Besichtigungsprogrammes von Ort zu Ort. Schließlich findet man säuberlich ausgearbeitet etwa tausend Reisevorschläge von Budapest über alle fünf Weltteile nach Budapest zurück, mit Preisangaben, Hotelverzeichnissen, Zeitvergleichstabellen, Codeworten für den Hotelverkehr und sonstigem nützlichen Material, weshalb das Buch dem auf rasche Unterrichtung angewiesenen Reisenden unentbehrlich ist. Auch die große Allgemeinheit hat davon als Nachschlagewerk über Verkehr, Land und Leute einen wirklichen Nutzen.

— **Die Kohlenförderung Ungarns** betrug im Monat Juni d. J. 5 356 550 Q (Q = Meterzentner = 100 kg). Verglichen mit den Zahlen der Monate Juni 1927 und 1923, welches Jahr die beste Kohlenförderung Rumpfungarns auswies, zeigen sich folgende Ergebnisse:

Juni	1923	1927	1928
Kohlen	6 394 221 Q	4 986 587 Q	5 356 550 Q

Der Förderung des Juni 1923 gegenüber beträgt die Abnahme 16,5 %, dem Juni 1927 gegenüber die Steigerung 8 %.

Der Kohlentransport gestaltete sich folgendermaßen:

Juni	1923	1927	1928
Kohlen	5 801 527 Q	4 788 969 Q	4 979 907 Q

Dem Juni 1923 gegenüber ist der Rückgang 14 %, dem Juni 1927 gegenüber die Steigerung 4 %.

Die Kohlenausfuhr betrug im Juni 1928 212 731 Q, war somit um 103 031 Q geringer als im vergangenen Jahre.

Die Kohleneinfuhr betrug im Juni 1928 996 163 Q, Kokseinfuhr 334 402 Q, somit um 100 937 Q, bzw. um 48 273 Q mehr als im Juni vergangenen Jahres.

Die Ergebnisse des ganzen ersten halben Jahres 1928 gestalteten sich folgendermaßen:

	1923	1927	1928
Kohlenförderung	38 104 721 Q	32 265 055 Q	34 166 555 Q
Kohlenausfuhr	1 281 130 Q	1 668 745 Q	987 034 Q
Kohleneinfuhr	4 738 700 Q	4 618 220 Q	4 837 852 Q
Kokseinfuhr	710 240 Q	1 454 387 Q	1 916 897 Q

Die Kohlenausfuhr zeigt dem Juni vergangenen Jahres gegenüber einen Rückgang von 41 %. Die Ursache ist hauptsächlich in der Zollpolitik Serbiens und Rumäniens zu suchen, welche die Ausfuhrbestrebungen Ungarns unmöglich machte. Die Steigerung der Einfuhr ist durch den gesteigerten Bedarf der Haushälte und Gasfabriken an ausländischer Kohle begründet.

Niederlande.

— **Der V. Internationale Psychotechnische Kongreß** wurde vom 10.—14. September d. J. in Utrecht abgehalten. U. a. hielt hierbei Fräulein Dr. Maria Schorn aus Würzburg einen interessanten Vortrag: „Beiträge zur Psychologie der Eisenbahnunglücke." Der Kongreß sprach den Wunsch aus, daß im Interesse der öffentlichen Sicherheit die Ursachen schwerer Eisenbahnunfälle objektiv von einem Ausschuß studiert würden, in dem auch ein Vertreter der Psychotechnischen Association Sitz habe.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen.** Die Einnahmen der Schwedischen Staatsbahn betrugen im Juli 16,9 Mill. Kr. (im Vorjahre 18,3), die Ausgaben 12,9 Mill. Kr. (i. V. 13,3) und der Betriebsüberschuß 4,0 Mill. Kr. (i. V. 5,0). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt das Monatsergebnis einen Überschuß von 0,4 Mill. Kr.

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres betrugen die Einnahmen 103,0 Mill. Kr. (i. V. 111,1), die Ausgaben 91,5 Mill. Kr. (i. V. 91,8) und der Betriebsüberschuß 11,5 Mill. Kr. (i. V. 19,3). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt das Betriebsergebnis für die Zeit von Januar bis Juli einen Verlust von 13,7 Mill. Kr. (i. V. 5,4).

Die Anzahl der Reisenden belief sich im Juli auf 2,90 Mill. (i. V. 2,77), die beförderte Gütermenge blieb unverändert mit 0,86 Mill. t, die Beförderung von lappländischem Erz ging von 0,68 Mill. t auf 0,04 Mill. t zurück.

In der Zeit von Januar bis Juli wurden in diesem Jahre 17,05 Mill. Reisende (i. V. 16,48), 5,41 Mill. t Güter (i. V. 5,63) sowie 0,63 Mill. lappländisches Erz (i. V. 3,90) befördert.

Der nordschwedische Grubenkonflikt hat auf die Beförderung des lappländischen Erzes starken Einfluß ausgeübt. Die Julieinnahme der Staatsbahn bleibt um 2,0 Mill. Kr. hinter den Erwartungen zurück. Die obigen Zahlen bestätigen die Untersuchungen Akselssons, die wir an anderer Stelle dieser Nummer wiedergeben: Während beim Personenverkehr eine geringe Zunahme gegen das Vorjahr feststellbar ist, ist im Güterverkehr ein Stillstand oder unbedeutendes Steigen zu verzeichnen, wenn man den besonders einwirkenden, inzwischen beigelegten nordschwedischen Grubenkonflikt außer Betracht läßt.

Das Betriebsergebnis der schwedischen Privatbahnen verschlechterte sich weiter. Im Juni betrugen die Einnahmen 11,54 Mill. Kr. (i. V. 12,25), die Ausgaben 11,89 Mill. Kr. (i. V. 11,49), der Verlust mithin 0,35 Mill. Kr. (i. V. ergab sich noch ein Gewinn von 0,76 Mill. Kr.). Im ersten Halbjahr dieses Jahres beliefen sich die Einnahmen auf 64,32 Mill. Kr. (i. V. 69,50), die Ausgaben auf 67,49 Mill. Kr. (i. V. 68,19), und der Verlust auf 3,17 Mill. Kr. (im Vorjahre ergab sich ein Gewinn von 1,31 Mill. Kr.). Im ersten Halbjahr wurden 18,21 Mill. Reisende (i. V. 18,20) und 8,22 Mill. t Güter gegen noch 10,91 Mill. t im Vorjahre befördert. Während also bei den schwedischen Privatbahnen der Personenverkehr gegenüber dem Vorjahre gleich geblieben ist, weist der Güterverkehr, wohl infolge des steigenden Kraftwagenwettbewerbs, einen bedenklichen Rückgang auf.

— **Entwicklung des Personenverkehrs auf den Lettländischen Eisenbahnen.** Ungeachtet des stetig steigenden Automobil- und Autobusverkehrs in Lettland ist die Zahl der auf Lettländischen Eisenbahnen beförderten Personen weiter im Steigen begriffen. Im Wirtschaftsjahr 1927/28 wurden insgesamt 11,3 Mill. gegen 11,2 Mill. Reisende im Vorjahr befördert. Die Zunahme erstreckt sich fast ausschließlich auf den Inlandsverkehr, während der Auslands- und Durchgangsverkehr ungefähr gleich geblieben ist. Allerdings hat die gestiegene Personenbeförderungszahl mit der Vermehrung der Züge nicht Schritt gehalten, da die durchschnittliche Zahl von Reisenden je Zug von 150 auf 144 Personen zurückgegangen ist. Bemerkenswert ist, daß 96 % aller Reisenden in der billigsten Wagenklasse (III. Klasse) befördert wurden; auf die Benutzung der II. Klasse entfielen kaum 4 % und nur 0,01 % auf die der I. Klasse. — Was den Auslands- und Durchga verkehr betrifft, so zeigt sich, daß die Hoffnungen, Lettland als Durchgangsland auf den Fremdenverkehr setzt hat, sich bisher nicht erfüllt haben. Eine ger Zunahme läßt sich nur im Personenverkehr mit Est feststellen, während der Verkehr mit den anderen Nach staaten eine sinkende Richtung aufweist.

— **Fracht- und Reisegepäckversicherung auf den ländischen Eisenbahnen.** Die Hauptverwaltung der ländischen Eisenbahnen beschloß auf ihrer letzten Sitz eine nichtobligatorische Versicherung der Frachten und Reisegepäcks nach dem Muster der Versicherungen im w europäischen Personenverkehr einzuführen. Es ist in sicht genommen, einen Vertrag mit der Europäis Fracht- und Reisegepäck-Versicherungs-Gesellschaft a schließen.

— **Entsendung russischer Eisenbahnfachleute ins land.** Das Verkehrskommissariat der Sowjetunion b sichtigt, im kommenden Wirtschaftsjahr 1928/29 100 sische Eisenbahnfachleute nach dem Auslande zu ent den. Die erste Gruppe besteht aus 20 jungen Ingenieu die sich an den technischen Hochschulen in Charlot burg, Karlsruhe, Dresden und Hannover weiter ausbil sollen. Die zweite Gruppe, der 20 Ingenieure der Z tralen Eisenbahnverwaltung angehören, erhält vom V kehrskommissariat besondere Studienaufträge, die mit Erneuerung des russischen Eisenbahnwesens im Zus menhang stehen. Der dritten Gruppe gehören 60 Eis bahnbeamte an, die nach Westeuropa, Amerika und Ja auf zwei bis drei Monate entsendet werden. Diese Gru wird sich mit dem Studium des Verwaltungsapparates ausländischen Eisenbahnen, der Organisation des Eis bahnbetriebes, der Arbeit der Werkstätten usw. befass Ferner werden drei Eisenbahnbeamte der russischen H delsgesellschaft in New York „Amtorg" für einige Z zugeteilt.

— **Polnisch-lettländische Eisenbahnkonvention.** Wie Riga gemeldet wird, hat die lettische Regierung an Po die Bitte gerichtet, das einzige, derzeitig noch gelte provisorische Eisenbahnabkommen aus dem Jahre 19 das eine Anzahl von Mängeln und Lücken aufweist, du eine Eisenbahnkonvention abzulösen. Polen macht Abschluß einer solchen Konvention von verschiedenen dingungen abhängig, die nach Ansicht Lettlands unanneh bar seien.

— **Polnischer Durchgangsverkehr von und nach R land.** Nach einer kürzlich veröffentlichten polnisch Statistik wurden im Jahre 1927 im Durchgangsverke durch Polen 14 889 Wagen mit Gütern aus der Sowj union befördert, davon 11 519 Wagen nach Deutschla 2646 Wagen nach der Tschechoslowakei und 724 Wag nach Österreich. Nach der Sowjetunion gingen im Jah 1927 auf polnischen Eisenbahnen 9987 Wagen, und zw 7273 Wagen aus der Tschechoslowakei, 1555 aus Deuts land und 1159 Wagen aus Österreich.

— **Neue Pullmanwagen für die Polnischen Staatsbahn** Die Zahl der Personenwagen der polnischen Staatsbahn wird im Herbst eine wesentliche Erhöhung erfahren. V polnischen Verkehrsministerium sind insgesamt 155 Pu manwagen in Auftrag gegeben worden. Davon 100 Wag III. Klasse, 40 Wagen I. und II. Klasse und 15 gemisch Wagen (II. und III. Klasse). Fünfzehn dieser Wagen si bereits von der polnischen Wagenfabrik „Lilop, Rau Löwenstein" geliefert worden. Die Wagen besitzen vi Achsen und bestehen ganz aus Eisenkonstruktion. Sie sir auf den Linien Warschau—Danzig und Warschau—Krak eingestellt worden.

— **Bahnbau Pilgram—Teltsch—Znaim—Preßburg.** Angelegenheit des geplanten Bahnbaues Pilgram—Pre burg fand am 15. d. M. bei der Znaimer Stadtvertretun eine Beratung der Vertreter aller politischen Partei des Znaimer Kreises zwecks Stellungnahme statt. Die A geordneten wurden aufgefordert, sich für den Bahnbau b den maßgebenden Stellen einzusetzen. Die Strecke soll m

ener Hilfe ohne Inanspruchnahme des Staates gebaut rden. Bau- und Betriebskapital sind bereits von einer glisch-amerikanischen Finanzgruppe beschafft; es handelt h nur um die Erlangung der notwendigen Konzession. wird bloß die staatliche Garantie für den Erlös auf Dauer von zehn Jahren bis 3 % verlangt, was höchns 20 bis 25 Millionen Kc bedeutet. Die Gesellschaft ll diese Garantie aus den Betriebsergebnissen der Bahn m Staate zurückerstatten. Auf diese Art wird der Staat ie wichtige Verkehrslinie erhalten, ohne daß ihm daraus sten erwachsen.

— **Ausbesserungen der Brennerstrecke auf der italienien Seite.** Der Zustand der Brennerstrecke, wie sie nerzeit gebaut und in den Besitz der Italienischen atsbahnen übergegangen ist, ist durch orotopographische, planimetrische und altimetrische Charakterzüge kennzeichnet, die für eine Alpenbahn mit internationaln Verkehr sehr ungünstig genannt werden müssen.

Auf einer 88 km langen, von Bozen bis Brenner reichenn Strecke läuft die Eisenbahn auf einem leicht weichenn Boden, durch 70 km immer dem Ufer des Eisacks tlang, und ist von diesem reißenden Bergfluß, besonders den zahlreichen Engen, fortwährend gefährdet. Auf deren Teilstrecken schneidet die Bahn tief in das Tal n und ist der steten Gefahr von Abrutschungen von n steilen überhängenden Ufern ausgesetzt. Zwischen n Bahnhöfen von Campodazzo (Atzwang) und Ponte all' arco (Waidbruck) läuft die Eisenbahn in einer engen d schlängelnden Schlucht, in welcher selbst das Flußtt eingeengt werden mußte, um den Schienen Platz gewinnen. Diese Verhältnisse haben die Regelmäßigit und die Sicherheit des Betriebes auf dieser Strecke it ihrer Entstehung gefährdet.

Um diesen Zustand möglichst zu beseitigen, haben die alienischen Staatsbahnen schon bedeutende Geldbeträge rwendet und sind bereit, andere noch größere Opfer zuwenden. So ist für die Strecke Atzwang—Waidbruck r Bau von künstlichen Tunneln schon beschlossen, und tf anderen Teilstrecken ist eine Verlegung der Bahnie geplant.

Um die Leistungsfähigkeit der Linie zu erhöhen, ist it großem Geldaufwand die Erneuerung und die Verärkung der beiden Gleise auf der ganzen Länge Bozen—renner (88 km) durch Verlegung schwerer Schienen llendet worden, ferner werden die alten Brücken teilise verstärkt, teilweise durch neue ersetzt werden.

Das auf dieser Strecke verwendete Lokomotiv-, Zugd Bahnerhaltungspersonal ist gut ausgebildet; denn auf n hohen Bergstrecken findet dies Personal eine abechselnde lehrreiche Verwendung.

— **Zusammenstoß auf der Linie Caianello—Isernia.** m 18. September gegen Mittag stieß ein Materialzug, der e Station Isernia in der Richtung Sessano verlassen tte, im Tunnel zwischen Carpinone und Sessano auf nen mit Zement beladenen Wagen, der während des angierverschubes in der Station Sessano entlaufen war. a die Strecke dort sehr steil ist, war der Zusammenstoß ßerst gewaltig. Infolgedessen wurde der Gepäckwagen es Zuges, der vor der Lokomotive stand, und auf welchem ch zwölf Arbeiter befanden, vollständig zertrümmert. eun Arbeiter wurden dabei sofort getötet und drei schwer erwundet. Das Lokomotivpersonal ist unverletzt gelieben. Sobald der Stationsvorstand von Sessano das Entufen des Wagens wahrnahm, telegraphierte er seinem ollegen von Carpinone, welcher seinerseits sofort einen diensteten mit Fahrrad entsandte, um den Zug aufhalten u lassen, der kurz vorher mit nur drei Wagen abgefahren ar. Der Radfahrer konnte jedoch den Zug nicht mehr inholen, zumal er schon in den Tunnel eingefahren war, o eben das furchtbare Unglück geschehen ist.

— **Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahn-Kraftwagenverehr.** Wie auf manchen anderen Gebieten so auch in bezug uf die Aufnahme des Kraftwagenverkehrs in ihr Arbeitsebiet hat die englische Große Westeisenbahn eine führende Rolle gespielt. Sie war nämlich die erste unter den englischen Eisenbahngesellschaften, die einen fahrplanmäßigen Verkehr von Personenkraftwagen eingerichtet hat. Im August d. J. konnte sie auf ein 25jähriges Bestehen dieses Verkehrs zurückblicken, der außer während der Kriegszeit sich stetig und dauernd weiter entwickelt hat, so daß die Eisenbahngesellschaft heute über weit mehr als 100 Kraftfahrzeuge verfügt. Der erste Personenkraftwagen im Dienste einer Eisenbahn verkehrte im August 1903 zwischen Helston und dem Kap Lizard. Hier und da hatten zwar bereits einzelne Kraftwagen Güter im Anschluß an den Versand mit der Eisenbahn befördert, aber sogar in London wurden Personenomnibusse mit Kraftantrieb erst im nächsten Jahre eingeführt, so daß die Westbahn mit ihren Omnibussen allen anderen Verkehrsunternehmen weit voraus war. Das Unternehmen der Westbahn, das mit zwei alten gekauften 16 PS-Daimler-Omnibussen betrieben wurde, erregte damals ziemliches Aufsehen.

— **London—Edinborough ohne Zwischenaufenthalt.** In England hat es beträchtliches Aufsehen erregt, daß sowohl die London & Nordost-Eisenbahn wie auch die London, Midland & Schottische Eisenbahn in ihrem Fahrplan des vergangenen Sommers ein Schnellzugpaar vorsahen, das die Strecke London—Edinborough — auf der einen Eisenbahn 632 km, auf der anderen 643 km — ohne Aufenthalt durchfahren sollte. Die Züge sind gut besetzt gewesen, man sieht sich aber doch veranlaßt, ihren Verkehr im Winter wieder einzustellen. Um neben dem von Anfang bis zu Ende durchgehenden Verkehr auch denjenigen der dazwischenliegenden Städte zu bedienen, mußte hinter jedem der ohne Aufenthalt durchfahrenden Züge ein zweiter fahren, der an den wichtigen Zwischenpunkten hielt. Um diese beiden Züge zu rentierenden Unternehmen zu machen, dazu scheint aber doch der Verkehr zwischen London und Schottland nicht auszureichen. Züge mit hoher Fahrgeschwindigkeit und solche, die auf große Entfernung ohne Aufenthalt durchfahren, haben in England große werbende Kraft, und die Eisenbahngesellschaften legen daher auf derartige Züge besonderen Wert. Zwei Züge im wesentlichen zum Zwecke der Reklame auf weite Entfernung verkehren zu lassen, ging aber doch über das hinaus, was eine englische Eisenbahn auf diesem Gebiete zu tun gewohnt ist, und so verschwinden dann die beiden Züge, auf die England nicht wenig stolz war, wieder vom Fahrplan, sicherlich ebenso sehr zum Bedauern der Eisenbahngesellschaften wie zum Leidwesen der Reisenden. Es herrscht zwar auch im Winter zeitweilig lebhafter Verkehr zwischen England und Schottland, aber nur selten liegt Anlaß vor, einen Zug in zwei Teilen abzufertigen, und selbst wenn das an einzelnen Tagen nötig wird, kann das noch nicht den Verkehr von zwei Zügen an allen Tagen rechtfertigen. Mit Genugtuung wird aber von seiten der beteiligten Eisenbahnen hervorgehoben, daß die Durchführung der beiden Züge, die den Namen Flying Scotsman und Royal Scot trugen, während der Gültigkeitsdauer des Sommerfahrplans ein wertvoller Versuch war, der gezeigt hat, daß es technisch möglich ist, mit den Lokomotiven des heutigen Tages, allerdings bei Ablösung der Lokomotivmannschaft auf halber Strecke, Schnellzüge auf über 600 km Entfernung ohne Aufenthalt durchzuführen. Um diese Ablösung unterwegs zu ermöglichen, hat der Tender ähnlich wie ein D-Zug-Wagen einen Seitengang, durch den ein Verkehr zwischen dem Führerstand der Lokomotive und dem folgenden Wagen möglich ist.

Die Bequemlichkeiten, die der aufenthaltslose Zug im Sommer den Reisenden bot, sollen ihnen auch im Winter erhalten bleiben. Der Frisierraum ist in vier Monaten von über 4500 Personen benutzt worden, und er wird auch im Winter weiter zwischen London und Schottland laufen. Die Lokomotiven werden auch im Winter den Zug von einem Ende der Fahrt zum anderen ohne Wechsel befördern. Die Lokomotivmannschaft wird aber in Newcastle abgelöst werden. Die Fahrzeit bleibt unverändert. Der Flying Scotsman hat im Sommer bis Anfang September weit über 133 000 km ohne Störung zurückgelegt. Nur einmal wurde er unterwegs eine halbe Stunde aufgehalten, weil eine Straßenlokomotive eine Straßenkreuzung sperrte.

Fremde Erdteile.

— **Verhandlungen Rußlands über den Anschluß an die transpersische Eisenbahn.** Die russische Schiffahrtsgesellschaft „Kaspar" ist mit dem deutsch-amerikanisch-französischen Baukonsortium der transpersischen Bahn über ihre Beteiligung am Bau der persischen Hafenanlage in Bandargaz an der Astrabad-Bucht in Verhandlungen getreten. Der neue persische Hafen soll mit den russischen Häfen am Kaspischen Meer in ständige Schiffsverbindung treten. Die russische Gesellschaft will die Lieferung von Baumaterialien übernehmen, während die technische Leitung der Bauarbeiten beim Konsortium liegen soll.

— **Bau von Schmalspurbahnen in Sibirien.** Moskauer Pressemeldungen zufolge hat das Verkehrskommissariat der Sowjetunion dem Sibirischen Bezirkskomitee für Transportwesen den Auftrag erteilt, die Frage des Baus einiger Schmalspurbahnen in Sibirien zu prüfen. Diese Bahnen sollen so angelegt werden, daß sie die Zubringung von Getreidetransporten nach den Hauptlinien erleichtern.

— **Die Einnahmen der Chinesischen Ostbahn im ersten Halbjahr 1928.** Nach Angaben der Verwaltung der Chinesischen Ostbahn beliefen sich die Gesamteinnahmen dieser Bahn in der ersten Hälfte des laufenden Jahres auf 32,4 Mill. Rubel. Hieraus ergibt sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 1927 eine Einnahmesteigerung um das Doppelte. Im ersten Halbjahr 1924 betrugen die Einnahmen der Chinesischen Ostbahn noch 16,5 Mill. Rubel.

— **Die Eisenbahnen der Goldküste.** Nachdem Ende 1927 eine 158 km lange Neubaustrecke in Betrieb genommen worden ist, umfaßt das Eisenbahnnetz der Goldküste Strecken von zusammen 794 km Länge mit 74 Bahnhöfen und Haltestellen. In dem am 31. März 1928 zu Ende gegangenen Betriebsjahr haben die Betriebseinnahmen 1,2 Mill., die Betriebsausgaben 0,6 Mill. Pfd. betragen, so daß sich die erstaunlich niedrige Betriebszahl von 50 % ergab. Von dem Überschuß wurde allerdings ein erheblicher Teil durch den Schuldendienst und Ruhegehälter aufgezehrt, doch blieb dann immer noch ein Reingewinn von etwas über 131 000 Pfd. St. Der Personenverkehr hat stark zugenommen. Von dem Güterverkehr 750 000 t, war etwa die Hälfte Manganerz, 131 000 t Kakao und 116 000 t Feuerholz. Mit Genugtuung wird berichtet, daß 83 % der Züge ihr Ziel pünktlich zur fahrplanmäßigen Zeit erreichten. Vorarbeiten für eine Erweiterung des Eisenbahnnetzes sind im Gange.

— **Eigenartiger Bahnbau in Kanada.** Von The Pas in Manitoba nach dem etwa 140 km entfernten Bergwerksgebiet von Flin Flon ist zur Zeit eine Eisenbahn im Bau, die mit ungewöhnlicher Eile fertiggestellt werden muß. Für die Bauzeit waren nämlich ursprünglich zwei bis drei Jahre in Aussicht genommen, die Bergwerksgesellschaft setzte aber für den Unternehmer eine Belohnung von 250 000 Dollar aus, wenn er den Bau bis Ende 1928 fertigstellen würde. Um dies zu ermöglichen, mußte zu einem eigenartigen Bauverfahren namentlich in bezug auf die Verteilung der Baustoffe gegriffen werden. Auf dem festgefrorenen Boden wurde im vergangenen Winter auf die ersten 50 km das neue Gleis vorgestreckt, und auf diesem wurden die Baustoffe für den Rest der Strecke und die Ausrüstung für die Bergwerke vorgebracht. Auf dieser Strecke ist nämlich das Gelände ziemlich eben, von dünnem Waldbestand bedeckter Sumpf, der im Sommer kaum betreten werden kann. Dann beginnt eine Kette von schiffbaren Seen, an deren Ufern sich die Bahn hinzieht. Auf dieser Wasserstraße wurden dann die Baustoffe und Ausrüstungsteile auf Flößen und Prähmen weiter befördert. Auf den ersten 80 km waren die Erdarbeiten gering, aber in der Umgebung der Seen führt die Eisenbahn durch welliges, von felsigen Höhenzügen durchsetztes Gelände. Das Vorstrecken des Gleises auf der ersten Teilstrecke ging daher schnell vor sich, und auf der ganzen Länge konnten im vergangenen Winter Bauzüge verkehren. Die Baustoffe usw. wurden an der Gleisspitze abgelagert und im Frühjahr, nachdem die Seen eisfrei geworden waren, zu Wasser an die Verwendungsstelle gebracht. Auf der ersten Teilstrecke wurden an drei Stellen Kiesgrubenbetriebe eröffnet; mit Hilfe des dort gewonnenen Kieses wurde das Gleis auf die Soll-Höhe gehoben, unterstopft und verfüllt, und zwar wurde von allen drei Stellen aus nach beiden Richtungen gearbeitet. Sofort bei Beginn der Bauarbeiten waren an der Strecke Arbeiterlager errichtet worden. Ein Teil der Baustoffe wurde auf Schlittenwegen mit Hilfe von Zugmaschinen und Pferden an die Verwendungsstelle gebracht. Zum Betriebe wird die neue Eisenbahn an die Kanadischen Staatsbahnen verpachtet; der Pachtpreis ist so bemessen, daß sie nach zwanzig Jahren in das Eigentum der Staatsbahnen übergeht.

Wasserverkehr.

— **Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928.** Am 31. Aug. d. J. nahm der aus allen Teilen des Reiches stark besuchte von Generaldirektor Dr. Ott geleitete Deutsche Binnenschiffahrtstag in Königsberg (Pr.) seinen Anfang. In der geschlossenen Mitgliederversammlung des Zentral-Vereins für Deutsche Binnenschiffahrt e. V., die der öffentlichen Tagung vorausging, fanden die geschäftlichen Angelegenheiten der 59. Hauptversammlung des Zentralvereins ihre Erledigung. Der Deutsche Binnenschiffahrtstag 1929 wird im Zusammenhang mit der 60-Jahrfeier des Zentral-Vereins für Deutsche Binnenschiffahrt in Berlin stattfinden. Im Rahmen des umfangreichen Geschäftsberichtes für das Jahr 1927/1928 sprach der Geschäftsführer des genannten Vereins, Syndikus Erich Schreiber, über eine Reihe Verkehrsfragen, insbesondere behandelte er hierbei die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung und ihre Mängel.

In der hieran sich anschließenden öffentlichen Tagung hielt nach den Begrüßungsansprachen Ministerialdirektor Dr. Gährs einen Vortrag über den „Stand der Bauarbeiten an den deutschen Wasserstraßen". Nach diesem Vortrag ergriff Regierungspräsident Dr. Budding, Marienwerder, das Wort, um die trostlosen Verhältnisse der westpreußischen Binnenschiffahrt eindringlich zu schildern. Den zweiten Hauptvortrag der Veranstaltung hielt alsdann der Syndikus des Verbandes Ostpreußischer Industrieller e. V., Dr. Bock, Königsberg (Pr.), über „Die Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft". Über die „Verkehrsverhältnisse Oberschlesiens", insbesondere über die Pläne der „Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichen Verkehrswege des deutsch-oberschlesischen Industriegebietes" berichteten sodann Dr. Schaffrat (Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein) und Regierungsbaumeister a. D. Dr. Mast, Gleiwitz. In seinem Schlußwort ermahnte der Vorsitzende, Generaldirektor Dr. Ott, zur Einigkeit, um die großen Aufgaben, die der gemeinsamen Lösung harren, zu erfüllen.

— **Ein Merkblatt für die Schiffahrt im polnischen Korridor.** Der Binnenschiffsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland hat nach jahrelangem, fast völligen Stilliegen im laufenden Jahre die ersten Zeichen einer beginnenden Wiederbelebung aufzuweisen. Dies dürfte nicht zuletzt auf die Ergebnisse einer von westpreußischen Handelskreisen unternommenen Versuchsfahrt zurückzuführen sein, welche feststellte, daß trotz auf der Weichsel wielfach unterlassener Unterhaltungsarbeiten die Wasserstraßen, dank ihrer soliden Anlage, noch durchaus befahrbar sind.

Das Reichsverkehrsministerium hat nunmehr als Sondernummer 28 vom 3. September 1928 des Reichsverkehrsblattes (Karl Heymanns Verlag, Berlin W 8) ein „Merkblatt für den Durchgangsbinnenschiffsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland" herausgegeben, das von Interessenten beim Oberpräsidenten, — Wasserbaudirektion — in Königsberg i. Pr. gegen ein geringes Entgelt bezogen werden kann.

Das Merkblatt enthält alles, was der Schiffer oder Spediteur von den für diesen Verkehr geltenden staatsvertraglichen Vorschriften und den dazu vereinbarten bzw. erlassenen Ausführungsbestimmungen wissen muß.

Internationaler Verkehr.

— **Übersichtskarte der visumfreien Länder.** Die folgende, der „DAZ." entnommene Karte gibt einen Überblick über die europäischen Staaten, mit denen Deutschland die Aufhebung des Visumzwanges vereinbart hat (schraffiert), und die Staaten, für die der Visumszwang noch besteht (weiß).

— **Liste der Eisenbahnstrecken, Kraftwagen- und Schiffahrtslinien zum IÜG. und IÜP.** Das am 1. Oktober 1928 in Kraft tretende IÜG. und IÜP. gilt nach den Artikeln 1 § 1 dieser beiden Übereinkommen für diejenigen Strecken, die in den nach den Artikeln 58 dieser Übereinkommen vom Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern aufzustellenden Listen verzeichnet sind. Rechtzeitig hat dieses Amt auf Grund der ihm von den Vertragsstaaten gemachten Angaben diese beiden Listen im September 1928 herausgegeben. Es sind, wie gesagt, zwei sich nicht deckende Listen, eine zum IÜG. und eine zum IÜP., während bisher nur eine Liste zum IÜ., d. h. nur für die Güterbeförderung, galt.

In der äußeren Anordnung entsprechen die beiden neuen Listen der einen bisherigen. Die Staaten, die ihre Strecken den beiden Übereinkommen unterstellen, sind natürlich viel zahlreicher als bisher, und es erscheinen in den Listen alle Staaten, zwischen denen die Übereinkommen am 1. Oktober 1928 in Kraft treten, sohin alle Vertragsstaaten mit Ausnahme von Litauen, Griechenland und Portugal, welche drei Staaten bekanntlich die Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben. Die Artikel 2 § 1 der beiden Übereinkommen sehen als Neuerung vor, daß auch regelmäßig betriebene Kraftwagen- und Schiffahrtslinien in die Listen aufgenommen und damit den Übereinkommen unterstellt werden können.

Von dieser Möglichkeit ist besonders für das IÜP. reichlicherer Gebrauch gemacht. Die Bodenseeschiffahrtsstrecken sind von allen beteiligten Staaten (Deutschland, Österreich und die Schweiz) dem IÜP. unterstellt. Ferner hat Deutschland außer den Fährenverbindungen einige Seestrecken (Dagebüll—Wyk und Swinemünde—Danzig—Pillau), ferner ebenso Dänemark, Danzig, Finnland, Italien, Norwegen, Schweden und die Schweiz eine ganze Reihe von Schiffahrtslinien dem IÜP. unterstellt, die Schweiz ferner als Kraftwagenlinien die im Couponsverzeichnis des internationalen Verbandes für die Ausgabe zusammengestellter Fahrkarten aufgeführten Strecken.

— **Internationaler Verband der Spediteurorganisationen.** Am 7. September fand in Bern die zweite Generalversammlung der Spitzenorganisation der Spediteurverbände statt. Es waren die Verbände von Belgien, England, Deutschland, Holland, Österreich, Finnland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Ungarn, der Schweiz und des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen vertreten. Der New-Yorker Spediteurverband und der Verband französischer Spediteure wurden in den internationalen Verband aufgenommen.

Die Generalversammlung nahm eine vom Verband vorgelegte Schiedsgerichtsordnung an und wählte die Schiedsrichter. Ferner wurde ein Entwurf von Handelsgebräuchen der Spediteure gebilligt und als Richtlinien für die Länderverbände bezeichnet. Zu dem am 1. Oktober 1928 in Kraft tretenden Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wurde Stellung genommen und beschlossen, einzelne Wünsche an das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern gelangen zu lassen.

Die nächste Hauptversammlung soll in Brüssel stattfinden.

Luftverkehr.

— **Beförderungszahlen der K. L. M. in den Niederlanden.** Die Gesellschaft beförderte im August 1928 3150 Luftreisende und 72 010 kg Güter gegen 2016 Luftreisende und 43 449 kg Güter im gleichen Monat des vorigen Jahres, was einen Zuwachs an Reisenden von 55 % und an Gütern von 66 % bedeutet.

Durchschnittlich wurden täglich im August d. J. 117 Reisende und 2667 kg Güter befördert, im August 1927 betrugen diese Zahlen 75 bzw. 1609.

Am 4. August 1928 wurde mit 173 Luftreisenden die höchste Zahl der Luftreisenden erreicht.

Bücherschau.

— **Handbuch der physikalischen und technischen Mechanik.** Herausgegeben von Prof. Dr. F. Auerbach und Prof. Dr. W. Hort. Band I, Lieferung 2. Mit 303 Abbildungen im Text. Leipzig 1928. Verlag von Johann Ambrosius Barth. VIII, 388 S. Preis geh. 37,50 RM.

Die jetzt vorliegende neue Lieferung des „Handbuches der physikalischen und technischen Mechanik" bringt einige wichtige Abhandlungen. Zunächst behandelt Prof. Dr. Max Winkelmann-Jena die „Prinzipien der Mechanik" und entwickelt nach einer kurzen Darlegung der Grundbegriffe und Grundgesetze die allgemeinen Sätze der Systemmechanik und die Differentialprinzipe (Prinzip

von D'Alembut, von Lagrange und der virtuellen Arbeiten), sowie die Integral- und Minimumprinzipe (Energieprinzip, Hamiltonsche Prinzipe, Prinzip der kleinsten Wirkung, das Gaußische Prinzip vom kleinsten Zwang, das Hertz'sche Prinzip der geradesten Bahn). Reichsbahnoberrat Prof. Dr. Rudolf Skutsch-Berlin, als Mitglied des Reichsbahnzentralamts, den Fachgenossen wohlbekannt, erörtert in dem Abschnitt „Geometrie der Massen" die Momente verschiedener Ordnung von Flächen und Massen, wobei die von Poinsot und Reye entwickelte Massenreduktion durch äquivalente Gebilde, die sich durch große Anschaulichkeit auszeichnet, besonders liebevoll behandelt wird. Dr. Rudolf Beyer-Zwickau behandelt im Abschnitt „Geometrische Bewegungslehre" die Kinematik als die Lehre von der Bewegung, die lediglich die möglichen raumzeitlichen Veränderungen des Körpers unter Berücksichtigung seiner Massen betrachtet; er bringt ihre theoretischen Grundlagen und die wichtigsten Forschungsergebnisse und erläutert ihre Anwendungsmöglichkeiten auf Probleme und Aufgaben des Maschinenbaues. In dem Abschnitt „Zwanglaufmechanik" beschäftigt sich der gleiche Verfasser mit den Bildungsgesetzen der Mechanismen und Getriebe und geht auf die Analyse und Synthese der Getriebe näher ein. Der erste Herausgeber, Prof. Dr. Auerbach-Jena behandelt in der „Kinematik d Schwingungen und Wellen" die Erscheinungen der Schwi gungen und Wellen rein formal, d. h. in ihrer geon trischen und kinematischen Mannigfaltigkeit und Geset mäßigkeit; er erörtert im einzelnen Schwingungen i allgemeinen, Fouriersche Schwingungen und Lissajou schwingungen sowie die Wellenbewegung in vorbildlich Darstellungsweise. Ausgezeichnet ist der Abschnitt üb „Allgemeine Statik und graphische Statik der Systen starrer Körper" von Prof. Dr. Hans Reissner-Cha lottenburg. „Statik und Kinematik der einfachen Maschin behandelt zum Schluß Prof. Dr.-Ing. Paul Stephar Altona.

Die neue Lieferung zeigt in ihrer einheitlichen Durch arbeitung die sichere Führung durch die straffe Redaktio rühmend hervorzuheben sind die außerordentlich zahlreiche Literaturhinweise und die vorzüglichen Abbildunge Herausgeber und Verlag weisen darauf hin, daß infolg der Fortschritte der Forschung auf dem Gebiete der Mech nik eine Erweiterung des Werkes notwendig wird. Vo Standpunkte des Benutzers kann man nur damit einver standen sein. Sch.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 16. September 1928 starb in Heidelberg

Oberregierungsrat i. R.

Herr Ludwig Landenberger

im Alter von fast 84 Jahren.

Der Verstorbene ist im Jahre 1866 in den Dienst der damaligen Direktion der Großh. Badischen Verkehrsanstalten eingetreten. Nach Dienstleistung bei der Generaldirektion war er von 1896 an Vorstand des Betriebsamts Lauda, von 1898 an Vorstand des Betriebsamts Karlsruhe. Von 1905 an war er als Vorstand des Betriebsamts Mannheim zugleich Mitglied der Generaldirektion.

Im Jahre 1917 trat er nach 51jähriger ersprießlicher Tätigkeit in den wohlverdienten Ruhestand.

Wir werden das Andenken des Heimgegangenen, der durch sein umfassendes Wissen und durch sein liebenswürdiges verbindliches Wesen überall angesehen und beliebt war, stets in Ehren halten (1011)

Karlsruhe, den 18. September 1928.

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Am 17. September 1928 starb in Düsseldorf, wo er im Ruhestand lebte, der

Oberbaurat a. D.

Herr Max Stündeck

im Alter von nahezu 80 Jahren

Der Verstorbene hat mehr als 36 Jahre im Eisenbahndienst gestanden und zuletzt über acht Jahre bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. Januar 1911 der damaligen Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld als Mitglied angehört. Er hat sich besonders um die Entwicklung des Betriebes verdient gemacht und sich während seiner langen Dienstzeit die Hochachtung und Wertschätzung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind, in reichem Maße erworben. (1014)

Sein Andenken werden wir stets in hohen Ehren halten.

Elberfeld, den 19. September 1928.

Reichsbahndirektion Elberfeld.
Der Präsident.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 7. Oktober 1928 wird di 21,64 km lange regelspurige Neben bahn Mikultschütz—Brynnek für de Gesamtverkehr eröffnet.

An der neuen Strecke liegen vo Mikultschütz an in geographische Reihenfolge die Bahnhöfe 4. Klass Mikultschütz, Wieschowa, Broslawitz und Miedar. Zwischen Wieschowa und Broslawitz liegt der Haltepunkt Kaminietz, der lediglich dem Perso nenverkehr dient. Die vorgenannten Bahnhöfe erhalten die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Eil- und Frachtgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Fahrzeugen. Sie sind mit festen Rampen für Kopf- und Seitenverladung ausgerüstet. Beschränkungen in der Abfertigung von Sprengstoffen bestehen nicht.

Vom Tage der Eröffnung ab werden die neuen Stationen in den Reichs- und Privatbahngütertarif, in den Reichsbahntiertarif, in die Wechseltarife, und nach Bedarf in die internationalen Gütertarife einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben das Tarifbüro der Reichsbahndirektion Oppeln und die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 1. Oktober 1928. (1025)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

3. Schließung von Stationen.

Der an der Strecke Bufleben—Großenbehringen, zwischen den Stationen Brüheim-Sonneborn und Wangenheim gelegene Haltepunkt Eber-

..dt (Kreis Gotha) wird zum 7. Ok-..ber 1928 geschlossen. (1059)

Erfurt, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

öffnung des Haltepunktes Baden (r. Achim) für den Wagenladungsrkehr der angeschlossenen Werke.

Am 1. Oktober 1928 wird der ischen den Bahnhöfen Etelsen und him links der Bahnstrecke Langdel—Bremen gelegene Haltepunkt den (Kr. Achim), der bisher dem rsonen- und Gepäckverkehr diente, ch für die Abfertigung von Wagenlungsgütern der angeschlossenen erke eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, rengstoffen und Gegenständen, zu ren Ver- und Entladung eine Kopfmpe erforderlich ist, ist bis auf eiteres angeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird der altepunkt Baden (Kr. Achim) in die ütertarife aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben e Dienststellen Auskunft. (1032)

Hannover, den 19. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

röffnung des Bahnhofs Rothenfelde-Wolfsburg für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr.

Am 7. Oktober 1928 wird der wischen den Bahnhöfen Fallersleben nd Vorsfelde links der Bahnstrecke ehrte—Stendal gelegene Bahnhof Klasse Rothenfelde-Wolfsburg, der sher dem Stückgut- und Wagendungsverkehr der angeschlossenen Werke diente, auch für den Perso-en-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, wie allgemein für die Abfertigung on Wagenladungs- und Stückgütern, eichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, prengstoffen und Gegenständen, zu eren Ver- und Entladung eine Kopfmpe erforderlich ist, ist bis auf eiteres ausgeschlossen.

Zur Bedienung des neuen Bahnofs im Personenverkehr werden zuächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Lehrte nach Stendal die Züge Nr. 201, 207, 209, 213;
b) in der Richtung von Stendal nach Lehrte die Züge Nr. 202, 220, 224, 226.

Über die Höhe der Tarifsätze geben ie Dienststellen Auskunft. (1053)

Hannover, den 21. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

5. Änderung von Stationsnamen.

Die Schreibweise der an der Strek-e Berlin—Schneidemühl gelegenen Bahnhöfe Cüstrin Altstadt, Cüstrin Neustadt Hbf und Cüstrin-Kietz wird von sogleich ab in Küstrin Altstadt, Küstrin Neustadt Hbf und Küstrin-Kietz abgeändert. (1026)

Frankfurt (Oder), den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Osten.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 153 für Rübenrohzucker wird bis zum 30. April 1929 verlängert und die Mindestmenge auf 20 000 t herabgesetzt. (1037)

Berlin, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. September 1928.

Weitere Ermäßigung der Sätze des Ausnahmetarifs 57 für Chlorkalk zur Ausfuhr über See. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1020)

Altona, den 20. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. September 1928 wird Station Nabburg in den A. T. 58 (Reis) aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1028)

Altona, den 21. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden in der Entfernungstafel I des Heftes B (Entfernungen) für einige Bahnhöfe die Anstoßentfernungen ermäßigt; hierdurch ergeben sich im Verkehre von und nach diesen Bahnhöfen niedrigere Gesamtentfernungen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Stellen Auskunft. (1058)

Dresden, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif D 41 (Holzverkehr Polen—Niederlande).

Der Durchfuhrausnahmetarif D 41 (Holzverkehr Polen — Niederlande) vom 21. April 1927 bleibt noch bis auf weiteres in Kraft. (1055)

Breslau, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 ist in dem vorgenannten Durchfuhrausnahmetarif eine neue Abteilung 37 für Linoleum von Stationen in Italien bei Auflieferung mit direktem Frachtbrief nachzutragen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1060)

Altona, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1928, Tfv. 501.

Am 15. Oktober 1928 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Allgemeinen Tarifvorschriften. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt. Der Nachtrag ist bei den auf dem Titelblatt des Reichsbahn-Tiertarifs, Teil II (Tfv. 502) angegebenen Bezugsstellen erhältlich. Preis des Nachtrags 10 Rpf. (1061)

Berlin, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Verbandsgütertarif Teil II, Heft 2, Tfv. Nr. 157c.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der oben bezeichnete Verbandsgütertarif enthaltend die besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen vorläufig aufgehoben. Dienstanweisung über die Abfertigung und Rechnungslegung sowie Vorschriften für den Kontroll- und Abrechnungdienst bleiben in Kraft. (1062)

Köln, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 ändern sich bei 27 Privatbahnen die Zuschlagsfrachten.

Nähere Angaben enthält der am 27. September 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1049)

Berlin, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Ungarischer Güterverkehr. Umbehandlungstarif vom 1. Juli 1925.

Der obengenannte Eisenbahngütertarif wird mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (1043)

München, den 20. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6 w).

Ab 1. Oktober 1928 wird auf Seite 3 im Abschnitt III unter Ziffer 3 im ersten Absatz der Prozentsatz der Ermäßigung in der vorletzten Zeile von 12 % auf 16,8 % und in der letzten Zeile von 20 % auf 24,4 % erhöht. (1008)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6 x[1]).

Ab 1. Oktober 1928 erhält der erste Absatz im Abschnitt V folgende Fassung: Die Fracht wird nach den um 6 Rpf je 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 6 berechnet. (1007)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Ausnahmetarif 27.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 an erscheint der Ausnahmetarif K 27 für Güter der Tarifklassen A—C (ausgenommen Güter in Behälterwagen) in neuer Fassung. Soweit gegenüber der bisherigen Fassung Erschwerungen eintreten, treten sie erst am 1. Dezember 1928 in Kraft. (1056)

Stuttgart, den 24. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger) Tfv. 3.

In dem am 1. Oktober 1928 in Kraft tretenden Frachtsatzzeiger sind einige Änderungen vorzunehmen.

Näheres enthält der am 27. September 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1052)

Berlin, den 22. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II a (Allgemeine Bestimmungen für die Ausnahmetarife des Heftes C II b [Tfv. 5 b]), Tfv. 5 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der Nachtrag 1 herausgegeben. (1050)

Berlin, den 22. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 wird das Teilheft B I 9 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge 1—32 neu herausgegeben. Preis 0,25 RM. (1033)

Berlin, den 20. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 sind auf Seite 51, 59, 61 und 62 des Tarifs die Entfernungen für Obernzell, Oberötzdorf, Untergriesbach, Wegscheid und Wildenranna zu streichen und hierfür die folgenden neu nachzutragen:

	Anstoßpunkte										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Kilometer										
Obernzell	914	818	783	723	695	660	660	672	681	602	643
Oberötzdorf	925	829	794	734	706	671	671	683	692	683	654
Untergriesbach	922	826	791	731	703	668	668	680	689	680	651
Wegscheid	935	839	804	744	716	681	681	693	702	693	664
Wildenranna	927	831	796	736	708	673	673	685	694	685	656

München, den 21. September 1928. (10)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird das Teilheft B 117 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge 1—33 neu herausgegeben. Preis 1,50 RM. (1005)

Berlin, den 17. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 — Frachterhöhungen gültig vom 1. Dezember 1928 — soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden zur Kilometertafel I Nachtrag 33 und zur Kilometertafel II Nachtrag 33 herausgegeben. (1006)

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Berlin, den 17. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 24. September 1928 wird die Station Griesen (Obb.) Grenze als Empfangsstation in die Abt. C des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs 173 (Malz zur Ausfuhr) einbezogen. (1016)

Berlin, den 19. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird im Abschnitt Frachtberechnung des Ausnahmetarifs 7 i für Eisenerz der Absatz 2 neu gefaßt. (1048)

Berlin, den 22. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Nordisch-Ungarischer Güterverkehr. Umbehandlungstarif vom 1. Februar 1926. Nordisch-Jugoslawischer Güterverkehr. Umbehandlungstarif vom 1. Oktober 1926.

Die vorgenannten Eisenbahngütertarife werden mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben.

Näheres siehe Reichsbahntarifanzeiger. (104

München, den 20. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 27. September 1928 wird die Station Stotzheim a Versandstation im Ausnahmetarif 1 (Papier usw. zur Ausfuhr) nachgetragen. (103

Berlin, den 20. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 werden die Anstoßfrachtsätze im Verkehr mit Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Reichsverkehrsminister genehmigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1031

Altona, den 21. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Sachsen—Baden

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Neckarsteinach—Schönau b. Heidelberg wird der Bahnhof Schönau b Heidelberg in die Entfernungstafel des Heftes B (Entfernungen) aufgenommen. Die Entfernungen werden gebildet durch Anstoß von 183 km an Anstoßpunkt 2 oder von 249 km an Anstoßpunkt 3. (1029

Dresden, den 21. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

) tsch-Tschechoslowakischer Güterkehr (Kohlenverkehr von oberniederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

it Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 den sämtliche Angaben und chtsätze für Koks nach den tschelowakischen Stationen Chřibská-miště und Police-Žandov geänt. Näheres durch Tarif- und Verrsanzeiger. (1030)

resden, den 21. September 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

---

itscher Eisenbahn-Personen-, Gek- und Expreßguttarif, Teil I. itscher Eisenbahn-Personen-, Gek- und Expreßguttarif, Teil II.

Aus Anlaß der Neuordnung der rpreise der Deutschen Reichsbahn cheint mit Gültigkeit vom 7. Oker 1928 zum Deutschen Eisenbahnrsonen-, Gepäck- und Expreßgutif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 8 (Tarifverzeichnis Nr. 600) der chtrag I; der Reichsbahn-Personenl Gepäcktarif, Teil II (Tarifverchnis Nr. 601) erscheint zu dem annten Zeitpunkt neu. Auf die kanntmachung im Tarif- und Verrsanzeiger für den Personen-, Gek- und Expreßguttarif der Deutn Reichsbahn und der deutschen ivateisenbahnen (TVA. III) wird gewiesen. (1010)

Berlin, den 18. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektionen Berlin und Erfurt.

---

iterverkehr Nordische Länder—terreich/Tschechoslowakei (Umbehandlungstarife).

Am 1. Oktober 1928 treten die für se Verkehre bestehenden Umbendlungstarife außer Kraft. Näheres rch Reichsbahntarifanzeiger. (1027)

Altona, den 21. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
amens der Verbandsverwaltungen.

---

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 27. September 28 wird die Station Ruhleben als ersandstation in den Ausnahmerif 159 für Papier usw. zur Aushr einbezogen. (1047)

Berlin, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 47.

Mit Gültigkeit vom 27. September 28 wird die Station Gesundbrunnen agerhof in den Ausnahmetarif K 47 nbezogen. (1036)

Berlin, den 20. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, gültig vom 1. August 1928.

Der obengenannte Eisenbahn-Gütertarif wird mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1018)

München, den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Jugoslawischer Güterverkehr. Artikeltarif für getrocknete Pflaumen vom 20. September 1928.

Das Vorwort und der Abschnitt A (Bes. Zusatzbestimmungen zum IÜG.) werden ab 1. Oktober 1928 geändert. Näheres Reichsbahn-Tarifanzeiger.

München, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt (1042)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks von den Saarbahnen nach Österreich und weiter.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1928 wird der Abschnitt C) „Frachtsätze" geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1046)

München, den 20. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Bulgarischer Güterverkehr. Umbehandlungstarif vom 1. September 1927.

Der obengenannte Eisenbahngütertarif wird mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben.

Näheres Reichsbahnverkehrsanzeiger. (1045)

München, den 20. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden Jena-Zwätzen, Oberlauscha und Schwallungen im Abschnitt 110 aufgenommen, mit Gültigkeit vom 4. Oktober 1928 die Zuschlags- und Anstoßfrachten der Gera—Meuselwitz—Wuitzer, der Kreis Altenaer Eisenbahn und des Bahnhofs Ürdingen erhöht und mit Gültigkeit vom 20. November 1928 die Bestimmungen über Erhebung der Umladegebühren der Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn geändert.

Näheres enthält der am 20. September 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1009)

Berlin, den 17. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 27. September 1928 wird die Station Köln-Dellbrück als Versandstation der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen aufgenommen. (1035)

Berlin, den 20. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Französisch-Belgisch-Luxemburgisch-Südslawischer Güterverkehr, Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1925.

Der obengenannte Eisenbahn-Gütertarif wird mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben.

Ab 1. Oktober 1928 gelten für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschließlich Fahrzeuge, lebender Tiere und Leichen):

a) das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (IÜG.) nebst Einheitlichen Zusatzbestimmungen,
b) das Internationale Reglement für Privatwagen (IRP.). (1015)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Grupnenverwaltung Bayern

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung wird die Station Schönau b. Heidelberg der Reichsbahndirektion Karlsruhe in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger. (1017)

Erfurt, den 19. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Am 7. Oktober 1928 werden die Bahnhöfe Großdehsa-Oelsa, Halbau am Hochstein und Kleindehsa der Neubaustrecke Lôbau (Sa.)—Obercunewalde aufgenommen. Im Tarif erhält Fleißen eine Anmerkung. Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger I. (1057)

Dresden, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c, Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 treten bei Brake (Oldbg.), Brake (Oldbg.) Pier, den Bremer Bahnhöfen, Bremerhaven, Wesermünde, Wesermünde (Lehe), Wulsdorf, Nordenham, Nordenham Fischereihafen und Rostock Hbf. Gebührenerhöhungen ein.

Nähere Auskunft gibt der am 27. September 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1051)

Berlin, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Österreich usw. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 16. April 1925. Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 1. September 1924. Nordisch-italienischer Güterverkehr. Umbehandlungsverkehr. Tarif vom 16. April 1925. Niederländisch-italienischer Güterverkehr. Umbehandlungsverkehr. Tarif vom 16. April 1925.

Die obengenannten Kundmachungen und Tarife nebst den hierzu gehörigen Dienstanweisungen werden mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben.

Ab 1. Oktober 1928 gelten für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Leichen im Verkehr zwischen den obengenannten Ländern und Italien:

a) das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (IÜG.) nebst Einheitlichen Zusatzbestimmungen,
b) das Internationale Reglement für Privatwagen (IRP.).

Die Bestimmungen zu a) sind enthalten im „Internationalen Eisenbahn-Gütertarif (IGT.)“ Nr. 100 des deutschen Tarifverzeichnisses, Ausgabe vom 1. Oktober 1928, die Bestimmungen zu b) im Anhang I dieses Tarifes. (1054)

München, den 22. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Französisch-belgisch-luxemburgisch-tschechoslowakische, österreichische und ungarische Güterverkehre durch Deutschland.

Mit Ablauf des 30. September 1928 treten die Eisenbahngütertarife, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für die durchgehende Beförderung von Eil- und Frachtgütern, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Leichen für die genannten Güterverkehre ohne Ersatz außer Kraft. Die Beförderung regelt sich nunmehr ab 1. Oktober 1928 nach den Bestimmungen des „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) vom 23. Oktober 1924 mit den einheitlichen Zusatzbestimmungen“ sowie nach dem „Internationalen Reglement für Privatwagen“, das als Anhang zum „Internationalen Eisenbahngütertarif (IGT.)“ veröffentlicht ist. (1019)

Köln, den 15. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Der Eisenbahn-Gütertarif vom 10. März 1924 wird ab 1. Oktober 1928 aufgehoben. Näheres im Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1034)

Dresden, den 21. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Tfv. 354. Österreichisch-Schweizerischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif vom 1. September 1925.
Tfv. 390. Tschechoslowakisch-Schweizerischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif vom 1. September 1925.
Tfv. 399. Ungarisch-Schweizerischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif vom 1. September 1925.
Tfv. 382. Südslawisch-Schweizerischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif vom 1. Januar 1926.
Tfv. 374. Rumänisch-Schweizerischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif vom 1. Januar 1926.

Die obengenannten Eisenbahngütertarife werden mit Ablauf des Monats September 1928 aufgehoben.

Ab 1. Oktober 1928 gelten für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Leichen im Verkehr zwischen den obengenannten Ländern im Durchgang über deutsche, österreichische, tschechoslowakische, ungarische, südslawische, polnische und italienische Bahnen, sei es über eine oder mehrere dieser Bahnen:

a) das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (IÜG.) nebst Einheitlichen Zusatzbestimmungen,
b) das Internationale Reglement für Privatwagen (IRP.).

Die Bestimmungen zu a) sind enthalten im „Internationalen Eisenbahn-Gütertarif (IGT.)“ (Nr. 100 des deutschen Tarifverzeichnisses), Ausgabe vom 1. Oktober 1928, die Bestimmungen zu b) im Anhang I dieses Tarifes. (1013)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 1 a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A. Gültig vom 1. Oktober 1928.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1928 ist in der Ziffer 13 der Anlage II auf Seite 94 in der vierten Zeile der zweiten Spalte das Wort „Papierspäne“ zu ändern in „Papierabfälle (Altpapier), auch gepreßt“. (1024)

Berlin, den 20. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif Nr. 32 a für Malz.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1928 wird Ausnahmetarif 32 a für Malz von Staatsgrenze bei Marchegg und Staatsgrenze bei Nickelsdorf nach Emmerich Grenze eingeführt.

Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 20. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt (1040)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnitta

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober
sind auf Seite 11 und 14 des Ta
nachstehende Entfernungen abz
dern.
Obernzell — Passau Hbf. vor
auf 19 km,
Oberötzdorf — Passau Hbf.
39 auf 30 km,
Untergriesbach — Passau
von 33 auf 27 km,
Wegscheid — Passau Hbf.
54 auf 40 km,
Wildenranna — Passau Hbf.
42 auf 32 km. (10
München, den 20. September 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bay

Wechselgüterverkehr Sachsen—Bayern (rechtsrhein. Netz), W deutsch-Sächsischer Güterverk Wechselgüterverkehr Sachsen—Pf Wechselgüterverkehr Sachsen—Ba Wechselgüterverkehr Sachsen—W temberg. Verkehr Gera—Meuselw —Wuitzer Eisenbahn — Reichsba direktion Dresden. (10

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1
werden einige neue Stationen
Bezirks Dresden in die Tarife auf
nommen. Näheres hierüber und ü
weitere Tarifergänzungen im TVA

Dresden, den 19. September 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Jugoslawischer Güterv kehr. Umbehandlungstarif vom 1. April 1926.

Der obengenannte Eisenbahngüt tarif wird mit Ablauf des Mon September 1928 aufgehoben. Nähe Reichsbahntarifanzeiger. (10

München, den 21. September 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

7. Personen- und Güterverkel

Am 1. Oktober erscheint eine ne Preistafel für die Rheinuferbahn. enthält geänderte Fahrpreise für d Personenverkehr. Erhöhungen tret vorbehaltlich der Genehmigung Aufsichtsbehörde, am 7. Oktober Kraft. (103

Köln, den 21. September 1928.
Direktion
der Köln-Bonner Eisenbahnen.

8. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Tarif für den Personen- und Gepäc verkehr der Deutschen Reichsbah Gesellschaft mit den Kleinbahnen u Fähren im Bezirk der Reichsbah direktion Oldenburg (Tfv. 684).

Zum 7. Oktober erscheint Nac trag 1. (102

Oldenburg, den 20. September 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oldenburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Ber

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 40 Berlin, den 4. Oktober 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Personentarifreform der Reichsbahn.

Anordnung der Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Personen- und Gepäckverkehr und über den Güterverkehr.

Die neue Eisenbahnverkehrsordnung für die Tschechoslowakei.

Der Reichsverband der Eisenbahnvereine auf der Pressa in Köln und seine Bestrebungen.

Nachrichten.

Deutschland: Monatskarten der Reichsbahn. — Der Verkehr auf den Berliner Hoch- und Untergrundbahnen. — Die „General Eastern Passenger Agents Association". — Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. — Vortragsprogramm des „Hauses der Technik" in Essen. — Verwaltungs-Akademie Berlin. — Reichsbahnwissenschaftliche Woche in München. — Personalnachrichten aus der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Österreich: Internationaler Kongreß für Brückenbau und Hochbau.

Niederlande: Außenhandel der Niederlande im Januar—August 1928. — Bau eines Eisenbahnererholungsheims.

Übrige europäische Länder: Neue Lokomotivbauten für Finnland. — Frachtvergünstigungen für gewisse Einfuhrwaren auf den finnländischen Eisenbahnen. — Abschluß einer Untersuchung über Eisenbahnunfälle in Sowjetrußland. — Der Ausbau des polnischen Eisenbahnnetzes. — Grundsteinlegung für das neue Gebäude der Warschauer Eisenbahndirektion. — Eisenbahnzusammenstoß und Tunneleinsturz in Spanien. — Der italienische Handel mit Südslawien. — Einschränkung der Ausgaben bei den französischen Eisenbahnen. — Aufforderung zur Sparsamkeit bei einer englischen Eisenbahn. — Schlafwagen 3. Klasse in England. — Umbau der Untergrundhaltestellen Charing Cross. — Taubenverkehr einer englischen Eisenbahn. — Umbau einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke in eine eingleisige.

Fremde Erdteile: Eisenbahnneubauten in der Türkei. — Japans Eisenbahnen nach dem großen Erdbeben 1923. — Einnahmen der Niederländisch-Indischen Staatsbahnen. — Güterwagengestellung in den Vereinigten Staaten. — Bekämpfung des Lärms bei einer amerikanischen Eisenbahn. — Der Bau der Hudsonbai-Eisenbahn. — Übersicht über die Eisenbahnen Brasiliens.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Personentarifreform der Reichsbahn.

Von Dr. **Fritze**, Erfurt.

Das Reichsbahngericht sagt in seiner Entscheidung auf den Antrag der Reichsbahn-Gesellschaft wegen Tariferhöhung:

„Auch die Einrichtung von drei Klassen statt bisher vier erscheint dem Gericht um deswillen richtig, weil die Reichsbahn hiermit nicht etwas besonders Neues schafft, sondern lediglich die praktischen Folgen aus einer Entwicklung in der Benutzung der Wagenklassen zieht, die tatsächlich schon lange eingetreten ist."

Damit ist der Kernpunkt der Änderung der Personentarife, die am 7. Oktober in Kraft tritt, getroffen: es wird mit der tarifarische Schlußstrich unter eine Entwicklung gesetzt, die sich im Laufe von Jahrzehnten angebahnt hat, die fortschreitende Verbesserung der 4. Klasse und damit gleichlaufend die Abwanderung der Reisenden aus der 3. in die 4. Klasse.

Die 4. Klasse blickt bei der Preußischen Staatsbahn auf eine Geschichte von 72 Jahren zurück: im Jahre 1856 wurde sie bei der Preußischen Ostbahn eingeführt, nachdem sie schon vorher einzelne westdeutsche Privatbahnen für den Arbeiterverkehr eingerichtet hatten. Die übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen folgten dem preußischen Beispiel überhaupt nicht oder nur zögernd und mit Einschränkungen. Erst die Reichsbahn brachte für das ganze Gebiet der früheren Staatsbahnen die einheitliche 4. Klasse mit dem gleichen 33⅓ % unter dem der 3. Klasse liegenden Tarif.

Jetzt folgt die Reichsbahn-Gesellschaft unter dem Zwang der Verhältnisse wieder dem Vorbild der meisten außerdeutschen Länder, die nur drei Wagenklassen führen, und dem der Stadt- und Überlandbahnen, bei denen die Entwicklung durchweg auf eine Verminderung der Klassen hindrängt. Mit gutem Grunde ist die Reichsbahn aber nicht zum Einklassensystem der Vereinigten Staaten von Amerika übergegangen, auch nicht zum reinen Zweiklassensystem der englischen Bahnen, sondern hat nach dem Vorbild der meisten Länder des Kontinents drei Klassen beibehalten. Die 1. Klasse wird allerdings auf eine

noch geringere Zahl von Zügen als jetzt schon beschränkt: seit Jahren wird sie nur mehr in D-Zügen gefahren, vom 7. Oktober an wird sie auch aus den minder wichtigen D-Zügen entfernt und nur in FD-Zügen, den wichtigeren, insbesondere den internationalen D-Zügen und in Schlafwagen weiter geführt. Praktisch kann man jedenfalls das neue Tarifsystem als Zweiklassensystem bezeichnen.

Nachdem einmal der Entschluß gefaßt war, die 4. Klasse aufzuheben, ergab sich die Notwendigkeit, eine Reihe schwerwiegender tariflicher und betrieblicher Entscheidungen zu treffen.

In tariflicher Hinsicht kam es darauf an, den Preis der einheitlichen Holzklasse nicht zu hoch über dem der jetzigen 4. Klasse anzusetzen, den Berufsverkehr zu schonen, den Preis der 2. Klasse in ein richtiges Verhältnis zu dem der 3. Klasse zu setzen und dabei nicht nur im ganzen die bisherigen Einnahmen zu erreichen, sondern darüber hinaus noch einen Teil der Mehreinnahmen aufzubringen, die die Reichsbahn für unumgänglich nötig hält und das Schiedsgericht für angemessen erklärt hat.

Für den Betrieb ergab sich die Frage: Wie können die jetzt den Reisenden 4. Klasse nicht zur Verfügung stehenden Zuggattungen — Schnell- und Eilzüge — mit ihren knappen Fahrzeiten und dem beschränkten Park an den für hohe Geschwindigkeiten geeigneten vierachsigen Wagen weiter gefahren werden, wenn sie für die Menge der jetzigen Reisenden 4. Klasse freigegeben werden? Daß der geringe Schnellzugzuschlag, der jetzt erhoben wird — in 3. Klasse 0,5 bis 1,5 RM —, nicht genügte, um die Überfüllung der Schnellzüge zu hindern, lag auf der Hand. Es mußten unbedingt weitere Sicherungen geschaffen werden, um jeder Zuggattung den ihr zukommenden und bisher von ihr bedienten Verkehr ungefähr zu erhalten und vor allem die ohnehin z. T. schon zu stark belasteten D-Züge vor einem Massenverkehr auf kurze Strecken zu sichern.

Die Tarifreform erreicht dieses Ziel nicht auf dem bisweilen vorgeschlagenen Wege, die Grundpreise der gleichen Klassen in den einzelnen Zuggattungen verschieden hoch zu bemessen, in der Erkenntnis, daß verschiedene Grundpreise für die Beamten und die Reisenden keine Entlastung, sondern eine Erschwerung bedeuten würden. Vielmehr bemißt sie den Grundpreis jeder Klasse für alle Zuggattungen gleich hoch und erreicht das Ziel durch Zuschläge für die Zuggattungen, die betrieblich der Schonung bedürfen und dem Reisenden besondere Annehmlichkeiten bieten. Bei der Bildung der Zuschläge ist mit gutem Grunde an dem abfertigungstechnisch einfachen Zonensystem festgehalten worden, ungeachtet des Schönheitsfehlers, den die Preissprünge an den Zonen-Endpunkten immer darstellen.

Das Zonensystem bot dazu den Vorteil, daß es den Nahverkehr mehr belastete als den Fernverkehr, da der kilometrische Gesamtfahrpreis (Grundfahrpreis + Zuschlag) mit der wachsenden Entfernung sinkt. Um die erforderlichen Mehreinnahmen zu erbringen und um gleichzeitig die Schnellzüge vom Massenverkehr freizuhalten, sind die Schnellzugszuschläge in 2. und 3. Klasse verdoppelt und außerdem zwei neue Zonen (über 225 und über 300 km) geschaffen worden. Damit steigt der Schnellzugzuschlag in 2. Klasse bis auf 10 RM (jetzt 3 RM), in 3. Klasse auf 5 (bisher 1,50) RM. Diese starke Erhöhung der Schnellzugzuschläge war um so eher zu vertreten, als infolge der Senkung der Einheitssätze selbst diese erhöhten Zuschläge auf mittlere Entfernungen keine Verteuerung, auf große Entfernungen eine Verbilligung des Reisens bedeuten. Auch für die 1. Klasse sind die gleichen fünf Zuschlagzonen eingeführt, für die Bemessung der Zuschläge waren hier indessen andere Gründe maßgebend (siehe weiter unten).

Nach Zusammenlegung der beiden Holzklassen waren auch Maßnahmen zum Schutze der Eilzüge nötig. Man hätte daran denken können, die Eilzüge für alle Fahrpreisermäßigungen zu sperren und ihre Benutzung auch auf Fahrkarten zum Regeltarif — wie es in anderen Ländern vielfach bei Schnellzügen geschieht — an eine Mindestentfernung zu knüpfen. Der völlige Ausschluß der Eilzüge auf Fahrpreisermäßigungen erwies sich aber als undurchführbar, besonders mit Rücksicht auf die Monatskarteninhaber im Ruhrgebiet; auch der Ausschluß der Kurzstreckenreisenden ist etwas für Deutschland ganz Neues und wäre bei der engen Verschlingung des Netzes schwer durchzuführen gewesen. So blieb auch für den Eilzug ein Zuschlag als das einzig mögliche Sicherungsmittel übrig. Der Eilzugzuschlag ist wie der Schnellzugzuschlag zonenmäßig gebildet und durchweg halb so hoch wie dieser. Nur ist zur Schonung der Entfernungen bis 35 km noch eine Nahzone geschaffen worden, für die der Zuschlag in 2. Klasse 50 Rpf, in 3. Klasse 25 Rpf beträgt. Auch diese Zuschläge bedeuten nur für einzelne ganz kurze Reisen eine Verteuerung, sonst tritt im Eilzug durchweg trotz der Zuschläge eine Verbilligung ein.

Um die Schnell- und Eilzüge in ihrer glatten Durchführung nicht zu beeinträchtigen, war es selbstverständlich nötig, die Ermäßigungen, die jetzt nur in 4. Klasse gewährt werden — besonders die Teilmonatskarten, Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten auch künftig von Schnell- und Eilzügen auszuschließen. Solange sich nicht übersehen läßt, welchen neuen Verkehr die Schnellzüge künftig zu bewältigen haben, mußten sie bis auf weiteres auch für Sonntagsrückfahrkarten gesperrt werden, während die Eilzüge gegen Zahlung des Eilzugzuschlages zugelassen worden sind.

Die — wie oben dargelegt — für alle Zuggattungen gleichen Einheitssätze betragen:

Holzklasse (3. Klasse) 3,7 Rpf/km,
Polsterklasse (2. Klasse) 5,6 Rpf/km,
Luxusklasse (1. Klasse) 11,2 Rpf/km.

Die Einnahme aus den Grundfahrpreisen der Holzklasse beträgt erheblich weniger als die bisherige Einnahme aus den Grundfahrpreisen (ohne Zuschläge) 3. und 4. Klasse. Nur die erhöhten Zuschläge, die erwartete Aufwanderung in höhere Klassen und die erhoffte Verkehrssteigerung machten es möglich, den Preis der Holzklasse nur 12 % über dem der jetzigen 4. Klasse und 25 % unter dem der 3. Klasse zu halten. Damit ist der neue Einheitspreis 3. Klasse mit Steuer nur 23 % und ohne Steuer nur 12 % höher als vor dem Kriege.

Nachdem der Satz der 3. Klasse festlag, mußte auch der Grundfahrpreis der 2. Klasse, der jetzt 7,5 Rpf/km beträgt, wesentlich herabgesetzt werden: nach allgemeiner Erfahrung darf das Spannungsverhältnis zwischen der Holzklasse und der unteren Polsterklasse nicht mehr als 1 : 1½ betragen, wenn die Polsterklasse nicht veröden soll. Für die Reichsbahn kam als Grund für die starke Senkung — um rund 25 % — noch die fast durchweg ungenügende Benutzung der 2. Klasse in Personenzügen hinzu: nur eine durchgreifende Senkung der Fahr-

se 2. Klasse, die künftig nur 12 % über dem jetzigen s 3. Klasse liegen, läßt eine bessere Benutzung der lasse erwarten.

Der Einheitssatz der 1. Klasse entsprach bis- dem Preis der 2. und 4. Klasse zusammen. Er müßte jetzt äußerstenfalls gleich dem der 2. und 3. Klasse, für 1 km 9,3 betragen. Das war auch ursprünglich gesehen. Nachdem das Reichsbahnschiedsgericht aber volle Erhöhung der 1. Klasse wegen ihrer Eigenschaft Luxusklasse befürwortet hatte, ist die Reichsbahn die- Anregung gefolgt und hat den Einheitssatz auf das pelte dessen der 2. Klasse, also auf 11,2 Rpf/km fest- tzt. Wollte die Reichsbahn den schon jetzt durch das gzeug stark konkurrenzierten Verkehr 1. Klasse nicht h mehr einbüßen, so blieb nichts übrig, als den Schnell- zuschlag der 1. Klasse weniger zu erhöhen, als ur- inglich vorgesehen war. Zunächst war in Aussicht ge- men, den Zuschlag 1. Klasse 1½ mal so hoch wie 2. Klasse (die für die praktisch fast ausschließlich Frage kommenden Entfernungen über 300 km auf RM) anzusetzen. Da der Einheitssatz 1. Klasse aber rd. pf/km mehr erhöht worden ist, als zunächst in Aussicht ommen war, erschien es zweckmäßig, den Schnellzug- chlag 1. Klasse mit dem 2. Klasse gleichzustellen, also höchstens 10 RM zu begrenzen. Auch die Zuschläge FD-Züge und FFD-Züge sind in 1. und 2. Klasse gleich alten worden, sie betragen für FD-Züge 4 RM, für D-Züge 8 RM.

Der tägliche Verkehr (Berufs- und Schülerver- r) ist teils von der Erhöhung ganz frei gelassen, teils mäßigt, in keinem Fall aber verteuert rden. Dadurch ist das Verhältnis der Zeitkarten zu gewöhnlichen Fahrpreisen 3. Klasse noch günstiger staltet worden. So entspricht der Preis der meist be- tzten Zeitkarte, der Arbeiterwochenkarte

auf	5	km	dem	Preis	von	4½	einfachen	Fahrten
„	10	„	„	„	„	4¼	„	„
„	15	„	„	„	„	4	„	„
„	20	„	„	„	„	3⅝	„	„
„	30	„	„	„	„	3	„	„

ährend vor dem Krieg die Arbeiterwochenkarte soviel e sechs einfache Fahrten kostete und dabei auf sechs n- und Rückfahrten beschränkt war, jetzt aber zu be- big vielen Fahrten im Lauf der Woche — auch an Sonn- gen — gilt.

Die Schülermonatskarten 3. Klasse sind auf dem Stand r jetzigen 4. Klasse belassen, die 2. Klasse um rund 25 % senkt worden.

Bei den Monatskarten sind zwei Arten ge- haffen worden: eine, die nur für Personenzüge gilt, d eine für Personen- und Eilzüge. Die Monatskarten Klasse Personenzug entsprechen im Preis denen der tzigen 4. Klasse, die 2. Klasse Personenzug sind um rund billiger als die jetzigen Monatskarten 2. Klasse. Die onatskarten 2. und 3. Klasse Eilzug sind durchweg genau teuer wie die jetzigen Monatskarten beider Klassen. m dem Reisenden, der nur gelegentlich auf seine Monats- arte Eilzüge benutzen will, dies auf die billigere Monats- arte zu ermöglichen, sind auch die Monatskarten Per- nenzug für Eilzüge gegen Zahlung des vollen Eilzug- uschlages zugelassen worden, während auf die jetzige onatskarte 4. Klasse der Übergang in einen Eilzug auch gen Zahlung des Preisunterschiedes nicht zugelassen ist.

Die Freilassung der Zeitkarten 3. Klasse von der Änderung der Einheitssätze bedeutet für die Reichsbahn allein eine jährliche Mindereinnahme von rund 10 Mill. RM.

Die Wirkung der Tarifänderung für den Reisenden ist im ganzen folgende: Die Reisen 1. Klasse werden im Durchschnitt ziemlich um 10 %, die 4. Klasse — mit Ausnahme des Zeitkartenverkehrs — um 12 % verteuert, die Reisen 2. und 3. Klasse Personenzug werden durchweg um rund 25 % billiger. Im Schnellzug werden die Reisen 2. Klasse auf die nächsten Entfernungen etwas teuerer, auf mittlere Entfernungen — wegen der Änderung der Zonen und der Erhöhung der Zuschläge — teils billiger, teils etwas teuerer als jetzt, von etwa 370 km ab durchweg billiger. In der 3. Klasse Schnellzug treten Erhöhungen nur auf Nahentfernungen bis 40 km und bei 76 km ein, einige Preise bleiben gleich, sonst werden die Fahrpreise aber durchweg gesenkt, und zwar auf große Entfernungen sehr beträchtlich (bis zu 20 %). Bei Benutzung von Eilzügen treten trotz der neuen Zuschläge mit Ausnahme der allernächsten Entfernungen infolge der verbilligten Grundpreise in 2. und 3. Klasse nirgends Erhöhungen ein. Wenn hiernach auch die bisherigen Reisen 4. Klasse verteuert werden, so darf nicht übersehen werden, daß der Reisende der Holzklasse nunmehr den Eil- und Schnellzug gegen einen mäßigen Zuschlag benutzen kann, daß ihm außerdem in Personenzügen mehr und bequemere Plätze als jetzt zur Verfügung gestellt werden, da er ja die bisherigen Wagen 3. Klasse mitbenutzen kann. Es ist auch anzunehmen, daß nach der Verschmelzung der beiden Holzklassen alle neuen Wagen nach Art der jetzigen Wagen 3. Klasse mit bequemen Bänken versehen werden. Ganz unrichtig ist der Vorwurf, daß die jetzigen Reisenden 4. Klasse die Kosten der Reform allein tragen müßten: Zunächst entspricht der Senkung der Einheitspreise 2. und 3. Klasse eine sehr starke Erhöhung der Zuschläge, die allein neue Einnahmen von rund 70 Mill. RM bei dem jetzigen Verkehr bringt. Ferner hätte wegen der gerade bei einer gleichmäßigen Erhöhung der Fahrpreise aller Klassen bestimmt zu erwartenden starken Abwanderung der Reisenden der höheren Klassen in die niedrigste (4.) Klasse deren Preis auch beim 4-Klassensystem mindestens gerade so erhöht werden müssen wie jetzt, und zwar ohne daß den Reisenden 4. Klasse die Annehmlichkeiten geboten worden wären, die ihnen die Reform bringt.

Bei einem Vergleich mit anderen europäischen Ländern schneidet die Deutsche Reichsbahn nach der Tarifänderung erheblich günstiger als bisher ab. Vergleicht man die künftigen deutschen Fahrpreise mit denen in England, Norwegen, Schweiz, Italien, Niederlande, Österreich, Frankreich und Belgien für die Entfernungen von 50, 100, 300 und 500 km, so ergibt sich folgendes Bild: Deutschland steht hinsichtlich der Höhe der Fahrpreise von den neun Ländern an folgender Stelle

		auf 50 km	auf 100 km	auf 300 km	auf 500 km
in 2. Kl. Schnellzug	bisher	4.	4.	3.	3.
	künftig	4.	4.	3.	3.
in 2. Kl. Pers.-Zug	bisher	4.	4.	3.	3.
	künftig	6.	6.	5.	5.
in 3. Kl. Schnellzug	bisher	5.	5.	3.	3.
	künftig	5.	5.	4.	4.
in 3. Kl. Pers.-Zug	bisher	4.	4.	3.	3.
	künftig	6.	6.	6.	5.

Die Senkung wirkt — wie auch diese Gegenüberstellung zeigt — also weniger im Schnellzug als im Personenzug. Hier hat sie aber zur Folge, daß der Reisende künftig in Deutschland im Personenzug 2. und 3. Klasse billiger fährt als in den meisten anderen europäischen Ländern. Nur Österreich, Frankreich und Belgien, auf ganz große Entfernungen auch die Niederlande, haben im Personenzug niedrigere Fahrpreise als Deutschland.

Wie die Tarifänderung sich für die Reichsbahn im einzelnen auswirken wird, ist schwer abzusehen: Betrieblich ist noch nicht zu übersehen, in welchem Umfang die jetzigen Reisenden 4. Klasse in Eil- und Schnellzüge aufwandern und ob etwa die Erhöhung der Schnellzugzuschläge einen Verkehrsverlust der Schnell- und Eilzüge, besonders im Nahverkehr, zur Folge hat. Für die Einnahmegestaltung steht nur fest, daß die Abwanderung in die jetzige 4. Klasse mit ihren von Jahr zu Jahr steigenden Verlusten ihr Ende findet. Darüber hinaus hofft die Reichsbahn noch auf eine Aufwanderung der jetzigen Reisenden 3. Klasse in die 2. Klasse. In welchem Umfang diese Aufwanderung eintritt, läßt sich natürlich schwer schätzen. Es hängt zum großen Teil davon ab, ob künftig die 2. Klasse wirklich um so viel größere Bequemlichkeit bietet, daß der Reisende den um 50 % höheren Fahrpreis anlegt. Immerhin berechtigt die Tatsache, daß der neue Fahrpreis 2. Klasse im Personenzug nur 12 % höher als der jetzige Fahrpreis 3. Klasse ist, zu der Hoffnung, daß ein gewisser Bruchteil der jetzigen Reisenden 3. Klasse in die 2. Klasse übergeht. Im Eil- und Schnellzug wird die Aufwanderung allerdings wesentlich geringer sein, da hier die erhöhten Zuschläge für den jetzigen Reisenden 3. Klasse eine starke Verteuerung beim Übergang in 2. Klasse bedeuten. Weiter ist auch zu erwarten, daß mancher, der jetzt in der 4. Klasse der Personenzüge und der beschleunigten Personenzüge fährt, durch den verhältnismäßig geringen Preisunterschied zwischen Personenzug einerseits, Eil- und Schnellzug andererseits veranlaßt wird, in diesen Zügen zu reisen. Der größte Teil der beschleunigten Personenzüge ist zwar vom Eilzugzuschlag frei gelassen worden, und zwar gerade die Züge, die auf weite Strecken fahren. Trotzdem wird der Anreiz, auf weite Strecken den beschleunigten Personenzug zu benutzen, sich erheblich vermindern, wenn der Reisende gegen 5 RM Zuschlag von Hamburg oder Berlin nach München mit D-Zug fahren kann. Im ganzen rechne di Reichsbahn aus der Aufwanderung in 2. Klasse und in zu schlagpflichtige Züge mit einer Mehreinnahme von n 30 Mill. RM.

Auch gegen andere Beförderungsunternehmen wird di Stellung der Reichsbahn durch die Tariferhöhung gest k da diese Unternehmungen vor allem mit der jetzigen 2. n 3. Klasse der Personenzüge in Wettbewerb stehen. Na lich kann man nicht erwarten, daß die Senkung der Fa preise 2. und 3. Klasse die Entwicklung des Kraftwa n verkehrs in äußerlich erkennbarem Umfang hemmen w Eher kann man mit einer bescheidenen Verkehrszuna rechnen: Mancher hat sich jetzt aus gesellschaftlichen wägungen oder wegen der unbequemen Fahrt davor scheut, in 4. Klasse zu fahren, und hat die Mittel zur R in 3. Klasse nicht aufgebracht; ihm steht jetzt fast Preis der 4. Klasse die 3. Klasse und für große Reisen Schnellzug gegen geringen Aufschlag zur Verfügung.

Wie alle diese Umstände zusammen die Einnahmen Reichsbahn beeinflussen, kann niemand mit Bestimmt voraussagen. Eines steht aber fest: die Verringerung Zahl der Wagenklassen bedeutet einen großen Fortsch sie vereinfacht die Abfertigung und Zugbildung und r sich dadurch den anderen von der Reichsbahn in den letz Jahren ergriffenen Maßnahmen zur wirtschaftlichen staltung ihrer Betriebsführung an. Nach kurzer Üb gangszeit werden auch die Reisenden die Reform ni mehr missen mögen, wenn erst der Mißmut über die V teuerung der 4. Klasse geschwunden ist und wenn im La der nächsten Jahre die alten Personenwagen 4. Klasse u gebaut oder durch moderne Wagen nach Art der jetzig Wagen 3. Klasse ersetzt sind.

Das Beispiel, das jetzt die Deutsche Reichsbahn mit d Aufhebung der 4. Klasse gibt, wird voraussichtlich für a anderen Bahnen, die jetzt die 4. Klasse führen, ein Anl sein, sich ernsthaft mit der Abschaffung dieser Klasse beschäftigen: die deutschen Privatbahnen, die die 4. Kla führen, werden sie voraussichtlich großenteils schon 7. Oktober abschaffen, und die außerdeutschen Länder 4. Klasse werden vielleicht bald folgen, da wohl über die gleichen Erfahrungen wie in Deutschland gemac worden sind.

Bücherschau.

— **Handbuch für Bahnwärter.** Verfaßt unter Mitwirkung hervorragender Fachleute und Praktiker von Ing. Hermann Brik. Verlag der Zeitschrift „Technische Mitteilungen". Wien 1928. 173 Seiten. 8°.

Der Verlag der Zeitschrift „Technische Mitteilungen" hat mit der Verlegung dieses Nachschlagebehelfes, dem wie angekündigt, ein zweiter Teil folgen wird, eine dankenswerte Aufgabe übernommen. Die rührige Schriftleitung der genannten Zeitschrift hat bereits vorher einige wertvolle, dem Bahnerhaltungswesen dienliche Arbeiten veröffentlicht, und wenn diese sich auch nicht hinsichtlich ihres Umfanges mit den Veröffentlichungen des „Verlag der verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn" vergleichen lassen, was mit Rücksicht auf die finanziellen Grundlagen der beiden Unternehmungen ohne weiteres einleuchtet, so haben sie dennoch als kleineres Seitenstück hierzu vollkommen ihren Zweck erreicht. Zudem ist es erfreulich, daß sich auch in Österreich auf dem Gebiete des eisenbahnfachlichen Schulschrifttums endlich Regungen zeigen.

In dem vorliegenden Handbuche werden alle auf den Dienst der Bahnwärter und Streckenbegeher bezüglichen Fragen, insoweit sie in den Vorschriften und Erlässen e halten sind, behandelt. Außerdem werden Dinge, die den Dienstanweisungen nur angedeutet sind, genüge ausführlich besprochen. Die Bediensteten des Aufsicht dienstes erhalten entsprechende Aufklärung über die A lageverhältnisse der Bahn, über dienstrechtliche Besti mungen, Ausrüstung der Bahnwärter und Streckenbegehe über Maßnahmen zum Schutze der Bahnanlagen und z Sicherung des Zugverkehrs, über die Dienstobliegenheite der Block-, Zugmelde-, Schranken-, Ladestellenwärter, üb Entlohnung, Diensteinteilung usw. Die Tabellen über d Berechnung der Dienstzeit der Wärter werden wertvoll Dienste leisten, weil sich jeder Bahnwärter seine Diens zeiten selbst an der Hand der Tabellen überrechnen kan und dadurch zudem unberechtigte Beschwerden, welch bisher die Streckenleitungen in mancher Hinsicht belast ten, vermieden werden. Auch bei Aufstellung der Dienst einteilungen werden sie deren Bearbeitern ein guter Weg weiser sein. Es muß noch hervorgehoben werden, daß sich die Verfasser einer einfachen, dem Leserkreise angepaßten leicht verständlichen Sprache befleißigten. Diesem ausge zeichneten Lehr- und Prüfungsbehelf ist die weiteste Ver breitung zu wünschen. R.

Neuordnung der Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Personen- und Gepäckverkehr und über den Güterverkehr.

Von Vereins-Oberamtmann **Kaessbohrer**, Berlin.

Der 1. Oktober 1928 — der Zeitpunkt des Inkrafttretens neuen Internationalen Übereinkommen über den Per- n- und Gepäckverkehr (IÜP.) und den Eisenbahn- chtverkehr (IÜG.) — bringt auch auf dem Gebiete Vereinsbestimmungen eine Reihe wichtiger Änderun- . Zwei altbekannte Vereinsdrucksachen — das V e r - i s b e t r i e b s r e g l e m e n t und das Ü b e r e i n - k o m m e n dazu — werden mit diesem Zeitpunkt dem nen nach aufhören zu bestehen und nur noch in wesent- veränderter Form und unter neuen Namen erscheinen. le Drucksachen haben in der Geschichte des Vereins itscher Eisenbahnverwaltungen wie des Eisenbahn- ens überhaupt Jahrzehnte hindurch eine hervor- ende Rolle gespielt. Ein kurzer Rückblick auf ihre stehung und Bedeutung dürfte daher am Platze sein.

Die Schaffung von Reglements, die die Beförderungs- ingungen für den Personen- und Gepäckverkehr und den Güterverkehr der Eisenbahnen einheitlich regeln ten, ist eine der ersten und wichtigsten Aufgaben des eins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gewesen. Schon Aufstellung der ersten Entwürfe eines „Vereinsregle- nts für den Güterverkehr" und eines „Reglements über Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde- und Vieh- örderung" im Jahre 1847 — ein Jahr nach der Grün- ng des Vereins — hatte sich der Verein als Ziel gesetzt, glements aufzustellen, „durch deren allgemeine An- me sämtliche deutschen Bahnen dem Publikum gegen- r möglichst als unter einer Verwaltung stehend cheinen sollten", gewiß ein Beweis für den erstaun- en Weitblick der damaligen Leiter der Eisenbahnen Vereins.

1848 erschienen die „N o r m a l b e s t i m m u n g e n f ü r e R e g l e m e n t s der zum deutschen Eisenbahnverein örenden Verwaltungen ü b e r d i e P e r s o n e n - usw. f ö r d e r u n g". Das erste „V e r e i n s r e g l e m e n t r d e n G ü t e r v e r k e h r", dessen wesentlichste undsätze sich auch in dem heutigen Frachtrecht noch den, trat 1850 in Kraft. Mit dem Vereinsreglement von 6 führte der Verein das erste einheitliche Frachtbrief- ster ein. Die Schöpfungen des Vereins, die fortwährend iter ausgebildet wurden, beeinflußten die Gestaltung Deutschen Handelsgesetzbuches, das 1862 in Kraft trat, entlich aber gingen ihre Bestimmungen, zum großen il wörtlich, in die späteren staatlichen Reglements — „Betriebsreglement für die Eisenbahnen des nord- tschen Bundes", gültig vom 1. Oktober 1870 und das itere „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutsch- nds", gültig vom 1. Januar 1872 sowie in das Betriebs- glement für das Gebiet der österreich-ungarischen Mo- rchie, gültig vom 1. Juli 1872 —, die Vorgänger der tigen Eisenbahnverkehrsordnungen, über. Das erste reins-Betriebsreglement, das den Personen- und den terverkehr gemeinsam regelte und den Namen „B e - i e b s r e g l e m e n t d e s V e r e i n s D e u t s c h e r s e n b a h n v e r w a l t u n g e n" führte, den es bis ute beibehalten hat, ist zum 1. Juni 1876 erschienen. Es mmte in allen wesentlichen Punkten mit den 1874 in utschland und Österreich-Ungarn eingeführten neuen erstaatlichen Betriebsreglements überein. Es galt aber, nachdem der Binnenverkehr in Deutschland und Öster- reich-Ungarn durch staatliche Betriebsreglements geordnet war, nur noch für den über die Grenzen dieser Staaten hinausgehenden Verkehr der Eisenbahnen des Vereins, zu denen außer den Bahnen in Deutschland, Österreich-Un- garn und den Niederlanden auch Bahnen in Belgien, Luxemburg, Rumänien und Rußland gehörten. Für den damals (1876) rund 50 000 km Bahnlänge in sich schließen- den Bereich des Vereins bestand demnach durch das Vereinsbetriebsreglement schon ein einheitliches inter- nationales Frachtrecht, das die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Publikum, allerdings nicht auf gesetzlicher sondern auf vertraglicher Grundlage, aber unter enger Anlehnung an das innerstaatliche Recht der Vereinsländer regelte.

Im Jahre 1890, mit dem Zustandekommen des Berner I n t e r n a t i o n a l e n Ü b e r e i n k o m m e n s ü b e r d e n E i s e n b a h n f r a c h t v e r k e h r (IÜ.) wurde dann das Vereins-Betriebsreglement in dem den Güterverkehr be- treffenden Teil und für das ganze Vereinsgebiet mit Aus- nahme von Rumänien durch dieses neue, auf Staatsverträ- gen beruhende und mit Gesetzeskraft ausgerüstete Über- einkommen ersetzt. Der Verein hat an der Gestaltung des ersten IÜ. durch Vorschläge und Teilnahme an den Be- ratungen lebhaften Anteil genommen. Durch die Schaffung des gesetzlichen internationalen Frachtrechts wurde die bisherige selbständige Tätigkeit des Vereins auf das Ge- biet des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs sowie auf die Schaffung von bloßen Zusatzbestimmungen zum IÜ. beschränkt. Das Vereinsbetriebsreglement mußte dementsprechend völlig umgestaltet werden. Das neue Vereinsbetriebsreglement, das zugleich mit dem IÜ. am 1. Januar 1893 in Geltung gesetzt wurde, enthielt in seinen ersten Abschnitten neben allgemeinen Bestimmungen die Bestimmungen über die Beförderung von Personen und von Reisegepäck, und zwar übereinstimmend mit den Be- stimmungen der Betriebsreglements für Deutschland und Österreich-Ungarn, die auch von den Vereinsbahnen der übrigen Länder angenommen worden waren. In einem weiteren Abschnitt über die Beförderung von Gütern war der Wortlaut des IÜ. und der Ausführungsbestimmungen dazu aufgenommen. Hieran wurden, durch besondere Schriftart gekennzeichnet, die zusätzlichen Bestimmungen des Vereins gereiht. Durch diese wurde für eine große Anzahl der Fälle, in denen das IÜ. auf die Landesgesetze verwies, auf der Grundlage der innerstaatlichen Ordnun- gen eine einheitliche Regelung für das Vereinsgebiet er- zielt. Daneben wurde auch eine Reihe selbständiger Zu- satzbstimmungen eingefügt, die zur Klarstellung von Zweifelsfragen und zur Ausfüllung von Lücken dienten. Später — mit der Schaffung der vom „Internationalen Eisenbahn-Transportkomitee" bearbeiteten „E i n h e i t - l i c h e n Z u s a t z b e s t i m m u n g e n z u m IÜ" (1894 bis 1903) gingen die Vereinszusatzbestimmungen zu einem großen Teil in diese Einheitlichen Zusatzbestimmungen (EZ.) über und galten damit für einen wesentlich er- weiterten Geltungsbereich. Vom Jahre 1903 ab wurden die EZ. des Transportkomitees in dem Vereinsbetriebsreglement, und zwar vor den Vereinszusatzbestimmungen und wiederum

durch abweichende Schriftart hervorgehoben, mit abgedruckt. Der Verein sah dabei zur Wahrung der Einheitlichkeit grundsätzlich davon ab, für seinen Bereich etwa von den für den Gesamtbereich des IÜ. angenommenen EZ. abzuweichen; er beschränkte sich vielmehr darauf, die mit den EZ. geleistete Arbeit weiterzuführen und in den Fällen, in denen für den Gesamtbereich des Transportkomitees eine einheitliche Regelung noch nicht möglich war, eine solche für das Vereinsgebiet anzustreben.

Inhaltlich ist das Vereinsbetriebsreglement in ständiger Anpassung an die Änderungen des IÜ. und auch der innerstaatlichen Ordnungen seither vielfach geändert worden. Der äußere Aufbau ist im wesentlichen unverändert geblieben. Das letzte Vereinsbetriebsreglement stand seit 1. Januar 1910 in Geltung. Es ist durch zwei Nachträge, gültig vom 1. Januar 1911 und vom 1. Januar 1925, ergänzt worden.

Durch das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete „Internationale Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr" (IÜP.) ist nach langwierigen Bemühungen auch ein internationales Beförderungsrecht für den Personen- und Gepäckverkehr als Staatsvertrag und zwingendes Recht zustande gekommen. Hierdurch wird auch den Abschnitten des Vereinsbetriebsreglements, die den Personen- und Gepäckverkehr behandeln, die formelle Geltung genommen; sachlich sind die Bestimmungen zum größten Teil in das IÜP. übergegangen. Der Verein hat sich also künftig, wie im Güterverkehr so auch für den Personen- und Gepäckverkehr darauf zu beschränken, das IÜP. durch Zusatzbestimmungen im Sinne des Art. 61 IÜP. zu ergänzen. Der Verein stand vor der Frage, ob er im Vereinsbetriebsreglement künftig auch für die Abschnitte über den Personen- und Gepäckverkehr in gleicher Weise, wie es bisher schon für den Güterverkehr der Fall war, den Wortlaut des IÜP. und, durch besondere Schrift gekennzeichnet, die EZ. des Transportkomitees abdrucken und daran anschließend die für den Vereinsverkehr noch weiter erforderlichen Ergänzungen als Vereinszusatzbestimmungen zum IÜP. aufnehmen sollte, oder ob er auf die Herausgabe des Vereinsbetriebsreglements in seiner bisherigen Form überhaupt verzichten und sich auf die Herausgabe von Vereinszusatzbestimmungen zum IÜP. und IÜG. allein beschränken solle. Der Verein kam zum letzteren. Maßgebend hierfür war, daß im Güterverkehr in der Nachkriegszeit das Bedürfnis hervorgetreten war, eine allgemeine Tarifdrucksache mit dem Wortlaut des IÜ. und der EZ. zu haben, auf die in den meisten internationalen Tarifen nur Bezug genommen zu werden brauchte und die auf diese Weise den Abdruck der gleichen Bestimmungen in der großen Zahl der internationalen Wechsel- und Durchgangsgütertarife ersparte. Für Deutschland war zu diesem Zweck der „Internationale Eisenbahn-Gütertarif (Tfv. 100)" herausgegeben worden. Dieses Verfahren hatte sich bewährt. Die Vereinszusatzbestimmungen konnten in diesen Tarif leider nicht mit aufgenommen werden, weil dadurch der Geltungsbereich dieses allgemeinen Tarifs zu sehr eingeschränkt worden wäre, was seinem Zweck widersprochen hätte. Andererseits machte diese Tarifdrucksache den Abdruck des IÜ. und der EZ. in einer besonderen Vereinsdrucksache für die Dienststellen entbehrlich. Für den Personen- und Gepäckverkehr lag die Sache mit dem Inkrafttreten des IÜP. ebenso. Der Verein entschloß sich daher, auf die Ausgabe des Vereinsbetriebsreglements in seiner bisherigen Form ganz zu verzichten und künftig nur noch die Vereinszusatzbestimmungen z IÜP. und zum IÜG. (je als besondere Drucksa herauszugeben. Die Vereinszusatzbestimmungen sind e einsrechtlich bindend. Dem Publikum gegenüber kö sie indes (wie dies auch für die EZ. des Transportk tees gilt) erst durch Aufnahme in die Tarife Geltun langen. Die Bindung der Vereinsverwaltu gen besteht also darin, daß sie gehalten sind, die Ver zusatzbestimmungen in alle internationalen Tarife a denen ausschließlich Vereinsverwaltungen beteiligt n aufzunehmen. Es ist aber anzunehmen, daß die für d Vereinsgebiet als nützlich erkannten Bestimmu auch künftig, wie dies schon bisher meist der Fall a gern auf Grund freier Vereinbarung der betreffe Tarifverbände auch in weitere internationale Tarife i nommen werden.

Bis jetzt sind 37 Vereinszusatzbestimmungen zum I und 77 zum IÜG. vorgesehen. Die VZ. zum IÜP tre zum 1. Oktober 1928 in Kraft. Die VZ. zum IÜG., die Entwurf schon seit längerer Zeit vorliegen, müssen Rücksicht auf die Änderungen der innerstaatlichen Ei bahnverkehrsordnungen des Vereinsbereichs und d Ausführungsbestimmungen, die noch nicht überall gültig feststehen, nochmals durchgesehen werden; werden voraussichtlich in einigen Wochen erscheinen.

Das Übereinkommen zum Vereinsbetrieb reglement hat ebenfalls im Eisenbahnwesen in g Mitteleuropa und darüber hinaus tiefgreifenden Ein gehabt. Das erste „Vereins-Übereinkommen über Güterverkehr" trat 1850 gleichzeitig mit dem ersten V einsreglement für den Güterverkehr in Kraft. Währ das Reglement das Verhältnis der Eisenbahnen zu den V frachtern bestimmte, regelte das Übereinkommen die dem Reglement entspringenden Rechte und Pflichten Eisenbahnen untereinander. Seine heutige Bezeichnu „Übereinkommen zum Betriebsreglem des Vereins Deutscher Eisenbahnverwa tungen" führt es seit 1876, von wo ab es auch auf Personen- und Gepäckverkehr ausgedehnt wurde und so in Übereinstimmung mit dem Vorgang beim Verei betriebsreglement die Bestimmungen für den Person und Gepäckverkehr mit denen für den Güterverkehr meinsam enthielt. Im Gegensatz zu dem Vereinsbetrie reglement selbst galt aber das Übereinkommen — sow nicht in engeren Verbänden besondere Bestimmungen v einbart waren — stets nicht nur für den zwischenstaatlich sondern auch für den innerstaatlichen Verkehr zwisch Vereinsverwaltungen. Das Übereinkommen enthielt mentlich die Grundsätze für den Übergang der Sendung von einer Bahn zur anderen, für die Verteilung der Lief fristen, für die Behandlung von Frachterstattungs- u Entschädigungsansprüchen usw. 1883 wurden die „Besti mungen über die Ausgabe von kombinierten Rundreis billeten" im Verein vereinbart und in das Übereinkomm aufgenommen. Sie bildeten die Grundlagen des Verein reiseverkehrs auf zusammengestellte Fahrscheinhefte u wurden später in einem besonderen Übereinkommen weite behandelt. 1892 wurde ein einheitliches Verfahren für d Gepäckabfertigung eingeführt. 1895 wurden Bestimmung über die Erstattung von Fahrgeld geschaffen, die 1913 m Rücksicht auf die Beteiligung zahlreicher vereinsfremd Verwaltungen an diesen Bestimmungen in ein besondere

hrgelderstattungsübereinkommen übergingen. Für den
üterverkehr wurden 1881 weitere Bestimmungen
er Wagenüberlastung, über nachträgliche Anweisungen
s Absenders, über Auszahlung der Nachnahmen usw. auf-
nommen. Die Bestimmungen über Frachterstattungen
d Behandlung von Entschädigungsforderungen wurden
den folgenden Jahren ständig in der Richtung einer
itgehenden Vereinfachung des Geschäftsgangs ausge-
ut. Der Gedanke der Haftungsgemeinschaft der Vereins-
rwaltungen unter möglichster Ausschaltung der Ver-
uldensfrage setzte sich im Laufe der Entwicklung immer
hr durch. 1882 wurden Bestimmungen über Abschlags-
hlungen aus dem Güterverkehr dem Übereinkommen als
hang beigegeben; durch einen weiteren Anhang vom
Januar 1890 wurde eine Dienstanweisung betreffend das
ststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei
hlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichts-
rminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern
der Vorläufer der heutigen Ermittlungsvorschriften —
ngeführt. Grundsätze für die Regelung von Verschlep-
ngen bei Reisegepäck und Gütern wurden zunächst in
nem besonderen Übereinkommen vom 1. März 1878 auf-
stellt, dann 1880 dem Übereinkommen als Anhang ein-
fügt und ständig fortgebildet. Gute Dienste leistete auch
ele Jahre hindurch das 1898 als besonderes Übereinkommen aufgestellte, später in das Übereinkommen zum
etriebsreglement übernommene sogenannte Hilfswege-
bereinkommen, das das Verfahren für die Leitung von
ütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen weitgehend
nd in einem für die Verfrachter sehr günstigen Sinne
nter Verzicht auf Mehrfracht für Umwege) löste. In
r Kriegszeit konnte das Verfahren nicht mehr überall
ufrechterhalten und auch unter den veränderten Verhält-
issen der Nachkriegszeit vorläufig noch nicht wieder auf-
enommen werden. Eine bedeutungsvolle Neuerung brach-
n die „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften", die 1900
1 Kraft traten und durch die die Abfertigung von Per-
nen, Gepäck und Gütern einheitlich geordnet wurde.

Der Durchbildung aller dieser vielgestaltigen Bestim-
ungen mit dem Ziel der weiteren Vereinfachung des ge-
mten Geschäftganges besonders in den so wichtigen
weigen des Erstattungs- und Entschädigungsdienstes und
er Verschleppungsregelung widmete der Verein lange Zeit
eine besondere Aufmerksamkeit. Er erreichte auf diesem
Gebiete zweifellos große Fortschritte von beträchlichem
inanziellem Werte. Die Vorteile kamen nicht nur den
Vereinsverwaltungen selbst zugute; sie wirkten sich stets
ald auch zugunsten weiterer Verwaltungen aus, von denen
ie im Verkehr mit den Vereinsverwaltungen im Wege
on besonderen Vereinbarungen übernommen wurden.
päter gelang es dem Internationalen Trans-
ortkomitee, für seinen wesentlich weiteren Bereich
ogenannte Einheitliche Übereinkommen (be-
reffend die Güterübergabe und -übernahme sowie die Ver-
eilung von Entschädigungen vom 1. Juli 1907; die Ver-
chleppung der Güter vom 1. Juli 1907; die Erledigung
on Frachterstattungsansprüchen vom 1. Januar 1911; ein-
heitliche Bestimmungen betreffend die infolge unrichtiger
Berechnung oder Erhebung uneinbringlichen Frachten,
Nachnahmen und Nebengebühren vom 1. Januar 1911 und
betreffend die Frankaturrechnungen und Nachnahmen vom
. Mai 1913) aufzustellen und so den größten Teil der
Vereinfachungen und Vereinbarungen für den Bereich der
meisten europäischen Länder einzuführen. Hieraus folgte
dann das bei allen großen internationalen Regelungen wiederkehrende, den Fernerstehenden oft seltsam anmutende Wechselspiel: Die im Verein getroffenen Vereinbarungen gingen sachlich zum großen Teil — teils wörtlich, teils in veränderter Fassung — in die Einheitlichen Übereinkommen über. Ebenso übernahm dann aber auch der Verein wieder die im Transportkomitee eingeführten Neuerungen, soweit sie irgend für ihn geeignet waren, um die im Transportkomitee erzielten Fortschritte auch für den Vereinsverkehr nutzbar zu machen und vor allem auch der Einheitlichkeit zu dienen. Derselbe Vorgang wiederholt sich bei der Einführung weiterer Neuerungen im Verein oder Transportkomitee. Es bestand somit eine ständige wechselseitige Befruchtung.

Mit dem Aufhören des Vereinsbetriebsreglements muß auch das Übereinkommen dazu seinen alten Namen verlieren. Die durch das IÜP. und IÜG. bedingten Änderungen machten ohnedies eine Umgestaltung nötig. Der Verein beschloß zugleich, in Anpassung an die Trennung der Bestimmungen des Personen- und Gepäckverkehrs von denen des Güterverkehrs im IÜP. und IÜG. die Stoffgebiete auch in den Vereinsdrucksachen in gleicher Weise zu scheiden und demgemäß künftig je ein Vereinsübereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr und über den Güterverkehr, ferner an Stelle der bisherigen Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (Anlage I des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) besondere Abfertigungsvorschriften für den Personen und Gepäckverkehr und für den Güterverkehr herauszugeben.

Im Zusammenhang mit diesen Veränderungen ergab sich auch die Notwendigkeit, das Verhältnis zu den vom Transportkomitee herausgegebenen Übereinkommen neu zu ordnen. Das Transportkomitee hatte seine Übereinkommen ebenfalls im Hinblick auf das IÜP. und IÜG. umgearbeitet, außerdem auch, aufbauend auf den gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Vereins, neue und gründlich durchgearbeitete Abfertigungsvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr und solche für den Güterverkehr ausgearbeitet, die — mindestens in einem Teilgebiet des Transportkomitees — noch zum 1. Oktober 1928 in Kraft treten werden. Um die Unzuträglichkeiten nach Möglichkeit zu verringern, die aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener Vorschriften für den Bereich des Vereins und den des Transportkomitees für die Dienststellen entstehen, entschloß sich der Verein, eine noch weitergehende Anpassung seiner Drucksachen an die des Transportkomitees als schon bisher ins Auge zu fassen und demgemäß seine Bestimmungen mit denen des Transportkomitees überhaupt zu vereinigen in ähnlicher Weise, wie dies für den Wagendienst in dem Vereinswagenübereinkommen durch Zusammenfassung mit dem Wagenübereinkommen des Internationalen Wagenverbandes (RIV.) seit einer Reihe von Jahren geschehen war. Es sollten demnach Vereinsdrucksachen geschaffen werden, in denen die für den Vereins- und den internationalen Verkehr gemeinsamen Bestimmungen über die ganze Seite gedruckt, bei Abweichungen die Bestimmungen für den Vereinsverkehr auf der linken, die für den sonstigen internationalen Verkehr auf der rechten Halbseite gedruckt werden. Abweichungen sollten dabei

nur da bestehen bleiben, wo für den Verein eine weitergehende Vereinfachung oder eine sachlich bessere Lösung bestand. Bei unbedeutenden sachlichen Unterschieden und namentlich bei allen bloßen Verschiedenheiten in der Fassung sollte dagegen überall der Einheitlichkeit wegen der Wortlaut des Transportkomitees übernommen werden. Durch diese Anordnung wird eine sehr weitgehende Übereinstimmung der Bestimmungen erzielt. Vor allem sind die bestehenden Unterschiede sehr augenfällig hervorgehoben und dadurch für die Dienststellen künftig leicht zu handhaben. Ein weiterer Vorteil der Zusammenfassung besteht darin, daß die Dienststellen des Vereinsbereichs nur mit einer Vorschrift zu arbeiten haben und in der Regel mit den Drucksachen des Transportkomitees selbst gar nicht ausgerüstet zu werden brauchen. Immerhin sind auch gewisse Gefahren nicht zu verkennen, die sich aus dieser starken Anpassung ergeben und die namentlich darin liegen, daß der Einheitlichkeit zuliebe und aus Scheu vor einer Sonderregelung für den Vereinsbereich auf manche wertvolle Verbesserung — vor allem überhaupt schon auf die Anregung dazu — verzichtet wird, die an sich im Vereinsverkehr vielleicht unschwer durchführbar wäre und später im Laufe der Entwicklung sich auch für den größeren internationalen Verkehr als geeignet erweisen könnte. Es wird eine wichtige Aufgabe des Vereins sein, hier den richtigen Mittelweg zu finden und einerseits allen berechtigten Bestrebungen auf Wahrung der Einheitlichkeit voll gerecht zu werden, andererseits darüber zu wachen, daß hierdurch nicht die lebendige Mitarbeit aller Vereinsverwaltungen an der Verbesserung der Vereinsbestimmungen zum Nachteil der Gesamtheit gelähmt wird.

Die Vereinigung der Bestimmungen des Vereins mit denen des Transportkomitees ist in dem Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr und den Vereinsabfertigungsvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr bereits vollzogen; für die übrigen Drucksachen wird sie voraussichtlich bei der nächsten Neuausgabe, die aus verschiedenen Gründen ohnedies nötig ist, durchgeführt werden.

Sachlich brachte die Anpassung der Vereinsbestimmungen an das IÜP. und IÜG. und ebenso die Zusammenfassung mit den Bestimmungen des Transportkomitees, soweit sie schon vollzogen ist, keine grundsätzlichen Neuerungen. Im wesentlichsten waren nur kleine Änderungen, allerdings an zahlreichen Stellen, nötig. Von ihrer Aufzählung kann abgesehen werden. Erwähnt sei nur, daß die Höchst- und Mindestbeträge, die in den beiden Vereinsübereinkommen zur Abgrenzung der Befugnisse der regelnden Verwaltung und der auf eigene Rechnung der regelnden Verwaltung zu übernehmenden Beträge usw. an vielen Stellen festgesetzt sind, für den Vereinsbereich wieder auf den Stand der Vorkriegszeit gebracht wurden; in der Nachkriegszeit waren sie auf die Hälfte herabgesetzt worden. Sie sind nach wie vor in der Währung der einzelnen Vereinsländer selbst ausgedrückt, wodurch die nach den Transportkomitee-Bestimmungen nötige Umrechnung aus Goldfranken ganz erspart ist, die bei an der Grenze liegenden Beträgen leicht zu Meinungsverschiedenheiten führen kann.

Die verbliebenen sachlichen Abweichungen von der Regelung des Transportkomitees bestehen namentlich darin, daß im Vereinsverkehr der regelnden Verwaltung weitergehende Befugnisse zur selbständigen Erledigung von Frachterstattungs- und Entschädigungsansprüchen und zur Verschleppungsregelung und ähnlichem eingeräumt sind, daß die Verschuldensfrage in Schadensfällen ganz ausgeschaltet ist, und daß auch die Zölle und Zollfragen in die Haftungsgemeinschaft eingezogen sind. Damit verbunden sind zahlreiche kleinere Unterschiede, die für die Vereinsverwaltungen eine Vereinfachung des Geschäftsganges und eine raschere Erledigung mit sich bringen.

Die Veränderungen, die in den Vereinsdrucksachen mit der Aufhebung des Vereinsbetriebsreglements und des Übereinkommens dazu zum 1. Oktober 1928 eintreten, wirken sich wie folgt aus:

a) An Stelle des Vereinsbetriebsreglements treten die obenerwähnten Vereinszusatzbestimmungen zum IÜP., denen in einigen Wochen die Vereinszusatzbestimmungen zum IÜG. folgen werden. Sie sind nicht mehr für die äußeren Dienststellen, sondern nur noch zur Einarbeitung in die Tarife bestimmt.

b) Das Vereinsübereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr (VÜP.) enthält jetzt alle den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen aus dem bisherigen Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement. Es ist gleichzeitig in vielen Punkten mit dem Internationalen Entschädigungs- und Erstattungsübereinkommen für den Personen- und Gepäckverkehr des Transportkomitees in Übereinstimmung gebracht. (Vgl. auch nachstehend unter h.) Es gilt nach wie vor auch im innerstaatlichen Verkehr der Vereinsverwaltungen, soweit nicht dafür besondere Vereinbarungen bestehen.

c) Das Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr (VÜG.) enthält zugleich die Einheitlichen Übereinkommen des Transportkomitees betreffen 1. die infolge unrichtiger Berechnung oder Erhebung u einbringlichen Frachten, Nachnahmen und Nebengebühre 2. die Erledigung von Frachterstattungsansprüchen; 3. d Verschleppung von Gütern; 4. die Güterübergabe u -übernahme sowie die Verteilung von Entschädigungen.

Das VÜG. gilt für den Verkehr der Vereinsverwaltungen untereinander und auch mit den Verwaltungen, d den einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für d internationalen Eisenbahntransport beigetreten sind, d. den Verwaltungen des Transportkomitees und den an dies angeschlossenen Verwaltungen. Der Wortlaut der Einhei lichen Übereinkommen ist darin, soweit er auch für d Vereinsverkehr gilt, über die ganze Seite, sonst auf di rechte Halbseite gedruckt. Die Bestimmungen, die nur i Vereinsverkehr gelten, stehen auf der linken Halbseit Am Rande der rechten Halbseite ist regelmäßig die Stell vermerkt, an der die Bestimmung in den Einheitliche Übereinkommen selbst zu finden ist; im Schriftverkeh mit Verwaltungen, die nicht zum Verein gehören, ist nu auf diese Angaben Bezug zu nehmen. In einem besondere Anhang sind die Stellen nachgewiesen, an denen die ein zelnen Bestimmungen der Einheitlichen Übereinkommen i dem VÜG. enthalten sind. In einem anderen Anhang sin die Eingangs- und Schlußbestimmungen der Einheitliche Übereinkommen nachrichtlich in ihrem vollen Wortlaut wiedergegeben. Auf diese Weise sind für den Bereich de Vereinsverwaltungen alle Bestimmungen übersichtlich in einer Drucksache zusammengefaßt.

d) Die Vereins-Abfertigungsvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr

PAV.) enthalten in ähnlicher Weise wie das Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr die Vereins-Abfertigungsvorschriften vereinigt mit denen des Transportkomitees für den internationalen Verkehr. Die Abfertigungsvorschriften sind an sich für den Gebrauch der höheren Dienststellen bestimmt; bei den meisten Vereinsbahnen sind sie jedoch in die inneren Abfertigungsvorschriften — für Deutschland in die Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes — eingearbeitet.

e) Die Vereins-Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr (VGAV.) konnten leider auch nicht zum 1. Oktober 1928 erscheinen. Sie müssen in Zusammenhang mit der völligen Neugestaltung der innerdeutschen Abfertigungsvorschriften noch umgearbeitet werden und werden dann auch die Internationalen Abfertigungsvorschriften des Transportkomitees für den Güterverkehr mit umfassen. Einstweilen, bis zur Fertigstellung dieser Neuausgabe, werden die Abfertigungsvorschriften des Transportkomitees auch für den Vereinsverkehr angewendet (auch diese sind meist in die inneren Dienstvorschriften — für Deutschland in die innerdeutschen Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes — eingearbeitet).

f) Als besondere Drucksache werden zum 1. Oktober 1928 vorläufig „Vorschriften für die Erhebung von Frachtzuschlägen bei Zuwiderhandlung gegen das IÜG." ausgegeben. Die Vorschriften stellen eine Neubearbeitung der „Bestimmungen über die Erhebung von Frachtzuschlägen" dar, die den bisherigen „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" des Vereins (Anlage I des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) als Anhang A beigegeben waren. Die Vereinsvorschriften sind entsprechend den neuen Bestimmungen des IÜG. und der innerstaatlichen Ordnungen des Vereinsgebiets umgearbeitet. Sie gehen wesentlich mehr ins einzelne als die entsprechenden Bestimmungen in den internationalen Abfertigungsvorschriften, so daß ihre besondere Beibehaltung am Platze schien. Später werden die Vorschriften wieder mit den Vereins-Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr vereinigt werden.

g) Die „Ermittlungsvorschriften" des Vereins bildeten bisher den Anhang B zu den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften. In ihnen sind die Bestimmungen für den Gepäck- und Expreßgutverkehr und den Güterverkehr gemeinsam enthalten. Sie regeln das Ermittlungsverfahren bei beschädigten sowie bei fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern. Sie sind erst zum 1. April 1924 in einer Neuausgabe (als besondere Anlage zum III. Nachtrag des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) in Kraft getreten und werden auch von den durch das IÜP. und IÜG. eingetretenen Änderungen kaum berührt. Aus diesem Grunde beschloß der Verein, die Ermittlungsvorschriften bis auf weiteres als gemeinsame Drucksache für den Gepäck-, Expreß- und Güterverkehr weiter bestehen zu lassen und die erforderlichen geringfügigen Änderungen nur durch einen Nachtrag durchzuführen. Der Nachtrag tritt zum 1. Oktober 1928 in Geltung.

h) Das Vereinsübereinkommen über Erstattungen aus dem Personen- und Gepäckverkehr (VÜP. Erst.) ersetzt ab 1. Oktober 1928 das bisherige Fahrgelderstattungsübereinkommen. Dieses mußte ebenfalls im Hinblick auf das IÜP. und die sonst für den Bereich des Erstattungsübereinkommens eingetretenen Änderungen (Wegfall des Vereinsreiseverkehrs) umgearbeitet werden. An dem neuen Erstattungsübereinkommen nehmen außer den Vereinsverwaltungen auch die Schweizerischen Bundesbahnen und sämtliche übrigen schweizerischen Transportanstalten teil. Künftig wird es voraussichtlich mit dem Vereinsübereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr vereinigt werden können.

i) Auch die Vereinsbestimmungen über den zwischenstaatlichen Expreßgutverkehr, die seit 1. Januar 1927 in Geltung sind und die die erste einheitliche Grundlage für die internationale Regelung dieses Verkehrszweiges im Vereinsbereich bildeten, mußten mit Rücksicht auf das IÜP. und IÜG. — namentlich hinsichtlich der Haftungsbestimmungen — neu bearbeitet werden. Die Änderungen sind bereits von den deutschen und österreichischen Aufsichtsbehörden genehmigt und werden voraussichtlich in wenigen Wochen in Kraft gesetzt werden können.

Mit der Aufhebung des Vereinsbetriebsreglements und des Übereinkommens dazu wird der Schlußstrich unter eine lange Entwicklung gesetzt: Aus den ersten auf freien Vereinbarungen der im Verein DEV. zusammengeschlossenen Verwaltungen beruhenden Reglements sind innerstaatliche Verkehrsordnungen und später internationale Staatsverträge über das Personenbeförderungs- und Frachtrecht geworden. Ebenso sind von den für den Geschäftsverkehr der Vereinsverwaltungen getroffenen Regelungen die meisten auf dem Wege über das Transportkomitee Gemeingut fast aller europäischer Eisenbahnen geworden. Die weitere Arbeit des Vereins ist damit gleichwohl noch keineswegs überflüssig geworden. Auch künftig wird — wie dies in den Verhandlungen der Vereinsausschüsse schon wiederholt betont wurde — die Entwicklung in Fragen des Personenbeförderungs- und Frachtrechts und auch hinsichtlich der Vereinbarungen für den Geschäftsverkehr zwischen den Eisenbahnen selbst in der Regel die sein, daß die Einrichtungen einzelner Eisenbahnen oder Länder erst allmählich für die Anwendung in einem größeren Bereich reif werden; sie müssen dann meist zuerst in einem kleineren Kreis enger zusammengehöriger Verwaltungen ausgeprobt und weiterentwickelt werden, ehe sie sich schließlich auch für den Gesamtverkehr der europäischen Eisenbahnen durchsetzen lassen. Nur auf diesem Wege ist eine organische Entwicklung zu erwarten. Der Verein hat weiter bereits eine Reihe neuer Aufgaben auf dem Gebiet des Frachtrechts in Angriff genommen, die aus den im Verkehrswesen eingetretenen Veränderungen in den Organisationsformen der Eisenbahnen selbst, aus veränderten Bedürfnissen der Wirtschaft und aus dem Wettbewerb neuer Verkehrsmittel herausgewachsen sind, und deren Bearbeitung für die Eisenbahnen und die Allgemeinheit von wesentlicher Bedeutung ist. Auch dies ist ein Beweis dafür, daß der Verein nach wie vor gewillt ist, an der Lösung der im Eisenbahnwesen ständig neu auftretenden großen Fragen tatkräftig mitzuwirken.

Die neue Eisenbahnverkehrsordnung für die Tschechoslowakei.

Auf Grund der Regierungsverordnung vom 17. Juli 1928 Nr. 144 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen ist in der Tschechoslowakei am 1. Oktober d. J. eine neue Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Gütern in Kraft getreten.

Die Rechtsverhältnisse aus dem Beförderungsgeschäfte waren in der Tschechoslowakei in der Hauptsache durch das „Eisenbahnbetriebsreglement" (EBR.) vom 13. Mai 1921, Nr. 203 der Sammlung und durch die Verordnung vom 13. Mai 1927, Nr. 207 der Sammlung geregelt. Das bisher geltende EBR. entspricht beinahe wörtlich dem ehem. österreichisch-ungarischen EBR., welches seit dem Jahre 1910 für die Eisenbahnen der ehem. Monarchie verbindlich war. Die Neuregelung der Beförderungsverhältnisse auf den tschechoslowakischen Eisenbahnen erfolgte aus dem Grunde, um das innerstaatliche Beförderungsrecht mit den Grundsätzen der neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr (IÜP.) und Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) in Einklang zu bringen.

Die neue EVO. ist ihrer juristischen Natur nach eine Verordnung der Regierung der tschechoslowakischen Republik, sie hat also keinen gesetzlichen Charakter, so daß Änderungen der Beförderungsvorschriften, die durch den Wechsel des Wirtschaftslebens vielfach bedingt werden, leichter durchgeführt werden können, als dies bei Vorhandensein eines Gesetzes, zu dessen Änderung die schwerfällige parlamentarische Behandlung erforderlich ist, der Fall wäre.

Die systematische Anordnung des ganzen Stoffes weicht von der des EBR. wesentlich ab und gliedert sich nur in vier Teile.

I. Teil: Allgemeine Bestimmungen;

II. Teil: Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut;

III. Teil: Beförderung von Gütern sowie von Leichen und lebenden Tieren;

VI. Teil: Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag. Reklamationen. Klagen.

Jeder dieser Teile zerfällt in Abschnitte, Artikel und Paragraphen. Im Ganzen zählt die neue EVO. 109 Artikel (gegenüber 100 Paragraphen des EBR.). Einen wesentlichen Bestandteil der EVO. bilden die fünf Anlagen und zwar: die Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, Frachtbriefmuster für Eil- und Frachtgut, ferner die Erklärung über das Fehlen der Verpackung oder über mangelhafte Verpackung und die Änderungen des Frachtvertrages.

In sachlicher Beziehung kann im Rahmen dieses Aufsatzes nur auf folgende Neuerungen hingewiesen werden:

Art. 2 bestimmt, daß der gegenseitige Verkehr von Unternehmungen mit regelmäßigem Kraftwagen- oder Schiffahrtsbetrieb durch den Tarif auf Grund der EVO. geregelt werden muß. Die Tragweite dieser Bestimmung, die aus dem Internationalen Übereinkommen übernommen ist, ist für die Verkehrsverhältnisse in der Tschechoslowakei von großer Tragweite, weil Schiffahrt und Kraftwagenverk in aufsteigender Linie begriffen sind.

Laut Art. 6, § 2, ist die Gültigkeit der Tarife du ihre ordnungsmäßige Kundmachung bedingt. Die nähe Veröffentlichungsfristen enthält die EVO. nicht, weil Festsetzung dieser Fristen durch eine besondere Vero nung in einem späteren Zeitpunkt erfolgen wird. § desselben Artikels verbietet jedes besondere Übere kommen, das einem oder gewissen Interessenten ei Frachtnachlaß zugestehen würde. Dagegen macht § 7 Gültigkeit von Tarifnachlässen, von deren ordnungsmäßig Veröffentlichung abhängig.

Während nach dem geltenden EBR. der Reisende d Anspruch auf eine Fahrkarte fünf Minuten vor Abga des Zuges verliert, trifft dies nach der neuen EVO. nic mehr zu. Laut Art. 13, § 2, darf die Eisenbahn Verabfolgung einer Fahrkarte nur dann verweigern, we es die Betriebsverhältnisse erheischen.

Art. 16, § 3, verbietet dem Reisenden, Wagen oder A teile mit einem Schlüssel oder einem anderem Gegenstan aufzusperren oder zuzusperren. Auf die Überschreitur dieses Verbotes ist eine Strafgebühr festgesetzt.

Laut Art. 19, § 2, ist die Benutzung von Schrei maschinen in Wagenabteilen nur mit Zustimmung der Mi reisenden desselben Abteils gestattet.

Art. 23 bestimmt, daß Reisende ohne Fahrkarte de doppelten Fahrpreis, mindestens jedoch 20 Kc (bisher nu 10 Kc) zu entrichten haben; wird dem Schaffner vom Re senden unaufgefordert mitgeteilt, daß er keine gültig Fahrkarte besitzt, so hat er nur einen Zuschlag von 3 K zu bezahlen.

Gemäß Art. 25 sind nicht nur — wie bisher — g fährliche Gegenstände (Waffen, explosionsfähige, selbst entzündliche, brennbare oder übelriechende Stoffe) von de Mitnahme in den Wagen ausgeschlossen, sondern auch Ge genstände, die dem Reisenden unbequem oder lästig sein könnten. § 2 desselben Artikels gestattet gewissen Personen die Mitnahme von Handmunition. Der Begrif der Handmunition ist fest umschrieben und man hat dar unter höchstens 300, in Patronengürteln, Jagdtaschen Kassetten, Handtaschen und ähnlichen Umhüllungen ver wahrte Patronen zu verstehen. § 3 räumt dann der Eisenbahn bei Vorliegen triftiger Gründe das Recht ein, sich in Gegenwart der Reisenden von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

In Übereinstimmung mit dem IÜP. dürfen nach Art. 27 kleine Hunde und auch andere kleine Haustiere in den Wagen mitgenommen werden, falls kein Reisender des Abteils widerspricht.

Art. 29 hat an der bisherigen Begriffsbestimmung des Reisegepäcks nichts geändert. Als charakteristisches Merkmal gilt nach wie vor, daß solche als Reisegepäck aufgelieferten Gegenstände zum persönlichen Gebrauch des Reisenden bestimmt sein müssen. Außer diesen Gegenständen werden gemäß § 2 desselben Art. unter anderem auch Trag- und Rollstühle für Kranke, Motorräder ohne Beiwagen, Faltboote (Kajaks) und gemäß § 3 auch andere

Gegenstände, die nicht zum persönlichen Gebrauch des Reisenden bestimmt sind, angenommen, wenn es der Tarif gestattet.

Nach der Durchführungsbestimmung VII zu § 30 des geltenden EBR. sind die Eisenbahnbediensteten berechtigt, sich von dem Inhalt der als Reisegepäck aufgelieferten Gegenstände zu überzeugen. Dieses unbeschränkte Recht der Eisenbahn ist nun laut § 2 des Art. 30 EVO. dahin abgeändert worden, daß eine Überprüfung des Reisegepäcks nur im Beisein des Besitzers des Gepäckscheines oder zweier der Eisenbahn nicht angehörender Personen und nur dann vorgenommen werden darf, wenn vermutet wird, daß die Bestimmung des Art. 30 betreffend das Reisegepäck verletzt worden ist. Bei der Feststellung einer Verletzung dieser Vorschrift ist der Besitzer, abgesehen von der strafrechtlichen Verfolgung, verpflichtet, außer dem Frachtunterschied zwischen Reisegepäck und Expreßgut und dem etwa entstandenen Schaden auch noch einen näher bestimmten Zuschlag, mindestens jedoch für ein Gepäckstück 20 Kc zu bezahlen.

Laut Art. 31 ist nicht mehr notwendig — wie dies bisher der Fall war —, die Gepäckstücke außer mit der Bestimmungsstation auch noch mit der Versandstation zu bezeichnen.

Die bisherigen Vorschriften über unanbringliches Gepäck sind im § 7 des Art. 33 neu geregelt. Darnach hat die Eisenbahn das Recht, Gepäck, welches binnen 30 Tagen nach Ankunft in der Bestimmungsstation nicht abgeholt wird, auf Lager zu nehmen, oder es bei einem Spediteur oder öffentlichen Lagerhaus auf Kosten und Gefahr des Berechtigten zu hinterlegen. Weiter ist die Eisenbahn berechtigt, unanbringliches Gepäck gegebenenfalls auch sofort zu verkaufen.

Laut Art. 35, § 2, ersetzt die Eisenbahn, wenn sie kein Verschulden trifft, für jedes aufbewahrte Gepäckstück den nachgewiesenen Schadensbetrag bis zur Höhe von 500 Kc. Diese Höchstgrenze ist weit höher als die bisherige, die gemäß der Ausführungsbestimmung zu § 39 EBR. nur mit 100 Kc festgesetzt ist.

Im Sinne des Art. 43, § 1, wird dem Reisenden, falls er eine Fahrkarte nicht benutzt hat, von der Eisenbahn auf Verlangen der bezahlte Fahrpreis zurückgezahlt. Nach dem heutigen EBR. hatte der Reisende überhaupt keinen Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises, eine solche war nur in das Ermessen der Bahn gestellt. Diese neue Vorschrift bedeutet zweifelsohne eine wesentliche Besserstellung des Reisenden. Für verlorene Fahrkarten wird jedoch der Fahrpreis nicht zurückerstattet.

Die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Tieren regeln die Art. 44 bis 87.

Laut Art. 45, § 2, wird der Eisenbahn das Recht erteilt, durch den Tarif gewisse, von der Beförderung ausgeschlossene, explosionsfähige oder selbstentzündliche Stoffe zur Beförderung zuzulassen.

Art. 48 enthält Bestimmungen über die Art der Ausfertigung des Frachtbriefes. Der Absender muß gewisse Angaben eintragen. Dieselben sind im § 1 aufgezählt. Zur Eintragung anderer Angaben (§ 2) ist der Absender nur berechtigt. Z. B. kann er den Vermerk wegen beschleunigter Beförderung von Eilgut oder den Vermerk wegen Zustellung ins Haus u. dgl. eintragen. Die Frage, in welcher Sprache die Frachtbriefe auszufertigen sind, ist in einer Ergänzungsbestimmung zu § 9 des Art. 48 geregelt: „Die Angaben und Erklärungen im Frachtbriefe müssen in der Staatssprache (d. i. tschechisch oder slowakisch) abgefaßt sein. In Versandstationen, die nach Gemeinden benannt oder in Gemeinden gelegen sind, in denen sich mindestens 20 % Staatsbürger derselben, jedoch einer anderen als der Staatssprache befinden, können die Angaben und Erklärungen im Frachtbrief in der Staatssprache und auch in der Minderheitssprache und, sofern sich auch in der Bestimmungsstation dieselbe qualifizierte Minderheit befindet, auch nur in der Sprache dieser Minderheit geschrieben werden.“ Demnach sind Frachtbriefe für Sendungen aus Stationen des deutschen Sprachgebietes nach solchen des tschechischen in tschechischer und deutscher Sprache auszufertigen; falls aber die Bestimmungsstation ebenso wie die Versandstation in einem Gebiet gelegen ist, in welchem mindestens 20 % deutsche Staatsbürger wohnen, genügt die Ausfertigung nur in deutscher Sprache.

Eine weitere Ergänzungsbestimmung zum gleichen Artikel läßt die Verwendung nur der lateinischen Schrift zu.

Im Art. 46 sind die zur Beförderung bedingungsweise zugelassenen Gegenstände aufgezählt. Zu ihnen gehören: die in der Anlage A angeführten Gegenstände, Leichen, Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern laufen, lebende Tiere, Gegenstände, deren Verladung und Beförderung nach dem Ermessen der Versandstation besondere Schwierigkeiten verursachen würde. Gegenüber dem geltenden EBR. sind in diese Gegenstände Leichen und lebende Tiere neu einbezogen worden, während die sog. Kostbarkeiten (Silber- und Goldbarren, Edelsteine, wertvolles Pelzwerk, Kunstgegenstände, Gemälde u. dgl.) in diese Gegenstände nicht mehr eingereiht worden sind. Dieselben gehören vielmehr zu allen übrigen, zur Beförderung allgemein zugelassenen Gegenständen.

Laut Art. 49 trägt der Absender (in Anpassung an das IÜG.) alle Folgen, die unter anderem daraus entstehen, daß die Angaben und Erklärungen im Frachtbriefe in einer anderen als der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind.

Art. 50, § 1, verpflichtet — in Übereinstimmung mit Art. 7, § 2, IÜG. — die Eisenbahn, zur etwaigen Inhaltsüberprüfung in der Versandstation den Absender, in der Bestimmungsstation den Empfänger, in einer Unterwegsstation zwei der Eisenbahn nicht angehörende Zeugen heranzuziehen. Bei Nichtübereinstimmung der Sendung mit den Angaben des Frachtbriefes werden die durch Prüfung des Inhaltes entstandenen Auslagen der Sendung nachgenommen, falls sie nicht an Ort und Stelle bezahlt worden sind.

Die §§ 2, 3 und 5 des Art. 50 setzen ausdrücklich fest, daß die Feststellung des Gewichtes oder der Stückzahl von der Eisenbahn nur für die Zwecke des Frachtvertrages (nicht also auch für andere Zwecke) vorgenommen wird. Das von der Eisenbahn festgestellte Gewicht oder die festgestellte Stückzahl können also für andere Verträge rechtlich nicht herangezogen werden, was irrtümlicherweise bisher vielfach von den Verfrachtern angenommen wurde. Laut § 9 hat die Eisenbahn den Prüfungsvermerk im Frachtbrief anzubringen. Erfolgt die Inhaltsprüfung

in der Versandstation, so ist die Überprüfung auch im Frachtbriefduplikat oder im Aufnahmeschein zu bestätigen.

Art. 51 stellt neue Grundsätze für die Berechnung von Frachtzuschlägen auf. Die EVO. unterscheidet zwischen Frachtzuschlägen (2 bis 50 Kc für jedes Kilogramm Rohgewicht) bei den gemäß Art. 45 von der Beförderung ausgeschlossenen oder zu dieser bedingungsweise zugelassenen Gütern und Frachtzuschlägen bei allen übrigen Gütern. Bei diesen beträgt der Zuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der nach der unrichtigen Bezeichnung berechneten Fracht und der Fracht, die bei richtiger Bezeichnung zu erheben gewesen wäre. Laut § 5 haftet der Frachtzuschlag auf dem beförderten Gute, gleichgültig, an welchem Orte die Umstände, die zur Erhebung des Frachtzuschlages geführt haben, eingetreten sind. Der Empfänger ist jedoch, falls er den Frachtbrief und das Gut angenommen hat, zur Zahlung des Frachtzuschlages nur dann verpflichtet, wenn dieser aus dem Frachtbriefe ersichtlich ist. Im übrigen ist der Absender verpflichtet, den Frachtzuschlag zu zahlen.

Gemäß Art. 55, § 4, müssen Zuschläge zu den Lieferfristen kundgemacht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft. In der Kundmachung muß ausdrücklich angeführt werden, daß die Genehmigung erteilt wurde. Gegenüber dem bisherigen Rechtszustand bedeutet dies eine wesentliche Verbesserung zu Gunsten der Verfrachter, denn nach § 75 EBR. genügt dagegen die bloße Kundmachung der Zuschlagfristen und die nachträgliche Genehmigung innerhalb 8 Tagen.

In Anlehnung an Art. 12 IÜG. stellt Art. 56, § 6, den Grundsatz der Haftung des Absenders für äußerlich erkennbare, im Frachtbrief nicht anerkannte Mängel der Verpackung auf, wenn die Eisenbahn den Beweis dieser Mängel erbringt. In dieser Bestimmung ist eine Besserstellung der Bahn zu erblicken, die gemäß § 62 (3) EBR. bei äußerlich erkennbaren, im Frachtbrief nicht anerkannten Mängeln der Verpackung von der Haftpflicht nur dann befreit ist, wenn der Absender arglistig gehandelt hat. Im Sinne der neuen Bestimmung braucht nun die Eisenbahn den Beweis zu erbringen, daß die Mängel schon bei der Auflieferung vorhanden waren. Die Arglist des Absenders hat sie nicht nachzuweisen.

Laut Art. 62, § 1, sind fällige Zoll-, Steuer-, Finanz- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften auf der Versandstation vor Auflieferung des Gutes vom Absender zu erfüllen.

Gemäß Art. 63, § 1, ist die Eisenbahn verpflichtet, auf der vom Absender bezeichneten Bestimmungsstation dem Empfänger den Frachtbrief zu übergeben und das Gut gegen Quittung und gegen Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Forderungen auszuhändigen. Diese Regelung der Ablieferung steht in völliger Übereinstimmung mit Art. 16 IÜG. und bedeutet eine wesentliche Abweichung gegenüber dem bisher geltenden EBR., welches im § 76 bestimmt, daß dem Empfänger das Gut und der Frachtbrief gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen zu übergeben ist.

In Anlehnung an § 3 Art. 16 IÜG. kann der Empfänger laut § 3 des Art. 63 EVO. nach Ablauf von 30 Tagen im eigenen Namen die Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn gegen vorherige Erfüllung der ihm nach diesem Vertrag obliegenden Verpflichtungen geltend machen, sei es, daß er im eigenen oder im fremden Interesse handelt.

Nach dem Vorbild des IÜG. räumt § 5 des Art. 63 EVO der Eisenbahn für ihre Forderungen ein Pfandrecht an Gute ein, solange sich dasselbe im Besitze der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

Laut § 5, Art. 68, muß die Frankaturrechnung binnen 14 Tagen — das heutige EBR. kennt keine Frist — nach Abnahme des Gutes an die Versandstation zurückgesendet werden; nach Rückkunft hat die Versandstation mit dem Absender abzurechnen und ihm gegen Rückgabe der Quittung über die Sicherheit die Frankaturrechnung auszuhändigen. Die erlegte Sicherheit wird von der Eisenbahn nicht verzinst.

Art. 79 setzt als Lieferfrist für Frachtgüter bei Entfernungen bis zu 100 Tarifkm einen Tag, für weitere angefangene je 200 Tarifkm einen weiteren Tag fest. Nach den geltenden Bestimmungen des EBR. ist erst bei Entfernungen von 250 Tarifkm ein Tag als Lieferfrist vorgesehen.

Die Grundsätze über die Haftung der Eisenbahn aus dem Titel der Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Gütern sind in den Art. 88 bis 109 enthalten und stimmen mit jenen der beiden internationalen Übereinkommen (IÜP. und IÜG.) beinahe wörtlich überein.

Gemäß § 1, Art. 91, wird bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks

a) der nachgewiesene Schadensbetrag, höchstens jedoch 130 Kc für jedes fehlende Kilogramm ersetzt,
b) falls der Schadensbetrag nicht nachgewiesen ist, ein Betrag von 65 Kc für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes.

Wenn von der Eisenbahn Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust eines Expreßgutes oder Gutes zu leisten ist (§ 2), wird die Entschädigung berechnet:
nach dem Börsenpreis,
in Ermanglung eines solchen nach dem Marktpreis,
in Ermanglung beider nach dem gemeinen Wert von Expreßgütern oder Gütern derselben Art und Beschaffenheit in der Versandstation zu der Zeit, zu der das Expreßgut oder Gut zur Beförderung angenommen worden ist.

Die Entschädigung darf jedoch vorbehaltlich gewisser festgesetzter Einschränkungen 325 Kc für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes nicht übersteigen.

Abschließend wird bemerkt, daß zu der überwiegenden Anzahl von Artikeln auch noch wichtige Ergänzungsbestimmungen hinzugefügt sind, die mit der EVO. in dem sog. „Gemeinsamen Tarif der tschechoslowakischen Eisenbahnen“ verarbeitet sind, der gleichfalls am 1. Oktober in Kraft getreten ist. Die erwähnten Ergänzungsbestimmungen haben zum Unterschied von den Bestimmungen der EVO. nur die Bedeutung einer Tarifvorschrift und nicht die einer Regierungsverordnung.

Der Reichsverband der Eisenbahnvereine auf der Pressa in Köln und seine Bestrebungen.

Von Reichsbahnoberinspektor **Blasse**, Kassel.

Auf der internationalen Presse-Ausstellung in Köln ist bekanntlich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch eine sehr bedeutsame Sonderausstellung vertreten. In deren Rahmen gibt auch der Reichsverband der Eisenbahnvereine einen umfassenden Überblick seiner vielseitig gemeinnützigen Tätigkeit.

Vor 32 Jahren trat der erste Eisenbahnverein ins Leben als freiwilliger Zusammenschluß von Eisenbahnern aller Dienstgrade. Förderung der Zusammengehörigkeit in schwerem Dienste, Pflege der Wohlfahrt durch allgemeine Selbsthilfe waren die Ziele seines Begründers, des verewigten Präsidenten Franz Ulrich. Die Gründung der Eisenbahnvereine fand in allen früheren preußischen Eisenbahndirektionsbezirken rasche Nachfolge. Der Reichsverband der Eisenbahnvereine umfaßt gegenwärtig in 22 Bezirken 1040 Vereine mit rd. 320 000 Mitgliedern und steht im 25. Jahre seines Wirkens. Außer den preußisch-hessischen haben sich ihm auch die sächsischen, mecklenburgischen und mehrere süddeutsche Vereine angeschlossen, weiterer Anschluß in Süddeutschland steht in Aussicht.

Besonders in den letzten Jahren hat sein Wirkungsgebiet in ungeahntem Maße sich ausgedehnt. Das zeigt im Ausstellungsraum der Reichsbahn ein großes, den Besuchern schon von weitem sichtbares Bildwerk. Es stellt einen mächtigen Eichbaum dar, welcher fest im Boden der Kameradschaft wurzelt. Den Stamm des Baumes bildet die Wohlfahrtspflege, die sich verbreitet über Kranken-, Kinder- und Tuberkulosefürsorge, für die in allen Gegenden Deutschlands zahlreiche Erholungsheime bestehen, auch besonders solche für Kinder. Frische Triebe zeigt der Baum in vielfachen Frauenvereinen und Familienbeiräten. Ein großer Teil der breiten Baumkrone ist aus der wirtschaftlichen Selbsthilfe hervorgegangen. Die Spar- und Darlehnskassen, Brennstoffversorgung, die Sterbegeldversicherungen, Rechtsberatung, Kleintierzucht und Schrebergärten. Ein junger, aber schon sehr kraftvoller Zweig entwickelt sich in dem Reichsbahn-Turn- und Sportverbande und leitet über zu den Kultur- und Geselligkeitsbestrebungen und Unterricht, Einheitskurzschrift, Büchereien, Zeitschriften, Musik, Gesang, Bühnenspiel, Lichtbildern und Vorträgen. (Auch Schach und Esperanto finden ihre Pflege innerhalb der Eisenbahnvereine.)

So hat im Laufe der Zeit, trotz schwerer Weltlage, die erst mit ein paar tausend Anhängern begonnene Wohlfahrtsbewegung sich zu einer der größten und vielseitigsten Wohlfahrtsvereinigungen auf Erden entwickelt.

Pflege der Zusammengehörigkeit aller deutschen Eisenbahner als Glieder einer Verwaltung und Förderung gemeinnütziger wirtschaftlicher und geselliger Belange, das leuchtet als Leitziel des Reichsverbandes aus diesem Bildwerk hervor!

Über und unter diesem Bilde hängen als Kunstblätter zwei Ehrenurkunden, wie sie von den Eisenbahnvereinen den Mitgliedern überreicht werden als Anerkennung vieljähriger Dienstzeit und Mitgliedschaft. Beide zeigen Lokomotiven neuester Bauart, in Volldampf vorausstürmend. Die Urkunde für 40 Jahre ist in ernstem Schwarz gehalten, die 25jährige zeigt jugendfrohe Farbigkeit.

Erst zögernd, dann immer mehr vervollkommnend, geben jetzt fast alle Bezirksverbände der preußischen Eisenbahnvereine und der Verband der sächsischen Eisenbahnvereine Zeitschriften heraus. Monatlich, teilweise auch häufiger erscheinend, haben sich manche zu recht inhaltreichen Nachrichten- und Unterhaltungszeitschriften entwickelt. Wegen des knapp bemessenen Ausstellungsraumes konnten nur von einigen Bezirken die Blätter Platz finden. Sie werden stets nach Erscheinen ergänzt. Der Reichsverband selbst hat seine mehr amtlich gehaltenen Verbandsmitteilungen ausgelegt.

Empfehlungshefte der Eisenbahnvereine mit Auskunft über ihre Entstehung, ihr Wesen, Zweck und Ziele stehen reichlich zur Verfügung für alle Eisenbahner.

In einem Glasschrank befindet sich eine gefällige Büchersammlung, die besondere Erwähnung verdient. Der Reichsverband hat damit eine möglichst vollständig geplante Sammlung derjenigen Werke begonnen, die in Erzählungs-, Vers- und Bildkunst das Leben der Eisenbahn wiederspiegeln. Leider ist gerade aus früheren Jahrzehnten so manches wertvolle Buch kaum noch zu ermitteln. Für Hinweise, auch für preiswürdige Hergabe solcher älteren Ausgaben wäre der Vorstand des Reichsverbandes sehr dankbar!

Immerhin ist ein guter Grundstock für solche Sammlung angelegt und hier ausgestellt. Da sei vor allem auf die Altmeister Max Maria von Weber und Max Eyth hingewiesen. Dann auf Arthur Achleitner, Paul Burg, Heinrich Eggersglüß, Karl Oppermann, Dr. Walther Strauß und Theodor Heinrich Mayer, um nur einige von manchen Berufenen zu nennen, die neuerdings in zunehmendem Maße vom Flügelrad zu erzählen und zu deuten wissen. Zum Teil sind es Fachmänner, die aus ihrem Berufsleben Kunstwerke zu gestalten vermögen, zum Teil aber auch Nicht-Eisenbahner, die als Dichter sich eingelebt haben in die Welt der Schiene.

Soweit bisher möglich, hat der Reichsverband solche Werke gesammelt und eine Liste davon mehrfach verbreitet. Selbstverständlich wird dies Bemühen fortgesetzt. Es dürfte wohl jedem gebildeten Eisenbahner und unbedingt allen Eisenbahnvereinsbüchereien naheliegen, sich um die Kenntnis und Verbreitung solcher anregenden, lesenswerten Bücher zu bemühen. Es ist geradezu eine Ehrenpflicht, solchen Schriftstellern, namentlich aus unseren Reihen, durch Kauf und Empfehlung ihrer Werke Dank zu erweisen. Sie ehren unseren Beruf durch ihr Schaffen, sie wecken die Freude am Dienst und heben damit das Kameradschaftsgefühl. Und das sind sittliche Werte, auf die gerade unser Reichsverband hinzielt zum Besten der Gesamtheit.

Aus denselben Gründen richtet der Reichsverband auch sein Augenmerk auf Bilderwerke und Kunstblätter, die irgendwie Geschichte und Betrieb der Bahn darstellen. Auch sie werden nach Kräften gesammelt und sollen mit der Büchersammlung dereinst in würdiger Form als Archiv des Reichsverbandes untergebracht werden.

Seit etwa einem Jahr hat der Reichsverband damit begonnen, von Zeit zu Zeit durch verschiedene Artikel in seinen Zeitschriften auf das Ergebnis seiner Forschungen hinzuweisen. In der Kasseler Monatsschrift des Bezirksverbandes der Eisenbahnvereine erschien im Januar 1927 ein Artikel von Friedrich Henning „Die Eisenbahn im Spiegel Deutscher Dichtung." Von demselben Verfasser rühren die Besprechungen neu erschienener Bücher in den Verbandsmitteilungen her, ferner die Artikel „Geschichten und Geschichte vom Flügelrad" in Nr. 2 und 3 dieser Mitteilungen. Herr Meinke aus Dresden hat durch Hinweise auf „Weitere Gedichte und Geschichten vom Flügelrad" die Nachforschungen sehr wertvoll ergänzt (s. Nr. 6 und 7 der Verbandsmitteilungen für 1928).

Möge die kleine aber reizvolle und anregende Sonderausstellung des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine auf der Pressa in Köln den Anlaß geben zu weiteren Forschungen auf diesem Gebiete, zum Segen für den Reichsverband, für seine Eisenbahnvereine und seine Mitglieder.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Monatskarten der Reichsbahn.** Zur Tarifänderung am 7. Oktober. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gibt folgende Übergangsbestimmungen bekannt:

1. Fahrkarten, die vor dem 7. Oktober gelöst sind, gelten bis zum Ablauf der gewöhnlichen Geltungsdauer weiter.

Zu Fahrkarten 2. und 3. Klasse mit Aufdruck „Eil- oder Personenzug" brauchen bei Benutzung von Eilzügen keine Eilzugzuschlagkarten gelöst zu werden. Schnellzüge dürfen auf solche Karten aber nur gegen vollen Schnellzugzuschlag benutzt werden.

Da die Fahrpreise 2. und 3. Klasse bei der Reichsbahn vom 7. Oktober ab größtenteils ermäßigt werden, wird geraten, Fahrkarten 2. und 3. Klasse, die erst nach dem 6. Oktober benutzt werden sollen, nicht vor dem 7. Oktober zu lösen.

2. Damit die Reisenden, die für September und Oktober Monats- oder Schülermonatskarten 2. und 3. Klasse lösen, an der Tarifermäßigung vom 7. Oktober teilnehmen können, wird die Geltungsdauer der Monats- und Schülermonatskarten 2. und 3. Klasse für September bis 10. Oktober verlängert.

Vom 7. Oktober an sind die neuen Karten für Oktober zu lösen. An Monatskarten können gelöst werden entweder: Monatskarten 2. und 3. Klasse „Eilzug", gültig für Eil- und Personenzüge (Preis der jetzigen Monatskarten 2. und 3. Klasse) oder: Monatskarten 2. und 3. Klasse „Personenzug", gültig nur für Personenzüge (etwa um 30 % billiger als die jetzigen Monatskarten 2. und 3. Klasse).

Schülermonatskarten 2. und 3. Klasse (etwa 30 % billiger als jetzt) gelten künftig nur für Personenzüge. Eilzüge dürfen nur mit Genehmigung der Eisenbahnverwaltung benutzt werden.

3. Für Monats- und Schülermonatskarten 4. Klasse gilt die Regelung unter 2. nicht, da ihr Preis nicht geändert wird. Die für September gelösten Karten gelten nur bis 30. September. Dann müssen neue Karten gelöst werden, die bis 6. Oktober in 4. Klasse, vom 7. Oktober in 3. Klasse Personenzug gelten.

4. Monats- und Schülermonatskarten 2. und 3. Klasse, die in der Zeit vom 1. bis 6. Oktober gelöst sind, können an der Ermäßigung der Fahrpreise nicht teilnehmen. Jedoch gelten sie vom 7. Oktober ab für Eilzüge weiter. Die Fahrkartenausgaben schreiben sie für den Rest des Monats bei Bedarf für Eilzüge gültig.

Wer vom 1. bis 6. Oktober nur wenige Fahrten auf Monatskarten 2. und 3. Klasse macht und nicht etwa vom 7. Oktober auf seine Monatskarte regelmäßig Eilzüge benutzen will, tut gut daran, bis 6. Oktober gewöhnliche Fahrkarten und dann erst Monatskarten zu lösen.

5. Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch im Wechselverkehr mit Privat- und Kleinbahnen, wenn nichts anderes bekanntgegeben wird.

— **Der Verkehr auf den Berliner Hoch- und Untergrundbahnen.** Im Gesamtnetz der Hoch- und Untergrundbahnen wurden im Laufe des Jahres 1927 insgesamt 222,53 Mill. Personen befördert. Von den 68 Bahnhöfen hatte die Station Potsdamer Platz mit rd. 11,1 Mill. zugehenden Fahrgästen den stärksten Verkehr zu verzeichnen. An zweiter Stelle folgt der Untergrundbahnhof Alexanderplatz mit einem Zugang von 9. Mill. Personen, dem der Bahnhof Hallesches Tor mit 8,96 Mill. zugehenden Personen nur wenig nachsteht. Ein weiterer wichtiger Knotenpunkt im Hoch- und Untergrundbahnnetz ist der Untergrundbahnhof Friedrichstadt, der als Umsteigebahnhof zwischen der alten Stammstrecke der Hochbahn und der neuen Nordsüdbahnlinie erhöhte Bedeutung erlangt hat und einen Zugang von 8,2 Mill. Fahrgästen aufweist.

— **Die „General Eastern Passenger Agents Association** New York, eine Vereinigung der Leiter amerikanisch Eisenbahnagenturen, deren Studienreise durch Europa b reits in Nr. 39, S. 1050, erwähnt wurde, traf am 27. Se tember in Berlin ein. Die amerikanischen Gäste unte nahmen zunächst eine Automobilrundfahrt durch Berli Am Mittag gab der Präsident der Reichsbahndirektio Berlin, Dr. Stapff, zu ihren Ehren ein Frühstück i Hotel Kaiserhof, an dem auch führende Persönlichkeit des deutschen Verkehrslebens, insbesondere der am Am rikaverkehr beteiligten Unternehmungen, teilnahmen. Pr sident Dr. Stapff begrüßte die Gäste namens d Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Er betonte, daß nich der Verkehrsförderung dienlicher sein könne als ein möglichst genaue Kenntnis der Länder, zwischen dene der Verkehr sich entwickelt. Der Verkehr mache nicl halt an der Grenze des einzelnen Landes und Volkes, sei seinem Wesen nach auf das Internationale gerichte Die Tätigkeit der Verkehrsfachleute habe bereits wesen lich dazu beigetragen, daß die Wechselbeziehunge zwischen Amerika und Deutschland in den letzten Jahre sich höchst erfreulich erweitert und vielseitiger gestalt hätten. Präsident Dr. Stapff wies darauf hin, daß di Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in engster Zusammen arbeit mit der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reis verkehr und mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro sowi mit den größten deutschen Schiffahrtsgesellschaften durcl die von ihnen geschaffenen Verkehrs- bzw. Auskunfts büros in den Vereinigten Staaten bestrebt ist, den Verkeh von Amerika nach Deutschland zu fördern. Diese deutsche Verkehrsunternehmungen arbeiten Hand in Hand mit de amerikanischen Eisenbahnagenturen un den amerikanischen Reisebüros. Er gab dann der Hoff nung Ausdruck, daß auch Berlin mit seiner Umgebung von landschaftlich hohem Reiz und Berlin als Verkehrszentrum den amerikanischen Gästen gleich günstige Eindrücke bieten möge wie das Rheinland, das die Studiengesellschaft auf ihrer Deutschlandreise bereits besucht hat.

Nachdem der Präsident der Vereinigung, Neil Mooney, im Namen der Gäste für die herzliche Begrüßung gedankt hatte, sprach Dr. Edgar S. Barney. Er überbrachte einen Gruß des Friedens und der Freundschaft für das deutsche Volk. Sie hätten — so betonte der Redner — viel zu lernen in Deutschland, und sie seien sich bewußt, daß Deutschland sie viel lehren könne, denn Deutschland sei das Land der Kunst und des Gesanges, der Wissenschaft und der großen Erfindungen. Die Schönheit des Rheines, die sie bereits bewundert hätten, würden sie niemals in ihrem Leben vergessen. Die Ausführungen Dr. Barneys, der den Rang eines Universitätsprofessors bekleidet, fanden bei den amerikanischen Gästen stürmischen Beifall.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In dieser hielt Dipl. Ing. Rud. Winckler am 18. September einen Vortrag mit Filmen und Lichtbildern über das Thema: Herstellung und Verwendung elektrischer Akkumulatoren unter besonderer Berücksichtigung elektrischer Fahrzeuge.

Nachdem an Hand einiger Lichtbilder die heute gebräuchlichsten Elementkonstruktionen des Blei- und Edison-Akkumulators besprochen waren, zeigten die Filmaufnahmen die Fabrikation verschiedener Plattenarten und die Montage von Akkumulatorenbatterien an Wandertischen. Anschließend gab der Film dann einen Überblick über zahlreiche Anwendungsmöglichkeiten der Akkumulatoren, wobei der Vortragende die erforderlichen Erläuterungen gab.

Zuerst wurden die Akkumulator-Triebwagen behandelt, die auf deutschen Bahnen seit nunmehr rund dreißig Jahren in Betrieb sind. Durch Neukonstruktion der Wagen und der Batterien ist es gelungen, den Fahrbereich immer mehr zu steigern und die Totlast wesentlich zu ermäßigen. Auf 1 qm nutzbare Bodenfläche gerechnet, sind die Gewichte der neueren Wagen heute geringer als z. B. bei Triebwagen mit Dieselmotoren. Besonders hervorzuheben ist bei den Triebwagen wie bei allen akkumulatorelektrischen Fahrzeugen die große Einfachheit der Bedie-

ig und die unerreichte Zuverlässigkeit, was natürlich onders für den Eisenbahnbetrieb von größter Wichtigkeit ist.

Akkumulator-Lokomotiven für Verschiebedienst den dadurch erhöhtes Interesse, daß die schlechte Energieausnutzung der Dampflokomotiven im Verschiebedienst is größere Beachtung findet, und daß die einfache Bedienung und große Zuverlässigkeit von akkumulator-elektrischen Fahrzeugen große Ersparnisse an Personal und Reparaturkosten bedingt, wodurch der mit den größeren Anschaffungskosten verbundene höhere Finanzdienst der Akkumulatorfahrzeuge mehr als ausgeglichen wird.

Der Film zeigte zahlreiche Aufnahmen von Akkumulator-Lokomotiven verschiedenster Konstruktion. Hierbei fielen besonders die sogenannten gemischten Lokomotiven auf, die für Batterie- und Oberleitungsbetrieb gebaut sind. Der Vortragende gab an, daß die Rheinischen Stahlwerke in Duisburg bereits ihren gesamten Verschiebedienst mit derartigen Maschinen ausführen, wobei sie festgestellt haben, daß die jetzigen Betriebskosten etwa 60 % der Kosten bei dem früheren Dampflokomotivbetrieb betragen. An den Lokomotivteil schlossen sich Aufnahmen der Kranfahrzeuge, elektrische Bahnmeisterwagen usw. Ein besonderer Filmakt behandelte dann das aktuelle Gebiet der Elektrokarren und Schlepper, die in den verschiedensten Bauarten und den mannigfaltigsten Verwendungsmöglichkeiten vorgeführt wurden. Aus einem Rückblick ging hervor, daß in Deutschland bei Jahresanfang 1921 rund 80 und bei Jahresanfang 1928 rund 9000 derartige Fahrzeuge im Betrieb waren. Diese rasche Entwicklung bildete wohl der beste Beweis für die hohe Wirtschaftlichkeit dieser Fahrzeuge sein.

Bei dem Filmstreifen über Elektromobile gab der Vortragende an, daß durch die Abhängigkeit von einer Ladestation bei einer Leistungsmöglichkeit von etwa 60—80 Kilometer mit einer Ladung das Elektromobil selbstverständlich nicht universell Verwendung finden könne. Es bot aber zahlreiche Verkehrsaufgaben mit ziemlich genau vorliegenden täglichen Wegen wie z. B. bei den Paketwagen der Reichspost, im Müllabfuhrbetrieb, bei Brauereifahrzeugen usw. Der Film führte derartige Anwendungsbeispiele vor.

Zum Schluß zeigte der Film noch schlagwortmäßig weitere Anwendungsmöglichkeit von Akkumulatoren:

Für den Fernsprechverkehr wird die erforderliche Energie aus Akkumulatorenbatterien geliefert. Stellwerke der Eisenbahn erhalten von ihnen die Energie zum Umstellen der Weichen. Als Ersatz für Primär-Elemente werden heute vielfach Akkumulatoren für Schwachstromanlagen benutzt, nachdem es gelungen ist, Elemente zu konstruieren, die man jährlich nur einmal aufzuladen braucht. Die Verwendung für Radiozwecke ist bekannt. Die Eisenbahnzüge werden unter Zuhilfenahme von Batterien heute elektrisch beleuchtet. (Augenblicklich ungefähr 8 bis 10 000 Wagen bei deutschen Bahnen.) Die elektrische Stadtbahn führt Batterien mit sich für die Notbeleuchtung. Flugzeuge und Luftschiffe gebrauchen die Elemente für Radiozwecke und Beleuchtung. Für Luftschiffe werden Batterien für Beleuchtung und Antrieb geliefert, wobei die bekannte Verwendung bei Unterseebooten heute allerdings durch den Versailler Vertrag verboten ist.

Der Vortragende schloß mit folgenden Bemerkungen: Die für die Aufladung von Fahrzeugbatterien erforderlichen Energien werden meist zur Nachtzeit benötigt, wo bekanntlich die Elektrizitätswerke im allgemeinen sehr schlecht ausgenutzt sind. Durch Aufladung von Fahrzeugbatterien kann infolgedessen der Belastungsfaktor der Elektrizitätswerke wesentlich verbessert werden, was im volkswirtschaftlichen Sinne sehr zu begrüßen ist. Es kommt hinzu, daß die Akkumulator-Fahrzeuge vielfach Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ersetzen können. Auf diese Weise wird dann Brennstoff erspart, der zum größten Teil aus dem Ausland eingeführt werden muß und dafür elektrische Energie verbraucht, die als Überschuß oder Abfallenergie (Wasserkraftwerke) im Inland zur Verfügung steht.

Der Vortrag wurde mit allseitigem lebhaften Beifall aufgenommen.

— **Vortragsprogramm des „Hauses der Technik" in Essen.** Das Haus der Technik in Essen, das bereits zwei Vortragssemester mit vollem Erfolg und unter reicher Anerkennung durch die technische und industrielle Fachwelt durchführen konnte, bringt soeben das neue Vorlesungsverzeichnis für das Wintersemester 1928/29 heraus. Die Zusammenstellung der Vorträge läßt erkennen, daß auch jetzt wieder hervorragende Vertreter der technischen Wissenschaft und Praxis für die zur Behandlung kommenden Themen gewonnen worden sind. Hörerkarten und Vorlesungsverzeichnisse sind bei den Essener Buchhandlungen sowie bei der Geschäftsführung des Hauses der Technik, Essen, zu haben.

— **Verwaltungs-Akademie Berlin.** Die in Verbindung mit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veranstaltete fünfte eisenbahnwissenschaftliche Woche findet vom 8. bis 13. Oktober 1928 in der Universität Berlin statt. Sie umfaßt 10 Vorträge, die von Mitgliedern der Reichsbahn-Gesellschaft sowie von Universitäts- und Hochschulprofessoren gehalten werden sowie mehrere Besichtigungen. Ferner veranstaltet die Verwaltungs-Akademie eine Reihe von Vorträgen über Probleme der Verwaltungsreform, die von führenden Männern des politischen Lebens gehalten werden.

Näheres durch das Sekretariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51.

— **Reichsbahnwissenschaftliche Woche in München.** In der Zeit vom 15. bis 20. Oktober findet in München eine Reichsbahnwissenschaftliche Woche statt. Der Lehrplan umfaßt 8 wissenschaftliche und allgemeinwissenschaftliche Vorträge. Vortragende sind Mitglieder der Reichsbahn sowie Universitätsprofessoren.

— **Personalnachrichten aus der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Ernannt: Vizepräsident der Reichsbahn Zoche in Breslau zum Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Breslau.

Versetzt: die Reichsbahnoberräte Popcke, Mitglied der Reichsbahndirektion Mainz, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Bohnhoff, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Oppeln, Purrucker, Mitglied der Reichsbahndirektion Oppeln, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), August Liefferts, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Cottbus 2, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Oberbörsch, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Duisburg 1, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Mainz, Köpke, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Witten, nach Dortmund zur Wahrnehmung der Geschäfte des Werkdirektors beim dortigen Reichsbahn-Ausbesserungswerk, und Dr.-Ing. Karl Günther, Vorstand des Reichsbahn-Bauamts Aschaffenburg, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Bauamt München Ost, die Reichsbahnräte Heyne, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Essen 2, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Betriebsamt Cottbus 2, Haeseler, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Flensburg 2, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Essen 2, Hugo Müller, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Simmern, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Altona, Rammelsberg, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Glogau, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Maschinenamt Berlin 1, Plock, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Berlin 1, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Maschinenamt Glogau, Stutterheim, bisher beim Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, als Leiter einer Abteilung zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Nied, und Dörrwächter vom Reichsbahn-Betriebsamt Basel zum Reichsbahn-Betriebsamt Konstanz.

Überwiesen: die Reichsbahnoberräte Braumann, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Berlin 4, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin und Friedrich Weber, Vorstand des Reichsbahn-Bauamts Augsburg 1, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Augsburg, die Reichsbahnräte Emil Beck, bisher beurlaubt, zum Reichsbahn-Betriebsamt Breslau 1, und Blümener, bisher beim

Reichssparkommissar, zum Reichsbahn-Abnahmeamt Berlin 2.

Bestellt: Reichsbahnrat Petzold in Berlin zum Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Berlin 4.

In den Ruhestand getreten: die Reichsbahnamtmänner August Schulze, Vorstand der Güterabfertigung Halle (Saale), und Oskar Mößner, Vorstand des Verkehrsbüros der Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Gestorben: Reichsbahnoberrat Dr. jur. Voßköhler, Mitglied der Reichsbahndirektion Essen, die Reichsbahnamtmänner Wilhelm Krug, Vorstand des Betriebsmaschinenbüros der Reichsbahndirektion Essen, Arnold Menges, Betriebsmaschinenkontrolleur bei der Reichsbahndirektion Köln, und Johannes Stange, Vorstand des Vermessungsbüros der Reichsbahndirektion Erfurt.

Österreich.

— **Internationaler Kongreß für Brückenbau und Hochbau.** Im Festsaale der Burg fand am 25. September die feierliche Eröffnung des größten technischen Kongresses statt, den Wien in seinen Mauern sah. Aus der ganzen Welt waren hervorragende Brückenbauer sowie Techniker des Hochbaues in Theorie und Praxis zum Brückenbaukongreß angekommen. Außer den bekanntesten Namen aus Österreich, Deutschland, der Tschechoslowakei, Ungarn und den anderen Nachbarländern sah man die hervorragendsten Vertreter des Faches aus England, Frankreich, Spanien, Italien, Rußland, Schweden, Belgien, der Schweiz, Rumänien, Polen, Holland.

Handelsminister Dr. Schürff begrüßte die Tagung namens der Regierung, Bürgermeister Seitz namens der Stadt Wien. Es sprachen ferner Vertreter der Akademie der Wissenschaften, der Technischen Hochschule, des Ingenieur- und Architektenvereins sowie auswärtige Vertreter. Die Festrede hielt der Rektor der Wiener Technischen Hochschule Prof. Dr. Hartmann über Ziele und Bedeutung des Brückenbaus.

Am gleichen Tage begannen die sachlichen Verhandlungen des Kongresses mit einer gemeinsamen Sitzung der beiden Kongreßsektionen.

Das erste Thema galt der künstlerischen Gestaltung des Brückenbaues. Den ersten Bericht hierzu erstattete der Kongreßpräsident Professor Dr. Hartmann (Wien) über „Ästhetik im Brückenbau". Er behandelte die grundsätzlichen Unterschiede bei der Beurteilung der Schönheit der Architektur und der Bauwerke des Ingenieurs. Der Vortragende trat dann dafür ein, daß sich die Ingenieure immer mehr mit dem Problem der Schönheit der Brücken befassen mögen, um auch selbständig ästhetisch befriedigende Bauwerke zu liefern. Hierzu aber müsse ihnen die Hochschule mit allen Kräften an die Hand gehen.

In einem zweiten Bericht behandelte Professor Linter (Stockholm) „Die Kunst, Tragwerke zu bauen" und hob insbesondere die wirtschaftlichen Grundsätze im Brückenbau hervor. In der Erörterung trat Professor Mezenseffy (München) für den Standpunkt der Architekten ein, indem er zwischen der Kunst des Bauingenieurs und der des Architekten unterschied. Es ist aber eine eifrige Zusammenarbeit beider notwendig, wenn nützliche Bauwerke von einwandfreier Schönheit entstehen sollen.

Eine zweite Gruppe von Vorträgen galt einem technischen Problem der „Stoßwirkung der bewegten Lasten auf den Brücken". Die Referenten Professoren Godard (Paris), Penna (Madrid) und Streletzky (Moskau) erörterten die Versuche der Ingenieure insbesondere in Amerika und in Rußland, welche bestimmt waren, das Verhalten der Brücken unter der Bewegung der sie passierenden Lasten festzustellen.

Weiter wurden „Die Ergebnisse der Messungen an ausgeführten Brückenbauten" behandelt. Hierüber berichtete Chefingenieur Bühler (Bern), der zeigte, wie beständige Nachprüfungen an den bereits benützten Brückenbauten notwendig sind.

In der Sektion „Eisenbau" behandelten Ing. Dr. Bleich (Wien) und Oberbaurat Dr. Emperger (Wien) das Problem „Hochwertiger Stahl im Eisenbau". Zum zweiten Thema dieser Sektion „Das Problem der Knickung von Stäben" berichteten Professor Pigeaud (Paris) und Professor Rosch (Zürich). In der Erörterung berichtete Assist. Dr. Chwalla (Technische Hochschule, Wien) über e neuesten Versuche der Wiener Lehrkanzel für Brückenb über den „Exzentrischen Druck".

Eine weitere Gruppe von Vorträgen erstreckte sic auf die für den Brückenbau grundlegende Vernietung r Brücken, worüber Professor Findeisen (Dresden) u Direktor Dr. Gallik (Budapest) sprachen.

In der Sektion für „Eisenbetonbau" berichtete Hof Professor Saliger (Wien) über die Einführung e hochwertigen Stahls in den Betonbau. Professor Spagenberg (München) erstattete ein Referat unter d Titel „Weitgespannte Wölbebrücken". Er versteht d unter Brücken mit einer Spannweite von mehr als 80 deren es in der ganzen Welt überhaupt bloß etwa dreiß gibt. Professor Morsch berichtete über die „Schfestigkeit des Betons", Professor Kleinlogel (Leipzi über die „Baukontrolle des Betons".

Professor Probst (Karlsruhe) führte in einem Fi die sogenannte „Atmung des Betons" vor, worunter d Entstehen von Rissen verstanden wird, die sich bei a wechselnder Belastung erweitern und wieder verenge

Am 25. September, nachmittags, empfing Bundesminist für Handel und Verkehr Dr. Schürff die Teilnehm der Tagung im Schloß Schönbrunn.

Am letzten Beratungstage fanden in der Abteilung f Eisenbau zwei Wiener Vorträge besondere Aufmersamkeit. Der Erbauer der großen Festhalle für d Sängerbundesfest, Baurat Doktor Erhardt, erörter unter allgemeiner Aufmerksamkeit den Konstruktion entwurf für die Halle, die er einleitend als die größ Holzhalle der Welt charakterisierte. Dozent Dr. Chwalla hielt unter dem Titel „Die Stabilität zentris und exzentrisch gedrückter Stäbe aus Baustahl" ein Vortrag über überraschende Forschungsergebnisse, die fi den gesamten Eisenbau von hervorragender Bedeutu sind und die von der Wiener Akademie der Wissenscha ten veröffentlicht worden sind. Das Problem der Stabilit gab auf dem Kongreß Anlaß zu lebhaften Auseinande setzungen der ausländischen Fachleute, die dem Wien Forscher große Anerkennung zollten.

Dr. Kulka (Hannover) sprach über die Konstruktio im Wasserbau, Dr. Karner (Zürich) über die Anwe dung von Kabeln bei Bogenbrücken. Der Wettbewerb fü die Nusler-Brücke bei Prag wurde von Direktor Kopecek (Pilsen) behandelt, während Ing. Beko Straße brücken in Ungarn besprach. Über die Konstruktion vo Glasdächern, namentlich im Hinblick auf die Ein wirkung der Witterung, berichtete Dr. Eberspäche (Eßlingen), Ing. Füchsel (Berlin) über das elektrisch Schweißen im Eisenbau.

In der Sektion für Eisenbau wurden die Beratunge mit einem Vortrage des Wiener Stadtbaurates Dr. Schuh mann über die Erfahrungen bei der Erhaltung der Wie ner Straßenbrücken abgeschlossen.

In der Gruppe für Eisenbetonbau berichtete Oberbaura Emperger auf Grund von Versuchen des österreichi schen Eisenbetonausschusses über die Armierung vo Bogenbrücken. Professor Spindel (Innsbruck) sprac über die Rolle des Betons im Kreise der hochwertige modernen Baustoffe, Hofrat Professor Saliger (Wien führte die Versuche mit umschnürtem Gußeisenbeton vor

Am Abend gab Bürgermeister Seitz den Teilnehmer des Kongresses einen Empfang im Rathaus. Der letzt Tag war einem Ausflug auf den Semmering und der Besichtigung seiner Brückenbauten gewidmet.

Niederlande.

— **Außenhandel der Niederlande im Januar—August 1928.** Der Gesamtwert der Einfuhr in den Monaten Januar—August 1928 ist gegen den Einfuhrwert im gleichen Zeitraum 1927 um etwa 120,8 Millionen Gulden gestiegen, der Wert der Ausfuhr stieg jedoch nur um 62,4 Millionen Gulden; das Passivum Januar—August 1928 übersteigt mithin jenes über den gleichen Zeitraum in 1927 um etwa 58,4 Millionen Gulden.

Die Menge der eingeführten Güter betrug in den ersten acht Monaten dieses Jahres 19 510 961 t, der ausgeführten

er 9 857 249 t; in 1927 betrugen diese Zahlen im chen Zeitraum 18 913 758 bzw. 9 227 117 t; 90 % der mehrung der Ausfuhr entfallen auf die größere Aus- von Steinkohlen. Die Einfuhr von Steinkohlen ging ten Monaten Januar—August 1928 um 140 000 t gegen gleichen Zeitabschnitt 1927 zurück.
)er Monat August 1928 ergab den höchsten Ausfuhr- t der letzten fünf Jahre (225½ Millionen Gulden); der istfolgende ist der Monat September 1927, in dem der fuhrwert 183,9 Millionen Gulden erreichte.

— **Bau eines Eisenbahnererholungsheims.** Die schon ge gehegten Wünsche zum Bau eines Erholungsheims katholische Eisenbahner werden in Kürze in Erfüllung en. Das Heim, das in Venlò auf einem von der Stadt ntgeltlich zur Verfügung gestellten Grundstück gebaut den wird, wird 41 Zimmer für Erholungsbedürftige, Wohnung für den Rektor, 13 Zimmer für die Pflege- ien und das sonstige Dienstpersonal, getrennte Unter- ungszimmer für Männer und Frauen sowie einen chensaal mit 70 Plätzen erhalten. Das Kinderheim d 60 Kindern Platz bieten mit getrennten Spiel- und lafräumen für Knaben und Mädchen.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Lokomotivbauten für Finnland.** Die Lokomo- baufirma „Tammerfors Linne och Järnmanufaktur A/G" Tammerfors hat von den Finnländischen Staatsbahnen Verlauf dieses Jahres Aufträge auf 24 Lokomotiven alten, wovon bereits 13 Lokomotiven geliefert worden d. Zur Lieferung im nächsten Jahr sind 9 Lokomotiven tellt. Der finnländische Lokomotivbau ist wieder wett- rerbsfähig geworden. Außer der genannten Firma stellt h die „Lokomo A/G" in Tammerfors Lokomotiven her. meisten Stahlteile dazu werden jedoch aus Deutsch- d und Schweden bezogen.

— **Frachtvergünstigungen für gewisse Einfuhrwaren den finnländischen Eisenbahnen.** Das finnländische rkehrsministerium hat kürzlich die verschiedenen achtherabsetzungen für die Wintersaison festgesetzt. mnach werden die Tarifsätze für folgende Einfuhrwaren der Zeit vom 1. November 1928 bis 1. März 1929 um % ermäßigt: Düngemittel, Kraftfutter, Futtermehl u. a., veit es sich um Frachten von mindestens 9 t handelt.

— **Abschluß einer Untersuchung über Eisenbahnunfälle Sowjetrußland.** Die Arbeiter- und Bauerninspektion der wjetunion hat nach einer Moskauer Meldung die Unter- hung der Eisenbahnunfälle, die im vergangenen und diesem Jahre besonders zahlreich in Mittel- und Süd- land vorgekommen sind, abgeschlossen. Nach Ansicht Inspektion beruht die Mehrzahl der Zusammenstöße, tgleisungen u. a. auf der mangelhaften Vorbereitung d technischen Ausbildung des unteren Beamtenpersonals. gar 90 % aller Unglücksfälle werden darauf zurück- führt; der Rest entfällt auf Nichtbefolgung der Verkehrs- weisungen. Das gut ausgebildete Personal werde ganz n den Hauptbahnen in Anspruch genommen. In diesem sammenhang sollen im nächsten Wirtschaftsjahr 1928/29 sondere Ausbildungskurse für das untere Bahnpersonal gerichtet werden. Neuanstellungen von Beamten sollen Zukunft von dem erfolgreichen Besuch solcher Kurse hängig gemacht werden.

— **Der Ausbau des polnischen Eisenbahnnetzes.** Polen sitzt gegenwärtig 17 227 km Eisenbahnen, doch bleibt s ehemals russische Teilgebiet hinsichtlich der Dichtig- it des Netzes ganz erheblich hinter dem übrigen Polen rück. Das polnische Verkehrsministerium hat für den sbau des Verkehrsnetzes einen neuen Plan für die chsten acht Jahre aufgestellt; dieser sieht 17 neue Eisen- hnlinien mit einer Gesamtlänge von rund 2500 km vor. ervon sind bereits zwei Linien im Bau, und zwar handelt sich um die Linien Herby—Hohensalza (225 km) und omberg—Gdingen (185 km), beide Strecken Abschnitte r großen Kohlenbahn, die eine wesentliche Verkürzung d direkte Verbindung Ostoberschlesiens mit den Häfen Danzig und Gdingen herstellen wird. Die Gesamtkosten des Baus der neuen Linien betragen — ohne Rollmaterial — 975 Mill. Zloty; die Anschaffung dieses Materials wird nach den Berechnungen des Verkehrsministeriums eine Summe von rund 380 Mill. Zloty erfordern.

Auf dem Gebiete des Ausbaus des polnischen Eisenbahnnetzes sind in den einzelnen Jahren folgende Bauten durchgeführt worden. Im Jahre 1921 wurde die Linie Kokoszki—Gdingen (28 km) erbaut, die den neuen Gdingener Hafen mit dem polnischen Verkehrsnetz verbindet. Im Jahre 1922 wurde auf der Halbinsel Hela die Linie Putzig—Hela (43,7 km) hergestellt. Im Jahre 1924/25 wurden folgende Linien dem Verkehr übergeben: Nasielsk —Sierbow (87,8 km), Kutno—Plock (45,8 km), Zgierz—Kutno (57,3 km) und Kutno—Strzalkowo (110 km). Letztere Linie verkürzt den Schienenweg zwischen Warschau und Posen um 73 km. 1926 ist die Linie Kalety—Podzamcze (114,7 km) beendet worden, die den „Kreuzburger Korridor", also deutsches Gebiet, umgeht. In diesem Jahre ist schließlich noch die Strecke Luck—Stojanow (80,2 km) fertiggestellt worden. Außerdem wurden in den Jahren 1924 bis 1928 eine Reihe von Eisenbahnverbindungen und Lokalbahnen im ostoberschlesischen Industrierevier geschaffen.

— **Grundsteinlegung für das neue Gebäude der Warschauer Eisenbahndirektion.** In diesen Tagen fand in Warschau die feierliche Grundsteinlegung des neuen Gebäudes für die Warschauer Eisenbahndirektion statt. An der Feierlichkeit nahm u. a. auch der polnische Verkehrsminister, Ing. Kühn teil.

— **Eisenbahnzusammenstoß und Tunneleinsturz in Spanien.** In der Nähe von Madrigueras (Provinz Jaen) sind am 29. September zwei Schnellzüge zusammengestoßen. Acht Personen wurden getötet und 19 verletzt. An demselben Tage stürzte bei dem Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Saragossa und Caminreal (Provinz Teruel) ein Tunnel ein. Hierbei fanden mehrere Arbeiter ihren Tod.

— **Der italienische Handel mit Südslawien.** In den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres hat Italien aus Südslawien Waren für 210 Millionen Lire eingeführt und dorthin für 128 Millionen ausgeführt (Unterschied 82 Millionen Lire). Im vorigen Jahre führte Italien in demselben Zeitraum für 299 Millionen Lire ein und für 127 Millionen aus (Unterschied 172 Mill. Lire). Die diesjährige italienisch-südslawische Handelsbilanz weist daher in den ersten fünf Monaten eine Besserung um 90 Millionen (52 %) auf. Diese Besserung stammt allerdings nicht von der vermehrten italienischen Ausfuhr her, die im großen und ganzen unverändert geblieben ist, sondern wurde durch eine bedeutende Abnahme der Einfuhr verursacht. Besonders die Einfuhr des südslawischen Holzes ist stark gesunken, und zwar von 144 Millionen auf 103 Millionen Lire.

— **Einschränkung der Ausgaben bei den französischen Eisenbahnen.** Die Betriebsrechnung der französischen Eisenbahnen hat im Jahre 1927 mit einem Fehlbetrag von 250 Millionen Fr abgeschlossen; er war die Folge eines sehr erheblichen Verkehrsrückgangs. Der Fehlbetrag wäre noch größer gewesen, wenn bei der Verminderung der Einnahmen nicht auch eine Einschränkung der Ausgaben vorgenommen worden wäre. Der größte Posten der Betriebsausgaben sind die Löhne, sie machen 57 % des Gesamtbetrags aus. In bezug auf eine Verminderung dieser Ausgaben sind den Eisenbahnen in Frankreich die Hände gebunden, sie dürfen keinen Arbeiter entlassen, der länger als ein Jahr in ihrem Dienst gestanden hat. Wenn also der Verkehr zurückgeht und die Kopfzahl der Arbeiter herabgesetzt werden soll, kann dies nur geschehen, indem Zeitarbeiter entlassen oder indem durch Tod oder freiwilliges Ausscheiden, durch Übertritt in den Ruhestand freiwerdende Stellen nicht wieder besetzt werden. Eine Verringerung der Arbeiterzahl ist weiter möglich durch erhöhte Fürsorge für deren Gesundheit, wodurch die Zahl der Krankheitstage herabgesetzt wird, und durch eine Vervollkommnung der Arbeitsverfahren, wodurch die Leistung des einzelnen erhöht wird, so daß für die gleiche Arbeit

eine geringere Arbeiterzahl nötig ist. In bezug auf die Pflege der Gesundheit hat es z. B. die Süd-Eisenbahn erreicht, daß trotz einer Grippe in den zwei ersten Monaten des Jahres 1927 der Jahresdurchschnitt der Krankentage eines Arbeiters nur 8,7 gegen 9,6 in den vorhergegangenen fünf Jahren betrug. Durch Verbesserung der technischen Mittel zur Ausführung der Arbeit ist es z. B. bei der Nordbahn möglich geworden, auf einer zweigleisigen Strecke von 222 km Länge die Zahl der Streckenarbeiter von 262 auf 202 herabzusetzen. In einem großen Verschiebebahnhof werden heute nur noch zwei Mann für die Behandlung von je 10 000 eingehenden Wagen gegen 3,65 Mann früher beschäftigt. Die beiden Ersparnisse an Arbeitskraft belaufen sich auf 23 und 33 %. In den Betriebswerkstätten kamen früher auf eine Lokomotive 2,68 Mann; durch Verbesserung der technischen Einrichtungen ist diese Zahl auf 1,82 oder um 32 % vermindert worden.

Die Ausgaben für Brennstoffe machen 16 % des Betriebsaufwands aus. Auf den Preis der Brennstoffe haben die Eisenbahnen freilich nur geringen Einfluß, aber durch sparsames Umgehen mit ihnen können erhebliche Ersparnisse erzielt werden. Als Großabnehmer erlangen sie günstige Bedingungen beim Einkauf ihrer Kohle. Sie sind dauernd bemüht, den Verbrauch bezogen auf die Leistungseinheit herabzusetzen. Bei der Süd-Eisenbahn wird. z. B. heute auf ein Zugkilometer 20 % weniger Kohle verbraucht als 1920; dies ist erreicht worden durch Erhöhung der Nutzlast der Züge, die wiederum durch die Einführung stärkerer Lokomotiven möglich geworden ist. Auch der Ausbau der Bahnhöfe auf größere Leistungsfähigkeit hat dazu beigetragen. Bei der Nord-Eisenbahn ist die Nutzlast der Güterzüge von 202 t im Jahre 1913 auf 343 t im Jahre 1927 gesteigert worden. Durch Doppelbesetzung der Lokomotiven, die im Jahre 1927 bei der Mittelmeer-Eisenbahn eingeführt und seitdem ausgedehnt wurde, ist die Leistung des Lokomotivparks erhöht und sind die Kosten der Zugförderung heruntergedrückt worden. Die Orléans-Eisenbahn hat auf Strecken, wo der Personenverkehr so schwach ist, daß er den Einsatz eines Lokomotivzugs nicht mehr lohnt, einen Kraftwagenverkehr auf der Straße als Ersatz für den Verkehr auf Schienen eingerichtet.

Auch bei den Anschaffungen sind erhebliche Ersparnisse gemacht worden, z. T. indem an Stelle der bisher verwendeten Stoffe weniger kostbare beschafft worden sind.

Teils durch den Verkehrsrückgang ohne Zutun der Eisenbahnen herbeigeführt, teils durch Verbesserungen in der Bedienung des Verkehrs verursacht, sind die Ausgaben für Schadenersatz und Überschreitung der Lieferfrist im Jahre 1927 um 10 % geringer gewesen als im Jahre vorher.

Gegenüber einem Ausgabeposten, der sehr schwer ins Gewicht fällt, sind die französischen Eisenbahnen freilich vollständig wehrlos, das ist der Mehraufwand an Löhnen, der durch die Einführung und strenge Durchführung des achtstündigen Arbeitstags bedingt worden ist. Im übrigen sind sie aber mit Erfolg bemüht gewesen, ihre Ausgaben zu verringern.

— **Aufforderung zur Sparsamkeit bei einer englischen Eisenbahn.** Die London & Nordost-Eisenbahn hat allen ihren Beamten und Arbeitern ein Büchlein in die Hand gegeben, indem diese zur größten Sparsamkeit angehalten werden. Seine Darlegungen gehen davon aus, daß für Betriebs- und Werkstoffe jährlich bei dieser Eisenbahngesellschaft 12 Mill. Pfd. ausgegeben werden, so daß eine Ersparnis von wenigen Hundertteilen schon einen erheblichen Betrag ausmacht. Die erste Rücksicht im Eisenbahnbetrieb müsse freilich die Betriebssicherheit sein, sagt das Büchlein, dann kommen aber gleich die Wirtschaftlichkeit, herbeigeführt durch Sparsamkeit. Jedermann könne Betriebsstoffe verschwenden, es gehöre aber Verstand dazu, sparsam mit ihnen umzugehen. In plakatartiger Darstellung werden einige Beispiele angeführt. Die Lokomotivkohle kostet z. B. jährlich vier Mill. Pfd., wenn es den Lokomotivführern gelänge, auf die Meile ein Pfund Kohle weniger zu verbrauchen, so würde das schon eine Ersparnis von 70 000 Pfd. Sterl. bedeuten. Für die Beleuchtung der Bahnhöfe und Bureauräume sind jährlich 344 000 Pfd. Sterl. aufzuwenden. Wenn die Lampen eine nur um 1 % kürzere Zeit brennen würden, was ungefähr gleichbedeutend mit einer Verkürzung der Brennzeit um je eine Minute in zwei Stunden ist, würden schon 3440 Pfd. St. fast 70 000 RM gespart. Für Schreibpapier u. dgl. entsteht täglich eine Ausgabe von 1000 Pfd. Sterl., an Briefumschlägen werden jährlich allein 75 Millionen gebraucht, die 14 000 Pfd. Sterl. kosten; hier wäre eine schöne Gelegenheit zu Ersparnissen im Bureaubetrieb gegeben. Bei diesen Zahlen muß man bedenken, daß sie sich nur auf den Betrieb einer Eisenbahn mit einem Netz von rd. 10 000 Kilometer Länge beziehen. Bei den Eisenbahnen von ganz England oder anderer Länder mit einem größeren einheitlichen Netz fallen also die Kosten für Beschaffung der Betriebs- und Werkstoffe noch viel schwerer ins Gewicht und Ersparnisse sind noch von viel größerer Bedeutung.

— **Schlafwagen 3. Klasse in England.** Vom 24. September, an welchem Tage die englischen Eisenbahnen ihren Winterfahrplan einführen, läßt die London, Midland & Schottische Eisenbahn in sieben von London nach Schottland abgehenden Nachtzügen, sowie in einem Zug, der den Verkehr mit Irland über Holyhead vermittelt, Schlafwagen 3. Klasse verkehren. Die Abteile haben je vier Schlafplätze. Es wird ein Kissen und eine Decke zur Verfügung gestellt. Das Lager selbst ist gepolstert, da es in England keine Holzklasse gibt. Der Zuschlag, der für die Benutzung eines Schlaflager zu zahlen ist, beträgt 6 und 7 Schilling, je nachdem ob dabei die schottische Grenze überschritten wird oder nicht. Es werden nur so viel Fahrkarten ausgegeben, wie Plätze verfügbar sind. Bei der London & Nordost-Eisenbahn werden vier Zugpaare neben den Schlafwagen 1. Klasse auch solche 3. Klasse führen.

— **Umbau der Untergrundhaltestellen Charing Cross.** Der Platz vor dem Bahnhof Charing Cross ist bekanntlich als der Mittelpunkt von London. Er ist insofern ein wichtiger Brennpunkt des Verkehrs, als unter ihm drei Untergrundhaltestellen liegen: diejenige der District-Eisenbahn mit 1096, diejenige der Hampstead-Strecke mit 877 und diejenige der Bakerloo-Linie mit 771 Zügen täglich. Zur Zeit ist die verwickelte Anlage, die durch die Häufung von Untergrundbahnen geschaffen ist, im Umbau begriffen, der dadurch erheblich erschwert wird, daß ein Verkehr von 90 000 Fahrgästen täglich dabei nicht gestört werden darf. Zwei der neuen Rolltreppen und einige neue Durchgänge können schon seit einigen Monaten benutzt werden. Die Fertigstellung aller Arbeiten ist für Januar 1929 zu erwarten. Die Schalterhalle wird auf die dreifache Größe gebracht und wird dann eine Fläche von 1100 qm einnehmen. Es wird ein Warteraum und eine Lagerstelle für Handgepäck eingebaut. Die Schalter werden durch selbsttätige Verkaufeinrichtungen für die Fahrkarten — passimeter — ersetzt. Ursprünglich verband vier Rolltreppen die Bahnsteige der Bakerloo- und der Hampstead-Strecke. In Zukunft wird die Haltestellenanlage Charing Cross acht Rolltreppen, mit denen man vom untersten Bahnsteig bis auf die Straße gelangen kann, der erste Fall einer solchen Verbindung für die District-Eisenbahn. Zwei Rolltreppen laufen in einem freiliegenden Stahlgerüst, der erste Fall von Rolltreppen, die nicht in einem geneigten Schacht verlaufen. Die festen Treppen, die bei den Londoner Untergrundbahnen nur als Notausgang zu benutzen sind, werden ebenfalls umgebaut. Auch sonst wird durch neue Ausgänge für einen schnelleren Verkehr der kommenden und gehenden Fahrgäste gesorgt. Neue Verkehrsmöglichkeiten haben den Verkehr der dreifachen Anlage bei Charing Cross so gesteigert, daß dort heute täglich 10 000 Menschen mehr aus- und eingehen als vor einem Jahr. Bei einem heutigen Verkehr von 35 Mill. im Jahre rechnet man in naher Zukunft mit einer Benutzung der Anlagen durch 50 Mill. Menschen jährlich.

— **Taubenverkehr einer englischen Eisenbahn.** An einem der letzten Sonntage hat in Bournemouth ein Wettbewerb für Brieftauben stattgefunden, an dem 15 000 Tauben teilgenommen haben. Um diese zu befördern, mußte die Midland-Eisenbahn einen Sonderzug von Preston und Bournemouth verkehren lassen. Der Zug bestand aus Wagen mit Durchgang, so daß die acht sachverständigen Begleiter, die die Tauben unterwegs zu betreuen hatten, während der Fahrt von einem Wagen zum anderen gelangen konnten

ährend der „Rennsaison", vom April bis September, be-rdert die Midland-Eisenbahn sieben Millionen Tauben; für e Züge wird ein besonderer Fahrplan ausgegeben. Es mmt vor, daß bis 17 Taubenzüge an einem Tage fahren issen.

— **Umbau einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke in eine ngleisige.** Daß bei der heutigen Entwicklung des Ver-hrs eine eingleisige Strecke zweigleisig ausgebaut wird, t nichts ungewöhnliches, der umgekehrte Fall dürfte lten vorkommen. Er ist zurzeit bei der ehemaligen Mid-nd Great Western Eisenbahn in Irland in Aussicht ge-mmen, deren Netz bei der Zusammenfassung der irischen isenbahnen zu einem einheitlichen Unternehmen im Jahre 924 in das Netz der Großen Südeisenbahn aufgegangen t. Die ehemalige Midland-Eisenbahn hatte ein Netz von 6 km Länge, von dem etwa ein Drittel zweigleisig war. unmehr soll, um Ersparnisse in der Bahnunterhaltung erzielen, auf der 203 km langen Strecke Dublin (Broad-one Station)—Galway das zweite Gleis aufgehoben wer-n, und dieselbe Maßnahme ist für die Strecken Athlone—oscommon, 29 km, und Mullingar—Longford, 42 km, in ussicht genommen. Damit verschwinden an dem Netz er ehemaligen Midland-Eisenbahn die zweigleisigen Strek-en fast vollständig. Von der 35 km langen Strecke Li-erick—Killonan der ehemaligen Süd- und West-Eisenbahn ollen nur die ersten 7 km bis zur Einmündung zweier eitenstrecken zweigleisig bleiben, auf dem übrigen Teil er Strecke soll ebenfalls das zweite Gleis beseitigt werden. eben den Ersparnissen bei der Unterhaltung verspricht an sich von dem Umbau, der im übrigen nur als ein Rück-chritt bezeichnet werden kann, eine erhebliche Vermin-erung der Betriebskosten. Auf den eingleisigen Strecken oll nämlich der Zugverkehr mit Hilfe des elektrischen Zugstabs gesichert werden, und infolgedessen sind weniger Signalposten nötig als bei dem bisherigen Betrieb. Freilich wird dabei der Fahrplan eingeschränkt werden müssen, nd die Arbeitszeit der Zugmannschaften wird durch Warten auf Kreuzungen verlängert werden, was auch mit Kosten verknüpft ist.

Die Strecke Dublin—Galway war als ein Glied in der Eisenbahnverbindung vorgesehen, die Galway zum euro-äischen Aus- und Eingangshafen für den Verkehr mit Amerika machen sollte. Die jetzt in Queenstown (Cobh) zum ersten oder letzten Mal in Europa anlegenden Ame-ika-Dampfer sollten dann Galway anlaufen und die Rei-enden sollten dann über Dublin, Kingstown und Holyhead über Land nach London weiter reisen und umgekehrt. Für die kurze Seefahrt zwischen England und Irland sollte ein Fährverkehr eingerichtet werden. Damit durchgehende Wagen zwischen London (Euston) und Galway verkehren könnten, wäre es allerdings nötig gewesen, entweder die irische Strecke von ihrer Breitspur, 1,60 m auf die eng-ische Vollspur umzubauen oder einen Wagenpark zu schaffen, der auf beiden Spurweiten laufen kann. Durch die Beseitigung des zweiten Gleises Dublin—Galway wer-den zweifellos die Aussichten des Hafens Galway auf eine zukünftige Entwickelung verschlechtert.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnneubauten in der Türkei.** In Ergänzung unserer Mitteilung auf S. 980 d. Ztg. erfahren wir über die beiden von der schwedisch-dänischen Gruppe zu bauen-den Linien noch folgendes: Die nördliche Linie be-ginnt in Irmak, 70 km östlich von Angora. Irmak liegt 700 m ü. d. M. Von hier führt die Linie in nördlicher Richtung längs des Kizil Irmak, d. h. des roten Flusses, über baumloses und unfruchtbares Gelände nach dem Orte Tchangiri, etwa 100 km von Irmak. Von Tchangiri steigt die Bahn, z. T. 1 : 50, auf einer Strecke von etwa 50 km bis zu einer Höhe von 1350 m ü. d. M. Der Gebirgspaß Batty Belli wird in einem Tunnel von 7—800 m Länge unterfahren. Von dort senkt sich die Linie zunächst bis auf 1000 m ü. d. M., woran sich wieder eine Steigung mit 1 : 50 bis zu einer Höhe von 1200 m anschließt, um dann auf einer Strecke von etwa 250 km über Hochgebirgsland und schließlich nach Karabuk (250 m ü. d. M.) hinabzu-führen. Dann führt die Linie durch einen Engpaß, der viel Tunnel und Brückenbauten erfordert und dann weiter nach Tefen (370 km vom Ausgangspunkte) über eine weite Tiefebene längs des Filiosflusses bis zum Schwarzen Meer. Von Filios wendet sich die Linie nach Westen an der Küste des Schwarzen Meeres entlang und erreicht ihren Endpunkt in Eregli. Das letzte Stück der Bahn führt durch zerklüftetes und gebirgiges Gebiet, so daß auch hier der Bau vieler Tunnel erforderlich ist.

Von dieser nördlichen Linie führt eine Anschlußstrecke mit einer Länge von 140 km durch sehr schwieriges Ge-lände mit großen Höhenunterschieden und tiefen Quer-tälern, die mit dichtem Wald besetzt sind, nach Senyud-Euzu. Die nördliche Linie und die Nebenlinie weisen eine Länge von 620 km auf. Zunächst soll jedoch nur die Haupt-strecke gebaut werden.

Die südliche Linie geht von Fevsi-Pascha an der Bagdadbahn, am Fuße des Amanusberges, unweit der syrischen Grenze gelegen, aus. Von hier führt die Linie ungefähr 300 km in nordöstlicher Richtung hinein ins Land, schwenkt dann nach Osten und Südosten nach Diar-bekir, ungefähr 500 km vom Ausgangspunkt. Fevsi-Pascha liegt 600 m, Diarbekir 650 m hoch. Aber zwischen diesen beiden Punkten führt die Bahn durch schwieriges Gebirgs-gelände (Antitaurusgebirgskette) mit großen Höhenunter-schieden. So erreicht die Bahn im Hochgebiet Viran-Chéhir eine Höhe von 1250 m. Von den Taurusbergen fällt die Bahn in östlicher Richtung zum Euphratfluß, der in einer 350 m langen Brücke überschritten wird. Nach der Überschreitung des Euphratflusses, die in einer Höhe von 600 m erfolgt, beginnt eine neue Steigung bis zum höchsten Punkt der Bahn, Pindjelik (1360 m ü. d. M.). Es wird auch hier ein schwieriges Gelände durchquert, das den Bau von vielen Tunneln und Viadukten erforderlich macht. Der längste Tunnel der Bahn bei Keumur Han (1200 m lang) liegt ebenfalls hier. Von Pindjelik (350 m vom Ausgangspunkte) fällt die Bahn in östlicher und süd-östlicher Richtung vorbei an Arghana nach Diarbekir, mit 30 000 Einwohnern dem bedeutendsten Orte.

Beide Linien werden vollspurig mit einer Höchst-steigung von 1 : 50 ausgeführt, doch ist auf der südlichen Linie ausnahmsweise eine Steigung von 1 : 40 zugelassen. Der geringste Krümmungshalbmesser beträgt 250 m, die größte Entfernung zwischen zwei Bahnhöfen 20 km, bei starker Steigung nur 12 km, die Schienenlänge 12 m, das Schienengewicht 40 kg/m.

— **Japans Eisenbahnen nach dem großen Erdbeben 1923.** Wie „Railway Age" vom 9. Juni d. J. meldet, fielen bei dem Erdbeben im September 1923 etwa 50 Bahnhöfe dem Feuer oder sonstigen Zerstörungen zum Opfer; hierbei wurden 80 Dampf- und elektrische Lokomotiven und etwa 1000 Eisen-bahnwagen unbrauchbar gemacht. Wenn trotz dieser außer-ordentlich schweren Verluste und des damit in Verbindung stehenden Betriebsausfalls auf den zerstörten Strecken und trotz der Geldaufwendungen für den Wiederaufbau die ja-panischen Eisenbahnen in den folgenden Jahren Gewinne zu verzeichnen hätten, so sei dies wohl nicht zum wenig-sten dem erhöhten Personenverkehr und besonders dem Baustoffverkehr nach den zerstörten Gebieten zuzu-schreiben. Auf dem zur Zeit 14 200 km umfassenden ja-panischen Eisenbahnnetz seien im Geschäftsjahr 1926/27 nicht weniger als 740,33 Mill. Personen und 73,6 Mill. Tonnen Güter befördert worden.

Der Fahrzeugpark verfügt jetzt wieder über 3911 Dampf-lokomotiven und rund 70 000 Wagen. Die weitere Ein-führung des elektrischen Betriebes erlitt infolge des Erd-bebens eine unliebsame Verzögerung. Aber auch in dieser Richtung werden die einschlägigen Arbeiten bald wieder in Gang kommen. Zur Zeit seien rund 100 km Bahnstrecke auf elektrischen Betrieb umgestellt; für die Einführung der elektrischen Zugförderung seien weitere 420 km aus-ersehen.

— **Einnahmen der Niederländisch-Indischen Staats-bahnen.** Die Einnahmen dieser Staatsbahnen betrugen im August d. J. 7 027 189 Gulden, 397 117 Gulden weniger als im August 1927.

Die Gesamteinnahmen der ersten acht Monate des laufen-den Betriebsjahres zeigen gegenüber dem gleichen Zeit-

abschnitt des vorigen Jahres einen Rückgang von 1 563 415 Gulden.

— **Güterwagengestellung in den Vereinigten Staaten.** Bis zum Jahre 1924 hatten die Eisenbahnen dauernd über Wagenmangel an einer Stelle, über Wagenüberfluß an einer anderen zu berichten. Zuweilen war dabei die Zahl der überschüssigen Wagen größer als die der fehlenden, was auf mangelhafte Verteilung der Wagen schließen läßt. Im Jahre 1920 konnten wöchentlich im Durchschnitt 81 592 angeforderte Wagen nicht gestellt werden. Selbst im Jahre 1921, als bei dem schlechten Geschäftsgang in Handel und Gewerbe zahlreiche Wagen unbeschäftigt waren, wurden wöchentlich im Durchschnitt 1454 Wagen als fehlend gemeldet. Im Jahre 1922 hatte ein Ausstand in den Werkstätten die Folge, daß der ungedeckte Bedarf an Wagen bei einem Wochendurchschnitt von 48 000 bis auf die Höchstzahl von 179 000 in einer Woche stieg. — Diese und andere Mängel im Eisenbahnverkehr hatten 1923 Anlaß gegeben, daß die Leiter der Eisenbahngesellschaften zusammentraten, um Maßnahmen zu deren Beseitigung zu beraten; es wurde ein Plan aufgestellt, nach dem der gesamte Eisenbahndienst so geregelt werden sollte, daß der Verkehr angemessen bedient würde. Zu den dabei eingeführten Neuerungen gehörte die Stärkung der Befugnisse der Abteilung für den Wagendienst des Eisenbahnverbandes. Zugleich wurde ein engeres Einvernehmen mit den Versendern von Frachtgut angestrebt; die Bildung von Bezirksbeiräten der Versender wurde gefördert. Der Erfolg dieser Maßnahmen blieb nicht aus. Noch im Jahre 1923 war die Durchschnittszahl der auf Anforderungen nicht gestellten Wagen wöchentlich 29 216 gewesen, und schon im folgenden Jahre war diese Zahl auf 1047 herunterdrückt. Im Jahre 1924, wo der Verkehr infolge guten Gangs aller Geschäfte außergewöhnlich lebhaft war, fehlten wöchentlich nur 437 Wagen, im nächsten Jahr bei gleichbleibenden Anforderungen des Verkehrs sogar nur 287. 1925 kam es in zwei Wochen vor, daß alle Wagenbesteller befriedigt wurden, und 1926 war das in drei, 1927 in elf Wochen der Fall. Die längste Zeit des vorigen Jahres, in der es ohne Wagenmangel abging, waren vier zusammenhängende Wochen. In den ersten vier Monaten des Jahres 1928 wurde in jeder zweiten Woche allen Wagenanforderungen genügt; sieben Wochen hintereinander war kein Fall von Wagenmangel zu melden, und in den Wochen, in denen Wagen fehlten, schwankte deren Zahl zwischen 4 und 88. Dabei hat die Zahl der in einer Woche beladenen Wagen in den letzten Jahren wiederholt die Million überschritten, und in den sieben Wochen vor Ende April betrug der Wochendurchschnitt 957 495. Bei Würdigung dieser Zahlen ist zu beachten, daß es sich um einen Wagenpark von 2,5 Mill. Einheiten handelt und daß die einzelnen Wagen bei jeder Fahrt über die Netze mehrerer Eisenbahnen laufen. Die Vorkehrungen, die für den Wagendienst bei den amerikanischen Eisenbahnen getroffen worden sind und die in den letzten Jahren verbessert worden sind, haben sich also bewährt.

— **Bekämpfung des Lärms bei einer amerikanischen Eisenbahn.** Auf einem Bahnhof der Seaboard Air Line in Florida, vielleicht auch auf anderen, ist es den Fahrern der Droschken verboten, den Fahrgästen ihre Wagen durch lautes Zurufen anzubieten. Sie haben sich aber zu helfen gewußt, und ein Bild in Railway Age zeigt eine Anzahl Fahrer bei Eintreffen eines Zuges, wie sie Schilder mit der Inschrift: „Taxi" in hoch erhobener Hand dem Reisenden entgegenhalten. Es ist unter dem Bild ausdrücklich bemerkt, daß es bei schwachem Verkehr aufgenommen sei.

— **Der Bau der Hudsonbai-Eisenbahn.** Der Bau einer Eisenbahn von The Pas in Manitoba nach der Hudsonbai, der für den Getreideverkehr des westlichen Kanada einen Umschlaghafen 500 km weiter westlich als Chicago gelegen erschließen soll, ist schon wiederholt in Angriff genommen, dann aber wieder liegen gelassen worden. Neuerdings wird der Bau wieder tatkräftig betrieben. Die ganze Eisenbahn wird etwa 820 km lang. Von 1918, wo die Bauspitze auf etwa 334 km vorgeschoben war, bis 1926 ist nichts an der Bahn geschehen. Nunmehr haben die Kanadischen Staatsbahnen den Bau in die Hand genommen. Es sollen dieses Jahr etwa 160 km gebaut werden, so daß im nächsten Jahr die Fertigstellung erwartet werden kann. Der früher hergestellte Teil war vollständig verfallen. 600 000 neue Schwellen mußten eingebaut werden, fast eine Million Kubikmeter Massen waren nötig, um das Gleis auf die richtige Höhe und die Dämme auf die richtige Breite zu bringen, ehe die Strecke in Betrieb genommen werden konnte. Diese Arbeiten waren Ende 1927 beendet; um dieselbe Zeit wurde die Fortsetzung des Baus an einen Unternehmer vergeben. Der Oberbau ist von diesen Arbeiten ausgenommen, er wird von den Kanadischen Staatsbahnen vorgestreckt. — Ursprünglich war beabsichtigt, die Eisenbahn bei Fort Nelson an der Hudsonbai endigen zu lassen. Nachträglich wurde aber festgestellt, daß Fort Churchill viel geeigneter zur Anlage eines Hafen ist, dessen Bau doch so viel billiger werden würde als in Fort Nelson, daß man sogar die dadurch verursachte Verlängerung der Eisenbahn um 140 km in Kauf nehmen konnte. Die Hudsonbai-Eisenbahn überschreitet fünf Wasserscheiden, die sich aber nur zu geringer Höhe erheben. Das Gelände erlaubte eine günstige Linienführung, nur etwa ein Achtel der Strecke liegt in Krümmungen, es kommen gerade Strecken von 15 und 25 km Länge vor, und nur wenige Krümmungen haben einen kleineren Halbmesser als 580 m. Die größte Steigung ist 1 : 250 in der Richtung nach Norden und 1 : 1 in der Gegenrichtung. Für den Betrieb wird die Strecke in fünf Abschnitte geteilt, an deren Enden Gleisanlagen zum Aufstellen von Wagen und die für den Lokomotivwechsel nötigen Einrichtungen vorgesehen sind. Außerdem werden 61 Kreuzungs- und Überholungsgleise angelegt, sie sind zunächst 700 m lang, es sind aber Vorkehrungen getroffen, um sie auf 1200 m verlängern zu können. Die Kosten der Eisenbahn ohne die Hafenanlagen in Fort Churchill werden auf etwa 120 Mill. Mark geschätzt. Betriebliche Schwierigkeiten werden trotz des rauhen Klimas jener Gegend nicht erwartet. Der Schnee liegt im Winter etwa bis 60 cm hoch, doch wird sich der Hauptverkehr in der milden Jahreszeit abspielen, so lange der Hafen eisfrei ist.

— **Übersicht über die Eisenbahnen Brasiliens.** Nach der kürzlich veröffentlichten amtlichen Statistik der brasilianischen Eisenbahnen wurden im Jahre 1926 insgesamt 601,294 km neue Strecken dem Verkehr übergeben.

Im Einzelnen entfallen auf:

E. F. S. Luiz a Therezina	6,175 km
Rêde de Viaçao Cearense	81,355 „
Fortaleza a Crato	36,442 „
Paiano a Patos	26,943 „
Floresta á Barra do Ceará	3,800 „
Ligaçao Fortaleza a Sobral	14.170 „
E F. Mossoró	39,551 „
E. F. Petrolina a Therezina	52,000 „
Rêde de Viaçao Bahiana	30,063 „
E. F. Central do Brazil	185,044 „
Ramal de Lina Duarte	26,790 „
Variante de Poá	27,586 „
Burnier a Montes Claros	70,468 „
Ramal de Ouro Preto	60,200 „
Ramal de S. Pedro de Alcantará	159,570 „
E. F. Paulista	17,663 „
Ramal de Lavras	38,242 „
E. F. Therezopolis	1,500 „
E. F. Campos de Jordao	0,760 „
E. F. S. Paulo Rio Grande	18,340 „
E. F. D. Thereza Christina	2,414 „
E. F. Jacuhy	1,111 „
zusammen	633,788 km
Abzuziehen (Berichtigung der bestehenden Linien	32,494 „
Zuwachs insgesamt	601,294 km

Unter Berücksichtigung dieses Zuwachses belief sich die Gesamtlänge der brasilianischen Eisenbahnen am 31. Dezember 1926 auf 31 332,759 km.

Nach der Spurweite entfallen hiervon auf

brasilianische Normalspur (1,00 m) .	28 251,049	km
„ Breitspur (1,60 m) . .	1 862,649	„
„ Schmalspur	1 219,061	„

Von den der Bundesregierung gehörenden Strecken erden 9 160,833 km (29,2 %) von letzterer selbst betrieben, ährend 9 525,697 km (30,4 %) verpachtet sind. Außerdem nd noch Bahnen mit einer Gesamtbetriebslänge von 787,760 km (15,3 %) vorhanden, für die die Bundesregieing Konzessionen mit (2 335,936 km = 7,5 %) bzw. ohne 2 451,824 km = 7,8 %) Zinsgarantie erteilt hat.

Im Besitz der einzelnen Bundesstaaten befinden sich ahnen mit einer Gesamtlänge von 1 947,559 km (6,2 %). iervon werden 1 637,547 km (5,2 %) von den Staaten selbst erwaltet, während 310,012 km (1,0 %) verpachtet sind. ußerdem sind von den einzelnen Staaten Konzessionen für ahnen mit einer Gesamtbetriebslänge von 5 910,910 km 18,9 %) erteilt worden.

Das Bundesaufsichtsamt teilt die Bahnen außerdem noch ach vier Gegenden ein, die durch die mehr oder weniger roße Dichte ihres Eisenbahnnetzes gekennzeichnet sind:

Norte (Norden)	1 349,849	km	(4,3 %)
Nordeste (Nordost) . . .	5 395,402	„	(17,2 %)
Suéste (Südost)	19 263,787	„	(61,5 %)
Sul (Süden)	5 323,721	„	(17,0 %)

Stinner.

Allgemeines.

— **Elektrische Handbohrmaschinen beim Gleisbau.** Das Vorbohren der Holzschwellen, Aufbohren derselben für Verdübelungen, Festziehen und Lösen der verschiedenartigen Schrauben (Schwellenschrauben, Haken- und Laschenschrauben) und Bohren der Laschenlöcher in die Schienen kann heutzutage mit besonders durchgebildeten elektrischen Handbohrmaschinen ausgeführt werden. Die hierfür von der Firma Friedrich Krupp A.G., Essen, hergestellten Maschinen sind im August/September-Heft des laufenden Jahrganges der „Kruppschen Monatshefte" in Wort und Bild beschrieben. Für die Stromerzeugung auf freier Strecke wird ein tragbares Maschinenaggreat, bestehend aus einem achtpferdigen wassergekühlten Benzin-Benzol-Motor mit direkt gekuppelter Gleichstromdynamo verwendet. Die Dynamo ist eine Kompoundmaschine mit Wendepolen. Ihre Dauerleistung beträgt 4,5 kW bei 1450 Umdrehungen in der Minute und 220 Volt Spannung. Der Antriebsmotor ist als Zweizylinder-Viertaktmaschine ausgebildet; er hat eine Dauerleistung von 8 PS bei gleichfalls 1450 Umdrehungen in der Minute. Beide Maschinen sind auf einer gemeinsamen Grundplatte aufgebaut und mittels elastischer Lederscheibenkuppelung mit einander verbunden. Zum Transport eines solchen Aggreats kann ein der Spurweite entsprechend ausgeführter leichter Schienenwagen geliefert werden.

An elektrischen Arbeitsmaschinen gehören zu jedem Maschinensatz: Eine Handbohrmaschine zum Vorbohren der Holzschwellen und zwei Handbohrmaschinen mit größerer Leistung zum Ein- und Ausdrehen der Schwellenschrauben, zum Festziehen und Lösen der Haken- und Laschenschrauben, zum Bohren der Dübellöcher in die Holzschwellen und zum Bohren der Laschenlöcher in die Schienen. Die Handbohrmaschine zum Vorbohren der Holzschwellen wiegt etwa 10 kg. Die Bohrzeit für ein durchgehendes Loch von 16,5 mm Durchmesser beträgt nach der Quelle 4 bis 5 Sekunden; danach wäre eine zehnfache Arbeitssteigerung gegenüber den von Hand betriebenen Werkzeugen erzielt.

Zum Eindrehen der Schwellenschrauben und zum Festziehen der Haken- und Laschenschrauben müssen die zur Verwendung kommenden elektrischen Handbohrmaschinen ein verhältnismäßig großes Anzugsmoment haben, damit die Schrauben oder Muttern der Haken- und Laschenschrauben mit Sicherheit so festgedreht werden können, daß ein Nachziehen mit einem Handschlüssel unter allen Umständen vermieden wird. Eine solche Maschine wiegt etwa 29 kg. Während bei der leichteren Handbohrmaschine zum Vorbohren der Holzschwellen ein Bedienungsmann ausreicht, sind für die größere Maschine deren zwei erforderlich. Die Zeit für das Eindrehen einer Schwellenschraube oder Festziehen einer Haken- und Laschenschraube beträgt nach der Quelle etwa 5 Sekunden.

Die gleichen Maschinen, die zum Festdrehen und Lösen der Schrauben gebraucht werden, sind auch Antriebsorgan für ein Bohrgerät zum Bohren der Laschenlöcher in die Schienen. Zur Stromzuführung vom Maschinenaggreat zu den Arbeitsmaschinen dienen bewegliche Gummischlauchleitungen von 4 qm Querschnitt, die mit Rücksicht auf die rauhen Betriebsverhältnisse in starker Ausführung gewählt worden sind. Im allgemeinen genügt für jede Arbeitsmaschine eine 50 bis 75 m lange Leitung; hiermit kann eine Baustrecke von 100 bis 150 m bearbeitet werden, ohne die Stromerzeugungsanlage versetzen zu müssen.

Schließlich erläutert die vom Oberingenieur Bänfer, verfaßte Abhandlung noch eine elektrische Beleuchtungseinrichtung, die gleichfalls vom Aggregat gespeist, bei den Gleisbauarten in Tunnels oder des nachts unentbehrlich geworden ist.

Rechtspflege.

— **Amtsunterschlagung liegt auch dann vor, wenn der Beamte Gelder, die er für die von ihm verwaltete öffentliche Kasse eingenommen hat, zwar an die Kasse abführt, sie aber falsch oder gar nicht verbucht, um dadurch Kassenfehlbeträge zu verdecken, die er durch eigene Nachlässigkeit verschuldet hatte und für die er haftbar war.** In der Strafsache gegen den Reichsbahnassistenten K. hat das Reichsgericht in einem Urteil seines Feriensenats vom 8. September 1928 Ausführungen von grundsätzlicher Bedeutung zu der Frage gemacht, welche Anforderungen an die Erfüllung des Tatbestandes der Zueignung bei der Amtsunterschlagung zu stellen seien.

Der Angeklagte hat nach den tatsächlichen Feststellungen des Schwurgerichts von Ende 1925 bis August 1927 für die Reichsbahn eingezogene Lagerplatzmieten falsch gebucht, indem er sie nicht als Einnahme der Monate eintrug, für die sie gezahlt wurden, sondern als Einnahme früherer Monate. Er hat ferner Einnahmen von Sonderzugskarten in Höhe von insgesamt 91,80 RM und einen Betrag von 50 RM Nutzungsgebühr der Metallwerke A. überhaupt nicht gebucht. Das Schwurgericht hat aber eine Zueignung dieser Beträge nicht für erwiesen angesehen, weil die Möglichkeit bestehe, daß der Angeklagte durch seine Falsch- und Fehlbuchungen Fehlbeträge der von ihm geführten Stationskasse, die durch seine oder anderer Beamten Nachlässigkeit entstanden waren, verdecken wollte.

Das Reichsgericht stellt fest, daß diese Erwägung auf einer Verkennung des Rechtsbegriffs der Zueignung beruhe. Zueignung liege nicht nur vor, wenn der Beamte Geld aus der von ihm geführten Kasse entnehme oder das von ihm für die Kasse eingezogene Geld nicht an sie abführe, um es für sich selbst auszugeben. Die Zueignung sei vielmehr schon dann erfolgt, wenn der Beamte die für ihn fremden Gelder auch nur ihrem Sachwerte nach in sein Vermögen überführe. Dies geschehe, wenn er sie wirtschaftlich für eigene Zwecke, so für die Bezahlung eigener Schulden, verwende.

Der Angeklagte war — so führt das Reichsgericht weiter aus — für die durch eigene Nachlässigkeit entstandenen Fehlbeträge verantwortlich und hatte sie zu ersetzen. War der Angeklagte sich dessen bewußt und hat er die Verdeckung der Fehlbeträge eben deswegen vorgenommen, um sich vor der Haftbarmachung zu schützen, dann hat er die falsch gebuchten und die nicht gebuchten Gelder durch die Art seiner Buchführung dazu verwendet, um sich von seiner Ersatzverpflichtung zu befreien und hat damit eine wirtschaftliche Beziehung dieser Gelder zu seinem eigenen Vermögen hergestellt, die zur Erfüllung des Merkmals der Zueignung erforderlich, aber auch genügend ist.

Das Reichsgericht hat daher das Urteil des Schwurgerichts nebst den ihm zugrunde liegenden Feststellungen insoweit aufgehoben, als der Angeklagte von der Anklage wegen Verbrechens nach §§ 350, 351 StGB. freigesprochen worden war.

Der Auffassung des Reichsgerichts ist beizutreten. Sowohl vom Standpunkt der verbrecherischen Gesinnung des schuldigen Beamten wie vom Standpunkt der geschädigten

öffentlichen Verwaltung aus betrachtet, erfüllt das Verhalten des Angeklagten den Rechtsbegriff der Zueignung und damit auch den strafbaren Tatbestand der Amtsunterschlagung ebenso, wie die Schul- und Regelbeispiele dieser Straftat, wo der Beamte Geld aus der von ihm geführten Kasse entnimmt oder das von ihm für die Kasse eingezogene Geld nicht an sie abführt, sondern für sich selber ausgibt. Die Ausführungen des Reichsgerichts über die Tatbestandsmerkmale der Zueignung gelten naturgemäß nicht bloß für die Amtsunterschlagung, sondern auch für den Tatbestand der gewöhnlichen Unterschlagung (RG. 8. 9. 1928 — 1 D 842/28). Dr. Walter Schmidt.

— **Anschneiden unterirdischer Wasseradern bei den Erdarbeiten anläßlich eines Bahnbaues ist kein Zutagefördern von Wasser im Sinne des § 200 des Preuß. Wassergesetzes vom 7. April 1913.** Der Kläger behauptet, daß beim Bau der Bahn Uelzen—Dannenberg durch den tiefen Einschnitt zwischen Stoitze und Zieritz die unterirdischen Wasseradern seines Mühlbaches abgeschnitten und wegen der dadurch verursachten Verminderung der ihm zur Verfügung stehenden Wasserkraft sein Mühlenbetrieb empfindlich geschädigt worden sei. Er verlangt Herstellung einer Einrichtung, durch welche die entzogene Wassermenge seinem Mühlenbach wieder zugeführt wird, und Schadenersatz bis zu ihrer Herstellung. Teilweise begehrt er für die Zeit vom 1. Januar 1922 ab eine feste jährliche Entschädigung. Die Reichsbahn hat dem Kreise Uelzen unter Bezugnahme auf den Vertrag vom 6./23. Februar 1912 den Streit verkündet. In diesem Vertrage hat der Kreis Uelzen es übernommen, der Reichsbahn das zum Bahnbau erforderliche Grundeigentum zur Verfügung zu stellen. Dabei ist noch besonders bestimmt, daß der Kreis auch für die für Durchschneidungsnachteile, Wasserentziehung, Umwege und sonstige durch Bahnanlage verursachten Kultur- und Wirtschaftserschwernisse, Wertverminderung und Geschäftsstörungen den Verkäufern oder sonstigen Berechtigten zu gewährenden Entschädigungsbeträge aufzukommen habe. Der Kreis Uelzen ist der Reichsbahn als Streitgehilfe beigetreten. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Der Kläger hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Den Entscheidungsgründen des Oberlandesgerichts entnehmen wir folgendes:

Die Berufung des Klägers ist nicht begründet. Wenn er vorträgt, daß seine Mühle schon seit Menschengedenken bestanden und das Wasser des Mühlenbaches sowie der abgegrabenen Quelle benutzt habe, so ist damit noch nicht dargelegt, daß ihm ein Recht auf das Wasser zustände, es ist damit nur gesagt, daß er den jedermann offenen Gemeingebrauch des Wassers zu seinem Gewerbebetriebe ausgenutzt habe. Ein Recht auf das Wasser in dem Sinne, daß der Oberlieger es ihm für seinen Mühlenbetrieb zur Verfügung halten müsse und selbst nicht darüber verfügen dürfe, hat der Kläger auch nach seiner eigenen Darstellung nicht. Eine Grundgerechtigkeit, welche ihm die Befugnis gäbe, den Nachbarn die Ausnutzung des Wassers für ihre eigenen Zwecke und seine Verwendung nach ihrem Belieben zu verbieten, ist nicht dargetan. Es entspricht auch anerkannter, bereits vom Oberapellationsgericht Celle geübter Rechtsprechung, daß der Gebrauch des Wassers allein eine solche Grundgerechtigkeit nicht schaffen kann. Nur die Durchführung eines Verbietungsrechts in rechtsverjährter Zeit würde sie zur Entstehung gebracht haben.

Es ist sonach nur zu prüfen, ob die Reichsbahn in unzulässiger Weise den Kläger in dem Gemeingebrauch des Wassers behindert hat.

Hierbei ist vorab zu betonen, daß der Hauptantrag des Klägers von vornherein unbegründet ist. Denn die Herstellung von Einrichtungen, die ihm das abgegrabene Wasser wieder zuführen, kann er von der Bahn in keinem Fall verlangen. Auf § 14 des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 kann ein derartiger Anspruch schon deswegen nicht gestützt werden, weil diese Bestimmung durch das Enteignungsgesetz aufgehoben worden ist, Einschlägig ist indes § 14 des letztgenannten Gesetzes. Der Kläger hat auf die Erklärung hingewiesen, welche die Vertreter der Reichsbahn in der Tagsitzung zur Eröffnung der Einwendungen gegen die geplante Festsetzung der Bahnstrecke am 20. November 1913 in Uelzen abgegeben haben (§ 20 des Enteignungsgesetzes). Es ist darin gesagt, „daß beim Bau der Bahn alle Anlagen so zur Ausführung kommen, daß eine Verschlechterung der Ent- oder Bewässerung der Grundstücke gegenüber dem gegenwärtigen Zustande nicht eintritt.“ Diese Erklärung bezieht sich ihrem Wortlaute nach nur auf die Vorflut und die Oberflächenbewässerung der Grundstücke, nicht auf die gewerbliche Ausnutzung eines Wasserlaufes. Selbst wenn man aber das letztere annimmt und die Erklärung auch auf das Abgraben unterirdischer Wasseradern erstreckt, so ist zunächst darauf hinzuweisen, daß Anlagen, wie sie der Kläger wünscht, im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen sind, und wenn sie vorgesehen wären, würde er ein klagbares Recht auf ihre Herstellung nicht haben. Denn die der Bahn nach § 14 des Enteignungsgesetzes obliegenden Pflichten sind öffentlich-rechtlicher Natur; sie lassen sich nicht im Rechtsstreit vor den ordentlichen Gerichten erzwingen (vgl. Meyer, Enteignung von Grundeigentum, Anm. 7 zu § 14).

Sonach kann der Kläger überhaupt nur Schadenersatzansprüche geltend machen. Aber auch diese sind mit Recht vom Landgericht abgewiesen worden.

§ 907 BGB. gibt ein Verbietungsrecht gegenüber Anlagen, deren Bestand oder Benutzung eine unzulässige Einwirkung auf ein Nachbargrundstück zur Folge hat. Hierbei ist aber nur daran gedacht, daß einem Grundstück etwas Störendes, wie Gas, Rauch, Ruß (vgl. § 906 BGB.) zugeführt, nicht aber auch daran, daß ihm etwas entzogen wird, wie z. B. das Wasser. Infolgedessen schützt diese Vorschrift den Kläger nicht. Das Gleiche gilt von § 823 BGB. Zwar ist anzuerkennen, daß der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb des Klägers unter dem Schutz der eben erwähnten Gesetzesbestimmung steht. Aber es ist nicht erkennbar, inwiefern die Reichsbahn bei Anlegung ihrer Strecke Uelzen—Dannenberg widerrechtlich und schuldhaft gehandelt haben soll.

Besonderer Betrachtung bedarf die Bedeutung des Preußischen Wassergesetzes für die Streitfrage. Der Kläger beruft sich zunächst auf § 41 dieses Gesetzes. Diese Vorschrift setzt aber Schädigung durch die Benutzung eines Wasserlaufes voraus. Dieser Tatbestand liegt keinesfalls vor, da die Schädigung auf dem Abgraben unterirdischer Wasseradern beruht. Einschlägig ist dagegen § 200 des angeführten Gesetzes. Diese Bestimmung regelt in der Tat die Verfügung über das unterirdische Wasser und legt dabei dem Grundstückseigentümer erhebliche Einschränkungen auf. Letzterer hatte unter der Herrschaft des gemeinen Rechtes ein fast unbegrenzte Verfügungsbefugnis über das unterirdische Wasser und brauchte keine Rücksicht auf den Nachbarn zu nehmen. Dieser Rechtszustand ist grundlegend geändert, aber nur in der Richtung, daß er das unterirdische Wasser zum Gebrauch oder Verbrauch nicht dauernd in weiterem Umfange als über die eigene Haushaltung und Wirtschaft zutage fördern darf, wenn andernfalls der Nachbar auf eine der im Gesetz (§ 200 Abs. 1 Ziffer 1—3) erwähnten Arten beeinträchtigt wird. Der Nachbar ist aber nur gegen eine d a u e r n d e Förderung des Wassers geschützt. Eine solche liegt jedoch im Streitfalle nicht vor. In Wahrheit ist der vom Kläger behauptete Schaden, wenn seine tatsächliche Darstellung zugrunde gelegt wird, dadurch eingetreten, daß beim Bahnbau die unterirdischen Zuflüsse seines Mühlbaches angeschnitten worden sein sollen. Durch die Notwendigkeit, die Bahn zwischen Stoitze und Zieritz in einen tiefen Einschnitt zu führen, wurden bedeutende Erdbewegungen erforderlich, welche jene Zuflüsse bloßgelegt und dadurch den Mühlbach in Mitleidenschaft gezogen haben mögen. So — also ohne eine als „Zutagefördern“ des Wassers zu bezeichnende, auf Gewinnung des Wassers abzielende Tätigkeit der Beklagten — ist es gekommen, daß die Zuflüsse einen anderen Weg genommen haben. Damit war der Schaden entstanden. Die späteren Maßnahmen der Bahn sind nicht mehr ursächlich für ihn gewesen. Die Bahn hat das freigewordene Wasser am Schienenstrang entlang in einem Graben in der Richtung auf den Bahnhof Stoitze zugeleitet. In dessen Nähe befindet sich auch das durch ein oder zwei Betonröhren gefaßte Wasserloch. Ob es überhaupt aus dem Graben gespeist wird, oder ob es sich aus dem allgemein quelligen Erdreich von selbst

durch Grundwasser auffüllt, hat bei der richterlichen Augenscheinseinnahme nicht festgestellt werden können. Jedenfalls kann in der Tatsache, daß das durch den Bahnbau erschlossene Wasser in einer dem Kläger ungünstigen Richtung abgeleitet wird, keine Zutageförderung des Wassers erblickt werden. Dies ist auch dann anzunehmen, wenn das erwähnte Wasserloch etwa wirklich als Sammelbecken für das abfließende Wasser gedacht war. Endlich ist noch zu erörtern, ob der Tatbestand des § 200 WG. zu Lasten der Reichsbahn dadurch erfüllt ist, daß bis Oktober 1924 mit Hilfe einer Pulsometeranlage eine Wasserentnahme zur Speisung der Lokomotiven stattgefunden hat. Auch bei Betrachtung in dieser Verbindung schlägt die Erwägung durch, daß die Schädigung des Klägers nicht durch den Gebrauch des Wassers seitens der Bahn, sondern bereits durch das zufällige Anschneiden der unterirdischen Wasseradern eingetreten ist. Sodann handelt es sich, wenn man doch eine „Förderung" des Wassers durch die Beklagte annehmen wollte, doch jedenfalls nicht um eine dauernde Förderung. Der Aussage des Weichenwärters M. ist zu entnehmen, daß bereits im Jahre 1924 der Wasserturm auf dem Bahnhof Stoitze vorhanden war. Es bestand also schon vor der Betriebseröffnung der Bahn die Absicht, die Wasserbeschaffung durch den Turm zu regeln. Daß hierbei die Wasseradern des Einschnittes hinter Stoitze nicht herangezogen werden sollten, ergibt die Bekundung des Reichsbahnrats H. Seit Betriebseröffnung der Bahnstrecke am 16. Oktober 1924 hat eine Wasserentnahme aus dem Zementbrunnen bei dem Bahnhof Stoitze nicht mehr stattgefunden, wie der Zeuge M. bestätigt. Es ist also so, daß nur während des Bahnbaues gelegentlich und aushilfsweise Wasser zur Speisung von Lokomotiven aus dem Einschnitt entnommen worden ist, daß dies aber mit der Eröffnung des regelmäßigen Betriebes aufgehört hat. Hierin ist allenfalls eine vorübergehende Förderung für Zwecke des Bahnbetriebes zu erblicken, wobei es unerheblich ist, daß der Zustand mehrere Jahre gedauert hat (Wulff und Herold, Wassergesetz, § 200 Anm. 2). Eine dauernde Förderung im Sinne des Gesetzes steht aber nicht in Frage. Der Kläger hat noch darauf hingewiesen, daß der Reichsbahnrat als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung Uelzen in seinem Schreiben vom 21. Juni 1922 seine Bitte um Überlassung der im Einschnitt hinter Stoitze erschlossenen Wasseradern für seinen Mühlenbetrieb abgelehnt und hierbei als Grund angegeben hat,

„daß das ganze von dort zufließende Wasser höchstwahrscheinlich für den eigenen Bedarf, wie z. B. zur Speisung der Lokomotiven usw. benötigt wird."

Dieses Schreiben ist hier aber ohne Bedeutung, weil die Bahn ja tatsächlich von dem Wasser keinen dauernden Gebrauch gemacht hat. Sonach sind die Ansprüche des Klägers auch aus dem Wassergesetz nicht zu begründen (OLG. Celle 2. August 1927 — 1 U 370/24). P.

Bücherschau.

— **Zur Reform der Reichsverfassung.** Von Dr. Walter Schelcher, Wirklicher Geheimer Rat. Leipzig 1928, Roßberg'sche Verlagsbuchhandlung, Sonderabdruck aus Fischers Zeitschrift für Verwaltungsrecht. Preis 3,60 RM.

Der durch seine Beteiligung an den gesetzgeberischen Arbeiten in Sachsen und durch seine literarischen Leistungen auf dem Gebiete des deutschen Staatsrechts rühmlich bekannnte Verfasser hat in der 68 Seiten umfassenden Broschüre kurz, aber in sehr gründlicher und wissenschaftlich tief schürfender Weise zu einigen Hauptforderungen Stellung genommen, die schon seit geraumer Zeit in weiten nationalen Kreisen behufs Gesundung des politischen Staatslebens im Deutschen Reich und seinen Ländern erhoben werden, nämlich: Einschränkung des überspannten Parlamentarismus und der hierauf beruhenden Alleinherrschaft des Parlaments, dementsprechend Hebung und Ausbau der verfassungsmäßigen Stellung des Reichspräsidenten und der Regierungen im Reich und in den Ländern, sowie Stärkung und Erweiterung der gesetzgeberischen Rechte des Reichsrates. Die hierauf gerichteten Ausführungen werden auch die Leser unserer Zeitung interessieren, schon wegen des engen Verhältnisses, in dem die Reichsbahn-Gesellschaft zum Reich und seiner Regierung steht. Das schwerste Geschütz fährt Schelcher gegen den Parlamentarismus auf, wie er sich jetzt und zwar nicht bloß in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern entwickelt hat. Hier kann er sich auf viele Bundesgenossen mit guten Namen beziehen. So spricht z. B. Loewenstein, ein hervorragender Kenner des englischen Staatswesens, von „der drohenden oder schon beginnenden Agonie des Parlamentarismus" sogar in England, dem Lande, das doch der Welt das Muster für parlamentarische Einrichtungen geboten hat. Und der Demokrat Dr. Apelt, jetzt Minister des Innern in Sachsen, gibt in einer seiner Schriften zu, daß das parlamentarische System in den deutschen Ländern sich geradezu in fortschreitender Auflösung befindet. Besonders ins Gewicht fällt aber, wenn ein Mann wie der jüngst verstorbene Reichs- und Staatsminister a. D. Dr. Rudolf Heinze, Mitglied der deutschen Volkspartei an die Spitze eines Zeitungsartikels, der nach dem Erscheinen der Schelcherschen Broschüre veröffentlicht wurde, den Satz stellte: „Das parlamentarische System, das wir nach dem Zusammenbruch angenommen haben und das in der Weimarer Verfassung festgelegt ist, entspricht nicht unserem Wesen. Es läßt den Staat nicht zur Ruhe kommen, verhindert weitblickende Arbeit und spielt die Staatsgewalt vielfach in die Hände von Leuten, die ihren Aufgaben in keiner Weise gewachsen sind." In überzeugender Weise legt nun Dr. Schelcher die Mißstände dar, wie sie sich unter der Herrschaft dieses Parlamentarismus entwickelt haben, wie dem nach freier Selbstbestimmung drängenden Volk heute an Stelle eines Monarchen ein anderer, absoluter Herrscher, nämlich das Parlament oder vielmehr dessen Mehrheit zuteil geworden ist, und wie der Reichspräsident, wenn auch der jetzige Inhaber dieser Stellung durch seine überragende Persönlichkeit einen sehr großen Einfluß gewonnen hat, doch schließlich rechtlich und politisch immer auf das Einverständnis der jeweilig herrschenden Parlamentsmehrheit angewiesen ist. Folgerichtig fordert Schelcher zur Beseitigung dieser Übelstände die Aufhebung des Art. 54 der Reichsverfassung, der die Reichsregierung in ihrer Amtsführung von dem fortdauernden Vertrauen des Reichstags abhängig macht, und er hält es an der Zeit, „den im Sinn echter Demokratie vom Volke gewählten Reichspräsidenten unter Befreiung von den Fesseln des dem deutschen Volke an sich wesensfremden Parlamentarismus zu einem wirklich freien und selbständigen Staatsoberhaupt nach amerikanischem Vorbilde zu erheben und damit dem immer allgemeiner werdenden Ruf und Drange nach Schaffung einer starken einheitlichen Staatsgewalt zu entsprechen"; selbstverständlich würde eine von den Fesseln des Parlamentarismus befreite Präsidentschaft noch keineswegs die Gefahr einer Diktatur mit sich bringen, da die Absetzungsmöglichkeit durch Volksentscheid gewahrt bliebe (Art. 43 Reichsverf.). Gleichzeitig würde natürlich auch die Bestimmung in Art. 17 Reichsverf. zu fallen haben, wonach die Landesregierung des Vertrauens der Volksvertretung bedarf. Die bedauerliche Buntscheckigkeit der Verhältnisse, wie sie sich in den einzelnen deutschen Ländern auf Grund dieser Bestimmung herausgebildet hat, wird von Schelcher eingehend dargestellt. Ein wie bedenkliches Bild übrigens unser Parlamentarismus darbietet, zeigt auch der Umstand, daß nach den neuesten Feststellungen im jetzigen Reichstage neben dem Linksblock der Kommunisten und Sozialisten zwölf, sage und schreibe zwölf bürgerliche Parteien ihren Einzug gehalten haben, also eine Zersplitterung eingetreten ist, die wohl nirgends in der Welt ihresgleichen findet. Im letzten Abschnitte der Broschüre gibt Schelcher interessante Ausführungen über die Entstehungsgeschichte des Reichsrates und seine jetzige rechtliche Stellung gemäß den bestehenden Bestimmungen der Reichsverfassung. Auf Grund eingehender Untersuchungen kommt er zu der Feststellung, daß der Reichsrat immerhin rechtlich bedeutsame und tiefgreifende Befugnisse und Mitwirkungsrechte hat, und diese bei entsprechendem Gebrauche zu Ergebnissen führen können, die von einer formellen Gleichberechtigung mit Reichstag und Reichsregierung nicht mehr weit entfernt sind. Er empfiehlt, es hierbei bis auf weiteres und jedenfalls solange bewenden zu lassen, bis die noch schwebenden großen Probleme, ob Einheits- oder Bundesstaat? und vor allem die wichtige preußisch-deutsche Frage (Wiederherstellung der früheren Verbundenheit beider Staatskörper in einer Personalunion der obersten leitenden Stellen usw.)

ihre Lösung gefunden haben. Das Studium der Schrift kann wegen der gründlich durchdachten Stellungnahme des Verfassers sowie wegen des beigebrachten reichen Literaturmaterials warm empfohlen werden. Insbesondere wird die Kritik am jetzigen Parlamentarismus auf vielseitige Zustimmung stoßen. Muß doch allein die Tatsache Bedenken erregen, daß nach der ganz neuerdings vom Mitgliede des Reichstages Dr. Rademacher aufgestellten Berechnung die Gesamtzahl der im vorigen Reichstage gehaltenen Reden einschließlich aller kurzen Bemerkungen auf etwa 6000 zu schätzen ist. Dr. Otto.

— **Die Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft** hat zahlreiche staats- und verwaltungsrechtliche Untersuchungen über die Rechtsnatur des neuen Unternehmens ausgelöst. Einen auffallend großen Raum unter ihnen nehmen Doktorarbeiten ein; ihre Zahl steht allerdings im umgekehrten Verhältnis zu ihrem wissenschaftlichen Wert. Von den vielen Arbeiten dieser Art, die mir in die Hand gekommen sind, kann eigentlich nur eine Anspruch darauf erheben, eigene Gedanken und neue Gesichtspunkte entwickelt zu haben. Dies ist die Göttinger Dissertation von Dr. Kurt Magdeburg, **Die rechtliche Natur der neuen Reichsbahn-Gesellschaft,** Cöthen 1926, die es verdient, auch an dieser Stelle noch einmal genannt zu werden. Die Mehrzahl der Arbeiten stützt sich auf die grundlegende Darstellung des Aufbaus und Wirkens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von Sarter und Kittel, deren Ausführungen meist mehr oder weniger wörtlich wiedergegeben werden, und beschränkt sich im übrigen auf eine Zusammenstellung der bisherigen Ergebnisse der Rechtsprechung sowie der Ansichten, die im fachlichen Schrifttum von berufener Seite entwickelt worden sind.

Eigenes vermochten die Verfasser nur selten hinzuzufügen. So sind die Arbeiten meist auf dem Stande von Übersichten und Materialsammlungen stehengeblieben; das Kennzeichen wissenschaftlicher Bearbeitung, nämlich eine einheitliche Weise des Erwägens, verbunden mit sicherer Beherrschung des Stoffes und der Fähigkeit zu kritischer Betrachtung, fehlt leider in den meisten Fällen.

Diese wenig erfreuliche Erscheinung ist m. E. hauptsächlich in der Wahl des Gegenstandes begründet. Die Schuld daran trifft indes nicht so sehr die Doktoranden wie diejenigen Stellen, die derartig weitgespannte Themen zulassen; sie sind für einen Rechtskandidaten und in der Regel auch für einen Referendar viel zu schwierig, weil es an der für eine sachgemäße Bearbeitung unerläßlichen praktischen Anschauung fehlt. Es ist an der Zeit, daß sich die Doktorarbeiten, die in erster Linie die Fähigkeit der Verfasser zu wissenschaftlicher Arbeit nachweisen sollen, wieder auf die Behandlung von leicht begrenzbaren Einzelfragen beschränken. Die größeren Probleme sollten den Habilitationsschriften vorbehalten bleiben. Inwieweit es zweckmäßig ist, Doktorarbeiten im Buchhandel erscheinen zu lassen, dürfte sich aus dem Gesagten von selbst ergeben.

An manchen der angedeuteten Mängel leidet auch wieder eine neuerdings erschienene Schrift, offenbar eine Doktorarbeit, von

Dr. jur. Franz Huch **„Die Organisation und die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“,** Quedlinburg 1928. Sie behandelt weniger die Organisation als die Rechtsnatur der Reichsbahn-Gesellschaft. Nach einem kurzen Abriß der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens in seinen verschiedenen rechtlichen Erscheinungsformen bis zum Reichsbahngesetz schildert der Verfasser den Aufbau der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Was über die Reichsbahn-Gesetzgebung, die Organe der Gesellschaft und ihre Aufgaben gesagt ist, entspricht im allgemeinen Anschauungen, die seit dem Jahre 1926 feststehen. Auch die Erörterung der Rechtsverhältnisse des Personals bringt kaum Neues. Der eigentliche Gegenstand der Untersuchung, die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ist sorgfältig behandelt; das Ergebnis: „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist eine mit dem Recht der Selbstverwaltung ausgestattete öffentliche Anstaltsperson, die in ihrem äußeren Auftreten im Geschäftsverkehr einer Handelsgesellschaft ähnelt“, steht mit der bekannten Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. März 1926 (RG. St. 60, 139) im Einklang.

Am besten gelungen und nicht ohne wissenschaftlichen Wert ist der Abschnitt, der die eigenartige Schöpfung der Vorzugsaktien behandelt (§ 74 ff.). Er verrät eine gründliche handelsrechtliche Schulung. Hier ist der Verfasser zu selbständigen Ansichten vorgedrungen, wobei allerdings noch nicht gesagt sein soll, daß diese Ansichten auch immer richtig sind. — Diese Einschränkung gilt insbesondere auch von der Behandlung der mit den Vorzugsaktien eng verbundenen Frage des ausländischen Einflusses im Verwaltungsrat. Der Verfasser vermeidet zwar Schlagworte; er glaubt aber aus der Tatsache, daß der von der Reparationskommission ernannte Treuhänder die Hälfte der Verwaltungsratmitglieder ernennt, schließen zu müssen, daß die von ihm ernannten Mitglieder mehr oder weniger von der Reparationskommission abhängig, d. h. „Vertreter der Alliierten“ sind. Offenbar ist ihm nicht klar geworden, welcher Vorwurf für die vom Treuhänder ernannten Mitglieder, insonderheit aber für die von ihm ernannten deutschen Mitglieder des Verwaltungsrats, aus seinen leicht hingeworfenen Sätzen auf S. 25 herausgelesen werden kann. Eine gewisse Entschuldigung für ihn mag vielleicht darin liegen, daß ihm die Ausführungen unbekannt geblieben sind, die der Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 15. Dezember 1926 in der Sitzung des wirtschaftlichen und finanzpolitischen Ausschusses des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats gemacht hat. Er stellte damals ausdrücklich die Tatsache fest, daß nach Ansicht aller deutschen Mitglieder des Verwaltungsrats bisher in keiner Weise auch nur die leisesten Versuche in der Richtung gemacht sind, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ausländischer Politik oder Wirtschaft dienstbar zu machen. Immerhin hätte sich der Verfasser bei gutem Willen bis zum Jahre 1928 über diese Tatsache unterrichten können; zum mindesten hätte man aber von dem Gutachter der Arbeit die Einsicht in Verhältnisse erwarten dürfen, die der Verfasser vielleicht doch noch nicht ganz übersehen konnte.

Zu den Doktorarbeiten, die sich selbst, und zwar zu ihrem Vorteil, auf eine scharf umrissene Frage zu beschränken wissen, gehört die Göttinger Dissertation von

Heino Hartmann über **„Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn“,** Hannover 1928

Der Verfasser, der schon im Jahre 1927 in der Vereinszeitung „Beiträge zum Bahnpolizeirecht“ veröffentlicht hat, darf für sich in Anspruch nehmen, das Bahnpolizeirecht in jeder Hinsicht gründlich studiert und auch in seinen Einzelheiten erfaßt zu haben. Die Schrift geht von der Rechtsgrundlage der Bahnpolizei aus, um den Begriff der Bahnpolizei zu erklären. Hierbei wendet sich der Verfasser gegen die unter verschiedenartigen Bezeichnungen beliebte Übung, die Bahnpolizei begrifflich gewissermaßen nach den Objekten Publikum und Eisenbahnverwaltung aufzuteilen. Mit Recht hebt er hervor, daß die sogen. „Bahnpolizei“ gegenüber der Eisenbahnverwaltung nichts anderes ist als das staatliche Aufsichtsrecht, das mit der Polizeigewalt des Staates nichts zu tun hat. Die moderne Verwaltungsrechtslehre ist im übrigen auch bestrebt, im Einklang mit der Spruchpraxis des Preußischen Oberverwaltungsgerichts den Begriff der Polizei möglichst eng zu fassen und seine Kennzeichen in Anlehnung an § 10. II. 17 ALR. hauptsächlich in der negativen Funktion der Gefahrenabwehr zu erblicken, während sich nach älterer Lehre die polizeiliche Tätigkeit im großen und ganzen mit der inneren Verwaltung deckte. Richtig ist die Bemerkung des Verfassers, daß ein Eisenbahnunternehmen zum mindesten insoweit polizeilichen Einwirkungen entzogen sein müsse, als seine Ausstattung mit öffentlicher Verwaltung reicht.

Die Schrift behandelt auch das Verhältnis zwischen der Bahnpolizei als einem besonderen Zweige der Polizei, der von altersher aus praktischen verwaltungstechnischen Gründen bestimmten Eisenbahngeschäftsstellen zugewiesen ist, und der allgemeinen Polizei. Hier kann es leicht zu einem Widerstreit öffentlicher Interessen kommen; der Verfasser vertritt die Ansicht, daß in solchen Kollisionsfällen die Reichsregierung zur Entscheidung berufen sei, weil es ein anderes Organ, das sowohl der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wie den Landespolizeibehörden übergeordnet sei, nicht gäbe. Es geht indes wohl nicht an, eine derartige Entscheidungsbefugnis der Reichsregierung lediglich aus ihren Aufsichtsfunktionen abzu-

eiten. M. E. trifft Fritsch, Eisenbahnrecht 264. das Richtige, wenn er in solchen Fällen, in denen sich die beteiligten Stellen, auch die Zentralstellen, nicht einigen, die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts oder des Staatsgerichtshofs für gegeben hält.

Weitere Ausführungen sind den Beziehungen gewidmet, die zwischen der Bahnpolizei und den besonderen Polizeizweigen der Bau-, Wege- und Gewerbepolizei bestehen. Die Rechtsanschauungen, die der Verfasser hier entwickelt, verraten, daß er mit der umfangreichen Rechtsprechung auf diesem Gebiete wohl vertraut ist.

Weniger gelungen als die vorhergehenden Abschnitte sind die Bemerkungen über die Bahnpolizeibehörden. Hier geht vor allem die Anschauung fehl, als verfolge der Aufbau der Geschäftsstellen der Reichsbahn, der nach räumlichen oder sachlichen Geschäftskreisen vorgenommen ist, hauptsächlich den Zweck, einen ähnlichen Instanzenzug wie in der Gerichtsverfassung zu schaffen. Dies führt denn auch zu dem eigenartigen, jedenfalls aber mit den Bedürfnissen einer straff organisierten Betriebsverwaltung nicht zu vereinbarenden Schluß, daß es den Reichsbahndirektionen, abgesehen von einem allgemeinen Anweisungsrecht und dem Recht, über Beschwerden zu entscheiden oder Verfügungen der Ämter, die dem öffentlichen Interesse zuwiderlaufen, aufzuheben, nicht gestattet sei, in den Geschäftskreis der nachgeordneten Ämter einzugreifen. Verfehlt ist auch der Versuch, aus der Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Dezentralisationsbestrebungen die Behördeneigenschaft der Reichsbahn-Ämter herleiten zu wollen. Einer derartigen Konstruktion bedarf es auch nicht, um z. B. die Befugnis der Betriebsämter in Preußen zum Erlaß von Strafverfügungen zu begründen. Diese Befugnis findet ihre Rechtsgrundlage im Landesrecht, nämlich im § 11 (1) c VerwO. mit AusfAnw. vom 10. Januar 1895 (EV. Bl. 72). Dr. L.

— **Güterkursbuch (Gkb) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Auswahl schnellster Güterzugverbindungen für den Wagenladungsfernverkehr. Winterausgabe 1928 bis 1929. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin W 8. Format DIN 4 (210 : 297 mm), etwa 800 Seiten und eine Übersichtskarte. Preis 3 RM.

Pünktlich zum Fahrplanwechsel erscheint die Winterausgabe des Güterkursbuches der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das bekanntlich das einzige Kursbuch für den Güterverkehr darstellt. Eine Anzahl neuer Verbindungen ist hinzugekommen. In der kurzen Zeit seines Erscheinens — es wird jetzt zum 8. Male herausgegeben — hat es sich einen großen Abnehmerkreis erworben, der ständig im Wachsen begriffen ist. Die Anschaffung der neuen Winterausgabe, mit deren Hilfe der Versender sich die Vorteile sichern kann, die mit einem schnellen Transport verbunden sind, empfiehlt sich für jede Firma und für jeden Geschäftsmann.

— **Verzeichnis der in der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (IÜG.) aufgeführten Gegenstände.** In tabellarischer Form mit alphabetischer Übersicht. Zusammengestellt vom Zentralamt für die internationale Eisenbahnförderung in Bern. Vom 1. Oktober 1928 an gültiger Text.

Die Anlage I zum IÜG. gibt Ausnahmevorschriften für die an sich von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände und enthält ferner die Bedingungen, unter denen ein Teil der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände befördert werden darf. In der Anlage I selbst folgen diese Ausnahmevorschriften und Sonderbedingungen auf die Aufzählung der verschiedenen Gegenstände und enthalten zahlreiche Zusammenfassungen und Verweisungen. Diese in der Natur eines Gesetzestextes liegende Anordnung kann dem Abfertigungsbeamten und dem Versender das rasche Auffinden der für den einzelnen Gegenstand in Betracht kommenden Vorschriften und die Übersicht darüber erschweren. Die am IÜG. beteiligten Staaten haben daher durch die in Art. 60 § 2 IÜG. vorgesehene fachmännische Kommission das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern beauftragt, zur Anlage I ein tabellarisches Verzeichnis nebst alphabetischer Übersicht zu erstellen.

Dieses tabellarische Verzeichnis, in das auch ein Teil der „Vorbemerkung" zur Anlage I eingearbeitet wurde, ist im einzelnen so angeordnet, daß die Gegenstände, dem Texte der Anlage I wörtlich entsprechend, angeführt und jeweils daneben sämtliche Beförderungsbedingungen, und zwar tunlichst in der Reihenfolge, wie sie gelegentlich der Abfertigung zu erfüllen sind, stehen.

Die alphabetische Übersicht ist so angelegt, daß für jeden Gegenstand oder Stoff die betreffende Klasse und Gruppe vermerkt ist, ferner die Seite des tabellarischen Verzeichnisses, auf der die Beförderungsbedingungen stehen. Es kann somit der Eisenbahnbeamte und jeder Versender in der alphabetischen Übersicht sofort den zu versendenden Gegenstand mit den Verweisungen finden und aus dem tabellarischen Verzeichnis sodann sämtliche für ihn geltenden Versandbedingungen ablesen.

Die Arbeit ist ein wertvolles Hilfsmittel für die Abfertigungsbeamten und die Versender, namentlich für Industrie, Handel und Spedition.

Sie ist in deutscher und französischer Sprache aufgelegt. Die einzelnen Stücke (deutsch oder französisch) sind durch das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern, Monbijoustraße 36, zum Preise von 3 Fr schweiz. Währung zu beziehen.

Berichtigung.

In dem in Nr. 32 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz: **„Verjährung im Eisenbahnrecht"** sind einige Druckfehler richtigzustellen. Es muß heißen auf S. 862, linke Spalte, 2. Absatz, Zeile 11 „fördern" statt „befördern", ferner auf S. 863, linke Spalte, 3. Absatz, in den Zeilen 9 und 16 „Güteantrags" statt „Güterantrags" und auf derselben Spalte, 4. Absatz, letzte Zeile 1. Juli statt 2. Juli 1928.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Vereinsdrucksachen

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 sind neu herausgegeben:

a) Zusatzbestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (VZ zum IÜP).

b) Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr (VÜP).

c) Abfertigungsvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr der Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen untereinander und mit den Verwaltungen, die den Einheitlichen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr beigetreten sind (VPAV).

d) Übereinkommen über den Güterverkehr der Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen untereinander und mit den Verwaltungen, die den einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahntransport beigetreten sind (VÜG).

e) Nachtrag zu den Vorschriften für das Ermittlungsverfahren (Ermittlungsvorschriften, ErmV).

f) Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen wegen Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) und die Vereinszusatzbestimmungen zum IÜG.

Aufgehoben sind:

a) Betriebsreglement des Vereins vom 1. Januar 1910 mit Nachtrag I und II,

b) Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement vom 1. Juli 1914 nebst Nachträgen mit Ausnahme der Anlage zum Nachtrag III — ErmV — und deren Änderungen in den Nachträgen V und VI.

Eröffnung neuer Strecken

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 7. Oktober 1928 wird die eingleisige normalspurige Nebenbahn Obercunewalde—Löbau (Sa.) für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen.

Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln. Am 7. Oktober 1928 wird die 21,64 km lange, normalspurige Nebenbahn Mikultschütz—Brynnek für den Gesamtverkehr eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 18. Oktober 1928 soll die 45,25 km lange Neubaustrecke Preußen—Münster (Westf.) für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden.

Schließung von Stationen

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Bufleben—Großenbehringen, zwischen den Stationen Brüheim-Sonneborn und Wangenheim gelegene Haltepunkt Eberstädt (Kreis Gotha) wird zum 7. Oktober 1928 geschlossen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 7. Oktober 1928 wird der zwischen den Bahnhöfen Fallersleben und Vorsfelde links der Bahnstrecke Lehrte—Stendal gelegene Bahnhof 4. Klasse Rothenfelde-Wolfsburg, der bisher dem Stückgut- und Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke diente, auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, sowie allgemein für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Oktober 1928 wird der zwischen den Bahnhöfen Etelsen und Achim links der Bahnstrecke Langwedel—Bremen gelegene Haltepunkt Baden (Kr. Achim), der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern der angeschlossenen Werke eröffnet.

Änderung von Stationsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 7. Oktober 1928 an fällt der Doppelbindestrich in der Stationsbezeichnung Kupferhammer-Grünthal weg. Die neue Schreibweise des Stationsnamens ist: Kupferhammer Grünthal.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Die Schreibweise der an der Strecke Berlin—Schneidemühl gelegenen Bahnhöfe Cüstrin Altstadt, Cüstrin Neustadt Hbf und Cüstrin-Kietz wird von sogleich ab in Küstrin Altstadt, Küstrin Neustadt Hbf und Küstrin-Kietz abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 152 vom 18. September 1928 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Anschluß der Hohenzollernschen Landesbahnen an den Verein;

Nr. IV 181 vom 22. September 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Neue Vereinsdrucksachen des Personen- und Gepäckverkehrs;

Nr. IV 182 vom 21. September 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. das neue Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr;

Nr. V 459 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Berichtigung des Güterwagenparkverzeichnisses Nr. 43 (Niederländische Eisenbahnen).

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

In der Nacht vom 25. zum 26. dieses Monats starb nach kurzem schweren Leiden im 54. Lebensjahr das Mitglied der Reichsbahndirektion Essen

Reichsbahnoberrat

Herr Dr. Voßköhler

Oberregierungsrat a. D.

Der Heimgegangene stand seit 1905 im Eisenbahndienst und gehörte der Reichsbahndirektion Essen seit 1½ Jahren an.

Sein umfassendes Wissen, seine große Geschicklichkeit in Verwaltungsangelegenheiten und sein persönliches, verbindliches Wesen haben ihn instand gesetzt, sich in kurzer Zeit in die ihm fremden Verhältnisse des Industriebezirks mit seinen großen Aufgaben hineinzufinden und haben hier alsbald seine Arbeiten besonders erfolgreich gemacht.

Ein treuer Mann von unverdrossener Berufsfreudigkeit, ein stets hilfsbereiter freundlicher Mitarbeiter ist mit ihm dahingegangen.

Sein Andenken wird stets in Ehren gehalten werden!

Essen, den 30. September 1928. (1090)

Reichsbahndirektion Essen.

Der Präsident.

2. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.

In dem am 1. Oktober in Kraft tretenden Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2 ist im Abschnitt E bei den Frachtsätzen der Abteilung 1 folgende Fußnote nachzutragen:

*) Für Sendungen zwischen Italien und den deutschen Seehäfen gelten widerruflich und längstens bis 31. Oktober 1928 noch die Frachtsätze der Abteilung 1 des Durchfuhrausnahmetarifs S. D. Nr. 2 vom 1. April 1928.

(Auf Verlangen ist nachzuweisen, daß die Sendungen von oder nach einem Bahnhof in Italien befördert worden sind.) (1067)

Altona, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 treten bei Oderberg und Reutlingen Hbf. Gebührenerhöhungen in Kraft.

Nähere Auskunft gibt der am 4. Oktober 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1084)

Berlin, den 29. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 Niederlande—Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober wird die Station Broek op Langendijk in die Serie B des Durchfuhrausnahmetarifs D 22 aufgenommen. (1089)

Köln, den 30. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

. 30. Donauumschlagtarif für den terverkehr über Regensburg Do-umschlagstelle, Deggendorf Hafen l Passau Donauumschlagstelle: Gü-tarif, Teil II, vom 1. November 1927.

dit Gültigkeit vom 4. Oktober 1928 rd Griesheim (Main) in den isnahmetarif 34 (Bauxit) genommen. Frachtsätze im Reichs-ntarifanzeiger. (1092)

München, den 28. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Tierverkehr.

Am 20. Oktober 1928 tritt Nach-g I in Kraft, der u. a. um 11 % öhte deutsche Schnittfrachten ent-lt.

Näheres durch Reichsbahntarifan-iger. (1079)

Altona, den 27. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
amens der Verbandsverwaltungen.

v. 408. Reichsbahn-Gütertarif, Aus-hmetarif 6 e für Steinkohlen usw. ch Bahnhöfen des Nord- und Ostsee-istengebiets vom 1. November 1927.

Mit Wirkung vom 1. November 1928 t im Abschnitt III unter A 1 (Nach-ag 1) die Zahl 455 000 (monatliche indestmenge) in 355 000 abzuändern. ie Ziffer A 3 der Anwendungs-edingungen (Nachtrag 1) kommt in ortfall. (1096)

Essen, den 30. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

eutscher Eisenbahn-Personen-, Ge-äck- und Expreßguttarif, Teil I (Tfv. 600).

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 itt der Nachtrag I zum Deutschen isenbahn-Personen-, Gepäck- und xpreßguttarif, Teil I, vom 1. Ok-ber 1928, in Kraft.

Der Nachtrag enthält Änderungen nd Ergänzungen der Eisenbahn-Ver-ehrsordnung und der allgemeinen usführungsbestimmungen zur Eisen-ahn-Verkehrsordnung, Änderungen nd Ergänzungen der Anlagen sowie erichtigungen.

Die verkürzte Veröffentlichungs-rist gemäß § 6 EVO. für die in dem achtrag enthaltenen Tariferhöhun-en und sonstigen Erschwerungen er Beförderungsbedingungen ist ge-ehmigt.

Nähere Auskünfte erteilen die Ta-if- und Verkehrsbüros der deutschen isenbahnverwaltungen.

Der Nachtrag kann von den deut-chen Eisenbahnverwaltungen, in Ber-in von der Reichsbahn-Auskunftei ür Güterverkehr, Berlin SW 11, As-anischer Platz 5, käuflich bezogen erden. (1083)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 tritt der Nachtrag III in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1070)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1928 führt die Augsburger Lokalbahn Zuschlagsfrachten ein. Ferner werden mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 die Gebühren für Stuttgart Viehhof erhöht.

Nähere Auskunft gibt der am 4. Oktober 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1085)

Berlin, den 29. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 4. Oktober 1928 werden die Stationen Ergste und Waldböckelheim als Versandstationen der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen aufgenommen. (1086)

Berlin, den 29. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 4. Oktober 1928 wird die Station Großweissandt als Versandstation in den Ausnahmetarif 14 a für Braunkohlenbenzin aufgenommen. (1087)

Berlin, den 29. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 4. Oktober 1928 wird die Station Friedberg (Hess.) als Versandstation der Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel aufgenommen. (1088)

Berlin, den 29. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 56.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 56 für Papier in Kraft. (1063)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 55.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 55 für Kalziumkarbid in Kraft. (1064)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Beim Ausnahmetarif 7 h (Minette aus Frankreich und Luxemburg) wird der Vermerk über die Gültigkeit wie folgt geändert:

„Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1929." (1072)

Essen, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Ausnahmetarif K 40.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 werden die Stationen Bornheim (Rheinhess.) und Wallertheim als Versandstationen in den Ausnahmetarif K 40 einbezogen. (1065)

Berlin, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird die Station Beuel als Versandstation in den Ausnahmetarif 159 für Papier usw. zur Ausfuhr aufgenommen. (1081)

Berlin, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird der Nachtrag 5 ausgegeben, der zwei neue Ausnahmetarife (188 und 189) für bestimmte Artikel bei der Ein- und Ausfuhr über See enthält. (1078)

Berlin, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 tritt der Nachtrag II in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1071)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 werden die Stationen Großdehsa-Oelsa, Halbau am Hochstein und Kleindehsa in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. (1082)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif. Tfv. 7.

Die Geltungsdauer des Nottarifs wird bis längstens 31. März 1929 verlängert. (1069)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Oberschlesischer Schmalspurbahn-Wechseltarif.

Am 1. Oktober 1928 tritt zu dem Schmalspurbahn-Wechseltarif vom 1. März 1927 der Nachtrag II in Kraft. Der Nachtrag enthält neben teilweisen Änderungen der Reglementarischen Bestimmungen, Änderungen der Schmalspurbahnfrachtsätze sowie des Anschlußgebührentarifs. Abdrücke des Nachtrags sind bei den bekannten Ausgabestellen zu haben. Die Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen O/S. ist erteilt. (1074)

Oppeln, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion (Oberschles. Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 wird die Station Landsberg (Ostpr.) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen aufgenommen.

Berlin, den 26. September 1928. (1076)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. oder 14. Oktober 1928 treten bei acht Privatbahnen usw. Änderungen ein.

Näheres enthält der am 1. Oktober 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1077)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6 g für niederschlesische Kohle usw. nach dem Ostseeküstengebiet. Tfv. 410.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1928 werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 g neu gefaßt.

Näheres Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Breslau, den 28. September 1928. (1080)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr Deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 ist im Abschnitt F eine neue Ziffer VII — Besondere Frachtermäßigung für Benzin, rohes usw. — nachgetragen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1068)

Altona, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Altona

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B (Tfv. 1 b) gültig vom 1. April 1928. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1928 Tfv. 501.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1928 treten in Kraft:

a) Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1928. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.

b) Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1928. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften. In den Nachträgen enthaltene Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nach § 6 (5) EVO. erst am 15. Dezember 1928 in Kraft, sofern nicht im Nachtrag ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Nähere Auskünfte erteilen die Tarif- und Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Nachträge können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5, käuflich bezogen werden. (1066)

Berlin, den 22. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Oberschlesischer Schmalspurbahn Binnengütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt zu dem Gütertarif für die Oberschles. Schmalspurbahn vom 1. November 1924 der Nachtrag VIII in Kraft. Der Nachtrag enthält neben Änderungen der Gebührensätze für die Umschlagstelle Beuthen O/S. neue Frachtsätze der Tarifklassen A, B und C, der Ausnahmetarife 1 und 2 und des Anschlußgebührentarifs.

Der Nachtrag ist bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen O/S. käuflich zu haben. (1073)

Oppeln, den 25. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschl. Eisenbahn).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 treten bei Allenstein, Baden (Kr. Achim), Schönau (Wiesental), Sebaldsbrück, Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof und Sontheim Änderungen ein.

Nähere Angaben enthält der am 1. Oktober 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1075)

Berlin, den 26. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 408. Reichsbahn-Gütertarif, A.. nahmetarif 6 e für Steinkohlen u. Steinkohlenbrikette von westdeutsch Kohlengewinnungsstätten nach Hafstationen der Nord- und Ostsee.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktob 1928 wird für Steinkohlen und Stekohlenbriketts zum Bekohlen v See- und Flußfahrzeugen im Verk von westdeutschen Gewinnungsstätt nach Hafenbahnhöfen des Nord- u Ostseeküstengebiets ein besonde Kohlenausnahmetarif eingeführt. Frachtsätze des neuen Tarifs si niedriger als die des Küstenkohl tarifs 6 e. Die Frachtsätze werd bei Erfüllung der Anwendungsbedi gungen sofort im Abfertigungswe gewährt. Näheres ist aus dem Ta zu ersehen. Der Tarif kann von d Reichsbahn-Auskunftei für den G terverkehr in Berlin SW 11, Askan scher Platz 5, zum Preise von 20 R bezogen werden. (109

Essen, den 30. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Essen.

Tfv. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Au nahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 7. Novemb 1928 ist auf Seite 3 im Abschnitt I A 1 der Bahnhof Neue Abwehrgru zu streichen und der Bahnhof Milku schütz in Buchstabenfolge nachzu tragen. (1095

Essen, den 2. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Essen.

---

3. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Tfv. 1073. Binnen-, Personen- und Gepäcktarif, Teil II der Westfälischen Landes-Eisenbahn, gültig vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 tritt zu vorgenanntem Tarif der Nachtrag I in Kraft. (1091)

Lippstadt, den 1. Oktober 1928.

Die Direktion.

---

4. Verkauf von Altmaterial.

Öffentlicher Verkauf alter holzfreier Lochkarten.

Die in Hannover in der Lochkartenabteilung lagernden alten Lochkarten sollen öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 5000 kg. (1093)

Eröffnung der Angebote am 24. Oktober 1928, vorm. 12.00, in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 139. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 1 „einer" Reichsmark von unserem Präsidialbüro, Zimmer 208, abgegeben.

Hannover, den 24. September 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 41 | Berlin, den 11. Oktober 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die neue Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.

Die Anschauung ein Mittel der Erziehung zum Denken.

Ungarische neue Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Betrieb und Verkehr der Londoner Untergrundbahnen.

Nachrichten.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Deutschland: Landeseisenbahnrat in Frankfurt (M.). — Leistung der Reichsbahn zum Oktoberfest in München. — Die XXV. Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen in Duisburg und Essen. — Zur Frage der Autostraßen. — Die Verwaltungsakademie Berlin.

Österreich: Österreichs Außenhandel. — Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

Ungarn: Tarifbegünstigungen für Futter.

Niederlande: Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen im August 1928.

Übrige europäische Länder: Eröffnung neuer Staatsbahnstrecken in Finnland. — Der neue Güter-Tarif der Estländischen Staatsbahnen. — Gültigkeit der Flugkarten auf tschechoslowakischen Eisenbahnen. — Aufhebung des Visums im Verkehr mit Spanien. — Verkehr mit leicht verderblichen Gütern bei den französischen Staatsbahnen. — Das erste Halbjahr 1928 im Personenverkehr der englischen Eisenbahnen. — Kohlenverkehr in England. — Eisenbahnwagen mit Werbebemalung.

Fremde Erdteile: Änderung der Spurweite der Kongo-Eisenbahn. — Das erste Halbjahr 1928 bei den amerikanischen Eisenbahnen. — Eisenbahn-Fährverkehr mit der Insel Kuba.

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die neue Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.

Von Dr.-Ing. **Derikartz**-Koblenz.

Gemäß Verordnung der Reichsregierung vom 17. Juli 1928 auf Grund des Artikels 91 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 ist am 1. Oktober die neue Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (veröffentlicht im Reichs-Gesetzblatt Nr. 37 Teil II 1928) in Kraft getreten. Gleichzeitig ist die bisherige vom 4. November 1904 aufgehoben worden.

Das neue Gesetz trägt den Änderungen der staatsrechtlichen Verhältnisse, die die neue Reichsverfassung gebracht hat und die gerade im Eisenbahnwesen grundlegende Umgestaltungen infolge Überführung der Staatsbahnen der einzelnen Länder in den Reichsbesitz zur Folge hatte, Rechnung; andererseits wird aber auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens der letzten 25 Jahre nach den verschiedensten Richtungen hin, die allerdings zum Teil schon durch Zusatzverordnungen zu einzelnen Teilen der Bau- und Betriebsordnung vorweggenommen werden mußte, in neuer einheitlicher Fassung berücksichtigt. Die grundlegende Bedeutung des neuen Gesetzes rechtfertigt eine eingehendere Besprechung, insbesondere der wesentlichen Unterschiede gegenüber der alten Fassung. Hierbei wurde die vom Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, herausgebrachte Ausgabe in Buchform benutzt*).

Ebenso wie die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 besteht das Gesetz aus folgenden sechs Teilen:

I. Allgemeines
II. Bahnanlagen
III. Fahrzeuge
IV. Bahnbetrieb
V. Bahnpolizei
VI. Bestimmungen für das Publikum,

die sich in Form und Aufbau der früheren Fassung anschließen.

---

*) Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928. In Übereinstimmung mit dem im Reichsgesetzblatt veröffentlichten Wortlaut. Siebente Auflage mit sieben Abbildungen, Berlin 1928, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 8, Preis 2 RM.

I. Allgemeines.

Die Bestimmungen über Geltungsbereich, Aufsichtsbehörden und ihre Zuständigkeiten kennzeichnen die Neuordnung des Deutschen Eisenbahnwesens. Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (BO.) gilt für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen Deutschlands, die in Haupt- und Nebenbahnen unterteilt werden. Der überordnende Begriff dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahnen ist neu. Er begrenzt den Geltungsbereich dieser Ordnung gegenüber den sonstigen Bahnen (Kleinbahnen, nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, Straßenbahnen usw.).

An Stelle des Reichseisenbahnamtes, das vor dem Kriege oberste Reichsbehörde in Eisenbahnangelegenheiten war, ist — allerdings mit wesentlich erweiterten Befugnissen — als oberste und einzige Spitze der Reichsverkehrsminister getreten. Während bei den ehemaligen Ländereisenbahnen vor dem Kriege der Schwerpunkt der Verwaltung bei den Landesaufsichtsbehörden lag, die, um die auch in der früheren Reichsverfassung vorgesehene Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen soweit wie möglich zu erzielen, für bestimmte Maßnahmen an die Zustimmung des Reichseisenbahnamtes gebunden waren, sind im neuen Gesetz die Landesaufsichtsbehörden vollständig ausgeschaltet worden. Das entspricht der Entwicklung der Dinge nach der Überführung der Staatsbahnen in den Reichsbesitz. Die entscheidende Stelle in allen Eisenbahnfragen ist der Reichsverkehrsminister. Aufsichtsbehörden, durch deren Entscheidungen aber die Aufsichtsbefugnisse des Reichsverkehrsministers nicht berührt werden (§ 4 letzter Absatz), sind

a) bei den Reichseisenbahnen die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die ihre Aufgaben als Aufsichtsbehörde der Gruppenverwaltung Bayern, den Vorständen der Reichsbahndirektionen und den zentralen Ämtern übertragen kann (die hierüber zu erlassenden Bestimmungen sind dem Reichsverkehrsminister mitzuteilen) und

b) bei den sonstigen dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen (also den Privat-, Haupt- und Nebenbahnen) der Reichsbevollmächtigte für Privatbahn-Aufsicht.

Außer diesen als Aufsichtsbehörde bezeichneten Stellen (das frühere Gesetz übertrug diese Aufgaben den Landesaufsichtsbehörden und sonstigen Aufsichtsbehörden, die von der jeweils zuständigen obersten Landesbehörde bestimmt wurden, und den Landespolizeibehörden) hat nach dem neuen Gesetz unmittelbar nur die Landespolizeibehörde bei der Auslegung und Durchführung mitzuwirken, und zwar wie auch früher nur in solchen Fällen, in denen die Bahn mit Anlagen des übrigen öffentlichen Verkehrs (z. B. Straßen) in Berührung kommt und die erforderlichen Sicherungsvorrichtungen (etwa Schranken und dergl.), soweit sie nicht im Gesetz bindend vorgeschrieben sind, festgelegt werden sollen. In solchen Fällen entscheidet die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizeibehörde und, wenn keine Einigung erfolgt, der Reichsverkehrsminister. Diese neuen Zuständigkeitsverhältnisse stellen eine aus der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen herausgewachsene begrüßenswerte Vereinfachung dar, die anderen Verwaltungsgebieten als Vorbild dienen kann.

Beachtenswert ist übrigens, was nebenbei erwähnt werden soll, daß die Behördeneigenschaft der genannten Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hiermit auch gesetzlich festgelegt worden ist. Bekanntlich ist dies ja gelegentlich bestritten worden, und die Frage hat schon oberste Gerichte beschäftigt. Ausnahmen (§ 3) zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse für einzelne Bahnanlagen, Fahrzeuge, Züge oder Zuggattungen sind allgemein dem Reichsverkehrsminister vorbehalten. In Kriegszeiten erstreckt sich diese Ermächtigung auch auf solche Abweichungen, die das ganze Gebiet einer Eisenbahnverwaltung betreffen. Ähnliche Befugnisse hat er auch, wenn durch außergewöhnliche Verhältnisse der Eisenbahnbetrieb vorübergehend stillgelegt oder erschwert wird. Befristungen genehmigt der Reichsverkehrsminister, laufende bleiben gültig.

II. Bahnanlagen.

Hier finden sich zahlreiche Änderungen, die sich aus der Fortentwicklung der Eisenbahntechnik ergeben haben, vor allen Dingen auch die Änderungen, die die Einführung und Vorbereitung des elektrischen Betriebes auf den Bahnen erforderlich macht. Auf alle Einzelheiten kann naturgemäß im Rahmen dieses Aufsatzes nicht eingegangen werden; jedoch sollen die wichtigsten Änderungen und besonders solche von grundsätzlicher allgemeiner Bedeutung kurz erörtert werden. Zunächst einige neue Begriffsbestimmungen. Die Bahnanlagen, zu denen alle zum Bau und Betrieb einer Bahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge gehören, werden unterteilt in solche der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstige Bahnanlagen. Der Begriff Stationen, ein überflüssiges Fremdwort, ist weggefallen. Die zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen vorhandenen Anlagen werden allgemein als Betriebsstellen bezeichnet. Neben den Bahnhöfen — Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen — (daß Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig halten, gehört nicht mehr zur Begriffsbestimmung), Haltepunkten — Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge des Verkehrs planmäßig halten — und Blockstellen, die die frühere Bau- und Betriebsordnung mit ähnlichen Begriffsbestimmungen kannte, unterscheidet die neue Bau- und Betriebsordnung noch Abzweigstellen — Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter Freigabe desselben für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis einfahren können, — Anschlußstellen — Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis bedienen können, ohne daß das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird — und endlich noch Deckungsstellen — Bahnanlagen der freien Strecke zur Deckung einer Drehbrücke, einer Kreuzung von Bahnen, einer Gleisverschlingung, einer Baustelle usw. Die bisherige Begriffsbestimmung der Zugfolgestelle ist beibehalten worden. Blockstellen sind in der neuen BO. diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind. Eine Blockstelle kann zugleich als Haltepunkt, als Anschlußstelle oder als Deckungsstelle eingerichtet sein. Hier fällt auf, daß die Abzweigstellen, die betriebstechnisch doch wohl immer Streckenabschnitte begrenzen, in die ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene verlassen

t, also Zugfolgestellen oder Blockstellen sein werden, i der Begriffsbestimmung der Blockstellen ausdrücklich sgenommen worden sind. Die Abzweigstellen werden er, obwohl sie als Bahnanlagen der freien Strecke bezeichnet werden, ähnlich wie Bahnhöfe behandelt. Aber ich Bahnhöfe, wenigstens solche, durch die die Streckenockung durchgeführt ist, haben ja auch die Eigenschaften n Blockstellen. Es wäre vielleicht möglich gewesen, le Betriebsstellen dem überordnenden Begriff der Zugolgestelle bzw. der Blockstelle unterzuordnen. n sich sind die weitergehenden Begriffsbestimmungen r die verschiedenen Arten von Betriebsstellen, die in der triebsmäßigen Sprache jetzt schon eine Rolle spielen — ich innere an den Begriff Blockstelle mit Abzweigung —, begrüßen. Zweifelhaft erscheint es nur, ob nicht einer r beiden Begriffe Zugfolgestelle und Blockstelle, die doch dasselbe bedeuten und auch im weiteren ext der neuen BO. als gleichbedeutende Begriffe verwenet werden, entbehrlich gewesen wäre. Mit der Bezeichung Blockstelle, die allgemein in der Eisenbahnersprache die Zugfolgestelle bedeutet, hätte m. E. der Begriff erschöpfend festgelegt werden können, unabhängig avon, durch welche Einrichtungen im einzelnen die räumiche Zugfolge erreicht wird (Streckenblockung oder Zugeldeverfahren). Neu und glücklich ist die Begriffsestimmung der Zugmeldestelle, die bisher in die 3O. nicht aufgenommen war. Zugmeldestellen sind dieenigen Zugfolgestellen, durch welche die Reihenolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen, andere Zugfolgestellen kann lie Aufsichtsbehörde zu Zugmeldestellen erklären. Auch lie Begriffe „kreuzen", als das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betriebe zum Unterschied von der „Begegnung" zweier Züge auf zweigleisiger Bahn, die in der Betriebssprache schon üblich waren, werden festgelegt. Der Begriff der Hauptgleise, d. h. solcher, die von Zügen im regelmäßigen Betriebe befahren werden, erfährt eine kleine Beschränkung insofern, als die Gleise, die nur von einzelfahrenden Lokomotiven benutzt werden, ausgenommen werden. Die sogenannten Verkehrsgleise der größeren Bahnhöfe rechnen also z. B. in Zukunft in der Regel nicht mehr zu den Hauptgleisen, sondern sind Nebengleise.

Die Vorschriften über die Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone (§ 8) und über die Spurweite (§ 9) werden ergänzt und abgeändert. Der Schnitt der Böschungen mit einer Wagerechten, die mindestens 2 m von der Mitte des nächsten Gleises liegen muß, wird in Zukunft in Krümmungen durch die Unterkante der nicht überhöhten Schiene des nächstgelegenen Gleises gelegt. Bei der Spurweite ist der Begriff als das lichte Maß zwischen den Schienenköpfen, und zwar 14 mm unter der Schienenoberkante gemessen, festgelegt. Die Vorschrift über die Spurerweiterung ist zunächst allgemein aus einer Muß-Vorschrift in eine Kann-Vorschrift umgewandelt, mit Ausnahme der Krümmungen unter 250 m Halbmesser, für die eine Spurerweiterung vorgeschrieben ist, die 30 mm nicht übersteigen darf. Bisher war dieses Höchstmaß schon für Krümmungen unter 500 m Halbmesser vorgeschrieben. Die neue BO. trägt also hier den neueren Untersuchungen und Erkenntnissen der wissenschaftlichen Forschung der letzten Jahre über die Frage der Spurerweiterung und den Lauf von Eisenbahnfahrzeugen durch Gleiskrümmungen schon weitgehend Rechnung.

Wichtig sind auch die neuen Bestimmungen über die Umgrenzung des lichten Raumes, die allerdings z. T. schon durch Einzelverordnungen vorweggenommen worden sind. Bei Neubauten und umfassenderen Umbauten sind die in der Anlage B des Gesetzes dargestellten Umgrenzungslinien maßgebend, und zwar für die geraden Strecken und in Bogen herab bis zu 250 m Halbmesser. Die neuen Umgrenzungslinien weisen im oberen und unteren Teil Erweiterungen auf. Die Breitenmaße dieser Umgrenzung können allerdings in Geraden und bei Bogen über 250 m Halbmesser entsprechend dem Bogenhalbmesser verkleinert werden; bei Bogen von weniger als 250 m Halbmesser müssen sie dem Bogenhalbmesser entsprechend vergrößert werden. Das Maß der jeweiligen Verkleinerung und Vergrößerung unterliegt der Bestimmung des Reichsverkehrsministers. Die alte BO. kannte nur eine Umgrenzung des lichten Raumes und bestimmte lediglich, daß in Krümmungen auf die Spurweite und Gleisüberhöhung Rücksicht zu nehmen sei, ohne genaue Festlegung der Maße. Aufgenommen worden sind ferner die Bestimmungen über die Umgrenzung des lichten Raumes für elektrisch betriebene Strecken mit Stromzuführung über den Fahrzeugen. Hierbei ist die Nennspannung auf einen Wert (15 kV) festgelegt. Es ist aber wohl selbstverständlich, daß die Bestimmungen über den lichten Raum an sich unabhängig von der Fahrdrahtspannung sind. Für elektrisch betriebene Bahnen ist über der bisherigen Umgrenzungslinie der Anlagen A (vorhandene Bahnanlagen) oder B (Neubauten oder umfassendere Umbauten) die in einer weiteren Anlage C dargestellte obere Umgrenzungslinie für die Unterbringung der Fahrleitung und der Stromabnehmer freizuhalten. Gewisse Einschränkungen sind für vorhandene Überbauten und Tunnel solcher Bahnen zugelassen, die vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Betrieb umgestellt werden. Die gesamte Höhe der Umgrenzungslinie beträgt für Neubauten 5500 mm und für vorhandene Überbauten und Tunnel 5250 mm über SO. Der Fahrdraht darf nicht niedriger als 4950 mm über Schienenoberkante liegen. Die auch bisher schon geltenden Vorschriften über die seitlichen Erweiterungen des lichten Raumes um 0,2 bzw. 0,5 m im mittleren Teile, die bisher nur für Neubauten und bei Nebenbahnen für solche Neubauten galten, die für die Beförderung von Militärzügen in Frage kommen, sind in der neuen BO. ganz allgemein und auch ohne Beschränkung auf Neubauten vorgeschrieben. Es ist aber wohl bestimmt anzunehmen, daß die Durchführung bei vorhandenen Anlagen nur verlangt werden wird, wenn sie umgebaut werden. Hier dürften Ausführungsbestimmungen über Ausnahmen, die dem Reichsverkehrsminister vorbehalten sind, erforderlich sein, wenn nicht schon Befristungen ausgesprochen sind. Nachgeholt sei noch, daß die neuen Bestimmungen über die Breite des Bahnkörpers sich nur auf Hauptbahnen beziehen, während die übrigen über Spurweite (natürlich sinngemäß) und die über die Umgrenzung des lichten Raumes auch für Nebenbahnen gelten.

Die Vorschriften über den Gleisabstand (§ 12) sind dahin geändert, daß die entgegengesetzt im Rechtsbetriebe befahrenen Gleise derselben zweigleisigen Strecke unter sich mindestens 3,5 m, alle anderen mindestens 4 m Mittelabstand haben müssen. Die Vorschrift ist klarer als die bisherige, besonders für im Richtungsbetrieb befahrene oder in der gleichen Betriebsform in

Bahnhöfe eingeführte Strecken. Beachtenswert sind auch noch die Vorschriften über die Ausnahmen. Soweit die erwähnten seitlichen Erweiterungen der Umgrenzungslinie in Frage kommen, ist — wie bereits erwähnt — der Reichsverkehrsminister, im übrigen die Aufsichtsbehörde zuständig. In sachlicher Hinsicht sind die Ausnahmen erweitert. Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen einmal von den Bestimmungen unter § 11 (6), in denen die Umgrenzungslinie an den Fahrschienen festgelegt ist, für Zwangsschienen bei Weichen und Kreuzungen in Schienenhöhe und ferner für Zugbeeinflussungs- und Rangiervorrichtungen von den Bestimmungen über die Umgrenzung des lichten Raumes mit Ausnahme der erwähnten für die seitlichen Erweiterungen, die dem Reichsverkehrsminister vorbehalten sind. Die Möglichkeit, Zugbeeinflussungs- und besonders Rangiervorrichtungen in die Umgrenzungslinie des lichten Raumes, soweit es möglich ist, eingreifen zu lassen, wird die Entwicklung und vielleicht auch die Einführung solcher Einrichtungen erleichtern. An Neuerungen von geringerer Bedeutung dieses Abschnittes gegenüber der bisherigen Fassung seien noch erwähnt, daß die Breitenmaße der Umgrenzung des lichten Raumes bei Spurerweiterung von der Mitte des Schienenabstandes aus zu messen sind, daß bei Neubauten und Hauptbahnen die Lichtweite der Tore von Lokomotiv- und Wagenschuppen mindestens 4 m (bisher 3,80 m) betragen muß, daß die Ausflußöffnungen neu zu beschaffender Wasserkrane bei Haupt- und Nebenbahnen 3,10 m statt bisher 2,85 m über Schienenoberkante liegen muß, und daß neu zu beschaffende Drehscheiben bei Hauptbahnen 20 m statt 16 m Durchmesser erhalten müssen, wenn sie bei Beförderung von Militärzügen benutzt werden müssen.

Erhöht sind die Werte, und zwar auch gegenüber den neueren bisherigen Ausgaben für die Tragfähigkeit der Gleise und Brücken. Der mit Sicherheit aufzunehmende Achsdruck — bisher bezogen sich die Werte auf Raddruck — muß bei Neubauten und bei in zusammenhängenden Strecken erfolgender Erneuerung für den Oberbau der Hauptgleise (im Stillstand gemessen) mindestens 18 t gegenüber 16 und auf besonders beanspruchten Strecken 20 t gegenüber 18 betragen. Die Tragfähigkeit neuer oder zu erneuernder Brücken der Hauptbahnen ist mindestens nach dem in Anlage D dargestellten Lastenzug zu bemessen, der dem Lastenzug E der Vorschriften für die Eisenbauwerke der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom Jahre 1925 entspricht. Da nach diesen Vorschriften für neue Brücken auch mindestens der Lastenzug E zugrunde gelegt werden soll, decken sich diese Bestimmungen mit den bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bereits gültigen Vorschriften.

Eine wesentliche Änderung hat auch noch aus dem Gebiet der baulichen Anlagen der vielumstrittene § 13 erfahren, der sich mit den Kreuzungen von Bahnen befaßt. Es ist bekannt, daß dieser Paragraph bei den Erörterungen in der Fachpresse über die Zulassung von Kreuzungen, die der jüngeren Fachwelt zur Vereinfachung der baulichen Anlagen bei der Einführung von Strecken in Bahnhöfe im gewissen Umfang erwünscht erscheint, eine große Rolle gespielt hat. Die frühere BO. ließ solche Kreuzungen von Hauptbahnen mit anderen Bahnen in Schienenhöhe außerhalb der Einfahrsignale der Bahnhöfe nicht zu. Nur für Kreuzungen einer Hauptbahn mit einer der BO. nicht unterstellten Bahn (Kleinbahnen, Straßenbahnen usw.) waren Ausnahmen zulässig. Da bei den geplanten Kreuzungen von Hauptgleisen die Kreuzungsstellen in zi l- licher Entfernung vom eigentlichen Bahnhof zu lie n kamen, war umstritten, ob die zur Deckung dieser Stel n erforderlichen Signale und die zugehörigen Stellwerke s zum eigentlichen Bahnhof gehörig anzusehen seien. n über die Schwierigkeiten, die die BO. bot, hinwegzukomm n, ist ja sogar gelegentlich der Vorschlag gemacht word n, einen Zug an solchen Stellen halten zu lassen und e dadurch im Sinne der BO. zu Bahnhöfen zu machen, Vorschlag, der bekanntlich lebhaften Widerspruch e anderen Partei ausgelöst hat. Die neue Fassung beseit diese Schwierigkeiten wenigstens zum Teil und trägt neuen Auffassung Rechnung, indem sie sagt, „daß Kr zungen von den dem allgemeinen Verkehr dienend Bahnen (also Haupt- und Nebenbahnen) miteinander Schienenhöhe außerhalb der Einfahrsignale der Bahnhöfe od der Deckungssignale der Abzweigungsste len nicht angelegt werden dürfen." Daraus geht herv daß solche Kreuzungen innerhalb der Deckungssigna der Abzweigestellen zulässig sind, allerdings, wie weiter heißt, nur mit Genehmigung des Reichsverkehr ministers. Diese Abzweigestellen, die im Grunde genor men doch nichts anderes sind als die Blockstellen m Abzweigung der freien Strecke, bei denen Züge, die d Signale überfahren, sich auch gefährden können und b denen auch, wenn es sich um zweigleisige Strecken handel Kreuzungen von Bahnen in Schienenhöhe vorhanden sin dürfen also in Zukunft auch vor größeren Bahnhöfen z gelassen werden, wodurch, vorausgesetzt daß es die b trieblichen Verhältnisse (Streckenbelastung, Fahrpla usw.) gestatten, einfachere Lösungen der Einführun möglich werden als bisher. Es war auch eigentlich nich recht einzusehen, warum solche durch Hauptsignale ge deckte Kreuzungen anders behandelt wurden als solch in Bahnhöfen, bei denen vielfach auch nur der Schutz de Einfahrsignale und Schutz- bzw. Durchrutschstrecke möglich sind. Solche Schutzweichen mit Schutzgleise werden aber in den meisten Fällen im Rahmen der jetz als Abzweigestellen bezeichneten Betriebsstellen auch mög lich sein, wenn man die Sicherheit durch Hauptsignal allein nicht für ausreichend hält oder wenn nicht andere Vorrichtungen das Überfahren der Hauptsignale selbsttätig ausschließen. An dieser Stelle sei bereits darauf hingewiesen, daß naturgemäß auch die Bestimmungen des § 68, die das Befahren von Bahnkreuzungen regeln, entsprechend abgeändert worden sind.

Von Bedeutung sind auch einige Neuerungen bei den Bestimmungen über Schranken und Warnungstafeln. Der Reichsverkehrsminister kann den Ersatz von Schranken durch andere Vorrichtungen zur Sicherung der Wegeübergänge genehmigen. Auch auf Nebenbahnen sind allgemein verkehrsreiche Wegeübergänge mit Schranken zu versehen oder in anderer Weise zu sichern. Bisher hatte die Aufsichtsbehörde zu bestimmen, wie weit Nebenbahnübergänge abzuschranken waren. Die Verhältnisse werden für Nebenbahnen im ganzen auch weitergehend festgelegt als bisher. An übersichtlichen Wegeübergängen können Schranken fehlen, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge höchstens 15 km/h beträgt, auch in anderen Fällen sind bei vorliegenden besonderen Verhältnissen Ausnahmen möglich. Die Entscheidung darüber, ob ein Weg als verkehrsreich, übersichtlich oder nicht anzusehen ist, oder auch bei sonstigen Zweifelsfragen trifft die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizei-

hörde und falls keine Einigung erfolgt, der Reichsverkehrsminister. Neu aufgenommen, wenn auch bisher schon gehandhabt, ist ferner eine Bestimmung, wonach unbediente Schranken mit einer Vorrichtung versehen sein müssen, die dem Wärter jedes unbefugte Öffnen der Schranke bemerkbar macht. Solche Schranken gelten denn auch gemäß § 46 (7) als bewacht. An Stelle der bisherigen Warnungstafeln treten gemäß § 18 (9) Warnkreuze, die „an allen unmittelbar am Übergang einmündenden Wege da aufzustellen sind, wo Fuhrwerke einschl. Kraftfahrzeuge angehalten werden müssen, wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nähert." Diese Warnkreuze sind also unabhängig davon aufzustellen, ob der Wegeübergang mit Schranken versehen ist oder nicht. Bei übersichtlichen und verkehrsarmen Wegen kann von der Aufstellung der Warnkreuze abgesehen werden. Diese Bestimmung, die sich an die im Ausland bereits vielfach eingeführte Kennzeichnung der Gefahrpunkte anlehnt, ist zu begrüßen. Hoffentlich trägt sie dazu bei, die zahlreichen Unfälle durch Zusammenstoßen von Kraftwagen und Eisenbahnzügen zu vermindern. Die Bestimmung gilt ebenso wie die für die bisherigen Warnungstafeln für Haupt- und Nebenbahnen.

Auf Hauptbahnen müssen, wenn die Züge nicht mit Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe ausgerüstet sind, Vorrichtungen um solche herbeizurufen auf der freien Strecke in Entfernung von höchstens 2 km (bisher waren 3 km vorgeschrieben) vorhanden sein.

Aus dem Gebiet der Signale und der Signalsicherungen ist zu erwähnen, daß die Einfahrsignale auf den Hauptbahnen allgemein so einzurichten sind, daß sie vom Fahrdienstleiter selbst oder nur unter dessen Mitwirkung auf Fahrt gestellt werden können. Bisher war die Vorschrift so gefaßt, daß die Zwangsläufigkeit — der Ausdruck können setzt eine solche voraus — nur dann bindend verlangt wurde, wenn mehrere Einfahrstraßen vorhanden waren. Dagegen ist eine andere Bestimmung, wonach Bahnhöfe mit Ausweichgleisen mit Ausfahrsignalen zu versehen sind, weggefallen. Da diese Vorschrift aber auch bisher nur für Hauptbahnen galt, wird der Wegfall keine allzu große praktische Bedeutung haben, weil derartige Bahnhöfe auf Hauptbahnen schon aus anderen Gründen in der Regel mit solchen Signalen auszurüsten sein werden. Neu aufgenommen ist ferner die Vorschrift, daß Zugfolgestellen der Hauptbahnen zur Deckung der vorliegenden Blockstrecke mit Hauptsignalen zu versehen sind; andere Signale dürfen also hierzu nicht verwendet werden. Ferner, auch nur für Hauptbahnen, daß auf der freien Strecke liegende Weichen und damit zusammenhängende Kreuzungen durch Hauptsignale zu decken sind [§ 21 (7)]. Anschlußstellen können durch die Hauptsignale benachbarter Betriebsstellen gedeckt werden, wenn die erforderlichen Abhängigkeiten vorhanden sind. Der früher vorhandene Zusatz, nach dem für Weichen, die gewöhnlich verschlossen gehalten werden, Signale genügen, die deren Stellung kenntlich machen — also Weichensignale —, ist in die neue BO. nicht aufgenommen worden. Das Fehlen dieser Ausnahme wird zu Schwierigkeiten führen, z. B. bei außer Betrieb gesetzten Überholungsblockstellen, bei denen bisher die Signale außer Betrieb gesetzt und die Weichen auf den geraden Strang verschlossen wurden. Hier dürfte jedenfalls eine Ausführungsbestimmung für solche oder ähnliche Fälle erforderlich sein. Erweitert sind auch die Vorschriften unter 21 (8). Außer den bisher vorgeschriebenen Sicherungen für Weichen auf der freien Strecke und Weichen innerhalb der Bahnhöfe, die im regelmäßigen Betriebe von Personenzügen gegen die Spitze befahren werden (Abhängigkeit von den Signalen und Verschluß, solange die Signale auf Fahrt stehen), ist für die von Personenzügen gegen die Spitze befahrenen fliegestellten Weichen, Fahrstraßenfestlegung oder Einzelsicherung gegen Umstellen unter dem Zuge vorgeschrieben. Diese Bestimmung gilt in Übereinstimmung mit den vorhin erläuterten Vorschriften über Weichen oder Gleiskreuzungen auf der freien Strecke für alle Weichen, während die bisherige Fassung in beiden Fällen nur von unverschlossenen Weichen sprach. Das Wort unverschlossen ist sinnentsprechend auch aus den Vorschriften § 21 (10), die sich mit dem im übrigen unveränderten Text mit der Anlage von Vorsignalen vor Einfahrsignalen, Blocksignalen, Hauptsignalen von beweglichen Brücken beschäftigen, herausgelassen worden. Die bei der Reichsbahn in den Anweisungen für das Entwerfen von Bahnhofsanlagen schon immer niedergelegte Vorschrift, nach Möglichkeit für den Flankenschutz der Personenzüge durch entsprechende Vorkehrungen und Abhängigkeiten zu sorgen, ist unter 21 (9) aufgenommen worden.

Bei der Streckenblockung ist die Bestimmung vorgesehen, daß der Reichsverkehrsminister Zugbeeinflussungsvorrichtungen vorschreiben kann, durch die beim Überfahren eines Haltesignals der Zug selbsttätig zum Halten gebracht wird. Diese Bestimmung trägt der neueren Entwicklung auf diesem Gebiete Rechnung. Die Vorschrift gilt nur für Hauptbahnen.

III. Fahrzeuge.

Die Bestimmungen über die Umgrenzung der Fahrzeuge sind in verschiedener Hinsicht geändert worden, einmal sind die durch Einführung des elektrischen Betriebes mit Stromzuführung durch Oberleitung bedingten Änderungen aufgenommen worden, zum anderen ist aber auch allgemein die Umgrenzungslinie für Lokomotiven, Tender und Triebwagen und auch Wagen im oberen und unteren Teil geändert und vereinfacht worden. Die Darstellung ist dadurch übersichtlicher geworden, daß die Umgrenzungslinien in zwei Anlagen E und F dargestellt sind. Anlage E entspricht dem Dampfbetrieb und Anlage F ist im allgemeinen für die Fahrzeuge bei elektrischem Betrieb mit Stromzuführung durch Oberleitung bestimmt. Für andere Fahrzeuge dürfen die Umgrenzungslinien nach Anlage F nur mit besonderer Genehmigung des Reichsverkehrsministers erreicht werden. Durchweg schmiegen sich beide Umgrenzungslinien besonders im unteren Teil enger an die Umgrenzungslinie des lichten Raumes an als bisher. Auf Einzelheiten kann nicht eingegangen werden. Schornsteine und andere Teile von Lokomotiven und Triebwagen, die nach dem Normalprofil für Dampffahrzeuge gebaut sind, dürfen wie auch bisher über ihre Umgrenzungslinie bis zu der der Anlage F hinausragen, wenn sie so eingerichtet sind, daß sie auf die für sie vorgeschriebene Umgrenzung zurückgeführt werden können. Die Stromabnehmer elektrischer Fahrzeuge dürfen auch beide Umgrenzungslinien überschreiten, müssen sich aber dann auf die Umgrenzungslinie einziehen oder in anderer Weise zurückführen lassen, für die das Fahrzeug gebaut ist.

Die bereits in den neueren Ausgaben der früheren BO. enthaltenen Bestimmungen, wonach in der durchgehenden

Flucht der Langwände von Personen-, Post- und Gepäckwagen liegenden Türen bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleis die Umgrenzung des lichten Raumes äußersten Falles um 50 mm überschreiten dürfen, ist unverändert übernommen worden. Kupplungen und Sicherheitsketten durften bisher über die bei Lokomotiven 100 und bei Wagen 130 mm über SO. liegenden Grenzlinien bis 75 mm über Schienenoberkante hinabreichen. Das Maß ist in 70 mm abgeändert worden, bei Kupplungen, allerdings nur für solche, deren Teile aufgehängt werden können. § 33 (5 d).

Die Bestimmungen über den Achsdruck (früher Raddruck) sind entsprechend den Festigkeitsvorschriften für den Oberbau geändert worden. Der Achsdruck darf im allgemeinen 16 t, auf neuen und erneuerten Strecken 18 t und auf besonders stark gebauten Strecken 20 t betragen. Neu ist auch die Zusatzbestimmung, daß diese Maße mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 5 % überschritten werden dürfen. Fahrzeuge mit größerem Achsdruck dürfen nur mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers gebaut werden. Ergänzt sind die Bestimmungen über den Radstand und die Verschiebbarkeit der Achsen durch folgenden Zusatz (§ 30 [²]): Bei Wagen und Wagendrehgestellen mit einem Achsstand von über 4500 mm sowie bei Lokomotiven müssen die Achsen derart beschaffen und gelagert sein, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können. Geändert worden ist auch die Begriffsbestimmung des sogenannten Laufkreises der Räder. Der Laufkreis ist der Kreis, in dem eine zur inneren Stirnfläche des Radreifens parallele Ebene im Abstand von 70 mm von dieser Stirnfläche die Lauffläche des Rades schneidet. Die neue Begriffsbestimmung nimmt auf die Verschiedenheit der Radstärken und auf den zulässigen Spielraum des Abstandsmaßes der Räder besser Rücksicht als die bisherige.

Bei den Zug- und Stoßvorrichtungen (§ 33) ist zu erwähnen, daß neben den bisher allein vorgeschriebenen Schraubenkupplungen andere Kupplungen an für besondere Zwecke gebauten Fahrzeugen zulässig sind. Die allgemeine Einführung einer anderen Kupplungsart ist jedoch der Genehmigung des Reichsverkehrsministers vorbehalten. Durch diese Bestimmung ist die Möglichkeit des Überganges zu einer anderen Kupplungsart gegeben. Auf weitere kleinere Änderungen dieses Gebietes sei nur allgemein hingewiesen.

Bremsersitze neuer Wagen mit Ausnahme von Arbeitswagen und solcher, deren Bremsen nur bei Verschiebebewegungen benutzt werden, müssen allseitig umschlossene Bremserhäuser haben. Bisher brauchte nur die Vorder- und Rückseite mit Schutzwänden versehen zu werden. Bei den Verschlußeinrichtungen der Personenwagen ist zu bemerken, daß bei neuen Wagen die Verschlußvorrichtung so eingerichtet sein muß, daß durch Zuschlagen der Türen selbsttätig der bisher auch schon vorgeschriebene doppelte Verschluß hergestellt wird. Die bei neueren Wagen bereits durchgeführte Einrichtung wird hiermit allgemein vorgeschrieben. Die Vorschriften über die Ausrüstung der Lokomotiven, Tender, Triebwagen und Wagen, die auf ihnen anzubringenden Anschriften und Bezeichnungen § 36 und 42 und ferner die Bestimmungen über ihre Abnahme und die laufenden Untersuchungen sind in einzelnen Punkten abgeändert und ergänzt.

IV. Bahnbetrieb.

Der Abschnitt enthält eine Reihe außerordentlich w tiger Neuerungen, die z. T. schon erwähnt worden s Die kurze Besprechung soll in der Reihenfolge der V schriften erfolgen, wobei im allgemeinen nur die Un schiede gegenüber den letzten Fassungen der früheren berücksichtigt werden sollen.

Die gegenüber der Vorkriegszeit bereits stark ein schränkten Vorschriften über die Untersuchung der Ba sind beibehalten worden. Hauptbahnen müssen n destens jeden Tag einmal, Nebenbahnen mindestens jed zweiten Tag auf ihren ordnungsmäßigen Zustand unt sucht werden. Die Bestimmungen über die Bewachung d Wegeübergänge sind erweitert worden. Die Wegeüb gänge — abgesehen von denen mit dauernd geschlosse Schranken bei Hauptbahnen und den verkehr reichen Wegeübergängen und sonstig Stellen, wo besondere Vorsicht geboten is bei Nebenbahnen — müssen rechtzeitig v der Annäherung und während der Vorbe fahrt von Zügen und Rangierabteilung bewacht werden, bei Nebenbahnen, falls daselbst n mehr als 15 km in der Stunde gefahren wird. Die ne Fassung dehnt die Bewachung also zeitlich — früher hi es nur während der Vorbeifahrt der Züge aus. Die Reichsbahn hat auf rechtzeitiges Schließen d Schranken schon immer den größten Wert gelegt. A Nebenbahnen müssen alle nicht mit Schranken versehen Wegeübergänge der Bahnstrecken, die mit mehr als 40 k Geschwindigkeit befahren werden, bei den Zügen, die den Wegeübergängen eine solche Geschwindigkeit erreiche bewacht werden. Die Bestimmung galt bisher nur für u übersichtliche Wegeübergänge. Es wird also Zukunft auch bei übersichtlichen Wegeübergängen, we sie nicht bewacht werden, oder wie es heißt, wenn nic mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers von d Bewachung abgesehen werden kann, wenn andere Vo richtungen zur ausreichenden Sicherung der Wegeübe gänge vorhanden sind — gedacht ist hier wohl an selbs tätige Warnungseinrichtungen — nichts anderes übri bleiben, als die Geschwindigkeit auf 15 km zu ermäßige Für Nebenbahnen sind allerdings, auch ohne die erwähnte etwaigen Warnungseinrichtungen, Ausnahmen möglich, d die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolize behörde zulassen kann. Bei Meinungsverschiedenheiten i die Entscheidung des Reichsverkehrsministers einzuholen Beachtenswert ist in diesem Zusammenhang noch di Ziffer 7 des § 46, in der der Begriff „Bewachung eine Überganges“ bestimmt wird. Ein Wegeübergang gilt hier nach als bewacht, wenn am Übergange selbst oder be Wegeübergängen mit fernbedienten Schranken in unmittel barer Nähe der Bedienungsvorrichtung der Wärter steh und ihm jedes unbefugte Öffnen der Schranken bemerkba gemacht wird. Wegeübergänge auf Bahnhöfen und Halte punkten können bei einfachen Verhältnissen als bewach gelten, wenn ihre örtlich bedienten Schranken gegen un befugtes Öffnen gesichert sind. Es handelt sich hierbe wohl um im allgemeinen verschlossene Schranken, die nu auf Verlangen geöffnet werden, ähnlich wie bei denen a Wegeübergängen mit geringem Verkehr (§ 46 [⁸]).

Für die Beleuchtung der Bahnanlagen sind die Betriebs- und Verkehrsbedürfnisse maßgebend. Auf unbesetzten Haltepunkten mit einfachen Verhältnissen kann mit Ge-

migung der Aufsichtsbehörde von der Beleuchtung abehen werden. Die neue Fassung ist allgemeiner und eckmäßiger als die bisherige. Eine allgemeinere und ssere Fassung ist auch für die Bestimmung über die Zusung von Rangierbewegungen in Bahnhöfen während Zugfahrten gewählt worden. Sie lautet: Rangierbewegen, gegen die die Fahrstraße eines Zuges nicht zwangsise gesichert ist, dürfen nicht ausgeführt werden, solange die Zugfahrt gefährden können.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die Änderungen § 54, Begriff, Gattung und Stärke der Züge, § 55 Ausstung der Züge mit Bremsen und §§ 56 und 57, die sich t der Zusammenstellung der Züge beschäftigen. Züge Sinne dieser Ordnung sind die auf die freie Strecke ergehenden aus mehreren Fahrzeugen bestehenden rch Maschinenkraft bewegten Einheiten, nzelfahrende Triebwagen und Lokomotiven. Die Ergänng, durch Maschinenkraft bewegten Eineiten, trägt der neuen Entwicklung (Elektrisierung w.) Rechnung. Kleinwagen gelten nicht als Züge; auch eser Zusatz ist neu. Als Personenzüge gelten alle der ersonenbeförderung dienenden Züge ohne Rücksicht auf re Geschwindigkeit. Die BO. kennt also keine weiterehende Unterteilung dieser Züge. Die der Güterbeförderung dienenden Züge gelten als Güterzüge. Züge, die der eförderung von Personen und Gütern dienen, werden nter die Gattung eingereiht, für die sie vorwiegend bestimmt sind.

Für die Stärke der Züge bei den verschiedenen Geschwindigkeiten sind an Stelle der bisherigen Abstufungen llgemein gültige Formeln getreten. Sie darf (ausschließch der Achsen der arbeitenden Lokomotiven und Tender) ei der im Fahrplan zugelassenen größten Geschwindigkeit etragen:

A) bei Personenzügen

1) mit durchgehender Bremse

auf Hauptbahnen	auf Nebenbahnen
170 — V	170 — 2 V

höchstens 120 Achsen

2) mit Handbremsung

170 — 2 V höchstens 120 Achsen

B) bei Güterzügen

250 — 2 V — H höchstens 150 Achsen.

Hierbei ist V die Geschwindigkeit in km/h und H die 10 ibersteigende Zahl der Achsen in etwa vorhandenem handgebremsten Zugteil oder Zug. Ist H größer als V, wird statt H der Wert V eingesetzt. Bei Zügen, die verschiedene Bauarten durchgehender Bremsen enthalten, ist die Stärke ler Züge entsprechend zu verringern.

Wenn man die aus dieser Berechnungsart erhaltenen Werte mit den bisherigen vergleicht, so ergeben sich bei den Personenzügen mit durchgehender Bremse auf Hauptbahnen bei den niedrigeren Geschwindigkeiten dieselben, bei den höheren Geschwindigkeiten aber größere Werte für die Achszahl. Bei V = 80 km/h beträgt die Achszahl noch 90 gegenüber 80 bisher und selbst bei 100 km Geschwindigkeit sind noch 70 Achsen möglich, während bisher bei Geschwindigkeiten über 80 km nur 60 Achsen zulässig waren. Bei Nebenbahnen sind die Achszahlen für geringere Geschwindigkeiten ermäßigt worden. Sie betragen bei 35 km/h 100 statt 120, bei 50 km/h 70 statt 80 und bei der mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers in Zukunft höchstzulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h noch 50 Achsen. Allerdings muß in Zukunft jede Achse voll gezählt werden. Die bisherigen Ausnahmebestimmungen für sechsachsige Wagen sind weggefallen. Bei handgebremsten Personenzügen ergibt die neue Berechnungsart geringere Achszahlen als bisher zulässig waren. Bei den Güterzügen mit durchgehender Bremse ergeben sich für V = 50 km/h und V = 65 km/h die gleichen Werte wie bisher, bei 65 km/h 120 Achsen. Die Werte für die Achsstärke der reinen handgebremsten Güterzüge ergeben sich nach der neuen Formel als die gleichen wie für luftgebremste Züge, also zum Teil höher als bisher. Für teils luft- teils handgebremste Züge ergeben sich aus dem Aufbau der Formel zu H V, wobei statt H, V eingesetzt wird, größere Werte als bisher. Wenn man für Luft- und handgebremste Züge die Geschwindigkeit zwischen 50 km und 65 km betrachtet, die die bisherigen Vorschriften nicht besonders aufführten, so ergibt sich die Möglichkeit, zum Teil höhere Achsstärken zuzulassen, die eine günstigere Ausnützung der Lokomotivleistungen gestatten. So z. B. bei 50 km/h 150 Achsen auch für handgebremste Züge, bei 55 km Geschwindigkeit noch 140 und bei 60 km noch 130 Achsen. Die Achsstärke beträgt bei der Höchstgeschwindigkeit von 65 km wie bisher 120 Achsen. Die Bestimmungen für Güterzüge gelten für Haupt- und Nebenbahnen.

Auch die Vorschriften über am Schluß mitzuführende an die durchgehende Bremse eines Personenzuges nicht angeschlossenen Achsen sind in eine allgemeine Formel gebracht worden. Ihre Achszahl darf höchstens betragen 46 — ½ V, ihr Gesamtgewicht in t höchstens das Zehnfache dieser Zahl. Die aus dieser Berechnung sich ergebenden Werte lehnen sich im allgemeinen an die bisherigen Vorschriften an. Ein größerer Unterschied ergibt sich nur bei einer Geschwindigkeit von 60 km, bei der in Zukunft 16 Achsen statt bisher 12 mitgeführt werden können, vorausgesetzt, daß das Gewicht kein Hinderungsgrund ist. Wenn für den praktischen Gebrauch an Stelle dieser Formeln auch wieder Tabellen treten werden, so empfiehlt es sich jedenfalls, eine weitergehendere Abstufung vorzunehmen als bisher, um die Möglichkeiten, die die neue Ordnung in bezug auf die Auslastung der Züge bietet, auszunutzen.

Über die Ausrüstung der Züge mit Bremsen ist zu erwähnen, daß die bereits eingeführte Bremsung nach dem Zuggewicht im allgemeinen unverändert beibehalten worden ist. Die Bremstafeln C für die Handbremsung auf Nebenbahnen und D für durchgehende Bremsung auf Nebenbahnen sind für die Stufe 60 km/h ergänzt. Das Gewicht arbeitender Lokomotiven und Tender ist in Zukunft nur dann mitzuzählen, wenn ihre Bremsen nicht ausreichen, um sie im gleichen Maße abzubremsen wie für die Wagen vorgeschrieben ist, oder wenn ihre Bremsen nicht einwandfrei wirksam sind. Die bisherige Fassung beschränkte sich auf die letzte Bedingung. Bei Zügen, die aus luftgebremsten und handgebremsten Teilen bestehen, kann wie bisher ein etwaiger Bremsüberschuß des einen Teiles auf den anderen angerechnet werden. Die Vorschrift, daß im handgebremsten Teil mindestens 10 % des Gewichtes dieses Zugteiles als Bremswert vorhanden sein mußten, ist dahin abgeändert worden, daß in dem nicht angeschlossenen Zugteil soviel Bremsen bedient sein müssen, daß die Sicherheit auch bei Zugtrennungen gewahrt bleibt. Die neue Bestimmung läßt also einen etwas größeren Spielraum.

Bei den Bestimmungen über Schutzabteile und Schutzwagen (die neue BO. spricht von der Freihaltung der ersten Abteile oder des ersten Wagens) ist zu erwähnen, daß es in Zukunft genügt, bei durchgehend gebremsten, der Personenbeförderung dienenden Zügen die vordersten Abteile des ersten Wagens freizuhalten, wenn die Geschwindigkeit höchstens 75 km/h beträgt. In der letzten Fassung der früheren BO. waren es 65 km/h und in früheren, die noch andere einschränkende Bestimmungen enthielt, nur 50 km/h. Dagegen ist der erste Wagen bei handgebremsten Zügen mit über 50 km/h Geschwindigkeit freizuhalten und bei Zügen mit durchgehender Bremse bei solchen mit mehr als 75 km/h. Die Bestimmung über handgebremste Züge mit über 50 km/h Geschwindigkeit fehlte bisher. Sie erscheint auch jedenfalls zunächst überflüssig, weil § 66, 2 die höchstzulässige Geschwindigkeit für Personenzüge ohne durchgehende Bremse auf 50 km/h begrenzt. Die Änderungen gelten nur für Hauptbahnen. Der Reichsverkehrsminister kann für Züge, die einheitlich aus Wagen besonders starker Bauart zusammengesetzt sind, Ausnahmen zulassen.

Die Bestimmungen über die Signale am Zuge sind unverändert übernommen; die bereits früher mögliche Ausnahme, wonach bei Übergabezügen, die aus mehreren Wagen bestehen, die Kenntlichmachung des Schlusses nach vorn wegfallen könne, ist beibehalten worden. Weggefallen sind die auch in den letzten Fassungen der BO. immer wieder übernommenen Vorschriften über die Zugleine. Damit ist ein Überbleibsel aus den Betriebsformen früherer Zeiten, das praktisch wohl nur noch in Ausnahmefällen angewandt wurde, endgültig beseitigt worden. Nach der neuen BO. sind alle Züge mit Mitteln zur ersten Hilfeleistung bei Verletzungen auszurüsten. Die Vorschrift galt bisher nur für die der Personenbeförderung dienenden. Die Aufsichtsbehörde kann von dieser Vorschrift ebenso wie von den anderen, die die Ausstattung der Züge betreffen, unter einfachen Verhältnissen Ausnahmen zulassen.

Bei den Bestimmungen über die Bremsprobe ist eine Ergänzung aufgenommen, wonach für Züge, die bei mehreren Fahrten keine Änderungen erleiden, die unterwegs eine Bremsprobe erfordern, auch bei den Abfahrten vom Anfangsbahnhof die Bremsprobe mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterbleiben kann. Denn so ist die Wendung, daß Erleichterungen zugelassen werden können, wohl aufzufassen. Die Beförderung von Tieren und Eilgut in Personenzügen mit mehr als 75 km (bisher 60 km) Geschwindigkeit ist der Bestimmung der Aufsichtsbehörde vorbehalten.

Wichtig sind die Vorschriften über das Zugpersonal. Der Führer eines Triebwagens gilt im Sinne der Vorschriften als Lokomotivführer. Arbeitende Lokomotiven müssen bei Hauptbahnen immer, bei Nebenbahnen in der Regel mit einem Lokführer und einem Heizer besetzt sein. Bei Lokomotiven ohne Feuerung tritt an Stelle des Heizers ein Beimann, der auf Hauptbahnen bei Zügen mit über 75 km/h Geschwindigkeit für seinen Dienst besonders ausgebildet sein muß. Auf Nebenbahnen können in Zukunft Ausnahmen, also im Sinne einer einmännigen Besetzung, von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden. Bestimmte Bedingungen für diese Ausnahmen sind nicht festgelegt. Auf Hauptbahnen kann die Aufsichtsbehörde bei Rangierbewegungen einfachster Art die Besetzung mit nur einem Manne zulassen, ebenso wie bei Zugfahrten einzelner Lokomotiven ohne Feuerung. Auffallend ist, daß diese Bestimmungen nicht auf Nebenbahnen ausgedehnt worden sind. Es ist aber wo anzunehmen, daß sie auch hier gelten sollen. Auf d Führerstand der Triebwagen müssen sich während Fahrt in der Regel ein Triebwagenführer und ein Beima befinden. Von dem Beimann kann abgesehen werd wenn ein anderer Zugbegleiter jederzeit zum Führerst gelangen kann. Bei einfachen Verhältnissen sind weit Ausnahmen auf Hauptbahnen durch den Reichsverkeh minister und auf Nebenbahnen die Aufsichtsbehö möglich.

Die Fälle, in denen Züge ohne Zugbegleiter fahr dürfen, sind gegenüber den früheren Gattungen erweite Insbesondere sind auch Personenzüge oder Güterzüge Personenbeförderung zugelassen mit einer Stärke bis 12 Achsen auf Strecken mit weniger als 5 % (1 : 200) N gung, soweit nicht die Sicherheit der Reisenden, die Or nung am Zuge oder die Notwendigkeit der Handbremsu die Beigabe von Zugbegleitern erfordert, und ferner f Güterzüge ohne Personenbeförderung mit einer Stärke zu 30 Achsen, soweit ihre Zusammensetzung die Bedienu von Handbremsen nicht erfordert. Früher war die Zugstärk auf drei Wagen, also im allgemeinen auf sechs im Höchs falle auf zwölf Achsen, beschränkt und außerdem war vorg schrieben, daß sich die Lokomotive an der Spitze des Zug befand. Die Erleichterungen sind eine Folge der durc gehenden Bremse.

Einschneidende Änderungen weist die neue BO. in de Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit auf. (§ 66. Zunächst sind sie allgemein einfacher gefaßt und näher sich im Aufbau wieder der ursprünglichen Fassung der BO Die größten zulässigen Geschwindigkeiten, abgesehen vo den noch zu behandelnden Einschränkungen betragen fü Personenzüge ohne durchgehende Bremse bei Hauptbahne 50 km und bei Nebenbahnen 35 km. Für Personenzüge mi durchgehender Bremse auf Hauptbahnen 100 km, auf Neben bahnen 35 km. Auf Hauptbahnen kann unter besonders gün stigen Verhältnissen die Aufsichtsbehörde Geschwindigkeite bis zu 120 km zulassen. Für Güterzüge und einzelne Lo komotiven ist die Höchstgeschwindigkeit auf Hauptbahne 65 km, auf Nebenbahnen 35 km (ein Unterschied zwische Handbremse und durchgehender Bremse ist nicht mehr gemacht) zugelassen. Auf Hauptbahnen kann für ein zelne Lokomotiven die Aufsichtsbehörde wie bisher grö ßere Geschwindigkeiten bis zu der für die Lokomotiven überhaupt zulässigen Grenze gestatten. Auf Nebenbahnen mit Vollspur und eigenem Bahnkörper, wo Bahnanlagen und Fahrzeuge sich den Verhältnissen der Hauptbahnen anpassen, ist für Personen- und Güterzüge mit durchgehender Bremse eine Geschwindigkeit von 50 km und mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers von 60 km in der Stunde zulässig. Die letzte Bestimmung wäre zweckmäßig unter die Vorschriften für Personenzüge und Güterzüge gesetzt worden. Sie steht jetzt unter einer neuen Vorschrift für die Geschwindigkeit der Arbeitszüge, die für Hauptbahnen auf 45 und für Nebenbahnen auf 35 festgesetzt ist. Die höchstzulässigen Geschwindigkeiten in Gefällen entsprechen der letzten Fassung der alten BO. Sie liegen z. T., nämlich bei den schwächeren Gefällen, unter den Werten der BO. vom Jahre 1904, die z. B. im Gefälle von 3 % (1 : 333) 120 km zuließ, während heutzutage nur 105 km zugelassen sind. Die Geschwindigkeit von 120 km ist selbst im Gefälle von 1 : 1000 nicht mehr zulässig. Vorgeschrieben sind hier 110 km Höchst-

schwindigkeit. Diese Dinge sind besonders zu beachten
Hinblick auf Schnellbahnpläne, die dieser Ordnung
terstehen, und in denen man bisher mit höheren Ge-
wwindigkeiten auch noch in größeren Gefällen gerech-
t hat.

Anders ist es in bezug auf die Höchstgeschwindigkeiten
Krümmungen. Hier liegen die Werte bei den Krüm-
ngen mit großem Halbmesser über den bisherigen, in
rümmungen von 400 m und weniger decken sich die
hlen. Die auf vielen Strecken eingeführte Höchst-
schwindigkeit von 100 km ist noch in Halbmessern von
0 m zulässig, wo bisher nur 90 km gestattet waren.
it 120 km Geschwindigkeit dürfen noch Bögen von
00 m Halbmesser durchfahren werden. Die Änderung
lt nur auf Hauptbahnen. Ein wichtiger Unterschied ist
lerdings zu verzeichnen. Voraussetzung für die
ngegebene Höchstgeschwindigkeit ist
ie entsprechende Überhöhung des äußeren Stranges. Dieser Zusatz findet sich in der frühe-
en BO. überhaupt nicht. Vorgeschrieben ist auch folge-
ichtig, daß in Krümmungen ohne entsprechende Über-
öhung des äußeren Stranges die Geschwindigkeit ange-
nessen verringert werden muß.

Bestimmte Maße für die Überhöhung, die bei der Reichs-
ahn neuerdings auf die Höchstgeschwindigkeit gestellt
ird, enthält das Gesetz nicht. Eigentlich eine auffallende
Erscheinung, weil es sich im Grunde genommen um eine
wichtige bauliche Vorschrift für die Eisenbahnen handelt.
Wichtige neue Folgerungen aus den neuen Vorschriften
ergeben sich für das Befahren des krummen Stranges von
Weichen, von Krümmungen und Gegenkrümmungen ohne
entsprechende Überhöhung des äußeren Stranges, in denen
die Geschwindigkeiten jedenfalls unter denen liegen
müssen, die für die Strecken mit Überhöhung vorge-
schrieben ist. Sie sollen von der Aufsichtsbehörde beson-
ders bestimmt werden. Eine derartige Vorschrift gab es
auch schon bisher. Sie ist aber ohne praktische Folgen
geblieben, weil die frühere BO. einen Unterschied zwischen
Krümmungen mit und ohne Überhöhung des äußeren
Stranges nicht machte. Von besonderer Bedeutung werden
die Dinge bei den Vorschriften über das Befahren von
Weichen im krummen Strang sein. Man wird zweck-
mäßig auf Grund der neueren Untersuchung über den
Lauf der Fahrzeuge durch Krümmungen die zulässige
Geschwindigkeit im Zusammenhang mit der Sicherheit
gegen Entgleisungen bestimmen. Praktisch wird sie bei
Weichen 1 : 9 wohl kaum über 30 km/h liegen dürfen,
auch schon um die sonst unangenehmen Stöße beim Durch-
fahren solcher Krümmungen zu vermeiden. Bereits einge-
führte Neuerungen im Fahrplanwesen tragen den Bestim-
mungen über regelmäßige und kürzeste Fahrzeit Rech-
nung. Die kürzeste Fahrzeit braucht nicht festgelegt zu
werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit ange-
geben worden ist und Lokomotive oder Triebwagen mit
Geschwindigkeitsanzeiger ausgerüstet sind. Wird die
durchgehende Bremse eines Zuges unbrauchbar, so darf
der Zug seine Fahrt nur mit besonderer Vorsicht unter
Beachtung der für handgebremste Züge gegebenen Be-
stimmungen fortsetzen. Diese Bestimmung ist im Einklang
mit den Vorschriften über die Bremsen vereinfacht und
klarer geworden.

Die betriebliche Seite der Bahnkreuzungen ist bereits
bei der Besprechung des § 13 z. T. erörtert worden. Für
die außerhalb der Einfahrsignale der Bahnhöfe oder der
Deckungssignale der Abzweigstellen gelegenen, also der
eigentlichen Bahnkreuzungen, sind die Bestimmungen auch
etwas erleichtert worden. Grundsätzlich muß vor den
Deckungssignalen der Bahnkreuzungen jeder Zug anhal-
ten, und das Signal darf erst auf Fahrt gestellt werden,
nachdem der Zug zum Stillstand gekommen ist. Mit Zu-
stimmung der Aufsichtsbehörde kann auf einer Bahn vom
Anhalten abgesehen werden, wenn die Züge der kreuzen-
den regelmäßig vor der Kreuzung halten, oder — und
das ist das neue — wenn Flankenfahrten durch technische
Einrichtungen ausgeschlossen sind.

Zu erwähnen ist endlich noch eine Bestimmung aus
dem § 69, Sonderzüge, die allerdings in der früheren BO.
auch schon enthalten war. Nach 69 (2) dürfen Sonderzüge
nur befördert werden, solange die Schrankenwärter im
Dienst sind. 69 (3) ordnet an, daß für Sonderzüge Fahr-
pläne aufzustellen sind, die den vom Zuge berührten Zug-
folgestellen und besetzten Haltepunkten mitzuteilen sind.
Nach 69 (6) kann von den Bestimmungen zu (2) und (3)
unter Verantwortung des zuständigen Beamten abgesehen
werden, bei Hilfszügen und Hilfslokomotiven, die aus
Anlaß von Eisenbahnunfällen oder sonstigen außerordent-
lichen Ereignissen einzulegen sind. § 66 (10) schreibt
aber vor, daß derartig abgelassene Züge aber höchstens
mit 30 km in der Stunde fahren dürfen. Diese Vorschrif-
ten stehen nicht recht im Einklang mit den neuen Vorschrif-
ten der Reichsbahn über die Beförderung der Hilfszüge.
Der sogenannte Arztwagen (erster Hilfszug) soll seinen
Heimatbahnhof nach 15 Minuten verlassen. Es wird in den
allermeisten Fällen, besonders wenn längere Strecken zu
durchfahren sind, nicht möglich sein, den Fahrplan dieses
Sonderzuges rechtzeitig aufzustellen und den Beteiligten
mitzuteilen. Auch die Geschwindigkeit von 30 km/h wird
bestimmt auf Hauptstrecken, wo schneller gefahren werden
kann, nicht als ausreichend angesehen werden können, um
die Hilfe rechtzeitig heranzubringen. Der Ausweg, die
in Frage kommenden Stellen innerhalb des Bereichs des
Arztwagens mit vorgedruckten Blättern zu versehen, in
denen die Fahrzeiten und kürzesten Fahrzeiten zwischen
den einzelnen Betriebsstellen, die Höchstgeschwindigkeit
und sonstige für die Fahrt wichtigen Dinge eingetragen
sind, und bei Einlegung des Sonderzuges nur die Abfahr-
zeit durchzutelegraphieren, stellt keinen eigentlichen Fahr-
plan im Sinne der Vorschriften dar. Andererseits dürfte
es aber auch nicht angängig sein, die Verantwortung in
solchen Fällen dem den Hilfszug ablassenden Beamten zu
übertragen. Eine Ausführungsbestimmung, nach der in
solchen Fällen der Fahrplan durch geeignete Maßnahmen
ersetzt werden kann, erscheint erforderlich.

V. Bahnpolizei und VI. Bestimmungen für das Publikum.

Die Vorschriften der beiden letzten Teile sind fast
unverändert aus der letzten Fassung übernommen worden.
Zu erwähnen ist nur, daß der Höchstbetrag der Sicher-
heit, gegen die ein wegen Übertretung von Bahnpolizei-
bestimmungen vorläufig Festgenommener entlassen wer-
den kann oder die Festnahme überhaupt unterbleiben darf,
den Betrag von 150 RM (früher 100 RM) nicht übersteigen
darf. Der Sicherheitsbetrag entspricht der Höchststrafe,
die im allgemeinen für Übertretungen bahnpolizeilicher
Bestimmungen verhängt werden kann. Die Festnahme
wegen Übertretung der Bestimmungen für das Publikum
hat zu unterbleiben, wenn die Schuld des Täters gering

ist und die Folgen der Tat unbedeutend sind, es sei denn, daß ein öffentliches Interesse an einer Strafverfolgung besteht.

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, trägt die neue Bau- und Betriebsordnung der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens sowohl als auch neueren Anschauungen über die Betriebsführung weitgehend Rechnung. Es ist zu erwarten, daß die Lockerung mancher veralteter Bestimmungen auch die weitere Entwicklung sowohl nach der technischen als auch nach der betri s technischen Seite weiter fördern wird. Nicht zuletzt a im Sinne der Einführung wirtschaftlicherer Formen Betriebsführung. Hervorgehoben werden muß auch n die klare Sprache, die in vielen Fällen verbesserte F sung der Vorschriften, die Vermeidung aller Fremdwör und die, abgesehen von wenigen Stellen, einwandfr Ausdrucksweise der neuen Eisenbahnbau- und Betrie ordnung.

Die Anschauung ein Mittel der Erziehung zum Denken.

Von Reichsbahnoberrat **Karl Gotter**, Berlin.

Die Bedeutung der Anschauung als ein wichtiges — vielleicht das wichtigste — Mittel in der Erziehung zum Denken, ist längst erkannt; die bedeutendsten Pädagogen aller Zeiten haben sich ihrer bedient, wie es die Geschichte der Erziehung und der Unterrichtsmethoden beweist. In diesem Fall handelt es sich mehr um Aufgaben einer allgemeinen Erziehung und des damit zusammenhängenden Unterrichts in allgemein bildenden Lehranstalten. Aber auch darüber hinaus hat die Anschauung als Unterrichts- und Erziehungsmittel sich Geltung verschafft. Hier soll

Aus dem Dienst des Rottenführers: „Nachprüfen der Spurweite."

versucht werden, ihre Bedeutung für die berufliche Erziehung zum Denken, Entschließen und Handeln zu zeigen, insbesondere im Eisenbahnunterrichtswesen, das mit seinen Bildungseinrichtungen erst in letzter Zeit in die Reihe der bisherigen fachlichen Bildungsanstalten sich eingereiht und hier auch Geltung verschafft hat. Die Zeiten einer allgemeinen Überschätzung bestimmter, recht umfangreicher Wissensgebiete als Unterrichtsziel haben sich geändert. Wir stehen gegenwärtig in einer Periode, die von dem Leitworte „Wirtschaftlichkeit" beherrscht wird; dieser Zug macht sich auch im Erziehungs- und Unterrichtswesen bemerkbar. Der Wirkung in der Praxis, bestehend in Arbeitsteilung, sich anpassend, zeigt der Unterricht eine Spaltung nach Fachrichtungen. Eine Wirtschaftlichkeit im Unterricht wird erst dann vorhanden sein, wenn auf dem kürzesten Wege mit den einfachsten Unterrichtsmitteln der möglichst höchste Unterrichtserfolg erreicht wird. Dieses Ziel zu erreichen ist Aufgabe des Eisenbahnunterrichts, der jetzt als eine Sonderzwangseinrichtung in dem großen wirtschaftlichen Unternehmen der „Deutschen Reichsbahn" einen zwar bescheidenen, aber doch recht wichtigen Platz gefunden hat. (Dienstanweisung Nr. 128.) Dieser hier beschrittene Weg einer planmäßigen Erziehung und Ausbildung des gesamten Personals[1]) in Dienstanfängerschul und Dienstvorträgen ist zur Zeit noch neu; es sind erst A fänge vorhanden, die Grundlagen geschaffen. Es bed eines weiteren Ausbaues und auch einer dauernden Förd rung, soll dieser Weg zu dem recht weit gesteckten Zi der „Höchstleistung des einzelnen i Dienste" führen. Neben der praktischen Ausbildung bestimmten Dienstzweigen geht die damit verbundene n wendige berufliche Erziehung und unterrichtliche Unte weisung einher. Beide ergänzen sich; sie bilden ein einhe liches Ganzes. Wir können sie zusammenfassen in de Satze: „Der Unterricht führt zur denkende und zielbewußten Arbeit; die Praxis selbst ist die Anwendung der im Unterricht rich tig erkannten klaren Vorstellung."

Im Unterricht haben wir auszugehen von einem klare Begreifen und Erkennen der beruflichen Anforderunge auf dem Wege der Anschauung. Der Schüler lernt hierbe die gesetzmäßigen Zusammenhänge erkennen; er soll sic hieraus ein richtiges und sicheres Urteil für seinen Ent schluß und die Art der darauf folgenden Handlung bilde Wir können nicht oft genug betonen, daß im Unterrich von mitten im Berufsleben stehenden erwachsenden Men schen (Schüler) nicht die Aufnahme und Kenntni der Erfahrungstatsachen, wie sie in den Be stimmungen, Dienstanweisungen usw. für

Aus dem Dienst des Schrankenwärters: „Ackergeräte richtig über die Gleise gebracht."

die einzelnen Dienstzweige enthalten sind, das Wesentliche der Arbeit ist, sondern vielmehr das Eindringen in die geistigen Zusammenhänge, also das Wa-

[1]) Eine zusammenhängende Darstellung bietet das neu erschienene Werk von Schwarze „Personalausbildung bei der Deutschen Reichsbahn. 1928". Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Berlin.

ım. Durch eine denkende Anschauung werden die geiigen Fähigkeiten befruchtet und geleitet; das „beruflche Denken" muß die Frucht der Erziehung nd des Unterrichts sein.

Vorgang aus einer Gepäcksendung: „Übergabe an Packmeister."

Unter Anschauung versteht man vielfach noch ein reines „Ansehen". Dieses Anschauen ist aber ein rein sinnlicher (visioneller) Vorgang und infolge seiner Beziehung zwischen ihm selbst und dem Beschauer auch notwendig; es muß als Ausgang dienen, ist aber bei weitem noch keine Anschauung. Die richtige Anschauung ist ein geistiger Vorgang, ein Nachdenken durch Klarwerden über die Gründe der Vorgänge und ihren Zusammenhang. Das Angeschaute wird leicht vergessen, die Anschauung dagegen bleibt dauerndes geistiges Eigentum. Für unseren Unterricht ist es daher von großer Bedeutung, dafür zu sorgen, daß aus dem Ansehen eine lebendige Anschauung wird; das heißt, daß die Übertragung des Wissens auf dem Wege der Einführung durch die Sinne gleichzeitig mit einer Erziehung und Steigerung der geistigen Fähigkeiten verbunden wird. Dem Denken in der Anschauung ist das begrifflich-abstrakte Denken als Beispiel gegenüberzustellen, das in den allgemein bildenden Schulen besonders im mathematischen Unterricht gepflegt wird, das aber im Eisenbahnunterrichtswesen nur in beschränktem Maße Bedeutung hat. Nach dieser Ausführung über den Begriff der Anschauung wollen wir versuchen, in einigen Beispielen zu zeigen, wie wir uns einen solchen Erziehungsunterricht durch Anschauung praktisch durchgeführt denken.

Der beste Anschauungsunterricht ist ja stets die Praxis selbst; denn das, was der Lernende erlebt, was ihm auf dem Wege einer Übung zur Gewohnheit geworden, das wird sein dauerndes Eigentum bleiben. Dieser Weg der praktischen Ausbildung ist aber in allen Fällen nicht möglich; er kann auch gefährlich werden, da er sehr leicht in ein reines Abrichten anstatt eines denkenden Erarbeitens ausartet. Er wird auch außerdem zu kostspielig, um allgemein zur Anwendung zu kommen. Wir sind auf eine schulmäßige Einrichtung neben der Praxis angewiesen. Hier sind wir gezwungen, alle Vorgänge und Erlebnisse aus dem Berufe im Unterricht an den Lernenden heranzubringen. Wir bedürfen entsprechender Einrichtungen und auch ganz besonderer Unterrichtsmittel. Ein derartiges Lehrmittel ist das Lichtbild für den Klassenunterricht oder die Einzelabbildung im Merkblatt für die Hand des Schülers. Wenn man schon in Hochschulen, in Vorträgen vor erfahrenen Fachleuten usw. sich des Lichtbildes[2]) als Mittel der Anschauung bedient, so ist dies um so notwendiger vor Lernenden, deren geistige Einstellung nicht so ausgeprägt ist, um lediglich durch das gesprochene oder geschriebene Wort zu klaren und lebendigen Vorstellungen zu gelangen. Auch die Deutsche Reichsbahn hat zum Zwecke der Belehrung ihres Personals eine Reihe von Lehrfilmen anfertigen lassen. Es seien nur erwähnt: Hand- und Kunze-Knorrbremse, Werdegang einer Lokomotive, aus dem Rangierbetrieb, der Eisenbahnoberbau u. a. Insgesamt zählte die Verleihstelle des Reichsbahn-Zentralamts bis Ende 1927 23 Filme in verschiedener Länge bis 1800 m und einer Vorführungsdauer von zehn Minuten bis zu 1½ Stunden.

Recht große Schwierigkeiten im Unterricht bereitet meist die Behandlung der Dienstanweisung; hierbei ist es gleichgültig, für welchen Dienstzweig sie gilt. Die hier vorhandenen Bestimmungen enthalten meist in recht trockenen Worten Anweisungen und Vorschriften, die der Lernende wissen muß, um sie später im praktischen Leben anzuwenden. Ein Auswendiglernen dieser Bestimmungen führt zu keinem Ergebnis; denn es kommt nicht darauf an, die Vorschriften sämtlich aufzählen zu können, sondern vielmehr darauf, daß sie ihrem Inhalte nach richtig aufgefaßt, daß ihre Zusammenhänge verstanden und sie sinngemäß ausgelegt und richtig angewendet werden.

Auch eine mündliche Beschreibung an Hand von Beispielen ist noch nicht der richtige Weg, sondern vielmehr erst ein Erleben aller nur möglichen dienstlichen Vorgänge. Da dieser Weg, in der Praxis durchgeführt, ein recht zeitraubender ist, so müssen wir der Wirklichkeit entnommene Vorgänge künstlich in den Unterricht hineintragen. Dies geschieht an der Hand richtig ausgewählter und methodisch zusammengestellter Wirklichkeitsvorgänge in bildlicher Darstellung. Wie wir uns einen solchen Unterricht denken, wollen wir an einigen Beispielen aus der Dienstanweisung für alle im Rottendienst beschäftigte Personen zeigen.

Aus dem Zugabfertigungsdienst: „Schadwagen mit Beschriftung."

Die für diesen Unterricht geeigneten Vorgänge, der Dienstanweisung entnommen, sind als Lichtbildstreifen zu-

[2]) Die Techn. Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale (TWL), eine gemeinnützige Einrichtung beim Deutschen Verbande techn.-wiss. Vereine, verfolgt den Zweck, Lehrmittel, insbesondere Lichtbilder für den technischen Unterricht den Lehranstalten, Instituten und wissenschaftlichen Vereinigungen zu beschaffen.

sammengestellt und bilden den Ausgang für die unterrichtliche Behandlung.

Der Lichtbildstreifen enthält die nachstehend genannten Abbildungen, von denen wir wegen Mangels an Platz nur einige Beispiele abgebildet bringen.

Lichtbildstreifen:

Der Rottenführer auf der Strecke.

Bild 1: Arbeitsgeräte und Ausrüstungsgegenstände an der Arbeitsstelle.
„ 2: Arbeitsgeräte und Ausrüstungsgegenstände in der Wärterbude.
„ 3: Der Rottenführer ausgerüstet.
„ 4: Ausrüstungsgegenstände des Rottenführers als Sonderdarstellung.
„ 5: Richtiges Begehen der Strecke bei entgegenkommendem Zuge.
„ 6: Falsches Begehen der Strecke.
„ 7: Unterweisung von Arbeitern in der Ausführung von Arbeiten.
„ 8: Beaufsichtigung von Arbeitern bei ihrer Arbeit.
„ 9: Fremde Personen zurückweisen.
„ 10: Unfallbild. „Sicherheitsposten, laßt Euch nicht ablenken!“

Aus dem bildlichen Fahrplan: „Wasserstation.“

Bild 11: Nachziehen von Schrauben.
„ 12: Auswechseln eines Bolzens.
„ 13: Auswechseln von Laschen.
„ 14: Auswechseln schadhafter Schwellen- und Laschenschrauben.
„ 15: Beseitigung eines Fahrhindernisses.
„ 16: Entwässerung der Bettung nach einem Regenguß.
„ 17: Auswechseln von Oberbauteilen: a) Holzschwelle, b) Eisenschwelle.
„ 18: Arbeiten mit der Stopfmaschine.
„ 19: Spurweite in gerader Strecke. Abstand bei Doppelgleisen.
„ 20: Nachprüfen der Spurweite.
„ 21: Tragen von Schienen.
„ 22: Niederlegen von Schienen.
„ 23: Unfallbild. „Richtiges und falsches Tragen von Schienen.“
„ 24: Unfallbild. „Abwerfen auf Kommando.“
„ 25: Richtiges Aussteigen beim Arbeiterzuge.
„ 26: Falsches Aussteigen beim Arbeiterzuge.
„ 27: Unfallbild. „Unaufmerksamkeit bringt Gefahr.“
„ 28: Unfallbild. „Vorsicht beim Überschreiten von Gleisen.“
„ 29: Besetzung beim Schieben von Arbeiterzügen.
„ 30: Sicherung beim Schieben von Arbeiterzügen.
„ 31: Sicherung eines Wagens auf freier Strecke vor unbeabsichtigter Bewegung (Radvorleger verwenden).
Bild 32: Nicht benutzte Kupplungsteile am Arbeiterzug aufhängen, (sie dürfen die Gleise nicht b schädigen).
„ 33: Unbefahrbare Stelle im Gleis auf zweigleisiger Strecke von innen und von außen gesehe
„ 34: Unbefahrbare Stelle im Gleis auf eingleisiger Strecke von innen und von außen gesehe
„ 35: Unbefahrbare Stelle im Gleise (schematisch Darstellung).
„ 36: Langsam zu befahrende Strecke.
„ 37: Unfallbild. „In bewegten Fahrzeugen nicht st hen und nicht auf Bordwand sitzen.“
„ 38: Geschlossene Wegeschranke bewacht.
„ 39: Wegeübergang mit Warnungstafel.
„ 40: Wegeübergang beleuchtet.
„ 41: Wegeschranke am Privatweg geschlossen.
„ 42: Richtige und falsche Lagerung von Schwelle außerhalb der Gleise.
„ 43: Unfallbild. „Schwellen richtig gestapelt.“
„ 44: Richtiges und falsches Lagern von Telegraphenstangen außerhalb der Gleise.
„ 45: Lagerung von Gegenständen zwischen den Schienen eines Gleises (höchstens 5 cm über Schienenoberkante hinausgehend).
„ 46: Aufstellen von Kochtöpfen über offenem Feuer in Waldnähe verboten.
„ 47: Löschen eines Brandes.
„ 48: Bahnstrecke, auf der die zugelassene Geschwindigkeit zu ermäßigen ist, durch Signale kenntlich gemacht.
„ 49: Schematische Darstellung des lichten Raumes an durchgehenden Hauptgleisen (Regellichtraum).
„ 50: Schematische Darstellung des lichten Raumes an durchgehenden Hauptgleisen auf Neubauten.
„ 51: Schematische Darstellung des lichten Raumes in erweiterter Form bei elektrischem Betriebe.
„ 52: Brücke über Gleisen, durch Sicherungszeichen kenntlich.
„ 53: Profilwagen.
„ 54: Grenzsteine auf der Strecke.

Alle Abbildungen stellen Vorgänge dar, die durch die Dienstanweisung geregelt sind. Im Unterricht soll der Lehrer nicht von dem Wortlaut der Vorschrift ausgehen, sondern von der bildlichen Darstellung des Wirklichkeitsvorganges. Der Lernende soll im scharfen Beobachten geübt werden; das Ergebnis hat er dann mit eigenen Worten einfach, klar und bestimmt festzulegen. Hierdurch wird gleichzeitig die Fähigkeit und Sicherheit im sprachlichen Ausdruck, die häufig viel zu wünschen übrig läßt, geübt. Derartige Übungen sind im Interesse eines späteren kurzen, einwandfreien mündlichen oder schriftlichen Berichts notwendig. Hieran schließen sich Besprechungen, die den Zusammenhang des Vorgangs mit den Bestimmungen der Dienstanweisung als Ziel haben, um schließlich die Gründe für die betreffenden Vorschriften klar zum Ausdruck zu bringen. Der weitere Denkprozeß zwingt den Schüler zum Nachdenken und Entschließen. Als Grundlage für sein Handeln, als Schluß der Betrachtung, ist dann der Wortlaut der Dienstvorschrift festzulegen. Auf diesem Wege der Anschauung wird der Lernende erzogen zu einem denkenden, unter eigener Verantwortung handelnden Beamten.

Ein weiterer Lichtbildstreifen zeigt uns z. B. Arbeitsvorgänge aus dem Zugabfertigungsdienst.

A. Lageplan eines Güterbahnhofs.

Bild 1: Schrägaufnahme des Bahnhofs.
„ 2: Kartengerechte Aufnahme mit vorgeschriebenen Wegen für Botengänge und Lage der Zugabfertiger.

B. Eingangs- und Ausgangszugabfertigung.

Bild 3: Die wesentlichsten Dienstvorschriften des Zugabfertigers.
„ 4: Verzeichnis der wichtigsten Dienstvorschriften,
„ 5: In Erwartung des einfahrenden Zuges.
„ 6: Übergabe der Frachtbriefe am Zuge.
„ 7: Plombenprüfung.
„ 8: Verschlußprüfung.
„ 9: Prüfung der Beklebung (Vergleich mit den Papieren, Zollverschluß).
„ 10: Anlegen einer Plombe.
„ 11: Sofortiger Vermerk über fehlende Plomben.
„ 12: Prüfung der Beklebung.
„ 13: Frachtpapiere fehlen, Ausfertigung eines Nachsendescheines.
„ 13a: Nachsendeschein.
„ 14: Prüfung des Wagenüberganges bei Fremdwagen.
„ 15: Die Beklebung fehlt.
„ 15a: Ein Beklebe-Zettel.
„ 16: Schadwagen mit Beschriftung für den Rangierdienst.
„ 17: Abstempeln der Eingangspapiere.
„ 17a: Frachtbrief.
„ 18: Anbringung der Übergangsstempel.
„ 19: Verbuchung festgestellter Unregelmäßigkeiten.
„ 20: Prüfung der Leitungsvorschriften.
„ 21: Prüfung der Zugabfertigung durch den Dienststellenleiter (hauptsächlich Wagenübergangsprüfung).
„ 22: Der Papierträger zwischen den Zugabfertigungen.
„ 23: Aufschreibungen am Zuge.
„ 24: Vergleichen der Aufschreibungen am Zuge mit den Frachtpapieren.
„ 25: Papierübergabe in der Ausgangszugabfertigung.

C. Graphische Darstellungen

über Leistungen und Diensteinteilung der Zugabfertiger eines großen Verschiebebahnhofs.
Bild 26—30.

In gleicher Weise wie die beiden genannten Lichtbildserien ist auch für die übrigen Dienstzweige ein planmäßig aufgebautes Anschauungsmaterial geschaffen worden. Besonders hervorgehoben seien:

1. Aus der Dienstanweisung der Bahn- und Schrankenwärter:
   a) Der Bahnwärter (Streckenläufer) begeht die Strecke,
   b) des Schrankenwärters täglicher Dienst.
2. Der Wagenmeister und Wagenaufseher im Dienst.
3. Ein Tag als Dienststellenleiter.
4. Arbeitsvorgänge aus Gepäck- und Stückgutsendungen.
5. Einführung in das Lesen des bildlichen Fahrplanes.
6. Aus dem Dienst des Weichenwärters.
7. Gefahren im Rangierdienst.
8. Die elektrische Beleuchtung der Wagen.
9. Die elektrische Zugsicherung auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn.
10. Die deutsche Signalordnung in Wort und Bild.
    a) Signale auf der Strecke,
    b) Signale auf den Bahnhöfen.
11. Der Dienst des Bahnsteigschaffners und des Schaffners in Personen- und D-Zügen.
12. Der Leitungsaufseher im Dienst.

Zu bildlichen Darstellungen eignen sich nur Vorgänge, die sinnlich durch das Auge wahrgenommen werden können und durch Betrachten, Beobachten zu einer bestimmten Vorstellung (Anschauung des Vorgangs) führen. Die sich hier anschließenden geistigen Vorgänge im Nachdenken und Entschließen lassen sich nicht bildlich wiedergeben; sie müssen durch Besprechung unter Heranziehung von Beziehungen zu den dienstlichen Vorschriften erarbeitet werden. Der Weg der Anschauung kann aber auch rückwärts beschritten werden, indem wir von den Ergebnissen des geistigen Denkprozesses, der Handlung ausgehen; denn auch diese Vorgänge sind bildlich darstellbar. Die Schüler werden jetzt über die Gründe, die zu einem Eingreifen, Entschließen geführt haben, nachdenken und zu dem Ergebnis kommen, daß irgendwelche Störungen, Unregelmäßigkeiten die Ursache, die Quelle, der Ausgang gewesen sein müssen. Hieraus ersehen wir, daß wir im Unterrichte uns besonders an zwei Sinne, Auge und Ohr, also an Sehen und Hören wenden müssen, um klare Vorstellungen und Begriffe hervorzurufen.

Bei der Ausübung im Dienste werden an scharfes Beobachten, Nachdenken und klare Wiedergabe vorhandener Vorstellungen durch die Sprache hohe Anforderungen gestellt; alle diese Fähigkeiten müssen daher ständig geübt und die Sinne geschärft werden; dazu diene unser Unterricht.

Sollen die bildlichen Darstellungen einen sicheren Ausgang im Unterricht bilden, so müssen sie ganz bestimmte Forderungen erfüllen; sie müssen einen Inhalt besitzen, der die Möglichkeit der geschilderten sinnlichen und geistigen Unterrichtsprozesse d. h. einer denkenden Anschauung bietet. Ist dies nicht der Fall, so wird der gewollte Unterrichtserfolg schwerlich eintreten; das Anschauungsmaterial ist wertlos.

Ein solcher innerer Aufbau des Unterrichts ist notwendig; er kann aber nur erreicht werden durch eifrige Mitarbeit aller der Stellen, die im Betriebe praktische Erfahrungen gesammelt haben. Vom Standpunkte des Unterrichts- und Bildungsdezernenten aus muß daher an alle Amtsvorstände die dringende Bitte gerichtet werden, die dort gesammelten Erfahrungen dem praktischen, erziehlichdenkenden Unterrichte zuzuleiten. In diesem Sinne ist auch das vorerwähnte und von der Hauptverwaltung allen Ämtern überwiesene Handbuch von Schwarze „Die Personalausbildung bei der Deutschen Reichsbahn“ auszuwerten. Mögen die Erfolge recht bald eintreten und auch hohe werden.

Bücherschau.

— **Die deutsche Mark von 1914 bis 1924.** Photo-Heft über sämtliche deutsche Reichsbanknoten, Reichskassen- und Darlehnskassen-Scheine der Vorkriegs-, Kriegs- und Inflationszeit. 6. Auflage. E. Schuster, Philatelistischer Verlag, Nürnberg, Gabelsbergerstraße 62. Preis 1 RM.

Das 64 Seiten umfassende Werkchen bringt im ersten Teil sämtliche deutsche Reichsbanknoten, Reichskassen- und Darlehnskassenscheine der Vorkriegs-, Kriegs- und Inflationszeit von 1 M bis zum 100 Billionenschein nebst erläuterndem Text, so daß man über alle Eigenheiten sowie über den Sammelwert der einzelnen Scheine unterrichtet wird. Der zweite Teil enthält die Briefmarken des Deutschen Reiches von 1914 bis 1924 (von der 2-Pfennig-Germania- bis zur 50-Milliarden-Marke) mit allen Nebenausgaben, Provisorien und Dienstmarken in guter photographischer Wiedergabe auf bestem Kunstdruckpapier. Das Buch gibt ein Bild der wirtschaftlichen Verhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit. Die Tafel, die auf Seite 30 die Preise für die Lebensmittel in der Zeit von 1914 bis 1924 angibt, ist besonders beachtenswert. Das Werkchen enthält somit eine Chronik über eine hinter uns liegende Zeit, an die wir alle mit Schrecken zurückdenken. Es ist insofern geeignet, allgemeines Interesse zu wecken.

W.

Ungarische neue Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Das Inkrafttreten der neuen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.) wie über den Güterverkehr (IÜG.) am 1. Oktober d. J. hat auch die Angleichung der ungarischen Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) an die neuen Bestimmungen dieser Übereinkommen sowie in weiterer Folge die Umarbeitung und Neuausgabe der ungarischen Verkehrsordnung erforderlich gemacht.

Bei dieser Umarbeitung wurde weitgehendste Übereinstimmung mit den Grundsätzen der im internationalen Verkehr nunmehr gültigen Übereinkommen erzielt. Abweichungen sind auf Einzelheiten beschränkt geblieben. Sie waren wegen der besonderen Erfordernisse des Binnenverkehrs unvermeidlich.

Hinsichtlich der Vorschriften, die die Personen- und Gepäckbeförderung betreffen, kann im allgemeinen gesagt werden, daß die Rechte der Reisenden im Geiste des IÜP. auch in der neuen Verkehrsordnung eine Erweiterung erfahren haben. So beträgt die Gültigkeitsdauer der Fahrausweise bei Entfernungen bis 50 km einen Tag, bei Entfernungen von 51 km bis 200, und über diese Entfernung 2 bzw. 3 Tage. Die Reise kann mit Fahrausweisen über 50 km an einem beliebigen Tage angetreten werden, muß aber — wie bisher — nach Ablauf der 24. Stunde des letzten Geltungstages beendet sein. Wenn der Reisende wegen Platzmangels in einer höheren Wagenklasse als der seinem Fahrausweis entsprechenden untergebracht werden muß, wird der einfache Fahrpreisunterschied — jedoch ohne den bisher entrichteten tarifmäßigen Zuschlag — eingehoben. Eine zwar lediglich für den Binnenverkehr bestimmte Änderung bedeutet die Vorschrift, welche die zur Lösung der Fahrkarten in Anschlußstationen bisher auf 30 Minuten festgesetzte Frist auf 20 Minuten herabsetzt. Diese Maßnahme soll den Zweck haben, die Reisenden zur Lösung direkter Fahrkarten zu zwingen, um dadurch die Abfertigung im Zuge tunlichst zu vermindern.

Ähnlich wie nach dem Internationalen Übereinkommen haften die an der Beförderung beteiligten ungarischen Eisenbahnverwaltungen gemeinschaftlich für Verlust, Minderung und Beschädigung von Reisegepäck. Die Entschädigung ist beschränkt auf einen Höchstbetrag von 22 Pengö pro Kilogramm des Rohgewichts, wenn ein Schaden ziffernmäßig nachgewiesen wird, und auf 11 Pengö pro Kilogramm des Rohgewichts, wenn ein Schadensnachweis nicht erbracht werden kann.

Beim Güterverkehr sind folgende Abweichungen der EVO. vom Internationalen Übereinkommen hervorzuheben.

Die Bestimmungen des Artikels 2 über die Regelung des direkten Verkehrs zwischen Eisenbahnverwaltung und Kraftverkehrsgesellschaften wurden vorläufig in die ungarische EVO. nicht eingearbeitet, da diese Frage Gegenstand eines Gesetzentwurfes bildet. Die in letzterem enthaltenen Vereinbarungen sollen erst später Gesetzeskraft erlangen und im Binnenverkehr Anwendung finden. Ebenso sind auch die bei Verkehrshindernissen in der alten EVO. vorgesehenen Bestimmungen in die neue übertragen worden ohne irgendwelche Anpassung an das IÜG. — Die für Verlust, Minderung und Beschädigung des Frachtgutes zu leistende Entschädigung ist mit einem Höchstbetrag von 70 Pengö pro Kilogramm des Rohgewichts festgesetzt gegenüber dem Höchstbetrag des IÜG.

Mit Rücksicht auf die engen wirtschaftlichen und Verkehrsbeziehungen Ungarns zu Österreich und dem Deutschen Reich wurden aus praktischen Gründen einige Neuerungen auf den an Form und Inhalt fast übereinstimmenden Verkehrsordnungen dieser Länder in die ungarische EVO. übernommen. So sind die gleichen Lieferfristen für beschleunigte Eilgüter (Eilgut mit Schnellzugsbeförderung) und für die bedingungsweise zur Eilgutbeförderung zugelassenen Güter in der Verkehrsordnung vorgesehen; ebenso muß künftighin auch in Ungarn auf Wunsch des Empfängers die Feststellung über die Übereinstimmung des Inhalts und der Art der Verpackung mit den Angaben des Frachtbriefs bahnseitig erfolgen; eine weitere Anpassung an die Vorschriften der erwähnten Verkehrsordnungen besteht darin, daß, falls die Bedingung für die tatsächlich durchgeführte Anwendung eines ermäßigten Tarifs vom Empfänger nicht erfüllt worden ist, dieser für den Frachtzuschlag zu haften hat. Frachtzuschlag soll nicht berechnet werden, wenn der Versender den Nachweis erbringt, daß seine Eintragung in den Frachtbrief auf einen zu entschuldigenden Irrtum zurückzuführen ist, mit der Einschränkung jedoch, daß der Versender sich hierbei bezüglich der Inhaltsangabe nicht auf dritte Personen beruft. Diese Maßnahme hat sich auf Grund der in der letzteren Zeit gemachten Erfahrungen notwendig erwiesen. Bei unrichtiger Angabe des Inhalts, die Zahlung von Frachtzuschlag als Folge hatte, haben sich nämlich Spediteure als Versender auf ihre Auftraggeber auch dann berufen, wenn das Gut ihnen mit richtiger Inhaltsangabe übergeben worden ist.

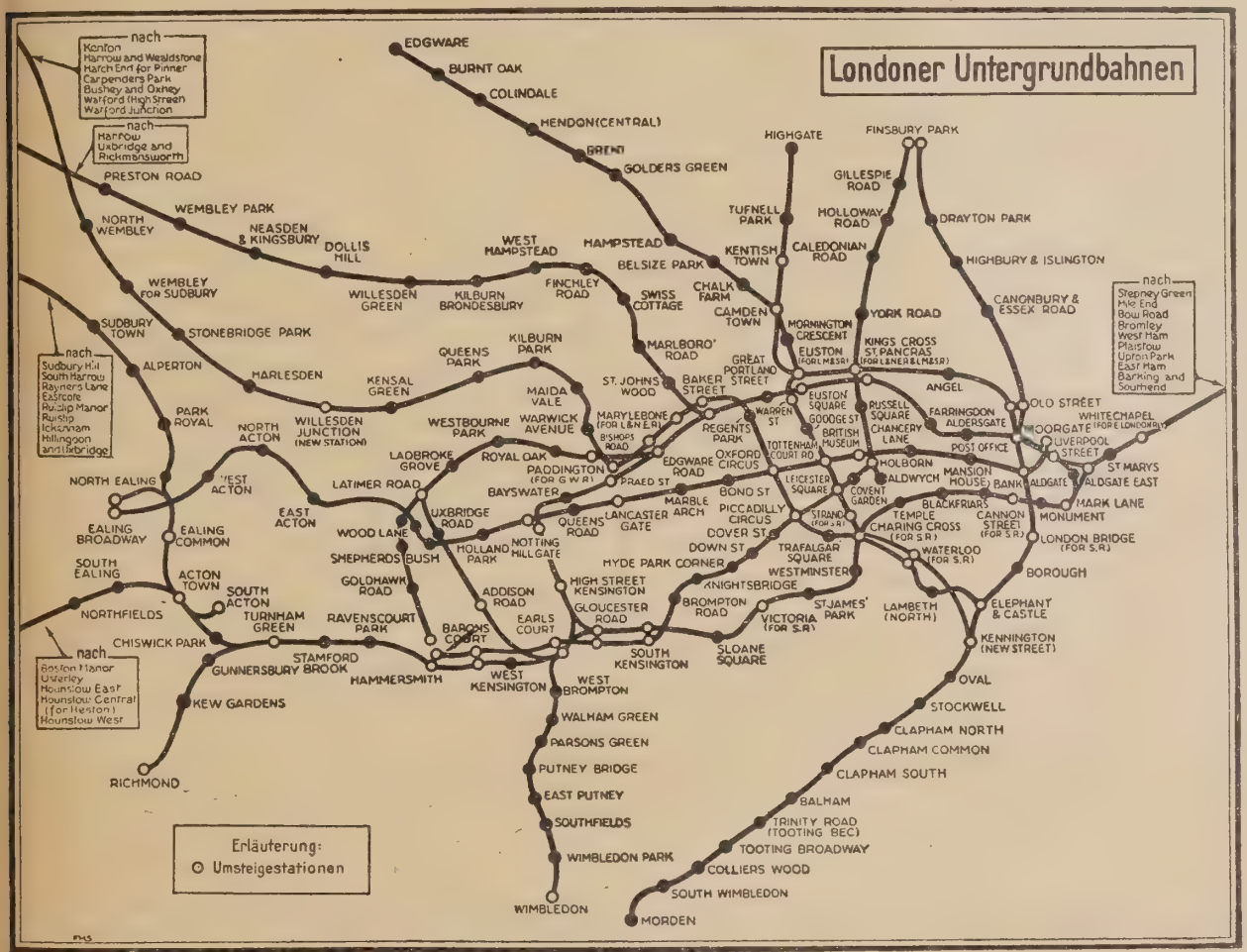
Einige lediglich ungarische Vorschriften betreffen folgende Punkte: Explosionsgefährliche Sendungen können nicht mit Barvorschuß belastet werden; für Tiere in Käfigen, Verschlägen, Körben oder Säcken sind die für Güter festgesetzten Lieferfristen maßgebend. Im Frachtbrief genügt die Anbringung des Namens bzw. der Firma des Versenders durch Aufdruck oder Stempel statt Unterschrift. Neu ist bei Berechnung der Wagenstandgelder die Bestimmung, daß bei Sendungen, deren Ladefrist in der 14. Stunde eines Werktages abläuft und darauf ein Sonn- und Feiertag oder mehrere Feiertage folgen, nur für einen dieser Tage Wagenstandgeld berechnet wird.

Betrieb und Verkehr der Londoner Untergrundbahnen.

In London setzt ein lebhafter Arbeiterverkehr auf den Untergrundbahnen bereits mit dem Betriebsbeginn ein, der etwa um 5 Uhr morgens stattfindet; er hält dann bis etwa ½8 Uhr an, dem Zeitpunkt, bis zu dem die Arbeiterfahrkarten zu ermäßigtem Preis Gültigkeit besitzen. Dann folgt eine etwas ruhigere Stunde, und etwa um 8 Uhr 20 Minuten beginnt der „Sturm“ auf die City, der bis 10 Uhr 30 Minuten anhält. Von da an bis etwa 4 Uhr 50 Minuten sind die Züge nur schwach besetzt, bis um diese Zeit die Scharen der in der City Beschäftigten nach Hause eilen. Dieser Verkehr ist sogar dichter als der am Morgen, weil er seinen Ausgangspunkt in dem eng begrenzten Gebiet der City hat und weil alles fast gleichzeitig aus den Bureaus aufbricht. Von 6 Uhr 45 Minuten bis 7 Uhr 30 Minuten ist wieder stillere Zeit, dann folgt der Theater- und der „Dinner“-verkehr, der sich namentlich im Westend, dem Theater- und Vergnügungsviertel, bemerkbar macht. Die ruhigste Zeit am Tage ist diejenige von 8 Uhr 30 Minuten bis 10 Uhr 45 Minuten abends. Dann sind die Besucher der Theater und sonstigen Vergnügungsstätten nach Hause zu befördern, was bis zum Betriebsschluß dauert, der zwischen 12 Uhr 30 Minuten und 1 Uhr erfolgt. Es hat natürlich keinen Sinn, die Sieben- und Achtwagenzüge, die in dichter Zugfolge in den Zeiten des Hochverkehrs zu seiner Bewältigung nötig sind, auch in den verkehrsschwachen Stunden beizubehalten; die Wirtschaftlichkeit des Betriebes würde darunter schwer leiden. Ob und wann der Zugverkehr eingeschränkt werden kann, richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen der einzelnen Strecken und Verkehrsbezirke, und es sind daher eingehende Verkehrszählungen und -schätzungen nötig, über die noch zu berichten sein wird, um hier das Richtige zu treffen. Für die Anpassung des Zugverkehrs an das Bedürfnis gibt es zwei Wege: entweder wird die Zugzahl unter Beibehaltung von deren Stärke durch Herausziehen ganzer Einheiten aus dem Betriebe verringert, oder es wird die Zugfolge beibehalten, aber kleinere Einheiten verwendet. Der erstgenannte Weg spart Strom und Arbeitskräfte. Will man aber dabei die Züge auch nur einigermaßen füllen, so werden die Zugab-

nde zu groß, und es besteht die Gefahr, daß ein großer il der Fahrgäste auf den Omnibus abwandert, der bekannt- n von jeher in London in lebhaftem Wettbewerb mit der tergrundbahn gestanden hat und der mit seinen kleinen heiten viel eher als jene imstande ist, seine Fahrzeuge kurzen Zeitabständen verkehren zu lassen. Man hat es her vorgezogen, in den verkehrsschwachen Stunden den hrplan des verdichteten Verkehrs beizubehalten, aber Züge zu teilen, und die Central London-Eisenbahn nn mit Recht auf ihren Werbeblättern sagen: „Every ur a rush-hour"; läßt sie doch in den Zeiten des Hoch- kehrs die Züge mit $2^1/_7$ Minuten Abstand, zu anderen iten aber mit 1⅞ Minuten Abstand verkehren, wobei ilich die Zahl der Wagen auf drei im Zuge herab- setzt wird.

seine Höhepunkte, die der besonderen Aufmerksamkeit von seiten der Betriebsleitung bedürfen. Ferien, Urlaubszeiten, Feiertage spielen da eine wichtige Rolle, und rauhes Wetter veranlaßt viele, den Omnibus mit der Untergrundbahn zu vertauschen. Die Erfahrungen eines Jahres geben hier einen Maßstab für das, was im nächsten Jahre geschehen muß, damit der Betrieb den Anforderungen, die der Verkehr stellt, gerecht werden kann. Um hier zahlenmäßige Angaben zu gewinnen, werden im regelmäßigen Wechsel Zähler an den einzelnen Haltestellen aufgestellt, die die Besetzung der vorüberfahrenden Züge ermitteln und in Listen eintragen; bei besonderen Gelegenheiten werden diese Ermittelungen auch außer der Reihe angestellt. Dabei wird der Verkehr in der Richtung beobachtet, in der er am stärksten fließt, also morgens in der Richtung



In den verkehrsschwachen Stunden überspringen einne Züge manche Haltestellen, die unbedeutenden Verehr haben; dadurch kann auf der anschließenden Strecke er Zugabstand verkürzt werden; dieses Mittel kommt amentlich bei Abzweigungen vor. Dadurch kann bei einer ahrt von etwa 30 Minuten Dauer die Fahrzeit um etwa Minuten verkürzt werden. Bei Fahrplanänderungen wird esonderer Wert darauf gelegt, den ersten und den letzten ug unverändert beizubehalten, da unter deren Benutzern iele sind, die durch ihren Beruf gezwungen sind, um iese Zeit zu fahren, und für diese ein veränderter Fahrlan große Unbequemlichkeiten bedeuten würde. Die eiden genannten Züge sind auch maßgebend für den Beieb der Kraftwerke, und die stromlose Zeit zwischen nen ist für die Streckenunterhaltung von großer Beeutung.

Nicht nur in den rd. 20 Betriebsstunden jedes einzelnen ages schwankt der Umfang des Verkehrs, den die Unterrundbahnen zu bewältigen haben, er hat vielmehr auch u gewissen Jahreszeiten oder im Zusammenhang mit beonderen Ereignissen, namentlich solchen sportlicher Art, nach der City; abends in entgegengesetzter Richtung. Besondere Zählungen werden über je einen ganzen Tag im Februar, Mai und November und an je einem Sonntag im Sommer und im Winter veranstaltet.

Ein weiteres Mittel, um festzustellen, ob der Betrieb dem Verkehr genügt, ist die sog. Schwarze Liste. Die Tagebücher der Stellwerke und Zugschaffner und die Zifferblätter der Uhren, die selbsttätig die Zugfolge aufzeichnen, werden täglich durchgesehen. Zeigt dabei z. B. das Zifferblatt, daß der Abstand von Zügen, von denen der eine dem anderen nach 1½ Minuten folgen sollte, 2½ Minuten betrug, so wird die Erklärung dafür aus den Tagebüchern gesucht. Über alle Zugläufe werden Listen geführt, und die Züge, die mehr als ½ Minute Verspätung haben, werden besonders kenntlich gemacht. Kommen solche Unregelmäßigkeiten bei bestimmten Zügen öfter oder gar dauernd vor, so ist das ein Grund zu untersuchen, wo die Ursache liegt. Entweder ist der eigene Fahrplan dieses Zuges falsch aufgebaut oder er wird durch andere, vor ihm liegende, z. B. von Seitenstrecken einmündende Züge verhindert, seinen Fahrplan einzuhalten. Jedenfalls

ist eine Überprüfung des Fahrplans erforderlich. Alle 14 Tage werden außerdem Berechnungen angestellt, welcher Bruchteil der Züge pünktlich gefahren ist und wie viele Züge Verspätungen gehabt haben.

Nachdem der Fahrplan, den Bedürfnissen des Verkehrs genügend, richtig aufgestellt ist, ist die nächste Aufgabe der den Betrieb leitenden Stellen die Einteilung des Dienstes für die Zugmannschaften. Die Grundlage hierfür bildet die Einhaltung des Achtstundentages. Daneben sind aber bei Zuteilung der dienstlichen Verrichtungen an die einzelnen Mannschaften noch eine ganze Anzahl Sonderabmachungen zu beachten, die die für alle Eisenbahnen Englands gültigen Vereinbarungen von 1919 ergänzen. So besteht z. B. eine „gewährleistete Woche", d. h. es muß den Arbeitern wöchentlich der Lohn für sechs Arbeitstage zu acht Stunden bezahlt werden, auch wenn sie nicht voll beschäftigt sein sollten. Überstunden sind mit ein und einem Viertel anzurechnen, Sonntagsdienst wird mit dem einundeinhalbfachen Lohn bezahlt; ebenso ist für die Zeit nach 10 Uhr abends ein Zuschlag von einem Viertel zu vergüten. Besondere Bestimmungen regeln die Dienstdauer, wenn der eigentliche Dienst durch Ruhepausen unterbrochen wird. Wenn dabei im ganzen nicht mehr als 7½ Stunden gearbeitet wird, werden zwar acht Stunden bezahlt, es werden aber bei Überschreitung dieser Zeit durch die Gesamtdauer keine Überstunden angerechnet, und es wird keine Pause zum Einnehmen einer Mahlzeit gewährt. In anderen Fällen ist zwischen der 3. und 5. Stunde eine Pause von einer halben Stunde zu diesem Zweck einzulegen; wenn der Weg bis zu dem Speiseraum weit ist, wird die Essenzeit entsprechend verlängert. Für Fahrer und Schaffner dürfen nur 10 % der Dienstpläne geteilte Dienstzeit, also eine solche, bei der die wirkliche Arbeitszeit mit Pausen über acht Stunden ausgedehnt ist, vorsehen, während dies für Bahnsteigschaffner in 60 % der Fälle, bei einer der beteiligten Strecken für diese sogar unbeschränkt zulässig ist. Außer beim Wechsel von einem Dienstplan zum anderen hat die Mannschaft Anspruch auf eine zwölfstündige Ruhepause zwischen zwei Arbeitstagen. Bei ungeteilter Arbeitszeit darf auch mit Überstunden die Dauer von 8½ Stunden bei 35 % und von 8¾ Stunden bei weiteren 5 % der Belegschaft nicht überschritten werden.

Die Dienstpläne werden bei der Leitung aufgestellt, wobei die einzelnen Mannschaften nur mit Nummern bezeichnet werden; die Namen setzen dann die Außendienststellen ein. Ehe sie in Kraft treten, werden sie den Vertretern der Arbeiterschaft vorgelegt. Bei ihrer Aufstellung ist auch darauf zu achten, daß kein Mann an einem Tag mehr als 200 km fahren soll; je 8 km über diese Zahl wird als eine Arbeitsstunde angerechnet.

Eine Mannschaft tut allgemein sechs Tage hintereinander denselben Dienst, dann tritt ein Wechsel ein. Bei der District-Eisenbahn wird der Dienstplan im Führerstand jedes Zuges aufgehängt; der erste Fahrer am Morgen nimmt ihn mit, und der letzte liefert ihn wieder ab. Bei den anderen Untergrundbahnen erhalten die einzelnen Mannschaften eine Karte, auf denen für sie Dienstanfang und -ende, Ablösungen usw. aufgezeichnet sind. Am Ende der Dienstwoche gibt der Mann diese Karte ab, und sie wird seinem Nachfolger im gleichen Dienstplan ausgehändigt.

Die glatte Abwickelung des Betriebes hängt wesentlich vom Aufenthalt auf den Haltestellen und der Aufstellung der Signale ab. Damit nicht der zur Aufnahme von Fahrgästen haltende Zug den ihm folgenden zu lange am Weiterfahren hindert, legt man Wert darauf, das Einfahrsignal, das jede Haltestelle besitzt, möglichst nahe an den Bahnsteig heranzurücken, während der Abstand zwischen dem Ausfahrsignal und dem folgenden Signal auf der Strecke größer sein kann. Dadurch wird erreicht, daß der Aufenthalt der Züge, wenn Verzögerungen auftreten, in die Haltestellen verlegt werden, wo die Verlängerung zur bequemeren Abwickelung des Verkehrs ausgenutzt werden kann, während ein Aufenthalt im Tunnel nutzlos sein würde.

Die Endhaltestellen der Londoner Untergrundbahnen haben meist zwei Stumpfgleise mit einem Weichenkreuz dazwischen. Bei einigen kommt auch eine dreigleisige Anlage vor, was den Betrieb sehr erleichtert. An zw Stellen finden sich Umkehrschleifen.

Schon 1905 wurde in London mit einer Art Betri leitung von einer Stelle aus der Anfang gemacht, d arbeitete damals noch jede der Untergrundbahnen für sh 1909 kam ein Zusammengehen derart zustande, daß heute nur noch zwei Betriebsleitungen gibt, eine in E. Court für die District-Eisenbahn und eine in Leice Square für die übrigen. Die Obliegenheiten des die tuenden Betriebsleiters brauchen hier nicht besonders gezählt zu werden, sie sind dieselben wie bei anderen triebsleitungen auch. Es sei nur erwähnt, daß ihm Verspätungen von mehr als zwei Minuten Dauer gemel werden, und daß er dann zuweilen eingreift, indem einen Zug seine Fahrt nicht bis an das Ende durchfüh läßt, sondern ihn veranlaßt, vorher umzukehren; das möglich, weil sich an zahlreichen Stellen Verbindung der beiden Gleise für die entgegengesetzten Fahrricht gen finden. Mit dem Einbau solcher Verbindungen hal die Untergrundbahnen eine ziemlich hohe Last auf s genommen, denn eine von ihnen kostet etwa 17 500 P Sterl. (350 000 Mark). Von den Verspätungen sind 3 auf Mängel der Betriebsmittel zurückzuführen, an 13 trägt das Gleis oder die Signalanlage die Schuld, 17 werden durch Versagen des Menschen verursacht, an 15 sind andere Eisenbahnen schuld, und für die letzten 16 liegen verschiedene Ursachen vor. Dabei entfallen al auf 100 000 Wagenkilometer noch nicht zwei Verspätung von mehr als drei Minuten Dauer.

Der Betriebsleiter steht natürlich mit allen Stellen, am Betriebsdienst beteiligt sind, in Fernsprechverbindun das genügt aber nicht zu der schnellen Nachrichtenüb mittelung, die bei Störungen nötig ist. Es stehen ihm vi mehr auch 18 Drucktelegraphen zur Verfügung, mit der Hilfe von der Betriebsleitung aus Nachrichten gleichzeit an einen größeren Kreis von Dienststellen gegeben werd können. Außerdem werden sowohl die Fahrgäste wie au das Personal der Haltestellen durch Glockenzeichen v Störungen in Kenntnis gesetzt. Bei der Betriebsleitung Earls Court kommt ein Anruf am Fernsprecher i Durchschnitt alle zwei Minuten vor.

Die Signale der Londoner Untergrundbahnen haben al Kraftantrieb; auf durchlaufender Strecke sind sie gar selbsttätig, in Stellwerkbezirken halb selbsttätig. Manch Stellereien sind nur in den Stunden des Hochverkeh besetzt, weil nur dann Züge in ihrem Bereich umkehre während in den stillen Stunden alle Züge geradeaus durch fahren. Mit Hilfe eines „Königshebels" können dies Stellereien ausgeschaltet werden. Die Grundstellung de selbsttätigen Signale ist diejenige für Freie Fahrt. Nac Vorüberfahrt eines Zuges fallen sie auf Halt; dann tri gleichzeitig eine Fahrsperre in Tätigkeit, die den hera nahenden Zug selbsttätig anhält, wenn er zu weit vorrück In allen Stellereien sind Fahrschautafeln vorhanden, di die Besetzung der Gleise anzeigen.

Die Signale sind zweistellig; im Freien werden mei Armsignale verwendet, neuerdings aber auch Lichtsignale Alle Signale mit Ausnahme der Ausfahrtsignale sind mi Wiederholungssignalen ausgestattet, die bei Nebel i Tätigkeit treten und dann grünes und orangenes Lich zeigen.

Die Einfahrsignale sind häufig mit Vorsignalen un Nachrücksignalen ausgestattet, und es ist dadurch erreich worden, daß bei 30 Sekunden Aufenthalt auf einer Halte stelle 42 Züge von sechs und acht Wagen einander in de Stunde folgen können, während bei einfachen Signalen di entsprechende Zahl nur 37 ist. Im allgemeinen müsse die Züge bei 30 Sekunden Aufenthalt einander in 90 Sekun den folgen können. Bei Versuchen, verbunden mit Zählun gen, hat sich gezeigt, daß auf einer der am schwerste belasteten Haltestellen in 41 Minuten 32 Sekunden 30 Züg abgefertigt werden konnten, was einem Zugabstand von 83 Sekunden entspricht.

Damit der Aufenthalt von 30 Sekunden nicht über schritten wird, ist auf einigen Haltestellen eine Sirene eingebaut, die rechtzeitig zur Abfahrt mahnt. Anfänglich wurde sie von Hand betrieben, neuerdings ist ihr Werk so in den Betriebstrom eingeschaltet, daß sie selbsttätig eine gewisse Zeit nach dem Ausschalten des Fahrstrom-

pricht. Außerdem steht sie mit dem Ausfahrsignal so
Verbindung, daß sie nur ertönen kann, wenn dieses auf
i steht.

Um den Stellwerkswärtern, die Abzweigungen bedie-
n, anzuzeigen, welche Fahrstraße sie einzustellen
en, sind an den Haltestellen, von denen Züge ausgehen,
gankündiger angeordnet. Bei Abfahrt eines Zuges von
er solchen Stelle eilt ihm die Nachricht, welchen Weg
einschlagen soll, voraus, sie wird aber für die Stellen
erwegs erst erkennbar, wenn der Zug fällig ist. Nach
rbeifahrt des Zuges verschwindet die Schrift, die ihn
gezeigt hat, selbsttätig und die Ankündigung des
chsten tritt an ihre Stelle.

Bei Schäden an der Isolierung der elektrischen Leitun-
n besteht zwar keine Gefahr einer Feuersbrunst, weil
gut wie keine brennbaren Teile vorhanden sind, die
hrgäste könnten aber durch den Rauch, den die schad-
ite Stelle von sich gibt, recht beunruhigt werden. Es
ıd daher Vorkehrungen getroffen, daß in solchen Fällen
r Strom augenblicklich ausgeschaltet werden kann. An
n Tunnelwänden laufen zwei blanke Drähte, die nur
t dem Finger zusammengedrückt zu werden brauchen,
ı die Stromzufuhr zu unterbrechen. Jeder Zugbegleiter
nn sie, ohne seinen Platz im Zuge zu verlassen, bequem
reichen. Außerdem kann an diese Drähte ein Fern-
recher angeschlossen werden, wodurch die Zugmann-
haft Nachrichten geben und empfangen kann.

Um den Zugabstand zu regeln, sind an vielen Stellen
ıe Art Stoppuhren aufgestellt, die vom vorbeifahrenden
ıg auf Null gestellt werden und dann anzeigen, wie viele
kunden seit dessen Vorüberfahrt vergangen sind. Der
ührer erfährt auf diese Art, ob er schneller oder lang-
mer fahren muß, um den richtigen Abstand vom voraus-
hrenden Zuge zu haben. Die Zugabstände werden aber
eichzeitig auf ein Zifferblatt aus Papier aufgezeichnet,
ts dem dann zu ersehen ist, ob die Züge einander in
eichmäßigen oder ungleichmäßigen Abständen gefolgt
nd. Ähnliche Uhren befinden sich auch bei der Direktion
ıd bei der Betriebsleitung. Sie sollen noch an verschie-
nen anderen Stellen eingebaut werden, damit alle am
etrieb beteiligten Stellen alsbald von Störungen unter-
chtet werden.

Die Londoner Untergrundbahnen gaben ursprünglich
ır jede mögliche Verbindung zweier Haltestellen beson-
ere Fahrkarten aus. Neuerdings haben sie das Fahrkarten-
esen sehr erheblich vereinfacht, indem dieselbe Fahrkarte
ir alle Fahrten gilt, für die der gleiche Preis zu bezahlen
t. Dadurch wurde es möglich, zunächst 7000 Arten von
ahrkarten abzuschaffen. Neben der Vereinfachung in der
erwaltung der Fahrkarten wurde dadurch der Vorteil
ner schnelleren Abfertigung der Fahrgäste erreicht. Ein
nfach zu handhabendes Fahrkartenwesen ist für eine
tadtschnellbahn von größerer Bedeutung als für eine
ernbahn, weil die Fahrkarten erheblich billiger sind und,
enn nicht besondere Vorkehrungen getroffen werden, der
erkauf einer billigen Fahrkarte denselben Aufwand ver-
rsacht wie der einer zu höherem Preis. In den letzten
ahren ist das Fahrkartenwesen nochmals überprüft
orden, und die Zahl der Fahrkartensorten konnte dabei
on 50 000 auf 20 000 vermindert werden.

Mechanische Fahrkartenausgeber spielen bei den Lon-
oner Untergrundbahnen eine wichtige Rolle. 1904 kamen
orrichtungen in Aufnahme, die beim Ziehen an einem
riff eine Fahrkarte auslieferten, und 1908 folgten ihnen
ie ersten Maschinen mit elektrischem Antrieb. Neuerdings
ind diese Vorrichtungen so mit dem Drehkreuz am Ein-
ang zum Bahnsteig gekuppelt, daß sie, nachdem die Fahr-
arte ausgegeben, mit Datum versehen und entwertet ist,
uch das Drehkreuz entriegeln. Sie haben namentlich den
orteil, die Abfertigung der Fahrgäste wesentlich zu be-
chleunigen. Die guten Erfahrungen, die mit diesen Vor-
ichtungen gesammelt wurden, und die Zunahme des Ver-
ehrs gaben Anlaß, auch die Fahrkartenschalter mit ähn-
ichen Vorrichtungen auszurüsten, die durch Druck auf
inen Knopf Fahrkarten gleich in entwertetem Zustande
uswerfen. Auch überschüssiges Wechselgeld wird neuer-
lings auf diesem Wege herausgegeben.

Die Vorrichtungen zum Ausgeben der Fahrkarten ent-
alten diese entweder in Rollen zu 1000 oder 2000 Stück oder in Bündeln zu 2000 Stück, die im Zickzack ineinandergelegt sind. Die einzelnen Fahrkartensorten gelten innerhalb einer bestimmten Zone für alle Verbindungen.

Die neueste Errungenschaft auf dem Gebiete des Fahrkartenverkaufs bei den Londoner Untergrundbahnen ist ein von der A. E. G. gelieferter Fahrkartendrucker, der durch Druck auf einen Knopf die Fahrkarte druckt, abschneidet und auswirft. Der Aufdruck enthält die Ausgabestelle, das Ziel, das Datum, sowie einen Auszug aus den Beförderungsbedingungen. Die Maschine kann in der Sekunde vier Fahrkarten ausgeben. Ähnliche Maschinen werden durch Einwerfen eines Geldstücks in Gang gesetzt und werfen Fahrkarten zum Preise von einem Penny bis 5 Pence aus, wobei sie auf einen Shilling oder sechs Pence herausgeben. Sie drucken die Karte auf einen Pappstreifen, der für 2000 Stück ausreicht.

Alle diese Vorrichtungen bezwecken neben der Vereinfachung des Rechnungswesens die beschleunigte Abfertigung der Fahrgäste. Zählungen zu einer Zeit des Hochverkehrs haben ergeben, daß in einer halben Stunde an einem Fahrkartenschalter mit Hilfe einer mechanischen Ausgabevorrichtung 663 Fahrkarten verkauft wurden; die größte Zahl innerhalb eines Zeitraums von fünf Minuten waren 120 Stück. Im Durchschnitt kamen 23,6 Fahrkarten auf die Minute.

Auf Haltestellen mit schwachem Verkehr werden die Fahrkarten im Aufzug verkauft. Der Aufzugführer wird zu diesem Zweck besonders ausgebildet. Die Fahrkarten werden aus einer selbsttätigen Vorrichtung ausgegeben, nur für solche, die selten verlangt werden, ist ein offener Vorrat vorhanden. Von seinem Standpunkt aus kann der Führer die Türen auf beiden Seiten des Fahrstuhls öffnen und schließen, der sich selbsttätig in Bewegung setzt, sobald die Türen geschlossen sind. Solche Einrichtungen bestehen an 25 Haltestellen.

Die Verwaltung der Untergrundbahn ist bestrebt, den selbsttätigen Fahrkartenverkauf möglichst auszudehnen. Die Kosten der Fahrkartenverwaltung fallen bei einem Verkehr von einer Million Fahrgästen am Tag schwer ins Gewicht; sie betragen jährlich etwa 200 000 Pfd. Sterl., wovon etwa 80 % auf Löhne entfallen. Ein Beispiel für die Durchführung selbsttätigen Betriebes ist die neue Haltestelle Trafalgar Square, die nur noch einen besetzten Fahrkartenschalter hat, während der Hauptverkehr sich an den selbsttätigen Vorrichtungen abspielt.

Im ganzen Groß-London liegen 194 Haltestellen der Untergrundbahnen. In ihrer Anlage waren die älteren sehr schlicht gehalten, aber die Verwaltung ist eifrig bemüht, sie so auszugestalten, daß sie nicht nur den seit ihrem Bau stark gesteigerten Verkehrsbedürfnis genügen, sondern auch einen ansprechenden Eindruck machen und so Verkehr anlocken. Daß dies gelungen ist, zeigt z. B. die Haltestelle Westminster der District-Eisenbahn, die in ihrer ersten Gestalt 60 Jahre Dienst getan hat und dann umgebaut worden ist. Der Erfolg war, daß im ersten Jahre nach dem Umbau 300 000 Fahrgäste mehr als im vorhergehenden Jahre diese Haltestelle benutzten; dabei ist ihre Aufnahmefähigkeit noch nicht erschöpft, sie kann vielmehr noch um 25 % gesteigert werden.

Einen wesentlichen Fortschritt in der Bauart der Haltestellen bedeutete die Einführung der Fahrtreppen an Stelle der Aufzüge. Bei der London Electric Railway mußten vor mehr als 20 Jahren etwa 50 Haltestellen in kurzer Zeit gebaut werden. Wegen der Aufzüge mußten sie alle ein Obergeschoß erhalten. Die Einführung der Fahrtreppen machte es möglich, mit einem Erdgeschoß auszukommen. Eine der ersten Haltestellen, die mit einer solchen Einrichtung ausgestattet wurde, war Kilburn Park, wo der Fahrtreppenschacht so angelegt werden konnte, daß das Tageslicht bis an den Fuß der Treppe reicht. Die Haltestelle Bank der Central London Railway erhielt als erste drei Fahrtreppen in einem Schacht von 7,6 m Durchmesser. Von diesen bewegen sich dauernd zwei in Richtung des stärkeren, die dritte in Richtung des schwächeren Verkehrs. Des Morgens laufen zwei Treppen aufwärts und eine abwärts, gegen Abend umgekehrt, und in den Außenbezirken sind die Tageszeiten vertauscht. Man geht und fährt in England bekanntlich links, und in diesem Sinne laufen auch die Außentreppen der dreiteiligen Anlage,

während die mittlere diejenige ist, die nach der Richtung des Verkehrsstroms umgesteuert wird. Der Umbau der Haltestelle Bank, um sie zu einer neuzeitlichen Anlage zu machen, hat 140 000 Pfd. Sterl. gekostet. Die dreiteiligen Fahrtreppen haben sich so bewährt, daß sie auch an einigen anderen Stellen eingebaut wurden, und bei den neuesten Anlagen in Berlin ist man bekanntlich auch diesem Beispiel gefolgt.

Neue Haltestellenanlagen werden in London nicht nur auf dem Papier entworfen, sondern es werden Modelle in natürlicher Größe aus leichten Hölzern zusammengebaut, damit man sich ein deutliches Bild von der Anlage machen und die Schalter und sonstigen Teile zunächst einmal probeweise anordnen kann. Ein solches Modell ist z. B. für die Zugänge zur Haltestelle Piccadilly Circus aufgebaut worden, die die umfangreichste Anlage ihrer Art ist; sie muß nicht nur 50 Mill. Fahrgäste im Jahr aufnehmen, sondern es mußte bei ihrer Anlage auch auf eine sehr erhebliche Steigerung des Verkehrs Rücksicht genommen werden, weil beide Strecken, deren Verkehr die Haltestelle aufnimmt, in absehbarer Zeit in neu zu erschließende Gegenden verlängert werden sollen.

Beim Entwurf des über Tag liegenden Teils der Haltestellen hat man Wert darauf gelegt, sie aus ihrer Umgebung herauszuheben, sie trotz der Besonderheit, die jedem der Allgemeinheit dienenden Gebäude anhängt, von den Lichtspieltheatern und Geschäftshäusern der Umgebung zu unterscheiden. Dabei hat man streckenweise auf eine gewisse Einheitlichkeit Bedacht genommen, aber die Anpassung an die örtlichen Verhältnisse nicht außer acht gelassen. Die Haltestellengebäude an der s... lichen Verlängerung der City- und Südlondon-Strecke n... Morden zeigen z. B. französischen Einfluß. Sie wer... von außen mit Scheinwerfern beleuchtet, die auf dem V... dach über dem Eingang von außen unsichtbar unt... gebracht sind. Damit die Beleuchtung voll zur Geltu... kommt, ist ein hellfarbiger Stein für die Schauseiten ... wählt, der sich leicht sauber halten läßt, eine für Lond... nicht ganz leicht zu erfüllende Forderung. Auf der V... längerung der Hampstead-Strecke nach Edgware, also na... Nordwesten, hat man dagegen beim Entwurf der Hal... stellengebäude Rücksicht darauf genommen, daß es si... dort um eine bevorzugte Wohngegend handelt, und für ... Gebäude die vornehmen Formen der Zeit des Köni... Georg oder italienische Formen als Vorbild gewäl... Die Haltestelle Edgware umgibt z. B. mit ihrem Mittelb... und zwei Seitenflügeln einen 90 × 20 m großen Vorh... ihre Schauseite wird von dorischen Säulen getragen. ... den Seitenflügeln sind Läden eingebaut.

Die Bahnhöfe der englischen Eisenbahnen sind bekan... lich sehr beliebt zur Anbringung von Plakaten, und m... hat zuweilen auf den Bahnsteigen Mühe, den Namen d... Bahnhofs zu finden; er wird von den Plakaten erdrück... Bei den Haltestellen der Untergrundbahnen hatte man z... nächst die Benutzung der Wände zu Werbezwecken au... geschlossen, man hat sich aber schließlich diese Einnahm... quelle nicht entgehen lassen wollen, doch ist dabei a... geschmackvolle Anordnung und Übersichtlichkeit gehalt... worden. Es wird anerkannt, daß das Aussehen der Halt... stellen dadurch gehoben worden ist. Wk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

— **Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Am 2. und 3 Oktober d. J. fand im Sitzungssaal der Reichsbahndirektion Stuttgart unter dem Vorsitz des Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin, als geschäftsführender Verwaltung, eine Besprechung der Vorsitzenden der Ständigen Ausschüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen statt. An den Verhandlungen nahmen teil Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Österreichischen Bundesbahnen, der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Niederländischen Eisenbahnen. Ferner waren eingeladen und erschienen Vertreter der Schwedischen, Norwegischen und Dänischen Staatsbahnen sowie der Schweizerischen Bundesbahnen. Wie wir in Nr. 27/1928, Seite 739, mitteilten, treten die letztgenannten vier Verwaltungen mit Wirkung vom 1. Januar 1929 als außerordentliche Mitglieder dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei. Die Verhandlungen dienten dem Zweck, die neuen Vereinsmitglieder über die Geschäftslage des Vereins zu unterrichten und ihre künftige Mitarbeit an den laufenden Vereinsgeschäften vorzubereiten. Die zweitägigen Verhandlungen nahmen einen allseitig befriedigenden Verlauf.

Deutschland.

— **Landeseisenbahnrat in Frankfurt (M.).** Am 3. Oktober 1928 trat in Frankfurt (M.) der Landeseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Mainz, Kassel und Frankfurt (M.) unter dem Vorsitz der letzteren, als der geschäftsführenden Direktion, zu seiner Herbsttagung zusammen. Aus den Verhandlungen ist ein Antrag auf Änderung der Tarifberechnung durch den Distelrasentunnel zwischen Flieden und Schlüchtern hervorzuheben. Die zuständige Reichsbahndirektion Frankfurt (M.) ließ erklären, daß die jetzt gewählte Berechnung Weisungen des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der damaligen Aufsichtsbehörde der Preuß.-Hess. Staatsbahn, vom Jahre 1911 und 1914 entspreche. Die damals maßgebenden Gesichtspunkte seien auch noch heute voll gültig, zumal die Unterhaltung des Distelrasentunnels alljährlic... erhebliche Summen beanspruche. Man müsse sich aber auc... davor hüten, Tarifkilometer und tatsächliche Strecke... kilometer gleichzusetzen. Der Tarifkilometer sei ein Tari... rechtlicher Begriff. Er werde nach den verschiedenste... Gesichtspunkten gebildet, in die Tarife aufgenommer... stelle damit einen Teil der Tarifbedingungen dar und hab... Rechtsbestand, nachdem die Tarife die vorgeschrieben... Veröffentlichung erfahren haben. Außerdem sei die Be... rechnungsart durch den Distelrasentunnel kein Einzel... vorgang. Auch der umgekehrte Fall, daß der Reisend... weniger Kilometer bezahle, als er tatsächlich gefahre... sei, sei nicht allzu selten. Es zeige sich dies in viele... Wahlwegsverbindungen. So bringe beispielsweise die vo... Frankfurt (M.) nach Berlin über fünf Wahlwege gültig... Fahrkarte dem Reisenden, der die Strecke über Gießen... fährt, einen tarifarischen Vorteil, der darin besteht, daß... er die Strecke von Frankfurt (M.) bis Gießen eigentlich... kostenlos fährt. Auch im Fernverkehr werde z. B. nach... Frankfurt (M.) auf den Hauptbahnhof tarifiert, obwohl... einzelne darüber hinaus gelegene Bahnhöfe der Großstadt... Frankfurt (M.) mit der gleichen Karte erreicht werden... können. Auch in anderen Verbindungen würden Tarif... zuschläge erhoben, u. a. auf dem Sylter Damm, auf der... Zahnrad-Strecke Freiburg—Neustadt. Es könne deshalb ein... berechtigtes Verlangen, die Tarifberechnung über Schlüchtern zu ändern, nicht anerkannt werden. Die Mitgliederversammlung beantragte, die Frage nach ihrer finanziellen... Seite hin erneut nachzuprüfen und in einer späteren... Sitzung des Landeseisenbahnrats zu verhandeln. Diesem... Antrag wird entsprochen werden. Mit Rücksicht auf vorgetragene Sonntagskartenwünsche wurde der Zweck und Wert der Sonntagskarte eingehend erörtert. In den Darlegungen der Reichsbahn wurden die Gründe erwähnt, aus welchen eine Beschränkung in der Auflage von Sonntagskarten geboten ist und der Wunsch auf Auflage von Sonntagskarten in beiden Richtungen unerfüllbar bleibt. Die übrigen Wünsche und Anträge bezogen sich auf Maßnahmen lokaler Natur.

— **Leistung der Reichsbahn zum Oktoberfest in München.** Der Hauptsonntag (30. September) des Oktoberfestes hat... München einen Massenbesuch von auswärts gebracht. Am...

amstag wurden außer den fahrplanmäßigen Zügen noch Festsonderzüge und 77 Bedarfszüge aus allen Richtungen als Vor- und Nachläufer gefahren. Zur Bewältigung des Verkehrs am Sonntag waren 164 Sonder- und Bedarfszüge notwendig. Insgesamt wurden im Münchner Hauptbahnhof am Samstag und Sonntag 1600 Züge abgefertigt, die insgesamt 353 000 Personen beförderten.

— **Die XXV. Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen in Duisburg und Essen.** Am 20. und 21. September hielt der Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V. (bisher: Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V.) seine diesjährige Tagung in Duisburg und Essen ab. Die Veranstaltung, die 25. ihrer Art, gestaltete sich, sowohl was den äußeren Verlauf anlangt als auch in Rücksicht auf die weitere Tätigkeit des Verbandes und seine künftige Entwicklung zu einer der bedeutsamsten Tagungen, die während des nunmehr 33jährigen Bestehens des Verbandes veranstaltet worden sind.

Aus allen Teilen des Reiches waren die Teilnehmer zusammengekommen und füllten den Festsaal des Städtischen Saalbaus in Essen bis auf den letzten Platz. Mit besonderer Genugtuung darf vermerkt werden, daß auch die maßgebenden Reichs-, Staats-, Provinzial- und Kommunalbehörden in großer Zahl vertreten waren. Auch mehrere Fachmänner aus dem Auslande wohnten unter Führung des Direktors Spängler-Wien den Verhandlungen bei.

Nachdem der Präsident des Verbandes, Generaldirektor Präger, den Anwesenden herzliche Worte der Begrüßung gewidmet hatte und in eingehenden Ausführungen auf die Wirtschaftslage Deutschlands eingegangen war, erstattete der Verbandsdirektor Oberbaurat a. D. K. A. Füller den Geschäftsbericht und ging hierbei auf einige besonders wichtige Hauptpunkte des der Versammlung in einer Vorlage gedruckt zugegangenen Berichtes ein. Dabei kam er zunächst auf den bevorstehenden Erlaß der Kraftfahrlinienverordnung, der Ausführungsanweisung zum Kraftfahrliniengesetz, zu sprechen. Er erhob die Forderung, daß dem Geltungsbereich der Verordnung und damit dem Genehmigungszwang die öffentlichen Kraftfahrbetriebe in möglichst weitem Umfange unterstellt werden, damit endlich die Möglichkeit einer sach- und zweckmäßigen Eingliederung des Kraftwagenverkehrs in den allgemeinen Verkehrsapparat eröffnet und eine Handhabe zu einer wirksamen Bekämpfung des regellosen und wilden Kraftwagenverkehrs geschaffen wird.

Als einen weiteren wichtigen Punkt des Geschäftsberichts griff der Verbandsdirektor die Frage der Straßenverkehrsregelung heraus, wobei es sich im wesentlichen um die Anerkennung des Vorfahrtrechtes der Schienenbahnen als der Massenverkehrsmittel der werktätigen Bevölkerung handelt. Weiter ging der Vortragende näher auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung ein, die in neuer Fassung seit dem 1. Oktober 1928 in Kraft getreten ist. Er kritisierte hierbei namentlich den § 18 der Verordnung, der besagt, daß auf unbeschrankten — sogar übersichtlichen — Wegeübergängen die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge auf 15 km/Std. herabgemindert werden muß, anderenfalls der Wegübergang mit Schranken zu versehen ist.

Generaldirektor Schwab-Düsseldorf hielt einen Vortrag über das Thema „Siedlung und Verkehr".

Der Vortragende ging von der Tatsache aus, daß die Schaffung geeigneten Wohnraumes noch auf lange Zeit hinaus eine der wichtigsten Aufgaben in Deutschland sein wird, und daß es deshalb wohl angebracht sei, über die gegenseitigen Beziehungen zwischen Siedlung und Verkehr Klarheit zu schaffen, damit bei Aufstellung neuer Bebauungspläne die Bedürfnisse des Verkehrs für die kommenden siedlungstechnischen Aufgaben angemessen berücksichtigt werden können. Die Ausführungen gipfelten in 10 von ihm aufgestellten Grundsätzen.

Es folgte sodann ein Vortrag des Herrn Oberbürgermeisters a. D. Plassmann-Essen über das Thema „Kreuzungen zwischen Kleinbahnen und Bahnen des allgemeinen Verkehrs".

Der Vortragende behandelte in ausführlichen Darlegungen die rechtlichen Beziehungen zwischen den an einer solchen Kreuzung beteiligten Verwaltungen. Hierzu gehört vornehmlich die Frage der Haftung der beiden Bahnverwaltungen untereinander für die Folgen von Unfällen, die Verteilung der Haftpflicht. Redner behandelte weiter die Frage der Gebührenerhebung bei Kreuzungen durch die Reichsbahn. Nach einer sich hieran anschließenden Diskussion wurde beschlossen, die Frage von den zuständigen Organen des Verbandes weiter behandeln zu lassen.

Aus den weiteren Verhandlungen ist der wichtige Beschluß der Versammlung hervorzuheben, die Tätigkeit des Verbandes auch über den bisherigen Rahmen hinaus auf die Frage des öffentlichen Kraftwagenverkehrs auszudehnen. Um die erweiterte Tätigkeit des Verbandes auch äußerlich zum Ausdruck zu bringen, wurde ferner einstimmig beschlossen, den bisherigen Namen des Verbandes: „Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V." in „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V." abzuändern.

Als Tagungsort für die nächstjährige ordentliche Hauptversammlung wurde Mannheim gewählt.

— **Zur Frage der Autostraßen.** Auf der Tagung des Deutschen Landkreistages in Rostock führte Ministerialdirektor Dr. Stapenhorst, Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, bei der Besprechung über Fragen des Straßenbaues und der Wegunterhaltung nach der „Speditions- und Schiffahrtszeitung" folgendes aus:

Die Frage der Nurautostraßen sei heute noch nicht spruchreif. Die vordringliche Aufgabe sei, das vorhandene Straßennetz den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Auf diese Aufgabe seien alle Kräfte zu verwenden. Wenn aber die wirtschaftliche und verkehrstechnische Notwendigkeit den Bau von Nurautostraßen erfordere, dann sollten auch die wegeunterhaltungspflichtigen Verbände diesen Bau als eine öffentliche Aufgabe in die Hand nehmen. Eine Finanzierung der Nurautostraßen durch Wegeabgaben halte das Ministerium nicht für tunlich.

— **Die Verwaltungsakademie Berlin** veranstaltete am 8. d. Mts. in der neuen Universitätsaula zum Abschluß ihres neunten Geschäftsjahres einen Festakt, zu dem zahlreiche Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden, der Stadt Berlin, der Universität und der Beamtenorganisationen erschienen waren. Auch Vertreter des ausländischen Beamtentums waren anwesend. Den Jahresbericht erstattete Universitätsprofessor Dr. Peters in Vertretung des erkrankten Studiendirektors Professor Dr. Kaskel. Aus dem Bericht ergab sich, daß die Tätigkeit der Akademie eine sehr umfangreiche ist und sich ständig erweitert. Reichsminister a. D. Schiffer hielt sodann die Festrede über „Verwaltungsreform und Berufsbeamtentum". Die Festrede bildete gleichzeitig den Eröffnungsvortrag der Vortragsreihe über „Probleme der Verwaltungsreform". Redner führte aus, daß an dem in der Weimarer Verfassung anerkannten Berufsbeamtentum festgehalten werden müsse. Die Notwendigkeit sparsamer Wirtschaft fordere aber eine Rationalisierung der öffentlichen Verwaltung durch eine weitgehende Verwaltungs- und Verfassungsreform, verbunden mit einer Verminderung der Beamtenzahl. Auch müsse ein technisch fortschrittlicher Amtsbetrieb Platz greifen. — Frei von Parteidienerschaft müsse der Beamte Brücke zwischen Staat und Volk bilden. Für seine Berufung dürfe nur Tüchtigkeit und Bewährung in Betracht kommen. — Vorträge des Plaßschen Bläserchors umrahmten die Festfeier.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel.** Im Monat August belief sich der Wert der Einfuhr (freier Verkehr und Veredlungsverkehr) auf 276,6 Millionen Schilling, der Wert der Ausfuhr auf 176,8 Millionen Schilling. Gegenüber dem Juli hat die Einfuhr um 31 Millionen Schilling, die Ausfuhr um 12,3 Millionen Schilling zugenommen, und dadurch hat sich das Passivum dem Vormonat gegenüber um 18,7 Millionen

Schilling erhöht. Es erreichte im August somit 99,8 Millionen Schilling, den höchsten Stand im laufenden Jahre.

In den ersten acht Monaten erreichte die Einfuhr einen Wert von 2081,6 Millionen Schilling, die Ausfuhr einen Wert von 1412,9 Millionen Schilling, das Passivum beträgt sonach bisher 668,6 Millionen Schilling und zeigt gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres nahezu keine Änderung (667,1 Millionen Schilling).

— Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

	Juni	Juli
Betriebsleistungen der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	4 071	4 469
1000 Wagenkilometer	76 586	83 012
Verkehrsleistungen der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der Personen führenden Züge	53 842	69 310
der Güterzüge	359 914	335 848
Wagengestellung: Anzahl der regelspurigen Güterwagen:		
Überhaupt	165 297	171 201
Für den Arbeitstag	6 612	6 585
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis 1000 S	48 959	56 493
Davon Personen- und Gepäckverkehr 1000 S	18 561	26 509
Güterverkehr 1000 S	30 398	29 984

Ungarn.

— Tarifbegünstigungen für Futter. Der außerordentlich trockene Sommer hat eine bedeutende Teuerung und damit eine allgemeine Beunruhigung hervorgerufen, so daß sich bereits der Ministerrat über die Mittel zur Bekämpfung der Teuerung beriet. Hauptsächlich wurde über das Ansuchen der Hauptstadt Budapest an die Regierung, den für die Hauptstadt bestimmten Waren die gleichen Tarifbegünstigungen zuzubilligen, wie sie den Export- und Transitwaren gewährt werden, verhandelt. Im Ministerrat wurde festgestellt, daß nach der übereinstimmenden Auffassung der wirtschaftlichen Kreise eine derartige Abänderung der Tarifsätze von schweren Folgen begleitet sein würde, so daß der Wunsch der Hauptstadt zum Teil schon aus diesem Grunde nicht erfüllt werden könnte. Auch würde die Herabsetzung der Tarifsätze nicht zu einem Preisrückgang führen. Die Tarifbegünstigungen für Transitwaren haben keinen Einfluß auf die innere Preisgestaltung und sind darum aus den Kombinationen gänzlich auszuschalten. Die Ausfuhrbegünstigungen aber sind so geringfügig, daß sie gleichfalls kaum in Betracht kommen, hingegen würden sie eine schwere Belastung für die Eisenbahnen bedeuten. Für Viehtransporte sind in der Vergangenheit schon wiederholt gewisse Tarifermäßigungen gewährt worden, ohne die Preise dadurch beeinflussen zu können. Die Einnahmen der Eisenbahnen würden dadurch ohne Vorteil für die Gesamtheit ungünstig beeinflußt. Es wurde auch festgestellt, daß die verschiedenen Gebühren, die die hauptstädtischen Behörden von den in die Hauptstadt eingeführten Waren einheben, das Vier- bis Fünffache dessen ausmachen, was die durch die Hauptstadt vorgeschlagenen Tarifbegünstigungen bedeuten würden. Wenn eine Ermäßigung eintreten soll, so muß diese an diesem Punkte einsetzen.

Die Eisenbahnen zeigen sich jedoch bereit, durch entsprechende Maßnahmen im Allgemeinen eine Milderung der Teuerung zu ermöglichen, und zwar durch Herabsetzung der Tarife für verschiedene Futtermittel im Inlandverkehr. Diese sind: Stroh, Maisstroh, Häcksel, Esparsette, Mühlenwicke, Futtermais, Lupine, Klee, Luzerne, Mohar, Wundklee, Futterrübe. Für diese wurde statt der tarifmäßigen 13. Klasse die 17. Klasse bewilligt, was einer Ermäßigung von 68 % entspricht.

Niederlande.

— Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen i. August 1928. Die vorläufig festgesetzten Einnahmen d. Niederländischen Eisenbahnen im Monat August d. J. unt. Gegenüberstellung der endgültigen Einnahmen im gleich. Monat des vorigen Jahres stellen sich wie folgt:

Einnahmen aus	im August 1928 (vorläufig) hfl	im August 1927 (endgültig) hfl	in 1928 + hfl
der Personenbeförderung	9 272 440	8 595 149,93	677 290,0
der Gepäckbeförderung	289 500	282 700,90	6 799,1
der Postbeförderung	347 000	325 000,—	22 000,-
der Güterbeförderung (einschließl. lebende Tiere und Leichen)	6 953 980	6 716 977,43	237 002,5
dem Telegrammverkehr	5 200	4 542,41	657,5
Außergewöhnliche Einnahmen	301 100	278 415,01	22 684,9
Zusammen:	17 169 220	16 202 785,68	966 434,3

Gesamteinnahme vom 1. Januar bis Ende August 192 115 608 944,01 hfl, Gesamteinnahme vom 1. Januar bis End. August 1927 107 737 950,47 hfl. Mithin in 1928 ein Meh. von 7 870 993,54 hfl.

Übrige europäische Länder.

— Eröffnung neuer Staatsbahnstrecken in Finnland Am 1. September wurden die 7 km lange Strecke Aavasaksa—Kauliranta, Teilstück der im Bau befindlichen Linie Karunki—Tengeliönjoki sowie die 9 km lange Hafenbahn Tornio—Röyttä dem öffentlichen Verkehr übergeben. Beide Linien gehören der finnischen Staatsbahn, liegen unweit der schwedischen Grenze und sollen das finnische Grenzgebiet mit dem Mutterland verknüpfen. Sie sind im übrigen für den Holzverkehr nach dem Hafen Röyttä von Bedeutung.

— Der neue Güter-Tarif der Estländischen Staatsbahnen wird am 1. Januar 1929 in Kraft treten. Zu dieser Zeit erscheint im Verlage „Eesti Raudtee", Reval, ein amtlicher Güter-Tarif, zum ersten Male auch in deutscher Sprache.

— Gültigkeit der Flugkarten auf tschechoslowakischen Eisenbahnen. Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Arbeitsministerium die Anerkennung der Flugkarten der staatlichen Flugverkehrsgesellschaft auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen im Falle von Störungen des Flugverkehrs ausgesprochen, ähnlich wie es für die Sendungen von Zeitungspaketen geschehen ist, welche die Bahn bei Störungen des Flugverkehrs zu ermäßigten Zeitungskarten statt zu Eilposttarifen befördert. Dieser Vorteil betrifft vorderhand nur die Strecken der staatlichen Fluglinien. Fremden Flugunternehmungen hat das Ministerium diese Vorteile bisher nicht zugebilligt.

— Aufhebung des Visums im Verkehr mit Spanien. Durch Verhandlungen der deutschen Regierung mit Spanien ist es nunmehr gelungen, mit Wirkung vom 15. Oktober eine Aufhebung des Visums im gegenseitigen Verkehr herbeizuführen.

— Verkehr mit leicht verderblichen Gütern bei den französischen Staatsbahnen. Im Jahre 1899 rüsteten die französischen Staatsbahnen 15 gewöhnliche Güterwagen als Kühlwagen aus, indem sie einen Wärmeschutz aus Kork und einen Eisbehälter einbauten. Diese Wagen wurden gegen eine Gebühr von 125 Fr. monatlich an Unternehmen vermietet, die die Gewähr übernahmen, die Wagen mit 2,5 oder 4 t je nach der Art des Guts zu beladen. Das Eis mußten sie selbst liefern. Die Wagen fanden Anklang, namentlich für den Versand von Butter aus dem Bezirk von Surgères und von Fischen aus dem Hafen La Rochelle. Um auch den Versendern von kleineren Mengen empfindlicher Güter ent-

enzukommen, wurde ein Sammelverkehr mit Kühlwagen gerichtet; für diese Wagen lieferte die Verwaltung das , und die Benutzer hatten einen Zuschlag von 8 bis 10 % Fracht zu zahlen. Die Zunahme des Verkehrs gab Anzu verbesserter Bauart der Wagen, die zum Teil durch e Wand in zwei Abteile, eins für Milch und Fleisch und s für Fisch, getrennt wurden. An große Versender wurauch gewöhnliche Güterwagen vermietet, um von diesen bst als Kühlwagen ausgerüstet zu werden. Auf diese Art rde es z. B. Schlachthäusern in der Provinz ermöglicht, ris mit Fleisch zu beliefern; auch die Molkereien machten den Möglichkeiten, ihre Erzeugnisse auf größere Entnung zu versenden, ausgiebigen Gebrauch. Bei Ausch des Krieges liefen 50 Kühlwagen bei den Staatsmen, seitdem ist ihre Zahl beträchtlich erhöht worden. beträgt heute 411, ohne die 100 Wagen, die dauernd rmietet sind. Seit dem 1. März d. J. werden diese Wagen n einer eigens zu diesem Zweck gegründeten Gesellaft, der „Société d'exploitation des wagons frigoriques du réseau de l'Etat" verwaltet. Außerdem laufen e Anzahl Privatwagen mit Kühleinrichtung auf dem tz der Staatsbahnen. Um den Verkehr mit leicht verrblichen Gütern zu fördern, haben sich die Staatsbahnen Bau einiger Kühlhäuser beteiligt. Zur Zeit treffen in ris täglich im regelmäßigen Verkehr mehr als 30 Wagen frischem Fleisch, wovon 12 besonders für die Berderung von Fleisch eingerichtet sind, zehn Wagen mit lkerei-Erzeugnissen, zehn Wagen mit Fisch auf den recken der Staatsbahnen ein. Im Sommer ist die Zahl rartiger Wagen noch höher. Zweckmäßig gebaute Tafe haben dazu beigetragen, diesen Verkehr zu beleben d zu fördern.

— **Das erste Halbjahr 1928 im Personenverkehr der nglischen Eisenbahnen.** Bei Veröffentlichung der monatchen Eisenbahnstatistik für den Juni gibt das englische erkehrsministerium zugleich einen Überblick über den ersonenverkehr der Vollspurbahnen von England, Schottnd und Wales, einschließlich der Metropolitan-Eisenbahn, er ausschließlich der Metropolitan District-Eisenbahn nd der sonstigen Londoner Schnellbahnen. Die Zahl der eisenden im ersten Halbjahr, einschließlich derjenigen it Arbeiterkarten, aber ohne die Inhaber von Dauerarten, betrug 430 333 966, 5 948 011 oder 1,4 % mehr als n gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Dabei haben die eisen zum vollen Fahrpreis an Zahl um 20 203 150 oder 3,45 % abgenommen, die Reisen mit Wochenend- und anren Fahrkarten zu ermäßigten Preisen aber, die die Zahl on 150 429 004 erreichten, während die Zahl der vollbehlten sich nur auf 129 973 120 belief, um 21 118 728 oder m 16,33 % zugenommen. Die Werbetätigkeit der Eisenahnen durch Ausgabe von Fahrkarten zu ermäßigtem reis hat also den Erfolg gehabt, die Reiselust anzuregen. ies ist aber nicht so weit gegangen, daß dadurch die Einahmen aus dem Personenverkehr gegen das Vorjahr ätten gesteigert werden können. Die Mehreinnahmen aus lem Wochenend- und sonstigen Ausflugverkehr, mit 803 906 Pfd. Sterl., (1 086 800 Pfd. Sterl. oder 16,18 % iher als im Vorjahre), konnten den Rückgang der Einahmen aus dem Verkehr zum vollen Fahrpreis, die 3 361 627 Pfd. Sterl., (1 115 307 Pfd. Sterl. oder 7,7 % weiger als im Vorjahr) betrugen, nicht ausgleichen. Arbeiterahrkarten haben mit 1 725 908 Pfd. Sterl., 78 070 Pfd. Sterl. ehr als im ersten Halbjahr 1927 eingebracht, woraus man wohl auf eine Abnahme der Arbeitslosigkeit schließen darf. Daß die wirtschaftliche Lage Englands sich zu bessern beginnt, daß die Folgen des Ausstands in den Kohlenbergwerken im Jahre 1926, die heute noch fühlbar sind, nahezu überwunden sind, geht auch aus einem Bericht aus Bankkreisen hervor, der für die Zukunft eine Besserung voraussagt. Die Einnahmen aus Dauerkarten, 4 992 908 Pfd. Sterl., waren um 123 217 Pfd. Sterl. oder 2,41 % niedriger als 1927, und auch der Paket- und sonstige Güterverkehr, der mit Personenzügen bedient wird, brachte 9197 Pfd. Sterl. oder 0,13 % weniger ein. Im ganzen betrugen die Einnahmen der ersten sechs Monate des Jahres 1928 ohne die Gebühren der Post 37 176 610 Pfd. Sterl., 81 447 Pfd. Sterl. oder 0,22 % weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs.

— **Kohlenverkehr in England.** In einer Ansprache bei einer Festlichkeit hat Sir F. Pole, der Leiter der englischen Großen Westbahn, erwähnt, daß in den siebziger Jahren die Kohlenzechen von Südwales jährlich 20 Mill. t Kohle förderten; in den achtziger und neunziger Jahren stieg diese Menge auf 30 und 40 Mill. t. Das neue Jahrhundert brachte in seinem ersten Jahrzehnt einen Sprung auf 70 Mill. t Jahresförderung und diese Steigerung hielt bis zum Ausbruch des Krieges an. 40 Jahre lang haben die Eisenbahnen Vorkehrungen treffen müssen, um eine Mill. t jährlich mehr als im vorhergegangenen Jahre abzufördern. Im Jahre 1927 ist aber die Förderung auf 46 Mill. t und damit auf den Stand des Jahres 1906 zurückgegangen. Unter diesem Tiefstand der Urerzeugung hat natürlich die Große Westbahn, der die Abförderung der Kohle und ihr Umschlag in den Häfen zufällt, schwer zu leiden. Wie Sir F. Pole an anderer Stelle hervorhob, ist das Kapital, das sie in baulichen Anlagen, in Wagen und Lokomotiven, in dem Umschlag von Eisenbahn zu Schiff dienenden Vorkehrungen angelegt hat und das sie verzinsen muß, dasselbe geblieben, obgleich der Verkehr auf zwei Drittel dessen, wofür die Anlagen usw. eingerichtet sind, gesunken ist. Die Eisenbahnen arbeiten mit der Regierung zusammen, um dem Kohlenbergbau die Möglichkeit zu geben, wieder auf seine frühere Höhe zu kommen.

— **Eisenbahnwagen mit Werbebemalung.** Ein englisches Werbeunternehmen ist an die englischen Eisenbahngesellschaften mit dem Antrag herangetreten, ihm zu erlauben, die Seitenflächen der Güterwagen zu Reklamezwecken ausnutzen zu dürfen. Ein solcher Vorschlag ist nicht neu, er ist schon wiederholt gemacht worden, und er ist sowohl von seiten der Eisenbahn wie auch vom Standpunkt des Werbewesens von erheblicher Bedeutung. Wenn seine Durchführung auf die bedeckten Güterwagen beschränkt würde, stünden allein schon die Wandflächen von über 90 000 Wagen zur Verfügung, um auf ihnen Reklame-Aufschriften anzubringen, und wenn sie auf die Gesamtheit der bahneignen Wagen ausgedehnt würde, stiege diese Zahl sogar auf über 720 000. Bei den offenen Wagen würden freilich Beschriftung und Bilder zu Werbezwecken weniger in Frage kommen. Da die Wagen beständig in Bewegung sind, eignen sie sich insofern zur Werbung, als sie den Hinweis auf bestimmte Waren, den sie vermitteln sollen, durch das ganze Land tragen. Die Zeitschrift „Modern Transport" ermahnt die Eisenbahngesellschaften schon heute, ehe sie noch eine Entscheidung getroffen haben, ob sie auf den Antrag des Werbeunternehmens eingehen wollen, darauf zu achten, daß die Bemalung der Wagenseiten mit Takt und Geschmack vorgenommen wird; Geschmacklosigkeiten, wie sie sonst im Werbewesen vorkommen, müßten vermieden werden. Die Eisenbahngesellschaften müßten sich natürlich einen Teil der Flächen vorbehalten, um darauf ihre Eigentumsmerkmale und sonstige dienstliche Aufschriften anzubringen. Im übrigen würden sie aber neben den Gebühren, die ihnen das Werbeunternehmen zu zahlen hätte, auch insofern einen Vorteil haben, als dieses Unternehmen nicht nur den Anstrich der ihm überlassenen Flächen auszuführen, sondern ihn auch zu unterhalten hätte. Da die englischen Eisenbahnen jährlich gegen 9300 t Farbe verbrauchen, wäre diese Ersparnis nicht zu unterschätzen.

Fremde Erdteile.

— **Änderung der Spurweite der Kongo-Eisenbahn.** Die 400 km lange Strecke Matadi—Léopoldville der Kongo-Eisenbahn ist seiner Zeit in 75 cm Spurweite angelegt worden. Um den Verkehr mit den benachbarten Meterspurbahnen zu erleichtern, hat man sich entschlossen, die seit 1898 im Betrieb befindliche Strecke in Meterspur umzubauen. 7000 Mann sollen bei diesen Arbeiten beschäftigt sein, doch soll es immerhin noch bis 1931 dauern, ehe durchgehender Verkehr mit Meterspur-Fahrzeugen möglich sein wird.

— **Das erste Halbjahr 1928 bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Nach dem wenig günstigen Verlauf des Jahres 1927 hat das erste Halbjahr 1928 die Erwartungen

erfüllt, die man in bezug auf den Eisenbahnverkehr und seine wirtschaftlichen Ergebnisse gehegt hatte: sowohl der Verkehr wie auch die Einnahmen sind zurückgegangen. Sehr vorsichtige Schätzungen hatten angenommen, daß im zweiten Vierteljahr die Zahl der beladenen Wagen um 3,5 % steigen würde; diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt, die Zunahme betrug nur 2,5 %. Für das dritte Vierteljahr sind die Schätzungen, die von Vereinigungen der Versender aufgestellt worden sind, etwas günstiger, woraus man schließen kann, daß das geschäftliche Leben sich vorteilhaft entwickeln wird, was seinen Einfluß auf den Eisenbahnverkehr nicht verfehlen kann. Wenn die amerikanischen Eisenbahnen für das erste Halbjahr 1928 über höhere Reineinnahmen berichten können, so ist das nur möglich, weil die Betriebsausgaben durch Sparmaßnahmen niedrig gehalten worden sind. Die westlichen Eisenbahnen haben z. B. für die ersten fünf Monate des Jahres — weitere Angaben liegen noch nicht vor — eine Zunahme der Reineinnahmen um 0,2 % zu verzeichnen gehabt, wobei die Betriebseinnahmen um 1,5 % zurückgegangen sind. Die Folge war, daß die Reineinnahmen von 113 519 000 Dollar auf fast 126 000 000 Dollar gestiegen sind. Bei den südlichen und östlichen Eisenbahnen sind dagegen die Roheinnahmen gesunken, und trotz einschneidender Sparmaßnahmen konnten auch die älteren Zahlen der Reineinnahmen nicht erreicht werden. Bei diesen Eisenbahnen waren die Roheinnahmen um 103 000 000 Dollar niedriger als in den ersten fünf Monaten des Jahres 1927; seit 1922 hat nur das Jahr 1925 in diesem Zeitraum noch niedrigere Einnahmen gebracht. Die Betriebsausgaben waren mit 1 830 579 871 Dollar um fast 92 Mill. niedriger als in den ersten fünf Monaten des Jahres 1927 und sogar um fast 200 Mill. niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1923. Wenn man bedenkt, daß der Verkehr ausreichend bedient worden ist, und daß die Löhne erhöht worden sind, ist die Beschränkung der Betriebsausgaben bemerkenswert. Freilich hat die bauliche Unterhaltung zurückgestellt werden müssen; da jedoch die Anlagen alle in gutem Zustande waren, kann man eine Zurückhaltung auf diesem Gebiete einige Zeit mit ansehen. Mit niedrigen Betriebseinnahmen geht neben einer Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten in der Regel auch große Zurückhaltung in der Erhöhung des Anlagekapitals Hand in Hand. Ankäufe von Betriebsmitteln, die zu Lasten des Anlagekapitals gehen, sind in der letzten Zeit ganz ungewöhnlich niedrig gewesen. Am größten waren die Anschaffungen im Jahre 1923, als starker Verkehrszuwachs zur Vermehrung der Zahl von Lokomotiven und Wagen zwang. In den nächsten vier Jahren wurden durchschnittlich in den ersten fünf Monaten 782 Lokomotiven neu beschafft, im Jahre 1928 betrug aber die entsprechende Zahl nur 670. Ende Mai liefen in dem genannten Zeitraum durchschnittlich Bestellungen auf 445 Lokomotiven, Ende Mai 1928 aber nur auf 113. Die entsprechenden Zahlen für Güterwagen waren, was Neulieferungen anbelangt, 48 800 für die Jahre 1924 bis 1927 gegen 21 873 im Jahre 1928, und was Bestellungen betrifft, 39 306 in den früheren Jahren gegen 17 847 im Jahre 1928. Haben also die Eisenbahnen in der letzten Zeit unter einem Rückgang im Wirtschaftsleben zu leiden gehabt, so sind davon noch viel schwerer die Fabriken für Eisenbahnbedarf getroffen, und man hofft daher nicht nur im Interesse der Eisenbahnen, sondern noch mehr wegen ihrer Lieferwerke auf eine baldige Besserung der Lage.

— **Eisenbahn-Fährverkehr mit der Insel Kuba.** Zwischen Havanna und Key West besteht bereits ein Eisenbahn-Fährverkehr, mit dessen Hilfe Wagenladungsgüter zwischen der Insel und den Vereinigten Staaten befördert werden. Der Betrieb wird von den kubanischen Eisenbahnen geleitet, die in Key West eigene Umschlaganlagen errichtet haben. Neuerdings hat sich in New York eine Gesellschaft gebildet, die eine zweite Fährverbindung zwischen Kuba und den Vereinigten Staaten einrichten will, und zwar soll der Verkehr auf festländischer Seite von New Orleans ausgehen, so daß auch das mittlere und westliche Nordamerika mit Kuba in unmittelbare Verbindung gebracht wird. Die Fährschiffe, die bereits in England im Bau sind, haben drei Decks und können 85 Eisenbahnwagen aufnehmen. Im Gegensatz zu den auch an anderen Stellen vorhandenen Fähren sind die neuen Schiffe nicht für eine Überführung der Eisenbahnwagen mit Hilfe von Landbrücken eingerichtet, sondern die Wagen sollen mit Kränen übergeladen werden, was erheblich schneller gehen soll. Auch die Umschlaganlagen in Havanna für den neuen Verkehr sind im Bau. Man erwartet von dem Fährdienst eine erhebliche Förderung des Verkehrs zwischen Kuba und dem Mississippi-Tal, namentlich soll Rohzucker von Kuba zur Verarbeitung nach Amerika übergeführt werden. Der Betrieb soll noch in diesem Jahre aufgenommen werden.

Wasserverkehr.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen** in den ersten neun Monaten des Jahres 1927 und 1928. Der Eingang an Seeschiffen betrug in den ersten neun Monaten:

	Hamburg		
1927:	11 687 Schiffe mit	14 654 531	NRT
1928:	13 328 „ „	16 189 747	„
	+ 1 641 Schiffe mit	+ 1 535 216	NRT
	Rotterdam		
1927:	9 938 Schiffe mit	16 034 645	NRT
1928:	9 229 „ „	15 494 425	„
	— 709 Schiffe mit	— 540 220	NRT
	Nieuwe Waterweg		
1927:	12 079 Schiffe mit	19 141 677	NRT
1928:	11 298 „ „	18 526 857	„
	— 781 Schiffe mit	— 614 820	NRT
	Antwerpen		
1927:	8 585 Schiffe mit	14 914 924	NRT
1928:	8 366 „ „	14 815 209	„
	— 219 Schiffe mit	— 99 715	NRT

Allgemeines.

— **Die erste elektrische Lokomotive,** die im praktischen Dienste stand, ist Ende vorigen Jahres nach einer Dienstzeit von 45 Jahren aus dem Betrieb gezogen worden. Wir entnehmen den Ausführungen der „Siemens Zeitschrift“ hierüber folgendes:

Im Jahre 1879 zeigte die Firma Siemens & Halske auf der Berliner Gewerbeausstellung zum erstenmal eine elektrische Lokomotive, die dort als Ausstellungs-Rundbahn verkehrte. Erst drei Jahre später entschloß sich als erstes

Die erste elektrische Grubenlokomotive.

Werk, das die Elektrizität in den Dienst der Fördertechnik stellte, das Steinkohlenbergwerk Zauckerode (i. Sa.) für die Kohlenförderung eine elektrische Grubenlokomotive zu beschaffen, und gab diese bei der Firma Siemens & Halske in Auftrag. Am 1. September 1882 ist diese Loko-

tive in Betrieb gekommen und hat seit dieser Zeit bis m November 1927 ununterbrochen Dienst getan. Sie tte ihren Dienst auch noch weiter versehen können, nn nicht die Strecke, auf der die Lokomotive verkehrte, ch Erschöpfung der Kohlenvorräte stillgelegt worden ire.

Der wirtschaftliche und technische Erfolg dieser ersten komotive veranlaßte in den darauffolgenden Jahren ne ganze Reihe von Werken, dem Beispiel von Zauckede zu folgen. So führte z. B. noch in demselben Jahre 882) das Steinkohlenbergwerk konsolidierte Paulus henzollern in Oberschlesien und zwei Jahre später 884) das Kalisalzbergwerk Neustaßfurt elektrische Förrung ein. Von diesem Zeitpunkt an begann sich die elekische Lokomotive immer mehr auszubreiten, indem nicht ur Grubenbetriebe, sondern auch andere Unternehmungen ch diese neue Förderart nutzbar machten.

Das Steinkohlenbergwerk Zauckerode hat jetzt in danenswerter Weise diese Lokomotive der Erbauerin wieder eschenkt, und sie wird jetzt im Ehrenhof des Verwaltungsebäudes der Siemens-Schuckertwerke in Siemensstadt aufestellt.

Selbstverständlich sind an dieser ersten Lokomotive im aufe ihrer 45 Dienstjahre den Fortschritten der Technik ntsprechend manche Verbesserungen vorgenommen worn, jedoch ist sie im großen und ganzen noch in ihrer rsten Gestalt vorhanden.

Rechtspflege.

— **Pflichten eines Kraftwagenführers bei Annäherung n einen Wegübergang in Schienenhöhe.** Nach den Urteilseststellungen konnte der die Dorfstraße zu ebener Erde reuzende Schienenweg zur Zeit des Unfalls in seinem in ler Fahrtrichtung des Angeklagten links von der Straße inter der H.'schen Wirtschaft liegenden Teile erst etwa 6 m or dem Bahnübergang eingesehen werden. Es herrschte euchtes, nebeliges Wetter. Im Wiesengrunde über der Bahnlinie in der Richtung nach Wernshausen lag Nebel. Durch liesen war die Übersicht von der etwa 60 m vom Bahnübergange entfernten „Kurve" aus erschwert. Die Dorfstraße war damals stark ausgefahren und schlüpfrig. Der von dem Angeklagten gelenkte Kraftwagen hatte infolge seiner starken Besetzung ein Gewicht von etwa 42 Zentnern. Er war nur mit einer Zweiradbremse versehen. Der Wind wehte von Schmalkalden her. Der Bahnübergang war durch keine Schranke gesichert. Alle diese ungünstigen Verhältnisse waren dem Angeklagten, der an der Unfallstelle schon öfters vorbeigekommen war, bekannt. Er wußte auch, daß der fahrplanmäßig um 11 Uhr vormittags von Wernshausen abfahrende Zug etwa zu jener Zeit den Bahnübergang „passieren" mußte. Seine Ehefrau hatte ihn vor der Abfahrt von Schmalkalden sogar noch besonders darauf aufmerksam gemacht. Mit Recht konnte daher die Strafkammer annehmen, daß zur Zeit des Unfalls eine Häufung von Gefahrquellen vorlag und daß der Angeklagte aus diesem Grunde zu ganz besonderer Vorsicht verpflichtet war. Es kann auf sich beruhen, ob der Angeklagte, wie die Strafkammer auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen Geppert als möglicherweise wahr angenommen hat, bei der von ihm angegebenen Geschwindigkeit von 10 bis 15 km den Kraftwagen aus der Entfernung von etwa 5 bis 6 m vor dem Bahnübergang auf 1½ m, also noch vor den Schienen hätte zum Stehen bringen können, wenn er sofort gebremst hätte. Der Angeklagte selbst hat eine dahingehende Möglichkeit im Hinblick auf die schlechte Beschaffenheit der Dorfstraße und das Gewicht des Kraftwagens nicht als gegeben erachtet. Jedenfalls wird die Annahme eines die Strafbarkeit begründenden fahrlässigen Verschuldens des Angeklagten schon durch die Feststellung der Strafkammer getragen, daß er den Kraftwagen nicht kurz vor dem Bahnübergang freiwillig zum Halten gebracht hat. Der § 18 Abs. 3 KraftfahrzVO. 1923 regelt für Fälle der dort gegebenen Art nicht erschöpfend die Pflichten des Kraftfahrers. Vielmehr bestimmt sich die Art des in derartigen Fällen ihm zuzumutenden Verhaltens nach der Lage des Einzelfalles und nach der Allgemeinen Sorgfaltspflicht, die ihm die Rücksichten auf den Straßen- und Eisenbahnverkehr auferlegen. Ist der Kraftwagenführer im Begriffe, sich in eine Gefahrzone besonderer Art zu begeben, so ist von ihm gegebenenfalls zu fordern, daß er vor dem Beginne dieser Gefahrzone seinen Wagen so lange anhält, bis er sich in geeigneter Weise zuverlässige Kenntnis davon verschafft hat, ob nicht von irgend einer Seite ein Hindernis auf seine Fahrbahn gelangen kann. Diese Voraussetzungen sind aber gegeben, wenn der Kraftwagenführer, — wie dies bei dem Angeklagten der Fall war — obschon er mit der jeden Augenblick möglichen Annäherung eines fälligen Zuges rechnen muß, mit seinem Wagen einen durch keine Schranke gesicherten Eisenbahnübergang überqueren will und die rechts oder links seiner Fahrbahn liegenden Teile des Schienenweges erst wenige Meter vor dem Eisenbahnübergang einzusehen imstande ist. Gleichwohl hat der Angeklagte, wie auf Grund seiner eigenen Angaben festgestellt ist, überhaupt nicht vor dem Bahnübergang anhalten, sondern, wenn auch mit einer Geschwindigkeit von unter 10 km, über ihn hinwegfahren wollen. Hiernach hat er der ihm nach dem Ausgeführten obliegenden Sorgfaltspflicht nicht genügt. Hätte er kurz vor dem Bahnübergang angehalten, so hätte er das nach den Urteilsfeststellungen etwa 150—200 m vor dem Bahnübergang vom Lokomotivführer in Gang gesetzte Läutewerk des Zuges gehört, das infolge des ungünstigen Windes während der Fahrt durch das Eigengeräusch des Kraftwagens übertönt worden war. Er hätte aber auch, wie weiter festgestellt ist, von seinem Haltepunkt aus den links vom Bahnübergange gelegenen Teil des Schienenwegs einsehen und deshalb das Herannahen des Zuges wahrnehmen können. Dann wäre der Zusammenstoß vermieden worden. Da der Angeklagte, wie bereits dargelegt ist, nach der tatsächlichen Auffassung der Strafkammer alle die aufgeführten ungünstigen Umstände kannte, die die Annahme einer ganz besonderen Gefahrenzone und damit die Verpflichtung zum vorübergehenden Anhalten des Kraftwagens vor dem Eintritt in die Zone begründeten, kann keine Rede davon sein, daß die Strafkammer die an die Sorgfaltspflicht des Angeklagten zu stellenden Anforderungen überspannt hätte.

Auch die sonstigen Voraussetzungen des § 230 StGB. sind einwandfrei nachgewiesen (RG. 27. September 1927 — 1 D 660/1927). P.

— **Keine Haftpflicht der Bahn bei Schwellenarbeiten.** Die Firma E., Mitglied der Tiefbauberufsgenossenschaft, hatte durch Vertrag mit der beklagten Reichsbahn den Schwellenumbau des Gleises B—N zwischen zwei Bahnhöfen übernommen und bei diesen Arbeiten u. a. ihren Arbeiter Z. verwendet. Dieser und sein Mitarbeiter S. waren mit dem Teeren der Schwellen, die zum Umbau bestimmt und in dem freien Zwischenraum zwischen dem erwähnten und einem nördlich von ihm befindlichen Ausziehgleis gelagert waren, beschäftigt, als eine auf diesem herkommende Leermaschine eine Schwelle erfaßte und gegen Z. schleuderte, der eine erhebliche Verletzung erlitt. Die Berufsgenossenschaft verlangt Ersatz ihrer Aufwendungen. Die Klage wurde vom Landgericht abgewiesen; die Klägerin legte Berufung ein. Das Oberlandesgericht wies die Berufung zurück und trat dem Standpunkt des Landgerichts bei, das Alleinverschulden des Z. annahm und eine Steigerung der Betriebsgefahr der Eisenbahn verneinte.

Nicht die Beklagte, sondern die Firma E. war die Unternehmerin der Schwellenumbauarbeiten. Die Mitwirkung der Beklagten hatte sich darauf beschränkt, die neu einzubauenden Schwellen anzufahren, abzuladen und aufzustapeln und den Zeugen H. mit der Beaufsichtigung der Arbeiten zu beauftragen. Die Stapelung erfolgte in dem etwa 3,60 m betragenden lichten Zwischenraum zwischen den beiden Gleisen und zwar in der Weise, daß sie der Länge nach parallel zu diesen längs der südlichen Schiene des Ausziehgleises gelagert wurden. Die Entfernung bis zu diesem betrug zwar nur etwa eine Handbreite, war aber genügend, um eine Berührung der Schwellen, solange sie in dieser Lage blieben, durch eine vorüberfahrende Maschine zu verhüten. Z. war kein Neuling in der ihm übertragenen Arbeit und sonst äußerst tüchtig. Die geringe Verschiebung der Schwelle hatte er erkannt oder er hätte sie erkennen können; ebensogut wie S., der ihn noch obendrein auf die Gefahr aufmerksam machte, aber die Antwort erhielt, da kommt nicht gleich etwas. Es wäre für

Z. ein leichtes gewesen, die Schwelle hereinzuziehen. Z. hat jedoch in unentschuldbarer Weise den Dingen ihren Lauf gelassen und durch unverantwortlichen Leichtsinn selbst den Unfall verschuldet.

Die Lagerung der Schwellen und die Arbeiten an ihnen außerhalb des Bereichs der Schienen wäre für die Arbeiter wegen der Notwendigkeit zwecks Verbringung der Schwellen an die Umbaustelle die vielbefahrenen Gleise wiederholt zu überschreiten, mit einer größeren Gefahr verbunden gewesen. Die Lokomotive war vor dem Unfall fünfmal anstandslos an den Schwellenstapeln vorbeigefahren. Sollte darauf durch S. oder Z. der gefahrdrohende Zustand verursacht worden sein, so kann hierfür die Beklagte nicht verantwortlich gemacht werden. Wenn aber die Schwelle sich infolge der durch die vorbeifahrende Maschine verursachten Erschütterung verlagert hat, so war das ein Zwischenfall, mit dem Z. nicht nur rechnen mußte, sondern von dem er auch Kenntnis hatte. Die Lagerung der Schwellen bedeutete keine Erhöhung der Betriebsgefahr. Zudem war eine Bahnaufsicht da; auch die Lokomotive fuhr nicht unzulässig schnell.

Der Unfall ist ausschließlich auf das Verschulden des Z. zurückzuführen; § 254 BGB. scheidet zugunsten der Bahn aus. (Urt. OLG. Nürnberg (1. Zivilsenat) vom 20. März 1928 Ber. Reg. Nr. L. 458/27. Dr. E.

— **Ein Kantinenbetrieb auf Bahngebiet, der hauptsächlich von Bahnbediensteten und Besuchern des Güterbahnhofs besucht wird, fällt nicht unter § 33 GewO., auch wenn die Einrichtung lediglich zur Erschließung einer Einnahmequelle erfolgt ist.** Die Rüge der Verletzung der §§ 6 und 33 GewO. ist begründet. Nach den tatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters hat der Angeklagte auf dem Güterbahnhof Bunzlau seit 1925 eine Kantine gepachtet, die aus einem ausrangierten Güterwagen und einer Wellblechbaracke besteht. Sie befindet sich auf dem Gelände der Eisenbahn und wird hauptsächlich von Bahnbeamten und solchen Leuten benutzt, die auf dem Güterbahnhof zu tun haben, ist aber auch anderen Personen zugänglich. Der Angeklagte hat seit 1925 in der Kantine auch Bier und andere alkoholische Getränke, teilweise zum Verzehren an Ort und Stelle verkauft.

Der Vorderrichter ist der Ansicht, daß der Kantinenbetrieb unter § 33 GewO. falle und daher konzessionspflichtig sei, weil nach der Auskunft des Betriebsamts 1 Görlitz die Eisenbahnverwaltung die Kantine eingerichtet habe, um der Reichsbahngesellschaft eine sich bietende Einnahmequelle zu erschließen und um den Pächter, einem abgebauten Eisenbahnbediensteten, eine Existenzmöglichkeit zu gewähren, nicht aber um den Eisenbahnbeamten und den auf dem Güterbahnhof tätigen Leuten Gelegenheit zu geben, ihre Bedürfnisse an Speisen und Getränken und zum Ausruhen zu befriedigen, also nicht um eine Wohlfahrtseinrichtung zu errichten.

Der Vorderrichter hat offenbar den Begriff des Gewerbebetriebes im Sinne des § 6 GewO. verkannt. Dort heißt es: „Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen". Entsprechend bestimmt § 16 Abs. 5 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 (RGBl. II, 272): „Die Vorschriften der Gewerbeordnung sind auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn nicht anzuwenden."

Nach der Ansicht des Revisionsgerichts gehört der vorliegende Kantinenbetrieb zum Gewerbebetrieb der Deutschen Reichsbahn. Dieser Begriff ist keineswegs so eng auszulegen, wie es der Vorderrichter getan hat. Es gehören zu diesem Betriebe alle Einrichtungen, welche von der Reichsbahn zur Förderung ihres Betriebes getroffen worden sind, wenn sie nur nicht völlig aus dem Rahmen einer Eisenbahnunternehmung herausfallen, wenn die betreffende Einrichtung nur nicht ohne jede Beziehung zum Gewerbebetriebe der Eisenbahn steht. Solche Beziehungen sind indessen bei einer auf Bahngelände errichteten und hauptsächlich von Bahnbediensteten und Besuchern des Güterbahnhofs besuchten Kantine unbedingt vorhanden. Wenn der Vorderrichter den Zweck der Einrichtung der Kantine in erster Reihe darin erblickt, daß die Reichsbahn Geld verdienen wollte, so schließt dies n nur einen Gewerbebetrieb nicht aus, sondern gehört radezu zu einem solchen. Die von der Reichsbahn erziel Pachtgelder kommen ja ihrem Betriebe als solchem zug

Wenn der Vorderrichter weiter ausführt, die Kant sei entsprechend der Auffassung der Reichsbahn ke Wohlfahrtseinrichtung und deshalb konzessionspflich im Sinne des § 33 GewO., so stellt er für das Tatbestan merkmal des Gewerbebetriebes ein Erfordernis auf, welch das Gesetz — die Gewerbeordnung — überhaupt ni kennt. Dieser Begriff ist offenbar aus der Verfügung Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Oktober 19 entnommen, welche durch Verfügung des Ministers Innern vom 28. Oktober 1914 (Pr. Min. Bl. d. i. Ver 1914, S. 287, Ziff. 161) den Regierungspräsidenten z Kenntnis gegeben worden ist. Diese Verfügung enth lediglich eine das Gesetz auslegende Verwaltungsbesti mung, die für den Strafrichter nicht bindend ist. Sie wi mit Rücksicht auf die kaufmännische Umstellung d Reichsbahnbetriebes der heutigen Sach- und Rechtsla nicht mehr gerecht. Dasselbe gilt von der vom Oberland gericht Naumburg am 13. Mai 1905 erlassenen Entsch dung (Gewerbearchiv 6, 205). Das Reichsgericht hat si in seiner Entscheidung in RGSt. 58 S. 137 ebenso wie d OLG. Breslau in 18/3 S. 15/26 lediglich mit der Frage b faßt, in wieweit die der Personenbeförderun dienenden Einrichtungen nicht konzessionspflichtig i Sinne des § 33 GewO. sind.

Nach alledem war der vorliegende Kantinenbetrieb a Hilfsbetrieb der Reichsbahn nicht konzessionspflichti wobei es, wie das Reichsgericht auch in der vorerwähnte Entscheidung ausgeführt hat, unerheblich ist, daß die Ka tine nebenbei auch von Nichtbeamten und solchen Pe sonen, die auf dem Güterbahnhof nichts zu tun hatten, b sucht wird.

Die Verurteilung des Angeklagten wegen Vergehen gegen § 33 GewO. in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Not verordnung vom 24. Februar 1923 (RGBl. I S. 147) ist z Unrecht erfolgt (OLG. Breslau 22. Februar 1927 — 18 3. S. 26/27). P.

— **Keine Haftung der Eisenbahn bei Fingerquetschung wenn grob fahrlässiges Verhalten des Verletzten mitgewirkt hat.** Am 1. Oktober 1926 ist der bei der Klägerin einer Berufsgenossenschaft, versicherte Sattler L. auf den Wege zur Arbeitsstelle auf dem Bahnhof Lankwitz beim Besteigen eines Zuges dadurch verunglückt, daß ihm der Zeigefinger der rechten Hand von der zuschlagenden Abteiltür gequetscht wurde. Die Klägerin fordert gemäß § 1542 RVO. von der Beklagten Ersatz.

Den Entscheidungsgründen des Kammergerichts entnehmen wir folgendes. Wenn es sich auch um einen Betriebsunfall im Sinne des § 1 RHG. handelt, so ist doch eine Haftung der Beklagten aus keinem der in Betracht kommenden Rechtsgründe gegeben, weil der Unfall ausschließlich auf die eigene Unvorsichtigkeit des Verletzten zurückzuführen ist. Es ist ein großes Verschulden, wenn jemand beim Einsteigen in einen Zug ohne jede Vorsichtsmaßnahme den Türrahmen in einer Weise umfaßt, daß die Hand oder ein Teil davon durch ein plötzliches Zuschlagen der Tür gequetscht werden kann. Dies hat aber der Verletzte im vorliegenden Falle getan. Die Schuld wird auch dadurch nicht verringert, daß der Türgriff niedrig angebracht ist; denn er bleibt auf alle Fälle erreichbar und es bestehen auch sonst genügend Möglichkeiten, die Tür ungefährdet zu schließen. Dafür, daß der Fahrdienstleiter den Zug zu früh hat abfahren lassen, hat die Beweisaufnahme keine Anhaltspunkte ergeben; der Verletzte bekundet auch selbst, daß er bereits mit beiden Füßen im Abteil gestanden habe, als der Zug angefahren sei. Irgendwelche die Betriebsgefahr erhöhende Umstände liegen hiernach nicht vor; auch die normale Betriebsgefahr fällt im Verhältnis zu dem eigenen groben Verschulden des Verletzten als mitwirkend nicht ins Gewicht, da sie durchaus im Rahmen dessen liegt, worauf der Verletzte den Umständen nach hätte rechnen müssen (KG. 21. April 1928 — 5 U. 2355/28). P.

Bücherschau.

— **Elektrischer Bahnbetrieb.** Sonderheft des „Organ r die Fortschritte des Eisenbahnwesens".

Im Heft 17 des lfd. Jahrg. des „Organ" ist eine Sammg von Abhandlungen erschienen, die sich sämtlich mit m elektrischen Bahnbetrieb befassen. Aus der Feder des ichsbahnoberrats Nadere r, München, stammt die mit ier Tafel versehene groß angelegte Veröffentlichung er die Betriebserfahrungen mit der elekischen Zugförderung in Südbayern, wolbst mit den einschlägigen Bauarbeiten bereits vor sieben hren begonnen wurde. Man erfährt, daß das für elekschen Betrieb eingerichtete Netz in Südbayern inzwischen f eine Streckenlänge von rund 7000 km angewachsen ist. e Abhandlung beschäftigt sich mit den Kraftquellen, der romlieferung, mit dem Verlauf der Belastung, der Frenz und Spannung, Betriebsführung und mit den Stöngen, dann auch mit den Fernleitungen, der Ausdehnung s Netzes, den Bauformen und den Baustoffen; ferner mit n Unterwerken, deren Versorgungsbereich, Belastung d Ausnutzung, mit den Bauformen der Unterwerke und ren Bedienung. In weiteren Sonderabschnitten verbreitet ch die Quelle ausführlich über die Speise-, Fahr- und ernmeldeleitungen, über die Triebfahrzeuge, deren Baurmen und Unterhaltung. Auch der Zugbeförderung, dem ahrplan, den Betriebsleistungen, dem Arbeitsverbrauch, r Zugheizung und den im elektrischen Zugförderungsenst aufgetretenen Störungen sind kurz gefaßte Berichte ewidmet. Anschließend finden wir Betrachtungen über e Auswirkung der neuen Betriebsform auf das Fahrperonal. — Auf die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Zugrderung eingehend, verbreitet sich die Quelle über die nlagekosten und über die Betriebskosten im Vergleich mit em Dampfbetrieb.

In einem Schlußwort werden die Vorzüge und chwächen des elektrischen Betriebes vom Verfasser vorichtig abgewogen. Er schreibt: „Die Schwächen wurden - soweit sie bisher erkannt sind — in meiner Abhandlung uf Grund der vorliegenden Betriebserfahrungen ohne jede eschönigung bekanntgegeben. Sie beruhen im wesentchen auf den Folgen des Verlustes der Freizügigkeit der ugkraft. Die hierfür eingetauschte Abhängigkeit von der raftübertragung, die zu meistern zu den ersten Aufgaben er Elektrotechnik gehört, ist zweifellos ein Nachteil, mit em die Vorzüge der elektrischen Betriebsform erkauft erden müssen. Diese Vorteile im einzelnen darzulegen, rübrigt sich, da sie schon wiederholt einläßlich im Schrifttum behandelt wurden. Bei Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Städteverbindungsbahnen, zum Teil uch im Überlandverkehr, sind sie auf der ganzen Welt nbestritten anerkannt. Die elektrische Betriebsform berrscht deshalb auch fast ausnahmslos diese im wesentichen durch kleine Zugeinheiten gekennzeichneten Arten on Bahnen trotz der auch bei diesen bestehenden Nachteile der Kraftübertragung. Daß die letztere bei Vollbahnen, die im allgemeinen schwere Zugeinheiten zu bevältigen haben, sich technisch so ungünstig auswirken ollte, daß die elektrische Betriebsform auch dann zurückstehen müßte, wenn die wirtschaftlichen Voraussetzungen ür sie gegeben sind, ist nicht anzunehmen. Der von der Reichsbahn-Gesellschaft in Südbayern gemachte Großveruch wird innerhalb des nächsten Jahrzehntes klar vor Augen stellen, ob die derzeitigen Vorkämpfer der neuen Betriebsform oder deren Gegner sich getäuscht haben. Denn uch in Technik und Wirtschaft kann sich wie im Leben ler einzelnen Menschen nur das auf die Dauer durchsetzen nd halten, was auf ganz einwandfreier Grundlage aufgebaut ist."

An zweiter Stelle kommt Reichsbahnoberrat Dipl.-Ing. Fetzlaff, Berlin, zum Wort. Er verbreitet sich an Hand von zahlreichen Abbildungen über die elektrischen Versuchslokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Anschließend berichten in Sonderabhandlungen W. Usbeck, Breslau über das elektrische Reichsbahnnetz in Schlesien (unter Beigabe einer Tafel) und Regierungsbaumeister Land über die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Ein von v. Grundherr unterzeichneter schriftstellerischer Beitrag macht mit den Neukonstrukionen von elektrischen Lokomotiven im Ausland bekannt.

In kürzer gefaßten Aufsätzen berichtet das aufschlußreiche Sonderheft über eine Gleichstrom-Schnellzuglokomotive von 5400 PS, über die elektrische Verschiebelokomotive der Bauart Ee 2/2 der Schweizer Bundesbahnen, über die Elektrisierung der spanischen Nordbahn u. a. m.

W. M.

— **Frachtverhältnisse und Frachtlage der amerikanischen Eisenbahnen.** Von Fritz von Haniel. Mit 10 Abbildungen. 1928. VDI-Verlag, Berlin NW 7. Preis broschiert 4 RM, für VDI-Mitglieder 3,60 RM.

Die Ausführungen in der vorliegenden Schrift stellen die Ergebnisse einer Studienreise dar, die der Verfasser durch die Eisenindustrie-Reviere der Vereinigten Staaten von Nordamerika gemacht hat. Der Verfasser hat sich zur Aufgabe gestellt, vorzugsweise das Standort- und Transportproblem dieser Eisenindustrie zu behandeln, da, wie er in der Einleitung ausführt, das Standortproblem der Eisenindustrie im wesentlichen ein Transportproblem ist. —

Der Verfasser widmet zunächst in einem besonderen Kapitel den Verkehrswegen (Eisenbahnen und Wasserstraßen) und ihrer Tarifpolitik eine kurze übersichtliche Darstellung. Er berücksichtigt hierbei auch insbesondere das eigenartige amerikanische Tarifwesen, wobei, soweit Kohle, Erze, Roheisen und Fertigfabrikate in Frage kommen, vergleichende Darstellungen mit den deutschen Tarifen gebracht werden. Dem staatlichen Kontrollrecht der Interstate Commerce Commission und ihrer Tarifpolitik widmet er besondere Ausführungen. Bei dem Kapitel Wasserstraßen wird die Schiffahrt auf den großen Seen besonders gewürdigt. Ein Hauptkapitel ist der Rohstofflage gewidmet. Er teilt die nordamerikanische Eisenindustrie in vier Gruppen: Die Eisenindustrie des Mittelwestens, des Nordostens, des Südens, der Felsengebirge und der Pacifischen Küste. Jede Gruppe wird besonders behandelt und werden ihre Lage zu den Erz- und Kohlengewinnungsstätten, die Tarifverhältnisse sowie die Entwicklung der Industrie der einzelnen Gruppe dargestellt. In dem Kapitel Absatzmarktlage werden die Innenabsatzgebiete und die Ausfuhrverhältnisse erörtert. Verfasser kommt zu dem Ergebnis, daß die amerikanische Eisenindustrie mit ihrem Schwergewicht mehr dem inneren als dem Weltmarkt zugewandt ist. In einem Schlußkapitel werden die Ergebnisse der Abhandlung nochmals kurz zusammengefaßt und ein Ausblick auf mögliche Zukunftsentwicklungen gegeben, wenn die großen Erzlager am Oberen See einmal ihrer Erschöpfung entgegen gehen sollten. Zwei Anlagen, von denen eine eine Zusammenstellung der namhaftesten amerikanischen Eisenwerke, ihrer Größe und der Distrikte, in denen sie sich befinden, enthält, während die andere die Entwicklung der einzelnen Produktions-Standorte in graphischer Darstellung zeigt, vervollständigen das Werk.

Die Schrift ist sehr lehrreich und interessant. Wer sich über die gewaltige Eisenindustrie Nordamerikas, ihre Bezugsquellen, Tarifverhältnisse, die verschiedenen Gesellschaften usw. kurz unterrichten will, findet hierfür an der Hand des Werkchens die beste Gelegenheit. Die kurzen und klaren aber doch inhaltsreichen Ausführungen geben jedenfalls einen guten Überblick über die nordamerikanische Eisenindustrie. Unter der großen Anzahl der Schriften über Nordamerika nimmt diese Schrift einen beachtenswerten Platz ein.

W.

— **75 Jahre Versicherungsgesellschaft Thuringia.** Die Festschrift aus Anlaß des Jubiläums enthält u. a. auch die Verhandlungen, die gegen Ende der 1840er Jahre im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Bildung eines auf Gegenseitigkeit gegründeten Feuer-Versicherungsvereins geschwebt haben. Am Anfang des Jahre 1848 unterbreitete der Finanzrat und Direktor der Anhalt — Coethen — Bernburger - Eisenbahngesellschaft, J. Steinthal in Berlin, der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der Direktion der Berlin—Stettiner Eisenbahngesellschaft, ein „Promemoria" und einen „Plan zur Bildung eines auf

Gegenseitigkeit gegründeten Feuerversicherungsvereins, für die zum Deutschen Eisenbahnverein gehörenden Eisenbahnen". Nach diesem Plane sollten sämtliche zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Eisenbahnen zum Zwecke der Versicherung gegen Feuersgefahr nach dem Grundsatze der Gegenseitigkeit zu einem Vereine zusammentreten. Der Plan wurde einem Ausschuß übertragen, der sich nach verschiedentlichen Verhandlungen der Angelegenheit in seinem Bericht an die Generalversammlung in Aachen vom 29. Juli bis 1. August 1850 dahin aussprach, daß die Bildung eines Vereins zur gegenseitigen Versicherung der bei dem Eisenbahnbetrieb vorkommenden Schäden nützlich sei und zwar sollten mit Wirkung vom 1. Januar 1851 an versichert werden gegen Feuerschaden u. a.: Mobilien, Maschinen, Betriebsmaterialien aller Art, Güter und Passagiereffekten; gegen andere Unfälle: Betriebsmittel aller Art, Güter und Passagiereffekten. Obgleich die Generalversammlung die Bildung eines auf Gegenseitigkeit gegründeten Versicherungsvereins im Sinne des Ausschußberichtes für wünschenswert erklärte, kam ein solcher Verein doch nicht zustande, da von 44 Erklärungen der Verwaltungen nur 11 eine unbedingt bejahende Zustimmung enthielten. Auch auf der Generalversammlung in Nürnberg im Jahre 1851, der neue Vorschläge für ein Versicherungsverfahren gemacht wurden, kam es zu keiner Verständigung. Hiermit waren die eingehenden und weitläufigen Verhandlungen innerhalb des Vereins eine Versicherung zu bilden, endgültig gescheitert. Pläne, die unabhängig vom Verein weiter behandelt wurden, führten zur Bildung der „Versicherungs-Bank deutscher Eisenbahnen", aus der später die „Thuringia" als eine der ersten Rückversicherungsgesellschaften entstanden ist. Die Festschrift enthält weiter in den Anlagen die verschiedenen Entwürfe der Versicherungsstatuten, Reglements usw., die den Vereinsversammlungen unterbreitet wurden.

Die hier kurz angedeuteten Mitteilungen in der Fe schrift enthalten einen interessanten Abschnitt aus d reichen Geschichte des Vereins Deutsch Eisenbahnverwaltungen und geben Kunde von d vielseitigen und weitgehenden Zielen, die der Verein v jeher sich gesteckt hat. W.

— **Bremen im Welthandel.** Handbuch der Zweigstel des Auswärtigen Amtes für Außenhandel Bremen. B arbeitet von Dr. Alfred Lörner. 1927. Verlag Leuwe Bremen. 220 S. Preis 6 RM.

Wie der Präsident des Norddeutschen Lloyds, Dr. In h. c. Heineken, im Vorwort ausführt, soll das Buch im Au land auftreten als Pionier und Vorkämpfer für deutsch Welthandelsgeltung. Es verfolgt also praktische und nic wissenschaftliche Zwecke. Es enthält zu diesem Behufe e Konsulatsverzeichnis und Zusammenstellungen der wir schaftlichen Verbände und verkehrswirtschaftlichen Unte nehmen, der Bremischen Import- und Exportfirmen sow ein Verzeichnis der Import- und Exportwaren unter Hi weis auf die Bremischen Firmen, welche an diesen War interessiert sind. Diesen Zusammenstellungen vorausg schickt ist ein Aufsatz des Bearbeiters, „Bremen im Wel handel". Aus ihm sei hier angeführt, daß Bremen u Bremerhaven über 20 Seeschiffshäfen mit 43 km Anleg plätzen, 40 Kajeschuppen mit 300 000 qm Lagerfläch 9 Speicher mit 167 000 qm und private Läger mit etw 200 000 qm Fläche verfügt, die es ermöglichen, daß $^1/_{10}$ de amerikanischen Baumwollernte, d. h. 1,5 Millionen Balle in Bremischen Häfen gelagert werden können. Die Br mische Handelsflotte verfügt über rund 28 % der gesamte deutschen Handelsflotte. Das Buch ist mit zahlreichen Al bildungen nach guten Photographien ausgestattet und mi zwei Karten der Bremer und Bremerhavener Hafenanlage versehen. Es ist ein geeignetes Hilfsmittel zur Unterrich tung über den zweitgrößten deutschen Welthafen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Vereinsdrucksachen

Außer den in der Nr. 40 dieser Zeitung bereits bekanntgegebenen Drucksachen ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 das „Übereinkommen über Erstattungen aus dem Personen- und Gepäckverkehr (VÜP Erst) neu herausgegeben. Durch diese Drucksache ist das „Übereinkommen, betr. die Erstattung von Fahrgeld (FEÜ)" gültig vom 1. Oktober 1913 samt Nachtrag aufgehoben. Den Verwaltungen ist die Drucksache mit Rundschreiben Nr. IV 181 vom 22. September 1928 übersandt worden.

Nachweisung der Zuschläge zu den Lieferfristen

Ausgabe vom August 1923.

Sämtliche auf S. 13. und 14 der Nachweisung im Abschnitt I aufgeführten Zuschläge zu den Lieferfristen der Donau-Save-Adria E. G. sind mit dem 30. September 1928 außer Kraft getreten und daher zu streichen. Bei dem Abschnitt II „Im ungarischen und im internationalen Verkehr" ist die Abschnittzahl II zu streichen. Wir bitten, diese Änderungen in der Nachweisung bis zur Ausgabe des nächsten Nachtrags vormerken zu lassen.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ)

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 3. Oktober 1928 Z 570/11: Am 29. September entgleiste Z 565 auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bischofshofen und St. Johann in Pongau mit 17 Wagen, wobei 3 Wagen umgeworfen wurden. Die Verkehrsstörung dauerte bis zur sechsten Stunde des 30. September, von welchem Zeitpunkte an der eingleisige Verkehr aufgenommen werden konnte.

Wechsel in den Eigentumsverhältnissen von Eisenbahnstrecken

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Am 1. Oktober 1928 ist die Eisenbahnstrecke Straelen Grenze—Venlo K. M. mit dem Bahnhof Venlo K. M. in das Eigentum der Niederländischen Eisenbahnen und die niederländische Eisenbahnstrecke Herzogenrath—Herzogenrath Grenze in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden die Nebenbahn Obercunewalde—Löbau (Sa.) (RBD Dresden) und Nebenbahn Mikultschütz—Brynnek (RBD Oppeln).

Eröffnung von Stationen

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. November 1928 wird der links der Bahnstrecke Oberhausen—Duisburg-Ruhrort zwischen den Stationen Oberhausen und Duisburg-Meiderich Süd bei km 2,47 neu errichtete Haltepunkt „Duisburg-Obermeiderich" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin (Meckl.). Am 7. Oktober d. Js. ist in km 18,0 der Strecke Lübtheen—Malliß der Haltepunkt Raddenfort und in km 23,6 der Strecke Rostock—Tribsees der Haltepunkt Roppelin für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der an der Bahnstrecke Jüterbog—Beelitz Stadt zwischen den Stationen Frohnsdorf und Treuenbrietzen gelegene Personenhaltepunkt Treuenbrietzen Pflegeanstalt hat vom 6. Oktober 1928 ab die Bezeichnung „Treuenbrietzen Landesanstalt" erhalten.

Bundesbahndirektionsbezirk Linz. Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 ist der Name der Personenhaltestelle Krenstetten der Linie Wien—Salzburg in „Krenstetten—Biberbach" geändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Die Direktion der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahn) in Budapest teilt aufs tiefste ergriffen mit, daß ihr an Verdiensten reicher

Generaldirektor, Ingenieur, Ministerialrat

Herr Robert Gordon

nach einem Jahrzehnt erfolgreicher Tätigkeit am 8. September entschlafen ist.

In düsteren Zeiten, in den schwersten Tagen unseres Vaterlandes stellte ihn die Fürsorge an die Spitze der ungarischen Linien der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft, wo es ihm auch gelang durch unermüdliches Schaffen und ausgezeichnete Fachkenntnisse unsere Bahn wieder auf eine den modernen Anforderungen der Gegenwart entsprechende Höhe zu erheben.

In unserem unvergeßlichen Leiter verlor nicht nur das ganze wirtschaftliche Leben des Landes, sondern auch das ungarische Verkehrswesen eine ihrer stärksten Stützen; der größte Verlust traf aber das Personal der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft, deren moralisches und materielles Wohlergehen immer die größte Sorge seines warmfühlenden Herzens war.

Sein Andenken wahren wir in immerwährender Liebe und Pietät.

Budapest, im September 1928. (1103)

Die Budapester Direktion der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 18. Oktober 1928 wird die normalspurige Bahnstrecke (Dortmund) reußen—Münster (Westf.) als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Amelsiren, Ascheberg (Westf.), Capelle (Westf.), Davensberg, Werne (Lippe) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr owie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Ausgeschlossen ist auf allen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung on Sprengstoffen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen erkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben ültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und etriebsordnung vom 17. Juli 1928 nd die Eisenbahn-Verkehrsordnung om 16. Mai 1928. (1097)

Über die Höhe der Tarifsätze geen die Dienststellen Auskunft.

Münster (Westf.), d. 20. Sept. 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November 1928 wird der inks der Bahnstrecke Oberhausen—Duisburg-Ruhrort zwischen den Stationen Oberhausen und Duisburg-Meiderich Süd bei km 2,47 neu erichtete Haltepunkt „Duisburg-Oberneiderich" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Essen, den 1. Oktober 1928. (1098)

4. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Jüterbog—Beelitz Stadt zwischen den Stationen Frohnsdorf und Treuenbrietzen gelegene Personenhaltepunkt Treuenbrietzen Pflegeanstalt erhält vom 6. Oktober 1928 ab die Bezeichnung „Treuenbrietzen Landesanstalt".

Halle (Saale), im Okt. 1928. (1104)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

Mit dem Tage des Inkrafttretens des Winterplans 1928 wird der an der Strecke Glatz—Dittersbach gelegene Bahnhof Charlottenbrunn in „Bad Charlottenbrunn" umbenannt. (1105)

Breslau, den 3. Oktober 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ab 7. Oktober d. Js. werden folgende Stationsbezeichnungen geändert: Schwanheim in Frankfurt-Schwanheim, Wiesbaden in Wiesbaden Hbf., Dotzheim in Wiesbaden-Dotzheim, Erbenheim in Wiesbaden-Erbenheim und Igstadt in Wiesbaden-Igstadt. (1107)

Mainz, den 24. September 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Mainz.

Änderung von Bahnhofsnamen.

Der an der Bahnstrecke Dortmund Süd—Löttringhausen gelegene Bahnhof Hörde-Hacheney erhält vom 1. Januar 1929 an die Bezeichnung Dortmund-Hacheney, der an der Bahnstrecke Dortmund Süd—Welver gelegene Bahnhof Wickede-Asseln führt vom gleichen Tage an die Bezeichnung Dortmund-Asseln.

Essen, den 6. Oktober 1928. (1111)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Im Warenverzeichnis des AT. 188 wird bei Stein- und Kernobst ein Vermerk aufgenommen, durch den das Dippen (Etuvieren) in den Seehäfen zugelassen wird. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (1101)

Altona, den 2. Oktober 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 21 (Holzverkehr Tschechoslowakei — Niederlande).

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1928 erscheint eine Neuausgabe des oben genannten Tarifs. Der neue Tarif enthält nur noch Frachtsätze für die Hauptklassen, die für die Abt. a, b und d—h gegen bisher unverändert sind. Für Abt. c (Schnittholz) sind künftig je nach Lage der niederländischen Empfangsstation drei verschiedene Frachtsätze vorgesehen.

Dresden, den 5. Oktober 1928. (1102)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1928 werden weitere Empfangsbahnhöfe in den Ausnahmetarif 16d für frischen Kohl einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1108)

Altona, den 6. Oktober 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 wird die Station Wilhelmsburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 11 b für Falzspäne usw. aufgenommen.

Berlin, den 6. Oktober 1928. (1112)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 tritt ein Ausnahmetarif 11 m für Baumwollabfälle usw. zum Düngen beim Weinbau im deutschen Reich in Kraft.

Berlin, den 6. Oktober 1928. (1113)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 werden die Stationen Bremen Hohentorshafen Zu 110 und Bremen Neustadt Gbf. als Versandstationen des Absatzes 1 des Geltungsbereiches in den Ausnahmetarif 35 a für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr über die trockene Grenze aufgenommen.

Berlin, den 6. Oktober 1928. (1114)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 57.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 57 für Holzstoffpapier in Kraft.

Berlin, den 4. Oktober 1928. (1116)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 412. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 i für Steinkohlen von deutsch-oberschlesischen usw. Versandbahnhöfen zum Betriebe von Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken.

Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1928 werden die Bahnhöfe Neue Abwehrgrube (vom 7. Oktober 1928 an „Mikultschütz" genannt) und Preußen als Versandbahnhöfe in den Ausnahmetarif mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

nach: / von:	Berlin-Moabit	Charlottenburg	Neukölln-Treptow	Rummelsburg b. Berlin	Weißensee b. Berlin
Neue Abwehrgrube	104	104	104	104	104
Preußen	103	103	104	104	103

Berlin, den 2. Oktober 1928. (1099)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 werden die Bahnhöfe Ostheim v. Rhön und Ritschenhausen als Versandbahnhöfe zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel aufgenommen.

Berlin, den 4. Oktober 1928. (1115)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Im Teilheft B I 22 werden einige Ergänzungen durchgeführt. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 2. Oktober 1928. (1117)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember wird die Entfernung Lollar—Raisdorf im Teilheft B II 43 von 556 in 566 km geändert.

Berlin, den 4. Oktober 1928. (1118)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b 4 a.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober, 1. November bzw. 15. Dezember 1928 treten bei einer Reihe von Privatbahnen Änderungen ein. Näheres enthält der am 15. Oktober erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 9. Oktober 1928. (1119)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1928 wird in den Ausnahmetarif 1 f für Daub-(Faß-)Holz usw. die Station Großröhrsdorf als Empfangsstation unter B einbezogen.

Berlin, den 4. Oktober 1928. (1120)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Westdeutsch—Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1928 wird der Bahnhof Baden (Kr. Achim) des Bezirks Hannover in den Tarif aufgenommen. Näheres im TVA I.

Dresden, den 2. Okt. 1928. (1100)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Bayerisch — Württembergischer Güterverkehr.
Badisch — Bayerischer Güterverkehr.
Bayerisch—Pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1928 sind die Tarifentfernungen für die bayerischen Lokalbahnstationen Obernzell, Oberötzdorf, Untergriesbach, Wegscheid und Wildenranna geändert (ermäßigt) worden. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (1110)

München, den 5. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 60. Ostdeutsch—Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite		Anstoßpunkt 10	11
7	Broslawitz	296	325
19	Miedar	290	319
	Mikultschütz ...	292	321
31	Wieschowa	297	326

Mit dem 7. Oktober gehen die Abfertigungsbefugnisse der bisherigen Tarifstation Neue Abwehrgrube auf die neue Station Mikultschütz über. Neue Abwehrgrube ist daher im Tarif zu streichen. (1109)

München, den 4. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

6. Vermischte Bekanntmachung.

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft Berlin.

Bilanz zum 30. Juni 1928.

Aktiva.

1.	Kasse, fremde Geldsorten und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken ..	12 033 548,62
2.	Guthaben bei Banken und Bankiers ..	225 155 222,84
3.	Effekten	3 878 822,93
		241 067 594,39
	Übertrag:	241 067 59
4.	Wechsel	100 270 78
5.	Inventar	20 00
6.	Schuldner: gedeckte 43 461 357,03 ungedeckte 16 360 247,29	59 821 60
7.	Grundstücke	500 00
		401 679 98

Passiva.

1.	Aktienkapital	4 000 00
2.	Ordentliche Rücklage	1 400 00
3.	Delkredere — Rücklage für Frachtstundungen	1 500 00
4.	Beamten - Unterstützungsfonds	300 00
5.	Gläubiger	377 257 36
6.	Übergangsposten u. noch einzulösende Schecks	15 852 27
7.	Gewinn- und Verlustrechnung	1 370 344,
		401 679 98

Gewinn- und Verlustrechnung.

Debet.

1.	Handlungsunkosten-Konto	2 410 868,
2.	Reingewinn	1 370 344,
		3 781 212,

Kredit.

1.	Vortrag 1926/1927 .	191 676,
2.	Frachtstundungs-Konto	882 546,
3.	Zinsen-Konto	2 260 429,
4.	Provisions-Konto ..	446 560,
		3 781 212,

Die Generalversammlung vom 6. Oktober 1928 genehmigte vorstehende Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und beschloß, für das Geschäftsjahr 1927/28 eine Dividende von 12 % auszuschütten. Die fällige Gewinnanteile gelangen auf Gewinnanteilscheine Nr. 5 außer an der Kasse unserer Hauptniederlassung in Berlin und an den Kassen unserer sämtlichen Zweigniederlassungen noch bei folgenden Banken ab heute zur Einlösung:

S. Bleichröder, Berlin,
Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, München,
Bayerische Vereinsbank, München,
Commerz- und Privat-Bank Aktiengesellschaft, Berlin,
Darmstädter und Nationalbank Kommanditges. a/Akt., Berlin,
Deutsche Bank, Berlin,
Direction der Disconto-Gesellschaft, Berlin,
Dresdner Bank, Berlin,
Mendelssohn & Co., Berlin,
Reichs-Kredit-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Berlin. (1106)

Berlin, den 6. Oktober 1928.

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft.

Der Vorstand:
Prerauer, v. Schaewen, Schlesinger.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 42 Berlin, den 18. Oktober 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Erneuerung der Verschiebebahnhöfe und ihre Folgen.
Großgutverkehr und Abfertigungsmaschine.
Die Ergebnisse des IV. Internationalen Kongresses für offizielle Fremdenverkehrspropaganda Budapest 1928.
Nachrichten.
Deutschland: Zur Betriebssicherheit der Deutschen Reichsbahn. — Zentralstelle zur Bestimmung der während der Eisenbahnbeförderung gestohlenen, später aber beschlagnahmten Textil- und Seidenwaren. — Eröffnung einer neuen Eisenbahnstrecke in Oberschlesien. — Bau eines Kur- und Genesungsheimes in Sachsen. — Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Schweiz. — Fahrpreisermäßigung für den Besuch deutscher Messen. — Professor Kaskel †. — Personalnachrichten.
Ungarn: Winterfahrplan der Ungarischen Staatsbahnen. — Fremdenverkehrssenat. — Personalnachrichten.
Übrige europäische Länder: Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen. — Bau einer neuen schmalspurigen Eisenbahn in Estland. — Neue Lokomotiven für die estländischen Bahnen. — Änderungen im polnischen Personen- und Gütertarif. — Ausbau des Bahnhofs in Posen. — Abschaffung der IV. Klasse bei den polnischen Eisenbahnen. — Vor der Beilegung des polnisch-lettischen Eisenbahnkonflikts. — Tschechoslowakischer Zentraleisenbahnrat. — Neue Eisenbahnverbindung Belgrad—Bosnien. — Gepäcktarif-Ermäßigungen für Mustersendungen von Handlungsreisenden in der Schweiz. — Die Umfahrung der Schweiz. — Werbetätigkeit der französischen Eisenbahnen. — Eisenbahnunglück in England.
Fremde Erdteile: Neue Güterverkehrsverbindungen auf der Eisenbahn nach Asien und dem Fernen Osten. — Die Illinois Central-Eisenbahn.
Internationaler Verkehr.
Luftverkehr.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Bekanntmachungen.

Erneuerung der Verschiebebahnhöfe und ihre Folgen.

Von Dr. Ing. **Kümmell**, Berlin.

Betrachtet man die Wirtschaftsstatistik der Verschiebebahnhöfe — Tafel 2 —, so fallen die erheblichen Unterschiede in den Kosten für einen behandelten Wagen auf. Ausschlaggebend sind hier die Kosten für einen Wagen im Durchgang, die wirklich entstanden sind, nicht die Kosten für die Leistungseinheit. Diese überkleben im gewissen Sinne die Schäden eines Bahnhofes, wenn sie auch für andere Zwecke notwendig erscheinen. Sie beruhen aber auf Annahmen und hier liegen Fehlerquellen.

Das wirkliche Bild eines Bahnhofes tritt einem in den Kosten für den Wagen entgegen, wenn auch in der Wirtschaftsstatistik nur die Kosten für die Lokomotive (mit Bemannung) und die Rangierer aufgenommen sind, und die wirklichen reinen Betriebskosten etwas höher liegen. Nimmt man nun aus dieser Statistik eine beliebige Gruppe von Bahnhöfen, etwa die eines Direktionsbezirkes heraus — Tafel 1 —, so tritt auch hier schon der erwähnte Unterschied auf. Diese verschiedene Höhe in den Kosten ist in der Regel begründet in der Anlage des Bahnhofes — gute und schlechte Bahnhöfe. Man kann nämlich annehmen, daß unwirtschaftliches Arbeiten, das nicht durch ungenügende (veraltete) Anlage des Bahnhofes begründet ist, durch die scharfe Kontrolle nach Einführung der Wirtschaftsstatistik fast ausgeschaltet ist. Sind also die Kosten hoch, so ist die Anlage des Bahnhofes im allgemeinen fehlerhaft, und zwar steigen die Kosten mit den Fehlern der Anlage.

Die teueren Bahnhöfe sind also unvollkommene Werkzeuge in der Hand des Betriebsleiters, und es gilt zunächst, die mangelhaftesten auszuschalten. Ob man nun ein solches Werkzeug einfach ausmerzen und seine Aufgaben anderen übertragen kann, bleibe zunächst offen.

Um welche Werte es sich bei der zu teueren Arbeit mancher Bahnhöfe handelt, zeigt eine Rechnung an Hand der Wirtschaftsstatistik: Tafel 1 zeigt einen Ausschnitt

Tafel 1.

Wirtschaftsstatistik der Verschiebebahnhöfe.

Reichsbahndirektion Berlin (Auszug).

Oktober 1927.

Bahnhöfe	Leistungsfähigkeit des Bahnhofes	Wagenzahl im Ausgang (Tagesdurchschnitt)	Rangierkosten für einen Wagen		
			Rangierperson	Lokdienststunde	zusammen
	Wagen		Reichspfennige		
Pankow	2 700	2 566	40	45	85
Lichtenberg-Friedrichsfelde	2 700	2 579	27	38	65
Rummelsburg	2 700	2 040	34	35	69
Niederschönew.-Johannisthal	3 500	3 162	21	24	45
Tempelhof	2 900	2 556	32	47	79
Wustermark	5 000	4 229	18	24	42
Seddin	2 400	2 309	15	29	44
Durchschnitt	3 128	2 777	27	34	61

daraus, nämlich die Verschiebebahnhöfe der Reichsbahndirektion Berlin im Oktober 1927. Der Ausschnitt ist beliebig gewählt und kann ebensogut jeden anderen Bezirk umfassen.

Betrachtet man in Tafel 1 z. B. Pankow mit 0,85 RM für den Wagen (wie erwähnt, sind das nur die Kosten für Lokomotive und Rangierer) gegen Wustermark mit 0,42 RM/Wagen, so fällt es immerhin auf, daß ein Wagen auf einem Bahnhof nur halb soviel wie auf dem anderen kostet. Wenn man sich beide Bahnhöfe ansieht, so ist klar zu erkennen, daß ihre bauliche Anlage an dem Unterschiede schuld ist. Denn Pankow ist beengt und veraltet, während Wustermark zu den neueren Bahnhöfen gehört. Das Beispiel Berlins ist insofern gut getroffen, als sein Durchschnitt in dem herausgegriffenen Monat fast gleich dem Reichsdurchschnitt ist (Berlin = 0,61 RM, Reich = 0,63 RM/Wagen). Könnte man nun den Wagen in Pankow billiger, z. B. zum Reichsdurchschnitt behandeln, so wären im Oktober 1927 täglich rund 2600 . 0,22 = 575 RM gespart. Im Jahre sind das immerhin etwa 170 000 RM. Rechnet man den mittleren Wagenanfall auch etwas geringer, so kann man mit 150 000 RM Ersparnis rechnen.

Diese Rechnung erschöpft aber noch nicht alle Möglichkeiten, die Betriebskosten herabzusetzen: Denn wenn man einen Bahnhof umbaut, so wird man an seine Stelle einen ganz neuzeitlichen setzen, der mit den denkbar geringsten Betriebskosten arbeitet, man wird ihn also „erneuern". Auf einem solchen Bahnhof wird man nun den Wagen für 20 bis 30 Rpf (vielleicht sogar noch darunter) behandeln können. Rechnen wir aber der Sicherheit wegen auch nur mit 30 Rpf (die vollen reinen Betriebskosten, so daß der Unterschied in Wirklichkeit etwa von 1 RM auf 0,30 RM zu rechnen wäre), so würden in unserem Beispiel bei durchschnittlich 2200 Wagen zu ersparen sein:

$$2200 \cdot (0{,}85 - 0{,}30) \cdot 300 = 365\,000 \text{ RM}$$

(bei 20 Rpf statt 30 Rpf wären es 430 000 RM).

Nach dieser Ersparnis, die übrigens im Einzelfall vorher genau berechnet werden kann und muß, wäre in der üblichen Weise das Kapital zu bestimmen, das man für die Verbesserung des betreffenden Bahnhofes unter normalen Verhältnissen aufwenden könnte:

Bei 7 % Verzinsung und 1 % Abschreibung rechnet man noch ungünstig, weil die Lebensdauer von einigen 30 Jahren ausreichend niedrig bemessen ist. (Vgl. Kümmell: Die Betriebskosten der Verschiebebahnhöfe, Archiv 23, S. 427.)

Der Zinsfuß von 7 % dürfte auch unter Berücksichtigung der langen Zeit genügend hoch sein. Denn wenn auch jetzt über 8 % zu zahlen sind, so ist doch zu erwarten, daß dieser übermäßig hohe Zinsfuß nicht gar so lange herrschen wird. Rechnet man also mit 400 000 RM Ersparnis, so ständen für einen Umbau des betreffenden Bahnhofes 5 000 000 RM Baukapital zur Verfügung, allein für die Verbilligung des Ablaufgeschäftes, ohne Änderung der Aufgaben des Bahnhofes. Der flüssigere Betrieb, die größere Leistungsfähigkeit, der beschleunigte Wagenumlauf und dergleichen sind dabei nicht in Rechnung gestellt, ebensowenig eine Zusammenlegung benachbarter Verschiebebahnhöfe.

Selbst wenn man den Kostenunterschied vor und nach der Erneuerung des Bahnhofes für zu hoch hält und mit geringeren Zahlen rechnet, bleibt immer noch eine so erhebliche Summe, daß sie in keinem Falle gebraucht wird. Eine sehr günstige Verzinsung erscheint also gewi leistet.

An dieser Stelle hat es seinen Reiz, eine gleichart Rechnung für sämtliche in der Wirtschaftsstatistik nannten Bahnhöfe aufzumachen — natürlich nur in Gesamtsumme. Die Feststellung hat zwar zunächst, ebe wie die bisherige, nur theoretischen Wert, es ist a doch wichtig, die Größenordnung der theoretischen sparnis und des möglichen Kapitalaufwandes kennen lernen:

Die 117 Bahnhöfe, die in der Wirtschaftsstatistik a geführt sind, haben im Tagesdurchschnitt des Oktob 1927 zusammen rund 274 000 Wagen behandelt. Dafür si im Durchschnitt je 0,63 RM aufgewandt. Könnte man di Durchschnittskosten senken, und schätzt man die Tag leistung der genannten 117 Bahnhöfe im Jahresdurchsch auf etwa 240 000 Wagen/Tag (da es sich hier nur um mittelung der Größenordnung handelt, genügt diese Sch zung), so werden für je 10 Rpf Senkung der Kosten v 0,63 RM erspart:

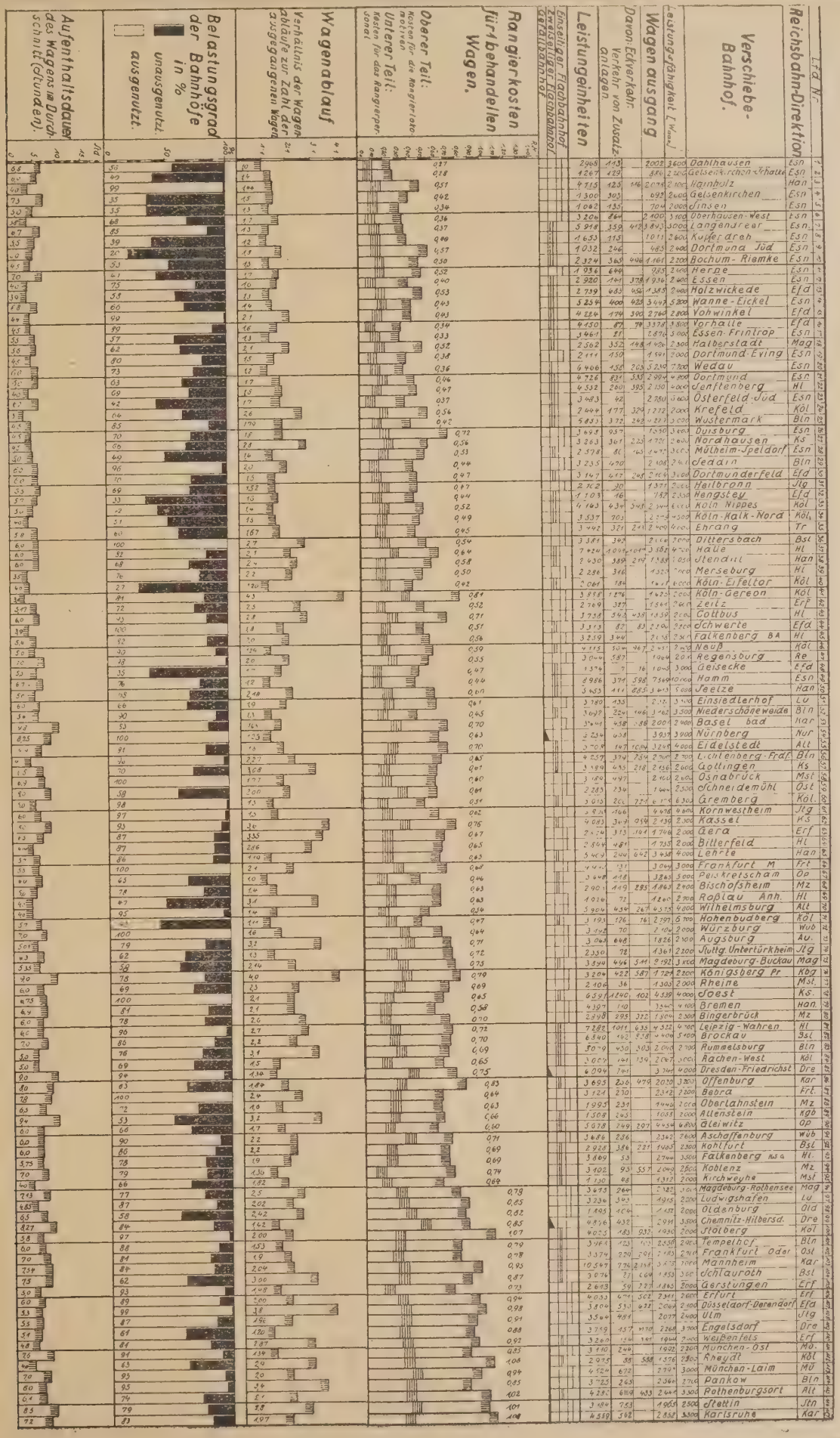
$$240\,000 \cdot 0{,}1 \cdot 300 = 7\,200\,000 \text{ RM}.$$

Zählt man nun die Bahnhöfe zusammen, die über de Durchschnitt arbeiten, so sind das annähernd die Hälf der 117 Bahnhöfe, nämlich 54. Nimmt man an, daß m diese Hälfte umbauen könnte, so würden sie nachher m Betriebskosten von etwa 25 Rpf in der Wirtschaftsstatist erscheinen, die übrigen als die besten der jetzt vorha denen — nur geschätzt — mit etwa 45 Rpf. Die mittler Kosten würden also etwa 35 Rpf betragen. Die Ersparn für den Wagen und Tag betrüge also rund 30 Rpf. D ergäbe eine Jahresersparnis von 7200000 . 3 = 21600000 R Mit dem oben angegebenen Zins- und Tilgungssatz könn man also 270 000 000 RM aufwenden, um diese 54 Bahnhö zu erneuern. Für den Bahnhof sind das rund 5 000 000 R ein Betrag, der nach den bisher vorgenommenen Erne erungen nur mit einem Bruchteil erforderlich ist. Auc bei dieser Berechnung ist von einer Zusammenlegung de Verschiebebahnhöfe, die doch bei dieser Masse von Bahn höfen selbstverständlich ist, noch gar keine Rede. Ma sieht aber ohne weiteres, daß beim Zusammenlegen mel rerer dieser veralteten Bahnhöfe das Mehrfache der ober genannten 5 Millionen Reichsmark zur Verfügung steh

Ganz allgemein kommt man also schon jetzt zu der Schluß, daß eine Wirtschaftlichkeit des Umbaues und de Erneuerung veralteter und teuerer Bahnhöfe offenba immer gewährleistet, daß also eine Untersuchung des Ein zelfalles immer geboten ist.

Hierbei ist es zunächst ganz belanglos, daß es zur Zei fast unmöglich erscheint, die nötigen, immerhin erheb lichen Kapitalien zu beschaffen. Wichtig ist es zunächs nur, festzustellen: An dieser oder jener Stelle könne unter Aufwendung dieser bestimmten Kapitalmenge dies bestimmten Ersparnisse an Betriebskosten gemacht werden was in der Regel sehr hohe Verzinsung des aufgewandte Kapitals bedeutet. Außerdem werden noch bestimmte Erleichterungen des Betriebes erzielt. Wenn die Verzinsung dann wirklich sehr hoch ist, was fast überall zu erwarten wird das nötige Kapital irgendwie zu beschaffen sein.

Der einfachste und wirtschaftlichste Weg, zum Ziele der Betriebsverbesserung und -verbilligung zu gelangen, scheint also der zu sein, zunächst alle teueren (veralteten) Bahnhöfe zu erneuern. Erneuern kann man einen Verschiebebahnhof (allgemein natürlich auch jeden anderen Bahnhof) nach verschiedenen Gesichtspunkten:



Tafel 2.

Wirtschaftsstatistik der Verschiebebahnhöfe für Oktober 1927 (gekürzt).

1. Der einfachste Fall: Erneuerung gewissermaßen von innen heraus, nur zur Bewältigung der bestehenden Aufgaben, etwa, weil der Bahnhof zu eng geworden ist oder zu teuer arbeitet. Beides wird in den meisten Fällen zusammentreffen.

2. Erneuerung unter Vergrößerung des Wirkungsbereiches, also der Aufgaben.

Gewissermaßen als Grenzfall erscheint

3. Völliger Neubau.

Eine scharfe Trennung dieser drei Fälle wird in Wirklichkeit kaum möglich sein. Nehmen wir sie aber zunächst einmal rein theoretisch an. In allen drei Fällen wird die Erneuerung einen Umbau bedeuten, der zunächst einmal bei den Fällen 2 und 3 die Verwirklichung folgender Gesichtspunkte anstreben wird:

Mechanisierung des Berges und dazu gehörend: Zusammenfassung der Weichenstraßen, Vermeidung unnötiger Krümmungen, also achsrechte, möglichst symmetrische Durchführung der Gleise (Einfahrgruppe, Berg und Richtungsgruppe möglichst dieselbe Symmetrieachse!), dann Vermehrung der Zahl der Richtungsgleise — nicht für alle volle Länge notwendig! — um rückläufiges Stationsordnen zu sparen, und für die Zugbildung im engeren Sinne: Verlängerung der Richtungsgleise im allgemeinen. Das hat zur Folge — immer nur für den Fall 2 —, daß der Bahnhof fast überall in Länge und Breite über seine Grenzen gedrückt wird. Da werden zuerst etwa veraltete Zusatzanlagen weichen müssen, also Umladehallen, Ortsgüterverkehr, Lokomotivschuppen, Kohlenbansen und dergleichen, die letzten Endes in beliebiger Entfernung untergebracht werden können, wenn sie nur in glatter Fahrt zu erreichen sind. Gegebenenfalls kommt auch Verlegung von Anlagen nach anderen Bahnhöfen oder ihre völlige Beseitigung in Frage, z. B. durch Zusammenfassung von Umladeaufgaben. Die Erneuerung der Verschiebebahnhöfe regt also derartig viele Fragen an, daß sie nur durch umfassende Betrachtung gelöst werden kann.

Auch der „innere" Umbau nach Fall 1 wird alle diese Fragen auslösen. Da aber die Aufgaben des Bahnhofes nicht vergrößert werden sollen, ist haushalten mit den Umbaumitteln in erhöhtem Maße geboten, Man wird aber die Verwirklichung der angegebenen Richtlinien soweit wie irgend möglich anstreben. Mindestens muß man aber zur Verbilligung der Verschiebekosten Mechanisierung des Berges und neuzeitliche Weichenentwicklung für die Richtungsgleise verlangen. Wenn man dann noch die Zahl der Richtungsgleise vermehren und eine größere Länge erreichen kann, hat man außerordentliche Vorteile errungen. Und gerade bei veralteten Anlagen sind oft Zusatzanlagen entbehrlich zu machen und die Stationsgruppen werden zum Teil oder ganz fortfallen können (zahlreichere Richtungsgleise und Möglichkeit der verminderten Feinordnung in den Spitzen der längeren Richtungsgleise).

Denn abgesehen von der wirtschaftlichen Seite hat die Erneuerung die betrieblich ungewöhnlich günstige Folge einer erheblichen Ablaufbeschleunigung. Dadurch wird der gesamte Arbeitsvorgang des Verschiebebahnhofes, der Wagenumlauf usw. derartig günstig beeinflußt, daß das Ablaufgeschäft fast nebenher erledigt werden kann, während es doch eigentlich die Hauptarbeit eines Verschiebebahnhofes ist. Es soll damit nur angedeutet werden, daß all die bisher so störenden Nebenarbeiten, wie Zusammendrücken, Berichtigungen, Heraufziehen auf den Berg, Kreuzung der Ablaufwege und dergleichen in ihrer störenden Bedeutung völlig oder mindestens ganz erheblicl zusammenschrumpfen. Denn wenn es z. B. in Hamm möglich ist, einen Zug von 60 Wagen in weniger als zehn oder gar acht Minuten abzudrücken, so kann man bequem in einer Stunde 300 Wagen bewältigen. Tagesleistungen von 3000—4000 Wagen sind also für einen derartigen Berg, selbst bei weitgehender Zerlegung eine Kleinigkeit, die außerdem noch Arbeiten von bisherigen Nebenbergen verträgt. Deren Platz kann also mit Recht für die Vergrößerung der Richtungsgruppe wenigstens teilweise mitbenutzt werden. Seine Grenze findet diese Mitbenutzung nur darin, daß es nicht erwünscht ist, ein Gleis für mehrere Zwecke zu benutzen. Die Feinordnung, die durch die vermehrten Richtungsgleise also noch nicht erledigt werden kann, wird man mit Vorteil in den rückwärtigen Spitzen der sehr verlängerten Richtungsgleise vornehmen können.

Die erhöhte Leistung muß natürlich für den ganzen Bahnhof maßgebend sein. Denn alle übrigen Anlagen lassen sich auf einem richtig durchgebildeten Bahnhof so einrichten, daß sie die Leistungsfähigkeit des Berges aufnehmen. Der Engpaß des Berges muß also m. E. allein bestimmend sein für die Leistung des Bahnhofes.

Um aus der geschilderten vorteilhaften Sachlage, daß nämlich erhöhte Betriebsleistung und erhöhte Wirtschaftlichkeit zusammenfallen, die richtigen Schlüsse ziehen zu können, vergegenwärtigen wir uns zum Vergleich zunächst einmal, wie die Leistungsfähigkeit der Berge zur Zeit ist: Dazu nehmen wir wiederum die Wirtschaftsstatistik der Verschiebebahnhöfe zu Hilfe (Oktober 1927, Tafel 2):

Unter den dort untersuchten Bahnhöfen waren 61 zweiseitige, von denen aber drei einseitig betrieben wurden. Es waren also 58 + 117 = 175 benutzte Hauptberge vorhanden. (Die noch vorhandenen Nebenberge scheiden aus unserer Betrachtung aus.) Auf diesen 117 Bahnhöfen können nach der Wirtschaftsstatistik geleistet werden rund 383 000 Wagen/Tag und sind im Oktober 1927 geleistet worden 274 000 Wagen/Tag.

Für den Bahnhof ergibt das durchschnittlich folgende Zahlen:

Mögliche Leistung: 3280 Wagen/Tag,
tatsächliche Leistung: 2340 Wagen/Tag.

Auf den Berg als Einheit umgerechnet:

Mögliche Bergleistung: 2190 Wagen/Tag,
tatsächliche Bergleistung: 1570 Wagen/Tag.

Die tatsächliche Belastung beträgt also vorweg nur 71,5 % der möglichen — und das im Oktober, der doch immer zu den am stärksten belasteten Monaten gehört und der besonders im Jahre 1927 den stärksten Jahresverkehr aufwies. Da nun die Verschiebebahnhöfe bei voller Belastung am billigsten arbeiten und die Kosten für die Einheit hyperbolisch, also ganz erheblich stärker zunehmen, ist eine derartig geringe Belastung im Monat des stärksten Verkehrs außerordentlich unwirtschaftlich (vgl. Archiv 23 a. a. O.). Die Wirtschaftsstatistik zeigt, daß Belastungsgrade bis herab zu 20 % vorkommen, daß 50 % nicht gerade ungewöhnlich sind. Es braucht nicht festgestellt zu werden, wie gering die Belastung in den übrigen Monaten ist. Es ist aber klar, daß durch diese ständige Unterbelastung die Durchschnittskosten für den Wagen ganz wesentlich erhöht werden. Die Größenordnung dieser Verteuerung läßt sich, ohne weitere Zahlen zuzuziehen, genau genug, wie folgt, schätzen: Bei der Belastung im Oktober muß der Wagen um mindestens 30 % zu teuer gegenüber voller Belastung behandelt werden. Da die geringen Be-

astungen zahlreicher Bahnhöfe erheblicher zu Buche chlagen, ist diese Zahl vorsichtig angenommen. Die Durchschnittskosten betragen für Oktober rund 63 Rpf. Nicht die vollen reinen Betriebskosten, wie oben ausgeührt, also wiederum günstig gerechnet.) Daher wird der Wagen infolge Unterbelastung des Bahnhofes mit 0,3 . 63 = und 19 Rpf zu teuer bezahlt. Die Tagesbelastung im Oktober betrug, wie wir sahen, 274 000 Wagen, die Mehraufwendung also 274 000 . 0,19 = 45 000 RM/Arbeitstag oder m Oktober 1 180 000 RM. Diese Zahlen lassen sich nicht ohne weiteres vervielfältigen, um das Jahresergebnis zu bekommen, da einerseits die Wagenzahl zu groß, andererseits infolge der noch geringeren Belastung die Einheitskosten noch schneller steigen. Immerhin wird der Wert von 10 000 000 RM/Jahr erheblich überstiegen.

Es fragt sich nun, ob diese Unterbelastung, also die Mehrkosten vermeidbar sind. In dem errechneten vollen Umfange sicher nicht, schon weil eine gewisse Aufnahmefähigkeit für Spitzen, besonders auch die Tagesspitzen, bleiben muß und eine gleichmäßige Belastung aller Bahnhöfe niemals zu erzielen sein wird. Aber ein gewisses Übermaß an Bahnhöfen ist schon bei den heutigen Verhältnissen vorhanden und kann beseitigt werden, ohne daß dabei von Erneuerung die Rede zu sein braucht.

Nun kommt aber zu dieser Überzahl von Bahnhöfen der in hohem Grade wirtschaftliche Umbau oder die Erneuerung der betrieblich teuersten Bahnhöfe hinzu, die gleichzeitig die Betriebskosten erheblich senkt und ungefähr im gleichen Maße die Leistungsfähigkeit des Einzelbahnhofes hebt. War nun schon vorher die Zahl der Verschiebebahnhöfe zu groß, so wird sie es nach dem Umbau erst recht.

Wie wir sahen, war die tägliche durchschnittliche Bergleistung der Verschiebebahnhöfe der Wirtschaftsstatistik im Oktober 1570 Wagen, während man auf einem neuzeitlich eingerichteten Berg 4000 Wagen schaffen kann. Nehmen wir nun den tatsächlichen Wagenanfall um 25 % höher, mit rund 2000 Wagen für den jetzt vorhandenen Berg an, so würde man bei Erneuerung aller Berge mit den zugehörigen übrigen Anlagen mit der Hälfte der vorhandenen auskommen können. Hierbei hätte man als Reserve außer den angenommenen 25 % noch die Verminderung der Zahl der Gesamtabläufe, die eine Folge der Verminderung der Bahnhofszahl sein muß (vgl. dazu: Z. d. V. D. E. 1925, S. 183, und Marx: Eisenbahnfragen des Ruhrgebietes, Verk. Woche 1927, S. 501: Danach konnten durch richtige Verteilung der Verschiebeaufgaben von 2909 Umstellungen 206 gespart werden — 7 % —).

Eine Leistungssteigerung über 4000 Wagen braucht man dabei nicht in Rechnung zu stellen. Die dahingehende Entwicklung kann man ruhig der Zukunft überlassen, denn die Bahnhöfe können selbst bei größter Wirtschaftlichkeit des Anlagekapitals nur nach und nach umgebaut werden, so daß bald ausreichende Erfahrungen vorliegen werden. Immerhin ist folgende Überlegung berechtigt: Schon die oben als ungenügend bezeichneten Bahnhöfe leisten bei Spitzenverkehr unter Anspannung aller Kräfte Erhebliches über der gewöhnlichen Leistung. Dasselbe wird aber bei einem neuzeitlich ausgestatteten Bahnhof erst recht der Fall sein, zumal durch Mechanisierung manche Fehlerquellen beseitigt oder erheblich vermindert sind. (Z. B. der Falschläufer ist wie ein Rechenfehler: der Weichensteller rechnet in Zukunft nicht mehr mit dem Kopf, sondern mit der Maschine — jedenfalls an den gefährlichen Stellen.)

Wenn man mit der Hälfte der bisherigen Bahnhöfe (oder etwas mehr als der Hälfte) auskommen will, ist natürlich Voraussetzung, daß die Hälfte — das wären rund 60 — ganz neuzeitlich eingerichtet ist, denn sonst kann sie nicht die hohe Leistung erzielen, die die Grundlage unserer Schlüsse ist. Bei demselben Rechnungsgange wie oben, würden nach Umbau aller Bahnhöfe die Durchschnittskosten für einen Wagen um rund 40 Rpf sinken, man würde also eine Jahresersparnis von

$$7\,200\,000 \cdot 4 = 28\,800\,000 \text{ RM machen,}$$

kapitalisiert sind das mit den oben angegebenen Zins- und Tilgungssätzen

$$350\,000\,000 \text{ RM,}$$

die für die 60 Bahnhöfe zur Verfügung stehen. Für den Bahnhof sind das rund 5 850 000 RM. In Wirklichkeit wird wohl immer ein wesentlich geringerer Teil dieser Summe selbst in ungünstigen Fällen nötig sein, der sich in gut gelagerten, häufigen Fällen auf Bruchteile dieser Summe ermäßigt. Eine ausreichende Verzinsung erscheint also immer gewährleistet.

Wenn oben gesagt war, daß die Erneuerung mehrerer alter Bahnhöfe bei ihrer Zusammenfassung den mehrfachen Betrag von 5 000 000 RM zur Verfügung habe, so liegt zwischen dieser Angabe und den 5 850 000 RM kein Widerspruch, da diese letzte Zahl alle, auch die neueren Bahnhöfe umfaßt, bei denen die Ersparnisse naturgemäß nicht so groß sein können wie bei den älteren, die wir zuerst allein betrachtet hatten.

Vergleicht man mit diesen Zahlen zunächst einmal die Neubaukosten für einige Bahnhöfe in Vorkriegswerten, wie sie in Tafel 3 zusammengestellt sind (aus: Archiv 23 a. a. O.), so sieht man, daß die soeben als mögliche Aufwendungen errechneten Beträge ausreichend sind. Sie sind es auch dann noch, wenn man die Entwertung gegenüber der Friedenszeit berücksichtigt.

Tafel 3.

1	2	3	4
Bahnhof	Gesamtbaukosten	Oberbaukosten	% Spalte 3
Geisecke . . .	4 112 000	2 100 000	51
Soest	3 100 000 (ohne Grunderw.)	1 400 000 (davon Stellw. 200 000 RM)	45
Kirchweyhe .	1 900 000	1 300 000 (davon Stellw. 200 000 RM)	68
Osnabrück . .	3 800 000	1 950 000 (Stellw.: 350 000)	51
Rheine	2 500 000	—	—
Dresden-Fried.	5 855 000 (ohne Grunderw.)	—	—

Für unseren Vergleich kommt in erster Linie Spalte 3 in Frage.

Über die wirkliche Höhe des Geldbedarfs für die Erneuerung von Bahnhöfen liegen auch schon einige Erfahrungen vor, wenn sie auch natürlich noch nicht allzu groß sind. Immerhin kann man schon angeben, in welcher Höhe sie sich bewegen werden. Man braucht also für einen

Überschlag nicht erst den Kostenanschlag des Einzelfalles abzuwarten, um sagen zu können, ob eine Wirtschaftlichkeit im Einzelfall gewährleistet ist: Die Kosten für die Erneuerung eines Verschiebebahnhofes, die die Mechanisierung des Berges und die Weichenentwicklung am Berge umfaßt, werden mit etwa 11 000 RM/Gleis angegeben (bei vier bis fünf ausgeführten größeren Bahnhöfen). Bei einem Bahnhof mit 30 Richtungsgleisen wären das etwa 330 000 RM. (Größere Umbauten würden natürlich besonders zu schätzen sein.)

Leistet ein Bahnhof beispielsweise 2500 Wagen, so würden je 10 Rpf Ersparnisse für den Wagen 250 . 300 = 75 000 RM/Jahr bringen. Das wäre eine Verzinsung von rund 23 %. Demnach könnte man auch noch neuere Bahnhöfe, wie Wustermark, Vohwinkel oder ähnliche vom wirtschaftlichen Standpunkt aus erneuern, da selbst diese Art von Bahnhöfen durch Erneuerung die Verschiebekosten um mindestens 20 Rpf verbessern würden. Rein theoretisch hätte man hier Verzinsungen von weit über 20 und 30 % zu erwarten. Oder man könnte noch andere Verbesserungen mit ausführen, wie z. B. außer Verbesserung der Richtungsgruppe, größere Aufnahmefähigkeit der Einfahrgruppe. Das heißt, daß auch die Aufwendung höherer Kosten für andere Zwecke, die andere betriebliche Verbesserungen mit sich bringen, schon durch die Verbilligung des Ablaufes mitverzinst wird. (Streng genommen würde man für derartige Erweiterungen des Bauprogramms eine Sonderrechnung aufmachen müssen.)

Nun ist es ohne weiteres möglich, für jedes Erneuerungsvorhaben eine genaue Berechnung aufzustellen, so daß man nicht auf dieser allgemeinen Betrachtung zu fußen braucht. Sie soll nur dartun, daß eine Untersuchung in jedem Falle mindestens die größte Wahrscheinlichkeit für ein sehr befriedigendes Ergebnis hat. Hier sei noch einmal darauf hingewiesen, daß ältere Bahnhöfe das Mehrfache von 10 Rpf ersparen. Wie wir oben gesehen haben, kann man bei vielen mit Verbilligungen von 50 Rpf und darüber rechnen, so daß man rein theoretisch Verzinsungen von 100 % haben würde. Hier ist aber zu berücksichtigen, daß bei solchen veralteten Anlagen die Erneuerung oft höhere Beträge erfordern wird, weil z. B. Verlängerung und Vermehrung der Richtungsgleise Verlegung von Zusatzanlagen erfordern können. Sind diese veraltet, so ist ihre Erneuerung allerdings oft wirtschaftlich an sich, was dann unsere Rechnung wieder entlastet.

Bei den bisherigen Berechnungen sind nur die Beträge berücksichtigt, die sich aus der Ersparnis an reinen Verschiebekosten ergeben. Was sich an Ersparnissen aus Vermehrung der Aufgaben eines Bahnhofes infolge Zusammenlegung herleitet, ist bisher nicht berechnet. Tatsächlich sind aber diese Summen sehr groß. In welcher Richtung sie sich bewegen, ist vom Verfasser in der Z. d. V. D. E. 1925, S. 183, zusammengestellt. Die wesentlichen Vorteile der Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben dürfen als bekannt vorausgesetzt werden, sie seien deshalb nur ganz kurz zusammengestellt:

A) Verminderung der Zahl der angelaufenen Umstellbahnhöfe,

B) die dadurch gewonnene Wagenumlaufzeit,

C) die bessere Auslastung des Einzelbahnhofes,

D) die dadurch verkürzte Aufenthaltsdauer auf dem Bahnhof,

E) die bessere Zugauslastung.

Nimmt man bei der Erneuerung eines Bahnhofes dies Vorteile noch mit oder erweitert man die Bauaufgabe, u andere Erfolge darüber hinaus zu erzielen, so muß ma die hierdurch ersparten Summen besonders in Rechnun stellen. Man kann also das Baukapital erhöhen, oder di Verzinsung ist um so besser.

Man kommt also auch rein rechnungsmäßig zu einer Zu sammenfassung der Verschiebeaufgaben, die im Zusammen hang mit der Erneuerung des Bahnhofes höchste Wirt schaftlichkeit verspricht.

Allein im Jahre 1926 sind nach Leibbrand („Leistun und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetrieb", Z. d. V. D. E 1928, S. 561) bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaf durch Zusammenfassung von Rangierleistungen oder teil weise Stillegung von Verschiebebahnhöfen 2062 Köpfe un 1189 tägliche Lokomotivstunden erspart. Hierin stecke allerdings wohl auch die Ersparnisse aus der Erneu erung von Bahnhöfen. Man sieht aber, daß es sich un ganz erhebliche Summen handelt, zumal die Zusammenfas sung 1926 noch in den Anfängen steckte. Außerdem werden die Zahlen nicht alle unter A—E aufgeführten Vorteile enthalten, z. B. die Zeitverbesserungen unter B und D und die günstigere Auslastungsmöglichkeit unter E.

Nach der „Denkschrift zum Antrag auf Tariferhöhung" der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom April 1928, S. 8, waren im Ruhrgebiet selbst zur Zeit des größten Verkehrs sieben Bahnhöfe stillgelegt. — „Und die starke Verkehrswelle, die infolge des englischen Bergarbeiterstreiks entstand, konnte nach Marx gerade wegen der Stillegung der Vorbahnhöfe und des Bahnhofes Osterfeld glatt bewältigt werden." (Marx V. W. 27, a. a. O.) — Gewiß Beweise für die Richtigkeit der Maßnahmen!

Nun ist aber das Beharrungsvermögen aller menschlichen Einrichtungen — auch bei der Eisenbahn — so groß, daß es in der Regel trotz einleuchtender theoretischer Berechnung noch eines starken äußeren Anstoßes bedarf, bis im Einzelfall eine derartige Untersuchung und Umordnung ausgelöst wird. Wie wird also in Wirklichkeit eine derartige Umgestaltung vor sich gehen?

Im allgemeinen wird dieser Anstoß von einem Versagen des Betriebes ausgehen, wenn ein wichtiger Bahnhof zu klein geworden ist. Das wird sich zuerst in Zeiten stärksten Betriebes, also in der Regel im Herbst, geltend machen. Dann kann man aber ein Versagen am wenigsten gebrauchen, und man muß für Abwendung der Störungen unverhältnismäßig hohe Mittel aufwenden. Der Betrieb wendet dann seine Hilfen an, wie Vermehrung von Lokomotiven und Personal, Übernahme von Aufgaben durch Nachbarbahnhöfe, Vorschieben von Wagen u. a. m. Es ist ganz klar, daß besonders durch diese letzten Maßnahmen die größten Kosten entstehen, besonders, wenn sie mehr oder weniger ungeregelt sind. Diese Aufwendungen treten dann zu den an sich schon hohen der betreffenden Bahnhöfe hinzu, denn in der Regel sind die zuerst versagenden Bahnhöfe auch die teuersten im Betrieb. Treten nun diese Störungen öfters ein, so erreichen die durch Erneuerung vermeidbaren Kosten eine beträchtliche Höhe. Leider zeigen sie sich aber nicht voll, weil sie sich auf viele Stellen verzetteln. Sie scheinen auch oft nicht so bedenklich, weil sie mit starkem Verkehr verbunden sind, so daß den erhöhten Ausgaben auch verstärkte Einnahmen gegenüberstehen. Trotz alledem sollten sie vermieden werden, eben, weil sie vermeidbar sind.

Muß man nun aus Anlaß von Störungen einen Bahnhof euern, so wird man zunächst die genauen Kosten für n behandelten Wagen (im Ausgang gerechnet) im alten stand feststellen, um durch Vergleich mit den künfn Kosten die Wirtschaftlichkeit der Erneuerung klaregen. Dazu gehört auch eine Berechnung der Leistungsigkeit. Wir hatten ja gesehen, daß der neue Bahnhof ht bloß die bisherigen Aufgaben bewältigen, sondern h noch weitere Aufgaben von anderen Bahnhöfen dazu rnehmen kann. Die Untersuchung, die sich bisher nur den einen Bahnhof erstreckte, muß also erweitert rden:

Man kann den einzelnen Bahnhof nicht aus seinem stem herausnehmen und kommt selbsttätig dazu, außer n fraglichen auch seine sämtlichen Nachbarbahnhöfe zu betrachten. Nachbarschaft darf hier nicht zu enge genmen werden, je großzügiger der Begriff gefaßt ist, to besser erscheint es. Denn durch den Bahnhof werden e beeinflußt, die mit ihm zu tun haben (vgl. auch Marx: a. O.).

Unter diesem erweiterten Gesichtswinkel, der nicht bloß n einzelnen Bahnhof ins Auge faßt, sondern das ganze stem, werden die oben — Seite 1120 — unterschiedenen ei Fälle etwas andere, erweiterte Gestalt annehmen, mlich:

A) Der in Frage kommende Bahnhof wird erneuert oder u gebaut. Dabei ist es unwesentlich, ob das an derselben elle oder an anderer geschieht. Im Betriebe wird keine nnenswerte Änderung eintreten. (Die früheren Fälle 1 d 3 sind zusammengefaßt.)

B) Der fragliche Bahnhof fällt fort, seine Aufgaben ernimmt ein vorhandener anderer. Das ist natürlich r mit erheblicher betrieblicher Änderung unter Eruerung des anderen Bahnhofes möglich. (Sonderfall: eubau eines Bahnhofes, der die Aufgaben mehrerer anrer übernimmt.)

C) Der Bahnhof fällt fort, seine Aufgaben übernehmen ehrere vorhandene andere Bahnhöfe. Auch hier sind triebliche Änderungen nötig, die aber nicht so einschneinder Natur sind wie bei Fall B, der eigentlich nur ein renzfall des Falles C ist. Die beiden Fälle sind aber gennt aufgeführt, weil B viel weitergehendere Unterchungen nötig macht als C. Dieser wird für jeden rührten Nachbarbahnhof gewisse Änderungen nötig achen, die aber nach und nach möglich sein werden.

Der Fall A scheint auf den ersten Blick den bisherigen arlegungen zu widersprechen, weil der erneuerte oder ar neugebaute Bahnhof doch größere Leistungen vollringen kann, als vor der Erneuerung. Darin steckt allerings ein gewisser Widerspruch. Aber einmal können, wie rwähnt, die Aufgaben der verschiedenen Nebenberge vom auptberge zum Teil übernommen werden. Weiterhin aben in einem solchen Falle, wenn nämlich der Hauptrschiebebahnhof einer Gegend nicht mehr genügend istungsfähig ist, zahlreiche kleinere Bahnhöfe allerlei ufgaben übernehmen müssen, die ihnen nicht zukommen, der die mindestens billiger auf dem erneuerten Bahnhof emacht werden können. Deshalb wird dieser mit großem orteil Aufgaben aus seiner Nachbarschaft an sich saugen – z. T. ganz selbsttätig — und vielleicht ausgelastet werden können, ohne daß das große System der Verschiebebahnhöfe wesentlich davon berührt wird. Das wäre also er oben als Erneuerung von innen heraus bezeichnete Umbau. Da der Betrieb nicht wesentlich geändert wird, entstehen auch keinerlei Umleitungen. Der Fall A ist also mit den bisherigen Untersuchungen im wesentlichen erledigt. Die Erneuerung eines Bahnhofes wird demnach betrieblich und wirtschaftlich immer große Vorteile bieten.

Anders ist es bei den beiden Fällen B und C, bei denen natürlich Umwege und Rückläufe — im folgenden sei beides vereinfacht „Umwege" genannt — entstehen können. Diese werden im Fall B natürlich größer sein als im Fall C. Es fragt sich nun, ob diese Umwege nicht die Wirtschaftlichkeit einer Erneuerung oder vielmehr die sich daraus ergebende Zusammenlegung beeinträchtigen oder gar in Frage stellen. Deshalb muß näher darauf eingegangen werden:

Die Mehrkosten, die die entstehenden Umwege machen, müssen natürlich durch verbilligte oder ersparte Behandlungen oder andere betriebliche Vorteile ausgeglichen werden. Allgemein kann man für jede ersparte Behandlung die Umweglänge durch eine Kostengleichung wie folgt berechnen (hierzu brauchen nur die reinen Betriebskosten herangezogen werden):

Je nach Güte des Verschiebebahnhofes kostet der Wagen, wie wir sahen, etwa 40—100 Rpf. Überschritten werden diese Kosten nur von besonders schlechten und veralteten, unterschritten in der Regel nur von erneuerten Bahnhöfen. — Für den Gegenwert der Umwege ist die als bekannt anzusehende Einheit das Tonnenkilometer. Nach dem Durchschnitt des Jahres 1926 war ein Wagenachskilometer mit 3,81 t belastet. Für unsere Zwecke kann man genau genug einen Wagen gleich zwei Achsen setzen, so daß das belastete Wagenkilometer im Durchschnitt gleich 7,62 tkm zu setzen ist. Die reinen Zugförderungskosten für gewöhnliche Güterzüge schwanken nun für das Tonnenkilometer zwischen 0,4 und 4 Rpf und darüber, je nach der Strecke und der Art des Zuges. Für eine Flachlandstrecke und einen Durchgangszug wird man für Umwege mit dem geringsten angegebenen Betrag rechnen dürfen (vgl. auch Leibbrand a. a. O.). Das wären also 3,0 Rpf/Wagenkm. Dabei sei aber betont, daß sich dieser Wert in jedem Einzelfall bestimmen läßt. Der Durchgangszug ist deshalb berechtigt, weil das Gut den Weg vom stillzulegenden Bahnhof zum Ersatzbahnhof in einem solchen Zuge ohne Aufenthalt zurücklegen wird.

Um die Grenzen allgemein festzulegen, zwischen denen der Wert sich in der Regel bewegen wird, setzen wir das Tonnenkilometer mit 0,4—2,0 Rpf ein. Das würde also das Wagenkilometer gleich 3—15 Rpf sein, je nach Beschaffenheit der Strecke. Danach darf der Umweg oder Rücklauf für eine ersparte Umstellung ganz allgemein betragen zwischen 100 : 3 und 40 : 5; d. i. zwischen rund 33 und 2,5 km als Grenzen. Dazu kommt nun noch der Geldwert der für den Wagen ersparten Zeit, der verschieden angegeben wird und von mir gelegentlich mit 6 Rpf für die Stunde Aufenthalt berechnet wurde. (Vgl. auch: Haller: Die Wagenzeiten in Zughöfen und ihr Einfluß auf die Kosten der Zugbildung, Verk. Woche, 1928, S. 513, unter § 3.) Bei diesen Zahlen ist die Ladung nicht berücksichtigt, obwohl das volkswirtschaftlich zulässig oder vielmehr geboten wäre.

Der mittlere Aufenthalt des Wagens auf einem Verschiebebahnhof beträgt nach der Wirtschaftsstatistik der Verschiebebahnhöfe — Tafel 2 — im Oktober 1927 5,85 Stunden. Das ergibt also im Mittel $5{,}85 \cdot 6 = 35{,}10$ Rpf — abgerundet 35 Rpf. Dafür können Umwege gefahren werden zwischen 35 : 3 und 35 : 15, also zwischen rund 12 und

2,5 km. Davon ist allerdings noch die Fahrzeit für den Umweg abzuziehen, wobei man aber wohl mit einer Reisegeschwindigkeit von 30—40 km rechnen darf, da es sich auch noch um kürzere Entfernungen handelt, die ohne Aufenthalt durchfahren werden können. Danach ermäßigen sich die Werte auf 10 bzw. 2 km.

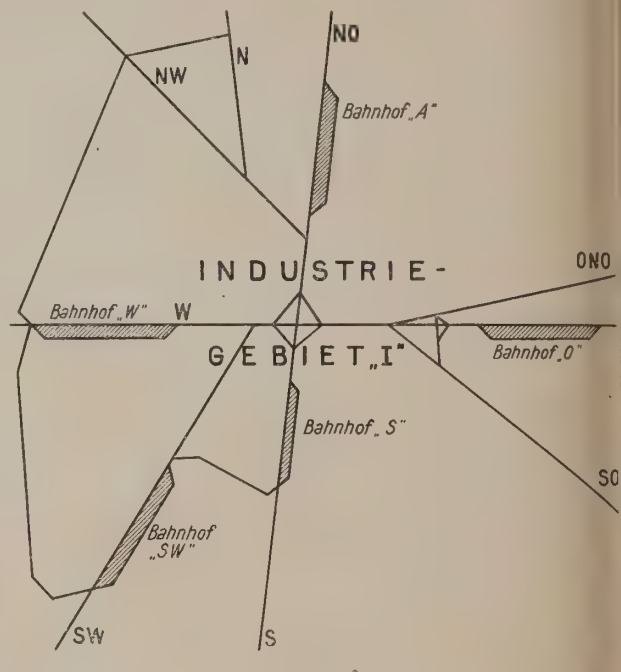
Nun werden die unteren Werte bei einer Stillegung kaum in Frage kommen, weil für eine solche in erster Linie alte Bahnhöfe in Betracht kommen und weil man die geringsten Zugförderkosten einsetzen kann. Man kann also mit jedem Wagen schon bis zu 45 km Umweg fahren, wenn man eine Behandlung spart. Das gilt für alte Bahnhöfe und Flachlandstrecken. Bei Rückläufen wäre es die halbe Entfernung.

In dieser allgemeinen und einfachen Form ist aber die Umwegsberechnung zu ungenau und leicht zu ungünstig, denn alle Wagen sind nicht gleichmäßig in die Rechnung einzusetzen. Ein Teil ist ja sowieso für den Ersatzbahnhof und Übergang bestimmt, also nur dieser hat eine Umstellung gespart, ohne daß ihr Mehraufwendungen gegenüberstehen. Ein anderer Teil wird über den neuen Bahnhof keinen wesentlichen Umweg zum Ziele hin machen, weil er von dort aus über andere Strecken geleitet werden kann. Der ersparten Umstellung steht also nur ein verhältnismäßig kleiner Umweg gegenüber. Eine etwaige rückläufige Bewegung oder ein anderer Umweg des Restes darf also um so größer sein, je größer die Zahl der übrigen Wagen ist. Die Gleichheit der beiden Seiten der Gleichung gibt die Grenzen an, bis zu denen Umwege gefahren werden dürfen. Auf der Haben-Seite fehlen aber noch alle Vorteile des großen Verschiebebahnhofes, die oben erwähnt sind. Dadurch vergrößern sich die Umwege noch, die ohne Verlust gefahren werden können.

Es wäre nun erwünscht, wenn man die Grenzentfernung, bis zu der diese Umwege reichen dürfen, ein für allemal allgemein festlegen könnte. Außer der oben angegebenen Entfernung — oder besser Umwegstrecke — von rund 40—45 km, die für den Einzelfall, wie erwähnt, unter Umständen ungünstig ist, besteht aber keine Möglichkeit für eine allgemeine akademische Lösung. Denn für jedes vorhandene oder erdachte Eisenbahnnetz bestehen unendlich viele Kombinationen, die sich aus der Entfernung der Bahnhöfe und den möglichen Wagenzahlen ergeben. Auch innerhalb der praktischen Grenzen würde ihre Zahl noch so groß, daß auf diese Weise kaum ein praktisches Ergebnis erreichbar wäre. Es bleibt also nur übrig, einen Weg zu suchen, der im Einzelfall leicht beschreitbar ist. Man wird also versuchen können, mit einem der Wirklichkeit entlehnten Beispiel zu allgemeinen Schlüssen zu kommen. Das erscheint möglich, wenn man ein charakteristisches Beispiel wählt und es so behandelt, daß seine allgemein gültigen Eigenschaften besonders hervorgehoben werden.

Bei seiner Wahl wurde folgendes beachtet: Es ist einleuchtend, daß die Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe zuerst am dringendsten wird in den großen Industriegebieten, wo die Bahnhöfe vielfach dicht zusammengeballt sind. Deshalb erschien unter Anlehnung an die Wirklichkeit ein Beispiel aus einem eng besiedelten Industriegebiet am günstigten und auch ausreichend, weil eine eingehende Prüfung für jeden Einzelfall durch die allgemeine Untersuchung nicht erspart werden kann. Allgemeine Schlüsse erscheinen jedoch durchaus angebracht:

Rund um ein räumlich nicht allzu ausgedehntes In striegebiet „I“ mit starkem Verkehr seien die bisher nötig gehaltenen Verschiebebahnhöfe angenommen, de ältere noch fast am Endpunkt jeder Linie liegen, mit im dicht bebauten Gebiet. Sie sind schon als zugebaut zunehmen. Eine Erweiterung ist schon aus diesem Gru — also wegen der untragbaren Grunderwerbskosten nicht möglich. Die neueren Bahnhöfe sind dagegen sch so weit hinausgerückt, daß eine Umänderung und V größerung ohne weiteres gewährleistet erscheint.



Tafel 4.

Entfernungen:

„A“—„W“ = 32 km,
(„A“—„W“—„SW“) — („A“—„SW“) = 19 km,
(„A“—„W“—„S“) — („A“—„S“) = 39 km,
„W“—„O“ = 32 + 30 = 62 km,
„W“—„I“ = 24 km.

Tafel 4 zeigt das schematische Bild der Eisenbahnen de Gebietes. Die Strecken seien nach den Himmelsrichtunge bezeichnet und die Verschiebebahnhöfe der Einfachhei halber nach den Strecken, an denen sie liegen: Es heiß also der an der Weststrecke liegende Bahnhof ebenfall „W“. Nur der zu untersuchende Bahnhof an der Strecke „NO“ heiße „A“, weil das Gut von der Strecke und von Bahnhof unterschieden werden muß.

Nun wird die dem gewählten Beispiel entsprechende An nahme gemacht, daß der Bahnhof „A“ nahe an der Grenz seiner Leistungsfähigkeit angelangt sei. Sie betrage nor malerweise rund 2600 Wagen, wenn sie auch naturgemäß unter Anspannung aller Kräfte vorübergehend steigerungs fähig ist. Der Bahnhof ist außerdem veraltet und arbeitet deshalb sehr teuer. Erweiterungsmöglichkeit nach außen hin besteht nicht, wohl aber die innere, die infolge höherer Bergleistungen den ganzen Bahnhof innerlich anders ge staltet kann. Es kommen also alle drei oben angeführten Fälle A bis C in Frage.

Der „innere“ Ausbau sei also möglich und ausreichende Wirtschaftlichkeit der Erneuerung nachweisbar, also an sich steht der „inneren“ Erneuerung nichts mehr im Wege, um so mehr, als die Mehrleistung des erneuerten Ablauf-

ges im inneren Betriebe des Bahnhofes zum guten Teil genommen werden kann (Ersparnisse von Nebenbergen) r durch Übernahme von Leistungen für kleinere Nachbahnhöfe vorteilhaft ausgenutzt werden kann. Bei der ichartigen Untersuchung des ganzen Nachbarsystems der ßen Verschiebebahnhöfe stelle sich aber heraus, daß die den großen Bahnhöfe „W" und „O" noch erheblich stungsfähiger ausgestaltet werden können, wenn beide absehbarer Zeit erneuert werden, weil ihre Leistungsigkeit bei Verkehrssteigerungen in dem jetzigen Zuende nicht mehr lange ausreichen wird. Es käme also in age, ihnen Zusatzbelastung zu geben von anderen Bahnen, die dann gegebenenfalls als große Verschiebebahnfe für den Fernverkehr eingehen könnten. In diesem me seien denn auch die Untersuchungen für den Bahn„A" nach den beiden Möglichkeiten der Fälle B und C rchgeführt. Über die endgültige Ausgestaltung des tzes der großen Verschiebebahnhöfe kann dann im Einfalle erst nach Abschluß der Rechnung entschieden rden.

Einen genauen Einblick in die Aufgaben eines Bahnfes auch in seinen Beziehungen zu den Nachbarbahnfen und -strecken bekommt man durch die „Zusammenllung der in der Zeit vom . . . . . bis . . . . . Tagesdurchschnitt, im Eingang behandelten Wagen". t ihrer Hilfe kann man die Zahl der für alle benachrten Bahnhöfe (und Strecken) bestimmten Wagen festllen. Das Muster dieser Zusammenstellung für unseren wählten Bahnhof zeigt Tafel 5. Um sie übersichtlicher gestalten, ist sie bereits vereinfacht, so daß man den ad der Ordnungsarbeit des Bahnhofes nicht mehr daraus nehmen kann. Für unsere Zwecke genügt aber die vorgende Zusammenstellung. Sie läßt nach Nah- und Fernhandlung unterscheiden. Wir wollen hier annehmen, alle bläufe seien richtig und nicht durch betriebliche Zummenfassung zu ersparen.

An Hand des Übersichtsplanes — Tafel 4 — wollen wir n für die genannten beiden Fälle B und C die möglichen d nötigen Umwege untersuchen, ihre Kosten feststellen d dann prüfen, welche Ersparnisse diesen gegenüberehen. (Fall A erfordert keine Umwege.)

Zunächst Fall B: Bahnhof „A" falle ganz aus und alle ine Aufgaben gehen auf einen einzigen anderen über. ieser Fall kommt in den großen Industriegebieten und ch sonst häufiger vor, als man gemeinhin annehmen wird. nmerhin ist er ein Grenzfall, und der Ausfall eines Bahnfes wird immer auf mehrere Nachbarbahnhöfe einwirken ft werden ihm auch, wie erwähnt, gewisse Aufgaben tlicher Natur bleiben). Dieser Grenzfall soll nun rein eoretisch durchgearbeitet werden, um zu sehen, welche olgen er hat.

Man muß nun zusehen, welcher Bahnhof als Ersatz in rage kommt. Die Entscheidung wird in Wirklichkeit icht schwer sein. Denn wenn ein vorhandener Bahnhof nen derartigen Verkehrszuwachs aufnehmen soll, muß er n sich schon gut erweiterungsfähig sein, außerdem muß r so liegen, daß die Umwege an sich niedrig bleiben. Also nd Entfernung und Richtung des Verkehrs mitbestimmend. iese Vorbedingungen wird in seltenen Fällen mehr als in Bahnhof erfüllen. Ebenso liegt der Fall, wenn man einen geeigneten Bahnhof zum Umbau finden kann und tatt dessen einen Neubau für einen oder mehrere alte Bahnöfe ausführt. (Vorwegzunehmen ist, daß man in diesem alle immerhin so frei in der Wahl der Lage ist, daß man den größten Wert auf die beste technische Durchbildung legen muß, zur Erzielung der billigsten Betriebs- [Ablauf-] Kosten, daß demgegenüber Umwege eine verhältnismäßig geringe Rolle spielen. Man kann sich also das günstigste und beste Gelände aussuchen.)

In unserem Falle kommt Bahnhof „S" (Tafel 4) nicht in Frage, weil er ebenso wie „A" zu dicht an dem bebauten Industriegebiet liegt und außerdem die stark belasteten inneren Strecken mitten durch das Industriegebiet nicht noch beliebige zusätzliche Belastung vertragen werden. Es bleiben also nur noch die beiden Bahnhöfe „W" und „O". Von diesen liegt „O" erheblich weiter von dem Mittelpunkt von „I" entfernt und außerdem überwiegt die Zahl der nach „W" und „SW" gerichteten Wagen die nach Osten bestimmten, wie Tafel 5 ausweist.

In Frage kommt also nur Bahnhof „W", der alle Vorbedingungen erfüllen möge. Nach Tafel 4 liegt er weit genug draußen, er wird als ausreichend erweiterungsfähig angenommen und seine Erneuerung mache keine großen Schwierigkeiten.

Ähnlich wird sich die Untersuchung für jeden praktischen Fall durchführen lassen. Wenn wirklich zwei Bahnhöfe gleichberechtigt zu sein scheinen, so wird das Ergebnis der durchzuführenden Rechnung für die Wahl entscheidend sein.

Danach wäre also für unser vorliegendes Beispiel der Fall B: Vollständiger Fortfall des Bahnhofes „A" und Ersatz für alle seine Aufgaben durch Bahnhof „W".

Um den Wert der Umwege feststellen zu können, müssen wir die gegen den bisherigen Zustand mehr geleisteten Wagenkilometer berechnen. Das geschieht mit Hilfe der „Zusammenstellung der . . .", Tafel 5. Hier werden die Wagenzahlen für jede Richtung festgestellt. Die Entfernungsangaben auf Tafel 4 lassen weiter die Länge des Umweges für jede Richtung ablesen:

I. Die an sich nach „W" und Übergang bestimmten Wagen machen keine Umwege, ersparen aber, wie bereits erwähnt, eine volle Behandlung.

Zu den Wagen nach „S" und „SW" und Übergang ist zu bemerken, daß ihre Umwege so berechnet werden, als ob sie alle nach „S" bzw. „SW" hin sollten. Man kann aber, wie erwähnt, annehmen, daß bei dem dichten Netz der Deutschen Reichsbahn — oder allgemeiner bei einem Netz mitteleuropäischer Dichte — die Wagen, die in „S" und „SW" nur umgestellt werden, zum Teil auf einem kürzeren Wege ihrem Ziele zugeführt werden können und müssen. Man würde in diesem Falle nur die Leitungsvorschriften ändern und hierdurch für die betreffenden Wagen eine volle Behandlung sparen. Deshalb rechnet man durch die Einsetzung des vollen Weges „A"—„W"—„SW" bzw. bis „S" zu ungünstig, um auch hier den Grenzfall zu bekommen. In Wirklichkeit wird es keinerlei Schwierigkeiten machen, für einige Stichtage aus den Papieren das wirkliche Ziel zu ermitteln und daraus die wirklichen Umwege zu berechnen.

II. Die Wagen von „A" über „W" nach „SW" fahren 19 km um. Es handelt sich hierbei nach Tafel 5 um 278 Wagen von und 129 nach „SW", zusammen 407 Wagen (wagerechte und senkrechte Spalte von „SW" (10). Das ergibt

$$407 \cdot 19 = 7800 \text{ Wagenkilometer.}$$

III. Der Umweg „A"—„W"—„S" beträgt 39 km. Dazu gehören 299 Wagen von und 178 Wagen nach „S" — zu-

Tafel

Zusammenstellung der in der Zeit vom 16. bis 18. Februar und vom 23. bis 25. Februar 1927 im Tagesdurchschnitt im Eingang behandelten Wagen.

1. Eingang 1. von Richtung 2.	2. Wagen	Von den Wagen in Spalte 2 waren bestimmt für Gruppe											
		NO		N		NW		W	SW	S	O	A-Ort	I
		Fern-wagen	Nah-wagen	Fern-wagen	Nah-wagen	Fern-wagen	Nah-wagen	Fern-wagen	Fern-wagen	Fern-wagen	Fern-wagen	Nah-wagen	Nah-wagen
3. NO Fernwagen	642	—	—	—	4	1	1	53	74	99	49	75	92
4. Nahwagen		—	—	—	6	3	2	31	18	17	47	22	48
5. N Fernwagen	247	—	3	—	—	1	—	8	5	13	18	27	23
6. Nahwagen		2	3	2	—	2	—	17	10	22	39	32	20
7. NW Fernwagen	184	1	2	—	—	—	1	8	3	15	20	16	14
8. Nahwagen		3	7	3	—	—	1	9	4	7	29	10	31
9. W Fernwagen	210	104	29	3	—	32	13	—	—	—	—	29	—
10. SW Fernwagen	278	174	21	28	8	14	19	—	—	—	—	14	—
11. S Fernwagen	299	168	20	54	7	18	15	—	—	—	—	17	—
12. O Fernwagen	319	23	29	59	26	65	48	—	—	—	—	69	—
13. A-Ort Nahwagen	186	34	16	29	4	14	15	19	15	5	20	10	5
14. I Nahwagen	236	73	43	16	5	20	23	—	—	—	—	56	—
Summe	2601	582	173	194	60	170	138	145	129	178	222	377	233

sammen 477 Wagen — (Spalte 11 wagerecht und senkrecht, Tafel 5) das sind

$$477 \cdot 39 = 18\,600 \text{ Wagenkilometer.}$$

IV. Nach „O“ laufen 222, daher kommen 319 Wagen, zusammen 541 Wagen mit einem Umweg von 62 km. Das macht

$$541 \cdot 62 = 35\,500 \text{ Wagenkilometer.}$$

Hier sieht man den verderblichen Einfluß der weiten Wege in Verbindung mit den großen Wagenzahlen.

Um die Umwege der Wagen von und nach den nördlichen Strecken, von und nach „A“-Ort und „I“ zu bekommen, kann man nicht die Spaltensummen der Tafel 5 verwerten wie bisher, weil darin die schon berechneten Wagen von und nach „W“, „SW“, „S“ und „O“ noch einmal enthalten sind. Nach Tafel 5 müssen vielmehr noch folgende Wagenzahlen zusammengestellt werden:

V. 1. Nördliche Strecken im Austausch untereinander . . . . . 48 Wagen
(Davon innerhalb einer Nahzone bis etwa 40 km aufkommend und für dieselbe Zone bestimmt 19 Wagen)

2. Nördliche Strecken nach „A“-Ort . . . 182 „
(Davon aus der Nahzone 64 Wagen)

3. „A“-Ort — nördliche Strecken . . . . 112 „
(Davon für die Nahzone 35 Wagen)

4. „A“-Ort nach „A“-Ort . . . . . 10 „
(Diese Spalte ist nur möglich, weil unter „A“-Ort einige unmittelbar zusammenliegende Bahnhöfe zusammengefaßt sind — Wagen der Nahzone.)

Summe 1—4: 352 Wagen

VI. 5. Nördliche Strecken nach „I“ . . . . 228 Wagen
(Davon aus der Nahzone 99 Wagen)

6. „I“ — nördliche Strecken . . . . . 180 „
(Davon für die Nahzone 71 Wagen)

7. „A“-Ort nach „I“ . . . . . 5 „
(Wagen der Nahzone)

8. „I“ nach „A“-Ort . . . . . 56 „
(Wie unter 7)

Summe 5—8 469 Wagen

Umwegsberechnung zu V.: Die oben unter V, 1—4 aufgeführten Wagen haben alle den Weg „A“—„W“ hin und zurückzulegen, so daß folgende Umwege entstehen:

$$352 \cdot 2 \cdot 32 = 22\,500 \text{ Wagenkilometer.}$$

Zu VI.: Die unter VI, 5—8 aufgeführten Wagen haben die Entfernung „I“—„W“ zweimal zurückzulegen, so daß folgende Umwege entstehen:

$$469 \cdot 2 \cdot 24 = 22\,500 \text{ Wagenkilometer.}$$

Es entstehen also zusammen folgende Umwege:

$$7800 + 18\,600 + 33\,500 + 22\,500 + 22\,500 = 104\,900 \text{ Wagenkilometer.}$$

Diese rund 105 000 Wagenkilometer sind für den Fall B mehr aufzuwenden als bei der alten Betriebsweise. Wie angeführt, ist diese Zahl als Grenzzahl zu bewerten. Die Umwege über „W“ nach „SW“ und „S“ müssen in manchen Fällen, bei sehr starker Belastung der inneren Linien des Industriegebietes, sowieso über kurz oder lang gefahren werden, und zwar nicht erst von „A“ aus, sondern auf Entlastungslinien, die schon weit außerhalb beginnen würden. Sie werden in diesem Falle unsere Rechnung entlasten. Damit wäre dann allerdings auch die Frage angeschnitten, ob die nach „S“ bestimmten Wagen nicht von einem anderen Bahnhof mitbehandelt werden könnten — „S“ müßte also seine Daseinsberechtigung nachweisen. Die Frage kann

er nur angedeutet werden. Sie beweist wieder, daß kein ahnhof außerhalb des Zusammenhanges mit seinen Nachrbahnhöfen betrachtet werden kann.

Um nun feststellen zu können, ob und wieweit diese Umege von rund 105 000 Wagenkilometer tragbar sind, muß an sie in Geld umrechnen, man kann sie dann gegen Vorile und Ersparnisse an anderer Stelle aufrechnen. Wir atten oben das Wagenkilometer für Flachlandstrecken mit Rpf berechnet (1 tkm = 0,4 Rpf). Danach werden die eldbeträge für den Fall B (Ersatz des fortfallenden Bahnofes durch einen anderen):

$$105\,000 \cdot 0{,}03 = 3150 \text{ RM/Tag.}$$

ei ungünstigen Streckenverhältnissen wird sich diese Zahl ergrößern. Für Flachlandstrecken aber kann sie nach den orstehenden Ausführungen als Grenzzahl gelten, die durch nderungen im Betrieb noch günstig beeinflußt werden ann.

Als unmittelbare Ersparnisse stehen demgegenüber:

a) Voll ersparte Umstellungen, das sind alle Wagen von nd nach „W" oder nach Tafel 5 $145 + 210 = 355$ Wagen. Diese können mit je einer Reichsmark eingesetzt werden. Oben in der Wirtschaftsstatistik war für Rangierer und okomotiven 0,85 RM angegeben.) Dazu kommt bei diesen Wagen noch der Gewinn an Zeit, den wir bei dem verlteten Bahnhof mit 5 Stunden bewerten können. Bei je 5 Rpf Wert sind das 30 Rpf/Wagen. Zusammen sparen also liese 355 Wagen $355 \cdot 1{,}3 =$ rund 460 RM/Tag.

b) Alle über „S" und „SW" hinauslaufenden (oder ankommenden) Wagen, die infolge geänderter Leitungsvorschriften eine volle Behandlung sparen. Im ganzen handelt es sich bei diesen Richtungen um 884 Wagen. Davon seien nur 250 als unmittelbar zum Ziel laufend angenommen. Das sind $250 \cdot 1{,}3 = 325$ RM/Tag.

c) Verbilligte Behandlung der Wagen in „W" gegenüber „A". Man kann den Unterschied mit 100—25 = 75 Rpf annehmen, da die Erneuerung von „W" vorausgesetzt wird. (Diese Erneuerung muß sich nach unseren bisherigen Ausführungen selbst tragen, so daß sie hier nicht zu erscheinen braucht.) In Frage kommen alle 2601 Wagen von „A" abzüglich der unter a, b und d genannten, also

2601—355—250—821 = 1175 Wagen:

$1175 \cdot 0{,}75 = 880$ RM/Tag.

d) Die nach „A" zurücklaufenden Wagen für den engeren Bereich von „A" können billiger behandelt werden, auch wenn „A" gar nicht geändert wird, wenn nur die unwirtschaftlichen Teile des Bahnhofes außer Betrieb gesetzt werden. Die Behandlung ist dann wegen der geringeren Wagenzahl einfacher. Es handelt sich um die Wagen oben unter V und VI, also $352 + 469 = 821$ Wagen. Der Behandlungsunterschied wird mit 100—75 = 25 Rpf angenommen:

$821 \cdot 0{,}25 =$ rund 200 RM.

Zusammen ergibt a—d folgende Ersparnisse:

$$460 + 325 + 880 + 200 = 1865 \text{ RM/Tag.}$$

Diesen 1865 RM stehen also die oben berechneten 3150 RM gegenüber, so daß immer noch eine Spanne von 1300 RM/Tag bleibt. Es ist nun im Einzelfall festzustellen, ob die oben gestreiften Vorteile aus der Zusammenlegung der Verschiebeaufgaben so groß sind, daß sie diese noch fehlenden Kosten der Umwege ausgleichen oder übertreffen. Hierbei sind auch die zahlenmäßig nicht erfaßbaren Werte wie z. B. die größere Flüssigkeit des Betriebes, die größeren Leistungen bei Verkehrsstößen u. a. mit abzuwägen. Es liegt durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß im Einzelfalle ein derartiger Fehlbetrag wie die oben errechneten 1300 RM, ausgeglichen wird, so ungünstig und unnatürlich auf den ersten Blick auch der Rücklauf von über 800 Wagen erscheinen mag. In unserem Falle war die Lastverteilung für den gewählten Bahnhof nicht einmal günstig, so daß im allgemeinen ein Fall B in den Grenzen und Entfernungen unseres Beispieles wohl angängig erscheint. Die Entfernung wird noch größer sein dürfen, wenn die bevorzugte Beförderungsrichtung mit der Richtung „A"—„W" und umgekehrt zusammenfällt. Hierin sind also auch die Leerwagen einbegriffen, wenn auch ihr Einfluß g. F. nicht so groß ist wie der der anderen Wagen (z. B. bei Gruppenanfall). Also im allgemeinen: Der Ersatz eines Bahnhofes durch einen einzigen anderen ist möglich, wenn entweder der Verkehr zwischen diesen beiden Bahnhöfen groß ist oder die Entfernung gering. Der theoretisch denkbare Grenzfall, daß nur eine Beförderungsrichtung, nämlich die von „A" nach „W" und umgekehrt vorhanden ist, ermöglicht eine unendlich große Entfernung von „A" nach „W". Praktisch heißt das, daß die Umwegsentfernung um so größer sein kann, je größer die absolute und relative Beförderungsmenge in beiden Richtungen der Strecke „A"—„W" ist.

Wenn es uns schon unnatürlich erschien, die 821 Wagen der Gegend von „A" hin und zurückzuschleppen, so scheint das ganz besonders widersinnig von den 253 Wagen, die in der Gegend von „A" aufkommen und wieder dahin müssen. (In der vorstehenden Berechnung sind diese Wagen besonders hervorgehoben.) Aber auch für diese kann es vorteilhafter sein, Rückläufe in Kauf zu nehmen, wenn sie einzeln aufkommen, also in den einzelnen Zügen verteilt stehen. Die ersparte Auflösung eines solchen Zuges gleicht leicht die Umwege aus. Es wird im Einzelfall festzustellen sein, ob diese Wagen nicht in besonderen Übergabezügen gesondert nach „A" hinbefördert werden können. Bei geringem Wagenanfall ist aber der Umweg in der Regel wirtschaftlicher. Also auch diese Frage ist von Fall zu Fall zu behandeln. Grundsätzlich erscheinen auch Rückläufe tragbar, die auf den ersten Blick unnatürlich aussehen, wenn sie nur entsprechende Vorteile für die große Masse der Wagen zur Folge haben.

Bei der Wahl von „W" waren in erster Linie bauliche Gesichtspunkte maßgebend, weil im allgemeinen der am leichtesten zu erbauende Bahnhof auch den leichtesten und billigsten Betrieb ermöglicht. Sieht man sich nun die Zusammensetzung der Umwegskilometer in den Einzelheiten an, also die Einzelzahlen, die oben unter den Ziffern I—VI hergeleitet sind, so sieht man, daß außer den Entfernungen die nach den einzelnen Richtungen gehenden Wagenzahlen von beherrschendem Einfluß waren. Man müßte also in jedem einzelnen Falle prüfen, wie man die erheblichen Wagenkilometer herabdrücken könnte. Z. B. könnte man hier noch einmal nachrechnen, ob in unserem Beispiel nicht doch „O" als Ersatzbahnhof zu wählen wäre, da die Summe von 35 500 Wagenkilometer von maßgebendem Einfluß ist. Die Gesamtsumme wäre aber durch diese andere Wahl nicht vermindert worden. Unsere bei der Wahl von „W" gemachten Annahmen werden also durch die Rechnung bestätigt.

Weiterhin sind von ausschlaggebender Bedeutung die Rückläufe unter V und VI mit zufällig je $22\,500 = 45\,000$ Wagenkilometern. Da auch diese in unserem Falle B nicht vermeidbar sind, einerlei, welcher Ersatzbahnhof gewählt wird, kommt man ganz von selbst dazu, die Aufgaben von

„A“ auf mehrere Bahnhöfe zu verteilen, und zwar auf die, die die Umwegskilometer am stärksten belasten. Also wäre auch dieser Fall zu untersuchen. Je nach dem Ergebnis der Rechnung wird man dann in der Wirklichkeit zu der denkbar billigsten Lösung kommen.

In unserem Beispiel waren wir zu dem Ergebnis gekommen, daß bei den weiten Wegen und der Lastverteilung der Fall B nur durchführbar ist, wenn die Vorteile der Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben mit in die Wagschale geworfen werden, was an sich immer richtig ist. Wir sahen auch, daß die Zahl der Umwegkilometer sehr herabzudrücken ist, wenn man die Aufgaben des Bahnhofes „A“ auf mehrere andere verteilt, wenn also der Fall C Platz greift. Wir hatten auch bereits festgestellt, daß die meisten Umwegkilometer durch die Wagen von und nach „O“ unter Ziffer IV mit 35 500 Wagenkilometer und unter V und VI die Wagen von und nach „I“ und „A“ mit 45 000 Wagenkilometern entstehen. Kann man diese 80 500 Wagenkilometer aus der Rechnung herausschaffen, so bliebe nur noch der Rest mit 24 400 Wagenkilometern übrig. Erreichbar ist dieser Erfolg, wenn man die Aufgaben von „A“ auf die drei Bahnhöfe „A“, „W“ und „O“ verteilt.

Könnte man auch noch die Umwege der Wagen von und nach „S“ beseitigen, die 18 600 Wagenkilometer Umweg erfordern, so wäre ein Kleinstwert an Umwegkilometern erreicht. Mehr als drei Ersatzbahnhöfe zu wählen, wird aber an sich schon nicht angängig sein, abgesehen von der zu weit gehenden Zersplitterung. Denn die rückwärts liegenden Bahnhöfe werden schon durch Abrichten der Wagen nach drei Bahnhöfen, statt bisher nach einem, eine Arbeitsvermehrung haben, die nicht beliebig gesteigert werden kann. Man wird sie ihnen immer zumuten können, wenn man gewisse bauliche Änderungen an ihnen vornimmt. Wie diese zu verrechnen sein werden, wird noch zu prüfen sein. Aber abgesehen davon liegt „S“, wie erwähnt, auch noch in dem Industriegebiet und verträgt nicht die Hinzunahme neuer Aufgaben.

Demnach wäre jetzt zu untersuchen, welche Folgen eine Verteilung der Aufgaben von „A“ auf „A“, „W“ und „O“ hat. Zunächst klingt es sonderbar, daß „A“ nur einen Teil seiner Aufgaben behalten soll. Der Fall ist aber immerhin denkbar und unter Umständen wirtschaftlich vorteilhaft. Denn die Schwierigkeiten von „A“ liegen in seiner Beengtheit, die dazu zwingt, den einzelnen Wagen vielfach in die Hand zu nehmen. Das läßt sich in den meisten Fällen ohne weiteres durch Verminderung der Aufgaben beseitigen. Wenn man also in unserem Falle dem Bahnhofe nur die mehr örtlichen Aufgaben läßt — örtlich immer in weiterem Sinne —, so genügt die Zahl der Gleise in der Richtungsgruppe und ein mehrfaches Hin- und Herbewegen kann vermieden werden. Man würde also in unserem Falle die oben unter V und VI zusammengefaßten Aufgaben in „A“ lassen. Durch geringe bauliche Änderungen kann man im allgemeinen bei verminderten Aufgaben einen befriedigenden Wirkungsgrad in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung erzielen.

Leiten wir also alles für „A“-Ort und „I“ bestimmte Gut nach „A“, wobei es belanglos ist, ob unter „A“-Ort einer oder einige nahe beieinander liegende Ortsgüterbahnhöfe verstanden werden — leiten wir alles Gut nach Westen, Südwesten und Süden über „W“ und alles in östlicher Richtung gehende über „O“. Das gilt selbstverständlich auch für die umgekehrten Richtungen. Die Aufnahmefähigkeit der genannten Bahnhöfe nach Erneuerung wird angenommen. Die Erneuerungskosten werden sie nach unseren Untersuchungen in fast allen Fällen selb tragen durch Erleichterung und Verbilligung des Betriebe

Allgemein ist natürlich für die Wahl der Bahnhöfe Vo aussetzung, daß sie örtlich für eine gute Gleisentwicklun geeignet sind und auch genügende Erweiterungsfähigke besitzen. Die Wahl selbst macht nach den oben unter Fall gegebenen Gesichtspunkten keine Schwierigkeiten.

Die Zahl der Umwege, die durch diese Aufgabenver teilung entstehen, sind nach dem Vorausgegangenen di oben — Seite 1125/6 — unter II und III aufgeführten, nämlich

7800 + 18 600 = 26 400 Wagenkilometer.

In Geld umgerechnet sind das

26 400 . 0,03 = rund 800 RM.

(Rechnungsgang wie oben.)

Als unmittelbare Ersparnisse stehen demgegenüber in sinngemäßer Änderung unserer gleichartigen Rechnung oben

a) Voll ersparte Abläufe, alle Wagen von und nach „W“ und „O“, oder 210 + 145 + 222 + 319 = 896 Wagen, je 1,3 RM, das sind:

896 . 1,3 = rund 1160 RM/Tag.

b) Genau wie oben unter b:

250 . 1,3 = 325 RM/Tag.

c) Verbilligte Behandlung der Wagen in „W“ und „O“ gegenüber „A“. Wie oben unter e werden auch hier die Wagen unter a, b und d abgezogen, also:

2601 — 896 — 250 — 824 = 634 Wagen.

634 . 0,75 = rund 475 RM/Tag.

d) Genau wie oben:

821 . 0,25 = rund 200 RM/ Tag.

Zusammen ergibt das:

1160 + 325 + 475 + 200 = 2160 RM/Tag.

Der Mehrausgabe von 800 RM/Tag steht also hier sogar eine Ersparnis von 2160 RM/Tag gegenüber. Also auch ohne die betrieblichen Vorteile aus der Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben würden für unser Beispiel die Umwege sehr vorteilhaft sein.

Es ist noch unberechnet geblieben, daß auch auf den vorliegenden Bahnhöfen, außerhalb unseres Kartenausschnittes, vermehrte Arbeit zu leisten ist. Sie müssen ja nach drei Richtungen, statt bisher nach einer, zerlegen. Man kann nun annehmen, daß das nicht ohne Störung des Gleichgewichtes im Betriebe möglich sein wird, also wird man, wenn auch geringere bauliche Änderungen vornehmen müssen. Diese Unkosten würden an sich unsere Rechnung noch belasten, also zu den genannten 800 RM noch hinzukommen. Eine Entlastung ist nur durch folgende Überlegung möglich: Auch auf einem Teil dieser Bahnhöfe, die an sich außerhalb unserer Untersuchung liegen, wird nur labiles betriebliches Gleichgewicht herrschen, d. h. sie werden teilweise der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit nahe gekommen sein oder unwirtschaftlich arbeiten. Eine Erneuerung wird gelegentlich auch bei ihnen erwogen werden müssen. Die Änderung im Nachbarsystem ist der Anlaß zu einer derartigen Prüfung. Bei einer etwaigen Erneuerung des einen oder anderen der in Frage kommenden Bahnhöfe belasten aber die Kosten nicht mehr unsere Rechnung, sondern fallen deren Sonderrechnung zur Last. Diese muß sich aber und wird sich in fast allen Fällen selbst tragen. —

Wir hatten oben die Frage aufgeworfen, ob nicht Umge und Rückläufe durch ihre hohen Kosten eine Zuammenlegung der Verschiebebahnhöfe unmöglich machten.) Frage ist nach dem vorliegenden Ergebnis unbedingt verneinen. An sich ist diese Zusammenfassung schon mer wirtschaftlich und betrieblich geboten, sie wird aber nz besonders brennend, wenn Verschiebebahnhöfe zur höhung der Betriebsleistung und der Wirtschaftlichkeit neuert werden müssen. Wir kommen zu dem Ergebnis, 3 ein gewisses Maß von Umwegen immer tragbar ist, mal wegen der verminderten Zahl von Umstellungen, nn durch die Verbilligung der Umstellarbeiten im erneuerten Bahnhof. Vergrößert wird Zahl und Entnung der möglichen Umwege noch durch die bessere d schnellere Zugbildung und -Auslastung und die versserte Wagenumlaufzeit, überhaupt durch die Vorteile s der Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben.

Wenn es möglich ist, die Aufgaben eines überflüssig rdenden Bahnhofes auf mehrere andere zu übertragen all C), so spielen Umwege in der Regel überhaupt kaum ne Rolle. Sie werden wohl immer durch die ersparten läufe und die schnellere, bessere und billigere Behandng ausgeglichen und übertroffen.

Wird es nötig, einen Bahnhof völlig fortfallen zu lassen nd seine Aufgaben einem einzigen anderen zu übertragen all B), so wird die Umwegfrage (Umwege und Rückufe) unter Umständen von ausschlaggebender Bedeutung. e ist immer befriedigend zu lösen, wenn die beiden Bahnöfe, der fortfallende und der ersetzende nicht zu weit voneinander entfernt liegen, oder wenn sich ein starker Verehr zwischen ihnen bewegt. Treffen beide Voraustzungen zu, so wird die Rechnung so günstig, daß allein e Erneuerung des Ersatzbahnhofes und was mit ihr an orteilen zusammenhängt, die Rechnung ausgleichen wird. ie Vorteile des Betriebes aus der Zusammenlegung wären nn als reine Ersparnis zu buchen. Unter weniger günigen Umständen müssen sie aber noch in die Rechnung ingesetzt werden, um die Umwege wirtschaftlich zu rechtrtigen. Man kann im Einzelfall die Grenzen der mögchen Umwege und die Möglichkeit des Ersatzes eines ahnhofes durch einen anderen rechnerisch feststellen.

All das gilt uneingeschränkt für Nahentfernungen, etwa ie sie bei einem Direktionsbezirk, bei Großstädten oder ndustriegebieten vorkommen. Wir hatten ja die Möglichkeit der Bahnhofsentfernungen bis über 30 km nachgeiesen. Größere Entfernungen wären von Fall zu Fall esonders nachzuprüfen. Die Grenze der Wirtschaftlichkeit st allgemein mit der angegebenen Entfernung durchaus och nicht gegeben.

Allgemein läßt sich eine Entscheidung, welcher der rei Fälle: A, B oder C zu wählen ist, nicht im voraus geben. Unter Berücksichtigung aller — besonders der betrieblichen Verhältnisse wird es aber im Einzelfall nicht chwer sein, eine richtige Wahl zu treffen. Immer wird es erschiedene richtige Möglichkeiten geben, je nach den Gesichtspunkten, die die Begründung abgeben. Der Gedankengang der wichtigsten Überlegungen ist dargelegt.

Hat man sich entschlossen, einen Bahnhof aufzugeben, o scheint unsere Rechnung unbedingt für den Fall C zu sprechen, also Ersatz des einen durch mehrere Bahnhöfe, denn hier ist eine bedeutende geldliche Ersparnis ausgerechnet. Der Fall B, Ersatz durch einen Bahnhof, hat aber größere Vorteile der Zusammenlegung für sich, so daß man auch hier allgemein noch nicht sagen kann, Fall C wäre das unbedingt Richtige. Entscheidend muß immer die Sonderrechnung sein.

Allgemein ergibt sich aber aus den Berechnungen, daß Wagen in geringerer Zahl unter Umständen größere Rückläufe erdulden können, wenn sie nur auf einem leistungsfähigen Verschiebebahnhof behandelt werden, statt daß der ganze Zug (zahlreiche) Unterwegsbehandlungen und Halte auf sich nimmt.

Man kann danach z. B. Wagen in Durchgangsgüterzügen auf weite Strecken mitnehmen und dann zu einem kleineren Bahnhof zurücklaufen lassen. Er wird dann in sehr vielen Fällen schneller und billiger zum Ziele gelangen als in einem Nahgüterzug, der zahlreiche Unterwegsbehandlungen auf sich nehmen muß. Verteuernd wirkt bei derartigen Arbeiten am Zuge das Fehlen der Ablaufberge auf den Unterwegsstationen. Das begünstigt das Durchschleppen zu einem größeren Bahnhof noch mehr, weil ja das Abstoßen das Vierfache des Abdrückens kostet. (Man sollte viel mehr kleine Berge auf den kleineren Bahnhöfen schaffen.) Aber abgesehen davon, sind auf einem kleineren Bahnhofe die betrieblichen Verhältnisse wohl immer ungünstiger, als auf einem großen Verschiebebahnhofe, also Umwege in dem angedeuteten Sinne fast immer gerechtfertigt.

Und noch eine wichtige Folgerung ist aus der Umwegsberechnung zu ziehen: Bei der Anlage von neuen Verschiebebahnhöfen hat man in der Wahl der Lage fast volle Freiheit. Es wird immer richtig sein, einen Platz für einen „Reißbrettbahnhof“ zu suchen, also einen Bahnhof, der nach den besten akademischen Grundsätzen auf dem Reißbrett entworfen werden kann, weil die Örtlichkeit so gewählt ist, daß sie dieser Lösung kein Hindernis in den Weg stellt. Und die Örtlichkeit kann so gewählt werden, weil dadurch einmal Baukosten gespart werden (keine schwierigen Erdbewegungen infolge der Wahl) und — worauf es hier vor allem ankommt — weil die Betriebskosten denkbar gering werden. Umwege spielen demgegenüber keine wesentliche Rolle. Das wird besonders dann der Fall sein, wenn man den neuen Bahnhof an die stärkst belastete Strecke legen kann. Das deutet schon darauf hin, daß man auch bei dieser Wahl den Rechenstift zu Rate ziehen muß, in derselben Weise wie wir es oben entwickelt haben.

Zusammenfassung:

Die Erneuerung der Verschiebebahnhöfe ist immer betrieblich und wirtschaftlich vorteilhaft. Sie wird wohl immer eine sehr gute Verzinsung der aufzuwendenden Baukosten ergeben. Das gilt schon für neuere Bahnhöfe, ist aber wegen der meist ungewöhnlich hohen Verzinsung und Abschreibung und der hohen betrieblichen Vorteile bei älteren und alten Bahnhöfen dringend geboten. Erhöht wird diese Wirtschaftlichkeit noch durch die erhöhten Leistungen der mechanisierten Bahnhöfe und die sich daraus „nebenbei“ ergebende Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben. Umwege und Rückläufe, die sich hierbei ergeben, spielen nur eine untergordnete Rolle gegenüber den Vorteilen. Ihre Zulässigkeit kann und muß rechnerisch nachgeprüft werden.

Expreßgutverkehr und Abfertigungsmaschine.

Von Güterinspektor **Reithmayer**, Abteilungsleiter bei der Gepäck- und Expreßgutabfertigung Stuttgart.

Die Ausführungen des Reichsbahnoberrats Dr. jur. K. Joseph im Heft Nr. 9 und 10 dieser Zeitung haben in den beteiligten Kreisen der äußeren Dienststellen ein lebhaftes Echo gefunden. Haben sie doch endlich mit erfreulicher Gründlichkeit nicht nur die Bedeutung des Expreßgutverkehres und seine Zukunftsaussichten, sondern auch die Schwierigkeiten in der Bewältigung desselben aufgezeigt und dabei auch der wichtigen Mitarbeit der Dienststellenleiter gedacht. Tatsächlich ist der Expreßgutverkehr nicht nur ein sehr nervöser und sprunghafter Geselle, er ist auch wegen der stets möglichen Abwanderung zur Post sehr empfindlich. Er verlangt eine genaue Überwachung und mehr als jeder andere Verkehr ein besonderes Eingehen auf die Gepflogenheiten der Geschäftswelt.

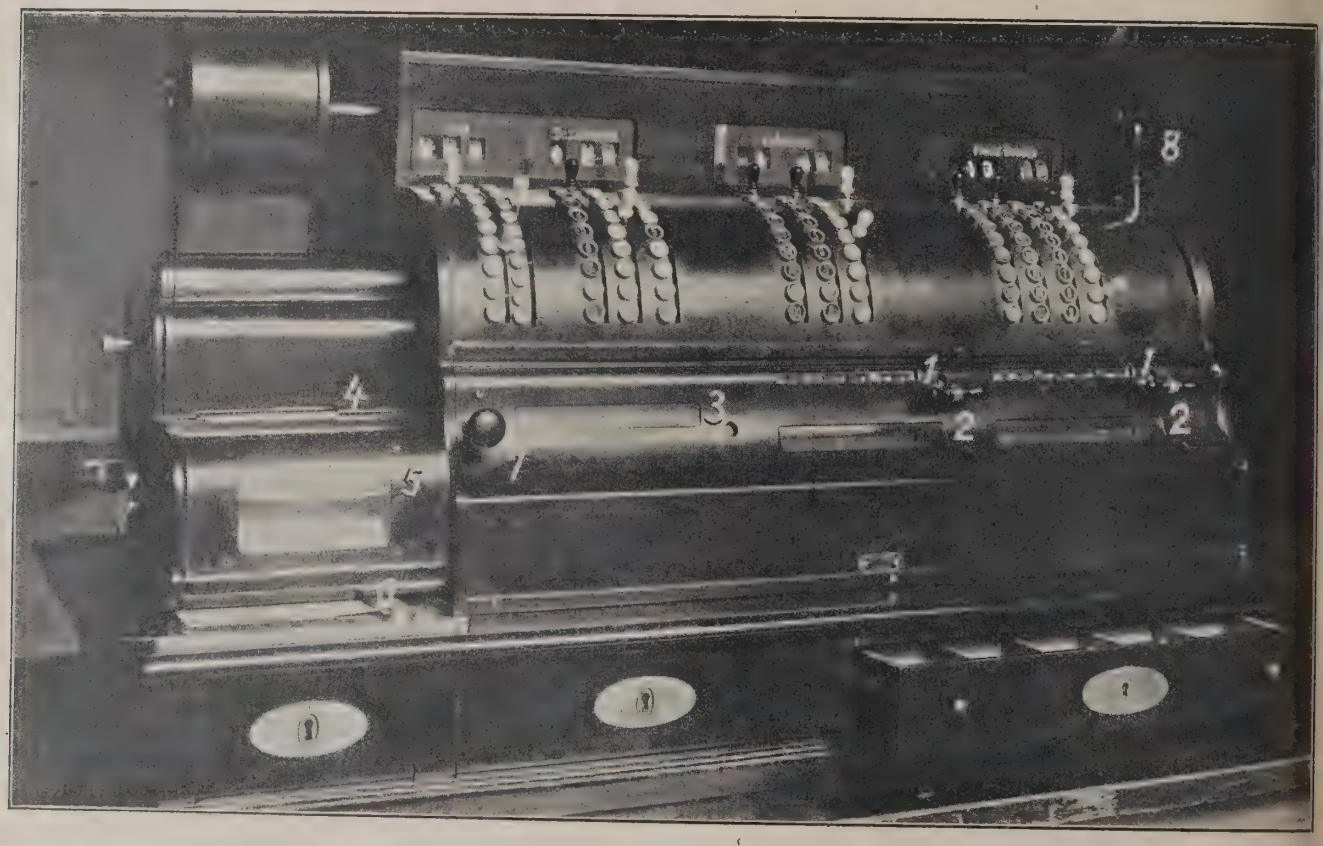


Abb. 1.

1. Zwischenadditionswerke für Nebengebühren und Frachtbeträge.
2. Hauptadditionswerke „ „ „ „
3. Additionswerk für bezahltes Gewicht.
4. Auswurf-Öffnung für den Abschnitt (Coupon).
5. Fortlaufender Buchungsstreifen (Abgangsbuch).
6. Öffnung zur Einführung der Expreßgutkarte von links.
7. Druckknopf für elektrischen Antrieb.
8. Automatische Rückstellung der kleinen Einstellhebel.

In den nachstehenden Zeilen sollen nun die von Dr. Joseph erwähnten Versuche, die zur Zeit mit einer Abfertigungs- und Verrechnungsmaschine in Stuttgart gemacht werden, näher erläutert werden. Dabei ist es notwendig, einiges über die Entstehungsgeschichte dieser Versuche vorauszuschicken.

Die ursprünglich sehr einfache Expreßgutabfertigung war während der Kriegs- und Inflationsjahre infolge der allgemeinen Unsicherheit durch Maßnahmen des Kontrolle- und Ermittlungsdienstes so erschwert und verlangsamt worden (das Abgangsbuch drohte sich zu einem richtigen Versandbuch auszuwachsen), daß die Wirtschaftlichkeit des Expreßgutverkehres und seine Wettbewerbsfähigkeit mit der Postbeförderung ernstlich gefährdet war. Die Klagen der Geschäftswelt über zu lange Wartezeiten vor den Annahmestellen und über unpünktliches Eintreffen der Güter bei den Empfängern häuften sich und drängten auf Abhilfe. Auch waren die Abfertigungsräume vielfach durch die mit der langsamen Abfertigung zusammenhängende Stauung der Versender ungenügend geworden.

Im Juli 1926 erhielt die Expreßgüterstelle Stuttgart den Auftrag, der Reichsbahndirektion Stuttgart Vorschläge für die Vereinfachung der Expreßgutabfertigung vorzulegen.

Es erfolgten dann Vorschläge 1. über Verminderung des Arbeitsaufwandes der Versender und der Abfertigungsstellen, 2. über die Möglichkeit der Einführung von technischen Hilfsmitteln. Diese für die damalige Zeit sehr radikalen Vereinfachungsvorschläge hatten das Ziel, den Kleingüterverkehr mit der Zeit ausschließlich der Eisenbahn zuzuführen, die Vorzüge der Postauflieferung mit den Vorzügen der Expreßgutbeförderung zu vereinigen und in den Zügen statt der Postpaketwagen nur noch Expreßgutwagen zu führen.

Ein großer Teil dieser vor etwa 1½ Jahren vorgeschlagenen Vereinfachungen ist inzwischen durchgeführt worden, so u. a. die vereinfachte Führung des Abgangsbuches als einen reinen Gewichts- und Geldaufschrieb, die Vereinfachung der Expreßgutkarte und die Einführung von vollautomatischen Schnellwaagen. Die Erfahrungen der Praxis waren auch hier der beste Lehrmeister. Verschiedene der in letzter Zeit eingeführten Vereinfachungen wie z. B. die vereinfachte Führung des Abgangsbuches und die Abrechnung durch die Verkehrskontrolle an Hand der Expreßgutkarte statt des Abgangsbuches wurden schon früher im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart in der Praxis ausgeprobt. Daß diese Vorschläge annähernd 1½ Jahre bis zu ihrer teilweisen Verwirklichung brauchten, kenn-

chnet am besten die Größe der Widerstände, die dabei überwinden waren. Leider ist es aber noch nicht gelungen, durch Abgabe des Stammes an den Versender das Übergabebuch entbehrlich zu machen. Die damals in dieser Richtung gemachten Vorschläge werden im Laufe der weiteren Ausführungen nochmals erörtert werden.

Im November 1926 wurden dann weitere Vorschläge zur Beschleunigung der Abfertigung und der Rechnungsführung mittels Registrierkassen gemacht, die letzten des zum Bau der seit Oktober 1927 bei der Expreßgutstelle Stuttgart H im Betrieb befindlichen Abfertigungs- und Verrechnungsmaschine geführt haben. Ich betone ausdrücklich Abfertigungs- und Verrechnungsmaschine, denn sogenannte Registrierkassen gab es schon frühere Zeit. Es galt aber, gleichzeitig mit der Vereinnahmung und Verrechnung der Frachtbeträge auch noch einen möglichst großen Teil des Abfertigungsgeschäftes der Maschine zu übertragen. Dies ist nach öfteren Verbesserungen während des Baues bei der ersten Versuchsmaschine im großen und ganzen auch gelungen.

Die Abb. 1 zeigt die jetzige Versuchsmaschine im Gebrauch. Sie besteht eigentlich aus zwei Maschinen, die so gekuppelt sind, daß beide durch dieselben Handgriffe gleichzeitig bedient werden. Der rechte größere Teil (1 bis 3 und 7 bis 8) ist die Registriermaschine, der linke kleinere Teil (4 bis 6) ist die Abfertigungs- und Druckmaschine. Die erstere enthält zwei Hauptadditionswerke und zwei Zwischenadditionswerke je für die Nebengebühren und die Frachtbeträge, ein Additionswerk für das gezählte Gewicht und eine Zeiteinstellung. Die letztere (4 bis 6) enthält das Druckwerk, die Papierrolle für das Abgangsbuch und die Papierrolle für den Quittungsabschnitt samt Abschneidevorrichtung.

Vor Beginn des Druck- und Verrechnungsvorganges ist in die Expreßgutkarte das wirkliche Gewicht, der Frachtbetrag, die Nebengebühren und ein etwaiger Leitweg, in den Stamm nur das wirkliche Gewicht und die Nummer des grünen Beklebezettels von Hand einzutragen. So vorbereitet kommt die Expreßgutkarte zur Maschine. In diese wird vor Beginn der Tagesarbeit das Datum durch einfache Drehung einer Scheibe eingestellt. Der Zeithebel wird je nach Bedarf alle fünf oder zehn Minuten um eine Rast weitergerückt und gibt die an Stelle der Zugnummer tretende Aufgabezeit an. Der Maschinenbediener stellt auf Grund der Einträge in der Expreßgutkarte den Gewichts- und den Frachtenhebel (nach Bedarf auch den Nebengebührenhebel) auf die betreffenden Zahlen ein, führt die Expreßgutkarte gleichzeitig mit der linken Hand unter die Druckvorrichtung (6) und setzt die elektrisch angetriebene Maschine durch den Druckknopf (7) in Bewegung. Der darauf einsetzende maschinelle Arbeitsgang dauert eine Sekunde und erledigt in dieser Zeit folgende Arbeiten: 1. Die gezogenen Gewichts- und Geldbeträge werden auf die Zwischenadditionswerke 1 und die Hauptadditionswerke 2 und 3 übertragen und addiert. 2. Die Expreßgutkarte erhält als roten Aufdruck die Zeitangabe, das berechnete Gewicht, den Nebengebührenbetrag, den Frachtbetrag, die selbsttätig fortlaufende Nummer des Abgangsbuches (Streifen), den Namen der Versandstation und das Datum. 3. Den gleichen Aufdruck wie unter Ziffer 2 erhält der Stamm der Expreßgutkarte. 4. Denselben Aufdruck wie unter Ziffer 2 mit Ausnahme des Namens der Versandstation erhält der als Abgangsbuch dienende Papierstreifen (5). 5. Der bei (4) ausgeworfene und vorher von einem gleichbleibenden Klischee vorgedruckte Quittungsabschnitt erhält den Aufdruck wie in Abb. 2 und wird alsdann abgeschnitten und ausgeworfen.

0 ★15 kg ★0.00 ★00.60 RM 00029 24. SEP 27
t Bez. Gewicht Gebühr Fracht-Beträge Lfd. Nr. Datum
Expressgut-Annahme Stuttgart Hbf.

Abb. 2.

Die durch den Druckvorgang halb aus der Maschine geschobene Expreßgutkarte wird herausgenommen, vom Stamm abgetrennt und beide abgelegt. Die vom Hauptadditionswerk unabhängigen Zwischenadditionswerke (1) werden vor Beginn der Abfertigung eines Großauflieferers vom Maschinenbediener durch Drehen der Handgriffe auf Null gestellt und zeigen alsdann nach Durchgang der letzten Expreßgutkarte die Gesamtschuldigkeit des Versenders an. Bei Einzelauflieferern ist eine Umstellung nicht notwendig. Die Hauptadditionswerke (2) und (3) sind dagegen unter Verschluß. An ihnen kann von dem Maschinenbediener nichts geändert werden. Sie addieren unendlich weiter und stellen sich nach Erreichung der Höchstsumme (z. B. von 999 999 RM 99 Rpf bei der Frachtspalte) wieder selbsttätig auf Null ein. Druckfehler werden in einer besonderen Entlastungskarte geregelt. Die Solleinnahme eines jeden Dienstabschnittes wird durch den Unterschied des Zählwerkstandes bei Beginn und Ende des Dienstabschnittes festgestellt. Auf gleiche Weise kann das Tages-, Monats- oder Jahressoll ohne jede weitere Zusammenstellung ermittelt werden.

Bei Versagen des elektrischen Antriebes kann die Maschine durch einen an der rechten Seite befindlichen, im Bild nicht sichtbaren Hebel von Hand bedient werden. Der Rückstellhebel (8) dient zum gleichzeitigen Zurückstellen der gezogenen Gewichts-, Gebühren- und Frachtenhebel auf 0.

Die Maschine, die ursprünglich wie alles Neue sowohl von den Abfertigungsbeamten wie auch von Versendern mit Mißtrauen empfangen wurde, hat sich inzwischen eingebürgert und ist unentbehrlich geworden.

Auf Einzelheiten wie Personalersparnis bei dem Abfertigungs-, Kassen- und Kontrollepersonal, auf Höchstleistungen usw. soll hier nicht eingegangen werden.

In einer Voraussetzung hat die Versuchsmaschine den erwarteten Erfolg nicht gebracht; das Übergabebuch ist durch den Quittungsabschnitt nicht entbehrlich geworden, weil er die für den Absender unentbehrlichen Angaben des Empfängers und der Empfangsstation nicht enthält. Dem Absender ist somit nicht möglich, die Empfänger mit den zugehörenden Frachtbeträgen zu belasten. Die Ausfüllung und Abstempelung des Übergabebuches nimmt aber einen erheblichen Teil der Abfertigungszeit in Anspruch. Es muß daher unter allen Umständen wegfallen.

Zur Erreichung dieses Zieles und zur weiteren Beschleunigung der Abfertigung habe ich im Oktober 1927 weitere Vorschläge zur Verbesserung der Maschine gemacht, die dahin gingen, daß 1. der Quittungsabschnitt alles zu enthalten habe, was weiter im Übergabebuch verzeichnet war, 2. der Maschinenbediener nach Einstellung der Gewichts- und Geldtasten und Ingangsetzen der Maschine weder mit dem Stamm noch mit der Expreßgutkarte irgend etwas zu tun hat, daß er lediglich den Quittungsabschnitt des Absenders (für eine Reihe von zusammenhängenden Sendungen alle nur einmal) abzunehmen, den Gesamtfrachtbetrag auf dem Zwischenadditionswerk abzulesen, auf dem letzten Quittungsabschnitt nachrichtlich zu vermerken und das Geld einzuziehen hat.

An der jetzigen Kasse werden die Quittungsabschnitte von einer besonderen Papierrolle nach vorheriger Bedruckung durch Klischee und Druckwerk von einem Schneidmesser selbsttätig abgeschnitten und ausgeworfen. Dabei ist aber der Aufdruck des für den Absender wichtigen Empfängers und der Empfangsstation nicht möglich. Diese Einrichtung erreicht deshalb den beabsichtigten Zweck (Wegfall des Übergabebuches) nicht und ist bei einer neuen Kasse deshalb ganz wegzulassen. Es ist notwendig, daß der Quittungsabschnitt vorher dem Versender zugänglich gemacht wird, damit dieser die für ihn wichtigen Angaben eintragen kann. Erst hierauf wird der Abschnitt von der Expreßgutkarte abgetrennt. Dies ist möglich, wenn an den Stamm ein etwa 2½ cm breiter weiterer Abschnitt angefügt wird, den die Schneidevorrichtung nach der Bedruckung selbsttätig von der Expreßgutkarte abschneidet und auswirft. In gleicher Weise werden die nachfolgenden Stämme abgeschnitten und maschinell gesammelt. Auch die Expreßgutkarte muß von der Maschine selbsttätig ausgeworfen werden. Die Maschine muß nach vollzogenem Arbeitsgang sofort ohne vorherige Ziehung des Rückstellhebels (8) wieder aufnahmefähig sein. Die ausgeworfene Expreßgutkarte fällt beim weiteren Ausbau der Einrichtung auf ein laufendes Band, das zur Verteilungsstelle im Versand-

laderaum führt. Sie trifft dort mit dem ebenfalls auf mechanischem Wege von der Waage abbeförderten Stück wieder zusammen.

Eine derartige verbesserte Maschine ist z. Zt. im Bau. Es ist zu hoffen, daß mit dieser das gesteckte Ziel erreicht wird. Die Hauptersparnis ist und bleibt der Wegfall des Übergabebuches, das auch jeder späteren mechanischen Beförderung der Expreßgutkarten von den Annahmestellen in den Kassenraum im Wege steht. Dieser Wegfall ist aber, wie schon erwähnt, nur dann möglich, wenn der Quittungsvordruck vom Absender mit den für ihn notwendigen Angaben versehen wird und erst dann den eisenbahnseitigen Aufdruck erhält und abgeschnitten wird. Zur Erreichung dieses Zieles darf nichts unversucht bleiben.

Für die seither kein Übergabebuch führenden Versender würde die zwangsweise Einführung eines weiteren Abschnittes eine nicht unerhebliche Mehrarbeit bedeuten, was einem Rückschritt auf dem Wege der Vereinfachungen gleichkäme. Auch wäre schon wieder eine Änderung des erst vor kurzem geänderten Vordruckes der Expreßgutkarte notwendig, welche die Entwicklung des Expreßgutverkehrs störend und hemmend beeinflussen würde. Ich muß deshalb auch bei diesem Anlaß wieder auf einen schon im Jahre 1926 gemachten Vorschlag zurückkommen, der dahin geht, den bereits schon vorhandenen Stammabschnitt zur Quittungserteilung zu benützen und keinen weiteren Expreßgutkartenabschnitt einzuführen. Damit wäre das Übergabebuch für den Versender (samt dessen Beschaffungskosten) mit einem Schlage entbehrlich. Der Stammvordruck könnte für den Versender noch vereinfacht werden, die Abfertigungsmaschine könnte wesentlich einfacher und billiger gebaut werden, es wären keine Mehrarbeit des Versenders und keine Neudrucke notwendig. Nun sind die Widerstände, besonders von Seiten des Ermittlungsdienstes und merkwürdigerweise auch einiger Abfertigungsstellen gegen die Hergabe des Stammes noch außerordentlich groß. Aber auch hier muß die Erfahrung ausschlaggebend sein.

Aus langjähriger Erfahrung im Abfertigungs-, Ermittlungs- und Ladedienst kann ich mit Bestimmtheit sagen, daß auf die Selbstaufbewahrung des Stammes durch die Abfertigungsstellen statt durch den Versender ruhig verzichtet werden kann. Die Praxis wird auch hier die Befürchtungen der Theorie widerlegen. Den Einwendungen des Ermittlungsdienstes muß entgegengehalten werden, daß auch z. Zt. des Markenverfahrens, bei dem weder ein Stamm (auch nicht beim Versender) noch ein Abgangsbuch vorhanden war, die örtlichen Ermittlungsbeamten ihrer Aufgabe auch ohne Stamm gewachsen waren. Das gleiche wird man von den heutigen Ermittlungsbeamten erwarten dürfen, um so mehr, als es sich ja nicht um Wegfall des Stammes handelt. Außer der Vermeidung des schon oben erwähnten beabsichtigten dritten Abschnittes der Expreßgutkarte bringt die Abgabe des Stammes an den Versender auch dem Ermittlungsdienst wesentlich Erleichterung.

So werden z. B. alle nachträglichen Anfragen über das Versandgewicht, über die bezahlte Fracht sowie die nachträglichen Bestätigungen der Auflieferungen wegfallen. Bei nachträglichen Verfügungen, Reklamationen, Ablieferungsnachweisen usw. müßte der Stammabschnitt nicht erst aus vielen tausenden Stämmen herausgesucht werden (eine Arbeit, die bei ungenauer Zeitangabe oft Tage erfordert), sondern der Reklamant hätte den Stamm selbst vorzulegen. Die ganze Arbeit des Legens und Aufbewahrens der Stämme samt der Bereitstellung von Aufbewahrungsräumen würde entfallen.

Die allgemeine Abgabe eines Quittungsabschnittes hätte überdies noch eine für den Expreßgutverkehr stark werbende Wirkung. Die Rückseiten der Stämme könnten von den Großversendern zu Aufdrucken für ihre Versandkartei benützt werden.

Es bleiben noch die angeblichen Nachteile zu erwähnen. Diese sind: 1. Die Expreßgutkarten müssen unbedingt vor Abgang in das Abgangsbuch eingetragen werden (dies entspricht den seitherigen Vorschriften der AAV I und ist, wie die Erfahrung in Stuttgart zeigt, sehr wohl durchführbar, besonders nachdem das Abgangsbuch wesentlich vereinfacht wurde. 2. Die Stufenstatistik, die bei den großen Versandstationen einen ungeheuren Zeitaufwand (alle zwei Monate etwa 300 Arbeitsstunden) erfordert müßte in viel wirtschaftlicherer Weise bei den Verkehrskontrollen auf maschinellem Wege erstellt werden, der die Expreßgutkarten gehen dort schon nach Verkehrsverbindungen gelegt ein. 3. Für den Ermittlungsdienst kann nach den Erfahrungen der Gepäckstelle Stuttgart Hb ein wesentlicher Nachteil nicht zugegeben werden. Der Stamm ist nur bei Verlust von Gut und Expreßgutkarte als Auflieferungs- und Beförderungsnachweis notwendig. 95 % von allen diesen Fällen werden aber vom Absender vertreten, der den Stamm mit seiner Forderung vorzulegen hätte. Bei den restlichen 5 % Empfängerforderungen kann der Stamm vom Absender angefordert werden. Die Vorteile infolge der Abgabe des Stammes sind für die Versender und die Reichsbahn so groß, daß unbedingt wenigstens im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart ein praktischer Versuch gemacht werden sollte.

Zum Überfluß sei noch auf die Post mit ihren Postanweisungen und Zahlkarten verwiesen. Auch dort wird bei dem doch gewiß wichtigen Geldverkehr der Stammabschnitt dem Einzahler zurückgegeben.

Seit der Einführung des neuen Expreßgutkartenvordruckes muß der Stamm mit dem Tagesstempel der Versandstation versehen werden. Als Ausgleich dieser Mehrarbeit könnte die Abstempelung des Empfängerabschnittes ohne weiteres unterbleiben. Die Eisenbahn hat kein Interesse daran, dem Empfänger die Zeit der Auflieferung besonders bekanntzugeben. Außerdem werden die Empfängerabschnitte erfahrungsgemäß in 90 von 100 Fällen achtlos weggeworfen. Auch hier hat die Praxis den Weg für die Vereinfachung schon gebahnt. Die seit Oktober in Stuttgart im Gebrauch befindliche Maschine stempelt wohl den Stamm, aber nicht den Empfängerabschnitt ab. Um nun eine nochmalige Abstempelung von Hand zu vermeiden, wurde versuchsweise bei den Maschinensendungen die Abstempelung des Empfängerabschnittes unterlassen. Von 150 000 Sendungen wurde das Fehlen des Stempels nur bei einer einzigen von einem Zugrevisor bemerkt und beanstandet, von den Empfängern selbst hat überhaupt keiner das Fehlen dieses Stempels beanstandet. Wohl ein einwandfreier Beweis für die Überflüssigkeit dieser Arbeit.

Die Notwendigkeit der Maschinenabfertigung ist aber nicht allein in der größeren Wirtschaftlichkeit und Beschleunigung des Abfertigungsgeschäftes begründet. Die Maschinenabfertigung wird insbesondere überall dort eingesetzt werden müssen, wo der fortgesetzt zunehmende Expreßgutverkehr in den vorhandenen Räumen nicht mehr bewältigt werden kann und wo starke und unregelmäßige Verkehrsstöße mit dem nach dem Durchschnittsverkehr berechneten Personalstand abgefertigt werden sollen. Der Expreßgutverkehr eignet sich als Eil-Massenverkehr am besten zur Benutzung von technischen Einrichtungen.

Die nachstehende Abb. 3 zeigt, wie außerordentlich ungleich die Auflieferung der Güter in den einzelnen Tagesstunden und Wochentagen ist.

Diese ungleichmäßige Auflieferung bedingt einen geringen Personalbedarf in den Vormittagsstunden und einen ganz außerordentlichen Bedarf in den Abendstunden. Es wäre nun, um eine bessere Personalausnützung zu ermöglichen, verkehrspsychologisch falsch, die Versender zu einer besseren Ausnützung der Vormittagsstunden aufzufordern und diese bessere Ausnützung etwa durch ungenügende Besetzung der Annahmestellen in den Abendstunden zu erzwingen. Die Folge wäre nur eine Abwanderung zur Post, denn es liegt gerade im Wesen des Expreßgutverkehrs, daß die Hauptauflieferung erst nach Schluß der allgemeinen Geschäftsstunden beginnen kann. Aus Gründen der Zeitersparnis wird vielfach der Heimweg der Angestellten zugleich zur Auflieferung der Expreßgüter benützt. Sache der Eisenbahn ist es, sich auf diesen zwangsläufigen Zustand einzustellen und die Dienstpläne entsprechend zu gestalten. Die Stärke des Expreßgutverkehrs wechselt aber nicht nur in den einzelnen Tagesstunden, sondern auch noch an den Wochentagen. Ein für die ganze Woche gleichmäßig aufgestellter Dienstplan würde z. B. an Sonnabenden vollständig versagen. Die Abb. 3 zeigt bildlich die Anschwellung des Verkehrs in den Abendstunden von Montag bis Freitag und seine Abferti-

gig durch staffelweises Ein-
sen von weiteren Annahme-
len. In der Abb. 3 sind auch
d an Sonnabenden in den ein-
zelnen Tagesstunden aufgelieferten
Verkehrsmengen enthalten.
Man beachte den Unterschied in
den Stunden 13—15 und 18—19.
Der Dienstplan für die Sonn-
tage muß deshalb wesentliche
Verschiebungen der Dienstschichten
bringen; dabei muß aber bei
Festsetzung des Beginns und des
Endes jeder Verstärkungsschicht
Rücksichtigt werden, daß je nach
der Witterung (starke Gewitter-
regen usw.) die Verkehrsstöße
z. T. eine Stunde früher oder spä-
ter als bei normalem Wetter ein-
setzen können. Man ersieht daraus,
daß der Expreßgutverkehr äußerst
empfindlich ist, und daß es einer
einfühlenden Hand und dauernder
Überwachung bedarf, um ihn ohne
Stände und Beschwerden zu be-
wältigen.

Die Maschine soll es nun den
größeren Dienststellen ermöglichen,
diese Verkehrs-Anschwellungen
schnell auf möglichst kleinem Raum
und ohne große Vorbereitungen aufzufangen. Während in
einzelnen Fällen seither bei Öffnung weiterer Annahmestel-
len auch weitere Abfertigungsschalter mit je einer Kasse
und einem besonderen Abgangsbuch benötigt wurden, ist
es bei der Zentralabfertigung mit der Maschine nicht
mehr notwendig.

Bei der Zentralabfertigung wird das Annahmegeschäft
vom Abfertigungs- und Zahlgeschäft räumlich getrennt
und die beiden letzteren in einem einzigen Raum (Kassen-
raum) vereinigt, wobei für die Zuführung der Expreßgut-
karten zu dem Kassenraum mechanische Transporteinrich-
tungen zu verwenden sind. Bei dieser Anordnung gelingt
es, die Abfertigungsbeamten mit Ausnahme eines Kas-
sierers, der auch die Maschine bedient, als reine Rechner
wirtschaftlicher und fortlaufender zu beschäftigen, wobei
einem Rechner zwei bis drei Annahmestellen zugeteilt wer-
den. Die bei einzelnen Annahmestellen immer wieder ein-
tretenden Pausen werden nicht mehr wie seither zwangs-
läufig auf den zugehörigen Abfertigungsbeamten über-
tragen, sondern im Kassenraum durch die Zusammenfassung
ausgeglichen.

Der Kassierer erhält bei zunehmender Auflieferung
täglich weitere Rechner und bei starkem Verkehr zur
Bedienung der Maschine eine weitere Hilfskraft, welch
letztere ohne Tarifkenntnisse und ohne Vorbereitung so-
fort einspringen kann. Nimmt die Auflieferung noch mehr
zu, kommen weitere Rechner und nach Umständen eine
weite Hilfskraft für die Maschine in Betracht. Der Kas-
sierer zieht alsdann nur noch die Frachtbeträge ein. Läßt
die Auflieferung wieder nach, so können die beiden Hilfs-
kräfte und ein Teil der Rechner sofort wieder abtreten,
ohne daß eine Abrechnung und Geldlieferung notwendig
wäre. Daß durch die Verringerung der Kassenstellen von
fünf oder sechs auf eine auch das ganze Abrechnungs-
und Kassengeschäft um das Vielfache ermäßigt wird, liegt
auf der Hand.

Die Maschinenabfertigung erleichtert auch die Kontrolle
über die tatsächliche Verrechnung der Frachtbeträge ganz
erheblich. Bei der Handabfertigung erfolgt die vorge-
schriebene stichweise Prüfung der richtigen Verrechnung
im Abgangsbuch durch den Vorsteher der Versandabferti-
gung auf die Weise, daß er einige bereits abgefertigte
Expreßgutkarten vor Abgang mit dem im Gebrauch be-
findlichen Abgangsbuch vergleicht. Zur Feststellung der
richtigen Verrechnung ist also stets die Beiziehung des
Abgangsbuches notwendig.

Anders bei der Maschinenabfertigung. Bei dieser kann
die Prüfung ohne das Abgangsbuch an jedem beliebigen Ort,
auf dem Bahnsteig, im Gepäckwagen durch die Zug-
revisoren, auf der Empfangsstation und bei der Verkehrs-

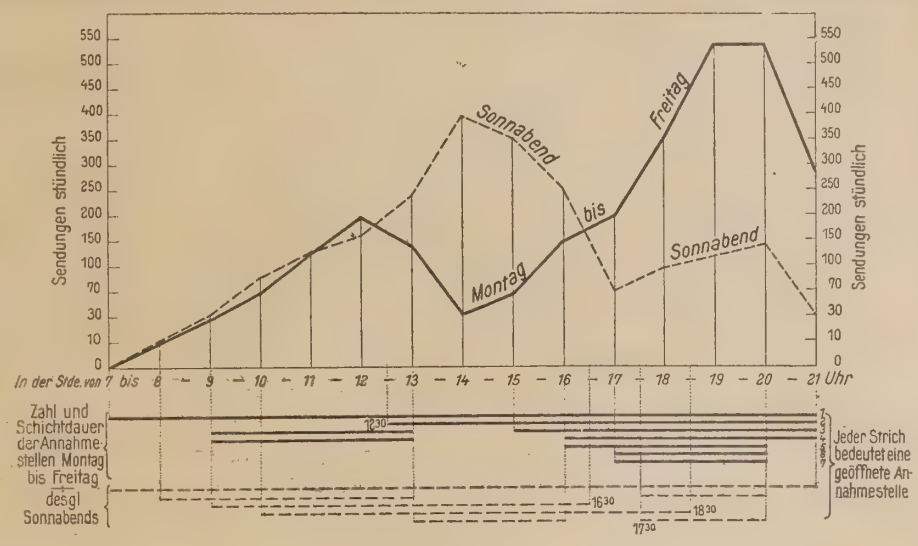


Abb. 3.

Zu- und Abnahme der Auflieferung und der Besetzung der Annahmestellen während der einzelnen Tagesstunden und Wochentagen.

kontrolle erfolgen und zwar dadurch, daß das Vorhanden-
sein des Maschinenaufdruckes auf der Expreßgutkarte
festgestellt wird. Bei dessen Vorhandensein ist einwand-
frei nachgewiesen, daß der aufgedruckte Frachtbetrag auch
tatsächlich verrechnet und abgeführt wurde. Außer den
bereits angeführten wirtschaftlichen Vorteilen, die sich
noch vermehren ließen, darf die saubere und genaue Arbeit
der Maschine, die bessere Lesbarkeit der Stempelabdrücke
usw. nicht unerwähnt bleiben.

Der Einführung von Abfertigungsmaschinen muß eine
Beschleunigung des Annahmegeschäftes vorausgehen, wenn
eine fließende Zusammenarbeit erreicht werden soll.

Zu diesem Gegenstand ist noch folgendes zu bemerken.
Von den s. Zt. vorgeschlagenen technischen Einrich-
tungen für das Annahmegeschäft sind inzwischen sechs
verschiedene Systeme von Schnellwaagen bei der Expreß-
güterstelle Stuttgart erprobt worden.

Wenn man bedenkt, daß mit den seitherigen Hebel-
waagen allein bei der Expreßgüterstelle Stuttgart H im
Jahre 1927 ein Gewicht von rund 15 Millionen kg durch
Ziehen und Ablassen des Hebels von Hand in die Höhe
gehoben und wieder gesenkt werden mußten und daß bei
automatischen Waagen neben der Zeitersparnis für die
Verwägung dieser ganze Kraftaufwand restlos in Wegfall
kommt, dann kann man den Ausführungen Dr. Josephs
nur zustimmen, daß diese Hebelwaagen in den Groß-
betrieben ohne Rücksicht auf die Kosten schleunigst ver-
schwinden müssen.

Bei der Aufstellung dieser Schnellwaage muß jede un-
nötige Bewegung des Annahmepersonals, auch wenn sie
zunächst klein und unwichtig erscheint, vermieden werden.
Dazu gehört: 1. Daß der Annahmeschaffner grundsätzlich
mit dem Gesicht gegen den Auflieferer aufgestellt wird.
Dies wird bei den automatischen Waagen durch Einbau
des Trägers der Gewichtsskala ermöglicht, wobei auf der
Seite des Auflieferers ebenfalls eine kleine Schreibplatte
entsteht, so daß dieser nicht mehr genötigt ist, bei kleinen
Änderungen an der Expreßgutkarte die Waage zu ver-
lassen und eine Schreibgelegenheit aufzusuchen. 2. Daß
der Nullpunkt stets in Augenhöhe des Annahmeschaffners
liegt, so daß ein jedesmaliges Zurückwerfen des Kopfes
vermieden wird. Je nach der Höhe des Waagensockels ist
der Nullpunkt an den Scheitel- oder Fußpunkt der kreis-
förmigen Skala zu legen. Der Ausschlag des Gewichts-
zeigers hat sodann stets in der Richtung nach der Waagen-
brücke zu erfolgen, auf der das Gut liegt. 3. Daß die
Höhe der Waagenbrücke so bemessen wird, daß das Gut
von der Annahme bis zur Verladung in den Gepäckwagen
keinen Höhenunterschied zu überwinden hat. Als Grund-

lage dient der Höhenunterschied zwischen Gepäckbahnsteig und Gepäckwagenboden, an den sich die Höhe der Gepäckkarren und die Höhe der Waagen vom Boden des Aufgaberaumes bis zur Brücke anzupassen haben. Selbst die Anordnung des Klebstoffbehälters und Pinsels ist wichtig. Die Expreßgutkarten werden nach erfolgter Übernahr durch ein rechts und links an der Kassenbude befindlich Schalterfenster dem unmittelbar dahinter sitzenden Rechn auf den Arbeitsplatz geschoben. Die Anlage ist ein Prov sorium. Geplant ist die vollständige örtliche Trennur

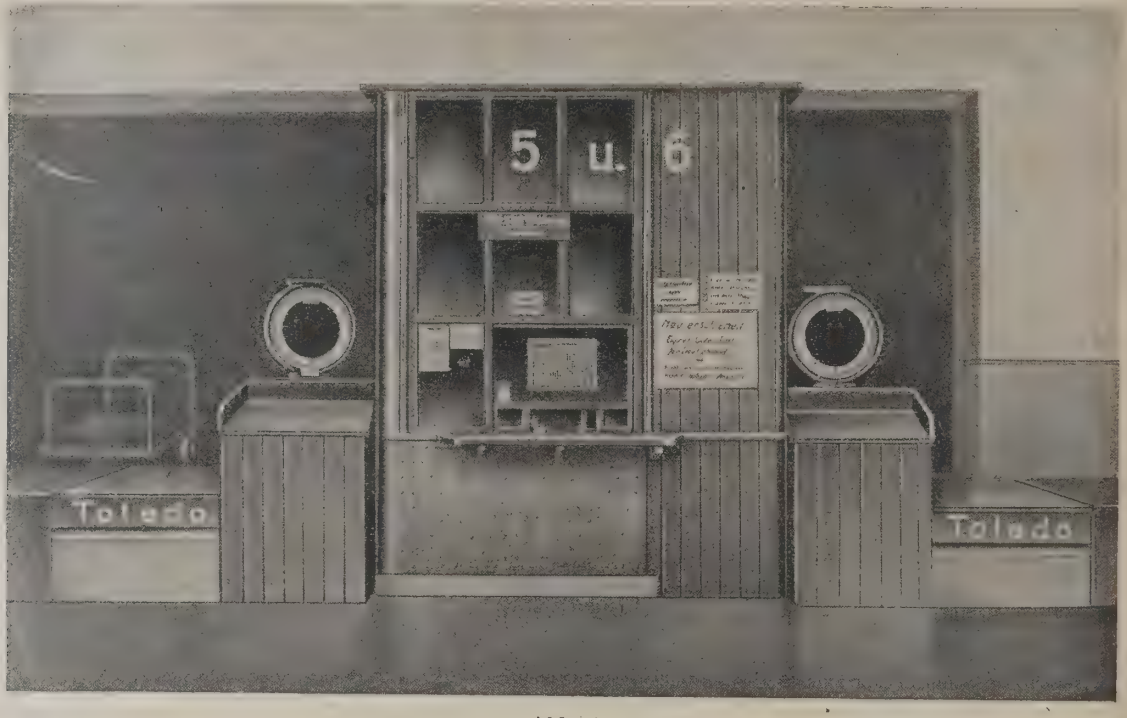


Abb. 4.

Der Annahmeschaffner oder seine Beihilfe (bei Doppelbesetzung) muß den Pinsel in der Normalstellung erreichen können, ohne sich beugen oder wenden zu müssen. In der Abb. 4 ist eine derartige Waagenaufstellung gezeigt. von Annahme- und Abfertigungsgeschäft. Die Verbindun der Annahmestellen mit einem großen Abfertigungs- un Kassenraum erfolgt durch eine mechanische Förderanlag für die Expreßgutkarten.

Die Ergebnisse des IV. Internationalen Kongresses für offizielle Fremdenverkehrspropaganda Budapest 1928.

Von Sektionsrat Ing. **Erwin Deinlein,** Wien.

Auf Grund einer im Vorjahre vom ungarischen Handelsminister übermittelten Einladung hat der neu gegründete Ungarische Landessenat für Fremdenverkehr den IV. Internationalen Kongreß für offizielle Fremdenverkehrspropaganda (Congrés International des Organes Officiels de Propagande Touristique) Ende September nach Budapest einberufen. Ebenso wie in den Vorjahren, in denen der Kongreß Im Haag, in Prag und in Belgrad tagte, hatten auch diesmal wieder die meisten europäischen Staaten ihre offiziellen Vertreter entsandt, und zwar: Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Holland, Italien, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Tschechoslowakei, Türkei und Ungarn. Entschuldigt hatten sich Belgien, Dänemark und Großbritannien. Den Vorsitz führte der Vizepräsident des Ungarischen Landessenates für Fremdenverkehr Minister a. D. Ivan von Rakovszky. Auf der Tagesordnung befanden sich ausschließlich Fragen von internationalem Interesse, deren Lösung vom Standpunkte des Fremdenverkehrs besondere Bedeutung beigemessen werden muß. Die Verhandlungen wurden durch einen ausführlichen Bericht des Generalsekretärs von Deventer, Direktor der „Allgemeenen Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer", über die seit dem letzten Kongreß eingetretenen Veränderungen und Neuerungen auf dem Ge biete der Fremdenverkehrswerbung eingeleitet. Er teilt u. a. mit, daß die Union Internationale des Chemins de Fe das vom Kongreß empfohlene Plakatformat 62×100 cm zu Kenntnis genommen habe. Wie immer und überall, wen vom Fremdenverkehr die Rede ist, stand auch hier de Abbau des Paßvisumzwanges im Vordergrund der Erörterungen. Während in dieser Richtung einig Staaten, wie die Schweiz, Deutschland und Österreich scho offenkundige Fortschritte zu verzeichnen haben, hält ein ganze Reihe anderer Staaten am Sichtvermerkzwange nac wie vor fest. Auskunftsmittel, die nur eine vorübergehend Erleichterung zu verschaffen vermögen oder eine Verein fachung der Formalitäten allein bezwecken, glaubte de Kongreß nicht empfehlen zu sollen, weil die Gefahr be stünde, daß sich hierdurch der unerwünschte Zustand nu noch mehr verewige, es müsse vielmehr die restlose un uneingeschränkte Abschaffung dieser unzeitgemäßen un verkehrshemmenden Zwangsmaßregeln gefordert werden.

Eine andere Hauptforderung der mit der Fremdenverkehrswerbung befaßten offiziellen Stellen betrifft die Zollfreiheit für die Einfuhr von gemeinnützigem Verkehrswerbematerial von Land zu Land auf der Grundlage de Gegenseitigkeit. Das Generalsekretariat hatte auf Grund der ihm zugekommenen amtlichen Angaben eine Übersicht

sammengestellt, aus der die weitgehende Verschiedenheit der Verzollung des einschlägigen Materials deutlich zu sehen war. Eine Änderung dieses unerfreulichen Zustandes muß im Wege von Handelsverträgen unter Ausnützung der allfälligen Meistbegünstigungsklauseln angestrebt werden. Außerdem wird auf Antrag des deutschen Vertreters die Frage auch bei der Internationalen Handelskammer anhängig gemacht werden. Der Kongreß faßte die Entschließung, in der er die zollfreie Einfuhr für das von den offiziellen Fremdenverkehrswerbestellen herausgegebene, keinen Handelswert besitzende und frei von Anzeigen gehaltene Material fordert. Dieser Beschluß wird den Regierungen mit dem Ersuchen um möglichst rasche Verwirklichung zur Kenntnis gebracht werden.

Der Vertreter Italiens berichtete über die wünschenswerte Vermehrung der Bequemlichkeiten im Eisenbahnverkehr, während der schweizerische Delegierte das in seiner Heimat neu eingeführte System der 1- bzw. 10tägigen Eintrittskarten für Automobile erläuterte. Hiernach benötigt der Automobilist, der zu so kurzem Aufenthalt kommt, weder ein Triptyque noch ein Carnet de Passage en Douane sondern erhält an der Grenze gegen Erlag eines Betrages von 5 schw. Frcs einen Eintrittschein. Das Risiko der Finanzbehörde gegenüber hinsichtlich des bei nicht rechtzeitig befolgter Ausreise fällig werdenden Einfuhrzolles übernimmt eine Versicherungsgesellschaft, der dafür der Hauptanteil der von den Automobilisten entrichteten Gebühren zufällt, während der Rest der Zollbehörde als Entgelt für die ihr erwachsende Mehrarbeit, der Schweizerischen Verkehrszentrale, dem Automobilklub und dem Touringklub ebenfalls als Vergütung für ihre Müheverwaltung und Spesen verbleibt. Dieses System hat sich bisher außerordentlich bewährt, alle Beteiligten vollauf befriedigt und eine wesentliche Steigerung des Automobilverkehrs in der Schweiz herbeigeführt.

Der Verfasser dieser Mitteilungen, als Vertreter Österreichs, erstattete ausführliche Berichte über die Fremdenverkehrswerbung mittels Radio und über das Wesen der österreichischen Fremdenverkehrsstatistik und ihre Ergebnisse. Es wurde anerkannt, daß Österreich auf beiden Gebieten eine führende Rolle innehabe und der Wunsch ausgesprochen, daß alle Staaten eine Fremdenverkehrsstatistik unter Berücksichtigung der für die österreichische maßgebenden Richtlinien anlegen mögen. Auf diese Weise soll die Grundlage für eine einheitliche internationale Statistik geschaffen werden, die für die wirtschaftliche Beurteilung des Erfolges des Fremdenverkehrs in jedem Lande unerläßlich ist. Bekanntlich antwortet die österreichische Fremdenverkehrsstatistik vor allem auf die Fragen nach der Anzahl der Übernachtungen, nach der Herkunft der Fremden, der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer und der Frequenz innerhalb und außerhalb der Hauptsaison. Diese Punkte wurden als maßgebend und ausreichend erachtet und zur Annahme überall dort, wo sie noch nicht eingeführt sind, empfohlen. Wenn die durch diese Entschließung angebahnte internationale Regelung verwirklicht sein wird, wird jedes Land nicht nur sagen können, wie groß der Zustrom an Fremden aus dem Ausland ist, sondern sich auch ein Bild über den durch die Ausreise seiner eigenen Staatsangehörigen entstandenen Abstrich vom Gesamterfolge machen können.

Den breitesten Raum in den Beratungen nahmen Fragen der Fremdenverkehrspropaganda ein. Es ist hier wohl — zumindesten nach dem Weltkriege — zum erstenmal gelungen, siebzehn europäische Staaten zur Herausgabe eines gemeinsamen Werbemittels zu vereinigen — ein Erfolg, der in erster Linie der ausgezeichneten Arbeit des Generalsekretariates zuzuschreiben ist, der aber auch zeigt, wie unter dem Eindrucke unmittelbarer Aussprachen und rein sachlicher Erwägungen die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des internationalen Fremdenverkehrs gefördert werden kann. Der eben herausgekommene, für die Werbung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bestimmte, illustrierte Prospekt „Europe calling!“ lag dem Kongreß bereits vor. Auf Grund der Erfahrungen, die man mit seiner Aufnahme beim amerikanischen Publikum machen wird, soll dann entschieden werden, in welchem Umfang und in welcher Richtung ein weiterer Ausbau der Aktion erfolgen soll. Es ist beabsichtigt, diese gemeinsame Propaganda auch in Südamerika und im Fernen Osten zu versuchen. In sinngemäßer Weise wird man in Zukunft auch an die Frage gemeinsamer Plakate und Filme herantreten. Der diesen Anregungen zugrundeliegende Gedanke der Zusammenfassung von an sich nicht ausreichenden Einzelkräften zu einer wirkungsvollen Gesamtkraft kommt auch in einer anderen im Sinne früherer Kongreßbeschlüsse durchgeführten gemeinsamen Unternehmung der offiziellen Fremdenverkehrsstellen der Tschechoslowakei, Ungarns, Jugoslawiens und Österreichs zur Verwirklichung. Es handelt sich auch hier wieder um die gemeinsame Herausgabe eines illustrierten Faltprospektes „Your next Trip — the Centre of Europe!“, der jedoch im Zusammenhang mit einem für eine vorgeschriebene 14tägige und 30tägige Reiseroute durch die genannten vier Länder aufgelegten Gutscheinheft zu festen Preisen steht. Die Regierungen der beteiligten Länder haben den Inhabern dieses Gutscheinheftes wesentliche Begünstigungen hinsichtlich der Einreise gewährt, so daß es z. B. nicht nötig sein wird, sich, wie sonst, die Paßvisa vor Antritt der Reise in Amerika zu verschaffen. Die Einreise nach Österreich und Jugoslawien wird überhaupt ohne Visum gestattet, während an der tschechoslowakischen und ungarischen Grenze der Sichtvermerk unmittelbar zum ermäßigten Preise von 1 Dollar erteilt werden wird.

Die Vertreter Österreichs und Ungarns konnten ferner dem Kongreß Mitteilungen über die gedeihlichen Ergebnisse der Arbeiten des Österreich-ungarischen Komitees zur Förderung des Fremdenverkehrs machen, die in einer offenkundigen Belebung des Verkehrs hüben und drüben zum Ausdruck gekommen sind.

Die ungeheure Ausbreitung, die die Fremdenverkehrspropaganda heute auf der ganzen Welt erreicht hat, bringt es mit sich, daß vielfach die Übersicht verloren geht und Fehlleitungen, Doppelarbeiten und unnütze Auslagen entstehen. Es macht sich daher immer mehr das Bedürfnis nach einem offiziellen Propaganda-Almanach geltend, der den in Betracht kommenden Stellen als Nachschlagewerk zu dienen hätte. Der Vertreter Polens hat diesen Gedanken in einen Antrag gekleidet, der dahin geht, daß zunächst jeder Staat die Herausgabe eines solchen Propaganda-Almanachs in die Wege leiten solle, und zwar hätte dies, um die spätere Vereinigung dieser Werke zu erleichtern, nach einheitlichen Gesichtspunkten zu geschehen. In diesem Handbuch sollen die erforderlichen Angaben über die offiziellen Fremdenverkehrsstellen, die Zollvorschriften, Eisenbahn- und Zolltarife für Propagandamaterial, ferner die Adressen der Automobil- und Touringklubs, der Touristenvereine und dergleichen, die Anschriften der Reisebureaus, schließlich die wichtigsten Zahlen der Fremdenverkehrsstatistik enthalten sein.

Schließlich kam auch die zunehmende Notwendigkeit einer internationalen Hilfsprache (Esperanto), auf die der italienische Delegierte hinwies, zur Erörterung. Die Vertreter der Staaten, die schon länger Fremdenverkehrswerbung in Esperanto betreiben, sprachen sich durchaus befriedigt über die damit gemachten Erfahrungen aus und gaben die Absicht kund, diese Hilfsprache auch in Zukunft zu verwenden. Besonders empfiehlt sich dies im Hinblick auf den im Jahre 1929 in Budapest stattfindenden Esperanto-Weltkongreß, der zahlreiche Anhänger dieser Bewegung zu größeren Reisen veranlassen wird.

Der nächste Kongreß findet im Jahre 1929 in Warschau statt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Betriebssicherheit der Deutschen Reichsbahn.** Wie bekannt, hat am 1. August d. J. anläßlich der Eisenbahnunfälle, insbesondere in Süddeutschland, unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers und unter Beteiligung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine eingehende Aussprache mit Mitgliedern der Fraktionen des Reichstages stattgefunden. Unbeschadet der unverzüglichen Durchführung der zwischen Reichsverkehrsminister und Generaldirektor schon vereinbarten Maßnahmen wurde beschlossen, einen besonderen Arbeitsausschuß einzusetzen (siehe Nr. 32, S. 874 d. Ztg.), dessen Aufgabe es war, die gesamte Sicherheitsfrage der Reichsbahn eingehend durchzuprüfen. Dieser Arbeitsausschuß hat seine Tätigkeit vor kurzer Zeit beendet und teilt nach der „Reichsbahn" folgendes Ergebnis mit:

Die Betriebssicherheit bei der Deutschen Reichsbahn erscheint nach dem Gesamtergebnis der Untersuchungen des Ausschusses in einem Maße gewährleistet, wie es billigerweise von einem öffentlichen Verkehrsunternehmen verlangt werden kann. Die Voraussetzungen, von denen die Reichsbahn-Gesellschaft ausgeht, um eine sichere Betriebsführung zu erzielen, entsprechen den auf dem Gebiete des Eisenbahn-Bau- und Betriebsdienstes herrschenden neuzeitlichen Anschauungen.

Die Mittel, die sie zur Erfüllung dieser Voraussetzungen anwendet, sind richtig gewählt, auch wenn sie in manchen Einzelheiten verbesserungsbedürftig sind. Der Ausschuß muß dabei ganz allgemein anerkennen, daß die Reichsbahn-Gesellschaft trotz der schwierigen Verhältnisse in der Nachkriegszeit sehr große Aufwendungen gemacht hat, um in erster Linie ihren technischen Apparat in betriebssicherem Zustand zu erhalten. Von einem Systemfehler in der Betriebsführung, der eine akute Betriebsgefahr in sich schließen könnte, kann daher allgemein nicht gesprochen werden.

Um auch für die Zukunft die Betriebssicherheit in weitgehendem Maße zu gewährleisten, hat der Ausschuß in seiner Denkschrift an den Reichsverkehrsminister einzelne Anregungen gegeben.

— **Zentralstelle zur Bestimmung der während der Eisenbahnbeförderung gestohlenen, später aber beschlagnahmten Textil- und Seidenwaren.** Bei dem der Reichsbahndirektion Berlin unterstellten Deutschen Ausgleichamt in Berlin W 10, Genthiner Str. 1, ist am 1. Oktober d. J. eine Zentralstelle eingerichtet worden mit der Aufgabe, Muster von Stoff-, Textil- und Seidenwaren zu sammeln, die während der Eisenbahnbeförderung geraubt worden sind. Durch Vergleichung mit den von der Polizei und den Überwachungsorganen der Reichsbahn beschlagnahmten Stoffen soll erreicht werden, die Hingehörigkeit der wiedererlangten wertvollen Sendungen zu ermitteln und den Eigentümern die als verloren gemeldeten Waren schnellstens wieder zuzuführen. Durch dieses Verfahren wird auch für die Reichsbahn die Zahl der größeren Schadensleistungen eingeschränkt werden; zugleich dient es zur wirksamen Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle; denn durch das Wiederauffinden der gestohlenen Ware gelingt es in der Regel, Diebe und Hehler zu überführen, zusammenarbeitende Banden aufzudecken und unschädlich zu machen. Diese Tätigkeit wurde bisher von der Überwachungsabteilung der Reichsbahndirektion in Köln ausgeübt und fand nur für die Bezirke Mittel- und Westdeutschlands statt. Nachdem sich diese Maßnahmen gut bewährt haben, sollen sie nunmehr auf das gesamte Reichsbahngebiet ausgedehnt werden.

Es leuchtet ein, daß die Wirksamkeit der Einrichtung wesentlich von der Unterstützung durch die betreffenden Handelskreise abhängt. Die Versender oder Empfänger von Stoff-, Textil- und Seidenwaren werden daher im eigenen Interesse von der Reichsbahn gebeten, den Eisenbahn-Versand- oder -Empfangsstellen (Gepäck-, Eilgut- oder Güterabfertigungen) Muster der abhanden gekommenen Stoffe schnellstens zur Verfügung zu stellen.

— **Eröffnung einer neuen Eisenbahnstrecke in Oberschlesien.** Mit Inkrafttreten des Winterfahrplanes wurde die neue Eisenbahnstrecke Mikultschütz—Brynek dem Betrieb übergeben (vgl. Nr. 32, S. 874 d. Ztg. Infolgedessen braucht bei Reisen von Orten der Strecke Oels—Namslau—Kreuzburg nach Beuthen und umgekehrt die polnische Strecke über Lublinitz—Tarnowitz nicht mehr benutzt zu werden. Auf der neuen Strecke Brynnek—Mikultschütz werden neun Zugpaare verkehren, von denen sieben bis und ab Beuthen durchfahren. Zwischen Brynnek und Tarnowitz wird in der Hauptsache nur noch Pendelverkehr stattfinden.

— **Bau eines Kur- und Genesungsheimes in Sachsen.** Der Verein der Beamten der vorm. Sächs. Staatseisenbahnen (e. V.), Bezirksverband Dresden des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine (e. V.), errichtet in Bad Elster für Rheuma-, Gicht-, Herz-, Nerven- und sonstige Kranke sowie für Genesungsuchende ein Kur- und Genesungsheim für seine Mitglieder. Das Heim wird zunächst fünfzig Kurgäste aufnehmen können und in hygienischer und sanitärer Beziehung mit allen Neuerungen der Zeit ausgestattet werden; insbesondere erhält jedes Zimmer eine Loggia, fließendes kaltes und warmes Wasser usw.

Der Bau des Heimes ist so weit vorgeschritten, daß mit der Inbetriebnahme spätestens im Mai nächsten Jahres gerechnet werden kann.

— **Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Schweiz.** Wie die „Reichsbahn" mitteilt, befinden sich die Geschäftsräume der Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Schweiz seit 28. September 1928 in Zürich, Stampfenbachstr. 14 II, Fernruf Hottingen 6383. Die Telegrammadresse lautet: „Reichsbahn Zürich".

Das Büro des Beauftragten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Schweiz ist am 10. Oktober 1928 ebenfalls nach Zürich verlegt und ist unter gleicher Anschrift erreichbar. Alle für den Beauftragten und für die Verkehrsagentur bestimmten Schriftstücke sind unmittelbar mit der Post zu befördern.

— **Fahrpreisermäßigung für den Besuch deutscher Messen.** Die jugoslawischen Staatsbahnen haben sich den Ländern angeschlossen, die zum Besuch deutscher Messen auf ihren Strecken eine Fahrpreisermäßigung gewähren. Der Reisende (auch der Durchreisende) hat bei der Hinfahrt den vollen Fahrpreis zu bezahlen und erhält für die Rückfahrt eine Ermäßigung von 50 %. Bei Abreise wird der Messeausweis gestempelt und die Grenzstation für die Ausreise bezeichnet. Bei der Rückkehr wird die Ermäßigung für den kürzesten Reiseweg bis zur Abgangsstation gewährt.

— **Professor Kaskel †.** Der Studienleiter der Verwaltungsakademie Berlin, Dr. Kaskel, Professor an der Universität Berlin, verstarb am 9. d. Mts. infolge eines Nierenleidens. Der Verstorbene, der kaum das 46. Lebensjahr vollendet hat, war einer der besten Kenner des Arbeitsrechts. Einen Teil seiner unermüdlichen Arbeit widmete er der Berliner Verwaltungsakademie, deren eifriger Förderer er war. In aufrichtiger Trauer nehmen alle, die ihn kannten, von einem Manne Abschied, von dessen Tätigkeit man noch reiche Erfolge erwarten durfte.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt worden die Reichsbahnräte Blanck, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Recklinghausen, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Betriebsamt Duisburg 2, Karl Schneider, bisher bei der Reichsbahndirektion Kassel, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Hoyerswerda, Bätzing, bisher bei der

eichsbahndirektion Essen, als Vorstand zum Reichsbahn-triebsamt Recklinghausen, Otto Franke, bisher beim eichsbahn-Betriebsamt Leipzig 2, als Vorstand zum Reichs-hn-Betriebsamt Simmern, und Busch, bisher beim eichsbahn-Betriebsamt Schweidnitz, zum Reichsbahn-Betriebsamt Leipzig 2 sowie die Reichsbahnbaumeister Za-l, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 1, zur eichsbahndirektion Kassel, und Stapff, bisher bei der eichsbahndirektion Dresden, zum Reichsbahn-Ausbesse-ngswerk Halle (Saale).

Übertragen wurde dem Reichsbahnrat Daus, Vor-and des Reichsbahn-Betriebsamts Duisburg 2, die Stellung s Vorstandes des Reichsbahn-Betriebsamts 1 daselbst.

Ungarn.

— **Winterfahrplan der Ungarischen Staatsbahnen.** Am Oktober ist der Winterfahrplan der Ungarischen Staats-hnen in Kraft getreten. In internationalen Beziehungen thält er keine wesentlichen Änderungen, für den Inland-rkehr ist die Auflassung verschiedener Sonn- und Feier-gszüge von Wichtigkeit. Erwähnenswert ist ein neues chnellmotorzugspaar, welches von Budapest nach Balaton-ired (Plattensee) in Betrieb gestellt ist. Dieser Zug ver-ehrt täglich auf der genannten Strecke der Donau—Save—dria-Bahn, deren Winterfahrplan gleichzeitig in Kraft ge-eten ist.

— **Fremdenverkehrssenat.** Am 1. Oktober hat im Han-elsministerium die erste Sitzung des Landes-Fremden-erkehrssenats, über dessen Einrichtung wir bereits in r. 35, S. 955, berichteten, unter dem Präsidium des Han-elsministers stattgefunden. In seiner Eröffnungsansprache arf Minister Herrmann einen Rückblick auf die ntwicklung des Fremdenverkehrsproblems und hob her-or, daß namentlich seit Kriegsende in allen europäischen ändern die Notwendigkeit erkannt worden sei, den Frem-enverkehr in den Dienst des heimischen Wirtschafts-bens zu stellen. Besondere Wichtigkeit besitzt die Frage ür Ungarn, denn hier gilt es, durch Heranziehung des ouristenstromes, andererseits aber auch dadurch, daß der igenen Bevölkerung der Besuch ausländischer Kur- und rholungsorte entbehrlich gemacht wird, die Zahlungs-ilanz zu verbessern. Bisher hat sich in Ungarn eine ledig-ich gesellschaftliche Bewegung mit dem Fremdenverkehrs-esen befaßt, auch hat die Hauptstadt Budapest sich der remdenverkehrsfrage stets angenommen. So erfreulich iese Bestrebungen sind, so war hiermit doch der Nachteil erbunden, daß die verschiedenen gesellschaftlichen und ommunalen Organisationen bisweilen eine parallele Tätig-eit entfalteten. Nun gilt es, eine zielstrebige Organisation u schaffen und die bisher wirksamen Kräfte zu vereinigen. as Verlangen nach Vereinheitlichung unter staatlicher ührung ist nicht etwa von der Regierung, sondern von den erschiedenen gesellschaftlichen Fremdenverkehrsstellen usgegangen. Diesem Zwecke soll der neue Fremdenver-ehrssenat dienen. Da der Senat, der aus fünfzig Mit-gliedern besteht, ein zu schwerfälliger Organismus ist, um chnell zu arbeiten, wird ein Vollzugsausschuß eingesetzt, er die laufenden Angelegenheiten erledigt und der nach edarf zur Vorbereitung bestimmter Fragen auch Fach-ausschüsse einsetzen kann. Der Ausschuß wird aus neun Mitgliedern bestehen, von denen der Minister drei ernennt nd der Senat die übrigen sechs wählt.

— **Personalnachrichten.** Ungarische Staatsbah-nen. Direktor der Maschinenhauptsektion G. Szentg-örgyi und Direktor der Materialbeschaffungs-Haupt-ektion F. v. Szent-Iványi, wurden vom Reichsver-weser zu Königl. Ung. Regierungsoberräten ernannt.

Erste Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft. Die Administration der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-gesellschaft hat den gesellschaftlichen Direktor G. v. Dor-mándy mit der Führung der Geschäfte ihrer Vertretung für Ungarn, des Verkehrsdirektors in Budapest und des Betriebsdirektors der Eisenbahn Mohács-Pécs, betraut. Direktor v. Dormándy war über zwei Jahrzehnte in der militärischen Laufbahn tätig, deren aktiven Dienst er im Jahre 1921 als Generalstabs-Oberst quittiert hat. Der Reichsverweser hat ihm den Titel und Charakter eines Generals verliehen. Der Name Dormándys ist besonders aus der Zeit der Gegenrevolution bekannt, da er der Organisator und Führer der ersten Gegenrevolution war. In der letzten Zeit seiner aktiven militärischen Dienstzeit war er ungarischer Delegierter der ungarisch-rumänischen Grenzfeststellungskommission. Vor etwa acht Jahren trat General v. Dormándy in die Dienste der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, wo er erst an der Seite des Hofrates F. Vas und später an der Seite des vor kurzem verstorbenen Ministerialrates R. Gordon als geschäftsführender Direktor tätig war.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen.** In Ergänzung unserer Mitteilung auf S. 1052 (Nr. 39) erfahren wir, daß das ungünstige Betriebsergebnis der schwedischen Privatbahnen im Güterverkehr neben dem Kraftwagenwettbewerb zum wesentlichen Teile auf Arbeitskonflikte zurückzuführen ist. Den größten Einfluß hat wohl der Streik in den Erzgruben von Grängelsberg ausgeübt, der erst Ende August beigelegt wurde. In der Zeit von Januar bis Anfang April haben auch Arbeitskonflikte in der Papiermasse-, Papp- und Holzwarenindustrie auf das schlechte Ergebnis eingewirkt.

— **Bau einer neuen schmalspurigen Eisenbahn in Estland.** Die Unterbauarbeiten der neuen schmalspurigen Bahn Rappel (Rapla)—Merjama (Märjamaa)—Werder (Wirtsu) in einer Länge von 88 km wurden bereits vergeben. In allernächster Zeit wird nun die Lieferung von Schienen für diese Bahn vergeben. Die neue Bahn soll im Jahre 1930 betriebsfertig sein.

— **Neue Lokomotiven für die estländischen Bahnen.** Die Eisenbahnverwaltung hat ein Preisausschreiben für sechs neue schmalspurige (750 mm)-Lokomotiven veranlaßt. — Die Aufträge werden nur an einheimische Fabriken vergeben. — Da jedoch die estländischen Metallindustrie-Unternehmungen nicht zum Lokomotivenbau geeignet sind, so müssen voraussichtlich die einzelnen Teil der Lokomotiven aus dem Auslande bezogen werden.

— **Änderungen im polnischen Personen- und Gütertarif.** Im „Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych" Nr. 9 werden folgende Tarifverordnungen veröffentlicht:

1. In Verbindung mit der Eröffnung des vorläufigen Verkehrs auf der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Luck—Stojanów wird mit Wirkung vom 14. September die vorläufige Beförderung von Personen und Gepäck auf Grund der Beförderungsvorschriften und Tarife der Polnischen Staatsbahn eingeführt.

2. treten im polnischen Gütertarif mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

a) Für Zustellung von Sendungen von einem zum anderen Magazin durch die Eisenbahn im Bereich derselben Station wird eine Gebühr von 1 Zloty je 100 kg, jedoch nicht weniger als 5 Zloty für jede Ladung erhoben.

b) Für Eilsendungen von Blumen, lebenden Pflanzen und Bäumen wird der gegenwärtige Tarif bei Stückgut durch Berechnung dieser Waren nach Klasse II und bei Halb- und Ganzwagenladungen nach Klasse IV ermäßigt.

c) Für Ganzwagenladungen für Nebenprodukte der Fleischindustrie wird der gegenwärtige Tarif von Klasse VI auf Klasse VII und für gebrannten Dolomit von Klasse IX auf Klasse G ermäßigt.

d) Mit Rücksicht auf die ungünstige Rauhfutterernte in Polen tritt bei Stroh- und Heutransporten eine zwanzigprozentige Tarifermäßigung ein, die bis zum 31. Dezember 1928 in Geltung bleibt.

3. Im Zusammenhang mit der am 15. August in Kraft getretenen Personentariferhöhung auf den polnischen Staatsbahnen wird zum 1. Oktober ein Zusatz für die Beförderung von Personen im direkten Verkehr zwischen Polen und Ungarn eingeführt.

4. Mit Wirkung vom 1. Oktober werden die Personentarife auf den staatlichen Schmalspurbahnen auf 8,4 Groschen pro Kilometer in der III. Klasse und 12,6 Groschen in der II. Klasse erhöht.

— **Ausbau des Bahnhofs in Posen.** Im Zusammenhang mit der im nächsten Jahr stattfindenden großen „Allpolnischen Landesschau" in Posen wird der Bahnhof in Posen erheblich ausgebaut. Das Warschauer Verkehrsministerium hat für diesen Zweck einen Kredit von 630 000 Zloty bereitgestellt.

— **Abschaffung der IV. Klasse bei den polnischen Eisenbahnen.** Das Warschauer Verkehrsministerium beabsichtigt, die IV. Wagenklasse zonenweise abzuschaffen. Gleichzeitig soll eine stufenweise Steigerung der Fahrpreise IV. Klasse vorgenommen werden, bis sie die Preise der III. Klasse erreicht haben. Wagen IV. Klasse verkehren in Polen hauptsächlich noch in den ehemals preußischen Gebietsteilen.

— **Vor der Beilegung des polnisch-lettischen Eisenbahnkonflikts.** Zu dem zwischen Polen und Lettland bestehenden Eisenbahnkonflikt erklärt nunmehr der polnische Verkehrsminister, daß es sich lediglich um die Entscheidung der Frage handle, ob die neuen Internationalen Berner Eisenbahnkonventionen über den Personen- und Güterverkehr, die in Polen seit dem 1. Oktober 1928 verbindlich sind, auch im Verkehr zwischen den polnischen und lettischen Eisenbahnen einzuführen seien. Dieser Zweifel sei dadurch entstanden, daß der Eisenbahnverkehr zwischen Polen und Lettland auf Grund eines provisorischen Vertrages nicht unmittelbar, sondern in Form der „gebrochenen Tarife", d. h. mit Frachtbriefen bis und von der Grenzstation Zemgal stattfinde. Nach Ansicht des polnischen Verkehrsministers, der gegenwärtig mit der Prüfung der Vorschläge der lettischen Regierung beschäftigt ist, sei mit einer befriedigenden Erledigung dieser Streitfrage schon in nächster Zeit zu rechnen.

— **Tschechoslowakischer Zentraleisenbahnrat.** In der am 4. d. M. abgehaltenen Herbsttagung des Zentraleisenbahnrates erstattete der Eisenbahnminister einen sehr ausführlichen Bericht, in dem er unter anderem folgendes sagte: „Auf dem Gebiete der internationalen Eisenbahnverhandlungen wurde mit Vertretern der deutschen Regierung über die Neuregelung des Eisenbahnverkehrs, sowie über rechtliche und Betriebsverhältnisse der deutschen Bahnen auf unserem Gebiete verhandelt. Mit Ungarn wurde der Anschlußdienst auf den Übergangsstationen neu geregelt und außerdem eine weitaus günstigere Art des Ausgleiches der gegenseitigen Forderungen aus dem Übergangsdienste vereinbart. Mit Polen und Österreich wird über Fragen des Anschlußdienstes sowie über den Ausgleich einiger gegenseitiger Forderungen aus vergangenen Zeiten verhandelt. Im Rahmen des Verstaatlichungsplanes der Lokalbahnen, der durch Regierungsbeschluß vom 22. Mai 1924 festgesetzt wurde, ist die Verstaatlichung von 13 Lokalbahnen in der Slowakei vorbereitet, deren Aktien sich bereits im Besitze des Staates befinden. Die formelle Durchführung der Verstaatlichung dieser Bahnen kann allerdings erst verwirklicht werden, wenn die rechtlichen und finanziellen Verhältnisse derselben auf gesetzliche Unterlagen gestellt worden sind. Ein entsprechender Gesetzentwurf wurde bereits in diesem Frühjahr dem Senat unterbreitet. Die Personenbeförderung entwickelte sich im laufenden Jahre überaus günstig. Die Zahl der beförderten Personen ist gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des vorigen Jahres wesentlich gestiegen. Mit der Motorisierung sind wir wiederum um einen Schritt vorwärts gekommen. Es werden bereits auf acht Strecken Motorwagen verwendet. Im kommenden Jahre sollen auf der Strecke Preßburg—Sillein (Slowakei) zwei neue Schnellzugspaare mit für größere Schnelligkeit besonders eingerichteten Motowagen eingelegt werden. Auch unsere Erfahrungen mit den Schienenautobussen sind d denkbar günstigsten. Für die Verdichtung des Fahrplan und die Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit, namei lich auf den Lokalbahnen haben sich die Schienenautobus bewährt; sie sind heute bereits auf 15 Strecken im B trieb, und wir hoffen, die notwendigen Probefahrten a weiteren 15 Strecken demnächst durchführen zu könn

Der Minister ging alsdann auf die starken Zugversp tungen ein, die in diesem Jahre auf zahlreichen Streck zu beobachten waren. Daran sei vor allem der auße gewöhnlich anwachsende Verkehr schuld gewesen, dem d technischen Einrichtungen tatsächlich nicht gewachs waren. Auch andere Umstände, zahlreiche Ausbesserung der Strecken, Übernahme der internationalen Schnellzü mit bedeutenden Verspätungen, Zollaufenthalt usw. hätt mitgewirkt. Die Eisenbahnverwaltung sei bestrebt, dur entsprechende Maßnahmen die Einhaltung der Fahrplä zu ermöglichen. Der Minister gedachte sodann des b dauernswerten Unglücks, das sich am 10. Se tember in Saitz ereignete, und versicherte, daß die Eise bahnverwaltung allen Unfällen, sowie auch deren Ursache die sorgfältigste Aufmerksamkeit zuwende und sie bestre sei, Unglücksfälle durch entsprechende Schutzvorkehrunge abzuwenden, Nach den weiteren Mitteilungen zählte d Wagenpark der Tschechoslowakischen Staatsbahnen a 1. Juli d. J. insgesamt 120 387 Wagen, davon 108 651 Güte wagen. Die Zahl der Güterwagen erhöhte sich mit 1. Ju um 618 gedeckte 15-t-Wagen und 1400 offene 20-t-Wage die aus der Wagenleihanstalt in Prag übernommen wurde Der Güterwagenverkehr war dieses Jahr bis zur zweite Augusthälfte fast durchweg übernormal. Im Kohlenve kehr betrug die Mehrbeförderung im Juni 3806, im Ju 9091, und im August 2520 Wagen. Diese Erscheinung i eine natürliche Folge der allgemein günstigen wirtschaf lichen Lage.

Der Auslandsgüterverkehr entwickelte sich günsti und verspricht einen weiteren Aufstieg. Bei einigen wich tigen Warengattungen wurden die Sätze der Ausfuhr tarife ermäßigt. Die Umarbeitung der Verbands tarife mit dem Ausland ist größtenteils beendet. In diese Zusammenhang muß ich — fuhr der Minister fort — auc die Tatsache erwähnen, daß unsere Güter- und Personen tarife beständig auf gleicher Höhe bleiben. Wir ermäßige sogar ihre Sätze in zahlreichen Fällen, sofern es nur di wirtschaftliche Lage unseres Unternehmens erlaubt. Di Eisenbahnverwaltung widmet dem Ausbau des Eisen bahnnetzes in der Umgebung großer Städte wie Prag Brünn und Preßburg gehörige Aufmerksamkeit. In Pra wurde mit dem Bau des neuen Güterbahnhofes begonnen Dieser Bau stellt einen Teil des Gesamtplanes für die Neu gestaltung der Eisenbahnverhältnisse in Groß Prag dar Nach Fertigstellung dieses Güterbahnhofes wird es möglich sein, den Güterbahnhof des Prager Wilsonbhf. aufzulasse und so die Personenbeförderung zu erweitern. In Brünn wurde der öffentliche Wettbewerb für die Erlangung eines Planes der neuen Bahnhofsanlage beendet. Der Umbau de Bahnhofes in Preßburg wird in nächster Zeit in Angrif genommen werden." Nach dem Bericht des Ministers wurde sodann über die dem Eisenbahnrat unterbreiteten 141 An träge und Anfragen beraten.

— **Neue Eisenbahnverbindung Belgrad—Bosnien.** Anfangs Oktober wurde die neuerbaute 39,5 km lange schmalspurige Eisenbahnlinie Belgrad—Obrenovač eröffnet. Der Bau hat 2½ Jahre gedauert und 79 Millionen Dinar gekostet. Durch die neue Eisenbahnstrecke wird eine unmittelbare Verbindung Belgrads mit Bosnien geschaffen und die Verbindung von Belgrad nach Sarajevo um einige Stunden gekürzt.

— **Gepäcktarifermäßigungen für Mustersendungen von Handlungsreisenden in der Schweiz.** Eine Spezialkommission der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und Verkehrsinteressenten hat die Frage aufgeworfen, den Gepäcktarif für Mustersendungen von Handlungsreisenden zu ermäßigen. Es wurde dabei beschlossen, auf der kommerziellen Konferenz selbst zu beantragen, für solche Muster, die als Gepäck aufgegeben werden, eine Ermäßigung von 30 bis 40 % der gewöhnlichen Gepäckfracht zu gewähren.

- **Die Umfahrung der Schweiz.** Diese Frage behandelt
nem recht interessanten Artikel das größte deutsch ge-
liebene schweizerische Blatt „Neue Zürcher Zeitung“
28. September 1928, und zwar hauptsächlich unter Wür-
ung des Personenverkehrs und der Ost—Westverbindun-
Es weist darauf hin, daß auch jetzt schon, obwohl erst
Strecke Salzburg—München der Deutschen Reichsbahn
trisiert sei, in der Strecke Paris—Wien die Verbindun-
die die deutsche Strecke Kehl—München—Salzburg be-
en, viel günstiger seien als die Verbindungen, die über
l—Schweiz—Arlberg gelegt sind, obwohl die Strecken
l—Buchs—Arlbergbahn elektrisiert seien und so die
elung günstigerer Fahrzeiten ermöglichten. Die Lage
l in dem Artikel durch verschiedene Einzelbeispiele ge-
zeichnet und unter anderem bemerkt, daß der über
l—München—Salzburg verkehrende Orientexpreßzug in
n um mehrere Stunden früher, bei fast gleicher Ab-
tszeit in Paris, eintreffe als der Schweiz—Arlberg—
n-Expreß. Ähnliches läge auch bei den dreiklassigen
ellzugsverbindungen vor.
Es wird auch der Besorgnis Ausdruck verliehen, daß
die Verhältnisse noch weiter zuungunsten der Schwei-
Strecke verschöben, wenn einmal die von der Deutschen
hsbahn-Gesellschaft geplante Elektrisierung der wei-
n Strecke ab München westlich gegen Stuttgart—Kehl
hgeführt sein werde. — Erwähnt wird auch, daß bei den
effenden Verbindungen in der Schweiz vielleicht zu
e Aufenthalte vorgesehen seien. Es dürfte richtig sein,
in der Schweiz die Schnellzüge überhaupt r e l a t i v
r Aufenthalte nehmen als in anderen Ländern. Es
f aber nicht übersehen werden, daß eben Schnellzugs-
e in einem gewissen Verhältnis zu der Größe des Lan-
und des Eisenbahnnetzes stehen und stehen müssen.
einem kleineren Lande und auf einem kleineren Netze
d man immer etwas mehr Schnellzugshalte haben, da
st überhaupt zu wenig Stationen des Netzes von Schnell-
en bedient würden. Wenn zum Beispiel auf der Strecke
lin—Hamburg (286 km) ein Schnellzug nicht und auf
Strecke Dijon—Paris (315 km) nur einmal hält, so
nen solche Betriebsverhältnisse nicht ohne weiteres
ein kleineres Netz wie das der Schweiz übertragen
rden. Es würde sonst zum Beispiel ein Schnellzug
el—Zürich—Buchs (etwa 190 km), der die ganze
weiz durchquert, in der Schweiz überhaupt nicht halten
fen, was schon wegen der Anschlüsse und der be-
rten, r e l a t i v größeren Orte nicht angängig wäre.
dieser Hinsicht wird ein kleineres Netz immer in ge-
sem Grade von größeren konkurrenziert sein.

— **Werbetätigkeit der französischen Eisenbahnen.** Die
nzösischen Eisenbahnen entwickeln eine lebhafte Werbe-
igkeit, um ihren Personenverkehr zu beleben. Allein in
er Nummer der „Revue générale des chemins de fer“
den sich folgende Anzeigen, einige davon in sehr re-
mehaftem Ton gehalten. Die Mittelmeer-Eisenbahn
ist darauf hin, daß sie die Preise für Schlafwagenplätze
20 und 30 % herabgesetzt hat; zusammen mit der Er-
ßigung der Verkehrssteuer von 65 auf 32,5 % ergibt sich
e Verbilligung der Benutzung des Schlafwagens um 44
d 36 %. Während bisher eine Schlafwagenfahrt über
km 113 Fr kostete, beträgt der Zuschlag nur noch
50 Fr. In den Zügen nach Ventimiglia, Marseille, Rom
w. werden neuerdings Schlafwagen 2. Klasse eingestellt.
ben der auf ihre Schlafwagen hinweisenden Anzeige
rbt die Mittelmeer-Eisenbahn für ihre Kraftwagen, die
B. Lyon mit Genf verbinden und dabei das altertümliche
rouges berühren, ferner für ihre Rundfahrten in der
urgogne, die im Sommer an vier Tagen der Woche ver-
staltet werden. — Die Staatsbahnen geben Fahrkarten
ischen Paris, Rouen und Le Havre aus, mit denen man
nen Teil der Reise zu Wasser, den Rest mit der Eisenbahn
rücklegen kann. Ferner machen sie Stimmung für Aus-
ige nach der Bretagne, bei denen die Fahrkarten eben-
lls für die Mitbenutzung von Schiffen gelten. Für den
rkehr nach England sind Rückfahrkarten über Dieppe-
whaven und über Le Havre-Southampton aufgelegt wor-
n, die für Hin- und Rückfahrt wahlweise über beide
recken benutzt werden können. Als besonderer Anreiz
ihrer Benutzung wird angeführt, daß man in Paris zu
bend essen kann, dann erst abzureisen braucht, die Nacht
bequem während der Überfahrt schläft und am Morgen zu einer Zeit in London eintrifft, wo der Geschäftsverkehr beginnt. — Infolge der Einührung elektrischen Betriebes im Pariser Vorortverkehr der Staatsbahnen ist Saint-Germain von Paris aus in 24 Minuten zu erreichen; dieser malerische Vorort wird daher lebhaft als Ausflugziel empfohlen.

Die Ostbahn gibt Fahrkarten mit dreißigtägiger Gültigkeit aus, die zu beliebiger Benutzung in gewissen Teilen der Vogesen berechtigen; werden mehrere solche Fahrkarten für Angehörige derselben Familie gelöst, so ermäßigt sich der Preis um 10 bis 50 %. Außerdem werden für die Hin- und Rückreise nach den Vogesen Rückfahrkarten zu ermäßigtem Preis ausgegeben, wenn die Entfernung mindestens 300 km beträgt. Daß derartige Fahrkarten in der 1. Klasse fast noch 400 Fr, in der 3. Klasse noch fast 100 Fr kosten, braucht vor ihrer Benutzung nicht zurückzuschrecken, denn der Frank ist zur Zeit nur etwa 16 Pfennige wert.

— **Eisenbahnunglück in England.** Am 12. Oktober morgens stieß bei Charfield auf der Strecke zwischen Bristol und Gloucester ein Personenzug mit einem stillstehenden Güterzug zusammen. Unmittelbar nach dem Zusammenstoß gerieten die zertrümmerten Wagen in Brand. Die Zahl der Todesopfer dieses Zusammenstoßes beträgt 21.

Fremde Erdteile.

— **Neue Güterverkehrsverbindungen auf der Eisenbahn nach Asien und dem Fernen Osten.** Vor kurzem wurden zwei Wagenladungen von Berlin nach Wladiwostok zur Weiterleitung nach Japan über See über Eydtkuhnen—Riga—Omsk als Expreßgut befördert. Trotz der großen Entfernung von 11 552 km sind die Wagen in der kurzen Zeit von 15 Tagen an ihrem Ziel angelangt. Auch Stückgutsendungen, die in letzter Zeit zahlreich in diesen Verkehrsverbindungen als Expreßgut befördert worden sind, haben den Bestimmungsort ebenfalls in diesen kurzen Zeiten erreicht.

Die Abfertigung dieser Sendungen wurde nach dem deutsch-sowjetischen Expreßgutverkehr vorgenommen, der von der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) herausgegeben ist und bezogen werden kann. Außer nach einer Reihe sowjetischer Stationen enthält der Tarif durchgehende Frachtsätze bis zu den an der sowjetisch-persischen und afghanischen Grenze gelegenen Stationen, er bietet also auch für die Ausfuhr nach Persien und Afghanistan neue Schnellverbindungen.

Diese bisher wenig bekannte Beförderungsmöglichkeit mit den im Verhältnis zu dem weiten Weg günstigen Laufzeiten dürfte den an der Ausfuhr nach dem Fernen Osten (Japan und China), Persien und Afghanistan interessierten Handelskreisen für eilige Verladungen von großem Vorteil sein.

— **Die Illinois Central-Eisenbahn** und die Entwicklung der amerikanischen Südstaaten. Zum Verkehrsgebiet der Illinois Central-Eisenbahn gehören die Südstaaten: Alabama, Arkansas, Kentucky, Louisiana, Mississippi und Tennessee. Ihr Netz in diesen Staaten ist etwa 6000 km lang. Die genannten Staaten nehmen nur 9 % der Fläche der Vereinigten Staaten ein, sie haben aber im Jahre 1925 rund 12 % der landwirtschaftlichen Erzeugnisse hervorgebracht, 16 % der amerikanischen Kohle gefördert, 12 % der Eisenerzmenge geliefert, 14 % des Petroleums und 29 % des Holzes erzeugt. Von 1910 bis 1925 hat sich der Wert ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse verdoppelt und ihr Bergbau den vierfachen Umfang angenommen. In demselben Zeitraum ist die Zahl der Fabrikarbeiter um 27 % gestiegen, wobei die PS-Zahl der Maschinen um 192 % zugenommen hat; die Gütererzeugung ist dabei um 159 % gesteigert worden. Diese Zahlen sind etwa doppelt so hoch wie der Durchschnitt des ganzen Landes. 1925 gab es in den genannten sechs Südstaaten 15mal soviel Kraftwagen wie 1914, und die Ausgaben für den Bau von Straßen und deren Unterhaltung waren neunmal so hoch. Die Bankguthaben sind in den letzten 16 Jahren auf das Vierfache angewachsen, während ganz Amerika nur eine Zunahme

auf das Dreifache zu verzeichnen hatte. Einen beträchtlichen Teil des Reichtums der Südstaaten bilden seine Wälder, die 42 % der gesamten Waldmenge der Vereinigten Staaten ausmachen. Sie werden nicht nur nach wissenschaftlichen Grundsätzen gepflegt, sondern es werden auch auf jetzt brachliegenden Flächen neue Forsten angelegt. Es handelt sich dabei nicht nur um die Gewinnung von Holz, sondern auch von dessen Erzeugnissen, wie z. B. Terpentin. Bei dem günstigen Klima dauert es nur 15 bis 21 Jahre, bis die Bäume zur Gewinnung von Holzstoff geschlagen werden können.

Besonders reich ist der Süden auch an Mineralschätzen, mit deren Hebung aber erst begonnen ist. Eine amtliche Liste enthält 84 Minerale, die in den Vereinigten Staaten gewonnen werden; von diesen kommen 56 in den Südstaaten vor, und bei 41 steht einer von diesen in bezug auf die geförderte Menge an erster oder zweiter Stelle. An Kohle haben z. B. die vier Staaten Alabama, Arkansas, Kentucky und Tennessee einen Vorrat von 215 Milliarden Tonnen. Daneben findet sich, auch im Staate Mississippi, Eisenerz und Kalk, so daß die Vorbedingungen für erfolgreichen Hüttenbetrieb gegeben sind. In Arkansas und Tennessee wurden im Jahre 1926 mehr als 95 % der in ganz Amerika geförderten Menge Bauxit gewonnen, dieses wertvollen Ausgangsstoffs für die Erzeugung von Aluminium. Auch Ton, Kaolin, Marmor, Phosphate usw. sind in reichlichen Mengen vorhanden.

Das untere Mississippi-Tal eignet sich ausgezeichnet zum Anbau von Baumwolle. Früher wurde diese roh ausgeführt, heute wird sie in großen Mengen an Ort und Stelle verarbeitet, so daß von einer Milliarden-Industrie die Rede ist. Von den 32 Millionen Baumwollspindeln der Vereinigten Staaten arbeiten 17,7 Millionen in den Südstaaten, und dieser Anteil hat sich seit 1880 verelffacht. Die 800 Fabriken, in denen Baumwolle verarbeitet wird, haben ein Anlagekapital von einer Milliarde Dollar; ihre Erzeugnisse eines Jahres haben den gleichen Wert. Nicht unerwähnt dürfen auch die Molkereibetriebe bleiben; dieser besonders gewinnbringende Zweig der Landwirtschaft hat sich in den letzten Jahren außerordentlich entwickelt. Von 1912 bis heute ist der Wert der Molkereierzeugnisse der hier behandelten sechs Südstaaten von 4400 Dollar auf 14 Millionen gestiegen. An dieser Entwicklung hat sich auch besonders die Eisenbahn beteiligt, indem sie selbst Molkereien angelegt hat, und so den Erzeugern bei der Verwertung ihrer Erzeugnisse hilft. Aber auch sonst haben neben der Möglichkeit, billige Kraft zu verwenden, die Eisenbahnen ein wesentliches Verdienst um die Entwicklung der Südstaaten. Auf die sechs mehrfach genannten entfallen mehr als 140 000 km Eisenbahnen; auf 17 km² kommt 1 km Eisenbahn, eine Zahl, die den Gesamtdurchschnitt der Vereinigten Staaten überschreitet. Die Eisenbahnen sind gut ausgerüstet und wohl imstande, den Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu genügen. An ihrer Spitze steht die Illinois Central-Eisenbahn, deren reichliche Hälfte in den Südstaaten liegt. Sie unterhält u. a. eine besondere Dienststelle, deren Aufgabe die Förderung von Gewerbe und Landwirtschaft ist; sie steht bei der Gründung und Entwicklung von Betrieben auf diesem Gebiete dem Unternehmer mit Rat und Tat zur Seite. Ist ihr Güterverkehr schon jetzt lebhaft, so erwartet sie von der weiteren Entwicklung des Landes noch mehr Verkehr für ihre Strecken, und ihre Bemühungen sind daher nicht ganz uneigennützig, deshalb aber nicht weniger verdienstlich.

Internationaler Verkehr.

— **„Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung“** ist der neue Titel, den das bisherige „Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport“ in Bern entsprechend den Bestimmungen führt. Der französische Titel bleibt der bisherige „L'office central des transports internationaux par chemins de fer“. Das Zentralamt wird gemäß Artikel 57 IÜP. seine Tätigkeit auch auf die mit dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr zusammenhängenden Fragen ausdehnen.

Luftverkehr.

— **„Graf Zeppelins“ Flug.** Das Luftschiff „Graf pelin“, das am 11. Oktober, 8 Uhr, in Friedrichshafen Bodensee aufstieg, ist am 15. Oktober um 23,39 Uhr ((scher Zeit) auf dem Flugplatz in Lakehurst glatt gela Die Führung des Schiffes hatte Dr. Eckener, neben die Kapitäne Flemming und Lehmann. Der l strukteur des Luftschiffes ist Dr. Dürr. Die Luft zwischen Friedrichshafen und New York beträgt 6327 der von dem Luftschiff gewählte Weg ergibt eine L von rund 9200 km. Die Fahrzeit berechnet sich — schließlich der Unterbrechung durch eine während Fahrt notwendig gewordene Ausbesserung des Luftschi — auf etwa 110 Stunden. Das bedeutet eine durchsch liche Reisegeschwindigkeit von 88 km in der Stunde.

— **Flugverkehr Wiens.** Die Bemühungen, den in nationalen Fremdenverkehr Wiens im großen Stil au bauen, haben sich auch auf dem Gebiete des Flugverk günstig ausgewirkt. Während der Monate Januar einschließlich August 1928 wurden insgesamt 5765 Fl absolviert, auf welchen 12 328 Passagiere befördert wur Im Jahre 1927 wurden 3394 Flüge mit 9070 Passagie im Jahre 1926 nur 1817 Flüge mit 3271 Fluggästen getä Während im gesamten Jahre 1926 an Reisegepäck 71 949 befördert wurden, steigt diese Ziffer im Jahre 1927 175 163 kg für das ganze Jahr und hat in den ersten a Monaten des Jahres 1928 bereits die Ziffer von 176 192 überschritten.

Rechtspflege.

— **Ist die Bahn verpflichtet, für eine in einem Kur gelegene Station Kurtaxe zu bezahlen?** Die Kärnt Landesregierung entschied, daß die Österreichischen B desbahnen als Mitglied der Beitragsgenossenschaft Kurortes Velden für das Jahr 1926 den entsprechen Beitrag zu entrichten haben; denn § 7 des Gesetzes treffend die Förderung des Fremdenverkehres ford nicht, daß die heranzuziehenden Personen im Fremden einen Wohnsitz oder eine Niederlassung haben, es genü daß sich der Personen- und Güterverkehr in der Stat Velden, die Ankunft und Abreise der Fremden, die A kunft und Aufgabe von Gütern im Kurorte abspielen, u daß die Steigerung dieses Verkehres infolge des lebhaf Fremdenverkehres zweifellos für die Bundesbahnen v Nutzen sei. Die Frage, wie sich dieser Nutzen aus d Personen- und Frachtenverkehr auf die Abfahrts- und A kunfts- beziehungsweise Aufgabe- und Empfangsstati und auf die laufende Strecke verteile, erscheine müß denn die Ursache dieses Nutzens sei die Anziehungskra welche der Kurort Velden auf die Fremden ausü Übrigens könne auf § 104 des Personalsteuer-Gesetzes der Fassung der Körperschaftssteuernovelle BGBl. Nr. 1 vom Jahre 1924 verwiesen werden, der die nicht am Sit der Eisenbahnunternehmung vorgeschriebenen Dreivier der Körperschaftssteuer, also einer auch nach dem Nutz bemessenen Abgabe, nicht etwa nach der laufenden Strec sondern nach der Lohnsumme, also einem auf die Ina spruchnahme der Betriebsstätten, darunter auch der St tionen aufgebauten Schlüssel aufteile. Es müsse grun sätzlich die Eignung der Österreichischen Bundesbahn zur Einreihung in die Beitragsgenossenschaft des Kurort Velden anerkannt werden.

Hinsichtlich des Maßes des Nutzens hätten die Bunde bahnen alle Auskünfte verweigert, doch hätten nach d Schätzung der Kurkommission die Kasseneinnahmen d Station Velden im Jahre 1926 etwa 500 000 bis 600 000 betragen, während sie bei Wegfall des Fremdenverkehr kaum 40 000 bis 50 000 S (wie Station Föderlach im Jah 1925) erreichen würden, der Fremdenverkehr bewirk also, daß die Bundesbahnen in der Station Velden 450 0 bis 500 000 S reine Fremdenverkehrsbruttoeinnahmen hätte Hierzu kämen noch die Einnahmen aus Mietzinsen und weiter, darunter die Abgaben des Bahnhof-Buffets, 6 pr zentige Bruttoeinnahmen 1500 S, Grundzins für das G bäude 2000 S, Renovierungszuschuß 1925 1500 S. Mögc diese von der Kurkommission angenommenen Ziffern eine

geren Prüfung standhalten oder nicht, so sei doch aus er Landesregierung amtsbekannten Verhältnissen des rtes Velden, insbesondere aus der dort statistisch erhen Anzahl von rund 2000 Fremdenbetten und dem rordentlich regen Besuch der Saison 1926 ohne weiteres rwiesen anzunehmen, daß der Nutzen der Bundesn aus dem durch den Fremdenverkehr bedingten Per- und Frachtenverkehr der Station Velden und den gen von der Kurkommission angeführten Nebenein- en ein sehr wesentlicher war und die Einschätzung 0 von zusammen 1900 Beitragspunkten, also in der Höhe, wie zum Beispiel kleine Gastwirtschaften und werker, sei als vollkommen entsprechend, ja sehr zu bezeichnen.

er hiergegen von der Generaldirektion der Bundesn erhobenen Verwaltungsgerichtshofbeschwerde war ern Erfolg beschieden, als der österreichische altungsgerichtshof die vorausgeführte Entscheidung esetzlich nicht begründet aufgehoben hat. Aus den den dieser Entscheidung:

ie Beschwerde führt aus, daß unter Nutzen die Minde- des Verlustes, mit dem ein Unternehmen betrieben e, nicht zu verstehen sei. Unternehmer, die einen ven Betrieb aufrecht erhalten, seien zu subventionieren, zu besteuern, wenn sie zum Fremdenverkehr bein. Für die Bundesbahnen bestehe die Betriebspflicht, äußten den notorisch passiven Personenverkehr auferhalten. Wenn sie intensive Propaganda für den denverkehr machen, geschehe dies, um den sich beim nenverkehr ergebenden Abgang zu verringern. Jedenliege kein wesentlicher Nutzen vor. Aber selbst wenn olcher vorläge, würde er doch nicht „im Gebiete des denortes" erzielt sein. Der Nutzen würde durch die rderung auf weiten Strecken erzielt und sei örtlich erfaßbar, da er sich außerhalb des Fremdenortes abelt, mag auch der Bestand der Station Velden zu seiner rößerung beitragen. Die Kassaeinnahmen können nicht unde gelegt werden, die Lösung der Fahrkarten sei die Tätigkeit, aus welcher der Nutzen gezogen werde.

er Verwaltungsgerichtshof hat nachstehendes erwogen: agssubjekte zum Kurbetriebsbeitrage sind nach § 7 bereits berufenen Gesetzes „alle physischen und juchen Personen, die im Gebiete des Fremdenortes . . . lem Fremdenverkehr wesentlichen Nutzen ziehen". Der hauung der Beschwerde, daß unter „Nutzenziehen" lie Erzielung eines Reinerträgnisses verstanden werden e, vermochte sich der VGH. nicht anzuschließen. r „Nutzenziehen" ist hier nach der Anschauung des . die Erzielung von Einnahmen zu verstehen, ohne sicht darauf, ob sich daraus ein Reinertrag ergibt nicht. Es genügt die erhöhte Ertragsmöglichkeit.

agegen konnte der VGH. der Landesregierung darin beistimmen, daß sie die Einnahmen aus dem Fremdenehr von Personen und Gütern bei der Bestimmung für den Beitrag maßgebenden Nutzens herangezogen Die Einnahmen aus dem Fremdenverkehr stehen mit örtlichen Einrichtungen des Kurortes und dem örtn Fremdenverkehr daselbst in keiner ausreichenden chlichen Beziehung. Die Einnahmen, die die Bundesen aus dem Fremdenverkehr in Personen und Gütern und nach dem Kurorte Velden beziehen, können also die Belegung mit dem Kurbetriebsbeitrage nicht in ge kommen; dagegen kommen hierfür in Frage jene as Gebiet dieses Kurortes gebundenen Einnahmen, die der Station Velden als Betriebsstätte in Verbindung en, soweit diese durch den Fremdenverkehr eine Steiing erfahren. Hierzu können insbesondere gerechnet den die höheren Einnahmen aus dem Restaurationsiebe oder der Restaurationsverpachtung, die Mehreinnen aus dem Verkaufe von Bahnsteigkarten, aus der schalierung von Platzkarten, aus der Plakatierung, eit solche Einnahmen den Bundesbahnen zufließen, aus Vermietung oder Verpachtung von Bahnhof- oder sonen Räumen, Baulichkeiten oder Grundstücken, die im iete des Kurortes gelegen sind und dergleichen, alle e, soweit sie durch den Fremdenverkehr eine Erhöhung hren haben, wobei zur Beurteilung der Frage, ob ein ntlicher Nutzen erzielt wurde, auf die damit verbunn Ausgaben, Aufwendungen und Kosten angemessen sicht zu nehmen ist.

In Betracht kommen weiter auch die Einnahmen aus dem Ausflugverkehr, soweit dieser sich von der Station Velden aus abwickelt, unter Berücksichtigung der darauf entfallenden Ausgaben.

Es wäre also zunächst festzustellen gewesen, ob die Bundesbahnen aus diesen ihren an das Gebiet des Kurortes Velden gebundenen Betätigungen und Veranstaltungen durch den Fremdenverkehr wesentlichen Nutzen gezogen haben und in welchem Umfange. Da Feststellungen über den mit dieser Einschränkung erzielten Nutzen nicht vorliegen, konnte nicht beurteilt werden, ob den Bundesbahnen aus dem Fremdenverkehr im Gebiete des Kurortes Velden tatsächlich ein wesentlicher Nutzen zugeflossen ist, es mußte daher die angefochtene Entscheidung als gesetzlich nicht begründet aufgehoben werden (Österr. Verwaltungsgerichtshof, 29. 5. 1928 — Z. A. 216/6. 27). Dr. Cap.

Bücherschau.

— **Elektrische Vollbahnlokomotiven.** Von Dr. techn. Karl Sachs, Ingenieur der A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz). Ein Handbuch für die Praxis sowie für Studierende. Mit 448 Abbildungen im Text und 22 Tafeln. XI. 461 Seiten. Gebunden 84 RM. Verlag J. Springer, Berlin.

Das Werk verdeutlicht in hervorragendem Maße, welche außerordentliche Entwicklung einerseits die elektrische Vollbahnlokomotive in den 30 Jahren ihres Bestehens genommen hat, wie aber andererseits dieses Gebiet sich noch völlig im Fluß befindet und wie selbst hinsichtlich der wichtigsten Fragen, wie Stromart, Antrieb usw. noch die verschiedensten Auffassungen bei den maßgebenden Bahnen bestehen. Von besonderem Wert für die deutschen Leser ist es, daß den Lokomotiven für Gleich- und Drehstrom sowie den technisch besonders interessanten Umformerlokomotiven ein verhältnismäßig breiter Raum gewidmet ist, so daß dem Leser die durch die Verschiedenheit der Stromarten bedingten Unterschiede gegenüber der Einphasenlokomotive, Vorzüge wie Nachteile, eingehend vor Augen geführt werden.

Der 1. Teil des Werkes behandelt Zugkraft und Leistung der elektrischen Lokomotive, nachdem in der Einleitung die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes und die bei verschiedenen Bahnen eingeführten Berechnungsarten für die Prüfung der Wirtschaftlichkeit erörtert sind. Der Bahnwiderstand wird in seine Bestandteile zergliedert, wobei die gebräuchlichsten Widerstandsformeln besprochen werden. Es folgt die Erläuterung der Zusammenhänge zwischen Zugkraft und Reibungsgewicht mit zahlreichen Fahrdiagrammen, deren Ermittlung ausführlich erörtert wird.

Der zweite Abschnitt behandelt den mechanischen Teil der Lokomotiven, aus dem die Abschnitte über den Lauf in Krümmungen und über die Wahl der Antriebsart besonders hervorgehoben seien. Die anschließende ausführliche Erörterung der verschiedenen Arten der Luftdruck- und Saugebremsen und die sonstigen Ausrüstungsteile der Lokomotiven, wie Sandstreuer, Pfeife, Geschwindigkeitsmesser, könnte vielleicht zum Teil entbehrt werden, da diese Apparate sich grundsätzlich kaum von den auf Dampflokomotiven verwendeten unterscheiden.

Den wertvollsten Teil des Werkes stellt der dritte Abschnitt dar, der die elektrische Ausrüstung der Lokomotiven behandelt. Er ist in vier Teile gegliedert: Gleichstrom-, Einphasenwechselstrom-, Drehstrom- und Umformerlokomotiven.

Besonders eingehend sind die Steuerungen und die hierzu dienenden Apparate beschrieben.

Der vierte Abschnitt bringt die Beschreibung von 15 ausgeführten Lokomotiven, vorwiegend französischen, deutschen, schweizerischen und italienischen Ursprungs, die durch 22 hervorragend ausgeführte Tafeln ergänzt werden.

Inhalt wie Ausstattung des Werkes sind gleich mustergültig, bedauerlich bleibt nur, daß das Werk infolge seines bei der wohl verhältnismäßig geringen Auflage notwendig hohen Preises seinen Zweck als Handbuch für Studierende nicht erfüllen kann, da nur wenige Studierende in Deutschland in der Lage sein werden, sich dieses Werk anzuschaffen. C. G.

— **Die Rohstoffversorgung der deutschen eisenerzeugenden Industrie. 1928.** Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin. Preis geh. 13,60 RM, geb. 14,80 RM.

Der von dem Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft eingesetzte Unterausschuß für Gewerbe, Industrie, Handel und Handwerk (III. Unterausschuß) hat im Jahre 1926 eine aus Mitgliedern dieses Unterausschusses gebildete Arbeitsgruppe beauftragt, die Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen eisenerzeugenden und eisenverbrauchenden Industrie unter Zuziehung sachverständiger Vertreter dieser Industrien zu untersuchen und die Ergebnisse der Erhebungen dem Unterausschuß vorzulegen. Die Arbeitsgruppe hat schriftliche Gutachten von Sachverständigen und Auskünfte von Behörden eingezogen. Zur weiteren Klärung haben auch mündliche Verhandlungen mit Sachverständigen stattgefunden. Unter Benutzung dieser Unterlagen und Untersuchungen, die sich auf die Versorgung der deutschen eisenerzeugenden Industrie mit den Trägern des metallischen Eisens (Fe-Trägern) erstreckten, hat der Unterausschuß seinen Bericht erstattet. Das gesamte Material ist in dem vorliegenden Bande enthalten. Dementsprechend enthält dieser Band zunächst den Bericht des Unterausschusses, der einleitend die gesamte Problematik der deutschen Erz- und Schrottversorgung und im Anschluß daran die Untersuchung in ihren Einzelergebnissen darstellt. Diese beziehen sich auf den Erzbedarf, Deckung aus dem Siegerland und dem Lahn-Dill-Gebiet, den Bezug ausländischer Erze, Preise, Frachten usw. Die Untersuchung über die Schrottfrage erstreckt sich auf den deutschen Schrottbedarf, seine Deckung, die Organisation des Schrottmarktes, Preise usw. Der Bericht, der kurz und knapp gehalten (38 Seiten) ist, enthält eine gute übersichtliche Darstellung über die nicht einfachen deutschen Erz- und Schrottverhältnisse. — Ein reiches und ausführliches Material ist in den zahlreichen Anlagen enthalten, die den Band in seiner Hauptsache ausfüllen. Es sind dies die Gutachten, Protokolle und Mitteilungen der Behörden, darunter auch Angaben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Inhalt des Bandes ist von Bedeutung für die gesamte Eisenwirtschaft und bildet bei seinem außerordentlich umfassenden Material eine wichtige Ergänzung der Fachliteratur. Auch von dem Eisenbahntarifbeamten wird das Material mit Nutzen verwendet werden können. W.

— **Die elektrische Ausrüstung des Kraftfahrzeuges.** In 3 Teilen. Unter Mitwirkung von Ewald Kassler, Dr. Walter Lippart, Alfred Mattes, Dr. Friedrich Menzel. Herausgegeben von Erich Klaiber, Franz Kratz und Dr. Friedrich Trautmann. Teil I. Zündung von Erich Klaiber und Dr. Walter Lippart. Mit 157 Abbildungen. (Automobiltechnische Bibliothek, Band XIII.) Berlin 1928. M. Krayn. XIV, 237 Seiten. Preis geh. 17 RM, geb. 19 RM.

Die elektrische Ausrüstung des Kraftfahrzeuges hat als Sondergebiet der Elektrotechnik einerseits und des Kraftfahrzeugbaus andererseits in den letzten 20 Jahren aus bescheidenen Anfängen eine stürmische Entwicklung zu dem unentbehrlichen Hilfsmittel des heutigen Verkehrs durchgemacht, die sogar dem Fachmann einen genauen Überblick über den jeweiligen Stand der Technik erschwerte. Eine eingehende Darstellung des elektrischen Zubehörs für Bau und Betrieb des Kraftfahrzeuges ist daher zweifellos allen Beteiligten sehr erwünscht, mögen sie sich mit dem Bau von Verbrennungsmotoren befassen oder mit Kraftwagen oder deren Zubehör umzugehen haben, sei es in der Fabrik, der Ausbesserungswerkstätte oder beim Kraftfahrzeugbetrieb. Das vorliegende Werk, das in den einzelnen Abschnitten von Ingenieuren der Robert Bosch A.-G. in Stuttgart bearbeitet ist, will die Bedeutung der elektrischen Ausrüstung des Wagens in eingehender Darstellung aller Einzelheiten zeigen und praktische Winke für das Erkennen und Beheben von Anständen, sowie für die zweckmäßige Wahl des Zubehörs geben. Der umfangreiche Stoff soll auf 3 Bände verteilt werden, von denen der erste die Zündung behandelt. In 5 Abschnitten bespricht Erich Klaiber Zündung und Verbrennungsmotor, Theorie der Zündung, Konstruktionsteile des Zünders, Zünderbauarten, sowie Einbau, Stö gen und Hilfseinrichtungen des Zünders. Den Sel abschnitt (Bearbeiter Dr. Walter Lippart) ist Zündkerzen gewidmet. Die Behandlung des Gegensta ist vorbildlich und mit völliger Beherrschung des St durchgeführt, wobei die zahlreichen klaren Abbildu eine vorzügliche Unterstützung bilden. Die große belle 117 (Störungen der Zündung) ist mustergültig müßte jedem Kraftfahrer in die Hand gegeben wer Wenn die beiden anderen Teile, die sich mit Lichtmasc und Batterie sowie den übrigen Stromverbrauchern fassen sollen, dem vorliegenden ersten entsprechen, so der Fachwelt ein ausgezeichnetes Werk über dieses tige Sondergebiet zur Verfügung stehen, das nur emp len werden kann. Die Ausstattung ist vorzüglich, einzige Nachteil des Buches ist sein ziemlich hoher P Se

— **Handbuch der deutschen Straßenbahnen, Kleinbah und Privateisenbahnen sowie der angeschlossenen K fahrbetriebe.** Bearbeitet von der Geschäftsstelle des bandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V. Verlag Verkehrstechnik Berlin. 1928. Preis in Ganzleinen 18

Bei der überragenden Bedeutung der Deutschen Rei bahn im deutschen Verkehrswesen treten Aufgaben und deutung der übrigen Eisenbahnunternehmungen (Klein- Privateisenbahnen, Straßenbahnen) weniger in die scheinung, jedenfalls herrscht hierüber in vielen Kre Unklarheit. Einen umfassenden Überblick über diese kehrsunternehmungen, ihre Ausdehnung, den von ih bewältigten Verkehr und ihre finanzielle Leistungsfä keit gewinnt man aus dem Inhalt des vorliegenden Wer Es enthält zwei Aufsätze. Der eine von Oberbaurat a. Müller, Direktor des Vereins Deutscher Straßenbah Kleinbahnen und Privateisenbahnen e. V., verfaßte Art gibt Aufschluß über die Bedeutung dieser Unternehmun für die deutsche Wirtschaft, ihren Umfang nach Verk und Länge, Einnahmen usw. Der andere Aufsatz, von waltungsdirektor Pohl verfaßt, behandelt die öffentlic und privaten Organisationen auf dem Gebiete des Stra bahn-, Kleinbahn- und Privateisenbahnwesens. Das W enthält weiter ein Verzeichnis sämtlicher deutscher Straß bahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen und der a schlossenen Kraftfahrbetriebe. Jedes einzelne Unterneh erfährt eine ausführliche besondere Behandlung. Ein alp betisches Ortsverzeichnis schließt das Werk ab.

Das Handbuch umfaßt 304 Seiten und ist im DIN-For A_4 (210 × 297 mm) herausgegeben. Es ist ein vorzüglic Werk, um sich über die in Frage kommenden Un nehmungen zu unterrichten. Nicht nur die unmittelbar teiligten Kreise der Straßenbahnen, Kleinbahnen und vateisenbahnen, sondern auch weitere Kreise (Reichsb Spediteure, größere Firmen, Kraftfahrbetriebe us werden dem Werke Interessen entgegenbringen. W

— **Differential- und Integralrechnung.** Von Dr. Lud Bieberbach, o. ö. Professor an der Friedrich-Wilhel Universität Berlin. Band 1. Differentialrechnung. Dri vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 34 Abbildun im Text. Band 2. Integralrechnung. Dritte, vermeh und verbesserte Auflage. Mit 25 Abbildungen im T (Teubners technische Leitfäden, Band 4 und 5.) Leip und Berlin 1928. Verlag von B. G. Teubner. Band VI, 142 Seiten. Preis kart. 5,40 RM. Band 2: VI, 150 ten. Preis kart. 5,70 RM.

An Lehrbüchern der Differential- und Integralrechnu ist kein Mangel. Wenn ein solches Werk in verhältn mäßig kurzer Zeit bereits in 3. Auflage erscheint, so li darin schon ein Beweis für seine Güte und Brauchbark Das trifft bei dem vorliegenden Werke besonders zu, d für den Studierenden zum Gebrauche neben Vorlesun bestimmt, alle Vorzüge der kristallklaren Darstellun weise Bieberbach's zeigt. Das Hauptgewicht liegt einer genauen Formulierung der Grundbegriffe der finitesimalrechnung und einem exakten Beweis ih grundlegenden Sätze. Wer diese erfaßt hat, für den es leicht, die Anwendung auf praktische Beispiele dur zuführen. Die neue Auflage ist wesentlich vermehrt u verbessert worden und wird ihren Weg in die Hände

dierenden sicher ebenso finden wie die früheren Auflagen. Die Ausstattung entspricht dem Rufe des Verlages.
Sch.

— **Deutsche Übersetzung der neuen tschechoslowakischen Eisenbahnverkehrsordnung.** Der „Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, hat eine deutsche Übersetzung des gemeinsamen Tarifes der tschechoslowakischen Eisenbahnen für die Beförderung von Gütern vom 1. Oktober 1928 herausgegeben. Sie enthält die für die Beförderung von Gütern maßgebenden Bestimmungen der neuen Eisenbahnverkehrsordnung sowie die gemeinsamen Ergänzungsbestimmungen, ferner die Anlage A (Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände samt Ausführungsbestimmungen) und die Beilage (auf den Linien der tschechoslowakischen Staatsbahnen geltende Änderungen und Ergänzungen des genannten Tarifes). Exemplare der deutschen Übersetzung sind bei der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 erhältlich.

Berichtigung.

In dem Aufsatz in Nr. 39 d. Ztg. **„Der deutsche Kohlentarif und seine Änderungen"** sind im dritten und letzten Absatz zwei Jahreszahlen unrichtig wiedergegeben worden. Im dritten Absatz „Im Aufbau und seiner Höhe . . . ." muß die Jahreszahl nicht 1927, sondern **1897** und im letzten Absatz „Von den besonderen Kohlenausnahmetarifen . . . ." nicht 1927, sondern **1928** lauten.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 30. August ds. Js. verstarb nach vollendetem 72. Lebensjahr

Geheimer Baurat

Herr Max Leske.

Der Verstorbene war am 14. Februar 1881 in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung eingetreten. Vom 1. April 1906 bis 30. Juni 1920 gehörte er der Reichsbahndirektion Halle an, wo er anfangs die Stelle des Vorstandes der Maschinen-Inspektion Cottbus, seit 1. Oktober 1907 die der Werkstätten-Inspektion a Cottbus bekleidete. Am 1. Juli 1920 trat er nach Vollendung einer 40jährigen Dienstzeit in den Ruhestand.

Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Halle (Saale), den 10. Oktober 1928. (1129)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Halle (Saale).

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 28 werden weitere Bahnhöfe in die T. 20, 35, 49 und 62 aufgenommen. A. T. 61 und 188 werden Frachtsätze berichtigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1121)

Altona, den 9. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Vom 15. Oktober 1928 an wird auf Bahnhof Oberrothenbach, der bisher nur dem Milchverkehr diente, auch der beschränkte Eil- und Frachtstückgutverkehr zugelassen. Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger I.

Dresden, den 6. Oktober 1928. (1122)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 werden die Bahnhöfe Dänischburg und Lübeck als Versandbahnhöfe in den Ausnahmetarif 35a für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr aufgenommen. (1147)

Berlin, den 12. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1928 wird der Bahnhof Remse mit Sonderfrachtsätzen in den Ausnahmetarif 1 r für Scheit- usw. holz aufgenommen. (1133)

Berlin, den 9. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1928 wird Fürth Lokalbf. zu 25 a als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 1 o für Scheit- usw. holz aufgenommen. (1134)

Berlin, den 9. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Vom 15. Oktober 1928 an wird in Taltitz der Verkehr mit Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis 200 kg zugelassen. Näheres durch Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (TVA. I). (1123)

Dresden, den 9. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 tritt die Westfälische Landes-Eisenbahn dem Ausnahmetarif 9a für Wein bei. (143)

Berlin, den 11. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 60.

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 60 für Mauersteine in Kraft. (1144)

Berlin, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1928 werden die Bahnhöfe Rottweil-Altstadt, Schömberg (Württ.), Schörzingen und Wellendingen der Reichsbahndirektion Stuttgart in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Erfurt, den 15. Oktober 1928. (1145)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfr. 66.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 wird der Bahnhof Rattwitz in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. (1148)

Berlin, den 12. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Besonderes Heft 3.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rottweil—Schömberg (Württ.), am 26. Oktober 1928, ist im Nachtrag III, gültig vom 1. Juli 1928, auf Seite 3 bei den Bahnhöfen Rottweil-Altstadt, Schörzingen und Wellendingen die Verweisungsziffer 2) nebst zugehörigen Fußanmerkung zu streichen. (1146)

Breslau, den 13. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten), Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1928 ändert sich die bisherige Tarifstation und Abfertigungsstelle „Neue Abwehrgrube" in „Mikultschütz" bzw. „Mikultschütz (Neue Abwehrgrube)". Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1138)

Dresden, den 12. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif D 26. Verkehr: Niederlande—Tschechoslowakei.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in der Abteilung VI des Warenverzeichnisses hinter dem Wort „Heringe" das Wort „gesalzen" zu streichen. (1127)

Köln, den 8. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1 b.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 106 H als Versandstation die niederländische Station Arnhem und als Bestimmungsstationen die deutschen Stationen Aachen, Bochum, Bonn, Gelsenkirchen und Wermelskirchen aufgenommen. (1128)

Köln, den 9. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2. Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. Tfv. 9.

Mit Wirkung vom 15. Oktober 1928 scheidet die Farge-Vegesacker Eisenbahn mit ihrem Binnenverkehr aus dem Reichsbahn-Güterverkehr aus. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1130)

Berlin, den 11. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober bzw. 18. Oktober 1928 treten eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 15. Oktober erscheinende Tarifanzeiger. (1131)

Berlin, den 10. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I e Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 treten bei einer Reihe von Bahnhöfen Gebührenerhöhungen in Kraft. Näheres enthält der am 15. Oktober erscheinende Tarifanzeiger. (1132)

Berlin, den 10. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Wechselgüterverkehr Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen.

Am 1. Dezember 1928 wird die unbesetzte Haltestelle Scherenau an der Nebenbahn Murnau—Kohlgrub—Oberammergau für den Güterverkehr geschlossen und deshalb zum gleichen Zeitpunkt im Heft B (Entfernungen) gestrichen. (1137)

Dresden, den 13. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 wird der Bahnhof Rattwitz des Bezirks Dresden in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und über weitere Tarifergänzungen im TVA. I. (1124)

Dresden, den 10. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Wechselgüterverkehre Bayern (rechtsrhein. Netz) — Sachsen, Sachsen — Pfalz, Sachsen — Baden, Sachsen — Württemberg; Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 wird der Bahnhof Rattwitz in die Entfernungstafel II der Tarifhefte B (Entfernungen) aufgenommen. Die Entfernungen sind bis zur Bekanntgabe direkter Tarifentfernungen durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen für Bautzen oder von 8 km an die Entfernungen für Radibor (Sa.) zu ermitteln. (1125)

Dresden, den 10. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen), Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1928 werden für Petroleumdestillat rumänischer Herkunft besondere Frachtermäßigungen bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen eingeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (1139)

Dresden, den 12. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1928 wird das Warenverzeichnis des A. T. 180 durch Aufnahme von Antimon ergänzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1136)

Altona, den 13. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 59.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 59 für Papier der Klasse B in Kraft.

Berlin, den 11. Oktober 1928. (1135)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 26. Oktob 1928, dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rottweil—Schömberg (Württ.), werden die Bahnhöfe Rottweil-Altstadt, Schörzingen und Wellendingen in den Tarif einbezogen und die Entfernungen für die Bahnhöfe Balingen (Württ.), Dotternhausen-Dormettingen, Endingen (Württ.), Erzingen (Württ.) und Schömberg (Württ.) ermäßigt. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privatbahnen. (1120)

Stuttgart, den 6. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Tfv. 5b. Reichsbahngütertarif, Teil II Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit ab 18. Oktober 192 wird im Ausnahmetarif 5 i (Schiefer ton) der Sonderfrachtsatzzeiger Ziffer 1 b) des Abschnittes Frachberechnung durch einen anderen ersetzt. (114

Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

Breslau, den 11. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktobe 1928 werden im Ausnahmetarif 1 für Malz zur Ausfuhr als Versandbahnhöfe nachgetragen:

Lohr Stadt in Abt. A,
Kaiserslautern Nord in Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezembe 1928 wird der Bahnhof Dingolfin als Versandbahnhof in Abt. B gestrichen. (1141)

Berlin, den 10. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güteverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen), Heft 8.

Am 1. November 1928 tritt de Nachtrag I zum Deutsch-Tschechoslowakischen Seehafentarif in Kraf Er enthält neben der Einarbeitun der seit 1. Mai 1928 im Kundmachungswege durchgeführten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen insbesondere Änderungen vo Frachtsätzen in den Tarifen Nr. 5 (Papier) und Nr. 70 (Glas) sowie di Erweiterung des Geltungsbereich einer größeren Anzahl Tarife durc Aufnahme weiterer tschechoslowakischer Versand- und Empfangsstationen. Der Nachtrag kann zu Preise von 2 RM bezogen werden:

a) von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt Lößnitzstr. 12,
b) durch Vermittlung der Reichsbahnauskunftsstellen und de beteiligten Stationen. (1140)

Dresden, den 12. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berli

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 43 Berlin, den 25. Oktober 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

ignalübertragung an Überwegen.

euerungen des russischen Eisenbahnstatuts von 1927.

Neue Errungenschaften im Bau von Quecksilberdampf - Großgleichrichtern für elektrische Bahnen.

Die Lage der englischen Eisenbahnen.

Die Königliche Luftfahrt-Gesellschaft für die Niederlande und die Kolonien (K. L. M.) in 1927.

Nachrichten.

Deutschland: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im September 1928. — Inbetriebnahme der Reststrecke Schömberg—Rottweil der Nebenbahn Balingen—Rottweil. — Baubeginn der Drahtseilbahn zum Spindlerpaß. — Lautsprecher auf Bahnhof Berlin Zoologischer Garten. — Verkehrswesen und Alkohol. — Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft in Berlin. — 90 Jahre Eisenbahn Berlin—Potsdam.

Österreich: Der Winterfahrplan der österreichischen Bundesbahnen.

Ungarn: Ungarns Außenhandel im Monat August 1928. — Fremdenverkehr des ersten Halbjahres 1928.

Übrige europäische Länder: Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen. — Der neue Bauplan der polnischen Eisenbahnen. — Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Polen. — Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft. — Russische Eisenbahnbauprojekte für 1928/29. — Einführung von Platzkarten in der Tschechoslowakei. — Ausbau des internationalen Verkehrs. — Erhöhung der Gütertarife in Jugoslawien. — Die Vogesendurchstiche. — Die Ausgaben der französischen Eisenbahngesellschaften.

Fremde Erdteile: Versuche mit Tanklokomotiven auf der Chinesischen Ostbahn. — Obstverkehr einer amerikanischen Eisenbahn.

Wasserverkehr.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Einbanddecken für Jahrgang 1928!

Wir bitten den Bedarf an Einbanddecken (ganz grün Leinen) möglichst bald aufzugeben. Das Stück kostet wieder 1.— RM. Der Verlag.

Signalübertragung an Überwegen.

Von Reichsbahnrat Dr. Ing. **Bäseler**, München.

Die nachfolgenden Betrachtungen eilen zwar möglicherweise einem kommenden Bedürfnis voraus; doch hält es der Verfasser für richtig, sie angesichts einer drängenden Frage zur Erwägung zu stellen, obwohl er das Problematische keineswegs verkennt.

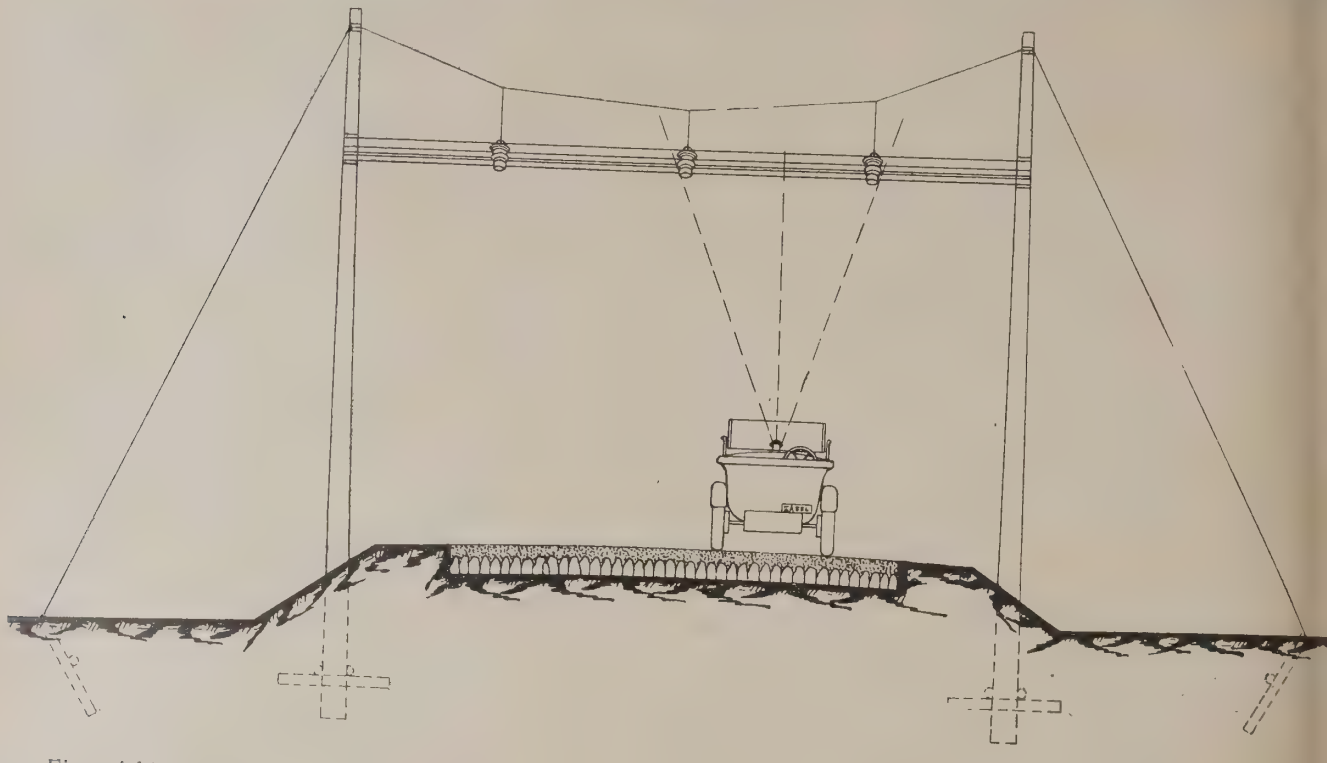
Der Kraftwagen beherrscht heute die Landstraße. Große Schwierigkeiten bereiten die Kreuzungen mit Eisenbahnen; Überwege schienenfrei zu machen, ist wirtschaftlich nur in wenigen Fällen möglich. Die Unfälle wachsen bedenklich an.

An den Überwegen der Hauptbahnen, auch an belebten der Nebenbahnen, sind Schranken angeordnet. Die Meinung über ihre Zweckmäßigkeit ist geteilt; während Österreich eine große Anzahl aufgelassen hat, werden sie neuerdings bei uns verstärkt gefordert.

Soviel ist sicher, daß die Schranke ein recht fragwürdiger Schutz ist. In immer steigendem Maße wird sie von Kraftwagen überfahren und durchbrochen; sie gefährdet also Fahrzeuge, die ohne sie vielleicht gar keinen Schaden erlitten hätten, es sei denn, daß das Unglück will, daß der Zug gerade in diesem Augenblick kommt. So aber wirkt der Anprall an die Schranke nicht nur zertrümmernd, sondern er hält auch den Wagen fest und liefert ihn dem anbrausenden Zug aus.

Die Schranke ist nicht nur technisch unzeitgemäß, sie ist es eigentlich auch rechtlich. Der Schlagbaum war ursprünglich ein Hoheitssymbol und erinnert an den Polizeistaat. Man soll den Bürger vor der Gefahr deutlich warnen, aber warum ihn mit Gewalt hindern, wenn er der Warnung durchaus nicht achtet?

Was man brauchte, wäre ein kräftiges, unter keinen Umständen zu überschendes Signal, und zwar bei den heutigen Geschwindigkeiten der Kraftwagen wohl zweifach, als Vor- und Hauptsignal. Diese sollten auch nicht etwa nur, als festes Signal, den Überweg kennzeichnen, sondern das Nahen des Zuges, sonst beachtet man sie nicht. Wieweit man für Fußgänger, Radfahrer und Gespanne noch besondere einfache Warnmittel beibehält, ist eine Unterfrage.



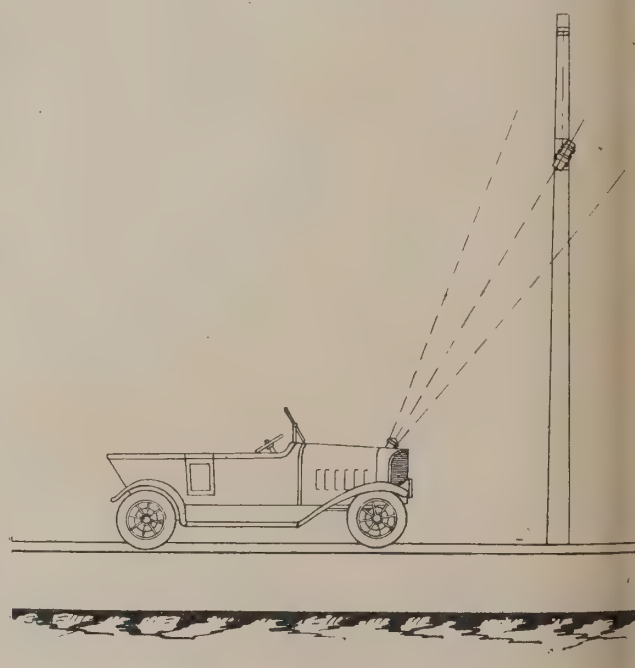
Eine nicht unerhebliche Schwierigkeit liegt wohl darin, ein wirklich wirksames Signalzeichen zu schaffen. Die technischen Mittel, Licht und Schall, sind beschränkt und etwas abgebraucht. Selbst große Formsignale geben oft nur ein schwaches Bild; starke Lichtquellen blenden, Alarmgeräte stören die Anwohner und werden schließlich doch überhört; alle verlangen hohen Aufwand an Energie. Zudem müssen wir mit übermüdeten und leichtsinnigen Führern rechnen; manche sind nur noch den gröbsten Sinneseinwirkungen zugänglich. Am ersten wäre wohl möglich, ein Tageslichtsignal, vielleicht farbig und blinkend, anzuordnen.

Noch wirksamer und zugleich nach außen unschädlich wäre ein Zeichen, das auf dem Kraftwagen selbst wirksam wird, sei es nun hörbar, sichtbar oder fühlbar, oder auch alles zugleich. Man kann die Wirkung so gestalten, daß sie schlechterdings nicht unbeachtet bleiben kann; äußerstenfalls durch körperliche Einwirkung. Auch auf die Bremse könnte man wirken; aber eine unvermutete Zwangsbremsung ist für einen Kraftwagen so gefährlich, daß sie wohl nicht in Frage kommt. Wer dann noch weiterfährt, wenn er weiß, daß es einem anbrausenden Zug entgegengeht, dem ist nicht zu helfen.

Man käme also auch beim Kraftwagen auf ein Problem, das heute in etwas anderem Zusammenhang bei der Lokomotive aktuell ist, nämlich das der Signalübertragung. Beim Kraftwagen kommt nur die optische in Frage, deren technische Grundlage der Verfasser früher *) beschrieben hat. Sie hat sich bei der Eisenbahn in zahlreichen fehlerlos verlaufenen Betriebsversuchen bewährt. Die magnetische Übertragung scheidet schon deshalb aus, weil beim spurlosen Fahrzeug die Deckung des Sender-Empfängers mit dem Rücksender nicht zu erzwingen ist, außerdem wegen des Gewichts.

*) Z. d. V. D. E. V. 1926, Nr. 42 und 43: „Die optische Signalübertragung".

In den nebenstehenden beiden Abbildungen ist ein Über weg in Längs- und Querschnitt gezeigt. Die Spiegel hänge etwa 5 m über der Straße. Ein Höhenfehler von einigen De zimetern, der z. B. bei dicker Schneelage eintreten könnte ist ohne Einfluß. Der Kraftwagen trägt einen Scheinwerfer der in 5 m Höhe eine Streubreite von 2,50 m hat. Mit drei bis vier Spiegeln für jede Richtung kann man eine mittlere



Straße absichern. Damit sie nur in einer Fahrrichtung wirken, sind ihre Ansatzrohre sowie der Scheinwerfer auf dem Kraftwagen schräg gestellt.

Eingeschaltet werden die Spiegel vom herannahenden Zug, zweckmäßig mit dessen

eigener Signalübertragung; doch kann man diese auch mit Schienenstromschließern vereinigen; beide zugleich werden nicht leicht versagen. Für den Fall, daß doch Versager eintreten, findet der Zug zweckmäßig gleich dahinter eine Einwirkungsstelle, die ihn selber warnt oder, in besonderen Fällen, z. B. bei stark belegten Überwegen, auch stellt oder in der Geschwindigkeit beschränkt, alles Dinge, die die optische Signalübertragung mühelos und mit Sicherheit gestattet. Falls der Zug, was vorkommen kann, mit abgeschalteter Übertragung fährt, wirken immer noch die Schienenstromschließer, außerdem könnte man ihn in diesem immerhin seltenen Falle pfeifen oder mit einer Sirene heulen lassen. Wenn also nicht gerade alle voneinander unabhängigen Einrichtungen gleichzeitig versagen, ist der Schutz sicher. Die Lokomotive prüft bei dieser Anordnung ständig die Gangbarkeit der Einrichtung.

Zur Steuerung der Spiegel bedarf es nur Schwachstroms, den eine Batterie liefert, die Monate aushält. Starkstromquellen werden nur auf den Motorfahrzeugen, Lokomotiven und Kraftwagen gefordert, wo sie vorhanden sind.

Die technischen Einzelheiten der optischen Signalübertragung sind zwar noch nicht so einfach und billig, daß man heute schon sagen könnte, daß der obige Vorschlag wirtschaftlich zu verwirklichen sei. Aber die Fortschritte auf diesem Gebiet gehen so schnell, daß man mit einiger Wahrscheinlichkeit vermuten kann, daß es bald soweit ist Es erscheint nicht ausgeschlossen, das Gerät so einfach zu bauen, daß es nicht viel größer ist als einer der üblichen Signalflügel und ähnlicher Einrichtungen, die die Kraftwagen führen. Dann könnten auch ausländische Kraftwagen sich leicht an der Grenze das Gerät anlegen. Wer ohne es fährt oder es vernachlässigt, tut es auf eigene Gefahr. Feste Signalzeichen außerdem wären erwünscht, schon wegen der Krafträder. Diese wird man wohl nicht ausrüsten, sie sind auch wenigstens keine Gefahr für den Zug.

Neuerungen des russischen Eisenbahnstatuts von 1927.

Von Reichsbahnrat **Dr. Wehde-Textor**, Erfurt.

Das Russische Eisenbahnstatut entspricht der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung. In der Nachrevolutionszeit ist es dauernd Gegenstand der Umarbeitung gewesen, die das Gesetz, das mit seinen Verordnungen und Zusatzbestimmungen in der Fassung vom 1. September 1924 die stattliche Anzahl von 795 Seiten umfaßt, sehr unübersichtlich machte. Die zahlreichen Nachträge, die seitdem erschienen waren, sind fast ebenso umfangreich wie die vierte Ausgabe selbst gewesen. Es ist daher sehr zu begrüßen, daß das Statut durch seine Neuherausgabe wieder an Übersichtlichkeit gewonnen hat. Aber auch jetzt ist man, wie gesprächsweise von einem russischen Fachmann zu erfahren war, weit davon entfernt, zu einem Ruhestand gekommen zu sein.

Das alte Russische Statut von 1885 umfaßte 187 Artikel, das nach Herausnahme der Eisenbahnpolizeivorschriften in der Ausgabe von 1923 auf 107 zusammengeschmolzen war, dann aber in dem neuen Statut vom 4. Mai 1927 (in Kraft seit 1. Oktober 1927) wieder auf 128 Artikel angewachsen ist. Im übrigen ist die Einteilung in Allgemeine Bestimmungen, Beförderung von Personen und Reisegepäck, Beförderung von Gütern und Haftung der Eisenbahn die gleiche geblieben.

Das russische Eisenbahnverkehrsrecht ist seit jeher stark an das deutsche angelehnt gewesen und scheint sich jetzt immer mehr dem Internationalen Übereinkommen anpassen zu wollen. Um so auffälliger ist es, daß das neue Statut an einem Grundprinzip des modernen Rechtes rüttelt.

Zwar besagt jetzt noch Art. 5 des Statuts:

Die Eisenbahn ist verpflichtet, ihr vorgelegte Güter zur Beförderung zu übernehmen:

a) zum unverzüglichen Versand — in einem Umfang, den sie im Lauf von 24 Stunden zum Versand bringen kann (die Frist von 48 Stunden war bereits 1924 abgeschafft),

b) mit vorläufiger Einlagerung in den Eisenbahnlagern bis zum Versand — in den Grenzen der Aufnahmefähigkeit der für diese Zwecke bestimmten ständigen Lagerräume.

Damit ist an sich der Grundsatz der Beförderungspflicht wieder ausgesprochen, aber Artikel 6, der die Ausnahmen behandelt, enthält eine neue Ziffer 9, die recht beachtenswert ist. Danach hat das Zentralkomitee für Transporte es in der Hand, zu verordnen, „daß Güter von diesen oder jenen Absendern nicht abzunehmen sind". Das Gesetz enthält keine Bestimmung, wann das Komitee für diesen oder jenen einen solchen Ausnahmezustand schaffen darf. Damit ist die Gleichheit in der Behandlung Aller zum Mindesten bedroht. Hieran reiht sich etwas versteckt die Bestimmung des Artikels 54, in dem es demselben Komitee freigestellt wird, bei Lager- oder Beförderungsschwierigkeiten wiederum einzelne Absender oder ganze Gruppen herauszugreifen und nur für sie die Anfuhr und Annahme von Gütern zur Beförderung zu schließen.

Auf dem Gebiete der Personen- und Gepäckbeförderung sind nicht alle Änderungen des neuen Statuts von einschneidender Bedeutung. In weiterer Anpassung an die bereits in den letzten Ausgaben eingeführten kilometrischen Entfernungen (statt in Werst) für die Berechnung der Lieferfristen und der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten (s. Zt. d. V. d. E. 1927, Nr. 13) hat der Reisende, der ohne Fahrkarte betroffen wird, eine Strafe in Höhe des doppelten Fahrpreises für 100 km (bisher 100 Werst = 106,678 km) zu zahlen und eine Karte für die weitere Fahrt zu lösen.

Unter Reisegepäck wird vom russischen Eisenbahnrecht nach wie vor dasjenige Gepäck verstanden, das im Gepäckwagen desselben Zuges befördert wird, in dem der Reisende fährt. Die Strafvorschriften über die unberechtigte Mitnahme von zu großem oder verbotenem Gepäck waren bisher in einer Ausführungsbestimmung enthalten. Das neue Statut hat es für angezeigt gehalten, wenigstens die allgemeine Bestimmung, daß in solchen Fällen eine Strafe erhoben wird, in das Statut selbst zu übernehmen, überläßt aber die Höhe und weiteren Einzelheiten wiederum einer Ausführungsbestimmung des Tarifkomitees.

Gepäck, das innerhalb von 60 Tagen nicht abgeholt wird, wird öffentlich versteigert. Neu ist nun die Regelung, daß es nach Ermessen der Direktion der Verwaltung den staatlichen und kooperativen Handelsorganisationen zum kommissionsweisen Verkauf übergeben werden kann, wenn das Gepäck auf der ersten Auktion, an der übrigens Privathändler nicht teilnehmen dürfen, nicht verkauft wird oder die erste Versteigerung nicht zustande kommt.

Von größerer Bedeutung ist folgende Änderung: Nach dem alten Statut von 1885 stand den Reisenden das Recht zu, den Wert des Reisegepäcks anzugeben. Dieses Deklarationsrecht war seiner Zeit in eine Deklarationspflicht umgewandelt worden, und jetzt findet man zu seiner Überraschung wieder den alten Zustand eingeführt.

Artikel 36 lautet: „Den Reisenden ist es freigestellt, bei Aufgabe des Reisegepäcks dessen Wert zu deklarieren. Für die Deklarierung des Wertes wird eine besondere durch den Tarif bestimmte Zuschlaggebühr erhoben." Dementsprechend ist der Wert, dessen Angabe früher im Gepäckschein obligatorisch war, jetzt nur anzugeben, wenn er deklariert ist. Die gleiche Änderung finden wir bezüglich der Wertangabe für Güter. Auch hier bestand Deklarationspflicht. Jetzt kann der Wert gegen eine besondere Gebühr angegeben werden, und nur in diesem Falle wird er im Frachtbrief aufgenommen. Das Zentralkomitee für Transporte bestimmt, welche Güter nicht mit deklariertem

Wert zur Beförderung und welche Güter nur deklariert angenommen werden dürfen.

Ein ähnlich wechselvolles Schicksal haben die Bestimmungen über das Wiegen der Güter gehabt, ein Zeichen, wieviel in den russischen Bestimmungen noch in Gärung begriffen ist. Das alte Statut kannte ursprünglich die Regelung, daß der Versender für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief, und dazu gehört auch das Gewicht, bürgte. 1922 war dann zum Schutze der Eisenbahnen die Wiegepflicht der Bahn eingeführt worden. Diese ist jetzt wieder beseitigt. Es ist dem Versender freigestellt, das Gewicht anzugeben, und er bürgt für die Richtigkeit seiner Angabe. Der Frachtbrief muß den ausdrücklichen Vermerk des Ausstellers enthalten, daß er für die Richtigkeit haftet. Wird das Gewicht nicht vom Versender angegeben, so stellt es die Eisenbahn fest und erhebt eine Gebühr, die bei Angabe durch den Versender im neuen Statut weggefallen ist. Ebenfalls zum Schutze der Eisenbahn ist die Strafe für Gewichtsüberschreitung trotz Bürgschaftsübernahme außergewöhnlich hoch. Außer einer zu erhebenden Zuschlagsgebühr wird sie durch das neue Gesetz auf den zehnfachen (bisher doppelten) Betrag einschließlich aller Zuschläge festgesetzt, die für die Beförderung des zu wenig angegebenen Gewichts errechnet wird.

In Rußland unterscheidet man die Annahme von Gütern zur sofortigen Absendung, zur Absendung nach vorläufiger und nach langfristiger Einlagerung *).

In der Vorkriegszeit war die Aufbewahrung der Frachten zum sofortigen Versand und zum Versand nach vorläufiger Einlagerung bis zur Abfertigung kostenlos gewesen. Später wurde eine Gebühr eingeführt. Neuerdings ist auch hier das Gesetz zur alten Regelung zurückgekehrt. Dafür ist jedoch die sehr lange Reihe der sehr unangenehm empfundenen Sonderabgaben — als solche sind zu erwähnen die Abgabe zugunsten des Roten Kreuzes bei Lösung jeder Fahrkarte, zugunsten des fachtechnischen Unterrichtswesens usw. — um eine weitere vermehrt. Es heißt in Art. 51 Abs. 3: „Um auf den Eisenbahnen besondere Fonds für die Reparaturen, Erneuerungen und Erweiterungen der ständigen Lagerraummöglichkeiten zu bilden, wird eine besondere Abgabe für die zur Beförderung aufgelieferten Güter festgesetzt. Die Einnahmen aus dieser Abgabe werden dem Spezialfonds der Abgangsstation zugewiesen. Die Höhe der Abgabe und ein Verzeichnis der befreiten Güter werden vom Rat der Arbeit und Verteidigung festgesetzt."

Die Berechnung der Frist für die kostenlose Aufbewahrung der Güter nach der Beförderung ist günstiger geworden. Bisher begann die 48stündige Frist zu Mitternacht des Tages, der auf die Ankunft des Gutes folgte. An dessen Stelle ist bei Gütern, die von der Eisenbahn auszuladen sind, eine gleiche Frist von Mitternacht nach der Ausladung getreten und bei Gütern, die der Empfänger selbst ausladen muß, von Mitternacht nach der Bereitstellung des Wagens getreten. Nach Ablauf dieser Zeiten wird Lagergeld erhoben. Die Fristen für die kostenlose Lagerung kann das Zentralkomitee für Transporte sowohl für alle Güterempfänger und Güter als auch neuerdings für einzelne Empfänger und Güter abkürzen und erhöhen.

Beibehalten ist die dem russischen Recht eigentümliche Erscheinung, daß der Frachtbrief außer auf einen bestimmten Adressaten auch auf den Vorzeiger des Frachtbriefduplikates ausgestellt werden kann. Er muß bestimmte Angaben enthalten, Datum, Empfänger, Absender usw. und nun neuerdings, wenn der Absender eine Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes wünscht, auch die gewünschte Art der Benachrichtigung.

Um die Lieferfristen ohne Inanspruchnahme der gesetzgebenden Faktoren jederzeit ändern zu können, sind diese auch im neuen Gesetz nicht selbst aufgenommen worden. Sie werden auch in Zukunft in besonderen Ausführungsbestimmungen vom Zentralkomitee für Transporte herausgegeben. Die Fristen verlängerten sich bisher nur bei Zollgeschäften und bei Einstellungen des Verkehrs unbestimmter Dauer, dazu treten jetzt die Fälle, in denen infolge unrichtiger Handlungen oder Unterlassungen des betreffenden Empfängers, des Eigentümers eines Anschlußgleises oder eines Lagerraumes das Gut nicht ausgeladen oder der Wagen zur Entladung nicht bereitgestellt werden kann, um die ganze Dauer dieses Hindernisses. Die Lieferfrist wird berechnet von Mitternacht nach Annahme des Gutes und galt bisher als eingehalten, wenn das Gut vor Ablauf der Frist ausgeladen ist. Hier tritt die neue Bestimmung hinzu, daß sie auch für den Fall, daß das Gut nur mit Mitteln des Empfängers ausgeladen werden kann, als gewahrt gilt, wenn die Wagen vor Fristablauf bereitgestellt sind.

Wenn der Absender keinen Beförderungsweg vorgeschrieben hatte, waren die russischen Eisenbahnen schon immer nur verpflichtet, im Gegensatz zum deutschen und internationalen Recht, das Gut auf dem „kürzesten" Wege, nicht auf dem günstigsten zu befördern. Auch auf diesem Gebiet schafft das neue Statut nun eine Erweiterung der Befugnisse des Zentralkomitees für Transporte, dem es freigestellt wird, bestimmte Fahrtrichtungen zu sperren und die Absender von Gütern in dem Recht der Wahl des Weges zu beschränken, wenn von ihnen eine der kürzeren Richtungen benutzt werden kann. Die entsprechenden Beschlüsse werden in der Tarifsammlung veröffentlicht.

Güter, die innerhalb von 30 Tagen nach ihrer Ausladung (früher nach der Ankunft) nicht abgenommen werden, gelten als nicht abgenommen. Nach Ablauf der Frist geht dem Absender unverzüglich eine Benachrichtigung zu. Wird innerhalb 60 Tagen nach der Ausladung vom Absender keine Verfügung über das Gut getroffen, so wird es öffentlich versteigert. Hier wiederholt sich nun die neue Regelung des Verkaufs, die bereits beim Gepäck besprochen worden ist, daß das Gut nach der ersten erfolglosen Versteigerung den Handelsorganisationen in Kommission zum Verkauf übergeben werden kann.

Auch das Gebiet der Haftung der Eisenbahn ist nicht ohne Veränderungen geblieben, die aber durchweg eine Besserstellung der Verkehrstreibenden bezwecken.

Artikel 97, nach dem die Eisenbahn für die Schäden haftet, die durch die Diensthandlungen oder Verfehlungen ihrer Angestellten und anderer Personen verursacht sind, deren die Bahn sich bedient hat, hat den Zusatz erhalten, daß sie in den vom Gesetz genannten Fällen auch aus objektiven Gründen haftet.

Nach dem neuen Statut haftet die Eisenbahn wie bisher bei Verlust und Beschädigung von Gütern, wenn sie nicht beweist, daß Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Verfügungsberechtigten vorliegt oder der Schaden durch die Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt verursacht ist. Bei Personenschäden kann sich die Bahn nur durch den erfolgreichen Einwand der höheren Gewalt, des Vorsatzes und grober Fahrlässigkeit von der Haftung befreien, der Einwand leichter Fahrlässigkeit ist ihr genommen.

Bei unrechtmäßig verweigerter Annahme zur Beförderung hat die Eisenbahn den vergeblichen An- und Abtransport zu bezahlen. Bisher waren für je 25 Pud (= ca. 410 kg) die Kosten für die Anmietung eines Fuhrwerkes zu bezahlen, gleichgültig, ob es tatsächlich mit Fuhrwerk angefahren war. Diese Gewichtsmenge ist jetzt auf 500 kg geändert.

Auch das neue Statut kennt die bisherige Besonderheit, daß die Güter in einer bestimmten Reihenfolge abgesandt werden, die in einer Ausführungsbestimmung nach vier

---

*) Nach Art. 19 sind die Eisenbahnen zu besonderen, uns unbekannten kaufmännischen Geschäften berechtigt:

1. in ihrem Lager Güter zur Aufbewahrung entgegenzunehmen, die befördert worden sind oder werden sollen, und zwar in besonderen den Bahnen zu diesem Zweck überwiesenen Lagern,
2. kommissionsweise Kauf- oder Verkaufsanträge von Gütern auszuführen, die sich auf den Eisenbahnen befinden,
3. auf die zur Beförderung oder Einlagerung übergebenen Güter Vorschüsse zu zahlen,
4. zur Ausführung dieser Geschäfte Agenturen zu unterhalten.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf das Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 1479/80, verwiesen.

ategorien festgelegt ist*). Für die Nichtbeachtung der eihenfolge haftet die Eisenbahn wie für Nichteinhaltung r Lieferfrist. Bezüglich des Erlöschens des Anspruchs ei Lieferfristüberschreitungen hat sich das neue Statut instiger als die bisherige Regelung eingestellt, indem e Frist von 30 Tagen vom Tage der Auslieferung auf Tage erhöht worden ist.

Zur Herabminderung der Prozesse bestand schon immer r Zwang vor Erhebung von Klagen seine Forderung bei r Bahn anzumelden. Diese Anmeldung und die Abhnung des Anspruchs durch die Eisenbahn ist als Prozeßraussetzung auch im neuen Statut beibehalten. Art. 119 utet: Die gerichtliche Klage kann von der hierzu bechtigten Person erst dann erhoben werden, wenn die isenbahn die geltend gemachte Schadenanmeldung ganz ler teilweise abgewiesen hat oder wenn seit dem Tage der Geltendmachung der Schadenanmeldung ein Monat verstrichen ist, falls die Forderung im lokalen Verkehr entstanden ist, — — und zwei Monate, falls sie aus einer Beförderung im Durchgangsverkehr entstanden ist.

Diese Anmeldung ist an strenge Formen gebunden. Wird der Form nicht genügt, so hemmt die Anmeldung die Verjährung nicht. Die Eisenbahn ist aber verpflichtet, innerhalb eines Monats eine Benachrichtigung zugehen zu lassen, daß die Anmeldung ohne Prüfung gelassen wird. Zugunsten der Entschädigungsberechtigten wird neu eingeführt, daß die Verjährung trotz nicht formgerechter Anmeldung gehemmt wird, wenn die Eisenbahn die Benachrichtigungspflicht nicht beachtet. Während das alte Statut auch nur vorsah, daß die Bahn ihre Bereitwilligkeit oder Nichtbereitwilligkeit zur Entschädigung mitteilte, bedeutet die jetzige Fassung „mit einer kurzen Darlegung der Gründe" eine weitere Besserstellung der Entschädigungsberechtigten.

*) Vgl. hierüber Ztg. d. Vereins D. E. V. 1927, S. 326.

Neue Errungenschaften im Bau von Quecksilberdampf-Großgleichrichtern für elektrische Bahnen.

Der Quecksilberdampf-Gleichrichter dient bekanntlich ur Umformung von ein- oder mehrphasigem Wechselstrom Gleichstrom. Es sei daran erinnert, daß dieser Umformer m Gegensatz zu den sonst verwendeten, dem gleichen Zwecke dienenden rotierenden Umformern ein r u h e n d e r st; er ähnelt in dieser Beziehung r e i n ä u ß e r l i c h dem Wechselstromtransformator, gehört jedoch zu den neuzeitichen Vorrichtungen, deren Wirkungsweise auf einem Elektronenvorgang im Vakuum beruht. Mit Elektronen verden die Atome der positiven und die Atome der negaiven Elektrizität bezeichnet. Die Gleichrichtung des Wechelstroms wird ohne mechanische oder magnetische Verluste durch einen im luftleeren Raum bewegten und gesteuerten Lichtbogen bewirkt.

In einer an dieser Stelle in Nr. 49 auf den Seiten 986 bis 988 des Jahrgangs 1924 veröffentlichten Abhandlung ist einiges über den Entwicklungsgang vom Glasgleichrichter einfachster Form bis zum eisernen Großgleichrichter für den elektrischen Vollbahnbetrieb mitgeteilt. Im Bilde konnte das d a m a l s neueste Modell eines eisernen Großgleichrichters — für 1500 A bei 500 V — vorgeführt werden. In der Zwischenzeit ist man in der Weiterentwicklung des Großgleichrichters so tüchtig vorangeschritten, daß es sich lohnt, darüber zu berichten, zumal der Großgleichrichter infolge seiner trefflichen Eigenschaften sich nunmehr Heimatrecht im Bahnbetriebe erworben hat.

In dem vorstehend erwähnten Bericht ist auf diejenigen literarischen Quellen hingewiesen, die über die Erfindung, die Anwendungsmöglichkeiten, den Aufbau, die Wirkungsweise und die Entwicklung des Quecksilberdampf-Gleichrichters Auskunft geben. Inzwischen sind u. a. in den Werbeschriften der großen Elektrizitätsgesellschaften, den „AEG-Mitteilungen" (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft), den „Bergmann-Mitteilungen" (Bergmann-Elektrizitäts-Werke A. G.), den „BBC-Mitteilungen" (A.-G. Brown, Boveri & Cie.), der „Siemens-Zeitschrift" (Siemens-Schuckert-Werke; Siemens & Halske) beachtenswerte einschlägige Abhandlungen erschienen*).

*) Den genannten Firmen verdanken wir die den nachstehenden Mitteilungen beigegebenen Abbildungen. Die Schriftleitung.

Aus den nachstehenden Abbildungen geht hervor, daß man neuerdings bestrebt ist, dem Gleichrichter mit allem Zubehör eine gedrängtere Form zu geben. Der in Abb. 1 ver-

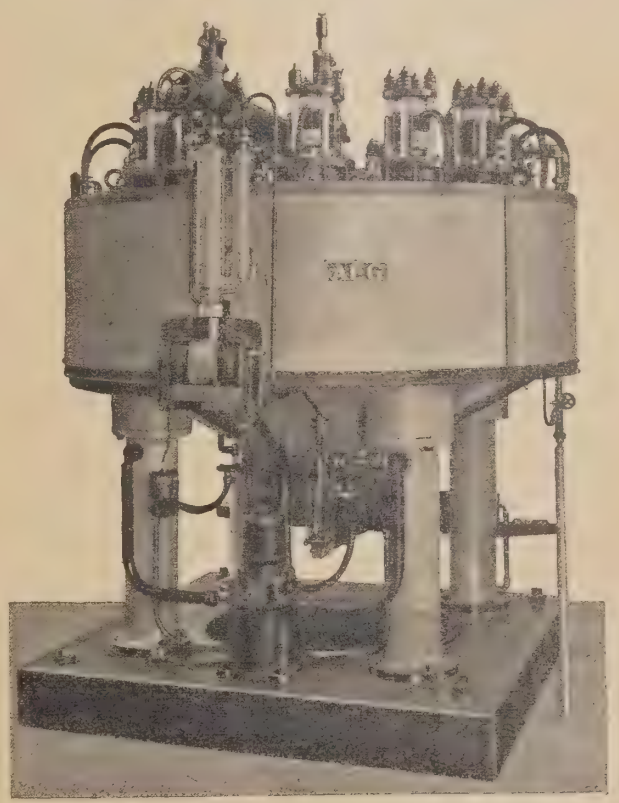


Abb. 1.
Eiserner Großgleichrichter für eine Dauerleistung von 1500 A bei 800 V für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.
Bauart der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

anschaulichte Gleichrichter der AEG-Bauart für 1500 A bei 800 V ist für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn bestimmt; er erträgt Stromspitzen von 3000 A in Abständen von 2 Minuten. Wie Abb. 1 zeigt, sind sämtliche für den Gleichrichter-Hilfsbetrieb erforderlichen Teile mit dem Gleichrichter selbst auf einer gemeinsamen Grundplatte auf-

gebaut. Die Strahlpumpe ist vorn am Gleichrichtergefäß so angeordnet, daß sie dem Bedienungspersonal bequem zugänglich ist. Die Füße des Gleichrichters sind als Hohlkörper ausgebildet und stellen das Vorvakuumgefäß dar. Das Vorvakuum dient als Vakuumreserve dergestalt, daß die dauernd arbeitende Strahlpumpe aus dem Hauptvakuumraum Gasreste in diesen Behälter fördert. Mittels der Ölpumpe wird nun dieser Vorvakuumbehälter bis auf etwa ½ mm Quecksilbersäule abgepumpt. Da die Strahlpumpe einwandfrei bis zu einem Gegendruck von 10 mm arbeitet, so braucht bei gut gedichtetem Gleichrichter die Ölpumpe alle Tage nur etwa ¼ Stunde in Betrieb genommen zu werden. Die Ölpumpe selbst ist ebenfalls auf der gemeinsamen Grundplatte des Gleichrichters unterhalb der Strahlpumpe befestigt.

Die vollständige Gleichrichtereinrichtung ist auf Rollen fahrbar, so daß ohne weiteres bei Störungen ein Reserve-Gleichrichter an den jeweilig in Frage kommenden Arbeitsplatz geschoben werden kann. Um ein solches Auswechseln leicht durchführen zu können, ist von der früheren Anordnung der Anoden-Zuleitungskabel abgegangen worden. Die Anodenleitungen sowie die Leitungen für die Gleichrichter-Hilfsbetriebe sind rückseitig zu einem gemeinsamen Klemmbrett geführt. Das Anschließen eines neuen Gleichrichters ist hierdurch wesentlich vereinfacht.

Bei der Schaffung des neuen Modells ist vor allem auf leichte Zugänglichkeit der Kathode Wert gelegt. Ohne Anheben des Gleichrichters, also ohne Benutzung eines Kranes kann die Kathode bequem geöffnet werden, wodurch es möglich ist, den Gleichrichter an Ort und Stelle zu reinigen. Gleichfalls ist das Gewicht der Anoden so gehalten, daß zwei Mann bequem ein Auswechseln dieser Teile vornehmen können.

Soviel über den von der AEG für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn gelieferten Gleichrichter*). Auch die Firmen Brown-Boveri, Siemens-Schuckert und die Bergmann-EW. haben Großgleichrichter für das genannte Bahnnetz zu liefern, von denen in Abb. 2 die Bauart Bergmann veranschaulicht ist. Dieser Gleichrichter besitzt zwölf Hauptanoden, die über Stromteiler parallel geschaltet sind, zwei Hilfserreger-Anoden und zwei Zündelektroden. Zur Dichtung der Anoden werden breite Bleiringe verwendet, die auf der Vakuumseite durch Aluminiumringe gegen den Angriff durch den Quecksilberdampf geschützt sind. Die Bleidichtung ist infolge der breiten Auflagefläche vakuumdicht; sie wird selbst bei hohen Erwärmungsgraden keine Gase ins Innere des Gleichrichtergefäßes abgeben.

Zur Kühlung der Anoden-Herausführung werden, wie Abb. 2 zeigt, gußeiserne Rippenkühler ohne Flüssigkeitsfüllung verwendet. Die Pumpvorrichtung ist zur Erzielung kürzester Vakuumleitung unmittelbar an das Gleichrichtergefäß angebaut; sie besteht aus einer senkrecht angeordneten Kapsel-Öl-Luftpumpe, einem Öl-Rückschlaggefäß mit Vakuumhahn, einem Vorvakuumbehälter, der gleichzeitig einen barometrischen Quecksilberverschluß enthält und einer elektrisch beheizten Diffusions-Hochvakuumspumpe. Zur Vakuum-Fernmessung wird ein Hitzdraht-Vakuummeter verwendet. Zur Überwachung dieses Vakuummessers dient ein transportables Kompressions-Manometer nach Mac Leod. Die Zündung und Erregung des Gleichrichters wird mit Wechselstrom betrieben.

*) Vgl. hierzu auch die von C. Gebauer, Berlin, verfaßte, im Mai- und Juniheft des lfd. Jahrgangs der Zeitschrift „Elektrische Bahnen, Zentralblatt für den elektrischen Zugbetrieb", veröffentlichte Abhandlung über die „Gleichrichterwerke der Vorortstrecke Berlin—Velten".

Eine äußerst wertvolle Ergänzung des vorstehend behandelten Themas bietet der Vortrag des Professors Dr. Ing. W. Reichel, Berlin, über „Gleichstromversorgung der Deutschen Reichsbahn, insbesondere durch Gleichrichteranlagen" vor der XXXIII. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker, dessen Veröffentlichung im Heft 24 des laufenden Jahrgangs der „Elektrotechnischen Zeitschrift" erfolgte. Reichel vergleicht nach einer kurzen Kennzeichnung der besonderen Anforderungen, die der Bahnbetrieb an die Umformer stellt, vorerst

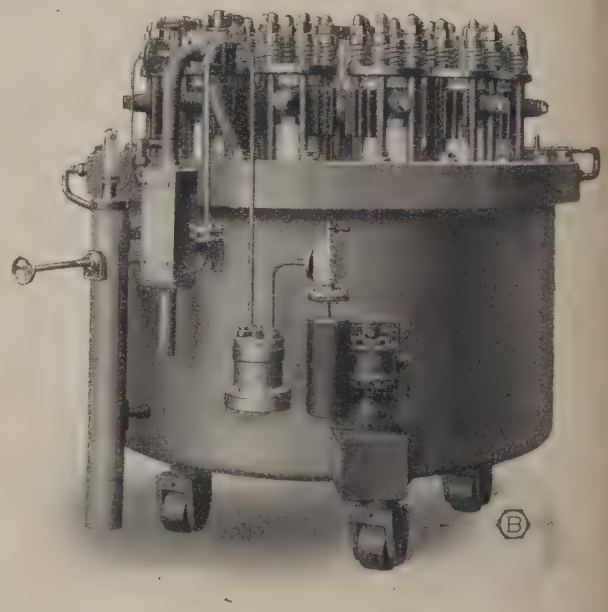


Abb. 2.
Eiserner Großgleichrichter für 1500 A bei 800 V für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.
Bauart der Bergmann-Elektrizitäts-Werke A.-G.

die drei Systeme der Maschinenumformer, nämlich den Einankerumformer, den Motorgenerator und den Kaskadenumformer miteinander. Aus seinen Darlegungen geht hervor, daß die Grenzleistungen dieser drei Maschinengruppen höher liegen, als sie der Vollbahnbetrieb zur Zeit erfordert. Zu der Umformung mit diesen Maschinen ist dann die Stromumformung mit Gleichrichtern in Vergleich gestellt.

Auf die weitausholenden und aufschlußreichen Mitteilungen des Vortragenden kann an dieser Stelle in aller Kürze nur auszugsweise eingegangen werden. Reichel erinnert daran, daß das Gebiet kleiner Stromstärken durch verschiedene Gleichrichter mit Glühkathoden und in neuerer Zeit auch durch Trockengleichrichter bedient werden kann; nebenbei bemerkt dient der Trockengleichrichter auch als Hilfsapparat für die Erregung von Großgleichrichtern. (Vgl. hierzu auch die von O. Irion verfaßte, im 5. Heft des laufenden Jahrgangs der „Siemens-Zeitschrift" veröffentlichte Abhandlung über den neuen Trokkengleichrichter.) Das Gebiet mittlerer Stromstärken wird von dem eingangs erwähnten Glasgleichrichter versorgt. Das Gebiet des Großgleichrichters in Metallgefäßen beginnt erst etwa bei einer Stromstärke von 500 A. Das Gebiet von 1500—2000 A usw. wird allein beherrscht vom

sernen Großgleichrichter. Reichel ist der Meinung, daß ie Höchstleistung des Großgleichrichters nach dem heuti- en Stande der Entwicklung mit 20 000 bis 25 000 A er- eicht sein dürfte. Seines Ermessens genügen die heute ereits entwickelten Bauarten dem Vollbahnbetriebe. Ge- gentlich einer kurzen Beschreibung des Aufbaues von leichrichteranlagen und der Gleichrichterkonstruktion elbst ist auch die von den Siemens-Schuckert-Werken ewählte Bauart eines Großgleichrichters für die Berliner tadt- und Ringbahn an Hand der Abbildung 3 erwähnt.

Abb. 3.
Eiserner Großgleichrichter für 2000 A bei 850 V für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.
Bauart der Siemens-Schuckert-Werke.

Der in der Abbildung sichtbare gußeiserne Fuß besitzt unten eine Zugänglichkeit zur Kathode (Gleichstrom- abnahme) und nimmt in seinem oberen Teil das Vakuum- gefäß nebst Wasser zu dessen Kühlung auf. Ganz oben sind die zur Kühlung der Anoden erforderlichen Rippen- kühler deutlich ersichtlich. Auch bei dieser Bauart ist der Anbau der gesamten Vakuum-Haltung recht zweckmäßig durchgeführt. Man sieht, daß hier Vorpumpen, Feinpumpen, Ventile verschiedener Art und das Vakuum-Meßgerät an den Gleichrichter selbst angebaut sind. In Abb. 4 ist der Vakuumkessel gezeigt; unten ist die durch Porzellan iso- lierte Kathodeneinführung, oben sind die ebenfalls durch Porzellan isolierten Anodeneinführungen zu sehen. Wird der Deckel des Vakuumkessels abgeschraubt und zusammen mit der Anodeneinführung aus dem Kessel herausgezogen, so erkennt man nach Abb. 5 die an dem großen Deckel hängenden Anoden; diese sind aus Eisen oder Graphit ge- fertigt und von Metallschirmen umgeben. An dem Deckel hängen in der Mitte der Anoden die Kühleinrichtung, sowie die Zünd- und Erregungsvorrichtung. An Hand von Abb. 6 erhält man einen Begriff von dem Aufbau der Kathode, d. i. der das Quecksilber enthaltende Teil des Gleichrichters. Ein Porzellanring und ein eingesetzter hoher Quarzring isolieren die Kathode vom Gefäß, was aus physikalischen

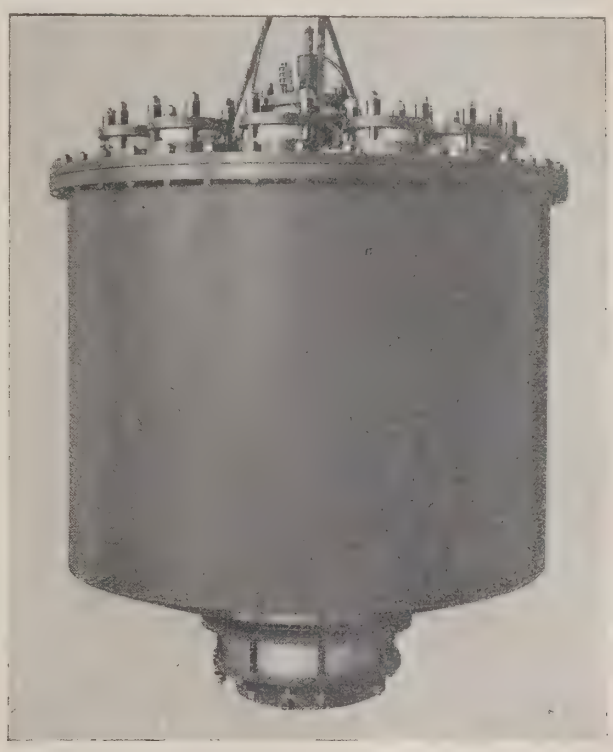


Abb. 4.
Vakuumkessel zu Abb. 3.

Gründen notwendig ist. Die hier angezogene Quelle führt an Hand einer Abbildung auch den Wirkungsgradvergleich zwischen Gleichrichtern und den anderen Umformern vor

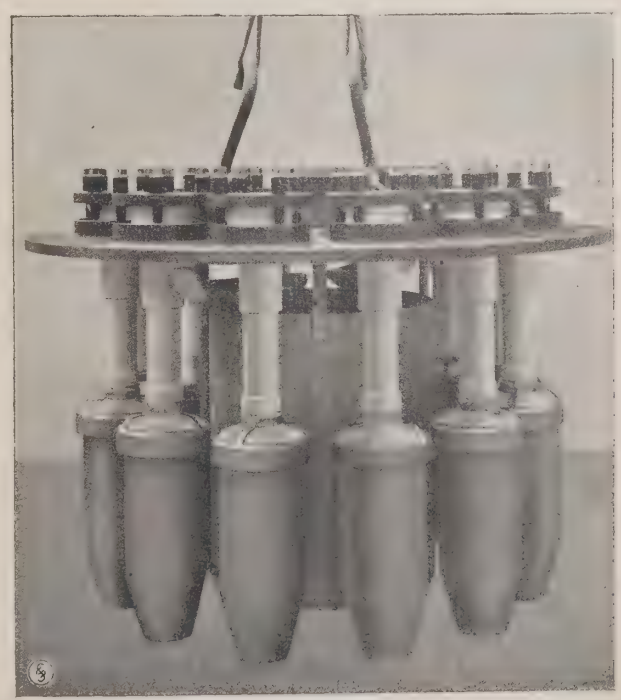


Abb. 5.
Anoden zu Abb. 3.

Augen, woraus die Überlegenheit des Gleichrichters im Wirkungsgrade gegenüber den anderen Maschinenarten hervorgeht, besonders bei Teillasten. Diese Eigenschaft ist es, die den „Betriebswirkungsgrad" von Gleichrichteranlagen um etwa 7% gegenüber dem von Maschinenanlagen hebt. Der Vortragende behandelte dann noch recht ausführlich die Vakuumhaltung und die Mittel, die zur Verhinderung der gefürchteten Rückzündungen und ihrer Folgen dienen.

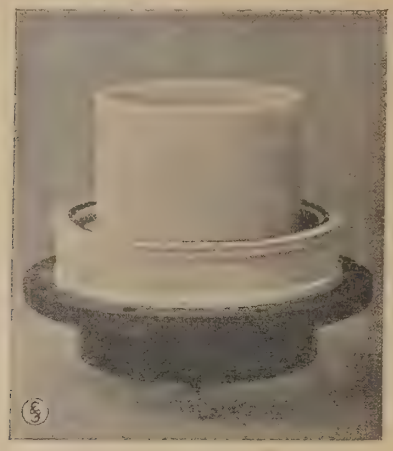


Abb. 6.
Kathode zu Abb. 3.

Die Erhöhung der Gleichrichterleistung ist abhängig von der richtigen Dampfführung und Kühlung. Der Dampf ist möglichst rasch von den Anodenräumen wegzuführen. Die gleichfalls von Reichel vorgeführte Abb. 7 zeigt, wie

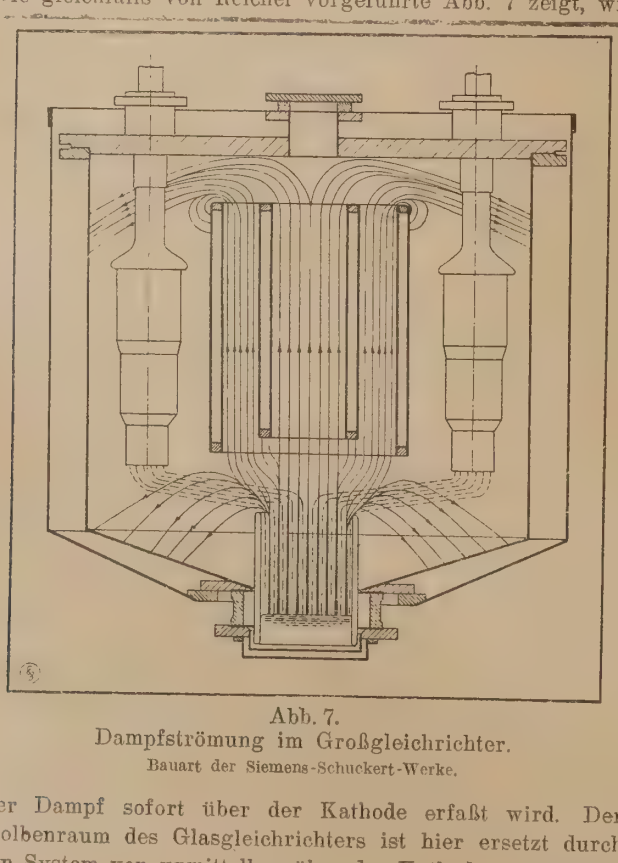


Abb. 7.
Dampfströmung im Großgleichrichter.
Bauart der Siemens-Schuckert-Werke.

der Dampf sofort über der Kathode erfaßt wird. Der Kolbenraum des Glasgleichrichters ist hier ersetzt durch ein System von unmittelbar über der Kathode eingebauten ringförmigen Kühlern, die den aus der Kathode geschossenen Dampf möglichst schnell auffangen und gleichzeitig abkühlen. Die Kühler sind derart angeordnet, daß sie den Dampf schon möglichst den Zugang zu den Anodenräumen versperren. An diesen Kühlern erfolgt noch keine Kondensation, sondern nur eine Rückkühlung. Damit diese Kühler den Dampf nicht wieder zurückprallen lassen, nachdem die zwischen ihnen befindlichen Räume gefüllt sind, schließen diese Kühler nicht an den Deckel des Apparates an, sondern lassen dort einen Raum frei, durch den sich der Dampf seitlich ausbreiten und dann zu den eigentlichen Kondenzflächen gelangen kann; erst hier findet die eigentliche Kondensation statt. Da der Dampf hier nun in weite Räume von größeren Volumen, wo noch dazu Kondensation stattfindet, expandieren kann, so sei eine Rückstauung des Dampfes nicht mehr möglich. Die Quelle hebt hervor: Versuche hätten ergeben, daß diese Konstruktion das Wesentliche zur Erhöhung der Gleichrichterleistung sei. Die Bauart verhindere das Herabfallen von Quecksilbertropfen und erfülle somit eine der ältesten Anforderungen. Aus Abb. 7 geht die Dampfströmung klar hervor: der aus der Kathode geschossene Dampf gelangt in seiner Hauptmasse in die ringförmigen Kühler und breitet sich oberhalb dieser zur Kondensation aus. Ein gewisser Teil erreicht die in der Nähe der Kathode befindlichen, mit Wasser gefüllten Bodenflächen des Apparates, die sich als sehr wirksam herausgestellt hätten; nur ein kleinerer Teil des Dampfes tritt in die Anodenräume ein.

In vorstehendem konnte nur eine der mannigfachen Sicherheitsmaßnahmen zur Eindämmung der Rückzündungen geschildert werden. Die Quelle geht noch weiter darauf ein und behandelt schließlich auch diejenigen nicht immer ganz einfachen Einrichtungen, die zur Behebung schädlicher Einwirkungen des Gleichrichterbetriebes auf Schwachstrom und Fernmeldeleitungen (auch Fernsprechanlagen) geschaffen wurden.

Alles in allem gelangt auch Reichel zu dem Schluß, daß der Gleichrichter in seiner heutigen Vollendung ein durchaus betriebssicherer Apparat sei.

Über die Fortschritte im Großgleichrichterbau berichtet A. Odermatt im 3. Heft des lfd. Jahrgangs der „BBC-Mitteilungen". Danach wurde in der von 1913 bis 1924 reichenden Entwicklungsperiode die bei 600 V in einem einzigen Gleichrichterzylinder erzielbare Stromstärke von 150 A auf nicht weniger als 2000 A gesteigert. Hier wurde seinerzeit Halt gemacht; denn einerseits konnte mit den vorhandenen Modellen — wie in vorstehendem bereits erwähnt — den meisten Anforderungen Genüge geleistet werden, da durch Parallelschalten mehrerer Zylinder beliebige Leistungen erzielt werden können, anderseits waren die Voraussetzungen für den Bau größerer Einheiten noch nicht vorhanden. Es wurde jedoch unentwegt weiter gearbeitet, um die Grundlagen für den Bau weit größerer Einheiten zu schaffen. Auf die manigfachen Schwierigkeiten und Probleme, die dabei zu lösen waren, soll hier nicht näher eingegangen werden. Das Naheliegendste war, die Erhöhung der Leistung durch eine entsprechende Vergrößerung der einzelnen Teile des Gleichrichters anzustreben. Die hohen Anforderungen, die in bezug auf Dichtigkeit an solchen Apparat gestellt werden müssen, bereiteten — nach der Quelle — mit zunehmenden Abmessungen große konstruktive Schwierigkeiten. Zudem zeigte es sich, daß der Gleichrichter auch in dieser Beziehung sich in seinem Verhalten

e anderen Maschinen grundsätzlich unterscheidet. Die ahme der Stromstärke gehe keineswegs proportional der Vergrößerung der Abmessungen vor sich. Es te sich heraus, daß nicht so sehr die konstruktive Geung als vielmehr die zum Teil noch unabgeklärten phyischen Vorgänge im Lichtbogen die Erhöhung der mstärke begrenzten.

lier setzte die Forschung befruchtend ein. Erst auf nd neuer physikalischer Erkenntnisse über die Vorge im Lichtbogen ist es der A.-G. Brown, Boveri & gelungen, Hochstrom-Gleichrichter zu entkeln, die — nach den Ausführungen Odermatts — ein lfaches des bis jetzt von ihr oder anderen Firmen gten größten Modelles leisten sollen. Die neuen großen heiten seien für 2500, 4000, 6400, 10 000 und 16 000 A entkelt und auch bereits durchgeprüft. Die Leistungsgerung wäre danach eine ganz gewaltige, da das größte neuen Modelle das Achtfache des bisher bennten größten Gleichrichters, und mehr s das Hundertfache des ersten, im Jahre 2 gebauten Modelles leisten könne. Die Verhe mit diesen neuen Bauarten sollen durchweg ausgechnete Ergebnisse gezeitigt haben. Abb. 8 zeigt das

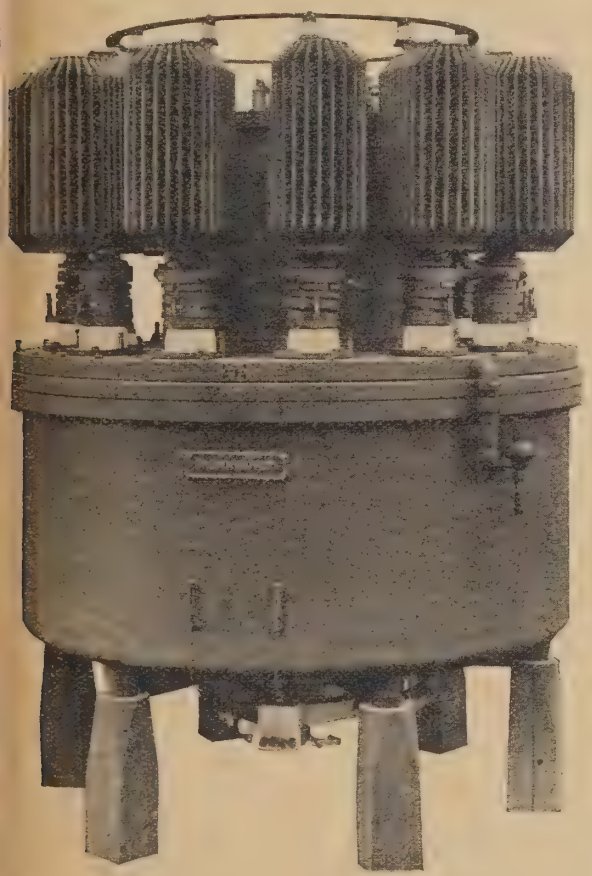


Abb. 8.
Eiserner Großgleichrichter für 6400 A mit 12 Anoden.
Bauart der A. G. Brown, Boveri & Cie.

odell für 6400 A, das mit 12 Anoden versehen ist; der 000-A-Zylinder mit 24 Anoden ist in Abb. 9 dargestellt. urch diese gewaltige Steigerung der Stromstärke, die die rößte Errungenschaft im Bau von Gleichrichtern seit eren Erfindung darstellt, seien der Anwendungsmöglichkeit dieses Umformers, sowohl für Bahn-, als auch für Licht-, Kraft- und elektrochemische Betriebe, keine Grenzen mehr gesteckt, um so mehr, als es auch gelungen sei, die Betriebsicherheit dieser Vorrichtungen neuerdings ganz erheblich zu steigern. Die im Zusammenhange mit der Leistungsvergrößerung der Gleichrichter unternommenen umfangreichen Forschungsarbeiten hätten in dieser Hinsicht recht wertvolle Ergebnisse gezeitigt. Auch diese Quelle weist darauf hin, daß die Rückzündungen, die bis jetzt in Gleichrichteranlagen in Kauf genommen werden mußten, nunmehr durch sofort wirkende Schutzvorrichtungen vollständig unschädlich gemacht werden konnten. Dadurch sei der Gleichrichter von der einzigen

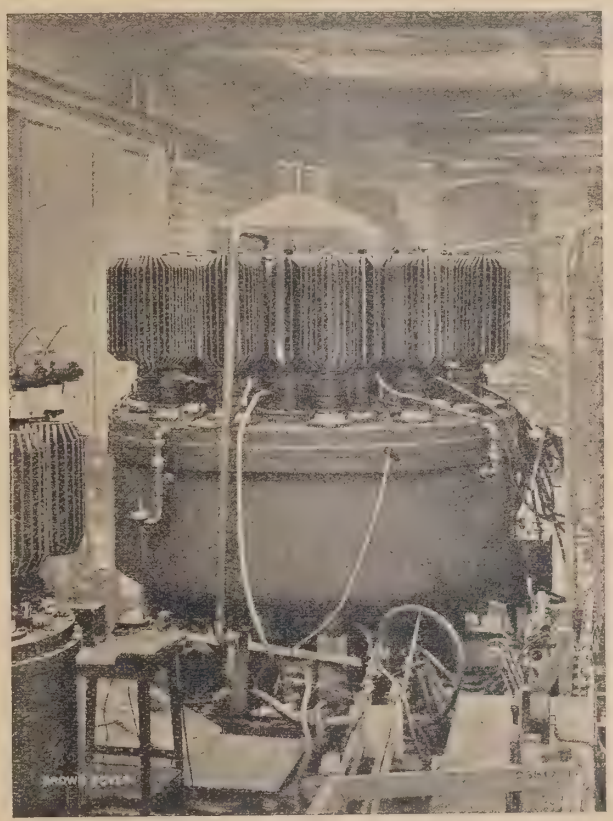


Abb. 9.
Eiserner Großgleichrichter für 16 000 A mit 24 Anoden auf dem Versuchsstand.
Bauart der A.-G. Brown, Boveri & Cie.

ihm noch anhaftenden Unvollkommenheit befreit und übertreffe infolgedessen als statischer Apparat, der keiner Abnutzung unterworfen ist, in bezug auf Betriebssicherheit alle sich drehenden Umformer bei weitem.

Odermatt weist dann noch darauf hin, daß auch große Fortschritte in der Verwendung der Gleichrichter für höhere Spannungen erzielt wurden. Die Dauerversuche seien bis 16 000 V bei 100 bis 200 A durchgeführt worden. Es bestehe kein Zweifel, daß auch höhere Spannungen erreicht werden können. Vorläufig seien die Anwendungsmöglichkeiten hierfür jedoch so selten, daß es nicht lohne, die Entwicklung in dieser Richtung im gleichen Umfange wie für die Hochstrommodelle zu fördern.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß auch die AEG in ihrem technischen Jahresbericht für 1927 auf S. 21 einen von ihr erbauten eisernen Großgleichrichter für 10 000 V, wie er sich damals im Prüffeld befand, im Bilde vorführt.

Nach vorstehendem können die letzten Errungenschaften im Gleichrichterbau wie folgt zusammengefaßt werden: Ausführung neuer Hochstrommodelle bis 16 000 A; vollkommener Rückzündungsschutz; Ausführungsmöglichkeiten für höchste Gleichstromspannungen.

Obwohl die Vorzüge des Gleichrichterbetriebes gegenüber dem mit den bisher üblichen Maschinenumformern — Motorgenerator, Kaskadenumformer, Einankerumformer — seinerzeit an dieser Stelle bereits hervorgehoben worden sind, sei in nachfolgendem nochmals daran erinnert.

Der Quecksilberdampf-Gleichrichter benötigt geringeren Raum zur Unterbringung; seine Inbetriebsetzung und Wartung ist so einfach, daß er für selbsttätige und ferngesteuerte Anlagen besonders geeignet erscheint. Die Z... nutzung ist, da bewegliche Teile und Erschütterungen ni... vorhanden sind, äußerst gering. Infolge des geringen G... wichts ist der Transport erleichtert und der Bau besonde... Fundamente oder die Anordnung kostspieliger Hebezeu... überflüssig. Hervorzuheben ist die hohe Überlastungsfähi... keit, die Unempfindlichkeit gegenüber stoßweiser Belastu... und Kurzschlüssen, der gleichbleibend hohe Wirkungsgr... bei ⅕ bis 5/4 Belastung, die vollkommene Geräuschlosigk... und alles in allem die große Wirtschaftlichkeit und ho... Betriebssicherheit. Diese Vorzüge haben denn auch de... Großgleichrichter bereits eine weite Verbreitung gesiche...

W. M.

Die Lage der englischen Eisenbahnen.

Die englischen Eisenbahnen haben bis Ende Juli d. J. gegen das Vorjahr eine Mindereinnahme von fast einer Million Pfund monatlich gehabt. Sie befinden sich wirtschaftlich in sehr übler Lage. Über die Gründe dieser Verhältnisse und die Bemühungen der Eisenbahngesellschaften, aus dieser Lage herauszukommen, hat sich Sir F. Pole, einer der Leiter der Großen Westbahn, in seiner Eigenschaft als Stellvertreter des Vorsitzenden der Vereinigung der Generaldirektoren in der Daily Mail ausgesprochen. Ist es schon von Wert, über die Lage der englischen Eisenbahnen unterrichtet zu sein, so gewinnt die Schilderung, die Pole von ihr gibt, noch dadurch an Bedeutung, daß sie von einer so hervorragenden Stelle ausgeht und als eine eisenbahnamtliche Kundgebung zu würdigen ist.

Sir F. Pole führt die augenblickliche ungünstige Lage der englischen Eisenbahnen auf drei Ursachen zurück: das Darniederliegen des englischen Erwerbslebens, die hohen Löhne, die den Eisenbahnen durch die Regierung aufgezwungen worden sind, und den Wettbewerb des Kraftwagens. Der Kraftwagen hat zwar viel Verkehr von der Eisenbahn abgelenkt, aber sein Einfluß ist nicht so bedeutend, wie man im allgemeinen glaubt, und die Eisenbahnen hoffen, diesen Wettbewerb mit Erfolg bekämpfen zu können. Ein ungünstiger Umstand für sie, das Darniederliegen des Wirtschaftslebens, entzieht sich aber ihrem Einfluß, wenn sie auch bereit sind, alles, was in ihren Kräften steht, zu tun, um eine Besserung herbeizuführen. Die üble Lage der englischen Wirtschaft beeinflußt namentlich den Güterverkehr, der bekanntlich die Haupteinnahmequelle der Eisenbahnen bildet. Bei der Großen West-Eisenbahn nahm z. B. von den siebziger Jahren bis zum Ausbruch des Krieges der Kohlenverkehr der Gruben von Wales jährlich um etwa eine Million Tonnen zu, und entsprechend stiegen die Einnahmen der Eisenbahnen. Heute ist die Kohlenförderung und damit sind die Einnahmen aus den Kohlenfrachten zurückgegangen; das Kapital, das in den Anlagen zur Abförderung der Kohle festgelegt ist, ist aber dasselbe geblieben. Bis Ende Mai war nach einer amtlichen Statistik der Kohlenverkehr der englischen Eisenbahnen um 8,4 Mill. Tonnen geringer als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs, und ähnlich lagen die Verhältnisse bei anderen Zweigen des Güterverkehrs.

Die Hilfe, die die englischen Eisenbahnen beim Wiederaufleben der Wirtschaft leisten wollen, hängt zunächst mit den Steuererleichterungen zusammen, die die Regierung in Aussicht genommen und zu der sie die Genehmigung des Parlaments erlangt hat. Die Eisenbahnen werden in Zukunft vier Mill. Pfd. Steuern jährlich weniger als bisher zu zahlen haben, doch kommt diese Entlastung nicht ihnen selbst zugute; sie müssen die dadurch ermöglichte Ersparnis vielmehr in Form von erniedrigten Frachtsätzen an ihre Benutzer weitergeben. Auf diese Art wird der Industrie doppelt geholfen, einmal indem auch ihre Steuern herabgesetzt werden, das anderemal indem ihre Ausgaben für Frachten verringert werden. Um die Steuerlast der Eisenbahnen zu beleuchten, wird hervorgehoben, daß die Große Westbahn in 37 Gemeinden mehr als die Hälfte der Armenlasten trägt, zu deren Deckung eine besondere Steu... erhoben wird.

Die Eisenbahnen suchen aber auch den Wirtschaft... verkehr zu fördern, indem sie die Beförderung der Güte... dadurch beschleunigen, daß sie zur Beförderung von Stück... gut besondere Behälter — containers — bereitstellen, i... denen die Frachtstücke ohne Umladung an ihr Ziel g... bracht werden, so daß ihre Verpackung leichter sein kann... als wenn sie unterwegs wiederholt in die Hand genomme... werden müssen. Die Eisenbahnen nehmen Sammelladu... gen an, lagern sie am Ziel in ihren Lagerhäusern un... verteilen sie auf Abruf an die einzelnen Empfänger. End... lich passen sie da, wo der Kraftwagen mit ihnen in... Wettbewerb steht, ihre Frachtsätze denen der Kraftwagen... unternehmer an.

Dieser Wettbewerb wird zwar nie den Erfolg haben... daß die Eisenbahn durch den Kraftwagen verdrängt wird... Wie weit aber die Ablenkung des Verkehrs von der Schien... auf die Straße gehen wird, hängt von der Politik ab, di... die Regierung in bezug auf den Straßenverkehr verfolgt... Baut sie Kraftwagenstraßen und läßt sie auf ihnen höhere... Fahrgeschwindigkeiten zu als bisher, so ist nicht abzu... sehen, wohin eine solche Politik führen wird. Pole ha... aber das Vertrauen zur Regierung, daß sie nicht eine der... Eisenbahnen so schädliche Politik verfolgen wird; es wird... ihr wie jedermann klar sein, daß das Land ohne Eisen... bahnen nicht auskommen kann. Diese haben gezeigt, daß... kein anderes Verkehrsmittel den Verkehr besser bedienen... kann als sie, und gedenken das auch in Zukunft zu tun... Die Eisenbahnen haben für die Unterhaltung ihrer Fahr... straßen jährlich 23 Mill. Pfd. aufzubringen, während die... Kraftwagenunternehmer nur eine geringe Steuer zu zahlen... haben und die Allgemeinheit 60 Mill. jährlich beiträgt, um... die Straßen für sie zu unterhalten. Diese haben auch in... bezug auf die Auswahl einträglicher Verkehrsstrecken, in... bezug auf die Anpassung des Fahrplans an die Bedürfnisse... des Verkehrs weit freiere Hand als die Eisenbahnen, die... auch in der verkehrsschwachen Jahreszeit ihren vollen... Fahrplan aufrechterhalten müssen. Von 1924 bis 1927 ist... die Zahl der Eisenbahnreisenden von 1,75 Milliarden auf... 1,65 Milliarden, also um rd. 100 Mill., zurückgegangen,... obgleich in dieser Zeit der Personenverkehr aller Verkehrsmittel zusammen zugenommen hat. Von der neuen... Gesetzgebung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs der... Eisenbahnen wird eine Besserung in dieser Beziehung... erhofft. Auch durch verbilligte Fahrkarten, durch Vermehrung der Speisewagenläufe, durch die Einführung von... Platzkarten suchen die Eisenbahnen ihren verlorenen Verkehr zurückzugewinnen. Die größere Sicherheit des Reisens mit der Eisenbahn gegenüber dem Straßenverkehr... sollte auch die Allgemeinheit veranlassen, mehr mit der... Eisenbahn zu reisen; betrug doch im Jahre 1927 die Zahl... der Todesfälle von Eisenbahnreisenden nur 27, die Zahl... der bei Eisenbahnunfällen Verletzten nur 518, während auf... der Straße 5329 Personen tot gefahren und 148 575 bei Unfällen verletzt wurden. Vor allem wollen aber die Eisenbahnen die Fahrpreise abbauen, um Reisende anzulocken:... sie haben dabei besonders Fahrkarten zu ermäßigten Prei...

im Auge. Es wird ihnen ein Vorwurf daraus gemacht, gewisse solcher Fahrkarten nicht zum Antritt der Reise Sonnabend gelten. An diesem Tage ist aber der Verhr schon so stark, daß die Züge die Mehrbelastung durch isende mit verbilligten Fahrkarten nicht ertragen können, d es kann daher nur der Rat gegeben werden, Urlaub der Mitte der Woche anzutreten. Am Mittwoch und nnerstag ist der Verkehr am schwächsten.

Die schwere Last der erhöhten Löhne ist auf eine Zuge zurückzuführen, die der Premierminister im Jahre 1919 n Eisenbahnarbeitern gemacht hat: ein Lohnabbau solle soweit gehen, daß sie weniger als den doppelten Lohn r Vorkriegszeit hätten, selbst wenn die Kosten der benshaltung auf den Stand jener Zeit zurückgingen. iese Zusage und die Einführung des Achtstundentags, e den Erfolg gehabt hat, daß heute fünf Mann da arbeiten, o früher nur vier nötig waren, hat die Ausgaben der Eisenbahnen um 145 % gesteigert. Dankbar wird anerkannt, daß die Arbeiterschaft neuerdings einem Abbau ihrer Löhne zugestimmt hat.

Zum Schluß erklärt Sir F. Pole, daß die Leiter des englischen Eisenbahnenwesens sich ihrer Verantwortung voll bewußt sind. Es wird alles getan, was irgend möglich ist, um den Verkehr zu fördern und den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Wegen des Wettbewerbs des Kraftwagens brauchen sich die Aktionäre, die nach englischer Auffassung die Eigentümer der Eisenbahnen sind, keine Sorge zu machen; diesen werden die Eisenbahnen mit Erfolg bekämpfen, zum Teil in der Form, daß sie mit dem bahnfremden Unternehmen zusammenarbeiten. Dem Darniederliegen der englischen Industrie gegenüber stehen sie aber wehrlos da; alles was sie in dieser Beziehung tun können, ist, den Aufbau, der von anderer Seite ausgehen muß, nach Kräften zu unterstützen. Wk.

Die Königliche Luftfahrt-Gesellschaft für die Niederlande und die Kolonien (K. L. M.) in 1927.

Wie aus dem Geschäftsbericht hervorgeht, hat das eschäftsjahr 1927 für die Königl. Luftfahrt-Gesellschaft ir die Niederlande und die Kolonien (K. L. M.) sehr beriedigende Ergebnisse gezeitigt. Der Personenverkehr ist egen 1926 um 100 % gestiegen, die Briefpostbeförderung at 1927 den Gesamttransport in sämtlichen vorigen ahren übertroffen, die Beförderung von Postkarten war reimal größer als in 1926, während der Gütertransport m 150 t (d. h. 60 %) zugenommen hat.

Der Geschäftsbericht erwähnt mit besonderer Genugtuung, daß diese günstigen Ergebnisse in einem Jahre erzielt worden sind, das wenigstens in den ersten sechs Monaten wohl das meist kritische während des Bestehens ler Gesellschaft gewesen ist. Ende Dezember 1926 war nämlich der alte Vertrag mit der holländischen Regierung abgelaufen, ein neuer jedoch noch nicht zustandegekommen. Die Gesellschaft war mithin vollständig im ungewissen darüber, ob auch weiterhin mit staatlicher Unterstützung gerechnet werden könne und — wenn ja — in welcher Höhe und für welche Zeit. Der ganze Betrieb, der Einkauf von Materialien, sogar die Frage, ob die Gesellschaft ihren laufenden Verpflichtungen werde genügen können, war hierdurch unsicher geworden.

Die Verwaltung der K. L. M. hatte sogar ernstlich erwogen, ob es unter diesen Umständen sich nicht vielmehr empfehle, den Betrieb einzustellen bis Gewißheit über die Weitergewährung der Unterstützung bestände. Am 26. April 1927 jedoch bewilligte das Parlament einen vorläufigen Kredit für die erste Jahreshälfte 1927 in Höhe von 300 000 hfl. Hierdurch sowie durch zeitweilige Belehnung des Versicherungsfonds von gut 100 000 hfl wurden die erforderlichen Mittel zur Fortsetzung des Betriebs während der ersten Jahreshälfte 1927 flüssig gemacht. Das neue Unterstützungsgesetz wurde von der Zweiten Kammer am 17. Juni 1927, von der Ersten Kammer am 29. Juni 1927 angenommen, wodurch das Fortbestehen der Gesellschaft für die nächsten sieben Jahre sichergestellt ist.

In den Vertrag mit dem Staat ist die Bestimmung aufgenommen, daß die alsbaldige Inbetriebsetzung einer Luftverkehrslinie Amsterdam—Batavia anzustreben ist.

Während des Geschäftsjahres 1927 hatte die K. L. M. (teilweise in Gemeinschaft mit ausländischen Luftverkehrsgesellschaften) die nachstehend verzeichneten Luftverkehrslinien in Betrieb:

Im Betrieb der	Linie	vom
K. L. M.	Amsterdam-Rotterdam-London und zurück	1. Jan. - 31. Dez.
K. L. M.	Amsterdam-Rotterdam-London und zurück (2. Verbindung)	15. Juni-17. Sept.
K. L. M.	Amsterdam-Rotterdam-Paris und zurück	1. Jan. - 2. Okt.
K. L. M.	Amsterdam-Rotterdam-Brüssel-Paris u. zurück	2. Mai - 31. Dez.
K. L. M. & Balair	Amsterdam-Rotterdam-Brüssel-Basel u. zurück	2. Mai - 2. Okt.
K. L. M. & D. L. H.	Amsterdam - Bremen-Hamburg u. zurück	2. Mai - 15. Okt.
K. L. M. & D. L. H.	Amsterdam-Hamburg und zurück	15. Okt. - 31. Dez.
K. L. M. & A. B. A.	Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen-Malmö einmal täglich in beiden Richtungen	19. April - 2. Okt.
	eine zweite Verbindung in beiden Richtungen	30. Mai - 2. Sept.

Die Luftverbindungen London—Amsterdam und Paris—Amsterdam hatten Anschluß an die K. L. M./A. B. A.-Luftlinie Amsterdam—Malmö; auf dieser großen Transitverbindung herrschte vom Zeitpunkt ihrer Eröffnung an ein starker Verkehr. Auch hatte die Luftverbindung London—Amsterdam Anschluß an die K. L. M./D. L. H.-Luftlinie nach Bremen und Hamburg.

Der Sommerfahrplan trat am 19. April 1927 in Kraft und wurde am 2. Oktober beendigt; an diesem Tage wurde auch der Verkehr auf der Luftlinie nach Malmö eingestellt, weil die ganze Strecke nicht mehr bei Tageslicht beflogen werden konnte; dasselbe galt auch für die Luftlinie Amsterdam—Basel. Vom 2. Oktober 1927 ab ist dahingegen die Transitverbindung London—Hamburg und Paris—Hamburg zum ersten Male im Winter aufrechterhalten.

Es wurden 1927 durch die K. L. M. befördert: Personen: 12 916, Güter in kg: 401 941, Briefpost in kg: 18 814, Postpakete in kg: 16 384.

Wie anfangs bereits erwähnt, ist die Zahl der beförderten Reisenden gegen 1926 um 100 %, das Gewicht der beförderten Güter um 60 %, der Briefpostsendungen um 800 % und der Postpakete um 180 % gestiegen.

Die Güterbeförderung aus Frankreich, die in den vorigen Jahren immer eine bedeutende Rolle in den Beförderungsziffern der K. L. M. spielte, ist 1927, weil der Markt für Modeartikel sich teilweise von Paris nach Berlin und Wien verlegt hat, allmählich zurückgegangen.

Von größter Bedeutung ist für die K. L. M. der Versand der holländischen Gartenbauprodukte gewesen, wobei wie immer Aalsmeer die Hauptrolle gespielt hat; aus Aalsmeer wurden 1927 zusammen für die K. L. M. und die ausländischen Luftlinien in Amsterdam nicht weniger als 130 000 Kilogramm Schnittblumen angeliefert. Die Menge Schnittblumen, welche die K. L. M. täglich befördert, bildet mit der täglichen Ladung Zeitungen (welche auch allmählich zugenommen hat — in 1927 insgesamt 70 841 kg —) eine erhebliche f e s t e Fracht.

Zum ersten Male wurden im Sommer 1927 englische Zeitungen auf den Transitverbindungen nach Deutschland, Dänemark, Schweden und Finnland befördert, womit für

dieselben erhebliche Vorteile erzielt wurden. Von Bedeutung ist hierbei, daß infolge zunehmender Zuverlässigkeit des Betriebes eine Unterbrechung dieser Zeitungstransporte im Winter nicht erforderlich gewesen ist.

Auch der internationale Goldtransport hat sich 1927 günstig entwickelt, der Beförderung kostbarer und leichtempfindlicher lebender Tiere wurde mit Erfolg besondere Aufmerksamkeit gewidmet, der Transport von Radioartikeln war bedeutend, die Beförderung von Autoteilen, technischen Artikeln und dergleichen hat zugenommen.

Es wurden von der K. L. M. in 1927 8187 Stunden geflogen, wobei 1 310 000 km zurückgelegt wurden mit einer Leistung von 1 272 451 t/km. Die Tragfähigkeit der Flugzeuge wurde im Durchschnitt bis zu 46 % ausgenutzt gegen eine Ausnutzung von 45 % in 1926. Hierbei darf jedoch nicht übersehen werden, daß die verfügbare Tragfähigkeit sich 1927 auf 2 018 070 kg gegen 1 603 308 kg 1926 belief.

Die Kosten für das geleistete t/km betrugen 1927 1,21 Gulden; der Rückgang der Kosten pro t/km ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Jahr	Geleistete t/km	Kostpreis pro t/km Gld.
1922	163 000	4,74
1923	239 000	3,—
1924	359 000	2,23
1925	610 000	1,80
1926	883 000	1,41
1927	1 272 000	1,21

Zum Schluß erwähnt der Geschäftsbericht die Gründung in 1927 der Niederländisch-Indischen Luftfahrt-Gesellschaft durch eine Gruppe der größten in Holland ansässigen Niederländisch-Indischen Unternehmen. Da auch die K. M. seit 1920 bereits dasselbe Ziel angestrebt hatte und in Verhandlungen mit der Niederländisch-Indischen Regier schon weit vorgeschritten waren, wurde der Entschluß fa[ß]t, die Konzessionsanfrage gemeinsam einzureichen. A wurde der Grund gelegt zu einem engen Zusammenarbei zwischen der holländischen und der indischen Gesellsch u. a. durch Aufnahme des Direktors der ersteren in Direktion der indischen Gesellschaft.

Rückblickend auf das Geschäftsjahr 1927 kann ges werden, daß in diesem Jahre der Luftverkehr und name lich der Betrieb der K. L. M. eine sehr günstige Wendu genommen hat.

Die günstige Entwicklung hat auch im Sommer 19 angehalten. In dieser Zeit sind befördert worde 14 800 Personen, 430 000 kg Güter, 31 750 kg Briefpost u 14 700 kg Postpakete. Der Winterfahrplan 1928/29 w bereits den Umfang des Sommerfahrplans von 1926 hab Es soll z. B. die Sommerverbindung Holland—Skandinavi auch im Winterfahrplan 1928/29 aufrechterhalten werd Die Linie Amsterdam—Hamburg—Kopenhagen—Malmö u zurück wird dann ausschließlich von der K. L. M. beflog werden. Auch die Linien Amsterdam—London und Amst dam—Paris sollen in vollem Umfang aufrechterhalten, Linie Amsterdam—Bremen—Hamburg gemeinsam mit d Deutschen Luft Hansa beflogen werden.

Sollte die Entwicklung der K. L. M. auch weiterhin d gleichen Schritt behalten, so liegt die Annahme nahe, d sie die Erwartungen, die die Grundlage des für die näc sten sieben Jahre mit dem Staat abgeschlossenen Unte stützungsvertrages bildeten, wird erfüllen können.

S. M. van der Kerk, Utrecht.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im September 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr war im September etwas stärker als im August. Der Herbstverkehr setzte langsam ein. Infolge der Erhöhung der Gütertarife am 1. Oktober wurden besonders in den letzten Tagen des Monats noch viele Frachten auf den Weg gebracht. Im arbeitstäglichen Durchschnitt wurden im September 161 451 Wagen gestellt, das sind gegenüber 151 216 Wagen im Vormonat 10 235 Wagen oder rund 7 % mehr und gegenüber 157 162 Wagen im September des Vorjahres 4289 Wagen oder 2,7 % mehr. Trotzdem eine starke Belastung der Güter- und Rangierbahnhöfe eintrat, konnte der Verkehr überall glatt bedient und der Wagenumlauf genügend beschleunigt werden.

Der Kohlenverkehr im ganzen war im September etwas geringer gegenüber dem Vormonat und dem gleichen Monat im Vorjahre. Dies ist aber nur darauf zurückzuführen, daß der September dieses Jahres zwei Arbeitstage weniger hatte als der Vormonat und einen Arbeitstag weniger als der September im Jahre 1927. Der Ruhrkohlenmarkt hat sich im allgemeinen zwar nicht gebessert. Die Haldenbestände sind sogar noch etwas gestiegen. Der arbeitstägliche Versand mit der Eisenbahn war aber stärker, besonders wegen der erheblichen Einschränkungen des Versandes auf dem Wasserwege (Niedrigwasser) und wegen der Bemühungen der Industrie, mit Rücksicht auf die Tariferhöhung noch möglichst viel vor dem 1. Oktober zu versenden. Der Koksversand aus dem Ruhrgebiet nach Lothringen/Luxemburg über Ehrang blieb unverändert, der nach Donawitz (Steiermark) war um 6000 t höher als im Vormonat. Der Versand von Wiedergutmachungskohle nach Italien betrug wie im vorigen Monat 50 000 t. Auch in den übrigen Kohlengebieten stieg der Absatz in den letzten Tagen des Monats mit Rücksicht auf die in Aussicht stehende Tariferhöhung. Es wurden zur Beladung gestellt:

	Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Oberschlesien Wagen	Mitteldeutschland Wagen	Sachsen Wagen	Niederrhein Braunkohlengebie Wagen
Sept. 1928 . . .	654 405	151 662	252 691	99 393	96 41
Aug. 1928 . . .	686 446	148 195	257 256	105 197	101 30
Sept. 1927 . . .	690 140	149 838	249 303	98 750	95 57

Eine weitere, nicht unbeträchtliche Verkehrssteigerung um rund 20 % war bei dem Versand von künstlichen Düngemitteln festzustellen; auch diese ist z. T. auf die Tariferhöhung zurückzuführen. Sowohl der Bezug der deutschen Landwirtschaft als auch der Absatz nach dem Auslande gestaltete sich günstig. Es sind im September 192 72 013 Wagen zu diesem Zwecke gestellt worden, das sind 12 094 Wagen mehr als im Vormonat und 24 819 Wagen mehr als im gleichen Monat des Vorjahres.

Infolge der fortschreitenden Ernte war der Versand von landwirtschaftlichen Produkten außerordentlich rege. So wurden für Kartoffeln 24 046 Wagen (im Vormonat 15 547 Wagen), für Brotgetreide und Mehl 60 763 Wagen (im Vormonat 53 247 Wagen) und für Zucker 6398 Wagen (im Vormonat 7299 Wagen) gestellt.

Die günstige Witterung im September wirkte auf die Bautätigkeit günstig ein. Namentlich für Straßenbauzwecke wurden noch erhebliche Mengen befördert. Auch der Versand von Zement war noch sehr rege. Es sind für Zement 50 270 Wagen, im Vormonat 51 524 und im September des Vorjahres 49 736 Wagen gestellt worden.

Der Fischverkehr wurde durch starke Heringsfänge beeinflußt. An frischen Fischen trafen in Wesermünde und Bremerhaven 214 304 Zentner (165 013 im Vormonat) ein. Es wurden von dort 174 (173 im Vormonat) Fischzüge mit 4666 Wagen (4001 Wagen im Vormonat) abgefahren. Auch von Altona, Hamburg, Kiel, Eckernförde und Cuxhaven setzte ein lebhafter Versand von Fischen ein. Es sind von dort 288 995 Zentner (82 377 Zentner im Vormonat) mit der Eisenbahn abbefördert worden.

Der Bananenverkehr war im September sehr lebhaft. Es wurden neun Dampfer (sechs im Vormonat) gelöscht,

eren Ladungen in 1662 Wagen (1107 Wagen im Vormonat) abbefördert wurden.

Der Personenverkehr war bis Monatsmitte sehr tark und flaute dann langsam ab. Infolge des anhaltend armen und trockenen Wetters setzte der Ferienrückverehr erst kurz vor Wiederbeginn des Schulunterrichts 11. September) ein. Aus dem gleichen Grunde bestand ehr starker Wochenend- und Sonntagsausflugsverkehr. rtliche Veranstaltungen wie Volksfeste und Herbstmanöver tellten große Anforderungen an den Betrieb. Insgesamt urden im September 5960 überplanmäßige Züge gefahren Vormonat: 7881, September 1927: 3825).

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes eben die folgenden Zahlen:

	August 1928	Juli 1928
leleistete Zugkilometer:		
a) Personenverkehr . . .	35 785 000	35 840 000
b) Güterverkehr	21 974 000	21 068 000
c) Dienstzüge	419 000	403 000
Zusammen	58 178 000	57 311 000
Vagenachskilometer:		
a) Personenverkehr . . .	987 904 000	996 166 000
b) Güterverkehr	1 737 702 000	1 641 231 000
c) Dienstzüge	7 505 000	7 219 000
Zusammen	2 733 111 000	2 644 616 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt):	September 1928	August 1928
in Hamm	7 000 Wagen	6 500 Wagen
in Mannheim	5 800 „	5 500 „
in Wustermark	4 700 „	4 200 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt . . .	—	—
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	16 000 „	37 700 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	5 000 „	8 400 „

II. Tarife. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Am 1. September 1928 ist ein vorläufig versuchsweise bis zum 31. Oktober 1929 geltendes Abkommen mit der Deutschen Luft Hansa A.-G. in Kraft getreten, das den Flugreisenden, die ihre Reise im Flugzeug unterbrechen oder nicht antreten, den Übergang auf die Reichsbahn erleichtert.

Im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr zwischen Polen und der Tschechoslowakei ist ein neuer Tarif durch Deutschland eingeführt.

Güter- und Tierverkehr. Die zeitlich befristeten Ausnahmetarife 16 d, 187, K 48, K 49, K 50, K 51, K 52, K 53 und K 54 des Reichsbahngütertarifs wurden widerruflich neu gewährt.

Im Donauumschlagverkehr über Regensburg usw. trat ein neuer AT. 27 für Harzleim zur Ausfuhr von Mannheim Industriehafen in Kraft. Für gedörrte Pflaumen von jugoslawischen nach deutschen Stationen wurde ein direkter Tarif herausgegeben.

Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeter Ausnahmetarife wurde widerruflich verlängert. Im übrigen sind noch folgende Änderungen bestehender Ausnahmetarife von allgemeinerem Interesse hervorzuheben: Bei Steinen und Schlacken der AT. 5 und 5 a (Wegebaustoffe) wurde in Anpassung an den neuzeitlichen Straßenbau auch Überzug mit Asphalt oder Teer zugelassen; in den AT. 159 (Papier usw. zur Ausfuhr über die trockene Grenze) sind Tapeten und Tapetenborten aus Papier einbezogen worden.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im August 1928.

I. Einnahmen

1. Personen- und Gepäckverkehr	152 905 000 RM
2. Güterverkehr	278 565 000 „
3. Sonstige Einnahmen	31 583 000 „
Zusammen . .	463 053 000 RM

II. Ausgaben

1. Für Betrieb und Unterhaltung	
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	197 017 000 RM
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	111 052 000 „
Zusammen . .	308 069 000 RM
2. Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	65 220 000 „
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung . . .	373 289 000 RM
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 404 000 „
b) Gesetzliche Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	9 395 000 „
Übertrag:	428 088 000 RM
4. Feste Lasten	
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	9 261 000 „
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000 „
Insgesamt . .	443 649 000 RM

Die im August 1928 aufgekommenen Gesamteinnahmen halten sich auf der Höhe des Vormonats. Der Rückgang im Personenverkehr ergibt sich aus dem Nachlassen der Sommer- und Ferienreisen, während im Güterverkehr die begonnenen Erntetransporte eine entsprechende Einnahmesteigerung brachten.

Nach Deckung der entstandenen Ausgabeverpflichtungen verblieb ein Mehrbetrag von rund 19 Mill. RM, der zur teilweisen Wiederauffüllung des in der Vorzeit in Anspruch genommenen Vortrages aus 1927 verwendet ist.

An den Generalagenten für Reparationszahlungen wurde die für August fällige Rate rechtzeitig gezahlt.

Ferner ist die Beförderungssteuer für Juli 1928 ordnungsmäßig abgeführt worden.

IV. Personal. Der Personalstand betrug

im Juli 1928	662 666 Köpfe
außerdem Zeit und Aushilfsarbeiter	61 461 „
insgesamt . .	724 127 Köpfe
im August 1928	662 805 Köpfe
außerdem Zeit- und Hilfsarbeiter	66 275 „
insgesamt . .	729 080 Köpfe

Der Mehrbedarf im August gegenüber dem Vormonat ist auf die vermehrte Einstellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

Mit den am Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn beteiligten Gewerkschaften ist im August d. J. eine Vereinbarung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeiter der fliegenden Bahnunterhaltungstrupps abgeschlossen worden, die am 1. Januar 1929 in Kraft tritt.

— Inbetriebnahme der Reststrecke Schömberg—Rottweil der Nebenbahn Balingen—Rottweil. Die regelspurige, von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahndirektion Stuttgart) gebaute Reststrecke Schömberg—Rottweil der Nebenbahn Balingen—Rottweil wird am 26. Oktober 1928 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die neue 16,08 km lange Strecke dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Güter- und Tierverkehr.

An der Bahnstrecke liegen die Bahnhöfe Schörzingen, Wellendingen, Rottweil-Altstadt und der Haltepunkt Eckerwald.

Die Bahnhöfe Schörzingen, Wellendingen, Rottweil-Altstadt dienen dem Gesamtverkehr, der Haltepunkt Eckerwald nur dem Perkonenverkehr.

— **Baubeginn der Drahtseilbahn zum Spindlerpaß.** Das viel umstrittene Projekt der Drahtseilbahn auf den Kamm des Riesengebirges wird nunmehr zur Durchführung kommen. Bereits in den nächsten Wochen soll mit dem Bau der Bahn nach dem Spindlerpaß begonnen werden; die Hirschberger Talbahn-Gesellschaft, die Bauherrin, will noch in diesem Jahr den ersten Spatenstich vornehmen lassen. Die Bahn wird bis zur sogenannten Nässe geführt, so daß man später bequem von Hirschberg aus mit der Talbahn über Obergiersdorf nach der 880 m hoch gelegenen Nässe, jetzt Franz-Kreutzplatz genannt, gelangen kann, um dann die Fahrt mit der Drahtseilbahn weiter zum Riesengebirgskamm fortzusetzen.

Das zweite Riesengebirgs-Seilschwebebahn-Projekt dürfte dagegen nicht zur Ausführung kommen. Es war beabsichtigt, zur Schneekoppe eine Drahtseilbahn zu führen, doch ist dieser Plan zunächst fallen gelassen worden. Die interessierten Kreise beabsichtigen sogar, den Melzergrund, durch den die Bahn geführt werden sollte, als Naturschutzgebiet erklären zu lassen.

— **Lautsprecher auf Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.** Über die Ankunft der Züge und die Stellung der Wagen im Zuge werden, wie die „Reichsbahn" schreibt, die Reisenden auf dem Bahnhof Berlin Zoologischer Garten seit dem 27. August d. J. durch eine Lautsprecheranlage unterrichtet. Der Beamte spricht zu diesem Zwecke in ein Mikrophon auf dem Stellwerk. Durch einen Lautsprecher auf dem Bahnsteig wird den Reisenden Ankunft der Züge und Anordnung der einzelnen Wagenklassen bekanntgegeben.

— **Verkehrswesen und Alkohol.** Eine Konferenz der Abteilung „Verkehrswesen" des Deutschen Vereins gegen den Alkoholismus wird, wie alljährlich, auch diesmal mit der Jahrestagung des Deutschen Vereins g. d. Alk. (4. bis 7. November) in Münster (Westf.) verbunden, und zwar am Mittwoch, dem 7. November, vormittags 9 Uhr, im Kleinen Saale des Rathauses.

Die Vorträge werden neue und wertvolle Gesichtspunkte bieten: „Die Wirkungen kleiner Alkoholdosen für den Eisenbahnaußendienst" (Reichsbahnrat Dr. Müller, Elberfeld); „Verkehrsentwicklung, Verkehrsunfälle und Alkoholismus" (Pol.-Hauptmann Frankewitz, Verkehrsoffizier beim Polizeipräsidium Dortmund); „Beobachtungen und Erfahrungen aus der Organisations- und Vortragsarbeit" (Geh. Reg.-Rat Ammann, Tübingen, Vorsitzender der Abteilung „Verkehrswesen"); „Was kann geschehen, um die Wünsche der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Verfügung vom 14. August 1928) erfüllen zu helfen?" (Prof. Dr. I. Gonser, Berlin).

Den Teilnehmern aus den Reihen des Reichsbahnpersonals kann auf Grund der Verfügung der Hauptverwaltung No. 55. 566. Usa. vom 25. September 1928 Freifahrt in den Grenzen der Ziffer 2 der §§ 1—3 Freivo gewährt werden.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft in Berlin.** In dieser hielt Dr. Ing. M. Moser, Essen, am 16. Oktober einen Filmvortrag über „Die Verfahren der neuzeitlichen mechanischen Werkstoffprüfung". Einleitend machte der Vortragende Ausführungen über den Zweck der Werkstoffprüfung und die sogenannte mechanische Prüfung des Werkstoffes, d. h. diejenige Prüfung, die den Werkstoff auf seine Festigkeits- und Zähigkeitseigenschaften untersucht, die feststellt, wie er sich gegenüber ruhender oder stoßweiser Belastung verhält, wie seine Eigenschaften sich mit wechselnder Temperatur ändern. Den zu erwartenden Betriebsverhältnissen entsprechend wählt die mechanische Werkstoffprüfung das anzuwendende Prüfverfahren.

Der vorgeführte Lehrfilm veranschaulichte in einem ersten Teil die statischen Verfahren des Zugversuchs, des Druckversuchs, des Biege- (Falt-) und des Torsionsversuchs, unter Berücksichtigung der Fein- und Grobmessungen sowie der Streckenerscheinungen. Die eindrucksvollen Beobachtungen an gekerbten Biegeproben leiten dann über zur Vorführung des Kerbschlagprüfverfahrens. Ein zweiter Teil des Films umfaßte das wichtige Gebiet der Härteprüfung. Von statischen Härteprüfarte wurde das Brinellverfahren, von dynamische Härteprüfarten die Schlaghärteprüfung nach Ba mann und die Skleroskopprüfung nach Shore g zeigt und in ihrer Bedeutung für die Praxis dargestel Ein dritter Teil war den Dauer- und Schwingungsprüfungen gewidmet. Dauerwechselschlaghämmer nach Krupp und die Dauerbiegeprüfmaschine nach Lehr wurden im Betrieb vorgeführ Ebenso eine Dauerbiegemaschine mit einseitiger Belastun

Bei jedem gezeigten Prüfverfahren wurden die Vorgänge, die Meßmethoden und die Ergebniss veranschaulicht.

Im Anschluß sprach Reichsbahnrat Dr. Ing. Kühnel über die „Bewertung der Prüfverfahre für ihre Anwendung in Konstruktion un Betrieb".

Die Ausführungen beider Redner fanden lebhaften Be fall. An der Diskussion beteiligten sich Dr. Lehr vo der Firma Carl Schenck in Darmstadt und Reichsbahoberrat Füchsel.

— **90 Jahre Eisenbahn Berlin—Potsdam.** Die Berlin-Potsdamer Bahn, die erste Berliner und gleichzeitig au die erste preußische Eisenbahn, besteht am 29. Oktob d. J. 90 Jahre. Am 29. Oktober 1838 wurde die Strec im Beisein der Behörden und des königlichen Hofes — a der Spitze der Kronprinz und spätere König Friedric Wilhelm IV., der bei dieser Gelegenheit das Wort präg „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, wird kei Menschenarm mehr aufhalten!" — feierlich eröffnet. Schc kurz vorher, am 22. September 1838, war der Betrieb a dem zunächst fertiggestellten Teil der Bahn zwische Zehlendorf und Potsdam aufgenommen worden. Zunäch waren zwei Lokomotiven, „Iris" und „Pegasus", vorhande die täglich zweimal in beiden Richtungen mit vollbeladene Zug die 26,25 km lange Strecke in ca. 40 Minuten bewä tigten. Nachts durften in der ersten Zeit die Lokomotive nicht benutzt werden, weil die „Dunkelheit für den Damp betrieb nicht geeignet" schien. Man fuhr also zunächs wenn nötig, nachts mit Postpferden .... Das Anlag kapital der Berlin—Potsdamer Eisenbahngesellschaft - deren Gründung auf die Initiative des Justizministe Robert und des Geheimen Oberbaurats Celle zurückgel — betrug 4 200 000 M. Im Jahre 1845 erfolgte der Verka der Bahn an die Potsdam—Magdeburger Eisenbahngesel schaft, die den Bahnbetrieb bis zur Verstaatlichung i Jahre 1880 durchführte. fs.

Österreich.

— **Der Winterfahrplan der österreichischen Bundesbahnen.** Am 7. Oktober ist auf den Strecken der öste reichischen Bundesbahnen der Winterfahrplan in Kra getreten, der bis einschließlich 14. Mai 1929 in Geltun bleiben wird. Der neue Winterfahrplan hält sich im große und ganzen im Rahmen des letzten Winterfahrplanes, doc werden die im letzten Sommerdienst eingeführten Verbess rungen im Fernverkehr und auch örtlicher Natur nahez im ganzen beibehalten. Es ergeben sich im Auslandsverkehre folgende nennenswerte Änderungen:

Strecke Wien-Westbahnhof—Salzburg—Innsbruck—Bregenz—Buchs.

Die Züge D 135 und D 136 (Wien-Westbahnhof a 13 Uhr 40 Min., Wien-Westbahnhof an 14 Uhr 55 Min.) die eine günstige Verbindung über Innsbruck—Buchs-Schweiz—Paris vermitteln, werden die neue Verbindun über Salzburg—München mit Stuttgart, Karlsruhe, de Pfalz und dem Saargebiet und weiter über Straßburg nac und von Paris auch im Winter behalten. Desgleichen wir die durch die Züge D 39 und D 59 sowie D 60 und D 4 (Wien-Westbahnhof ab 20 Uhr, Wien-Westbahnhof a 9 Uhr 15 Min.) geschaffene Schnellzugsverbindung Inns bruck—Bregenz—Stuttgart—Frankfurt am Main und Köl mit durchlaufenden Wagen Graz—Innsbruck—Frankfur am Main auch im Winter weiterbestehen.

Die Züge D 39 und D 40 (Wien ab 20 Uhr, an 9 Uh 15 Min.) werden die neue Schnellzugsverbindung mit de Schweiz und Paris in beiden Richtungen mit direkten Kurs

igen Bukarest—Wien—Paris und Belgrad—Tauernbahn Paris und umgekehrt nun auch im Winter, somit ganzhrig, vermitteln. Es werden auch im Winter mit Paris ißer den beiden Expreßzügen (Arlberg- und Orientpreß) drei Schnellzugsverbindungen über den Arlberg id zwei über Süddeutschland bestehen.

Auf der Mittenwaldbahn werden die Schnellzüge 161 id 166 nur in der Wintersportzeit vom 1. Dezember bis de Februar verkehren, weil in der übrigen Zeit die erbindung München—Innsbruck durch die parallel launden Züge D 265 und D 266 über Kufstein hergestellt ist.

Die Nachtschnellzüge der Südbahnstrecke Wien—Triest id Wien—Agram werden wieder vereint geführt. Der ig D 188 nach Wien erhält wieder seine frühere Lage Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 36 Min.), der Zug D 187 ab ien bleibt jedoch in der neuen, für Graz günstigeren ige (Wien-Südbahnhof ab 19 Uhr 25 Min., Graz an 23 Uhr Min.).

Die Wien—Nizza—Cannes-Expreßzüge L 205 und L 206 erden wegen Aufnahme eines dreimal wöchentlichen chlafwagenverkehrs Budapest—Cannes nicht mehr von id bis Wien-Südbahnhof, sondern über Wiener Neuadt von und bis Wien-Ostbahnhof geleitet (Wien-Ostahnhof ab 12 Uhr 35 Min., Wien-Ostbahnhof an 14 Uhr Min.).

Ungarn.

— **Ungarns Außenhandel im Monat August 1928.** Nach en Mitteilungen des Kön. Ung. Statistischen Amtes betrug n Monat August der Wert der Einfuhr 96,7, der der Ausihr 75,1 Millionen Pengö, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 21,6 Millionen Pengö ergibt. Im Vergleiche zum ntsprechenden Monat des Vorjahres hat sich mithin die ußenhandelsbilanz Ungarns wesentlich gebessert, denn im ugust 1927 betrug der Einfuhrüberschuß 31,6 Millionen engö. In diesem Monat ist namentlich die Einfuhr von aumwoll- und Wollstoffen, von Mineralöl und appretierem Leder zurückgegangen. Dagegen zeigt sich eine größere Steigerung bei Papier- und Papierwaren, elektrischen laschinen und Automobilen. In der Ausfuhr weisen teigerungen auf: Roggen, Wolle, trockene Erbsen, frisches bst, Maschinen und Apparate, während sich die Ausfuhr on Weizen, Mehl, Schlachtvieh und Zugvieh sowie piritus wesentlich verringert hat.

— **Fremdenverkehr des ersten Halbjahres 1928.** Budapest atte im ersten Halbjahr 1928 129 244 angemeldete Hotelnd Pensionsgäste, was eine Steigerung von 2,54 % dem ergangenen Jahre gegenüber bedeutet. Von diesen Gästen aren 29 959 Ausländer (im vergangenen Jahre 26 379), omit ist hier die Steigerung 13,57 %. Im ganzen kamen 8 522 Fremde nach Budapest, dies bedeutet eine Steigeung von 12,94 %.

Bedeutendere Steigerungen zeigen sich bei folgenden Naionen: Reichsdeutsche 18,51 %, Franzosen 23,64 %, Engländer 13,09 %, Amerikaner 14,67 %. Diese Daten geben nur ber den Fremdenverkehr der Hauptstadt Aufschluß. Über en Fremdenverkehr des ganzen Landes bestehen zur Zeit och keine verläßlichen Daten.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen.** Die Einnahmen der Schwedischen Staatsbahn beliefen ich im August auf 17,3 Mill. Kr (im Vorjahre 18,4), die Ausgaben auf 13,2 Mill. Kr (i. V. 12,9), der Überschuß demnach auf 4,1 Mill. Kr (5,5 i. V.). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich für den Monat ein Überschuß von 0,5 Mill. Kr (2,0 i. V.).

Die Zahl der Reisenden betrug 2,69 Mill. (2,66 i. V.), die beförderte Gütermenge belief sich auf 0,94 Mill. t (0,91 i. V.), die Menge des beförderten Lapplanderzes auf nur 0,06 Mill. t (0,72 i. V.).

Der erst im August beigelegte Streik der Erzarbeiter hat seinen starken Einfluß auf das Betriebsergebnis ausgeübt, das hinsichtlich des Erzverkehrs um 1,9 Mill. Kr hinter den Berechnungen zurückblieb.

Die Privatbahnen hatten an Einnahmen 12,39 Mill. Kr (i. V. 13,27), an Ausgaben 11,62 Mill. Kr (11,73 i. V.) zu verzeichnen. Es ergab sich mithin ein Überschuß von 0,77 Mill. Kr (i. V. 1,54). Die Anzahl der Reisenden betrug 3,81 Mill. gegen 3,90 Mill. im Vorjahre, die beförderte Gütermenge 1,49 Mill. t gegen 2,02 Mill. t im vergangenen Jahre.

Während also die Schwedische Staatsbahn eine kleine Verkehrssteigerung verzeichnen kann, wenn man von dem Erzverkehr absieht, nimmt der Verkehr bei den Privatbahnen in bedenklichem Maße weiter ab (vgl. auch die Mitteilungen auf S. 1052 und 1137 d. Ztg.).

— **Der neue Bauplan der polnischen Eisenbahnen.** Der neue Haushaltsvoranschlag des polnischen Verkehrsministeriums enthält eine Reihe größerer Posten für Eisenbahnbauten. Von Neubauten ist in erster Linie die Beendigung des Baus der Kohlenlinie Ostoberschlesien—Gdingen, insbesondere des Abschnittes Herby—Hohensalza, vorgesehen. Die Baukosten dieses Abschnittes werden auf 105 Mill. Zloty veranschlagt. Für den Ausbau des Warschauer Eisenbahnknotenpunktes sind 15 Mill. Zloty eingestellt. Für diese Summe wird der Bau eines Tunnels sowie einer Eisenbahnbrücke über die Weichsel durchgeführt. Erhebliche Beträge sind ferner für den Ankauf von rollendem Material vorgesehen. Es soll versucht werden, sämtliche Neubestellungen an Lokomotiven (120 Stück), Güterwagen (4000 Stück) und Personenwagen (200 Stück) ausschließlich an inländische Fabriken zu vergeben. Außerdem sieht das Bauprogramm der polnischen Staatsbahnen noch eine Reihe Bahnhofsneubauten in den polnischen Ostgebieten usw. vor.

— **Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Polen.** Auf einer der jüngsten Sitzungen des polnischen Eisenbahnrates wurde festgestellt, daß die Autobuslinien für die polnischen Staatsbahnen eine immer stärkere Konkurrenz werden. Nach amtlichen Berechnungen sind in Polen augenblicklich 968 Autobuslinien für den Personen- und Güterverkehr im Betrieb. Bei der Besprechung dieser Frage machte der ehemalige Finanzminister Michalski den Vorschlag, die Staatsbahnen sollten solche Linien in eigne Regie übernehmen, wie es auch im Auslande geschehe, um eine den Bedürfnissen entsprechende Ergänzung der Eisenbahnlinien durch den Kraftwagenverkehr herbeizuführen.

— **Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft.** Im Laufe dieses Monates wird eine Hauptversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft stattfinden, auf deren Tagesordnung der Bericht über das mit Polen getroffene Abkommen und über den Stand der Verhandlungen mit Rumänien steht. Der Ausgleich mit Polen sieht eine Regelung nach zwei Richtungen vor. Auf Grund der seinerzeitigen Konzessionsurkunde müßte der polnische Staat bis zum Jahre 1956 bestimmte jährliche Beträge leisten, die insgesamt 2,7 Millionen österr. Kronen ergeben würden. Diese Rente soll nun von Polen abgelöst werden, wobei eine Aufwertung im Verhältnis von 26,4 Goldzloty für 100 Kr vorgesehen ist. Die Berechnung des Gegenwartswertes der Rente ergibt demnach einen Betrag von 8,8 Millionen Zloty, welche der Gesellschaft von der polnischen Regierung in der Form von 7prozentigen, in 30 Jahren tilgbaren Titres gewährt wird. Für die rückständigen Coupons von den Jahren 1919 bis 1926 und gegebenenfalls für verloste Titres wurde ein Betrag von 5,1 Millionen Goldzloty festgesetzt, wovon etwa zwei Millionen der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn bereits in der Form von Vorschüssen gewährt wurden und der Rest in Halbjahresraten von 210 000 Zloty zur Auszahlung gelangt. Bezüglich der Aufteilung des Erlöses zwischen den Prioritären und den Aktionären wurden seinerzeit mit den Kuratoren Vereinbarungen getroffen, auf Grund deren eine Aufteilung etwa zur Hälfte erfolgt, wobei die Aktionäre die Steuerlasten und die aufgelaufenen Verwaltungskosten aus ihrem Anteil zu tragen haben. Bezüglich des polnischen Anteiles wird sich, wie angenommen wird, eine etwa 15 prozentige Aufwertung ergeben.

— **Russische Eisenbahnbauprojekte für 1928/29.** Das Verkehrskommissariat der Sowjetunion hat das Programm der Eisenbahnbauten im neuen Wirtschaftsjahr 1928/29 ausgearbeitet, wonach mehrere Eisenbahnlinien in Industriegebieten gebaut werden sollen. In der Ukraine werden drei Zweiglinien gebaut mit einer Gesamtlänge von rund 250 km, wobei die Baukosten auf insgesamt 4 Mill. Rubel veranschlagt werden, wovon 2 Millionen Rubel für 1928/29 bewilligt worden sind. Diese Zweiglinien sind für die Getreidezufuhr nach den ukrainischen Industriegebieten bestimmt. In Großrußland ist der Bau der Kostroma-Zweiglinie (Baukosten 3 Mill. Rubel) mit einer Gesamtlänge von 19 km in Verbindung mit einer Brücke über die Wolga geplant. Diese Zweiglinie wird das zentrale Industriegebiet mit den Waldungen Nordostrußlands verbinden. Für den Abtransport von Kalisalzen aus dem Bezirk Solikamsk ist der Bau der Zweiglinie Solewarny—Solikamsk vorgesehen. In Sibirien, im Ussurij-Gebiet, soll eine Zweiglinie von 157 km (Baukosten 8 Mill. Rubel) gebaut werden, die eine Verbindung mit den benachbarten chinesischen Provinzen schaffen soll. Eine weitere Bahnlinie im selben Gebiet mit einer Gesamtlänge von 14 km (Baukosten 916 000 Rubel) ist für die Bedienung der Kohlengruben im Gebiete der Ussurij-Eisenbahnlinie geplant. Im mittelasiatischen Baumwollgebiet soll eine Zweiglinie mit 28 km Gesamtlänge gebaut werden.

— **Einführung von Platzkarten in der Tschechoslowakei. — Ausbau des internationalen Verkehrs.** Das Eisenbahnministerium behandelt auf Antrag des Zentraleisenbahnrates eine ganze Reihe beachtenswerter Vorschläge, vor allem die Einführung von Platzkarten und den Ausbau internationaler Verbindungen. Die Einführung der Platzkarten wird aber dadurch behindert, daß die Personenwagen der tschechoslowakischen Staatsbahnen in ihrer Bauart nicht so gleichartig sind, daß dieser Plan restlos durchgeführt werden könnte. Zunächst soll die Einrichtung getroffen werden, Anweisungen auf bestimmte Plätze in den großen internationalen Schnellzügen auszugeben, welche bald Prag mit Brüssel, Ostende, Amsterdam über Leipzig, weiter mit der französischen und italienischen Riviera, mit Genua, Nizza und Marseille verbinden werden. Besser ausgebaut und neu eingerichtet sollen die Verbindungen Prag—Hamburg, Prag—Kopenhagen, Prag—Verona werden. Weiter sollen die Verbindungen mit Südslawien und zwischen der Tatra und Budapest zur Einführung gelangen. Die Verbindung mit Rumänien über die Slowakei wird beschleunigt werden.

— **Erhöhung der Gütertarife in Jugoslawien.** Der Tarifausschuß hat nach dem „Allgem. Tarif-Anzeiger“ (Wien) dem Vorschlag der Generaldirektion auf lineare Erhöhung der Tarifbareme um 5 % unter gleichzeitiger Auflassung der ermäßigten Frachtsätze der Reihe 29 und Umgruppierung der nach den Reihen 26 bis 29 tarifierenden Artikel zugestimmt, nicht ohne gleichzeitig bekanntzugeben, daß an die Feststellung der konkreten Ursachen der Mißstände im Eisenbahnverkehr, insbesondere des Mißverhältnisses zwischen Eisenbahneinnahmen und -ausgaben ehestens geschritten werden muß. Der Tarifausschuß wird in kurzer Zeit wieder zusammentreten, um das Projekt der Tarifreform, welches keineswegs aufgegeben, sondern nach Durchführung der Tariferhöhung mit besonderer Intensität betrieben werden soll, dem Verkehrsministerium in allen Einzelheiten vorzulegen.

Wie der „Allgem. Tarif-Anzeiger“ weiter mitteilt, ist damit zu rechnen, daß, nachdem der Tarifausschuß dem Vorschlag der Generaldirektion grundsätzlich zugestimmt hat, die Genehmigung des Verkehrsministeriums innerhalb kürzester Zeit erfolgen und die Erhöhung der Tarife noch in diesem Jahre durchgeführt wird.

— **Die Vogesendurchstiche.** Von den projektierten Bahnen durch die Vogesen (vgl. auch Nr. 24, S. 659, d. Ztg.) ist diejenige, die Saint Dié mit Saales verbindet, die bedeutendste und für das Gebiet beiderseits der Vogesen von großer Wichtigkeit. Diese Linie ist nun fertig erstellt und wird demnächst dem Betrieb übergeben werden. Man setzt in Frankreich und namentlich in Straßburg große Hoffnungen auf diese neue Eisenbahnlinie, da sie in strategischer Hinsicht für die große Linie St. Dié—Bruyeres—Epinal von großer Bedeutung ist und in wirtschaftlicher Hinsicht als kürzester Weg für die in Straßburg auf den Rheinweg eintreffenden Kohlen für den Weitertransport nach den Talschaften der Breusch, der Meurthe und der Mosel eine ansehnliche Rolle zu spielen berufen sein wird. Der neue Vogesendurchstich wird aber auch eine Bedeutung für die gegenseitigen Beziehungen zwischen der Baumwollspinnerei von Epinal und der Baumwollweberei im Elsaß haben. Ein anderer ebenfalls wichtiger Vogesendurchstich ist derjenige, der St. Maurice-Bussang mit Thann-Wesserling verbinden wird. Diese Linie ist schon seit 1920 beschlossen, aber der Bau ist noch nicht begonnen worden, weil die Finanzierung zur Zeit nicht möglich ist. Er soll aber demnächst in Angriff genommen werden.

— **Die Ausgaben der französischen Eisenbahngesellschaften.** Die französischen Eisenbahnen sind in der letzten Zeit eifrig bemüht gewesen, ihre Ausgaben zu verringern, trotzdem haben diese im Jahre 1927 das 6,18fache der Ausgaben des Jahres 1913 betragen. Diese Zahl ist nicht so erschreckend, wie man auf den ersten Blick glaubt, denn der Wert des Franken ist mittlerweile auf ein Fünftel gesunken. Wenn aber trotzdem die Eisenbahngesellschaften ein Recht haben, über ihre mißliche Lage zu klagen, so hängt das damit zusammen, daß ihre Einnahmen mit den Ausgaben nicht Schritt gehalten haben, und daß in der Verteilung der Ausgaben auf die verschiedenen Posten eine wesentliche Verschiebung eingetreten ist, die sich namentlich zuungunsten der Aktionäre ausgewirkt hat, so daß die Allgemeinheit, die ihnen ihr Geld zur Verfügung gestellt hat, von der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Eisenbahngesellschaften stark in Mitleidenschaft gezogen wird. Die Hauptschuld daran wird dem Staat beigelegt, der von den Privatbahnen hohe Abgaben einzieht. Die Chronique des Transports veröffentlicht seit einiger Zeit an der Spitze ihrer Aufsätze in fettem Druck einen Hinweis auf das Unrecht, das den französischen Eisenbahngesellschaften dadurch geschieht, und dieser Hinweis gipfelt meist in einer Anklage gegen den Staat. Er wende z. B. für die Eisenbahnen jährlich 570 Mill. Fr auf; er beziehe aber von ihnen an Verkehrs- und sonstigen Steuern, durch die ermäßigten Fahrpreise, die Beamten und Angehörigen des Heeres gewährt werden, und durch sonstige Vergünstigungen eine Einnahme von 3300 Mill. Fr, so daß er um 2,7 Milliarden bereichert ist. Die Steuern, die die Eisenbahnen bezahlen, überstiegen, so wird an anderer Stelle geklagt, den Betrag, der irgendeinem anderen Zweig des französischen Erwerbslebens auferlegt sei, und in einem dritten Heft wird auf den vom Staat erzwungenen achtstündigen Arbeitstag hingewiesen, der den Eisenbahnen hohe Ausgaben verursacht, indem berichtet wird, daß in Rußland, das dabei augenscheinlich als Musterland in bezug auf die Fürsorge für die arbeitenden Klassen der Bevölkerung hingestellt werden soll, die Lokomotivmannschaften 36 bis 40 Stunden im Dienst blieben, daß die Dienstdauer auf den Bahnhöfen durchschnittlich 10 bis 11 Stunden täglich betrage und daß die Zugbegleitmannschaften monatlich 250 bis 300 Stunden arbeiteten.

Das Wachstum der Ausgaben der französischen Eisenbahngesellschaft und die Verschiebung der einzelnen Posten ist aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

Ausgaben der französischen Eisenbahngesellschaften in Mill. Fr und deren Verteilung in den Jahren 1913 und 1927

	1913		1927		Zunahme
	Betrag	%	Betrag	%	%
Persönliche Ausgaben . .	633	31,8	4 470	36,3	606
Andere Betriebsausgaben .	367	18,6	3 630	29,4	389
(darunter für Lokomotivbrennstoffe . . .	157	8,0	1 275	10,3	628)
Zahlungen an den Staat .	166	8,5	2 000	16,2	1105
Zinsen der Schuldverschreibungen	472	23,3	1 540	12,4	226
Tilgung	193	9,8	566	4,6	193
Gewinnanteil der Aktionäre	158	8,0	141	1,1	—11
Verwaltungsrat			1,4	0,01	
Insgesamt . .	1 989	100,0	12 348	100	518

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, sind am rksten angewachsen die Aufwendungen für die Beschaf- g der Lokomotivbrennstoffe, also im wesentlichen für ohle, nämlich auf das 7,28fache, und für Gehälter, Löhne dgl., nämlich auf das 7,06fache, während die sonstigen riebsausgaben nur den 4,89fachen Betrag erreicht ben. Den Schaden davon haben die Aktionäre gehabt, en Gewinnanteil zahlenmäßig um 11 % zurückgegangen so daß sie unter Berücksichtigung des Standes der hrung weniger als ein Fünftel ihres früheren Einkom- ns aus Eisenbahnaktien gehabt haben. Der Zunahme Ausgaben im ganzen auf das 6,18fache steht eine Er- ung der Tarife um 240 % im Personen- und um 370 % Güterverkehr gegenüber.

Wenn gespart werden soll, läge es nahe und schiene wirkungsvoll, bei dem anteilig größten Posten anzu- zen, bei den persönlichen Ausgaben. In dieser Be- hung sind aber den Eisenbahngesellschaften durch Ab- chungen und staatliche Vorschriften die Hände gebun- n. Die strenge Durchführung des Achtstundentages ver- acht hohe Ausgaben, und sie fordern daher, daß die schlägigen Vorschriften anders gefaßt werden, um eine ssere Anpassung an die Bedürfnisse des Betriebes zu nöglichen. Von der Stabilisierung des Franken befürch- man eine neue Erhöhung der Bezüge, namentlich für höher besoldeten und mittleren Beamten, die in dieser ziehung gegenüber den niederen Dienstgraden und den beitern zurückgeblieben sind. Bei den letztgenannten tsprechen die Bezüge mit der Kennzahl 5 etwa der Teue- ng, gehen vielleicht sogar darüber hinaus, bei den heren Beamten ist etwa die Zahl 3 erreicht; ihre Bezüge chen nur 0,5 % der Ausgaben aus, während das Personal, r das die bindenden Abmachungen gelten, 35,8 % der sgaben für sich in Anspruch nimmt. Die geforderte rminderung der Zahl der höheren Beamten würde also inen nennenswerten Einfluß auf die Ausgaben haben; ist aber auch unmöglich, weil gerade für diesen Kreis n Beamten durch die Veränderungen der letzten Jahre hlreiche neue Aufgaben entstanden sind.

Auch bei den sonstigen Betriebsausgaben ist es schwer, rsparnisse zu machen, denn wollte man sie einschränken, könnte leicht die Betriebssicherheit leiden.

Von den hohen Beträgen, die der Staat von den Eisen- hnen bezieht, war schon die Rede, ihre Ermäßigung wäre ir auf dem Wege der Gesetzgebung zu erreichen, die setzgebenden Körperschaften dürften aber dafür nicht zu ben sein.

Die Schuldverschreibungen zehren 12,4 % der Ausgaben r Eisenbahnen durch Zinsen auf, und für Tilgung werden 6 % aufgewendet, während die Aktionäre nur mit 1 % ihnen beteiligt sind. Ganz unbedeutend sind die Aus- ben für den Verwaltungsrat, für die es aus dem Jahre 913 keine Vergleichszahlen gibt.

Zum Schluß der Klagen über die hohen Ausgaben der anzösischen Eisenbahnen bringt unsere Quelle, die Zeit- hrift Chronique des Transports, folgende Aufstellung. ie Eisenbahnen Frankreichs arbeiten 4½ Monate, um die ezüge des Personals einzubringen, für das die unter Mit- irkung des Staates getroffenen Abmachungen gelten, und ur zwei Tage, um die Besoldung ihrer höheren Beamten - personnel hors statut — zu verdienen. Die Einnahmen ines Monats werden von den Lokomotivbetriebsstoffen erzehrt. Die Arbeit von 2½ Monaten bringt die sonstigen etriebskosten, für Bahnunterhaltung, Instandsetzungen, mbauten, Ersatz von Schäden u. dgl. ein. Zwei Monate üssen die Eisenbahnen für den Staat arbeiten, 1½ Monat ir die Inhaber ihrer Schuldverschreibungen und 15 Tage, m ihre Schulden tilgen zu können. Die Arbeit, die den ktionären zugute kommt, wird in vier Tagen geleistet, nd in einer Stunde sind die Ausgaben für den Verwal- ngsrat verdient.

Fremde Erdteile.

— **Versuche mit Tanklokomotiven auf der Chinesischen Ostbahn.** Die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn hat eit dem Sommer Versuche mit schweren Lokomotiven aus- eführt, um die steilen Strecken der Bahn auch mit ängeren Zügen befahren zu können. Die Tanklokomotiven, die die Chinesische Ostbahn bei diesen Versuchen ausprobiert hat, haben sich, wie berichtet wird, ausgezeichnet bewährt. Es sind bereits eine größere Anzahl solcher Lokomotiven in den Dienst gestellt. Man zieht die bisherigen Lokomotiven nach und nach aus dem Verkehr. Gegenwärtig stehen 14 solcher Lokomotiven zum Verkauf.

— **Obstverkehr einer amerikanischen Eisenbahn.** Durch geeignete Vorrichtungen zur Frischhaltung des Obstes hat die Northern Pacific-Eisenbahn erreicht, daß ihr Obstverkehr von 1921 bis 1927 von 6854 auf 15 147 Wagenladungen angewachsen ist. Dazu kommen noch etwa 8000 Wagen Gemüse, meist Kartoffeln. Der Obstverkehr geht vom Yakima-Tal im Staate Washington aus; seine Richtung ist zum Teil nach Nordwesten, zum größeren Teil aber nach Osten, wo das Obst bis auf fast 3000 km Entfernung befördert wird. Dabei müssen Gebirgszüge überschritten werden, so daß das Obst wiederholtem Witterungswechsel ausgesetzt ist. Das Obstbaugebiet wird von einer Hauptstrecke durchquert, von der fünf Zweigstrecken ausgehen. Der größte Teil des Obstes sind Äpfel, daneben sind noch Pflaumen, Birnen, Pfirsiche und Aprikosen zu befördern. Der Obstverkehr setzt Anfang August mit den zuletzt genannten „weichen" Früchten ein; im September folgen dann die Äpfel, deren Versand bis Weihnachten dauert. Nach kurzer Pause beginnt im Januar der Versand von Daueräpfeln, der erst im Mai sein Ende erreicht.

Die wichtigste Maßnahme zur Sicherung des Obstes vor dem Verderben ist die Beschaffung des nötigen Eises für die Kühlwagen. Zu diesem Zweck sind auf 28 Bahnhöfen Eiswerke und Eislager errichtet, in denen über 130 000 t Kunsteis erzeugt und 56 500 bis 87 500 t Natureis eingelagert werden können. Der mittlere Abstand der Stellen, an denen die Wagen mit Eis gespeist werden können, ist rd. 200 km. Alle diese Stellen sind mit Aufsichtsbeamten besetzt, die genaue Anweisungen für den Verkehr mit Obst sowohl unter regelmäßigen Verhältnissen sowie bei ungewöhnlichen Vorkommnissen haben. Auf ihre Betriebserfahrung wird besonderer Wert gelegt; der jüngste von ihnen ist 14 Jahre im Dienst. In der Zeit des stärksten Verkehrs, die vom 20. September bis 20. Dezember dauert, werden täglich 500 bis 600 Obstwagen abgefertigt. Die Northern Pacific-Eisenbahn besitzt selbst 4880 Kühlwagen für diesen Verkehr, doch reicht dieser Bestand während der Hochflut nicht aus. Es trifft sich glücklich, daß diese mit der stillen Zeit im Bananenverkehr zusammenfällt, so daß die Illinois Central-Eisenbahn mit ihren für den Bananenverkehr bestimmten Wagen aushelfen kann.

Der größte Teil des Obstes wird erst verkauft, wenn er bereits im Abrollen ist; deshalb werden die Wagen ungeordnet abgefahren und erst auf einem großen Bahnhof unterwegs nach Zielen sortiert.

Beim Schutz des Obstes gegen Witterungseinflüsse steht das Kühlen an erster Stelle, im Winter muß es aber häufig auch vor Frost bewahrt werden. Hierzu stehen an 51 Stellen Kohlenöfen bereit, die bei Bedarf in die Wagen gestellt werden.

Die planmäßige Pflege des Obstverkehrs hat nicht nur den Erfolg gehabt, diesen Verkehr, was seinen Umfang anbelangt, zu fördern, sondern namentlich auch die Ansprüche auf Schadenersatz für unterwegs zugrunde gegangenes Obst zu verringern.

Wasserverkehr.

— **Der Verkehr im Suez-Kanal.** Die Suez-Kanal-Gesellschaft hat ihren Bericht für den Monat August 1928 herausgegeben. Die Zahlen bedeuten einen erneuten Rekord für den betreffenden Monat, und zwar hat sich die Zahl der durch den Suez-Kanal gegangenen Schiffe auf 487 Einheiten mit 2 521 000 N. R. T. erhöht (1927 = 460 Schiffe mit 2 395 000 N. R. T.). Es ist demnach ein Verkehrszuwachs von 126 000 N. R. T. zu verzeichnen, der vollkommen auf den Nordsüdverkehr, also den von Europa ausgehenden Verkehr beruht. Der Nordsüdverkehr hat sich nämlich um 199 000 t gesteigert, während der Südnordverkehr um 73 000 N. R. T. zurückgegangen ist. — In der Flaggenverteilung rangiert die deutsche Flagge dicht hinter der holländischen (277 000 N. R. T.) mit 276 000 N. R. T. Die Warenbewegung durch den Suezkanal erreichte

2 602 000 Gewichtstonnen (August 1927 = 2 477 000 Gewichtstonnen). Hierbei ist bemerkenswert, daß der von Europa ausgehende Verkehr einen Zuwachs von 188 000 Gewichtstonnen, der rückkehrende Verkehr eine Abnahme von 63 000 Gewichtstonnen zu verzeichnen hat. Trotzdem überwiegt natürlich der rückkehrende Verkehr in seiner Gesamtmenge den ausgehenden Verkehr noch erheblich, und zwar wie folgt: ausgehender Verkehr 1 015 000 t, rückkehrender Verkehr 1 587 000 t. Interessant ist es zu verfolgen, auf welche Güter sich hauptsächlich die Steigerung des ausgehenden Verkehrs bezieht; so wurden beispielsweise im August 1928 rund 235 000 t Metalle und Maschinen befördert, während es im August 1927 — 196 000 t waren; Eisenbahnmaterial ist von 83 000 t im August 1927 auf 85 000 t im August 1928 gestiegen. Ferner stieg die Ausfuhr von Zement, Textilwaren, Salz und Düngemitteln. Gleich geblieben ist mit 22 000 t der Petroleumverkehr, aber es ist bemerkenswert, daß der amerikanische Anteil von 17 000 t auf 2000 t zurückgegangen ist, während sich der russische Anteil von 4000 t auf 19 000 t steigern konnte, die hauptsächlich nach Wladiwostok gingen. Im rückkehrenden Verkehr spielen Ölfrüchte mit 373 000 t die Hauptrolle; es folgen dann Mineralöle, Getreide (einschl. Mais, Reis) mit 202 000 t, Mineralien und Metalle mit 174 000 t, Textilrohstoffe, Zucker, Kautschuk und Tee. Der Rückgang im Südnordverkehr ist hauptsächlich auf die Verringerung der europäischen Getreideeinfuhr zurückzuführen, denn es wurden im August 1928 104 000 t Getreide weniger nach Europa gebracht, als im gleichen Monat des Vorjahres, zum Beispiel hat Australien nur 50 000 t (August 1927 — 98 000 t) und Indien nur 8000 t (1927 — 78 000 t) Getreide angebracht. Unter den Mineralladungen stehen an erster Stelle der Verkehr in Manganerzen, der 102 000 t umfaßte und der hauptsächlich aus Indien kam. Zinkerz, das bisher in der Hauptsache aus Australien, Birma und Französisch-Hinterindien kam, wird neuerdings auch aus China und Sibiren angebracht.

— **Anteil der Flaggen am bremischen Seeschiffsverkehr in den ersten neuen Monaten dieses Jahres.** Der Anteil der deutschen Flagge am bremischen Seeschiffsverkehr betrug in den abgelaufenen neun Monaten mit 502 Schiffen 58,3 %. Er war damit gegenüber dem 1. Halbjahr um 1,7 % und gegenüber dem Vorjahre um 3,1 % höher. Die britische Flagge, die 1927 mit 13,8 % hinter der nordamerikanischen rangierte und im 1. Halbjahr 1928 diese nur knapp übertraf, behauptete mit 13,4 % (69 Schiffen) den zweiten Platz, da der Anteil des Sternenbanners auf 12,2 % zurückging gegen 13,3 % im 1. Halbjahr und 14,3 % 1927.

Allgemeines.

— **Zur Konjunkturlage** schreibt das Institut für Konjunkturforschung in seinem Bericht vom 17. Oktober: Der Rückgang der Gesamtkonjunktur hat sich im September weiter fortgesetzt. Dabei ist aber in den Verbrauchsgüterindustrien, die bis vor kurzem vom Konjunkturrückgang besonders stark betroffen wurden, neuerdings eine etwas größere Widerstandsfähigkeit festzustellen als in den meisten Produktionsmittelindustrien. So hat sich in der Textilindustrie die Beschäftigung nahezu behauptet, während sie in den Vormonaten noch stark zurückgegangen war. Auch in der Leder-, Lederwaren- und Schuhindustrie sowie in der papierverarbeitenden Industrie und in Teilen der holzverarbeitenden Industrie zeigte sich eine leichte Geschäftsbelebung. Wenn es sich dabei auch um Saisoneinflüsse handeln mag, so ist dies doch auch in konjunktureller Hinsicht von Bedeutung: Während nämlich im Frühjahr 1928 in den Verbrauchsgüterindustrien die saisonmäßigen Auftriebsmomente den konjunkturellen Rückgang nicht aufhalten konnten, scheinen sie jetzt teilweise bereits stärker zu sein als die (an sich immer noch wirksamen) depressiven Kräfte.

Anders in den meisten Produktionsmittelindustrien. Hier hat sich auch im September der Konjunkturrückgang fortgesetzt: Die Beschäftigung in den zur Gruppe Metallindustrie zusammengefaßten Industriezweigen ist weiter gesunken. Die Roheisenproduktion hat in ihrer Abwärtsbewegung den tiefsten Stand seit November 1926 erreicht. Auftragseingang und Auftragsbestand haben nachgelas vor allem in wichtigen Zweigen der Maschinenindust Hier dürfte die Tatsache eine Rolle gespielt haben, d das Auslandsgeschäft in jüngster Zeit — wie aus den richten einzelner Firmen und Verbände zu entnehmen — etwas schleppender geworden ist. Zwar hat die höhung der Frachttarife, die Anfang Oktober in Kraft treten ist, im September in manchen Betrieben der P duktionsmittelindustrien zu einer etwas stärkeren A nutzung der Betriebsanlagen geführt, um die Ablieferu noch zu den niedrigeren Frachtsätzen zu bewerkstellig doch war dies ohne merkbaren Einfluß auf die Gesamtla

Wenn sich demnach in den Produktionsmittelindustr der Konjunkturrückgang neuerdings stärker durchgeset hat, so ist doch nicht zu übersehen, daß diese Industr gruppe ihrer ganzen Struktur nach widerstandsfähiger als die mit vielen Kleinbetrieben durchsetzten Verbrauc güterindustrien.

Rechtspflege.

— **Salzrückstände im Eisenbahnwagen.** Die Kläger verlangt von der Beklagten 505,05 RM Schadensersatz, w sie ihr (ihrem Verlader) am 14. August 1924 für das V senden von Frühkartoffeln einen Wagen zur Verfügu gestellt habe, in dem sich noch Salzrückstände befund hätten; durch diese Salzrückstände seien die Kartoffe verdorben und ihr ein Schaden von 505,05 RM entstand

Während das Landgericht die Klage abgewiesen h hat das Oberlandesgericht Celle den Anspruch für gerec fertigt erklärt.

Den Entscheidungsgründen entnehmen wir:

Die Beklagte hat als Frachtführerin bei der Gestellu von Wagen gewisse Sorgfaltspflichten zu erfüllen, eben wie die Klägerin als Versenderin bei der Beladung ei Untersuchungspflicht hinsichtlich der Brauchbarkeit u der Geeignetheit des zugewiesenen Wagens hat.

Jedoch kann der Beklagten nicht zugemutet werde daß sie die Wagen, die einmal für die Beförderung v Kalisalzen verwendet sind, nun ausschließlich nur noc zum Transport von Kalisalzen benutze. Ein solche Mal nahme würde dazu führen, daß diese Wagen in viele Monaten des Jahres nutzlos auf den Gleisen ständen un in den Monaten, in denen Kalisalze verschickt würde nach der Entladung große Strecken leer zu ihren Abgangstationen zurücklaufen müßten. Die Beklagte wäre dan zu einer für die deutsche Landwirtschaft nicht tragbare Erhöhung ihrer Tarife für Kalisalze gezwungen oder si müßte Geld zusetzen. Beides ist aus wirtschaftlichen Grün den unmöglich.

Ebensowenig kann der Beklagten zugemutet werden, da sie die Wagen, die einmal zur Beförderung von Kalisalze gedient haben, darauf solange reinige, bis auch die letzte Salzreste entfernt sind. Durch das Gutachten des Sach verständigen Abesser vom 21. Januar 1927 ist bewiesen daß die absolute Entsalzung eines mit Kalisalz belade gewesenen Wagens eine tagelange kostspielige Wasser behandlung erfordert. Eine restlose Beseitigung alle Salzteile ist daher mit wirtschaftlich tragbaren Mitteln nicht möglich.

Anderseits kann aber auch der Klägerin als Absenderin und Verladerin nicht zugemutet werden, daß sie jeden ihr für die Verladung von Frühkartoffeln zugewiesenen Wagen durch Auskratzen der Fugen in der Bodenfläche und in den Seitenwänden oder in anderer Weise daraufhin untersucht, ob sich dort noch, ohne weiteres gar nicht sichtbare Teilchen von Salz befinden. Solange sie nicht weiß, daß der zugewiesene Wagen vor nicht allzu langer Zeit mit Salz beladen gewesen ist, genügt sie ihrer Sorgfalts- und Untersuchungspflicht, wenn sie den Wagen auf sichtbare Salzreste untersucht.

Auch braucht die Klägerin die Frühkartoffeln nicht ohne weiteres auf einer Unterlage von Sand, Erde, Stroh oder Torfstreu zu verladen, solange sie keine Kenntnis davon hat, daß der Wagen vor nicht allzu langer Zeit zur Salzbeförderung gedient hat. Sand, Erde, Stroh oder Torfstreu sind an den Stationen, an denen Kartoffeln verladen werden, nicht immer zu haben und sind bei Wagen, die noch nicht als Salzwagen verwandt worden sind, auch überflüssig.

i der Abwägung, welche Sorgfaltspflichten die Par-
bei der Gestellung und Verwendung von Wagen für
ersendung von Kartoffeln zu beobachten haben, wird
den einander widerstreitenden Interessen am besten
ht, wenn man die Beklagte für verpflichtet erachtet, die
lie Salzbeförderung verwandten Wagen besonders zu
zeichnen und wenn man der Klägerin eine erhöhte
falts- und Untersuchungspflicht bei der Beladung sol-
gezeichneten Wagen auferlegt. Die Beklagte kann
erhebliche Kosten an den für die Salzbeförderung die-
en Wagen vermerken, wann die letzte Verwendung für
t Salztransport stattgefunden hat.
ie Verlader von Kartoffeln wissen dann, woran sie
Sie können entweder den Wagen als für ihre Zwecke
eignet zurückweisen, oder sie sind für verpflichtet zu
iten, den gezeichneten Wagen durch Auskratzen der
n oder auf andere Weise besonders sorgfältig auf noch
andene Salzreste zu untersuchen oder aber die Früh-
offeln durch eine Unterlage von Stroh, Erde, Sand oder
streu gegen die Salzreste und die von ihnen drohenden
hren zu schützen.
ie Beklagte meint zwar, die besondere Bezeichnung
zur Salzbeförderung benutzten Wagen würde darauf
uslaufen, daß im Laufe der Zeit der größte Teil der
ckten Wagen als Salzwagen bezeichnet wäre. Jedoch
i dieser Ansicht nicht beigetreten werden, weil die Be-
nung ja nicht dauernd an den Wagen zu verbleiben
cht, sondern nur so lange, als die Salzreste noch zu
rchten sind. Sobald festgestellt wird, daß die Salzreste
und nach durch Ausfegen oder andere mechanisch oder
nisch wirkende Mittel entfernt oder durch die Verbin-
g mit Sandteilen oder sonst im Laufe der Zeit unschäd-
geworden sind, könnte die besondere Bezeichnung
der entfernt werden.
Von dieser rechtlichen Beurteilung ausgehend, muß der
ufung der Klägerin im wesentlichen stattgegeben wer-
. Denn durch das Gutachten des Sachverständigen Berg-
n vom 24. August 1924 ist bewiesen, daß der Boden
Wagens Hannover Nr. 30 987, in dem die Frühkar-
eln am 14. August 1924 versandt sind, mit Salzen durch-
t war, und daß hierdurch die Kartoffeln weich und faul
rden sind. Ferner ist durch die Aussage der Zeugen
und W. T. bewiesen, daß der Wagen von ihnen vor der
ladung auf Salzreste untersucht ist, aber vollkommen
ber war und k e i n e sichtbaren Spuren von Salzrück-
nden gezeigt hat. Die Klägerin und ihre Verladungs-
ilfin hat also ihre Untersuchungs- und Sorgfaltspflicht
illt. Zu einem Auskratzen der Fugen und Leisten zwecks
stellung von Salzresten war sie nicht verpflichtet. Da
unstreitig nicht gewußt hat, daß der zugewiesene Wagen
Salztransporte benutzt war.
Aus den Salzspuren, die Bergmann bei seiner Unter-
hung der Kartoffeln nach ihrer Ankunft in Bielefeld
unden hat, ist aber zu folgern, daß der Wagen tatsäch-
früher, wenn auch nicht unmittelbar vorher, für den
nsport von Kalisalzen verwendet ist. Die Beklagte
ßte aber, daß derartige Wagen trotz „besenreiner" Zu-
gabe seitens des Empfängers nachher noch Salzreste
halten, die den in ihnen verschickten Kartoffeln, na-
ntlich den Frühkartoffeln gefährlich sind. Trotzdem hat
diese Wagen ohne jeden Hinweis auf ihre Ungeeignet-
it für die Versendung von Kartoffeln sogar für die Ver-
dung der besonders empfindlichen Frühkartoffeln zur
rfügung gestellt. Hierin liegt eine Verletzung ihrer Ver-
gspflichten, und zwar eine s c h u l d h a f t e.
Jedoch kann das Verschulden nur als gewöhnliche Fahr-
sigkeit angesehen werden, nicht als grobe Fahrlässig-
it, weil die Beklagte angenommen hat, sie sei zur be-
nderen Kennzeichnung der für die Kalisalzbeförderung
rwendeten Wagen nicht verpflichtet. Diese Annahme ist
ar rechtsirrig; daß sie aber auf grober Fahrlässigkeit
ruht, läßt sich nicht feststellen, zumal dem erkennenden
nate bisher keine Urteile bekannt geworden sind, durch
e die Beklagte auf diese immerhin nicht ohne weiteres
tage liegende Pflicht hingewiesen ist.
Hiernach ist die Beklagte zwar zum Schadensersatz ver-
lichtet, aber nur nach Maßgabe des zweiten Absatzes des
88 der Eisenbahnverkehrsordnung.
Insoweit ist also die Forderung der Klägerin dem
r u n d e nach gerechtfertigt und der Berufung stattzu-
ben (OLG. Celle 6. Juni 1928 — 6 U 295/27).

Zu diesem Urteil ist folgendes zunächst zu bemerken:
Die Ansicht des OLG. in Celle, daß alle Wagen, die das Vorhandensein von Salzrückständen befürchten lassen, von der Eisenbahn besonders zu kennzeichnen sind, beruht auf einer außerordentlichen Überspannung oder Verkennung der Sorgfaltspflichten der Eisenbahn, das OLG. hat bei der Abwägung der Sorgfaltspflichten der Parteien, die sich aus § 62 (1) EVO. ergebende Verpackungspflicht des Absenders sowie die sich aus dem Kontrahierungszwang für die Eisenbahn ergebenden Härten nicht ausreichend gewürdigt. Das OLG. ist sich offenbar der Tragweite seiner Ansicht nicht bewußt gewesen, denn, wie aus der Begründung hervorgeht, hat es angenommen, daß der Eisenbahn durch die Maßnahme keine erheblichen Kosten entstehen würden. Einen Sachverständigen hat das Gericht darüber, ob der Eisenbahn die Durchführung der Maßnahme vom betrieblichen und wirtschaftlichen Standpunkte aus zugemutet werden kann, nicht gehört. Aus eigener Sachkunde konnte es aber diese für die Abwägung der Sorgfaltspflichten der Eisenbahn und des Absenders wichtige Frage nicht entscheiden. Die Durchführung der vom OLG. Celle für erforderlich gehaltenen Maßnahme würde natürlich von erheblichem Einfluß auf den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit eines jeden Eisenbahnunternehmens sein. In Frage kommen nicht nur alle zur Salzbeförderung verwandten Wagen, sondern auch alle Entseuchungswagen, da in diesen Wagen immer Sodateilchen zurückbleiben, die wasserhaltigen Gütern in loser Schüttung gefährlich werden können. Das Gericht hat, wenn es seiner Ansicht dahin Ausdruck gab, daß die Durchführung der Maßnahme keine erheblichen Kosten verursachen würde, vielleicht an eine Beschriftung der Wagen mit Kreide gedacht. Eine solche Beschriftung würde aber zwecklos sein, da sie bald durch Regen abgewaschen oder verwischt sein würde. Es würde also nötig sein, die Wagen mit Ölfarbe zu beschreiben oder an ihnen besondere Schilder mit entsprechender Aufschrift anzubringen. Dann müßten die Wagen von Zeit zu Zeit mit besonderen Mitteln auf das Vorhandensein von Salzteilchen untersucht, d. h. einer chemischen Untersuchung unterzogen werden. Alles das erfordert eine mehrmalige Herausnahme der zur Salzbeförderung verwandten Wagen und der Entseuchungswagen aus dem Betrieb sowie die Aufwendung besonderer Kosten für die Beschriftung oder Beschilderung, die Nachuntersuchung und die Entfernung der Beschriftung oder Beschilderung. Ob und wann im Laufe der Zeit die Salzteilchen völlig verschwinden, darüber liegen keine Erfahrungen vor. Jedenfalls wird es sehr langer Zeit bedürfen, wenn die Salzteilchen lediglich durch den Gebrauch des Wagens verschwinden sollen. Die Folge der Maßnahme würde daher sein, daß im Laufe der Zeit nach und nach der größte Teil der gedeckten Wagen als Salzwagen bezeichnet sein würde. Schon durch die Herausnahme der Salz- und Entseuchungswagen aus dem Betriebe bei der Anbringung der Bezeichnung, den wiederholten Nachuntersuchungen und der Entfernung der Beschriftung würde der Wagenumlauf erheblich gehemmt werden, und die Eisenbahn dadurch zu einer Vermehrung ihres Wagenparkes gezwungen sein, deren Ausmaß sich heute gar nicht übersehen läßt. Dadurch, daß schließlich ein immer größerer Teil der gedeckten Wagen als Salzwagen gekennzeichnet sein würde, würde eine fortgesetzte weitere Vermehrung des G-Wagenparkes erforderlich sein. Die Durchführung der Maßnahme würde also den Wagenumlauf unwirtschaftlich gestalten und finanzielle Auswirkungen haben, die von keinem Eisenbahnunternehmen getragen werden können. Die Maßnahme würde noch weit schlimmere finanzielle Auswirkungen mit sich bringen als die vom OLG. Celle für wirtschaftlich untragbar angesehene Einstellung besonderer bahneigener Spezialwagen für die Salzbeförderung. Wenn auch die finanzielle Auswirkung der vom OLG. Celle für erforderlich erachteten Maßnahme zur Zeit mangels jeglicher Erfahrung ziffernmäßig nicht dargestellt werden kann, so dürfte es doch auch dem Nichtfachmann, wenn er nur einiges Verständnis für den Eisenbahnbetrieb hat, klar sein, daß die der Eisenbahn im Falle der Durchführung der Maßnahme entstehenden Kosten in einem krassen Mißverhältnis zu den geringen Kosten stehen, die dem Absender durch eine sichere Verpackung, die technisch durchaus möglich ist, und zu der der Absender überdies nach § 62 (1) EVO. verpflichtet ist, erwachsen würden. Daß die Ansicht des Oberlandes-

gerichts, daß Sand, Erde, Stroh oder Torfstreu, die als Schutzmittel in Frage kommen, an den Kartoffelverladestationen nicht immer vorhanden seien, unzutreffend und äußerst befremdend ist, bedarf keiner näheren Erörterung.

Einen für die Eisenbahn günstigen Standpunkt in der strittigen Frage nimmt das Urteil des Landgerichts I Berlin vom 22. Dezember 1927 (25 S 9/27) ein. Es heißt in den Gründen dieses Urteils u. a.:

Welche Erfordernisse an eine ordnungsmäßige Verladung zu stellen sind, wird in der Rechtsprechung und dem einschlägigen Schrifttum nicht einheitlich beantwortet. Richtiger Ansicht nach wird im allgemeinen auch von dem Verlader eine Prüfung des Laderaums auf seine Tauglichkeit für das gerade zu befördernde Gut zu fordern sein. Nun bietet allerdings insbesondere die Prüfung von Waggons, die zuvor zu Salztransporten verwendet wurden, insofern besondere Schwierigkeiten, als auch nach Ansicht des Sachverständigen die etwa in den Ritzen oder im Holz des Wagens verbliebenen Rückstände in den seltensten Fällen erkennbar sind. Immerhin entbindet dieser Umstand den Verlader nicht von der Verpflichtung, mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln den Waggon im Einzelfall einer möglichst eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Ob die Klägerin dieser Pflicht genügt hat, ist nicht erkennbar. Wenn ihr aber auf der anderen Seite das häufige Auftreten sogenannter Salzschäden gerade im Kartoffelhandel aus der Erfahrung bekannt war, so war sie gehalten, selbst im Falle der Nichterkennbarkeit der Salzrückstände in anderer Weise den Transport gegen Beschädigungen nach Möglichkeit zu schützen. Daß dies möglich ist, hat der Sachverständige bekundet. Nach seiner Ansicht würde z. B. die Einlegung der Kartoffel in Sand oder Stroh durchaus zur Abwendung der Schäden ausreichen. Nun bringt allerdings diese Art der Verladung insofern gewisse Umstände für den Verlader mit sich, als die Kartoffeln das gute, marktfähige Aussehen verlieren und sich durch Reinigung oder Auslesen entsprechend verteuern. Jedoch wäre es eine ebenso einseitige Begünstigung der Klägerin, wenn hierbei nur ihre eigene wirtschaftliche Lage berücksichtigt würde und der Umstand, daß dann die Beklagte den immerhin in Rechnung zu ziehenden „Salzschaden" allein zu tragen hätte, außer Betracht bliebe. Die Nachteile werden daher billigerweise derjenigen Partei aufzuerlegen sein, die es in der Hand hat, die Schäden zu vermeiden. Dies traf aber im vorliegenden Rechtsstreit bei der Klägerin zu. Unterließ sie die Einlegung der Kartoffeln in Sand oder Stroh, so war ihre Verladung nicht ordnungsmäßig.

Die Klägerin führt auch die Gestellung dieses Salzwagens zu Unrecht auf ein grobfahrlässiges Verhalten der Beklagten zurück. Unstreitig hat die Beklagte den Waggon der Klägerin „besenrein" übergeben. Auch für sie waren naturgemäß die Salzrückstände nicht erkennbar. Wenn nun aber die Klägerin von der Beklagten verlangt, daß diese den Wagen ausbrühen, Spezialwagen einstellen oder Schilder mit der Aufschrift „Salzwagen" oder ähnlichen Inhalts anbringen mußte, so geht sie weit über die Anforderungen hinaus, die der Verkehr von einem Großbetrieb wie den der Reichsbahn zu stellen berechtigt ist. Zunächst würde das Ausbrühen des Waggons für die Beklagte erhebliche Unkosten im Gefolge haben, die letzten Endes auch eine Verteuerung der Transporte und damit der Lebenshaltung schlechthin bedeuteten. Sodann wäre die Anregung der Klägerin auch deswegen nicht durchführbar, weil fast 90 % aller Güterwagen für die Beförderung von Salz und anderer den Kartoffeln schädlichen Chemikalien Verwendung finden, also fast jeder Waggon die Gefahr der Beschädigung des Gutes in sich birgt. Der Vorwurf der Klägerin, die Beklagte habe in der Gestellung der Wagen grobfahrlässig gehandelt, ist mithin weder aus Gründen der Organisation noch mit Rücksicht auf den heutigen Stand der Technik, die keine Gewähr für restlose Beseitigung der schädlichen Reste findet, gerechtfertigt. Eher deutet das Verhalten der Klägerin darauf hin, daß sie in Kenntnis der nach ihren Erfahrungen nicht unwahrscheinlichen Gefährdung des Gutes dieses Risiko durch Unterlassen einer entsprechenden Einlagerung bewußt auf sich nehme. Unter diesen Umständen entfiel eine Schadensersatzpflicht der Beklagten.

Es bleibt vorbehalten, in weiteren Ausführungen [illegible] die Unhaltbarkeit des Urteils des OLG. Celle zurück[illegible] kommen. V

Bücherschau.

— **Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1[illegible] nebst den amtlichen allgemeinen Ausführungsbestimmun[illegible] mit Erläuterungen und Hinweisen auf die deutsche [illegible] österreichische Rechtsprechung.** Zweite, vollständig [illegible] gearbeitete Auflage von Dr. Kittel, Reichsbahndirek[illegible] und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Rei[illegible] bahn-Gesellschaft, Dr. Friebe, Regierungsrat im Rei[illegible] verkehrsministerium, und Dr. Hay, Mitglied der [illegible] schäftsführung des Deutschen Industrie- und Handelstag[illegible] 306 Seiten — Din A 5 —. In Ganzleinenband 12 RM. V[illegible] lag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61.

Die Neuherausgabe des in Fachkreisen bestens beka[illegible] ten, im Jahre 1910 in erster Auflage erschienenen Kit[illegible] schen Kommentars zur Eisenbahn-Verkehrsordnung [illegible] lange auf sich warten lassen. Kriegsfolgen, Inflation u[illegible] letzten Endes die Neugestaltung der Eisenbahn-Verkeh[illegible] ordnung selbst haben die Umarbeitung des Buches jah[illegible] lang verzögert. Jetzt erscheint es in neuem Verlag und [illegible] völliger Neubearbeitung als erster Kommentar zu der [illegible] 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen neuen Eisenbahn-V[illegible] kehrsordnung. Neu ist auch, daß dem verdienstvollen V[illegible] fasser der ersten Auflage diesmal zwei Mitherausgeb[illegible] zur Seite gestanden haben, von denen der eine bei der A[illegible] arbeitung der neuen Verkehrsordnung im Reichsverkeh[illegible] ministerium mitgewirkt hat und bereits durch wertvo[illegible] Abhandlungen über das neue Gesetzeswerk — auch in d[illegible] Spalten dieser Zeitung — hervorgetreten ist, während d[illegible] andere in seiner Eigenschaft als Mitglied der Geschäft[illegible] führung des Deutschen Industrie- und Handelstages u[illegible] Mitarbeiter im Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei d[illegible] Ständigen Tarifkommission zum Beitritt in dieses Autore[illegible] Triumvirat besonders berufen schien. Wenn im Vorwo[illegible] des Buches die drei Herausgeber die Hoffnung ausspreche[illegible] daß gerade diese Autorenverbindung eine Gewähr für u[illegible] bedingt objektive Stellungnahme zu den einzelnen Frag[illegible] des Verkehrsrechts bieten möge, so darf man sage[illegible] daß bei der Lektüre des Buches diese Erwartung nicht g[illegible] täuscht wird.

Was die äußere Anordnung des neuen Kommentars a[illegible] langt, so unterrichtet zunächst ein Literaturverzeichn[illegible] über die wichtigsten Werke, in denen das bisher geltenc[illegible] Verkehrsrecht behandelt oder doch berührt wird. Darübe[illegible] hinaus wird vor den Anmerkungen zu den einzelnen Par[illegible] graphen in besonders übersichtlicher Form auf wisse[illegible] schaftliche Einzelarbeiten verwiesen, deren geschickte Au[illegible] wahl Sorgfalt und Sachkunde erkennen läßt. Auch die deu[illegible] sche und die österreichische Rechtsprechung ist bis in di[illegible] neueste Zeit hinein in weitestem Maße berücksichtigt, wob[illegible] es den einzelnen Zitaten zum besonderen Vorzug gereich[illegible] daß sie den wesentlichen Inhalt der Gerichtsentscheidunge[illegible] mit wenigen Worten knapp und klar herausarbeiten.

Dem Kommentar zum Gesetzestext geht — ähnlich wi[illegible] in der ersten Auflage — eine Einleitung in sieben Kapitel[illegible] voraus, die in ihrer Klarheit und Übersichtlichkeit man[illegible] chem Leser als Einführung in die vielgestaltigen Rechts[illegible] beziehungen zwischen Eisenbahn und Verkehrswelt will[illegible] kommen sein wird. Diese Einleitung enthält an erste[illegible] Stelle eine kurze Abhandlung über die rechtliche Bedeu[illegible] tung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Ihr folgt ein Ab[illegible] schnitt über die Festsetzung der Reichsbahntarife, in deu[illegible] auf die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn und di[illegible] Einrichtung des Reichsbahngerichts in ihrer Bedeutung fü[illegible] die Festsetzung der Reichsbahntarife eingegangen wird. Daran schließt sich ein Kapitel über die Geschichte de[illegible] Eisenbahn-Verkehrsordnung, in dem u. a. dargelegt wird, daß die neue Fassung der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung im wesentlichen auf das Inkrafttreten der neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie den Personen- und Gepäckverkehr zurückzuführen ist, und in dem die Verfasser auf die fast vollständige Übereinstimmung der neuen österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung mit der deutschen hinweisen.

e folgende Abschnitt behandelt dann die wichtigsten Ab-
hungen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung von
genannten beiden Internationalen Übereinkommen. Nach
Würdigung der sich bei der Personenbeförderung er-
nden Rechtsfolgen gehen die Verfasser auf das Fracht-
näft der Eisenbahn des näheren ein. Hier wollen mir
bei aller Kürze und Klarheit ausgezeichneten Bemer-
gen über den Übergang der Rechte und Pflichten aus
Frachtvertrag vom Absender auf den Empfänger be-
ers beachtlich und wertvoll erscheinen. In einem
ßkapitel über die Haftung der Eisenbahn für Per-
n- und Sachschäden klingt die Einleitung aus, deren
tändnis dem Leser noch dadurch erheblich erleichtert
, daß in einem Anhang des Werkes die einschlägigen
tze (Handelsgesetzbuch, Reichsbahngesetz, Reichshaft-
htgesetz, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sowie
eiden Internationalen Übereinkommen) abgedruckt sind.

Was nun die eigentlichen Anmerkungen zum Text der
nbahn-Verkehrsordnung selbst anlangt, so würde es
den Rahmen dieser Besprechung hinausgehen, wenn
sich mit der Stellungnahme des Kommentars zu den
blemen, die der Text der Eisenbahn-Verkehrsordnung
nanchen Stellen nach wie vor bietet oder neu (z. B.
er Frage des Irrtums bei der Inhaltsangabe) gebracht
im einzelnen auseinandersetzen wollte. Jedenfalls sind
Herausgeber fast an keiner solcher mehr oder minder
vierigen oder wichtigen Zweifelsfragen stillschweigend
ibergegangen. Daß in den Betrachtungen zu § 2 der
nbahn-Verkehrsordnung, soweit sie sich mit der Ein-
ehung anderer Verkehrsmittel in die Eisenbahntarife
häftigen, die Behandlung der Zusammenarbeit zwischen
nbahn und Kraftwagen hinter der des Flug-Eisenbahn-
ehrs — wie schon die Literaturhinweise zeigen — stark
icktritt, wird man bedauern, aber hauptsächlich wohl
Umstand zugute halten müssen, daß gerade die
schen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der
tschen Luft Hansa neuerdings getroffenen Vereinbarun-
den Bearbeitern des Kommentars vorzugsweise ein
gehen auf den sogenannten Flei-Verkehr nahelegten. Im
igen aber darf gesagt werden, daß es das Ziel der Her-
geber gewesen ist, in den Anmerkungen möglichst über-
da, wo die Fassung des Textes dazu Anlaß bietet, auf
Zweifelsfragen Rede und Antwort zu stehen. Aus der
le des Stoffs erwähne ich hier nur beispielsweise die
nerkungen zu der neuerdings viel erörterten Frage, ob
bahnamtlichen Rollgeldsätze gegenüber einzelnen
pfängern ermäßigt werden dürfen, ferner die Darlegun-
über den Begriff der „Ablieferung“ und über die Ver-
kungsfrage, wobei der Grundsatz, daß handelsübliche
packung keineswegs allgemein als sicher im Sinne des
2 anzusehen ist, vielleicht schärfere Hervorhebung ver-
nt hätte. Erwünschte Klarheit bringen weiter die An-
kungen über die Übernahme und Übergabe von Gütern
Privatanschlußgleisen sowie namentlich die trefflichen
sführungen zu der bereits in der Einleitung des Buches
treiften Frage der Regelung der Frachtzuschläge, wenn
Absender nachweist, daß seine Frachtbriefangaben auf
tum beruhen. Das sind nur wenige willkürlich heraus-
griffene Beispiele für die Gründlichkeit und Treffsicher-
t des Kommentars, die sich beliebig vermehren lassen
würden, daß es den Autoren allenthalben darum
tun war, in Zweifelsfragen die für die Praxis annehm-
ste Lösung zu finden.

Nicht unerwähnt möchte ich die dem Gesetzesabschnitt
r die Beförderung von Expreßgut vorangestellten ein-
enden Bemerkungen lassen, die dem Leser mit wenigen
zen einen Einblick in die Entstehung und Entwicklungs-
igkeit dieses modernsten Güterschnellverkehrs der
enbahn geben.

Das Inhaltsverzeichnis bedarf auf Seite 5 insofern der
richtigung, als der den Begriff des Reisegepäcks be-
delnde § 28 zum Abschnitt IV über die Beförderung von
isegepäck gehört.

Das in vorbildlicher Klarheit und in mustergültiger,
ssiger Sprache geschriebene vortreffliche Werk, das sich
ch äußerlich in einem Gewande zeigt, das dem guten Ge-
mack seiner Herausgeber Ehre macht, wird nicht nur
jedem Eisenbahner die wohlverdiente freudige Auf-
nahme finden, sondern auch in den Kreisen der Juristen
und nicht zuletzt der Wirtschaft, soweit sie sich mit Fragen
des Verkehrsrechts zu befassen haben, als wertvoller und
zuverlässiger Ratgeber freundlichst begrüßt werden.

Dr. Zietzschmann.

— **25 Jahre AEG-Dampfturbinen.** Herausgegeben von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin. 1928. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7. Preis broschiert 5 RM.

Anläßlich des 25jährigen Jubiläums des Turbinenbaus der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hat diese eine vornehm ausgestattete mit reichem Bildmaterial versehene Fest- und Werbeschrift herausgegeben, die einen guten Überblick über die Entwicklung und den derzeitigen Stand des Turbinenbaus der AEG bietet. Die Darlegungen über den Werdegang der AEG-Turbine erinnern daran, daß die Projektierung und der Bau von Kraftwerken von jeher zu den wichtigsten Arbeitsgebieten der AEG gehörten. Obwohl hierbei im Vordergrund ihres Interesses die Kraftmaschinen zum Antrieb der Generatoren, vorwiegend Dampfmaschinen, blieben, hat sie den Versuch, Dampfmaschinen selbst herzustellen, bald wieder aufgegeben, nicht zuletzt aus der frühzeitigen Erkenntnis von der kommenden Bedeutung der Dampfturbine. Es wird berichtet, wie sich der Dampfturbinenbau der AEG aus einer Versuchsstätte heraus entwickelte und wie das Fabrikationsprogramm in schneller Zeitfolge erobert werden konnte. Besonders die Anfänge dieses Suchens nach neuen Lösungen sind geschildert. Man erfährt, wie auf maschinentechnische Vorarbeiten, die zu grundlegenden Erfindungen führten, Versuche mit einigen nicht geglückten Turbinenbauarten folgten, aus denen sich bald die Serienherstellung eines brauchbaren Normaltyps entwickelte, bis durch steigende Grenzleistungen, zunehmende wirtschaftliche Ansprüche, durch die Aufgabe, Kraft- und Wärmewirtschaft zu verbinden und außer Generatoren auch Arbeitsmaschinen anzutreiben, der überaus vielseitige Turbinenbau der Gegenwart entstand.

Umfassendes Zahlenmaterial bringt der zweite Abschnitt der Festschrift, z. B. einen Zahlenvergleich der Kraftwerksleistung mit der menschlichen Arbeitskraft. Als Schluß wird gefolgert, daß die Turbinen durch überlegenes Arbeitsverfahren höhere Grenzleistungen als Kolbenmaschinen erreichen und dadurch den Aufschwung der Elektrizitätswirtschaft fördern.

Besonders lehrreich ist der den gegenwärtigen Turbinenbau behandelnde, nicht weniger als 67 Seiten umfassende Abschnitt. Hier wird ein vollständiges Bild über den derzeitigen hochentwickelten Turbinenbau mit seinen vielseitigen Anwendungsgebieten gegeben. Von den Arbeitsverfahren und den Bauteilen (Düsen, Läufer, Stopfbuchsen, Drucklager, Zahnradgetriebe) ausgehend, sind alle Bauarten von den kleinsten Leistungen bis zu den Grenzturbinen von Großkraftwerken wiedergegeben und außer den Generatoren, umlaufenden Arbeitsmaschinen und den Hilfseinrichtungen alle Sonderbauarten behandelt; hierhin gehören solche für den Betrieb mit Hochdruckdampf, Ruthspeichern und Anzapfvorwärmung, für Abgabe von Nutzdampf, oft an zwei Drucknetze mit gleichzeitigem Kondensationsbetrieb, ferner zur Aufnahme von Abdampf, zum Antrieb mehrerer Arbeitsmaschinen verschiedener Drehzahl oder mehrerer Generatoren mit verschiedener Stromart und zum Antrieb von Pumpen, Verdichtern und schließlich von Schiffen.

In einem Beitrag, betitelt: „Die Turbinenfabrik“, wird versucht, einen Begriff von dem Umfang der wissenschaftlichen Forschung, gründlichen Ausbildung der Arbeitskräfte und der hochwertigen Werkstatteinrichtungen als Grundlage der Fabrikation zu geben. Wir erfahren, wie eine Turbine entsteht und werden hierbei unterrichtet über die Prüfung der mechanischen, chemischen und elektrischen Eigenschaften der Werkstoffe, über die einzelnen Werkzeugmaschinen mit ihren ungewöhnlichen Abmessungen und die Maßnahmen, die eine genaue Bearbeitung sichern. Es folgen einige Angaben über die ballistische Prüfung von Induktorwellen, die Herstellung und das Einsetzen der Schaufeln, Einlöten in die Düsendeckel und schließlich über die Schleuderprobe. Anschließend finden sich Darlegungen über das Prüffeld, das Versuchswesen und über den Zweck des Probebetriebes. Nachdem auch die Ein-

richtungen der Prüffelder erklärt sind, folgen zusammenfassende Angaben über umfangreiche Versuche mit Bauteilen in ihrer wirklichen Form und Größe außerhalb des Herstellungsganges und über ihren Einfluß auf den technischen Fortschritt. Erwähnenswert ist, das sich auf einem Gelände von fast 88 000 qm die AEG-Turbinenfabrik zu einer der bedeutendsten Großmaschinenfabriken entwickelt hat. Das Hauptwerk in der Huttenstraße und die Schaufelfabrik mit Modelltischlerei und Laboratorium in der Sickingenstraße haben 378 350 cbm umbauten Raum, und die Fabriken beschäftigen etwa 5000 Arbeiter und Angestellte; in Zeiten von Hochkonjunkturen noch mehr.

Im Schlußkapitel, das sich mit dem Kraftwerkbau befaßt, ist das Kraftwerk als maschinentechnische, bautechnische und architektonische Einheit behandelt. Hingewiesen ist auf das Zusammenarbeiten der technischen Abteilungen im Rahmen der AEG-Organisation beim Bau eines Kraftwerkes, auf den Zeitplan und die Art der Arbeiten, durch die aus Einzellieferungen ein einheitliches Kraftwerk entsteht.

Im Bilde vorgeführt und kurz erläutert sind im abschließenden Teil der Festschrift: Ein Heizkraftwerk, ein Kraftwerk im Ausland, ein Braunkohlenkraftwerk und ein Steinkohlenkraftwerk. Nach vorstehendem bietet die in teils ganz neuartiger, vorbildlicher, drucktechnischer Aufmachung erschiene 132 Seiten umfassende und 191 Abbildungen enthaltende Festschrift so viel Wissenswertes das einschlägige neuzeitlich industrielle Arbeitsgebiet, die Anschaffung jedem Interessenten zu empfehlen ist.

W.

— **„AEG-Mitteilungen". 25 Jahre Dampfturbinen.** Heft 7 des lfd. Jahrgangs dieser Werbeschrift ist anlä der Tatsache, daß die AEG vor 25 Jahren den Bau von Da turbinen aufgenommen hat, als Sonderheft dem binenbau gewidmet. Das Heft enthält neben den beiden handlungen „Vom Werdegang der AEG-Turbine" und AEG-Turbine im Rahmen der Elektrizitätswirtschaft", auch in die vorstehend beschriebene Festschrift AEG aufgenommen sind, wertvolle Beiträge über den bau, die Herstellung und den Betrieb von Turbinenge ben, ferner über zweigehäusige Schiffstriebturbinen. sind ferner behandelt: Ein 120 at-Kraftwerk für die Bri industrie und „Der Weg zur Vorwärmturbine". Auch die Luftkühler für Turbogeneratoren und über die stellung des Turbogenerators L 0,5 X für die elektri Beleuchtung von Dampflokomotiven, eine Einrichtung, auch bereits in dieser Zeitung beschrieben ist, wird richtet.

Das Sonderheft der „AEG-Mitteilungen" und die gesondert beschriebene einschlägige Festschrift der ergänzen sich auf das beste.

W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltur

Vereinsdrucksachen

Zu dem Verzeichnis „Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen" vom März 1926 und dem „Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (Teil I) und der Personen- und Gepäckwagen (Teil II)" vom Januar 1927 ist je ein **II. Nachtrag** erschienen. Sie sind den Verwaltungen mit unserem Rundschreiben Nr. V 494 vom 20. Oktober 1928 übersandt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: die Neubaustrecke (Dortmund) Preußen—Münster (Westf.) (Reichsbahndirektion Münster), die Strecken 's—Heer Arendskerke—Borsselen—Hoedekenskerke—Goes, Goes—Woelphaartsdijkscheveer und Goes—Wemeldinge (Niederländische Eisenbahnen) und die Strecke Neckarsteinach—Schönau b. Heidelberg (Reichsbahndirektion Karlsruhe).

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1 a VWÜ)

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 13. Oktober 1928 WD. Zl. 570/12: Am 12. Oktober entgleisten auf der Strecke Rekawinkel—Neulengbach infolge Reißen des Zuges 7 Wagen, wodurch die Strecke unfahrbar wurde. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Eröffnung neuer Strecken

Als Übergangsbahnhof der von den Österreichischen Bundesbahnen in Betrieb genommenen Lokalbahn Felixdorf—Tattendorf auf die Eisenbahn Wien—Aspang ist der Bahnhof Tattendorf bestimmt worden. Für die Wagenmieteabrechnung hat er die Ordnungsnummer 52 erhalten.

Änderung von Stationsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. November 1928 wird der an der Strecke Königszelt—Camenz gelegene Bahnhof Reichenbach (Schlesien) Reichenbach (Eulengeb.) umbenannt.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. an der Bahnstrecke Dortmund Süd—Löttringhausen legene Bahnhof Hörde-Hacheney erhält vom 1. Januar 1 an die Bezeichnung Dortmund-Hacheney, der der Bahnstrecke Dortmund Süd—Welver gelegene Bahn Wickede-Asseln führt vom gleichen Tage an die Beze nung Dortmund-Asseln.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung erlassen worden:

Zu Nr. I 197 vom 19. Oktober 1928 an sämtliche V einsverwaltungen, betr. Technischen Ausschuß.

Nr. III 166 vom 9. und 20. Oktober 1928 an sämtli Vereinsverwaltungen, betr. Mitgliederverzeichnis. schriftenänderung.

Nr. III 187 vom 18. Oktober 1928 an sämtliche Verei verwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektio und das Reichsbahn-Zentralamt Berlin, betr. Vereinswag übereinkommen; Berichtigung des Anhangs I.

Nr. IV 204 vom 8. Oktober 1928 an sämtliche Verei verwaltungen, betr. das Vereinsübereinkommen über Güterverkehr und die Einheitlichen Übereinkommen Transportkomitees.

Nr. V 461 vom 4. Oktober 1928 an sämtliche Verei verwaltungen, betr. Einziehung der Beiträge zur Best tung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverw tungen.

Nr. V 465 vom 11. Oktober 1928 an die Vereinsverw tungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksach des Vereins bezogen haben, betr. Kosten für geliefe Drucksachen des Vereins.

Nr. V 493 vom 15. Oktober 1928 an sämtliche Verei verwaltungen, betr. Übereinkommen, betr. den Dienstte grammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins.

Nr. V 494 vom 20. Oktober 1928 an sämtliche Verei verwaltungen, betr. das Adressenverzeichnis der Wage verwaltungen und das Alphabetische Verzeichnis der Eige tumsmerkmale der Eisenbahnwagen.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Änderung von Stationsnamen.

b 1. November 1928 wird der an Strecke Königszelt—Camenz ge-ne Bahnhof Reichenbach (Schle-) in „Reichenbach (Eulengeb.)“ enannt. (1162)

reslau, den 11. Oktober 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

---

b 1. November ds. Js. wird die nhofsbezeichnung „Münster bei gerbrück“ in „Münster - Sarms-n“ geändert. (1178)

Mainz, den 12. Oktober 1928.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Mainz.

2. Güterverkehr.

ıtsch-Tschechoslowakischer Güter-kehr, Ausnahmetarif 2 für Malz.

ım 1. November erscheint der chtrag II. Er enthält die bisher Verfügungswege erlassenen Be-htigungen, Änderungen und Er-ızungen sowie Frachtsätze für 13 itere tschechoslowakische Ver-ıdstationen. Näheres Reichsbahn-ifanzeiger. (1149)

Dresden, den 18. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

---

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 5. November 28 werden im Ausnahmetarif 173 Malz zur Ausfuhr die Sonder-chtsätze in die Verbindung Ering—iesen (Obb.) Grenze für 10 t von in 178 und für die Hauptklasse n 146 in 162 geändert.

Die Abkürzung der Veröffent-hungsfrist ist vom Herrn Reichs-rkehrsminister genehmigt. (1155)

Berlin, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

---

tdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 28 ist auf Seite 56 des Tarifs der hnhof Scherenau (Lok.-A.-G.) t allen Angaben zu streichen. (1151)

München, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
i der Gruppenverwaltung Bayern.

---

ayerischer Lokalbahn - Schnittarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 28 ist auf Seite 12 und 17 des Ta-fs der Bahnhof Scherenau (L.-.-G. Mü) mit allen Angaben zu reichen. (1152)

München, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
ei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 148. Deutsch - Jugoslavischer Güterverkehr. Artikeltarif für getrocknete Pflaumen vom 20. September 1928.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, ferner Frachtsätze für Duisburg Hbf., Düsseldorf-Derendorf und für Grenzübergänge nach dem Saargebiet, Belgien und den Niederlanden. Preis 40 Rpf. (1166)

München, den 19. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6.

Die Strecke (Dortmund) Preußen—Münster (Westf.) ist zum 18. Oktober 1928 für den vollen Verkehr eröffnet worden. Näheres über die bei verschiedenen Bahnhöfen vorzunehmenden Änderungen enthält der am 22. Oktober 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1157)

Berlin, den 17. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarife S. D. 2 und 5.

(Verkehr deutsche Seehäfen—Schweiz bzw. Polen und umgekehrt.)

Die durch den neuen Internationalen Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1928 hervorgerufenen Änderungen sind in beide Durchfuhrtarife einzuarbeiten. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1159)

Altona, den 15. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1928 wird der Bahnhof Essen-Altenessen als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 16 d für frischen Kohl einbezogen.

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (1160)

Altona, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil V.

Die nächsten Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger enthalten eine Bekanntmachung über verschiedene Änderungen und Ergänzungen, die im Tarif Teil V durchgeführt worden sind. (1154)

München, den 12. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif K 62.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 62 für Papier in Kraft. (1172)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1928 werden im Bereich der Reichsbahndirektion Stuttgart Bahnhöfe und Dienstbeschränkungen nachgetragen. Näheres enthält der am 25. Oktober 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1173)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 wird im Ausnahmetarif 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) der Bahnhof Guben unter den Versandbahnhöfen nachgetragen. (1174)

Berlin, den 18. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 wird die Station Hessisch Lichtenau als Versandstation der Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (1175)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Zu Tfv. 1 a. Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, gültig vom 1. Oktober 1928 (alphabetisches Verzeichnis).

Am 1. November 1928 wird der Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, neu herausgegeben. Hierdurch tritt die Ausgabe von 1912 außer Kraft.

Der Anhang führt die in der Anlage C zur EVO. aufgeführten Gegenstände in alphabetischer Reihenfolge mit ihren Beschränkungen auf. Es wird besonders darauf hingewiesen, daß nach den Vorbemerkungen im Anhang nur der Inhalt der Anlage C zur EVO. rechtsverbindliche Kraft hat.

Der Anhang kann Ende dieses Monats von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr, Berlin, Askanischer Platz 5, käuflich bezogen werden. (1167)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Ausnahmetarif 4 für Reis.

Am 1. November 1928 tritt der Ausnahmetarif 4 für Reis, Reismehl (nicht denaturiert), Reisflocken und Reisgrieß, sowie für geschälte Erbsen und Graupen in Kraft. Der Tarif kann von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12 oder von den Reichsbahn-Auskunftsstellen zum Preise von 1,25 RM bezogen werden. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (1150)

Dresden, den 18. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif K 50.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 werden die in Ziffer 2 der Anwendungsbedingungen für die unter Ziffer I und II des Warenverzeichnisses genannten Güter festgesetzten Mindestmengen von je 100 t auf je 50 t in der entsprechenden Richtung des Geltungsbereiches herabgesetzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1164)

Altona, den 19. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 408. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 e für Steinkohlen usw. von westdeutschen Steinkohlengewinnungsstätten nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebiets gültig vom 1. November 1927.

Mit sofortiger Wirkung ist auf Seite 6 des Tarifs die für den Frachtsatz 72 vorgesehene Entfernungsstufe 205—219 km in 188—219 km abzuändern. (1153)

Essen, den 17. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1928 werden Bahnhöfe in die A. T. 31, 33, 35, 52, 53, 60, 61, 99 und 188 aufgenommen, die Warenverzeichnisse der A. T. 33 und 35 ergänzt, Frachtsätze im A. T. 35 geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1158)

Altona, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1928 werden die Stationen Aßlar und Herdecke als Versandstationen der Gruppe I und die Station Pillau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (1156)

Berlin, den 16. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 wird die Station Soest Thomätor Zu 99 als Versandstation in den Ausnahmetarif 17 für Kleie usw. nach Ostpreußen einbezogen. (1176)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif 190 für Rohzucker in Kraft. (1177)

Berlin, den 22. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßgütertarif und Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1929 wird der Bahnhof Hörde-Hacheney für den Personen- und Gepäckverkehr sowie den öffentlichen Güterverkehr geschlossen und dient von diesem Tage an nur noch dem Wagenladungsverkehr des angeschlossenen Werks.

Der Vermerk in Spalte 3 des Reichsbahn-Gütertarifs, Heft D bei dem Bahnhof Hörde-Hacheney erhält folgende Fassung:

„W A. 40".

Essen, den 20. Oktober 1928. (1168)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5.
(Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 werden in Abteilung 75 für Roh- und Weißzucker unter bestimmten Voraussetzungen ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1169)

Altona, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Ungarischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Juli 1928.

Der Artikeltarif 31 für gedörrte Pflaumen (Nachtrag II) wird durch Aufnahme neuer Stationen ergänzt. Näheres in den Reichsbahntarifanzeigern. (1170)

München, den 19. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif K 61.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 61 für Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitzel in Kraft. (1171)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Entfernungszeiger für den Bin güterverkehr des Bezirks der Rei bahndirektion Stuttgart und den kehr dieses Bezirks mit den a schlossenen Privatbahnen.

Am 26. Oktober 1928, dem Tag Betriebseröffnung auf der Nebenba strecke Schömberg (Württ.)—E weil, treten im Verkehr mit den B höfen Balingen (Württ.), Dott hausen - Dormettingen, Endin (Württ.), Erzingen (Württ.), R weil und Schömberg (Württ.) fernungsänderungen in Kraft. V gleichen Tage an gelten die für Bahnhöfe Rottweil-Altstadt, Sch zingen und Wellendingen vorges nen Entfernungen.

Näheres im Reichsbahn-Tarif- Verkehrsanzeiger. (11

Stuttgart, den 13. Oktober 1928

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha Reichsbahndirektion Stuttgart.

Deutsch-italienischer Güterverk über Iselle, Pino, Chiasso, Brenn und Tarvisio. Direkter Tarif v 16. August 1926 und vom 1. Nov ber 1928.

Teil I Bk. 3 (1928/1303)
Teil II Bk. 3 (1928/1303)
Teil III Bk. 3 (1928/1303)
Teil IV Bk. 3 (1928/1303)

Die auf 1. November 1928 angek digte Neuausgabe der Tarifst I—IV tritt zu diesem Zeitpunkt Kraft.

Die deutsche Tariferhöhung v 1. Oktober 1928 ist in den Tarif e gearbeitet.

Die Verkaufspreise sind folgen

Teil I: 5,70 Reichsmark
Teil II: 0,65 Reichsmark
Teil III: 5,50 Reichsmark
Teil IV: 5,40 Reichsmark

Die einzelnen Tarifteile sind der Reichsauskunftei für Güterv kehr, Berlin, SW 11, Askanisch Platz 5 und bei der Regieverwaltu der Reichsbahndirektion München hältlich. (11

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

3. Verkehrseinstellung.

Annahmesperre im Güterverkeh

Mit Genehmigung des Bundesmi steriums für Handel und Verkehr Aufsichtsbehörde war gemäß § 63 EVO. wegen Bergsturzes auf d Strecke Flirsch—Pettneu der Lin Innsbruck—Feldkirch die Annah aller Gütersendungen, die nach d Verkehrsleitungsvorschriften oder g mäß einer Wegevorschrift des A senders im Frachtbrief über die U terbrechungsstelle rollen sollen v 16. Oktober bis 20. Oktober 1928 ei gestellt. (116

Wien, den 16. Oktober 1928.

Österreichische Bundesbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berl

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 44 Berlin, den 1. November 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

icherheit gegen Entgleisung in Gleiskrümmungen.

rosthügel und Schlagstellen im Eisenbahnbau.

ie Entwicklung des Verkehrs in Österreich auf Grund der Kursbücher der Jahre 1918—1928.

er derzeitige Stand des Luftfrachtverkehrs.

achrichten.

Deutschland: Eröffnung einer neuen Reichsbahnlinie Dortmund—Münster. — Sonderfahrten der Deutschen Reichsbahn. — Vom Projekt der Schauinslandbahn. — Veröffentlichungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in englischer Beleuchtung. — Die 4. Eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppe Bayern. — Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen. — Die Behandlung wirtschaftlicher Fragen im Hause der Technik in Essen. — Ministerialdirektor a. D. Leese und Eisenbahndirektionspräsident a. D. Kindermann. — Ernst Sieburg 80 Jahre alt.

Österreich: Reform der Personen- und Gütertarife. — Die Wanderungsbewegung in Österreich. — Zentralinspektor Anton Wenzl †.

Ungarn: Der August-Bericht des Finanzministers.

Niederlande: Feuerversicherungsvertrag der Niederländischen Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Die Dänische Staatsbahn 1927/28. Fährverbindung Schweden—England. — Steigerung der Einnahmen der Polnischen Staatsbahnen aus dem Personenverkehr. — Rationalisierung im russischen Eisenbahnwesen. — Barcs-Pakraczer Eisenbahn. — Fahrpreisermäßigung für geistige Arbeiter in der Tschechoslowakei. — Bahnprojekt eines tschechoslowakischen Großindustriellen. — Tschechoslowakischer Binnenschiffahrtsverkehr im ersten Halbjahr 1928. — Eisenbahnunglück in Rumänien. — Eine neue Gruppe der spanischen Eisenbahnen. — Neuerungen im Pariser Vorortverkehr. — Fischverkehr der London & Nordost-Eisenbahn.

Fremde Erdteile: Die ersten Züge auf der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn. — Die Eisenbahnen Afrikas. — Die Verkehrsbedeutung der Hudson-Eisenbahn. — Ausbau einer amerikanischen Schmalspurbahn auf Regelspur. Dauerkarten in den Vereinigten Staaten. — Das Verkehrswesen Perus.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Einbanddecken für Jahrgang 1928!

Wir bitten den Bedarf an Einbanddecken (grün Ganzleinen) möglichst bald aufzugeben. Das Stück kostet wieder 1.— RM. Der Verlag.

Sicherheit gegen Entgleisung in Gleiskrümmungen.

Von **J. Jahn**, Professor an der Technischen Hochschule der Freien Stadt Danzig.

Die mechanischen Bedingungen für die Sicherheit gegen Entgleisung in Gleiskrümmungen haben mehrere Schriftsteller untersucht[1]). Ich gedenke dem Gegenstand, indem ich an einen früheren Aufsatz[2]) anschließe, einige neue Seiten abzugewinnen. Vor allem soll eine Erscheinung berücksichtigt werden, auf die Heumann aufmerksam gemacht hat[3]). Die wagerechte Seitenkraft P des Druckes L in der Reifenhohlkehle heiße Richtkraft[4]). Sie bildet mit der Fahrzeuglängsachse den Winkel 90° — Anlaufwinkel. Letzterer ist höchstens = ~1,5°. sin 88,5° = 0,9997. Also kann jener ∠ 90° gesetzt werden. Von jenem Druck P, den beim Krümmungslauf ein am Außenstrang anlaufendes Rad von der Schiene empfängt (Abb. 1), wird ein gewisser Teil in Richtung der Kraft P beim „Schwen-

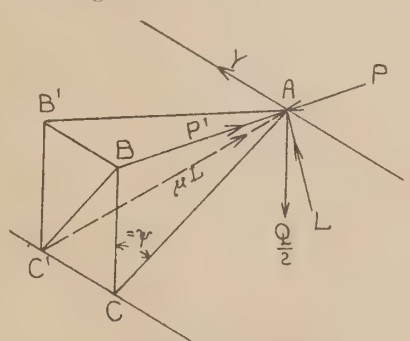


Abb. 1.
Das Gleichgewicht am Anlaufpunkt.

[1]) Boedecker „Die Wirkungen zwischen Rad und Schiene", Hannover 1887. S. auch Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. 1915. S. 21. Dr. Ing. Übelacker „Untersuchungen über die Bewegungen von Lokomotiven mit Drehgestellen in Bahnkrümmungen". Beilage zum Organ 1903.

[2]) Jahrgang 1927, S. 425 „Spurerweiterung oder nicht?", anknüpfend an eine unter diesem Titel erschienene Arbeit Bäselers im Jahrgang 1926, S. 193.

[3]) Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1913, S. 104 „Zum Verhalten von Eisenbahnfahrzeugen im Gleisbogen". Im besonderen S. 120.

[4]) In früheren Aufsätzen „Spurkranzdruck" oder „Führungsdruck" genannt.

ken“ um den Pol Ω (Abb. 2 und 3) durch Reibung an den beiden Reifen der Achse verbraucht. Nur ein Überschuß gelangt an den Rahmen, um diesen mit den anderen

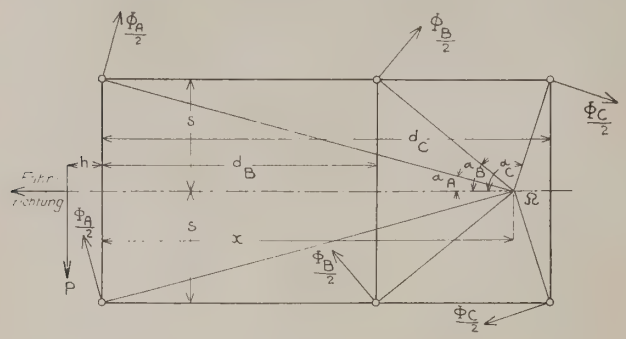


Abb. 2.
Die C-Lokomotive.

Achsen um Ω zu schwenken usw. Da in dieser Arbeit Einpunktberührung zwischen Schiene und Reifen angenommen wird, so kann in Abb. 2 $h = 0$ gesetzt werden. Dann hat jener Überschuß mit zulässiger Annäherung (S^{1172}_{1175}) die Größe $P - \Phi_A \cos \alpha_A = P - \mu Q \frac{x}{\sqrt{s^2 + x^2}}$. Hierin ist Q die Achslast. Die Weitergabe dieses Kraftanteils erfolgt im allgemeinen in einer Höhe H gleich dem Radhalbmesser über S 0 oder bei Deichselachsen auch höher

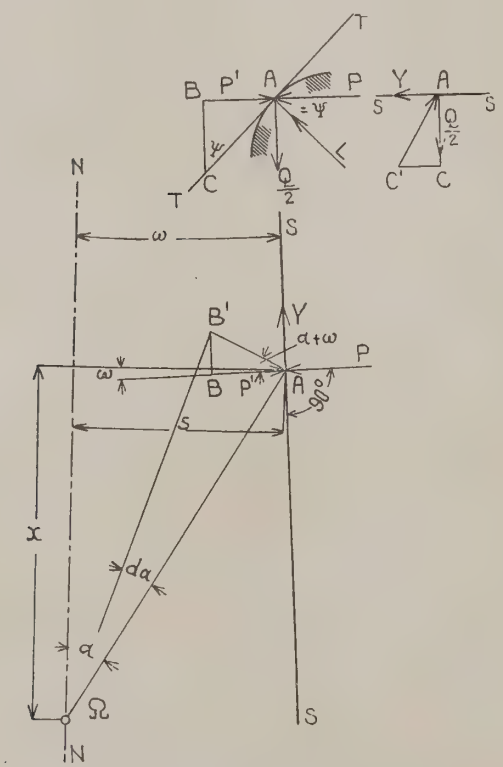


Abb. 3.
Die Projektionen zur Abb. 1.

oder tiefer. Durch jene weitergegebene Kraft entsteht ein das Außenrad belastendes Moment. Sein Raddruck wächst von $\frac{Q}{2}$ auf $a \frac{Q}{2}$, worin $a > 1$ ist. Da die Gesamtbelastung Q der Achse unverändert bleibt, so fällt der Raddruck des Innenrades auf $(2 - a) \frac{Q}{2}$. Wenn die Entfernung der beiden Radaufstandspunkte 1,5 m beträgt, so ist der Raddruck des anlaufenden Rades

1. $$a \frac{Q}{2} = \frac{Q}{2} + \left(P - \mu Q \frac{x}{\sqrt{s^2 + x^2}}\right) \frac{H}{1{,}5}$$

Es ist dies dem Wesen nach die gleiche Gleichung wie sie von Heumann auf S. 120 des erwähnten Aufsatzes als Gl. 25 abgeleitet wurde. Jedoch soll in dieser Arbeit angenommen werden, daß die Zentrifugalkraft durch Überhöhung ausgeglichen, ferner, daß die Zug- und Tenderkupplungsseitenkraft = 0 sei.

An den hinteren Achsen treten, gleichgültig, ob sie anlaufen oder nicht, ähnliche Belastungsänderungen auf, es sei denn, daß eine solche Achse seitlich verschiebbar ist und keine Rückstellvorrichtung besitzt.

Bei Wagenachsen, auch bei Deichselachsen, die mit kugligem Zapfen am Hauptrahmen angeschlossen sind, gilt Gl. 1 sicher ohne jede Einschränkung.

Ich habe in meinem Aufsatz „Spurerweiterung oder nicht?“ auf S. 429 Gleichungen für das Gleichgewicht des in der Hohlkehle seines Spurkranzes am Außen- oder Innenstrang einer Gleiskrümmung anlaufenden Rades aufgestellt, die hier benutzt werden sollen[5]). Nach dem, was oben über die Mehrbelastung eines anlaufenden Rades gesagt wurde, muß in jenen Gleichungen nun aber $\frac{Q}{2}$ durch $a \frac{Q}{2}$ ersetzt werden. Wie bei der Ableitung jener Gleichungen bemerkt, ist d der Abstand der untersuchten Achse von der Vorderachse, und die unteren Vorzeichen gelten für eine hinter dem Pol laufende am Innenstrange anlaufende Achse. Für die am Außenstrang vor dem Pol anlaufende Achse gelten die oberen Vorzeichen. Für eine Vorderachse ist $d = 0$. Hier muß ergänzend bemerkt werden, daß die unteren Vorzeichen auch für eine hinter dem Pol am Außenstrange anlaufende Achse gelten. Es ist dies ein Fall, der bei vorderen Deichselachsen fast die Regel ist. Die am Außenstrang mit ihrem Spurkranz anliegende Achse steht dann so, daß sie von jenem abzulaufen trachtet. Man kann dann zwar nach wie vor die Abb. 1 zur Ableitung der Gl. 4 benutzen, muß sich aber vorstellen, daß sich Punkt A, also das Rad von links nach rechts bewege, der Pol in der Bewegungsrichtung vor ihm liege. Wie immer wird seine Bewegung in eine gradlinige und in eine Drehung um den Pol zerlegt. Bei der geradlinigen läuft das Rad jetzt ab, bei der Drehung wird es durch P' wieder — etwas ansteigend — in die Hohlkehle hineingepreßt. Die Reibung μ L muß also jetzt schräg von oben nach unten, also umgekehrt gerichtet, wie in Abb. 1 eingezeichnet, angenommen werden, und in Gl. 4 treten die unteren Vorzeichen in ihr Recht.

Es gilt also allgemein entsprechend den Gl. 18 und 19 meines Aufsatzes (Abb. 3)

2. $$-a \frac{Q}{2} + L \sin \psi \pm \mu L \frac{(x - d) \cos \psi}{\sqrt{(x - d)^2 + s^2 \sin^2 \psi}} = 0$$

3. $$L = P' \cos \psi + a \frac{Q}{2} \sin \psi$$

---

[5]) Es sei gestattet, bei der Gelegenheit folgende Unstimmigkeiten zu berichtigen: S. 426, Sp. 1, 2 Zeilen vor Gl 5: „die Schienen“ statt „den Rahmen“. S. 429, Sp 1, Zeile hinter Gl 19: Im Nenner fehlt $\sin^2 \psi$ hinter s^2. S. 431, Sp. 2, Gl 5: „die Schienen“ statt „den Rahmen“. S. 429, Sp. 1, Zeile schnitt 5 s. Jahrgang 1927, S. 822.

Man setze Gl. 3 in Gl. 2 ein. Man erhält

$$P' = \frac{\operatorname{ctg}\psi \mp \sqrt{1+\left(\frac{s}{x-d}\right)^2 \sin^2\psi}^{\mu}}{\mu \operatorname{ctg}\psi \pm \sqrt{1+\left(\frac{s}{x-d}\right)^2 \sin^2\psi}} \cdot a\,\frac{Q}{2}$$

Wenn man die etwas abweichende Bezeichnungsweise achtet, so findet man, daß diese Gl. mit $d = 0$ und den eren Vorzeichen mit der Gl. Uebelackers für P', bei ebelacker Y genannt, auf S. 3 Sp. 2 seiner oben erwähnten rbeit übereinstimmt — mit dem einen Unterschied, daß ei Uebelacker ein $<$ steht, in meiner Gl. 4 ein $=$. Die ntgleisungsgefahr ist ja dadurch gegeben, daß Winkel ψ ach dem gegebenen Schienen- und Reifenquerschnitt wischen Grenzwerten liegt, wie das Uebelacker auch aus- inandersetzt. Also ziehe ich es vor, in Gl. 4 ein $=$ und ußerdem zu schreiben

$$90^0 \geqq \psi \geqq 30^0$$

ei den in der Wirklichkeit vorkommenden Werten von μ iegt der Höchstwert des durch Gl. 4 gegebenen Ausdrucks ür P' bei dem kleinsten ψ, also bei $\psi = 30^0$.

$$P'_h = \frac{1{,}732 \mp \sqrt{1+\left(\frac{s}{x-d}\right)^2 0{,}25}^{\mu}}{1{,}732\,\mu \pm \sqrt{1+\left(\frac{s}{x-d}\right)^2 0{,}25}} \cdot a\,\frac{Q}{2}$$

Das Verhältnis $\frac{P'_h}{P'}$ dieser Kraft zu der tatsächlich vor- handenen P' ist der Sicherheitsgrad gegen Entgleisung (Uebelacker).

1. Parallel im Rahmen liegende Achsen.

Für die Vorderachse einer Gruppe parallel im Rahmen liegender Achsen ist $d = 0$ zu setzen. x ist für eine solche Achse immer so groß, daß $\left(\frac{s}{x}\right)^2 . 0{,}25 = 0$ gesetzt werden kann. Die oberen Vorzeichen gelten. Dann lautet Gl. 6

$$7. \qquad P'_h = \frac{1{,}732 - \mu}{1 + 1{,}732\,\mu} \cdot a\,\frac{Q}{2}$$

μ schwankt zwischen 0,1 und 0,35. Letzterer Wert wird bei besandeten Schienen erreicht. Für die Reibungsziffern $\mu = 0{,}1,\ 0{,}25,\ 0{,}35$ lautet Gl. 7

$$8. \qquad \underset{0{,}1}{P'_h} = 1{,}39\,a\,\frac{Q}{2};\quad \underset{0{,}25}{P'_h} = 1{,}033\,a\,\frac{Q}{2};\quad \underset{0{,}35}{P'_h} = 0{,}86\,a\,\frac{Q}{2}$$

Für eine zwischen der Vorderachse und dem Pol laufende, also z. B. eine seitlich verschiebbare Achse kann $x - d$ sehr klein werden. Dann sind die Gl. 7 und 8 nicht mehr verwendbar. Für den Grenzfall $x - d = 0$, also für den Lauf im Halbmesser geht Gl. 6 in Gl. 9 über.

$$9. \qquad P'_h = 1{,}732\,a\,\frac{Q}{2}$$

Für Achsen, die im Halbmesser laufen, ist P'_h also unabhängig von der Reibungsziffer.

Für eine hinter dem Pol am Innenstrang anlaufende Achse kommen die unteren Vorzeichen der Gl. 6 zur Verwendung.

Infolge der Erhöhung des Raddruckes am anlaufenden Außenrad von $\frac{Q}{2}$ auf $a\,\frac{Q}{2}$ und die entsprechende Verminderung am Innenrad tritt eine Polverschiebung ein. Sie wird nur zum Teil dadurch aufgehoben, daß an den weiter hinten laufenden Achsen Belastungsänderungen, und zwar zum größeren Teil im entgegengesetzten Sinne auftreten. Dieser Einfluß kann trotzdem bei einer Gruppe von Achsen vernachlässigt werden. — Die Reibungskraft, die der Schwenkung entgegenwirkt, tritt bei anlaufenden Rädern in der Hohlkehle, an allen übrigen Rädern an dem zylindrischen Reifenumfang auf. Auch dies wirkt polverschiebend, aber ebenfalls nur in kleinstem Ausmaß von nur wenigen mm[6]).

2. Deichselachsen.

Wenn die Belastungen des Außen- und Innenrades einer im Halbmesser laufenden Einzelachse um nur dQ voneinander abzuweichen beginnen, so geht der Pol unstetig von der Mitte zwischen beiden Rädern auf den Aufstandspunkt des stärker belasteten Rades über, weil nämlich, wie man sich leicht überzeugen kann, für diesen Pol das der Schwenkung der Achse widerstehende Reibungsmoment einen Niedrigstwert annimmt, während bei gleichmäßiger Belastung des Außen- und Innenrades einer im Halbmesser laufenden Achse die Reibungsmomente für alle Punkte auf der Verbindungslinie der Radaufstandspunkte als Pole gleiche Größe haben. Die Polverschiebung ist also im ersten Fall $= s = \frac{1{,}5}{2} = 0{,}75$. Läuft die Achse nicht im Halbmesser, so ist die Polverschiebung $< s$ und zwar um so kleiner, je weiter die Achse von der Stellung im Halbmesser entfernt, also je größer $\pm x'$ ist. Dies wird weiterhin noch deutlicher werden. Bei der Untersuchung einer Deichselachse darf also in Gl. 4 s nicht mehr $= 0{,}750$ m, sondern es muß veränderlich angenommen und soll s' genannt werden (Abb. 5). Als Beispiel diene eine 1 C Lokomotive (Abb. 4). Die Gleichgewichtsbedingungen sollen nach folgenden Festsetzungen aufgestellt werden:

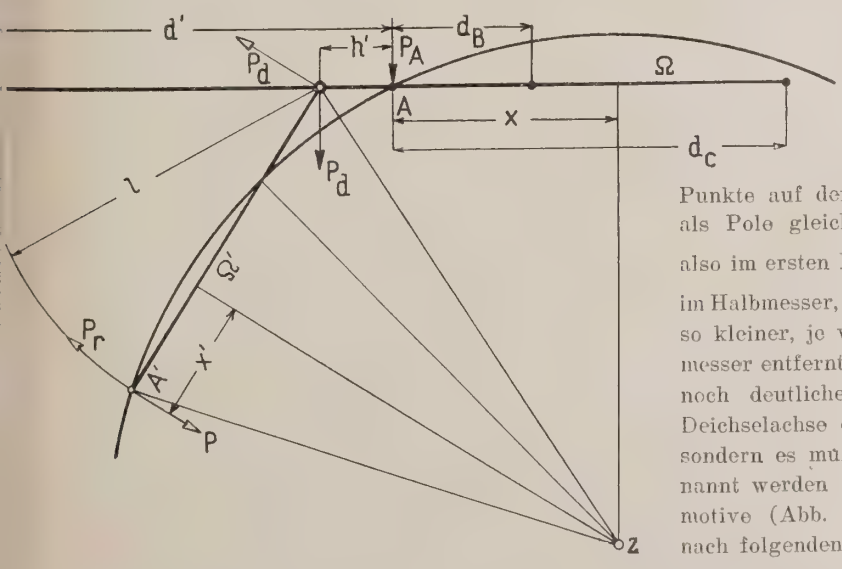


Abb. 4.
1 C - Lokomotive, nur durch Mittellinien dargestellt, so daß s, s' Φ, Φ' nicht eingetragen werden konnten (s. Abb. 2).

[6]) Siehe auch die Fußnote auf S. 4 der Arbeit von Uebelacker.

Nach dem, was oben über die Polverschiebung durch Belastungsstörung und Hohlkehlenanlauf gesagt wurde, kann sie für die Achsgruppe des Hauptrahmens vernachlässigt werden. Bei der Deichselachse muß die Änderung der Belastungsverteilung berücksichtigt werden, indem man das Außenrad durch $a\frac{Q'}{2}$ und das Innenrad durch $(2-a)\frac{Q'}{2}$ belastet annimmt. Die zugehörigen Reibungen sind $a\frac{\Phi'}{2}$ und $(2-a)\frac{\Phi'}{2}$, worin $\Phi' = \mu Q'$ ist. Die Veränderliche s' werde in den Gleichungen für die Deichsel vom Aufstandspunkt des Außenrades her gerechnet. Man könnte nun fürchten, daß die unter 1) schon behandelte Hohlkehlenreibung, die auch am Außenrad der Deichsel auftritt, deren Pol merklich verschieben könnte. Dieser Einfluß muß ja bei einer Deichselachse größer sein, als bei einer Gruppe von Achsen. Diese Hohlkehlenreibung wie in Gl. 26 meines Aufsatzes „Spurerweiterung oder nicht?", anzusetzen, wäre nicht schwer, die Auflösung aber wegen der neu hinzukommenden Veränderlichen außerordentlich umständlich. Die Reibung kann aber unbesorgt auch für das Außenrad der Deichsel angesetzt werden, als ob sie am glatten Umfang erfolgte. Die Ungenauigkeit, die auf diese Weise entsteht, ist für die hier vorhandenen Verhältnisse $\frac{s}{x}$ (siehe später) geringfügig. Wenn nämlich die Radbelastung $\frac{Q}{2}$ ist, so ist der Reibungswiderstand bei Gleiten auf dem glatten Radumfang $\mu\frac{Q}{2}$, bei Gleiten in der Hohlkehle nach S. 431 Sp. 1, oben, meines Aufsatzes „Spurerweiterung oder nicht?"

$$\mu L \sqrt{\frac{x^2+s^2}{\left(\frac{x}{\sin\psi}\right)^2+s^2}} = \mu L \sqrt{\frac{1+\left(\frac{s}{x}\right)^2}{\left(\frac{1}{\sin\psi}\right)^2+\left(\frac{s}{x}\right)^2}}$$

(Abb. 3). Nun ist L im allgemeinen etwas größer als $\frac{Q}{2}$. Dies wird klar, wenn man sich die Kraftverteilung im Anlaufpunkt für verschiedene denkbare Werte ψ, μ, P' aufzeichnet. Die Wurzel aber ist immer kleiner als 1. Jene Reibungsgröße kann also größer oder kleiner als $\mu\frac{Q}{2}$ ausfallen. Wenn x sehr groß, $\frac{s}{x}$ also sehr klein ist, kann man den Ausdruck $\mu L \sin\psi$ schreiben. Er ist dann immer $< \mu\frac{Q}{2}$. Wenn x sehr klein, $\frac{s}{x}$ also sehr groß ist, kann man ihn schreiben μL. Dann ist er immer $> \mu\frac{Q}{2}$ oder sehr wenig kleiner. Bei einer Deichselachse hat, wie sich noch zeigen wird (S.1173), $\frac{s'}{x}$ mittlere Werte, und jener Ausdruck ist von $\mu\frac{Q}{2}$, hier also $\mu a\frac{Q'}{2}$, wenig verschieden. Wir denken uns also einstweilen zur Ermittlung der Deichseleinstellung und Kräfte die Einpunkt- durch die Zweipunktberührung ohne Reibung an der Schienenflanke ersetzt.

Es bedeute nun P_r die Federspannung der Rückstellvorrichtung, l die Deichsellänge; alles weitere wird aus der Abb. 4 deutlich. Die beiden P_d (Druck und Gegendruck) bilden nur wegen der verzerrten Zeichnung einen von 180° wesentlich verschiedenen Winkel miteinander. Dann lauten die Gleichgewichtsbedingungen für die 1 C Lokomotive unter der Voraussetzung, daß nur die Deichselachse und die erste der im Hauptrahmen liegenden Achsen anlaufe:

Für den Hauptrahmen

$$10.\quad P_r(l+h'+x)+P_d(h'+x)+P_A x - \sum_A^C \Phi\sqrt{s^2+(x-d)^2} = 0$$

$$11.\quad P_A = \sum_A^C \Phi \frac{x-d}{\sqrt{s^2+(x-d)^2}} - P_r - P_d$$

Für die Deichsel

$$12.\quad P x' - P_r x' + P_d(l-x') - a\frac{\Phi'}{2}\sqrt{s'^2+x'^2} - (2-a)\frac{\Phi'}{2}\sqrt{(1{,}500-s')^2+x'^2} = 0$$

$$13.\quad P = a\frac{\Phi'}{2}\frac{x'}{\sqrt{s'^2+x'^2}} + (2-a)\frac{\Phi'}{2}\frac{x'}{\sqrt{(1{,}5-s')^2+x'^2}} + P_r + P_d$$

Für die Beziehungen der Polweiten x und x' von Hauptrahmen und Deichsel gilt

$$14.\quad x' = \frac{l}{2} - \frac{h'+2x}{2l}h' \quad ^{7})$$

Die Mehrbelastung des Außenrades der Deichselachse kommt im Falle der 1 C durch das von P_d und P_r ausgeübte Kippmoment zustande. $P_d + P_r$ ist eben die auf S. 1170 erwähnte an den Hauptrahmen weitergegebene Kraft. Wenn jene Kräfte in der Höhe H über S 0 angreifen und wenn man bedenkt, daß die Erhöhung des Schienendruckes des mit $a\frac{Q'}{2}$ die Schiene belastenden Außenrades $\frac{Q'}{2}(a-1)$ ist, so ergibt sich $\frac{Q'}{2}(a-1).1{,}5 = (P_r+P_d)H$

$$15.\quad a = 1 + \frac{(P_r+P_d)H}{1{,}5\,\frac{Q'}{2}}$$

Endlich ergibt sich, da die Summe der die Deichselräder drehenden Momente = 0 sein muß, mit der annähernden Annahme gleicher Laufkreise am Außen- und Innenrad (Abb. 5)

$$a\frac{\Phi'}{2}\frac{s'}{\sqrt{s'^2+x'^2}}r - (2-a)\frac{\Phi'}{2}\frac{1{,}5-s'}{\sqrt{(1{,}5-s')^2+x'^2}}r = 0.$$

$$16.\quad \text{Also}\quad \frac{a}{2-a}\frac{s'}{\sqrt{s'^2+x'^2}} - \frac{1{,}5-s'}{\sqrt{(1{,}5-s')^2+x'^2}} = 0$$

In der Abb. 6 ist die Abhängigkeit zwischen x' und s' nach dieser Gleichung für verschiedene Werte von a dargestellt. Dieses Bild erleichtert die Berechnung bestimmter Fälle bedeutend, besonders, wenn man es durch ein zweites Bild ergänzt, das die Abhängigkeit der Größe s' von a bei gegebenem x' darstellt. Die Abb. 6 wird uns auch noch für andere allgemeine Schlüsse gute Dienste leisten. Die $s' = f(a,x')$ Linien in Abb. 6 bestehen je aus zwei symmetrischen auf der Seite der + und der — x' Werte verlaufenden Ästen. Der Einfachheit halber sind nur die Äste auf der + x' Seite dargestellt. Wenn a den Grenzwert 2 erreichen würde, so würde die Linie mit der x'-Achse zusammenfallen.

---

[7]) Jahn „Der Lauf von Eisenbahnfahrzeugen durch Gleiskrümmungen" S. 35 Gl. 45. Derartige Gleichungen konnten an dieser Stelle nicht neu abgeleitet werden. Um solche Hinweise auf mein Buch möglichst kurz zu geben, werden sie von nun an in der Form „Krümmungslauf S. 35" oder ähnlich gegeben werden. Leider konnte die Bezeichnungsweise in diesem Aufsatz, jenem Buch und in anderen angezogenen Arbeiten keine ganz einheitliche sein.

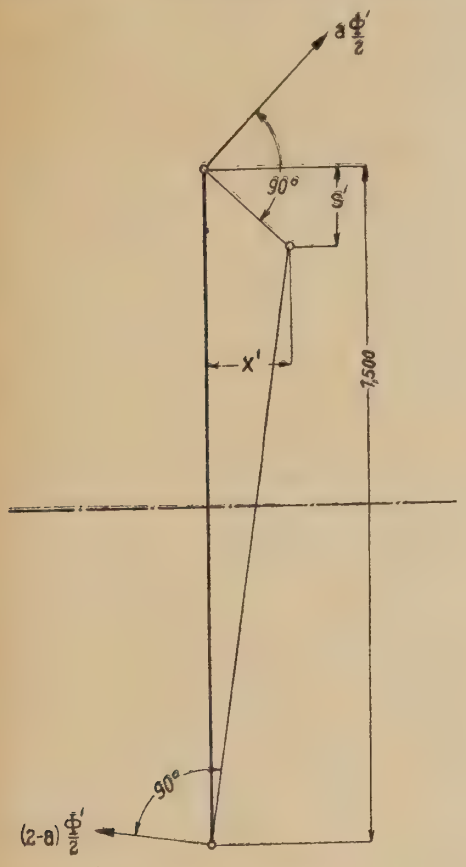


Abb. 5.
Die Deichselachse.

Wenn a = 1, die Belastung also gleichmäßig verteilt ist, so wird die Linie zu den beiden senkrecht aufeinanderstehenden Achsenstücken A' O und O M. Jede Linie stellt den geometrischen Ort für den Pol bei einem bestimmten an der Linie vermerkten Wert a dar. Die Linien haben die Eigentümlichkeit, von x' = 0 bis zu etwa x' = ± 0,1 fast völlig gradlinig zu verlaufen. Nur, wenn a sehr wenig von 1 verschieden wäre, würde die Krümmung merklich werden. Die gleitende Bewegung des Außenrades ist also, wenn man die in der Wirklichkeit nicht vorkommenden äußersten Werte von a ausscheidet, stets schräg gerichtet, nämlich ⊥ zu der betreffenden s' = f (a, x') Linie, und zwar für $a \geqq 1{,}05$ unter einem nur unmerklich veränderlichen Winkel, wenn x' zwischen 0 und + 0,1 oder zwischen 0 und — 0,1 schwankt. Man stelle sich nun vor, daß irgendwelche Abmessungen der Lokomotive, also die Deichsellänge, der Radstand der Achsen im Hauptrahmen, deren Einzelbelastungen oder dgl. so geändert werden, daß x' von 0,1 auf 0 abnimmt, ein gewisser Wert von a, z. B. 1,2 aber ungeändert bleibt. Dann behält also die gleitende Bewegung, also auch die Reibungkraft $a \cdot \frac{\Phi'}{2}$ am Außenrande ihre in Abb. 7 für a = 1,2 eingezeichnete Richtung A' 1 fast unverändert bei. Diese Richtung gilt im besonderen für ein unendlich kleines + x'. In dem Augenblick, in dem x' = 0 erreicht wird, bleibt dieser Zustand auch noch bestehen, aber $a \frac{\Phi'}{2}$ bleibt nun keine durch Bewegung hervorgerufene Reibungskraft mehr, sondern wird ein in der Oberfläche wirkender Gegendruck, denn das Außenrad führt nun keine Gleitungen mehr aus, weil der Pol sich in seinen Aufstandspunkt verschoben hat. Die Gl. 12 und 13 gelten nicht mehr, weil jener in der Oberfläche liegende Gegendruck nicht mehr die Größe $a \frac{\Phi'}{2}$ zu haben braucht, sondern auch kleinere Werte annehmen kann. Statt neue Gleichungen aufzustellen, kann man folgende Überlegung anstellen: Abb. 7 stellt den Fall dar, das x' infolge der oben angedeuteten Änderungen einzelner Abmessungen soeben = 0 geworden ist. Jetzt kann die Kraft am Radumfang, da sie wegen Fortfalls der Gleitbewegungen $< a \frac{\Phi'}{2}$ werden kann, alle Lagen A' 1, A' 2 . . . . A' n zwischen den beiden $a \frac{\Phi'}{2}$ annehmen, die als Lote auf dem + und dem — Ast der s' = f (a, x') Linie errichtet wurden, ohne daß das Gleichgewicht gestört wird.

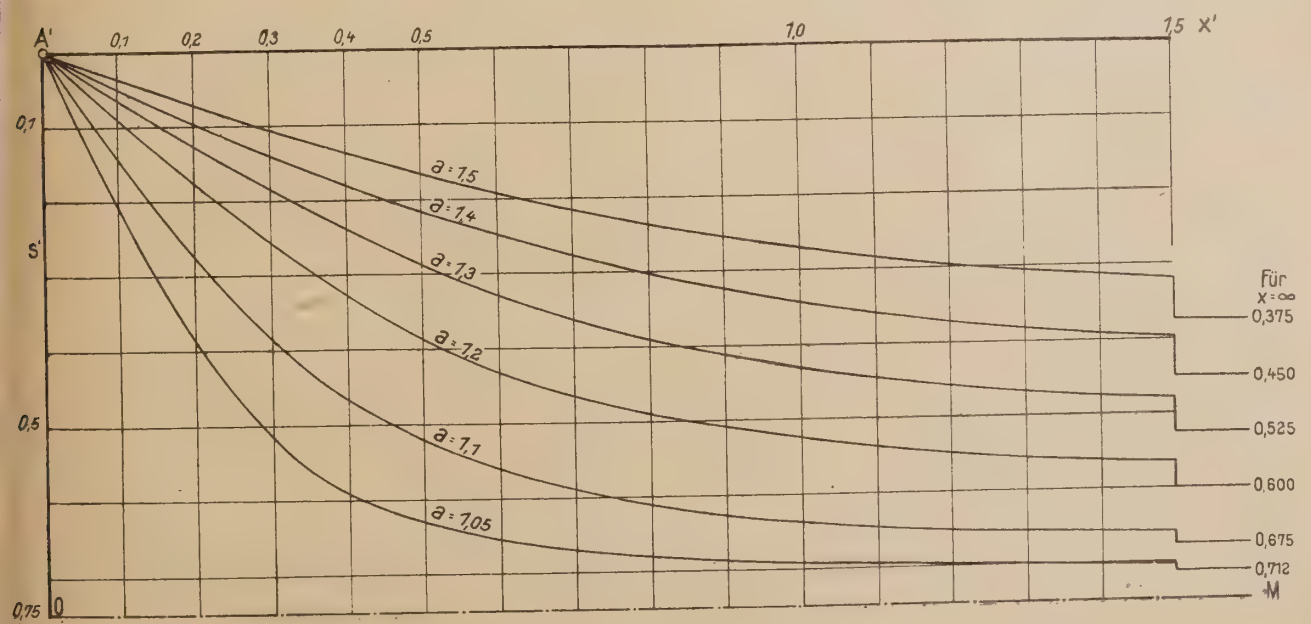


Abb. 6.
Die s' = f (a, x')-Linien.

Man sieht nämlich, daß in allen diesen Lagen die Seitenkraft der Reibungskraft am Reifen in der Längsrichtung $(2-a)\frac{\Phi'}{2}$ bleibt, nämlich = der bei $x' = 0$ nach Größe und Richtung unveränderlichen Umfangskraft am Innenrad. Die Seitenkraft in der Querrichtung ändert sich allerdings. Man hat sich aber nun vorzustellen, daß die Richtkraft P jeweilig um den gleichen Betrag zunehme, um den jene abnimmt und umgekehrt. Das Gleichgewicht bleibt dann erhalten. Man kann diese Vorgänge auch an-

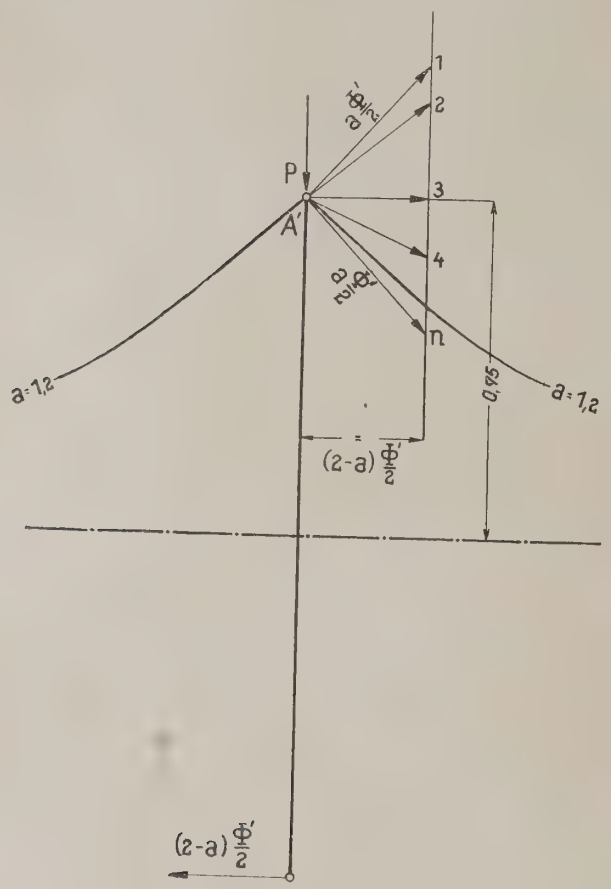


Abb. 7.
Der Zustand $x' = 0$.

ders darstellen: In dem Augenblick, in dem x' infolge jener Änderungen der Lokomotivabmessungen = 0 geworden ist, ist das ganze Gebilde statisch unbestimmt geworden, weil im Aufstandspunkt des Außenrades keine Reibungskraft mehr auftritt, deren Größe bekannt ist. Statt dessen herrscht dort jetzt ein unbekannter Gegendruck $< a\frac{\Phi'}{2}$, der außer der Richtkraft wirkt. Wie sich jener und diese auf Lauffläche und Spurkranz verteilen, aus den elastischen Eigenschaften von Rad und Schiene zu berechnen, ist natürlich ganz unmöglich. — Dies ist das mechanische Bild der Vorgänge. In Wirklichkeit wird, wenn $x' = 0$ ist, die Reibungskraft in raschem Wechsel zwischen den Lagen A' 1 und A' n pendeln. Wer den Dingen weiter nachgeht, wird finden, daß dieser Zwiespalt zwischen Betrachtung und Wirklichkeit entsteht, weil das Rad nicht in einem Aufstands p u n k t, sondern in einer sehr kleinen Fläche den Schienenkopf belastet, so daß die Drehung um ihn doch unter Gleitungen erfolgt.

Wenn jene Änderungen der Lokomotivabmessungen, d auf $x' = 0$ führten, im gleichen Sinne fortgeführt werde so ändert x' sein Vorzeichen. Der Pol tritt auf die Vorde seite der Achse über. Die Reibungskraft am Reifen geht i gleichen Augenblick endgültig in die Richtung A' n übe Die Richtkraft P aber wechselt, indem $x' = 0$ durc laufen wird, ihren Wert, indem in Gl. 13 der We $\frac{x'}{\sqrt{s'^2 + x'^2}}$ aus einer gewissen positiven Größe in d negative übergeht. P' hingegen erleidet keine Änderun weil sich, wie oben gezeigt, beim Durchlaufen der Stellun $x' = 0$ die gleichzeitigen Änderungen der Reibungsseiten kraft und der Richtkraft aufheben (vgl. später Gl. 17

Wir können nun zur Einpunktberührung zurückkehren Die Richtungsänderung der Reibungskräfte am Reife haben wir uns ganz ähnlich wie in Abb. 7 mit A' 1, A' . . . . dargestellt zu denken. In Gl. 4 treten, wenn de Pol vor die Achse tritt, die unteren statt der oberen Vor zeichen in Geltung. ψ aber ändert seinen Wert, das Ra gleitet in der Hohlkehle tiefer. Der Vorzeichenwechse und die Änderung von ψ heben sich auf: P' bleibt un geändert.

1 C Lokomotive. Achsdruck jeder angetriebenen Achse 15 t, der Laufachse 12 t, Radstände von der Lauf achse beginnend: 2,3; 2,0; 1,7. Deichsellänge $l = 1{,}813$ m Rückstellkraft $P_r = 2414$ kg, H für die Deichsel = 0,6 Wenn man diese 1 C einmal mit Hilfe der Gleichungen 1 bis 14 mit $a = 1$, also ohne Berücksichtigung der gestörten Lastverteilung an der Deichselachse berechnet und sodann mit Hilfe der Gl. 10 bis 16, also mit Berücksichtigung jener, so erhält man

x	P_A	a	2 − a	x'	s bzw. s'	P	P
3,173	1000	1	1	− 0,012	0,750	3605	1239
3,180	1306	1,221	0,779	− 0,013	0,011	1963	960

Durch Einsetzen dieser Werte in die genannten Gleichungen kann man sich von der Richtigkeit überzeugen[8]).

Bei einem Vergleich der ohne und mit Berücksichtigung der Belastungsstörung gefundenen Ergebnisse findet man folgendes: Die Polweiten der im Hauptrahmen liegenden und der Deichselachse erfahren nur eine ganz geringfügige Änderung von wenigen mm. Sehr erklärlicherweise erfährt der Druck am Deichselende P_d eine merkliche Verminderung von 22 %. Die Vermehrung der Richtkraft P_A an der ersten festen Achse beträgt 30 %. Wenn der Pol wie im vorliegenden Falle vor der Deichselachse liegt, fällt ihre Richtkraft P fast auf die Hälfte, erhöht sich aber sprunghaft, wenn x' positiv wird, also der Pol hinter die Deichselachse tritt, wie oben geschildert wurde. Es ist das ein Grund mehr, der gegen diese Pollage, also gegen lange Deichseln spricht. Jene Abweichungen der Ergebnisse der gewöhnlichen Berechnungsart gegenüber einer genaueren, welche die Störung der Gewichtsverteilung berücksichtigt, werden aber um so geringer, je weiter sich x' von 0 entfernt, weil dann, wie Abb. 6 lehrt, der Pol immer näher an die Längsachse der Deichsel heranrückt. Erheblich geringer werden sie, wenn keine oder nur schwache Rückstellfedern benutzt werden. Man kann zusammenfassend sagen: Die Berücksichtigung der Mehrbelastung des Außenrades einer Deichselachse ist entbehrlich, wenn es gilt, nur die Einstellung des Fahrzeugs, also die

[8]) Über das Rechnungsverfahren s. „Krümmungslauf" S. 36, 104 ff. Bei Berücksichtigung der Belastungsstörung kommen die Bedingungen der Gl. 15 und 16 (Abb. 6) hinzu.

Polweiten, zu ermitteln. Sie ist wünschenswert, wenn sehr starke Rückstellkräfte benutzt werden und man Kräfte, also z. B. die Richtkraft, sehr genau ermitteln will, und zwar um so mehr, je geringer die Polweite der Deichselachse ist. Geringe Polweiten sind aber überhaupt nicht zweckmäßig (s. später S. 1176), sondern negative von einer gewissen Größe, also kurze Deichseln, wie oben angedeutet[9]).

Für eine Deichselachse ist natürlich d in Gl. 6 immer $= 0$. Für ein negatives x', wie es sich oben ergab, also für eine ablaufend gerichtete Deichsel, gibt Gl. 6 mit den unteren Vorzeichen ein großes P'_h (s. die Zusammenstellung unten). Immerhin hat auch diese ihre Entgleisungsgefahr. Man kann natürlich nicht mehr von einer Entgleisung durch Aufsteigen sprechen. Daß aber die Möglichkeit einer Entgleisung besteht, leuchtet ein, wenn man sich z. B. eine übertrieben starke Rückstellfeder eingebaut denkt. Welche Werte in Gl. 4 usw. für x und s einzusetzen sind, kann nun wohl keinem Zweifel mehr unterliegen. Da, wie auf S. 1174 erwähnt, und wie Abb. 6 zeigt, die $s' = f(a,x')$ Linien für $a \geqq 1{,}05$ in dem Gebiete $x' = 0$ bis $\pm 0{,}10$ fast geradlinig verlaufen, so kann man für dieses ganze Gebiet unbedenklich die Werte für $x' = \pm 0{,}10$ einsetzen. Dann ergibt sich z. B. für $\mu = 0{,}25$ und $a = 1{,}2$ mit $s' = 0{,}09$ aus Abb. 6 die der Gl 6 entsprechende Gleichung für jenes Gebiet in der Form

$$P'_h = \frac{1{,}732 \mp \frac{0{,}25}{\sqrt{1 + 0{,}81 \,.\, 0{,}25}}}{1 \pm \frac{1{,}732 \,.\, 0{,}25}{\sqrt{1 + 0{,}81 \,.\, 0{,}25}}} \,.\, 1{,}2\,\frac{Q'}{2}$$

$$= 1{,}073 \,.\, 1{,}2\,\frac{Q'}{2} \text{ und } 3{,}238 \,.\, 1{,}2\,\frac{Q'}{2}$$

P'_h in Einheiten $a\,\frac{Q'}{2}$ für $x' = -0{,}1$ bis $+0{,}1$.

a =	1,05	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5
μ						
0,1	1,483	1,447	1,417	1,404	1,398	1,395
	2,049	2,112	2,165	2,19	2,2	2,208
0,25	1,2	1,125	1,073	1,056	1,048	1,041
	2,725	3,01	3,238	3,385	3,420	3,455
0,35	1,05	0,9675	0,911	0,887	0,875	0,869
	3,41	4,0	4,595	4,895	5,06	5,16

In der Zusammenstellung sind die Werte P'_h im Gebiete $x' = 0$ bis $\pm 0{,}1$ für verschiedene Reibungsziffern und Überlastungsziffern a zusammengestellt und zwar stehen die für ablaufend gerichtete Deichsel unten. Wie nicht anders zu erwarten, ist P'_h für negatives x', also ablaufend gerichtete Achse, sehr groß, so daß in Wirklichkeit eine Entgleisungsgefahr für sie nicht besteht. Die eigentümlichen Verhältnisse im Punkt $x' = 0$ sind oben geschildert worden. Sie äußern sich hier in dem sprunghaften Übergang der Werte P'_h von dem oberen Wert in der Zusammenstellung auf den unteren. Während des Überganges, also bei $x' = 0$, ist auch der Fall denkbar, daß die auf S. 1173 erwähnte und in Abb. 7 dargestellte Reibungskraft am Reifen des Außenrades $\parallel$ der Lokomotivlängsachse verläuft. Dann zeigt eine einfache Kraftzerlegung, daß man statt der Gl. 4 erhält $P' = \operatorname{ctg}\psi \; a\,\frac{Q}{2}$, also $P'_h = 1{,}732\; a\,\frac{Q'}{2}$ (vgl. auch Gl. 9). Da es sich aber, wie auseinandergesetzt, um einen labilen Zustand handelt, darf mit diesem Werte nicht gerechnet werden. Selbst wenn sich für die Deichsel der untersuchten Bauart kleine negative Werte x' ergeben, wird man noch mit dem oberen Wert der Zusammenstellung, also, wenn $\mu = 0{,}25$ und $a = 1{,}2$ ist, mit 1,073 und nicht mit 3,238 rechnen, denn eine geringfügige Änderung einzelner Radbelastungen oder die Änderung der Reibungsziffer an einem einzelnen Rad oder dgl. kann zufällig vorübergehend x' positiv machen.

Zur Bestimmung des Sicherheitsgrades $\frac{P'_h}{P'}$ gegen Entgleisung ist P'_h der Zusammenstellung zu entnehmen oder, wenn $x' > 0{,}1$ oder $< -0{,}1$ aus Gl. 6 zu berechnen. Die tatsächlich vorhandene Kraft P' ist leicht zu ermitteln, wenn man sich an Hand der Abb. 1 mit $h = 0$ ihre Bedeutung vergegenwärtigt. Es ist die vom Rade in der Richtung der Richtkraft P an das Fahrzeug weitergegebene Kraft. Sie ist also gleich der Richtkraft, vermindert um die in ihrer Richtung liegende Seitenkraft der Reibung, kann also, wenn man annähernd die Reibung in der Hohlkehle durch die am glatten Umfang ersetzt, wiedergegeben werden durch den Ausdruck $P' = P -$

$a\,\frac{\Phi_A}{2}\cos\alpha_A$ in unserem Fall also $= P - \mu\, a\,\frac{Q'}{2}\cos\alpha$

$$17. \qquad P' = P - \mu\, a\,\frac{Q'}{2}\,\frac{x'}{\sqrt{x'^2 + s'^2}}$$

Heumann erklärt auf S. 104 seiner auf S. 1169 gewürdigten Arbeit das Wesen der Kraft P' in ähnlicher Weise und faßt sie auch in eine Gleichung, die der obigen entspricht, aber mit $a = 1$. Er entwickelte dann, wie auf S. 1170 gesagt, den Begriff der Belastungsstörung, berechnet aber schließlich doch P' ohne Begründung mit der Annahme $a = 1$. Das vereinfacht die Rechnungen sehr, behaftet sie aber auch mit einer gewissen Ungenauigkeit, die für die von Heumann untersuchten Fahrzeuge zulässig sein mag, hier aber vermieden werden muß.

Man könnte auch gegenüber der Gl. 17 das Bedenken haben, daß ihre Genauigkeit dadurch beeinflußt wird, daß in dem zweiten Summanden rechts die Annahme einer Reibung am glatten Radumfang steckt. Nun ist diese Reibung aber, wie schon auf S. 1172 auseinandergesetzt wurde, bei einer Größe von $\frac{s'}{x'}$, wie sie für eine Deichselachse üblicher Anordnung nach Abb. 6 zutrifft, nicht erheblich von der in der Tat vorhandenen Hohlkehlenreibung verschieden. Außerdem würde, wenn man mit ihrem etwas größeren oder kleineren genauen Werte (S. 1172) rechnete und ihn statt des angenäherten $\mu a\,\frac{Q'}{2}\,\frac{x'}{\sqrt{x'^2 + s'^2}}$ in Gl. 17 einsetzte, auch P um fast den gleichen Betrag größer oder kleiner ausfallen. Die Differenz beider in Gl. 17 würde mit größter Annäherung die gleiche bleiben.

Gl. 17 gibt für die auf S. 1174 berechnete 1 C Lokomotive mit Berücksichtigung der Belastungsstörung

$$P' = 1963 - 0{,}25 \,.\, 1{,}221 \,.\, 6000\,\frac{-0{,}013}{\sqrt{0{,}013^2 + 0{,}011^2}} = 3364$$

Aus der Zusammenstellung auf S. 1175 ergibt sich für $\mu = 0{,}25$ und $a = 1{,}221$, wenn man zur Sicherheit wegen der sehr

[9]) S. auch „Krümmungslauf" S. 104 bis 107 und Zusammenstellung.

kleinen Polweite x' nach dem auf S. 1175 Gesagten mit den Werten für + 0,1 statt für — 0,1 rechnet, mit Interpolation $P'_h = 1{,}069 \cdot 1{,}221 \frac{Q'}{2} = 7840$; also ist der Sicherheitsgrad gegen Entgleisung $= \frac{7840}{3364} = 2{,}33$. Wenn die Belastungsstörung nicht berücksichtigt wird, ergibt sich $P' = 3605 - 0{,}25 \cdot 6000 \cdot \frac{-0{,}012}{\sqrt{0{,}5625 + 0{,}000144}} = 3605 + 24 = 3629$. Das zulässige P'_h für $\mu = 0{,}25$ und $x' \sim 0$ ist nach Gl. 9 $1{,}732 \frac{Q'}{2} = 10392$. Der Sicherheitsgrad ist also bei dieser vereinfachten Rechnung $\frac{10392}{3629} = 2{,}86$, d. h. zu groß. Im Vergleich der Zahlen 2,33 und 2,86 kommt die wichtige Tatsache zum Ausdruck, daß zwar die Sicherheit der Deichselachsen gegen Entgleisung groß ist, aber doch nicht so groß, wie man zunächst annehmen möchte. Diese Tatsache hat ihren letzten Grund in dem eigenartigen Gesetz, das für den Wert $\frac{x'}{s'}$ gilt und das in Abb. 6 zum Ausdruck kommt. Jedenfalls muß bei der Ermittlung der Entgleisungsgefahr für Deichselachsen unbedingt die Belastungsstörung berücksichtigt werden. Wenn man mit dem negativen Wert von x' rechnen dürfte, so erhielte man extrapolierend $P'_h = 3{,}28 \cdot 1{,}221 \cdot 6000 = 24000$ und den Sicherheitsgrad $\frac{24000}{3364} = 7{,}14$. — Es muß hier eine kleine Schwierigkeit erwähnt werden. Wenn man, wie oben geschehen, zur Sicherheit mit positivem x' rechnet, so müßte eigentlich auch P' für diese geänderte Pollage statt der Zahl 3364 eingeführt werden. Da aber nach dem auf S. 1175 Gesagten die Änderung der Pollage durch eine Störung entstanden sein soll, so ist ein solcher Wert von P' schwer zahlenmäßig zu fassen. Man kann unbedenklich den anderen beibehalten. — Eine Verkürzung der Deichsel bewirkt eine Vergrößerung von x' im negativen Sinne, wenn die Radstände ungeändert bleiben.

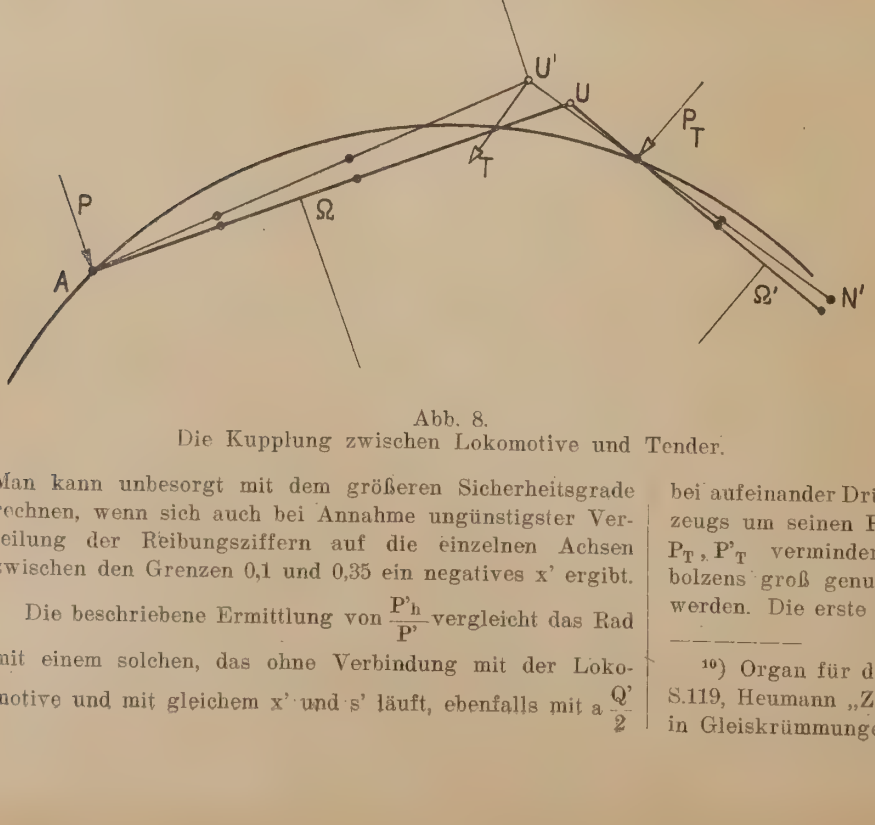


Abb. 8.
Die Kupplung zwischen Lokomotive und Tender.

Man kann unbesorgt mit dem größeren Sicherheitsgrade rechnen, wenn sich auch bei Annahme ungünstigster Verteilung der Reibungsziffern auf die einzelnen Achsen zwischen den Grenzen 0,1 und 0,35 ein negatives x' ergibt.

Die beschriebene Ermittlung von $\frac{P'_h}{P'}$ vergleicht das Rad mit einem solchen, das ohne Verbindung mit der Lokomotive und mit gleichem x' und s' läuft, ebenfalls mit a $\frac{Q'}{2}$ belastet und einer Kraft P' ausgesetzt ist. Man kann einwenden, daß unter der Lokomotive eine Zunahme von I i. a. a vergrößern werde. Aber a wächst nicht, wenn die Zunahme von P' durch die anlaufende Achse selbst verursacht wird. — Berechnet man $\frac{P'_h}{P'}$ mit wechselnden Reibungsziffern, wechselnder Lastverteilung usw., so ergibt sich ein kleinster Wert. I. A. wird er bei größter Reibungsziffer und kleinster Laufradbelastung eintreten.

Der Einfluß der Kupplung zwischen Lokomotive und Tender.

Während die Bauweise fast aller wesentlichen Bestandteile der Lokomotive wenigstens der Wirkung nach allmählich in der ganzen Welt ziemlich einheitlich geworden ist, besteht auf dem Gebiet dieser Kupplungen noch eine große Mannigfaltigkeit. Daraus ist wohl zu schließen, daß auch die Anschauungen über ihre Wirkungsweise noch recht stark voneinander abweichen. Und doch ist der Gegenstand wichtig! Dies gab noch einen besonderen Anlaß für die folgende Betrachtung. Wenn nicht das Gegenteil bemerkt ist, gelten die Betrachtungen für den Lauf im Kreisbogen nach Erreichung des Beharrungszustandes — nicht für den Lauf im Übergangsbogen. Diesem soll gelegentlich eine eigene Betrachtung gewidmet werden.

Die Kupplung zwischen Lokomotive und Tender erzeugt unter gewissen Umständen Seitenkräfte, die die Richtkraft am führenden Rad der Lokomotive P und die Kraft P' und ebenso am Tender P_T und P'_T und daher auch die Neigung zur Entgleisung erhöhen oder vermindern können[10]).

1. Kupplung in einem Punkt. Wenn man die Stellung der Lokomotive und des Tenders mittels eines der hierfür zu Gebote stehenden Verfahren je für sich untersucht, als ob sie selbständige Fahrzeuge wären, so ergibt der Schnittpunkt der sie darstellenden Graden einen Punkt U, in dem die Kupplung durch einen Bolzen erfolgen kann, ohne daß eine Hinderung dieser zwanglosen Einstellung erfolgt, solange als die Voraussetzungen hinsichtlich Zugkraft, Zentrifugalkraft usw., unter denen jener Punkt ermittelt wurde, erfüllt bleiben (Abb. 8). Der Bolzen in U ist drucklos, und die Polweiten und Richtkräfte behalten die Größen, die sie bei den selbständig laufenden Fahrzeugen haben würden. Dieser Punkt heiße in Anlehnung an eine ältere, freilich etwas anders gedeutete Bezeichnungsweise der „theoretische Kupplungspunkt". Wenn man die Kupplung vor U vornimmt, so ist das nur möglich, wenn man der Lokomotive und dem Tender je eine von der zwanglosen Stellung abweichende Lage A U' und N' U' gibt. Beide streben der zwanglosen Stellung wieder zu und üben dabei aufeinander Drücke aus, die die Schwenkung jedes Fahrzeugs um seinen Pol unterstützen, also die Drücke P, P', P_T, P'_T vermindern. Ist die Vorverlegung des Kupplungsbolzens groß genug, so kann z. B. P_T auf O vermindert werden. Die erste Tenderachse läuft dann frei. Wenn man

[10]) Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen 1913, S. 119, Heumann „Zum Verhalten von Eisenbahnfahrzeugen in Gleiskrümmungen". „Krümmungslauf" S. 50, 119 ff.

Kupplung hinter U vornimmt, so führt eine entsprechende Untersuchung auf eine Vermehrung der Richtkräfte usw. Stets ist zu prüfen, ob und für welche Krümmungen die hintere Lokomotiv- oder eine der Tenderachsen etwa am Innenstrang anläuft. Dann muß der Rechnungsansatz zur Ermittlung der Polweiten und Richtkräfte geändert werden. Die erwähnte Untersuchung der nächst selbständig gedachten Fahrzeuge kann von der Annahme ausgehen, daß die Zentrifugalkraft durch die Überhöhung vollständig oder nur zum Teil ausgeglichen ist. Im letzteren Falle werden die Fahrzeuge nach außen gedrängt, und man erhält, wie leicht einzusehen, einen weiter vorn liegenden theoretischen Kupplungspunkt. Wenn man die nach Geschwindigkeit und Überhöhung größte denkbare überschüssige Zentrifugalkraft einführt, so hat es die Wirkung, daß für geringere Geschwindigkeit der Kuppelbolzen vor dem theoretischen Kupplungspunkt liegt, also günstigerweise die Drücke P, P' P_T, P'_T vermindert werden. Also entwerfe man immer mit großen Überschüssen der Zentrifugalkraft. Es hat das auch den Vorteil, daß man auf wirklich erreichbare Kupplungspunkte, nämlich im Bereich der Zugkästen kommt.

Es muß daran erinnert werden, daß x, x', P, P' vom Beladungszustand des Tenders abhängig sind.

Die Kupplung in einem Punkt ist m. E. die beste, denn sie wird in einfachster Weise der Forderung gerecht, daß schlingernde, entgegengesetzt gerichtete Parallelbewegungen des Lokomotiv- und Tenderendes gegeneinander ausgeschlossen werden sollen. Sie verbindet Lokomotive und Tender in der Längsrichtung zu einem starren Ganzen, so daß die Zuckbewegungen einen Niedrigstwert annehmen. Die teueren und schweren Teile der bei uns üblichen Kupplungen, wie Federn und Stoßpuffer usw. können gespart werden[11]).

2. Kupplung durch Zugeisen. Ein solches umfaßt mit seinen Augen einen Kupplungsbolzen auf der Lokomotive und einen ebensolchen auf dem Tender. Die Querkräfte, die durch eine schwache Schrägstellung dieses Eisens verursacht werden, können vernachlässigt werden. Die oben erwähnten Schlingerbewegungen werden durch die Kupplung selbst nicht mehr verhindert. Um sie auszuschließen, werden benutzt:

A) Stoßplatten mit keilförmigen Stoßflächen und keilförmige Stoßpuffer mit gemeinschaftlicher um einen Bolzen im Bund drehbarer Feder. Es ist dies die bei uns weit verbreitete Anordnung. Liegen die Stoßflächen in dem durch den theoretischen Kupplungspunkt gehenden Querschnitt, so behalten die Puffer ihre Mittellage zur Stoßplatte bei; eine Seitenkraft entsteht nicht. Es gilt im übrigen das unter 1. Gesagte. Liegen die Puffer und Stoßplatten weiter vorn, so entstehen Seitenkräfte, die Puffer behalten aber bis zu einer leicht aus der Neigung der Keilflächen und der Federspannung zu berechnenden Grenzkraft ihre Stellung zur Stoßplatte bei. Wird jene Grenzkraft überschritten, so tritt Verschiebung ein, wobei die Feder stärker angespannt wird usw. Heumann ist der Ansicht, daß die Stoßpuffer nur nach außen gerichtete Seitenkräfte aufnehmen können, die mindestens den Wert $+ F \operatorname{tg}(\alpha \pm \varrho)$, und nach innen gerichtete, die mindestens den Wert $- F \operatorname{tg}(\alpha \pm \varrho)$ haben, worin α die Neigung der Keilflächen mißt, ϱ der Reibungswinkel und F die Federspannung bedeutet. Seine Darstellung läßt die Deutung zu, daß er übersieht, daß der Puffer in der Mittellage Seitenkräfte bis zu $\pm F \operatorname{tg}(\alpha + \varrho)$ aufnimmt, ohne sich zu verschieben und er so in dem eben erwähnten Aufsatz zu dem Schluß kommt, daß unter Umständen keine Gleichgewichtslage möglich sei, und es „zu einem ständigen Druckwechsel an den Tenderpuffern und einer erheblich schwingenden und stoßartig auftretenden Vergrößerung des Lokomotivführungsdruckes“ komme. Ich kann einem solchen Schlusse nicht beipflichten[12]).

B) Ebene Stoßpuffer mit gemeinschaftlicher Feder, wie unter A) und ebene Platten. Beim Einlauf in die Krümmung entstehen mehr oder weniger starke Gegenkräfte durch Reibung der Puffer auf den Stoßplatten. Daß sie erhalten bleiben, wenn das Fahrzeug in der Krümmung läuft, und sogar infolge kleiner störungsweiser Verschiebungen entgegengesetzte Richtung annehmen können, wie Heumann annimmt, halte ich wegen der Erschütterungen durch die Fahrt nur augenblicksweise für möglich. — Die Fahrzeuge laufen also sehr annähernd so, als ob sie im theoretischen Kupplungspunkt gekuppelt wären, d. h. zwanglos.

C) Mittelpuffer an Lokomotive und Tender mit zylindrisch um eine lotrechte Achse gewölbter Fläche und Federung, entweder des Zugeisens oder eines der Puffer (Abb. 9).

Beim Einlauf in die Krümmung entstehen gewisse Reibungsgegenkräfte, die die Richtkräfte erhöhen. Nach Erreichung des Beharrungszustandes beim Lauf in der Krümmung besteht kein statisches Moment mehr, das auf Lokomotive und Tender drehend wirkt, wenn die Wölbungen einen Halbmesser gleich der Entfernung vom zugehörigen Kupplungsbolzen haben[13]). Sind die Wölbungen andere, so entstehen zwar solche Momente, die aber vernachlässigbar klein sind. Über die Möglichkeit von vorübergehend auftretenden Kräften $\pm \mu F$ und zugehörigen Momenten gilt das am Schluß von B) Gesagte.

D) Mittelfeder (Abb. 10). Die Eigentümlichkeit dieser Kupplung ist die, daß keine Berührung zwischen Lokomotiv- und Tenderteilen außer an den Kuppelbolzen erfolgt. Die Eigenschaften sind nach dem unter A—C

[11]) Abb. 451 in „Eisenbahntechnik der Gegenwart. Die Lokomotiven“, 1. Auflage und Abb. 651 in der 2. Auflage; ferner die Abb. 494, 495 in Garbe „Die Dampflokomotiven der Gegenwart“; 2. Auflage und Tafel XLII im Engineering 1926 I zeigen Kupplungen, die kinematisch betrachtet, Kupplungen in einem Punkte sind. Freilich haben die beiden zuletzt genannten nicht die denkbar einfachste Form. Auch muß es dahingestellt bleiben, ob bei ihnen der Kupplungspunkt zweckmäßig ermittelt ist.

[12]) Heumann erklärt hierzu: Meine Darstellung ist infolge erzwungener Kürzung unverständlich. Ich habe nicht übersehen, daß die Puffer in der Mittellage Seitenkräfte bis zu $F \operatorname{tg}(\alpha - \varrho)$ aufnehmen. Der von mir in meinem Aufsatz von 1913 nicht angegebene Grund dafür, daß die Tenderkupplungsseitenkraft nicht unter $\pm F \operatorname{tg}(\alpha - \varrho)$ sinken kann, liegt vielmehr darin, daß bei den praktisch vorhandenen und auch nur möglichen Lokomotivbauarten in einer Krümmung die Keilflächen notwendig gegeneinander verschoben sind, und somit die Mittellage, die allein kleinere Kräfte ergeben könnte, nicht möglich ist. Sollte sie unter besonderen Umständen (sehr große Fliehkräfte) doch einmal eintreten können, so würde ein unter Umständen mehrmaliger Durchgang durch die Mittellage und damit eine Änderung der Führungsdrücke und ein Pendeln der Fahrzeuge möglich sein. Die Voraussetzung für den von Jahn erwähnten Schluß ist also eine andere.

[13]) Eine solche in Amerika übliche Form ist dargestellt in „Modern Locomotives“. Published by the Railroad Gazette New York 1901, Abb. 230.

Gesagten leicht abzuleiten. Wenn die Kupplung nicht im theoretischen Kupplungspunkt liegt, wird die Feder auch beim Beharrungslauf in der Kreiskrümmung unsachgemäß, nämlich quer zur Längsachse beansprucht. Über die Richtung der Gegenkraft gilt das bisher Gesagte. Die

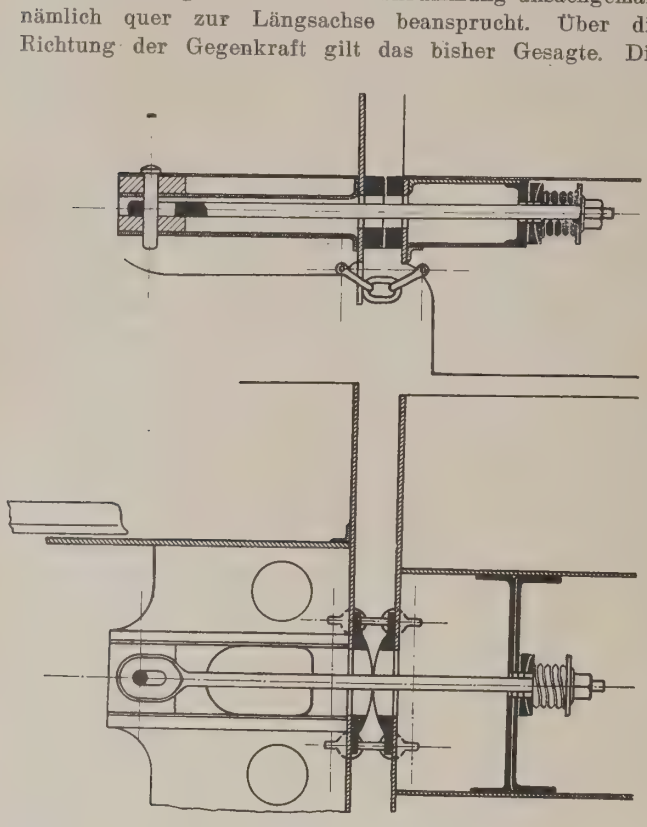


Abb. 9.
Tenderkupplung für 2 C-Lokomotiven der London and South Western Railway.
Nach The Engineer 1918 1. 11.

Größe ist aus dem angedeuteten Grund schwer zu berechnen.

E) Zusammengesetzte Anordnungen aus A bis D. Das unter A bis D Gesagte genügt zur Beurteilung.

Bei den geschilderten Ermittlungen kann man natürlich auch eine bestimmte Zugkraft Z annehmen. Uebelacker hat nachgewiesen, daß dann x eine gewisse Änderung erfährt, und der Pol seitlich herausrückt. Jene Änderung von x ist für den hier vorliegenden Zweck nicht von Belang, weil sie ziemlich klein ist. Das Herausrücken des Poles ist ohne Einfluß.

Wie man sieht, ist die Aufgabe, einen zweckmäßigen Kupplungspunkt zu finden, keine solche, für die es eine Lösung gibt. Sie hängt von den Annahmen betreffend

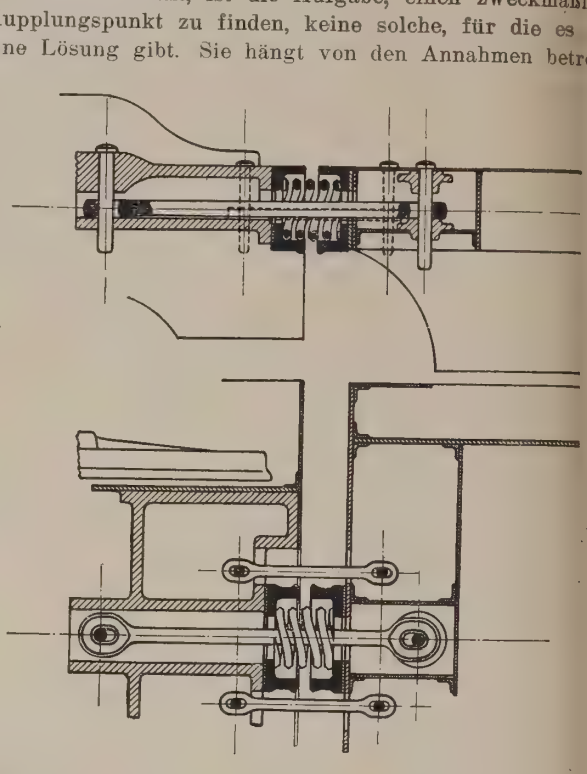


Abb. 10.
Tenderkupplung für 2 BS-Lokomotiven der South Eastern and Chatham Railway.
Nach The Railway Engineer VIII. 1909.

der überschüssigen Zentrifugalkraft, der Zugkraft und des Beladungszustandes des Tenders ab. Auf das Anlaufen der verschiedenen Räder ist sorgfältig zu achten, auch für den gegebenen Entwurf der Lauf durch die Weichenkrümmungen mit ihren Unstetigkeiten zu prüfen und der Rückwärtslauf.

Wenn man nach dem Vorschlag Baeselers keine Spurerweiterung ausführt und die Mittelachsen seitlich verschiebbar macht, so ändert sich nichts Grundsätzliches, aber der Bereich, innerhalb dessen der Kupplungspunkt liegen darf, wird stark eingeschränkt. In engen Krümmungen, zumal Weichenkrümmungen ohne Übergangsbogen ist die Beibehaltung einer mäßigen Spurerweiterung daher erwünscht.

Bücherschau.

— **Darstellende Geometrie des Maschinentechnikers.** Hilfsbuch für den Unterricht an technischen Schulen, zum Selbstunterricht und für den praktischen Gebrauch von Alfred Kirschke, Ingenieur, Gewerbelehrer in Kiel. Dritte Auflage, Neubearbeitung. Drei Teile. München und Berlin 1928. Verlag von R. Oldenbourg. I. Teil: VI, 66 Seiten, Preis geb. 3 RM; II. Teil: 162 Seiten, Preis geb. 5 RM; III. Teil: 136 Seiten, Preis geb. 5,50 RM.

Aus der Praxis des Unterrichts in der darstellenden Geometrie an technischen Mittelschulen hervorgegangen, will das vorliegende Werk in erster Linie als Hilfsbuch für diesen Zweck dienen; es ist aber zum Selbststudium dieses Faches infolge der eingehenden Erläuterungen der Darstellungen sehr geeignet. Es umfaßt das gesamte vorbereitende maschinentechnische Zeichnen; im ersten Teil wird das ebengeometrische Zeichnen behandelt, während die beiden übrigen Teile sich mit dem Projektionszeichnen befassen. Das Endziel des Unterrichts ist die verständnisvolle und selbständige Anwendung der Lehren der darstellenden Geometrie auf die zeichnerische Darstellung von Maschinenbauformen. Eine Auswahl praktischer, mit Maßen versehener Aufgaben, hauptsächlich aus dem Fachgebiet des Maschinen- und Dampfkesselbaues, schließen sich daher jedem Abschnitte des Buches an. Sämtliche Aufgaben sind vollständig gelöst, die Textabbildungen sind groß und vorzüglich wiedergegeben; neben ihnen befindet sich stets ein kurzer erklärender Text, so daß das zeitraubende Nachschlagen gespart wird.

Das Werk kann für den im Titel angegebenen Zweck in jeder Beziehung empfohlen werden, zumal der niedrige Preis dem jungen Maschinentechniker die Anschaffung sehr erleichtert.

Sch.

Frosthügel und Schlagstellen im Eisenbahnbau.

Von Reichsbahnrat **Karl Backofen**, Mitglied der Studienkommission für bautechnische Bodenkunde, Stettin.

Frosthügel und Schlagstellen im Eisenbahnbau sind scheinungen lästigster Art, Schmerzenskinder für die t der Unterhaltung betrauten Stellen. Lästig deshalb, eil sie oft wiederkehren, kaum daß man glaubt, sie entrnt zu haben. Frosthügel treten auf nach scharfem Frost, ben das Gleis oft ohne Übergang an und müssen genau obachtet und „gepflegt" werden, damit sie nicht den trieb gefährden. Schlagstellen, oft gleichzeitig Herde r Anschwellungen im Winter, sind schon von weitem chtbar und daran zu erkennen, daß sie die Schwellen d die Bettung mit einer weißen Schlammschicht überehen. Die Stoßschwellen, denn solche sind es meist, haben cht genügend Unterlage, so daß die Räder schlagen. Die hienenenden gehen auf und ab und pumpen das Feine ch oben und dies an einem Tage vieltausendmal.

Diese lästigen Erscheinungen sind nicht etwa neu. Sie nd schon öfters beschrieben worden. Ihre Ursachen erennt man in der fehlerhaften Beschaffenheit des Bettungsörpers. Die Bettung hat bekanntlich in erster Linie den weck, den Raddruck über die Schienen und Schwelen auf eine größere Fläche zu übertragen. Dies bringt ber bei der praktischen Durchführung einige Unzuäglichkeiten mit sich, so z. B. die mehr oder weniger erielte Elastizität des Gesamtoberbaues, das Verhalten des Vassers zum Druckkörper, sowie zu dem Boden der Bahnrone. Erstere interessiert hier weniger, um so mehr die eiden letztgenannten Beziehungen.

Die Anforderungen an die Bettung sind anderweit schon enügend durchgesprochen worden. Es sei hier nur das Vichtigste wiederholt. Das Gleisbett muß frei von erdigen Bestandteilen und so hart sein, daß es durch die ständigen Beanspruchungen der Fahrzeuge und der Stopfhacke nicht n Staub verwandeln wird. Da die Bettung auch andauernd em Einfluß des Wetters ausgesetzt ist, muß das Material vetterbeständig sein. Verwitterung erzeugt feine und einste Teile, die mit den Produkten der Zermahlung die Vasserdurchlässigkeit der Bettung herabsetzen.

Auf die Durchlässigkeit der Gleisbettung hat aber auch ler Unterbau, auf dem die Bettung, Schwellen und Gleise uhen, den allergrößten Einfluß. Es ist z. B. nicht gleichedeutend, ob er aus Sand, Kies, Felsen, Lehm oder Ton esteht. Bleiben diese Bodenarten trocken, so sind sie gleichermaßen brauchbar. Mit Wasser zusammengebracht, eigen sie hingegen verschiedenes Verhalten. Gemeinhin kann man sagen, daß Sand, Kies und sandreicher (also nagerer) Lehm keinerlei Bindungen mit Wasser eingehen, die die Konsistenz des Unterbaues in schädigender Weise für den Oberbau verändern könnten. Die Haftkraft der einzelnen Teile ist nicht so groß, daß das Wasser hängen bliebe. Anders liegen die Verhältnisse beim Feinsten der Lehme und Tone. Das Wasser wird von der ungeheuren Oberfläche der ein zehntausendstel Millimeter im Durchmesser starken Tonteile kräftig festgehalten und hat eine Schwellung der Masse zur Folge. Die Schienen heben und senken sich stetig, drücken langsam aber sicher immer mehr Wasser in den Unterbau und pumpen das Tongemisch auf die Bettung hinauf. Die Verkettung solcher Umstände führt dahin, daß sich der Verkehrsdruck ungleichmäßig auf den Unterbau verteilt, ungleichmäßig deshalb, weil der Unterbau nicht homogen zu sein pflegt und deshalb genau wie eine Chaussee Schlaglöcher aufweist. Mit anderen Worten verändert sich das Verhältnis des Flächendruckes zur Einsenkung (Bettungsziffer) sprunghaft. Weiterhin verschlammt das Gleisbett zusehends und wird wasserundurchlässig. — Sobald der Schlamm trocknet, bildet er zusammen mit der Bettung eine verhärtete Masse ohne die für den Oberbau so wichtige Elastizität. Das Wasser also, — mit ungeeigneten Bodenarten zusammengebracht, kann ganze Strecken „krank" machen und verstärkt bei ungeeignetem Bettungsmaterial die verheerenden Wirkungen.

Frosthügel oder Frostbeulen gehen mit diesen Wirkungen Hand in Hand. Sie treten nach starkem Frost plötzlich auf und heben das Gleis unvermittelt in die Höhe. Es tritt im Gleis ein Buckel auf, der für schnellfahrende Züge gefährlich werden kann. Gleich nach ihrer Entstehung keilt man die anschließende Strecke hoch und gewinnt dadurch Rampen. Die Frostbeulen können in gefrorenem Zustand natürlich nicht beseitigt werden.

Solange die Eisenbahn besteht, sucht man den Schlagstellen, Frostbeulen oder Frosthügeln zu begegnen. Als allgemeine Regel gilt, nicht zu weiche Bettung zu verwenden und für Wasserableitung zu sorgen. — Gewiß wird man gerne überall festes Gestein, Porphyr, Basalt u. a. verwenden, aber, wie, wenn z. B. im Verwendungsgebiet nur Moränenmaterial vorhanden ist und anderer Bettungsstoff aus finanziellen Gründen nicht beschafft werden kann? Verhältnismäßig einfach ist es, den Unterbau derartig zu präparieren, daß er nicht nachteilig auf die Bettung wirken kann; doch auch dies ist eine Frage höchster wirtschaftlicher Bedeutung, der besonders bei Neubaulinien in treffendster Weise Rechnung getragen werden kann. — Die Tatsache aber, daß sich „Supp- oder Schlagstellen" trotz eifrigster Reparaturen für Jahrzehnte hielten und als charakteristisch für manche Strecken bezeichnet wurden, legt die Vermutung nahe, daß bei allem guten Willen die Abhilfsmaßnahmen fehlschlagen mußten, da man die Ursachen nicht richtig erkannte, die aber auch keineswegs gegeben sind durch Schlagworte wie: „Die Bettung hat zuviel erdige Bestandteile" oder: „Der Verschleiß der Bettung ist zu groß." Die Bedeutung der Frostbeulen und Schlagstellen ist es wert, daß sie praktisch-wissenschaftlich untersucht werden.

Eine Veröffentlichung von Ing. Pöpke in „Tekn. Tidskrift, Väg och Vatten", 1927, Heft 2, mitgeteilt im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" 1928, Heft 5, sucht die Bildung von Frosthügeln zu ergründen. Pöpke unterscheidet drei verschiedene Arten von Wässern, die bei Frosthügeln beteiligt sind. 1. Oberflächen-, 2. Kapillar-, 3. Schwitzwasser. Zum näheren Verständnis sei hier etwas über diese drei Arten gesagt. Als Oberflächenwasser ist jede Feuchtigkeit anzusehen, die von außen, also von oben in Form von Regen, von der Seite z. B. aus einem überfüllten Graben in das Bahnplanum tritt. — Das Kapillarwasser ist ein Haftwasser, dem die Eigentümlichkeit innewohnt, in den feinsten Poren der Böden hinaufzusteigen. Die Kapillare sind also imstande, die Feuchtigkeit der Unterlage nach oben zu befördern. — Unter Schwitzwasser ist der Niederschlag zu verstehen, der sich bei Temperaturwechsel und feuchter Luft an der Oberfläche des Gesteins im Innern

der Bettung absetzt. — Nach Pöpke sind diese drei Arten Wasser nicht bei jeder Bettungsart wirksam. Das Schwitzwasser, das Kondenswasser z. B. ist nur bei grobem Korn wirksam, also in einer Bettung, die aus Sand, Kies, Kiessand und Schotter besteht. Erreicht das Korn einen Durchmesser von 0,0006 mm, dann tritt Kapillarwirkung ein. Hier ist die Dichte des Materials so groß, daß Wasserdampf nicht hindurch kann und eine Kondenswirkung nicht in Frage kommt. — Gefriert nun die mit Oberflächen-, Kondens- oder Kapillarwasser angefeuchtete Bettung, so treten zwei Erscheinungen auf, die wichtig sind. Die Änderung des Aggregatzustandes erfolgt bei einer Raumvermehrung von 10 %. Außerdem erhöht sich die Wärmeleistungsfähigkeit des Eises um das Dreifache, so daß erhebliche Tiefen von der Schwellung erfaßt werden.

Pöpkes Theorie und Forderung geht dahin, unter der Bettung dichte Lagen von Pappen, Eisenblech u. a. zu verlegen. Damit werde der Bildung von Frostbeulen im Gleise vorgebeugt. Es müßte möglich sein, durch dichte, undurchdringliche Zwischenlagen den Einfluß des Oberflächen- und Kondenswasser auszuschalten. Im Jahre 1914 wurden auf der schwedischen Eisenbahnstrecke Göteborg—Stockholm—Gäfle an vier Stellen in dieser Richtung Versuche angestellt, indem man auf volle Planumsbreite und Längen von 50 bis 200 m Asphaltpappe verlegte. Die Frostbildung konnte jedoch nirgends verhindert werden. Dieser negative Erfolg kann in seiner Bedeutung natürlich nicht übersehen werden, da die Vorbedingungen der Versuche und ihre Durchführungsart nicht bekannt sind.

Dieser Mißerfolg legt aber die Verpflichtung auf, die Bildung und Unmöglichmachung von Frosthügeln zu untersuchen. Diese Untersuchung kann nicht am Schreibtisch oder in Laboratorien erfolgen, sie muß von allen Stellen in die Hand genommen werden, die schon jahrelange Erfahrungen haben. An diese Stellen wende ich mich mit nachfolgenden Ausführungen.

Es gilt, die Beobachtungen einheitlichen Gesichtspunkten zu unterziehen und zu bearbeiten. Es ist erforderlich, die Beobachtungen, Erfahrungen und Methoden zur Beseitigung von Frost- und Schlagstellen, die bis jetzt zu verzeichnen sind, zu sammeln. Wo treten sie auf (Strecke, km-Station)? Befindet sich die Stelle im Einschnitt oder im Auftrag? Ist der Einschnitt feucht? Fließt aus schlecht entwässerten Bahngräben Wasser zu, sind Quellen im Unterbau vorhanden? Ist der Auftrag feucht? (Zu erkennen an: Ausbauchung der Böschung, regelmäßig wiederkehrendes Stopfen des Gleises, Moospflanzen in d Böschung.) In diesem Fall wird sich das Planum in d Unterbau eingedrückt und Mulden für Wasser gebil haben. Hier können gut Frostbeulen und Schlagstellen e stehen. — Liegt die Stelle in nebliger Gegend? Wie w vorhin gesehen haben, trägt das Niederschlag- oder K denswasser, das vor allem bei feuchter Luft wirksam wi zur Aufquellung des Bodens bei. Zweifellos verlang solche Gegenden besondere Vorsorge. — Wann treten d Frostbeulen auf, nach starkem Frost oder bei allmähli wachsender Kälte? Welche Länge haben sie und wie ho stauchen sie die Gleise? Wie tief gehen sie in die Bettu bzw. in den Unterbau hinein? — Brechen die Frostbeul plötzlich zusammen: in der Mitte oder einmal hier, einm dort? Ing. Pöpke nimmt nämlich an, daß Frostbeul als Träger auf zwei Stützen angesehen werden könnte Vielleicht findet sich für diese Hypothese ein Anhalt. I schon ein Versuch mit isolierenden Schichten gemac worden? Welche neue (vielleicht Makadam) werden fi kommenden Winter in die Wege geleitet? — Welches G stein wurde für die Bettung verwandt? Porphyr, Basal Granit, zerschlagener Moränenschutt usw. Eine Prob etwa 5 kg, in einer Blechdose ist beizufügen. Es ist ein möglichst verschmutzte Probe zu entnehmen und die Tie unter Schienenoberkante anzugeben. Außerdem ist ein Probe noch nicht gebrauchten Bettungsstoffes beizufüge Aus der Gegenüberstellung wird man den Grad der Ze mahlung ersehen können. Sehr wichtig ist auch der Feuch tigkeitsgehalt der Schlagstelle und Frostbeule. Zu diese Zweck ist eine Probe in einem Weckglas (1 l) luftdich abzuschließen, indem der Gummiring mit Fett eing schmiert und der Deckel zugebunden wird. Liegt ein Frostbeule vor, so ist ein Stück loszuhauen und in ge frorenem Zustand einzubringen. Der Feuchtigkeitsgehal wird im Laboratorium bestimmt und ist insofern von Wert als er gewisse Beziehungen zur Feinheit der gemahlene Teile hat.

Alle Angaben sollen zusammen mit den Proben nach praktisch-wissenschaftlichen Grundsätzen durchgearbeite werden. Das Ergebnis der Untersuchung wird in der vor liegenden Zeitschrift veröffentlicht.

Dieses Zusammentragen von Beobachtungen und Erfahrungen wird die Frage der Frostbeulen und Schlagstellen einer Klärung bestimmt näher bringen.

Es wird gebeten, die Proben der Schriftleitung dieser Zeitung, sonstige Mitteilungen hingegen dem Verfasser, Stettin, Hohenzollernstr. 8, zuzusenden.

Bücherschau.

— **„Neudeutsche Ausstellungspolitik“**, Vorträge gelegentlich der 1. Mitgliederversammlung des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes am 15. Juni 1928 in Köln, Heft 4, Juli 1928, broschiert 2 RM, Selbstverlag des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes, Berlin W 10, Königin Augusta-Str. 28.

Das Heft enthält den Bericht über den Verlauf der 1. ordentlichen Mitgliederversammlung des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes am 15. Juni 1928 in Köln, sowie den Wortlaut der auf der Versammlung gehaltenen Vorträge. Diese Schrift des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes bildet gleichsam die Fortsetzung des Heftes 2 des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes „Zukunftsaufgaben der deutschen Ausstellungs- und Messepolitik“ (Oktober 1927). Während dort gezeigt wurde, welche Wege in der nächsten Zukunft zur Herbeiführung geordneter Verhältnisse auf dem Gebiete des deutschen und ausländischen Ausstellungswesens eingeschlagen werden müßten, enthält das neue Heft in dem ersten und zweiten Bericht (Berichter: Direktor Hans Kraemer und MinRat. Dr. Mathies) bereits eine Darstellung der Tätigkeit des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes, des Reichskommissariats für Ausstellungs- und Messefragen, des Ausschusses für Ausstellungs- und Messefragen bei der Internationalen Handelskammer seit ihrem Bestehen. Nach einem Rückblick auf die Geschichte des Ausstellungswesens sind in dem 3. Bericht (Berichter: Prof. Dr. Jäckh) in Anknüpfung an den Begriff „Ausstellungspolitik“ die Wünsche zusammengestellt, die für die künftige in positivem Sinne zu leistende Arbeit richtunggebend sein sollten.

Die Entwicklung des Verkehrs in Österreich auf Grund der Kursbücher der Jahre 1918—1928.

Von Regierungsrat Dr. **Emil Weinberg**, Wien.

Wohin wir in Österreich blicken, sehen wir einen gewaltigen Aufschwung der Verkehrsmittel und des Verkehrs. Der heutige Verkehr Österreichs entspricht nicht nur dem Friedensverkehr dieses Landes, sondern er übertrifft ihn sogar teilweise. Die bedeutenden Verkehrsleistungen während des großen Sängerbundesfestes in Wien im Juli dieses Jahres sind noch in allgemeiner Erinnerung.

Das beste Bild des heutigen Verkehrs in Österreich erhalten wir, wenn wir ihn mit dem Verkehr zur Zeit des Zusammenbruches vergleichen und seine allmähliche Entwicklung verfolgen. Das getreue Spiegelbild des Verkehrs eines Landes ist sein Kursbuch. Wir können daher auf Grund des amtlichen Kursbuches leicht die Entwicklung des Verkehrs in Österreich in den letzten zehn Jahren beobachten.

Schon in der Österreichisch-ungarischen Monarchie hat das Handelsministerium ein „Österreichisches Kursbuch" herausgegeben, das die Eisenbahn- und Dampfschiffkurse in Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina und im Okkupationsgebiet enthielt. Dieses umfangreiche Buch verzeichnete nicht nur die Eisenbahnlinien eines Netzes von 46 000 km, von denen 23 000 auf Österreich entfielen, sondern auch die zahlreichen Schiffsverbindungen auf den Flüssen und Seen der Monarchie sowie des Adriatischen Meeres. Auch während des Krieges wurde dieses Buch im großen und ganzen unverändert herausgegeben. Von Strecken, die jeweils im Besitze des Feindes waren, wurden im Fahrplanbilde bloß die Namen der Stationen und die Angabe der Entfernungen in Kilometer gebracht, alles übrige blieb unausgefüllt, z. B. im Kursbuche vom Oktober 1915 bei der Strecke Czernowitz—Russ. Novosielitza. So enthält das Kursbuch auch ein Stück Kriegsgeschichte. Ausgestattet war das „Österreichische Kursbuch" mit einer Übersichtskarte von Europa.

Mit dem Zusammenbruche der Monarchie hatten sich die Voraussetzungen für den Verkehr von Deutschösterreich, wie es damals hieß, vollständig geändert. Die neue Republik verfügte bloß über ein Netz von etwa 6300 km, ihre Grenzen waren nicht überall genau bestimmt, die Grenzbahnhöfe auf den Strecken, die zu den Nachfolgestaaten führten, mußten größtenteils erst geschaffen werden, von der Verbindung mit dem Meere war der neue Staat abgeschlossen. Der Wagenpark der Österreichischen Staatsbahnen, das einzige Verkehrsmittel, mußte unter die Nachfolgestaaten aufgeteilt werden. Die Grundsätze hierfür standen nicht fest. Um sich nicht der Gefahr einer eigenmächtigen Besitznahme durch einen Nachbarstaat auszusetzen, ließen die Nachfolgestaaten die auf ihrem Gebiete befindlichen Wagen die Grenzen nicht überschreiten. Die vorhandenen Verkehrsmittel waren durch den vierjährigen Krieg auf's äußerste in Anspruch genommen, der Verkehr wurde, so gut es eben ging, aufrechterhalten. Überdies erschwerte der damals in ganz Europa eingeführte Paßzwang jede Reise. Dennoch wurde in Österreich das Kursbuch weiter, wenn auch zunächst unregelmäßig, herausgegeben, indem man es den vollständig geänderten Verhältnissen anpaßte.

Im Juli 1919 erschien ein „Deutschösterreichisches Kursbuch", das die Eisenbahn- und Schiffsverbindungen Deutschösterreichs (mit Ausnahme der der deutschösterreichischen Verwaltung entzogenen Gebiete) und von „Liechtenstein" enthielt. Es trug den bezeichnenden Vermerk: „Gültig bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf". Es umfaßte etwa 170 Seiten, enthielt eine Übersichtskarte des neuen Staates und zerfiel in folgende Abteilungen: Wiener Ortsverkehr, Eisenbahnfahrpläne, Schiffahrpläne, Kraftwagenverkehr (mit bloß neun Strecken). Eisenbahnstrecken im deutschen Sprachgebiet, deren staatliche Zugehörigkeit damals noch nicht feststand, waren ohne nähere Angaben über den Zugverkehr angeführt mit der Bemerkung, daß der Fahrplan für die im derzeit besetzten Gebiete liegenden Strecken in einem späteren Zeitpunkte kundgemacht werde, z. B. bei der Strecke Bozen—Meran—Mals. Strecken, die vor dem Kriege mit Schnellzügen befahren wurden, wiesen nur Personenzüge auf, wie die Strecke Wien—Amstetten—Selzthal. Über den Verkehr mit dem Ausland gab das Kursbuch nur ausnahmsweise einige Andeutungen.

Im Jahre 1920 erscheint ein „Österreichisches Kursbuch" mit 190 Seiten, das die Eisenbahn-, Kraftwagen- und Schiffahrtsverbindungen in der Republik Österreich sowie wieder Reisewege nach den benachbarten Gebieten, hauptsächlich nach der Tschechoslowakei und Deutschland, sowie 23 Kraftwagenstrecken enthält.

Das Kursbuch für den Winterdienst 1921/1922 im Umfange von 300 Seiten weist zwei neue Abteilungen auf: die Eisenbahn- und Kraftwagenverbindungen des inzwischen an Österreich angegliederten Burgenlandes. Die Abteilung „Reisewege nach den benachbarten Staaten" verzeichnet bereits Reiseverbindungen von Österreich nach der Tschechoslowakei, Deutschland, der Schweiz, Italien und Jugoslawien. Eine Zusammenstellung der Schnellzugsverbindungen nach dem Ausland gibt Auskunft über die Verbindungen mit den großen europäischen Städten wie Berlin, London, Paris, Amsterdam, Bukarest, Warschau — ein deutliches Zeichen des wiedererwachten Reisebedürfnisses von und nach Österreich. Den Zeitangaben ist das erste Mal die in anderen europäischen Ländern übliche Berechnung nach der 24stündigen Zeit zugrunde gelegt. Der neuen Staatsverfassung entsprechend werden die Bahnen der Republik nicht mehr als Staats-, sondern als Bundesbahnen bezeichnet.

Das Kursbuch des Sommerdienstes 1922 vergrößert seinen Umfang auf 400 Seiten, das des Jahres 1923 auf 480 Seiten. In beiden Büchern ist dem stets wachsenden Eisenbahnverkehre im Inland mehr Raum gewidmet als dem des Auslandes. Die Abteilung „Eisenbahnfahrpläne in den Nachbarstaaten im Sommerdienst 1923" berücksichtigt nunmehr gleichmäßig den Verkehr nach Deutschland, der Schweiz und den Nachfolgestaaten: Italien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, der Tschechoslowakei, Ungarn. Ein großer Teil der jahrhundertelang bestandenen Beziehungen ist offenbar wieder aufgenommen worden.

Das Kursbuch des Sommerdienstes 1924 in der Stärke von etwa 700 Seiten enthält das erste Mal einen Abschnitt über Luftverkehrsverbindungen mit 11 Strecken, von denen vier Wien berühren. Als Betriebsführende der Bundesbahnen ist nunmehr die Generaldirektion der Bundesbahnen angeführt, die an die Stelle des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen getreten ist.

Die Kursbücher der Jahre 1925, 1926 und 1927 weisen gegenüber dem des Jahres 1924 keine größeren Veränderungen auf, allerdings erreichen sie bereits einen Umfang von 800 Seiten. Das Kursbuch des Sommerdienstes 1926 zeigt folgende bemerkenswerte Eigentümlichkeiten: Zur Darstellung des inzwischen gleichfalls stark gewachsenen Eisenbahnverkehrs im Auslande ist bereits mehr Raum erforderlich als zu der des Inlandes. Es ist dem Buche auch ein zusammenhängendes Verzeichnis der Österreich durchlaufenden Personen-, Speise- und Schlafwagen sowie eine Übersichtskarte von Mitteleuropa beigegeben. Der österreichische Kraftwagenverkehr, sowohl der staatliche als der private, hat auffallend zugenommen, so daß zu seiner Darstellung 80 Seiten benötigt werden. Als technische Neuerung des umfangreichen Kursbuches „Sommerdienst 1927" verdient erwähnt zu werden, daß einzelne wichtige Abteilungen behufs rascher Auffindbarkeit auf verschiedenfarbigem Papier gedruckt sind.

Dem letzten Kursbuche, große Ausgabe, „Sommerdienst 1928" im Umfange von 900 Seiten ist nicht nur eine Eisenbahnübersichtskarte von Mitteleuropa, sondern wie vor dem Kriege auch eine Verkehrskarte von Europa beigegeben. Sie enthält die Eisenbahnlinien und Schiffsverbindungen und reicht von Spanien bis zum Kaspischen Meere und von Norwegen bis zur Nordküste Afrikas. Unter dem österreichischen Eisenbahnverkehr werden das erste Mal Seilschwebebahnen, neun an der Zahl, angeführt.

Die Verdichtung und die Zunahme des österreichischen Eisenbahnverkehrs mögen folgende wenige Angaben veranschaulichen: Laut Sommerkursbuch des Jahres 1919 verkehrten täglich auf der Strecke Wien—Linz zwei Personenzüge (und an bestimmten Tagen einzelne Schnellzüge), laut Sommerkursbuch des Jahres 1928 auf derselben Strecke täglich dreizehn Züge (sechs Personen- und sieben Schnellzüge). Dem Verkehr mit Deutschland waren im Kursbuche des Winters 1922 8 Seiten, im Sommerkursbuch 1928 101 Seiten gewidmet.

Zur Darstellung der zahlreichen Österreich durchlaufenden Personen-, Schlaf- und Speisewagen, die größtenteils in das Ausland und von ihm aus verkehren, werden 25 Seiten benötigt. Der Kraftwagenverkehr von ungefähr 180 staatlichen und 200 privaten Linien wird fast demselben Raume dargestellt wie der inländische E bahnverkehr, ein Zeichen seiner sprunghaften Entwick und ein Beweis seines starken Wettbewerbes mit der E bahn im Personenverkehr.

Es war ein weiter Weg vom Kursbuch des Jahres mit 170 Seiten zu dem des Jahres 1928 mit 900 Seiten, dem fünffachen Umfange, das den Eisenbahn-, den I verkehr, den Kraftwagenverkehr und den der Seilschw bahnen umfaßt. Diese Vergrößerung des Kursbuches das Sinnbild des gewachsenen Verkehrs in Österreich seiner Nachbarländer in den letzten zehn Jahren. Er aber in letzter Linie ein Wahrzeichen des Wiederaufb von Österreich.

Der derzeitige Stand des Luftfrachtverkehrs.

Von Hauptmann a. D. **Oefele**, München.

Die Aufgabe des Flugzeugs liegt bekanntlich darin, Menschen und Güter auf weite Strecken wesentlich rascher zu befördern als die erdgebundenen Verkehrsmittel. Dabei kommt es, soweit es sich namentlich um Güter handelt, nicht allein auf die Geschwindigkeit des Transportes selbst, sondern auf die Geschwindigkeit der Beförderung von Haus zu Haus an.

Dieser Aufgabe wird das Flugzeug heute bereits in einem gewissen Umfange gerecht. Das beweist ein Vergleich der in den letzten Jahren erreichten Beförderungsziffern des deutschen Luftfrachtverkehrs. Denn der Zuwachs an bezahlter Luftfracht beträgt im Jahre 1927 gegenüber dem Jahre 1926 170 %. Und im ersten Halbjahr 1928 ist die Leistungsziffer in der Luftfrachtbeförderung im Verhältnis zu derjenigen für den gleichen Zeitraum des vorigen Jahres wieder um annähernd 80 % gestiegen. An manchen Tagen werden in Berlin 2000 bis 3000 kg Fracht verladen.

Diese beachtenswerte Steigerung und schnelle Entwicklung der Luftfrachtbeförderung läßt den berechtigten Schluß zu, daß der Luftfrachtverkehr in ganz kurzer Zeit dem Personenverkehr gleichkommen wird. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß das Frachtgeschäft im Luftverkehr die Rolle spielen wird wie bei der Eisenbahn und dem Schiff. Ein Ersatz für die Eisenbahn oder das Schiff im Frachtverkehr, also ein Massenbeförderungsmittel, wird das Flugzeug in diesem und im nächsten Menschenalter bestimmt nicht werden.

Der Luftverkehr ist in erster Linie Schnellverkehr. Er kann hauptsächlich in Gegenden, in denen die Bodenbeschaffenheit die erdgebundenen Verkehrsmittel zu langen Umwegen zwingt, eine wesentlich kürzere Reisezeit erzielen und im Hinblick auf den Zeitgewinn die höheren Flugpreise nehmen, die zur Deckung der hohen Betriebskosten unbedingt erforderlich sind. Infolgedessen kommen für die Beförderung auf dem Luftwege nur solche Frachtsendungen in Betracht, die auf Grund ihrer Eilbedürftigkeit die hohen Frachtraten vertragen. Ausschlaggebend für die Beförderung einer Sendung als Luftfracht ist also nicht so sehr der Warenwert als vielmehr der Eilwert.

Unter den zur Beförderung gelangenden Luftfrachten erscheinen Erzeugnisse aus der Konfektion, Maschinenteile, Leder- und Bijouteriewaren, leicht verderbliche Waren, frische Blumen und Filme am häufigsten. Hervorzuheben sind Transporte von Bruteiern nach Moskau, Kücken aus dem Ruhrgebiet nach der Schweiz und dem Balkan, Frühgemüse aus Frankreich sowie insbesondere Blumen aus Holland und der Riviera nach Deutschland. Auch Tiertransporte kommen häufig vor. So wurden mit den Flugzeugen der Deutschen Luft Hansa schon Schlangen, Eidechsen, Papageien, afrikanische Zugvögel, Affen, Bären, Löwen, Katzen, Zuchthühner, weiße Mäuse usw. befördert. Die individuelle Behandlung der Tiere erstreckt sich bei diesem Lufttransport nicht nur auf vorsichtiges Verladen und stoßfreien Transport, sondern, sofern es gewünscht wird, auch auf die Fütterung der Tiere auf den Zwischenlandeplätzen. Es ist also ein verlässiger Transport der Tiere, die ja zumeist einen ho Wert darstellen, vom Abgangs- bis zum Zielflugha garantiert.

Ein Beweis für die Vorteile und große Bedeutu des Flugzeugs als Eilfrachtbeförderungsmittel ist folgender Fall. Gelegentlich der Hilfsaktion für Nobile beförderte ein Großflugboot der Deutsch Luft Hansa auf der Strecke Kopenhagen—Gothenburg Oslo einen Motor, der für ein schwedisches Flugzeug Nobile-Hilfsexpedition bestimmt war. Dank der Schnell keit des Flugzeugs traf die Frachtsendung so rechtzei in der norwegischen Hauptstadt ein, daß die Weit beförderung nach Spitzbergen noch am gleichen Abe erfolgen konnte. Auf anderem Wege hätte der Motor nic rechtzeitig in Oslo eintreffen können.

Ungünstig auf die Frachtfrequenz wirkt sich heute no der Umstand aus, daß die Startzeiten der Verkehrsflugzeuge, die Personen und Fracht gemei sam befördern, vom Gesichtspunkt des Personenverkeh festgesetzt werden müssen. Die Anforderungen, die d Reisepublikum und die Frachtversender an die Beförd rung im Flugzeug stellen, sind aber voneinander ga verschieden. Der Reisende hat ein Interesse daran, mö lichst bequem zu reisen; er wird, wenn er ein weiter Ziel erreichen will, einen Start in den Morgenstunden m in Kauf nehmen. Für den Frachtverlader dagegen h der Start in den Morgenstunden wenig Zweck, sofern sich um Orte handelt, die auch mit der Bahn am Vo mittag erreicht werden, wenn die Sendungen am Voraben aufgegeben werden. Die für die Frachtauflieferer günstig sten Startzeiten liegen deshalb bei kurzen Strecken seh viel später als beim Personenverkehr, bei langen Strecke dagegen sehr viel früher, d. h. in den Nacht- oder erste Morgenstunden. Auf allen Strecken, auf denen gemeinsam Personen- und Frachtbeförderung stattfindet, muß dahe nach mehrfacher Befliegung der Strecken gestrebt werden Diese mehrfache Befliegung hat den Vorteil, daß all Interessentenkreise erfaßt werden. Denn jede Startzeit ha einen Interessentenkreis, dem sie gelegen ist, und einen dem sie ungelegen kommt.

Um den Luftfrachtinteressenten an Orten ohne Flug hafen den direkten Versand von Luftfrachtsendungen zu ermöglichen, hat die Deutsche Luft Hansa mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Herbst des voriger Jahres den bekannten Vertrag über die kombinierte Beförderung von Gütern auf dem Luft- und Schienenwege abgeschlossen. Durch diesen sog. Flugeisenbahnverkehr (abgekürzt: Fleiverkehr) ist jeder nennenswerte Ort im Deutschen Reich an das internationale Luftstreckennetz angeschlossen und kann daher jeder Luftfrachtinteressent die Vorteile der Luftfrachtbeförderung ausnutzen.

Von großer Bedeutung ist es, daß die Beförderung der Sendungen in diesem Fleiverkehr nach der Wegevorschrift des Absenders erfolgt. Da im Fleiverkehr genau so wie im reinen Luftfrachtverkehr nur eilige Sendungen zur Beförderung gelangen, hat der Ab-

So vielseitig

für jede Art Kontrolle

und trotzdem so einfach, durchdacht, vollkommen und zweckmäßig ist kein anderer Kontroll-Apparat.

DER „KIRNERWÄCHTER"

preiswert u. zweckmäßig, wird in folgenden Ausführungen geliefert:

1. **Für 24 stündige Kontrolle**

RM 60.

Dieser Apparat übt die schärfste Kontrolle — Tag und Nacht — über Ihre wertvollen Kraftfahrzeuge und Pferdefuhrwerke aus, vermindert Betriebskosten, Überstundenlöhne und verhütet ungerechte Vorwürfe. Er übernimmt aber auch die Überwachung der Türen und Tore Ihrer Werkstätten, Lagerräume, Büro- und Fabrikanlagen.
Diese wertvolle Kontrolle erfordert täglich nur eine Minute Zeit und kostet nur 2 Pf.

2. **Für 12 stündige Kontrolle**

RM 80.—

Bei dem Kontrollblatt dieses Apparates weist die Zeiteinteilung nur 12 Stunden gegenüber der 24 stündigen Einteilung des Normalapparates auf. Durch die Verdoppelung des Stundenraumes werden verständlicherweise genauere Zeitbestimmungen vorgenommen. Der Apparat wird daher vorteilhaft als Zeit-Meß-Instrument bei Maschinen jeder Art zur Erzielung höchster Leistungssteigerung und äußerster Rationalisierung verwendet, außerdem als Wächter-Kontrolle.

3. **Für 4 tägige Kontrolle**

RM 75.

Dieser Apparat wird dort erforderlich, wo ein tägliches Wechseln des Kontrollblattes nicht möglich ist, also der 24-Stunden-Apparat nicht genügt. Durch eine sinnreiche Konstruktion erfolgen bei diesem Apparat auf **einem** Kontrollblatt **ohne weitere Bedienung** die täglichen Aufzeichnungen genau so wie bei dem obengenannten, nur spiralenförmig in 4 Umläufen untereinander.

4. **Für 7 tägige Kontrolle**

Ist dagegen eine Kontrolle über **die ganze Woche** erforderlich, wie es besonders bevorzugt wird bei Personen- und Reisewagen sowie Lieferwagen, die längere Zeit unterwegs sind oder bei auswärts stationierten Maschinen, wird man sich zweckmäßig dieses Apparates bedienen. Seine Aufzeichnungen

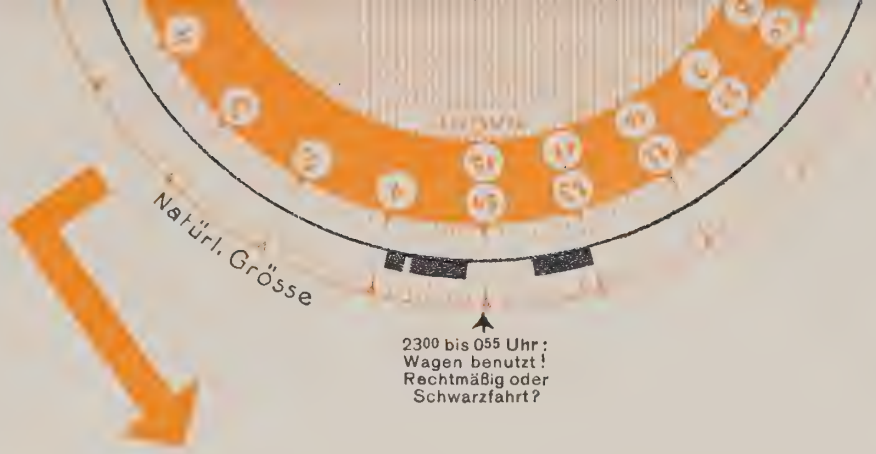
Wirtschaftlichkeit und Leistungssteigerung durch äußerste Nutzung! Allerschärfste und genaueste Überwachung Ihrer sämtlichen Betriebsmittel! Große Ersparnisse Ihrer Unkosten! erzwingen die Aufzeichnungen des

„KIRNERWÄCHTER"

Vollkommen automatische Aufzeichnungen Ohne jede Antriebs-Vorrichtung * Zweckmäßig, unabstellbar, unzerstörbar * Mühelos in der Montage * Anbringung in 2 Minuten, kostenlos

Zur Kontrolle für

Eisenbahnen
Kleinbahnen
Straßenbahnen
Gleisanlagen
Lastkraftwagen
Lieferwagen
Transportkarren
Personenkraftwagen
Autodroschken
Auto-Omnibusse
Postwagen
Feuerwehrfahrzeuge
Sprengwagen
Kehrwagen
Müllwagen
Tankwagen
Traktoren
Trecker
Raupenschlepper
Straßenwalzen
Dampfpflüge
Lokomobilen
Pferdefuhrwerke
Maschinen für die Landwirtschaft
Maschinen für die gesamte Industrie
Förderanlagen
Krane
Drahtseilbahnen
Werkslokomotiven
Fahrb. Kraftstationen
Fahrstühle
Türen und Tore
Flugzeuge



In- und Auslandpatente

Dieses Kontrollblatt gibt Ihnen klar und leicht ablesbar auf das genaueste - Minute um Minute - Bericht über die Tätigkeit Ihrer Fahrzeuge und Maschinen und beantwortet unbestechlich die für jeden Betriebsleiter hauptsächlichsten

Fragen:

Werden meine Wagen u. Maschinen voll ausgenutzt?
Welche Leistungssteigerung kann ich erzielen?
Werden meine Wagen mißbräuchlich benutzt?
Wie erhalte ich genaue Kalkulationsunterlagen und Rentabilitätsberechnung?

2 Stunden angibt. Er zeichnet somit selbst auf 15 Sekunden genau den Beginn und das Ende jeder Tätigkeit und Pause auf. Er kommt besonders dann in Frage, wenn derartig genaue Angaben gewünscht werden und zweckmäßig sind.

DER „KIRNERWÄCHTER"

ist der Hüter Ihrer Interessen. Seine Aufzeichnungen erzwingen Ersparnisse in erheblicher Höhe durch rationelle Ausnutzung Ihrer Betriebsmittel (Fahrzeuge und Maschinen), Beschränkung der Betriebsstoffe, Verhinderung unnötigen Verschleißes und Verminderung der Löhne.

Staatliche und städtische Behörden, sowie erste Firmen der Industrie und des Handels haben dieses voll erkannt und sich zunutze gemacht. Referenzen stehen zur Verfügung.

Verlangen Sie daher in Ihrem eigenen Interesse umgehend unverbindlichen Vertreterbesuch oder kostenlose Zusendung eines Probeapparates. Erst diese werden Sie ganz von den Vorteilen und der Nutzanwendung des **„Kirnerwächter"** überzeugen.

Vertreter:

DEUTA-WERKE
vorm. DEUTSCHE TACHOMETERWERKE G. M. B. H.
BERLIN SO 36
ORANIENSTRASSE 25

nder ein besonderes Interesse daran, daß er den Leitweg rschreiben und infolgedessen selbst dafür Sorge tragen nn, daß seine Sendung unter Ausnutzung aller gegebe- n Verbindungen befördert wird. So wird z. B. ein Inter- ent in Kiel seine Eilsendung nach Madrid auf dem ftweg bis Essen, ab Essen auf dem Bahnweg nach Basel d von dort wieder auf dem Luftweg gehen lassen.

Hauptbedingung für den Flugeisenbahnverkehr ist, daß h die Abfertigung in einer für die Geschäftswelt mög- hst einfachen Weise gestaltet. In dieser Hinsicht ist ne sehr glückliche Lösung dadurch gefunden, daß nur n Formular für die Beförderung auf dem Luft- und hienenweg ausgestellt zu werden braucht. In allen llen genügt ein Luftfrachtbrief in dreifacher sfertigung, wie er auch für die reine Luftfrachtbeförde- ng vorgeschrieben ist. Die Beförderung auf dem Bahn- ge erfolgt als Expreßgut. Zur Berechnung gelangen r die Luftstrecken der Luftfrachttarif der Deutschen ft Hansa und für die Strecken, auf denen Bahnbeförde- ng vorgeschrieben ist, die bahnamtlichen Expreßgut- ife. Außerdem wird eine Behandlungsgebühr erhoben, e nach dem Gewicht der Sendung gestaffelt ist. Die acht kann im Fleiverkehr genau so wie im reinen Luft- chtverkehr vorausbezahlt oder vom Empfänger nach- nommen werden. Nachnahmen sind in unbeschränkter he zugelassen.

Von Wichtigkeit ist, daß im jetzigen Flugeisenbahn- terverkehr zur Zeit die deutschen Reichsgrenzen nur f dem Luftwege überschritten werden können. Dies ngt damit zusammen, daß erst in wenigen Ländern ein mbinierter Verkehr besteht und daher der Übergang ner Fleisendung von einer Bahn zur anderen mangels machungen zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen ch nicht möglich ist. Bis jetzt sind nur in Schweden, lgien und in der Schweiz ähnliche Fleiabkommen wischen den ansässigen Luftverkehrs-Gesellschaften und n Bahnverwaltungen zustande gekommen. Weitere euro- ische Länder sollen dem deutschen bahnbrechenden Bei- iel demnächst folgen. Es wird also wohl in absehbarer eit möglich sein, Sendungen im internationalen Flugeisen- hn-Güterverkehr, d. h. in ganz Europa unter Über- hreitung der Grenzen sowohl auf dem Schienen- wie auf m Luftweg, zu befördern.

In dem Bestreben, der Geschäftswelt die Benutzung des ftfrachttransportes zu erleichtern, hat die Luft Hansa verschiedenen Städten eigene Fracht-Annahme- nd -Ausgabestellen eingerichtet, die an der gün- igsten Stelle im Zentrum der Stadt gelegen sind. Die rteile einer solchen zentral gelegenen Frachtannahme- lle treten gerade im Luftverkehr besonders in die Er- heinung, weil die Flugplätze sich meist in einiger Ent- rnung von der Stadt befinden. Den Interessenten steht aber frei, ihre Sendungen in der Stadt oder auf dem ugplatz anzuliefern bzw. angekommene Sendungen ab- holen. Die Adressen dieser Frachtannahmestellen sind dem von der Luft Hansa herausgegebenen Tarif auf- führt.

Eine weitere, der Entwicklung des Luftfrachtgeschäftes sonders förderliche Neuerung ist die Vereinbarung der utschen Luft Hansa und der Deutschen Verkehrs-Kredit- nk bezüglich des Frachtstundungsgeschäftes. kanntlich betreibt die Verkehrs-Kreditbank im Bereich r Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ein Frachtstun- ngsgeschäft, das dem Handel große Erleichterungen ge- ährt. Diesem hat sich nun die Luft Hansa im Interesse rer Frachtkunden angeschlossen. Das Stundungsverfahren ndet sowohl für den reinen Luftfrachtverkehr als auch r den Flugeisenbahnverkehr statt. Diese Frachtstundung etet den ständigen Kunden der Luft Hansa nicht geringe rteile. Es können dieselben Anweisungen wie für die hnsendungen benutzt werden, so daß den Kunden eine meinsame Abrechnung ihrer Eisenbahn- und Luftfrach- n möglich ist. Außerdem wird durch dieses Verfahren r Verkehrs-Kreditbank eine pünktliche, vierzehntägige rechnung gewährleistet.

Die im Luftfrachtverkehr am meisten benutzten recken sind die Auslandslinien von über 0 km Länge. Unter dieser Entfernung kann sich, be- ndere Fälle abgesehen, ein Frachtverkehr auf dem Luft- wege nicht entwickeln, weil ein Vorteil gegenüber der Eisenbahn, die durch Ausnutzung der Nacht einen großen Vorsprung hat, nicht gegeben ist.

Auf den Auslandsstrecken nach und von Paris und London war schon im vorigen Jahr das Frachtaufkommen so stark geworden, daß auf diesen Linien der verfügbare Laderaum der Maschinen, die der gemeinsamen Beförderung von Personen und Gütern dienten, nicht mehr ausreichte. Es mußten des öfteren Sondermaschinen zur Frachtbeförderung eingesetzt werden und mehr und mehr zeigte sich die Notwendigkeit, auf diesen Linien eine organisatorische Trennung der Personen- und Frachtbeförderung vorzunehmen und neben den normalen Kursflugzeugen, die natürlich auch weiter Güter befördern, reine Frachtflugzeuge einzusetzen.

Mit Beginn des diesjährigen Sommerflugverkehrs wurden daher auf den Auslandslinien von Berlin nach Paris und London, welche die meiste Aussicht auf Wirtschaftlichkeit boten, zwei Spezial-Frachtstrecken eingerichtet, die von Berlin über Hannover, Essen und Köln nach London und Paris führen und auf denen nur Flugzeuge verkehren, die ausschließlich der Post- und Frachtbeförderung dienen. Für die Festsetzung der Startzeiten dieser Frachtstrecken waren im Rahmen der betriebstechnischen Möglichkeiten lediglich die Interessen der Verfrachterkreise maßgebend. Die Frachtmaschinen, welche kurz nach Mitternacht den Berliner Zentralflughafen verlassen und in Hannover, Essen und Köln zwischenlanden, treffen bereits am frühen Morgen in London bzw. Paris ein, so daß die Güter noch am gleichen Tage den Empfängern ausgeliefert werden können. Insgesamt dauert somit die Beförderung der Frachtsendungen von Haus zu Haus nicht mehr als etwa 20 Stunden, da die Auflieferung in Berlin noch spät abends erfolgen kann und zu dem sofortigen Transport die Nachtstunden ausgenutzt werden.

An dieser wichtigen Neuerung nehmen nicht nur die Kunden in Berlin bzw. den Zwischenlandeplätzen teil, sondern alle am eiligen Gütertransport interessierten Geschäftskreise Deutschlands. Denn einerseits sind durch das Streckennetz der Deutschen Luft Hansa von den meisten Städten Deutschlands direkte Flugverbindungen mit Berlin bzw. Hannover, Essen und Köln gegeben. Andererseits kann von den Orten, die noch nicht vom Flugverkehr berührt werden, mit Hilfe des Flugeisenbahn-Güterverkehrs ebenfalls der große Vorteil der neuen Frachtlinien wahrgenommen werden.

Die Erfahrungen, welche mit diesem Spezialfrachtdienst zwischen Berlin und Paris bzw. London gemacht wurden, haben ein sehr günstiges Ergebnis gezeitigt.

Als Spezialfrachtstrecke ist zunächst auch die kürzlich eröffnete Alpenstrecke München—Mailand zu betrachten, die vorerst nur der Frachtbeförderung dient, um vor der Einrichtung des Personenverkehrs noch weitere Erfahrungen zu sammeln. Mit 3½ Stunden Flugdauer über das Hochgebirge hinweg bringt diese Strecke einen außerordentlichen Zeitgewinn. Diese Strecke wird jedoch mit einem dreimotorigen Rohrbach-„Roland"-Flugzeug beflogen.

Eine vollkommene allgemeine Trennung in der Personen- und Güterbeförderung ist bis jetzt noch nicht vollzogen. Doch ist anzunehmen, daß im Laufe der Zeit besondere Frachtkurse auf allen wichtigen Flugstrecken eingeführt werden. Vorläufig werden noch auf allen Strecken, auf denen keine Spezialfrachtstrecken eingerichtet sind, mit jedem Kursflugzeug der Luft Hansa Personen, Fracht und Post gemeinsam befördert, und zwar letztere beiden in einem besonderen Laderaum im hinteren Flugzeugrumpf.

Die Spezial-Frachtflugzeuge, die auf den Spezialfrachtstrecken nach Paris und London eingesetzt sind, genügen allen Anforderungen des Luftfrachtverkehrs. Ein solches Güterflugzeug benötigt weder Sitzgelegenheiten noch Fenster. Aber es muß einen möglichst großen vier- oder rechteckigen Laderaum sowie genügend große Türöffnungen haben, damit auch größere Frachtstücke verladen und auch sperrige Güter unter voller Ausnutzung der Nutzlast befördert werden können.

Diesen Erfordernissen werden die Flugzeuge des Fokker-Typs nach Entfernung der für die Personenbeförderung notwendigen Kabineneinrichtung am besten gerecht. Es ist deshalb eine Anzahl Fokker-F.-III.-Flug-

zeuge in den eigenen Werkstätten der Deutschen Luft Hansa für die Luftfrachtbeförderung zweckentsprechend umgebaut worden. Der Laderaum umfaßt sowohl die ganze Kabine wie auch den kleinen Frachtraum, der ohnehin für diese Zwecke zur Verfügung stand. Der genannte Flugzeugtyp eignet sich für die Luftfrachtbeförderung deshalb besonders gut, weil der Innenraum glatte Wände und einen vollkommen ebenen Boden aufweist, so daß die Li fähigkeit durch irgendwelche vorspringenden Ecken tote Winkel nicht beeinträchtigt wird. Es ist erstaun beim Ausladen dieser Frachtspezialflugzeuge zu beob ten, welche große Gütermenge im Frachtraum Platz den kann. Das Gewicht der gesamten Fracht darf bi etwa 500 kg betragen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eröffnung einer neuen Reichsbahnlinie Dortmund—Münster.** Am 18. Oktober wurde die Neubaustrecke Preußen—Münster (Westf.) als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Amelsbüren, Ascheberg (Westf.), Capelle (Westf.), Davensberg, Werne (Lippe) in Betrieb genommen. Die Strecke bildet eine unmittelbare Verbindung zwischen Dortmund und Münster und wird Sonntags mit sieben, wochentags mit sechs Personenzugpaaren befahren, von denen eins zwischen Münster und Dortmund beschleunigt durchgeführt wird.

Die Strecke (Dortmund)—Preußen—Münster war — wie die „Reichsbahn" mitteilt — ursprünglich als zweigleisige Hauptbahn geplant und ist in ihrem Unterbau (Dämme, Einschnitte, Brücken) auch als solche ausgeführt. Sie sollte zur Entlastung vorhandener Linien und zur unmittelbaren Verbindung der Provinzialhauptstadt Münster mit dem Herzen des westfälischen Industriegebietes dienen. Die Grunderwerbsverhandlungen und sonstigen vorbereitenden Arbeiten begannen im Jahre 1913, der Bau selbst wurde Anfang 1914 in Angriff genommen. Der bald darauf ausbrechende Krieg verzögerte naturgemäß den Baufortschritt erheblich durch ständig steigenden Mangel an tauglichen Arbeitskräften und Baustoffen. Trotzdem wurde, so gut es ging, weitergearbeitet. Der nach dem Kriegsende eintretende und rasch fortschreitende Währungsverfall sowie die Geldknappheit nach der Stabilisierung der Währung häuften die Schwierigkeiten und erschwerten die Mittelbeschaffung schließlich derart, daß der Bau gegen Ende des Jahres 1923 völlig zum Erliegen kam. In den darauffolgenden Jahren beschränkten sich die Arbeiten auf die Ausbesserung laufender Schäden und auf eine notdürftige Unterhaltung zur Verhütung des Verfalls.

Im August 1926 wurde der Bau im Rahmen eines Beschaffungs- und Bauprogramms zur Belebung der Wirtschaft und Bekämpfung der Arbeitslosigkeit mit Hilfe eines Reichsdarlehns wieder aufgenommen. Die damals beschlossene Beschränkung auf den Weiterbau der Linie als eingleisige Nebenbahn lag darin begründet, daß die Voraussetzungen, die seinerzeit für den Plan einer zweigleisigen Hauptbahn maßgebend waren, sich inzwischen grundlegend geändert hatten. Seit ihrem Wiederbeginn wurden die Bauarbeiten ohne Schwierigkeiten und Unterbrechungen weitergeführt.

— **Sonderfahrten der Deutschen Reichsbahn.** Auch in dem verflossenen Sommer haben die Reichsbahndirektionen Sonderfahrten nach allen Teilen Deutschlands veranstaltet. Diese Fahrten erfreuen sich großer Beliebtheit und steigenden Zuspruchs des Publikums. So entnehmen wir einem Aufsatz aus den Monatsblättern „Hessenland" über die Sonderfahrt der Reichsbahndirektion Kassel nach Bayern vom 2. bis 9. September d. J. folgende Stelle: „Erst seit wenigen Jahren können sich auch die wirtschaftlich schwächeren Volkskreise wieder eine, wenn auch kurze Sommerreise gestatten, die ihnen Erholung von zermürbender Arbeit verschafft, und zwar durch die von der Deutschen Reichsbahn eingerichteten, längst als soziale Tat anerkannten Sonderfahrten. Diese Fahrten gewähren den Teilnehmern bei beschleunigter Beförderung in bequemen Durchgangswagen und ausreichendem Verpflegungsaufenthalt auf den Zwischenstationen nicht nur während der Fahrt und am Zielort erhebliche Preisermäßigung, sondern auch eine, vielerlei Mühe abnehmende und dankbar empfundene Betreuung durch besondere Begleitbeamte. Eine weitere Annehmlichkeit anderen Reisenden gegenüber es, daß alles von langer Hand bis ins Kleinste vorber ist." Es wird sodann die sozialpolitische und kultu Bedeutung dieser Sonderfahrt eingehend gewürdigt im einzelnen die Fahrt beschrieben, an der gegen 1000 sonen teilnahmen. Mit lebhaften Worten wird zum druck gebracht, daß diese Fahrt alle Teilnehmer in gehendstem Maße befriedigt hat.

— **Vom Projekt der Schauinslandbahn.** Wie in Nr d. Ztg. berichtet wurde, haben die städtischen Kör schaften von Freiburg (Breisgau) den Beschluß ge eine Drahtseilschwebebahn auf den Schauinsland zu ba Man hat sich nach langen Verhandlungen entschlo hier zum erstenmal für eine Personen-Seilschwebebahn Umlaufsystem in Anwendung zu bringen. Der k lich erschienene Prospekt für die Ausgabe von 500 000 Stammaktien der Schauinslandbahn A. G. gibt nun einige nähere Einzelheiten über das Bauvorhaben bek Die Talstation liegt in der Nähe des Friedrichshofs Günterstal ca. 474 m ü. NN. Die Strecke verläuft dan gerader Linie bis auf den Kamm des Schauinsland in 1200 m Höhe. Die Gesamtlänge der Bahn wird 3600 m tragen, der zu überwindende Höhenunterschied zwis Tal- und Bergstation 745 m. Als Fahrbahn für die W ist ein 50 mm starkes Tragseil in vollverschlossener M art vorgesehen, das über eine Anzahl eiserner Stützen legt und unterwegs einmal unterteilt werden soll. J Seilstück ist an seinem oberen Ende, also in der Mi station bzw. der Bergstation, fest verankert und am unt Ende durch freispielend aufgehängte Spanngewichte spannt. Man gedenkt die je 23 bis 25 Personen fasse Wagen mit einer Zugseil-Höchstgeschwindigkeit von Metersekunden verkehren zu lassen. Nach den angestel Berechnungen sind auf diese Weise pro Stunde Beförderungsleistungen bis zu 670 Personen in beiden Fahrtrichtungen zu erreichen. Ist der Verkehr schwächer, so k mit weniger Wagen gefahren werden, während bei star Andrang bis zu acht Wagen in Betrieb gesetzt we können. Die Fahrt von der Berg- zur Talstation umgekehrt soll — je nach dem Anhalten in der Mi station — 16 bis 18 Minuten betragen. Nach den Vo schlägen wird mit einer Jahresfrequenz von 153 000 B und 73 000 Talfahrt-Personen gerechnet, wozu noch päck- und Gütertransport tritt, zumal die Stadt Freib beabsichtigt, neben dem alten Unterkunftshaus auf Schauinsland noch ein modernes Berghotel zu errich

— **Veröffentlichungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in englischer Beleuchtung.** Die englische Fachschrift „Railway Gazette" bespricht in einem 1½ Sp langen Aufsatz die vier von der Reichsbahn-Gesellsc veröffentlichten Hefte: Abfahren! Die Reise der K LK 221, Signal auf Halt! und Anschluß verpaßt! und br auf einer weiteren Seite deren Titelbilder. Sie erk die Hefte wiederholt für bewundernswert, rühmt die d liche Darstellung und die ansprechende Ausstattung. empfiehlt die Hefte als Vorbild für die englischen Ei bahnen, von denen sie annimmt, daß sie deshalb von Reisenden und Verfrachtern so abfällig beurteilt wer weil diese zuwenig über die Einzelheiten des Eisenba betriebes unterrichtet sind. Um diese Empfehlung drucksvoller zu machen, wird der Inhalt kurz wiede geben und dabei namentlich die anschauliche Art der D stellung hervorgehoben. Zusammenfassend wird am Sch der Besprechung gesagt, man müsse für die Veröff lichung dieser Hefte dankbar sein und könne mit Sp nung der Fortsetzung der Reihe entgegensehen. Je

mann, der in Deutschland reist, sollte diese Hefte kaufen. Auch dem englischen Eisenbahn-Beamten wird ihre Anschaffung empfohlen; er werde daraus den Unterschied zwischen englischem und deutschem Eisenbahnbetrieb ersehen. Der englische Reisende in Deutschland werde erst dann den vollen Vorteil von den Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen haben, wenn er sich den Inhalt der besprochenen Hefte zu eigen gemacht hat. Reisende in England, sowohl einheimische wie ausländische, würden es sehr schätzen, wenn ihnen ähnliche Schilderungen des englischen Eisenbahnwesens geboten würden. — Die Anerkennung aus englischer Feder muß für die Reichsbahn-Gesellschaft eine Genugtuung sein; sie zeigt, daß sie mit ihren Veröffentlichungen auf dem richtigen Wege ist, und ist um so bemerkenswerter, als sich die englische Fachpresse im allgemeinen nur wenig um die Vorgänge in Deutschland kümmert, wovon allerdings in der letzten Zeit „Railway Gazette", vermutlich infolge der engeren Beziehungen, in die die deutschen und die englischen Eisenbahnen neuerdings getreten sind, eine Ausnahme macht.

— **Die 4. Eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppe Bayern.** Die bereits in den Jahren 1925, 1926 und 1927 in München abgehaltene eisenbahnwissenschaftliche Woche hat in diesem Jahre eine Wiederholung erfahren. Wie in den Vorjahren, so waren auch diesmal sehr zahlreiche Anmeldungen eingegangen, und es ist damit erneut der Beweis erbracht worden, daß in den Reihen der Reichsbahnbeamten ein reges Streben nach Vertiefung des dienstlichen Wissens und nach Erweiterung der allgemeinen Bildung vorhanden ist.

Die von der Gruppenverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Verbindung mit der Verwaltungsakademie in München veranstaltete 4. Eisenbahnwissenschaftliche Woche hat in der Zeit vom 15. bis 20. Oktober stattgefunden. Sie wurde von Ministerialdirektor Dr. Dasch eröffnet. Nach Begrüßung der erschienenen Ehrengäste, der Vortragenden und der Hörer sprach er den Veranstaltern und den Vortragenden seinen Dank aus und gedachte dabei besonders des unermüdlichen Förderers unseres Bildungswesens, des Universitätsprofessors Dr. Naviasky, und des verdienten Sachreferenten für das Unterrichtswesen bei der Gruppenverwaltung, Reichsbahndirektors Hamm.

Er wies dann auf die großen betrieblichen und wirtschaftlichen Aufgaben der Deutschen Reichsbahn hin und betonte, daß unsere Zukunft in dem Fortschritt, nicht allein in der Technik, sondern ganz besonders auch in der Vervollkommnung der Beamtenschaft liege, an die heute gegenüber früher wesentlich erhöhte Anforderungen gestellt werden. Ein wichtiges Fortbildungsmittel seien die eisenbahnwissenschaftlichen Wochen, die die Kenntnis der Zusammenhänge von Wirtschaft und Staat fördern sollen und dem Fortbildungswillen der Beamten entgegenkommen, wofür die hohe Teilnehmerzahl spreche. Gerade im Eisenbahndienst sei eine leistungsfähige Beamtenschaft von allergrößter Bedeutung, weil eine moderne Betriebsführung ohne sie nicht denkbar ist. Wie in der Industrie und dem Gewerbe, so liege auch bei der Beamtenschaft der Schlüssel zum Aufstieg in dem Begriff Qualitätsarbeit. Möge die neue eisenbahnwissenschaftliche Woche in den Teilnehmern die Erkenntnis erstarken lassen, daß wir uns ganz einsetzen müssen, wenn wir der deutschen Wirtschaft und der deutschen Volksgemeinschaft auf der uns zugewiesenen Strecke den Weg zum Aufstieg ebnen wollen. Darauf erklärte Ministerialdirektor Dasch die eisenbahnwissenschaftliche Woche für eröffnet.

Über einzelne der gehaltenen Vorträge werden wir noch berichten.

Eine Führung im Deutschen Museum und der Besuch des großen Kachlet-Kraftwerkes bei Passau ergänzten in willkommener Weise die lehrreichen Darbietungen.

— **Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen.** Die zur Zeit gültigen Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen vom 10. August 1927, die bekanntlich vom Deutschen Industrie- und Handelstag, dem Reichsverband der Deutschen Industrie, dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels, der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, dem Deutschen Versicherungs-Schutzverband und dem Verein Deutscher Spediteure — Reichsverband des Deutschen Speditionsgewerbes — festgestellt worden sind, waren zunächst vorläufig auf ein Jahr in Kraft gesetzt worden. Vor Ablauf dieses Probejahres hat, wie die „B. B. Ztg." berichtet, eine Aussprache der genannten Spitzenverbände ergeben, daß sich die Bedingungen im ganzen durchaus bewährt haben, und daß das vorliegende Material für eine Überprüfung nicht so dringlich war, daß eine Notwendigkeit zu sofortiger Änderung der Bedingungen nach einer verhältnismäßig so kurzen Zeit ihrer Geltung vorlag. Es wurden daher die weiteren Besprechungen auf den Winter vertagt. Die Verhandlungen werden voraussichtlich Ende November dieses Jahres beginnen.

— **Die Behandlung wirtschaftlicher Fragen im Hause der Technik in Essen.** Das Haus der Technik in Essen hat in diesem Winter mehrere Vorträge, die besonders aktuelle wirtschaftliche Belange behandeln, vorgesehen.

Hörerkarten sind in den bekannten Essener Buchhandlungen, bei der Geschäftsführung des Hauses der Technik in Essen, aber auch noch an der Abendkasse eines jeden Vortrages zum Preise von 2 RM je Vortragsabend zu haben.

— **Ministerialdirektor a. D. Leese und Eisenbahndirektionspräsident a. D. Kindermann** vollendeten in diesen Tagen in voller körperlicher Rüstigkeit und geistiger Frische ihr 70. Lebensjahr.

Ministerialdirektor Dr. Leese wurde am 29. Oktober 1858 in Stettin geboren und trat am 1. März 1888 in den preußischen Staatseisenbahndienst. Nach seinem Übertritt zur Reichseisenbahnverwaltung im Jahre 1893 war er längere Zeit bei der Generaldirektion Straßburg tätig. Nachdem er 1910 in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten und 1912 in die Verwaltung der Reichseisenbahnen einberufen war, wurde er am 12. Mai 1912 Dirigent in letzterem Reichsamt. Am 31. Dezember 1918 wurde er zum Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt, am 1. September 1920 erfolgte sein Übertritt in den einstweiligen Ruhestand. In diesem war er noch als stellvertretender Leiter der Abwicklungsstelle für den Staatsvertrag betreffend Übergang der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich tätig. Am 1. April 1924 trat er in den endgültigen Ruhestand.

Eisenbahndirektionspräsident Kindermann wurde am 30. Oktober 1858 in Warstein, Kreis Arnsberg, geboren. Er trat am 16. Juli 1886 zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung über. Seine Einberufung in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten erfolgte im Jahre 1903. Am 8. Juni 1908 wurde er zum Präsidenten der Direktion Erfurt ernannt. Am 1. Januar 1920 trat Präsident Kindermann in den Ruhestand. Seit dem 2. Juni 1922 ist er deutsches Mitglied des Oberkomitees für die Oberschlesischen Eisenbahnen in Beuthen (Oberschles.) und in dieser Stellung gegenwärtig noch tätig.

Jeder der Jubilare erhielt zu seinem Ehrentage ein Glückwunschschreiben des Generaldirektors Dorpmüller, in dem in warmen Worten auf ihre Verdienste für das deutsche Eisenbahnwesen hingewiesen wird. — Auch an dieser Stelle seien die wärmsten Glückwünsche den beiden Jubilaren, die sich in weiten Kreisen allgemeiner Verehrung erfreuen, ausgesprochen.

— **Ernst Sieburg 80 Jahre alt.** Der früher der preußisch-hessischen Staatsbahn angehörige Rechnungsrat Ernst Sieburg in Düsseldorf vollendet am 2. November 1928 sein 80. Lebensjahr. Ernst Sieburg wurde am 2. November 1848 als Sohn eines Lehrers in Korschenbroich (Rhld.) geboren. Mit 17 Jahren trat er in den Militärdienst ein und nahm am Feldzug 1870/71 teil. Im Jahre 1873 begann er bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn seine Eisenbahnlaufbahn. In schnellem Fortschreiten bereits im Jahre 1891 zum Verkehrskontrolleur befördert, wirkte er in dieser Stellung beim Verkehrsamt Altena (Westf.) unter Einsetzung seiner reichen Kenntnisse mit großer Tatkraft und unermüdlichem Eifer bis zum Jahre 1904. Er trat dann in die Dienste des damals begründeten Stahlwerksverbandes in Düsseldorf. In ihm übernahm er die Leitung der Eisenbahn-Verkehrs- und -Tarifabteilung. Volle 22 Jahre stand er dieser wichtigen Abteilung vor und erst am 1. Mai 1927 im hohen Alter von 79 Jahren trat er in den endgül-

tigen Ruhestand. Die Art seiner Tätigkeit beim Stahlwerks-Verband brachte es mit sich, daß er in engster Fühlung mit der preußisch-hessischen und späteren Reichsbahn blieb. Besonders in den Jahren nach dem Kriege, als es galt, den deutschen Eisenbahn-Gütertarif den neuen Verhältnissen anzupassen, hat er bei den Vorarbeiten zur Neugestaltung der Eisentarifierung als Vertreter seiner Industrie maßgebend mitgewirkt. Sein umfassendes Wissen und seine genaue Kenntnis auf diesem Gebiete waren oft richtunggebend bei dem Aufbau dieser für die Schwerindustrie lebensbedeutsamen Frachtenfrage. Seine Mitarbeit war um so bedeutsamer und wertvoller, als er, obwohl Industrievertreter, auch ein volles objektives Verständnis für die unbedingt notwendigen Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs zeigte. Seine unermüdliche Arbeitskraft und sein gewinnendes persönliches Wesen erwarb sich überall allgemeine Wertschätzung .

Möge es dem Jubilar, der sich noch einer bewundernswerten körperlichen und geistigen Frische erfreut, vergönnt sein, sich am Abend seines arbeitsreichen Lebens noch eines langen, gesegneten Ruhestandes zusammen mit seiner Gemahlin zu erfreuen.

Österreich.

— **Reform der Personen- und Gütertarife.** Die Österreichischen Bundesbahnen planen eine Reform der Personen- und Gütertarife, bei der die Personentarife um 14 bis 15 % die Gütertarife durchschnittlich um 10 % erhöht werden sollen. Die Erhöhung der Gütertarife wird nicht vor dem 1. April, die der Personentarife voraussichtlich schon früher durchgeführt werden.

— **Die Wanderungsbewegung in Österreich.** Nach den Mitteilungen des Wanderungsamtes im Bundeskanzleramt sind im zweiten Vierteljahr 1928 nach außereuropäischen Ländern 1372 Österreicher (gegen 1646 im zweiten Vierteljahr 1927) ausgewandert. Hiervon wandten sich 114 nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, 531 nach Kanada, 233 nach Brasilien, 260 nach Argentinien, 35 nach Paraguay, 30 nach der Türkei, 34 nach Asiatisch-Rußland, 135 nach anderen außereuropäischen Ländern.

Was die Einwanderung betrifft, so wurde im zweiten Vierteljahr 1928 in 1655 Fällen (gegen 2131 im zweiten Vierteljahr 1927) die Bewilligung zur Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer in Österreich erteilt. Von diesen ausländischen Arbeitnehmern waren nach ihrer Staatsbürgerschaft 349 Reichsdeutsche, 724 Tschechoslowaken, 209 Ungarn, 157 Italiener, 100 Jugoslawen, 39 Polen, 17 Russen und 60 Angehörige anderer Staaten.

— **Zentralinspektor Anton Wenzl †.** Am 18. Oktober verschied hochbetagt, wie wir dem „Allgemeinen Tarif-Anzeiger" (Wien) entnehmen, der Zentralinspektor der österreichischen Nordwestbahn i. R., Herr Anton Wenzl, der vor der Verstaatlichung der großen österreichischen Privatbahnen den Ruf eines der tüchtigsten Kenner des österreichischen und internationalen Tarifwesens genoß.

Wenzl trat anfangs der siebziger Jahre in die Dienste der österreichischen Nordwestbahn. Nachdem er sich mehrere Jahre dem Streckendienst gewidmet hatte, und nach einer mehrjährigen erfolgreichen Tätigkeit als Leiter des neuen Umschlagplatzes Tetschen/Laube wurde er als Bureauvorstand in die kommerzielle Abteilung nach Wien berufen. Diese Stelle vertauschte er später mit der des Abteilungsvorstandes. Es war nur natürlich, daß er mit seiner glänzenden Veranlagung, seinem rastlosen Fleiß, seinen liebenswürdigen Umgangsformen auch die Aufgaben, die seiner in Wien harrten, erfolgreich löste. Nach der Verstaatlichung der Nordwestbahn im Jahre 1909 trat er in den Ruhestand. Aber auch nach dieser Zeit, ja bis zu seinem Ableben, konnte er sein hohes Interesse für den Elbeverkehr nicht verleugnen. Er wurde der Berater der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaft A. G. und leistete dieser vermöge seiner großen Erfahrungen auf kommerziellem Gebiete höchst wertvolle Dienste. Alle, die ihn gekannt haben, werden ihm sicherlich ein treues Gedenken bewahren. Dies gilt auch besonders von den Vertretern der früheren deutschen Ländereisenbahnen, denen der V storbene von zahlreichen Tarifkonferenzen als ein auß ordentlich tüchtiger Fachmann und eine besonders liebe würdige Persönlichkeit bekannt ist.

Ungarn.

— **Der August-Bericht des Finanzministers.** Dem richt entnehmen wir über die Ergebnisse der Eisenbahn folgendes:

1. Königlich ungarische Staatsbahnen.

Gegenüber dem Monat August des Vorjahres zeigt Verkehr keine wesentlichen Änderungen. Die Zahl beförderten Personen betrug 600 370 (595 670), die Güt beförderung 180 229 (193 556) Tonnen, die Zahl der Wag ladungen erreichte 13 517 (14 553). Die Gebarungserg nisse haben sich wie folgt gestaltet (die Daten für Aug 1928 sind provisorisch):

	August 1928	August 192
	Pengö	
Einnahmen	2 272 560	2 368 055
Ausgaben	2 169 343	1 890 929
Überschuß . .	103 217	477 126

Die Steigerung der Ausgaben um 278 414 Pengö ist hau sächlich auf die Erhöhung der Wohnungsgebühren zurü zuführen.

2. Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.

Gegenüber dem Monat August des Vorjahres nahm den ungarischen Linien der Donau-Save-Adria-Eisenbah gesellschaft die Zahl der beförderten Personen etwas die Menge der beförderten Güter ging dagegen zurück.

Niederlande.

— **Feuerversicherungsvertrag der Niederländisch Eisenbahnen.** Mit Wirkung vom 1. September 1928 hab die Niederländischen Eisenbahnen einen Feuerversicl rungsvertrag abgeschlossen, wodurch der gesamte bewe liche und unbewegliche Besitz der Gesellschaften mit Z behör versichert ist.

Außer den Feuerschäden werden auch sämtliche dur Explosionen herbeigeführte Schäden ersetzt. Durch Selb erhitzung bei Brennstoffen oder anderen Gütern herb geführte Schäden werden Feuerschäden gleichgestellt.

Übrige europäische Länder

— **Die Dänische Staatsbahn 1927/28.** Nach dem soeb erschienenen Jahresbericht über das vom 1. April 1927 31. März 1928 laufende Betriebsjahr erfuhr das Netz d Dänischen Staatsbahn durch die am 3. Oktober 1927 folgte Eröffnung der eingleisigen Strecke Lögumkloster Röde Kro eine Erweiterung um 27 km auf 2484 km, v denen 488 km zweigleisig betrieben wurden.

Aus der folgenden Übersicht

	1927/28 Mill. Kr.	1926/27 Mill. Kr.	1925/2 Mill. K
Gesamte Betriebseinnahmen	111,5	128,3	137,6
Reine Betriebsausgaben .	112,9	121,7	137,9
Abschreibung und Verzinsung	30,3	28,9	28,8
Gesamtausgaben	143,2	150,6	166,7
Reinüberschuß	— 31,7	— 22,3	— 29,1

ergibt sich, daß das rein rechnungsmäßige Ergebnis d Staatsbahnbetriebes seit 1925/26, dem ersten Betriebsjal für das die neuen Bestimmungen für Abschreibung u Verzinsung des Anlagekapitals Anwendung fanden, in dem Jahre einen Zuschuß ausweist. Der Betrieb selbst h wenn man zu den Betriebsausgaben die Ausgaben für A schreibung (durchschnittlich 9,7 Mill. Kr. jährlich) rechn im Betriebsjahr 1925/26 einen Zuschuß von 9,8 Mill. K 1926/27 einen solchen von 3 Mill. Kr. und 1927/28 ein solchen von 11,5 Mill. Kr. erfordert.

Das wirtschaftliche Ergebnis im Berichtsjahre gestaltete ch also noch ungünstiger als in den beiden vorangegan-enen Jahren, obwohl die reinen Betriebsausgaben von 38 auf 113 Mill. Kr. gefallen sind. Diese Verminderung er Ausgaben ist auf den Rückgang der Kopfzahl wie auch er Gehälter zurückzuführen. Wenn das Wirtschaftser-ebnis für das Jahr 1927/28 trotz dieses starken Rückgangs er Ausgaben gleichwohl noch schlechter als in den beiden Vorjahren abgeschlossen hat, so ist dies auf die stark ver-inderten Einnahmen zurückzuführen.

Aus der folgenden Übersicht

	Betriebs-jahr 1927/28 Mill. Kr.	Betriebs-jahr 1926/27 Mill. Kr.	Steigerung im Verhältnis zu 1926/27 absolut	in %
etriebseinnahmen:				
Personenverkehr .	52,4	55,2	— 2,79	— 5,1
Güter- und Tier-verkehr . . .	49,9	63,9	— 13,99	— 21,9
Postbeförderung .	5,8	5,6	0,21	3,7
Sonstige Ein-nahmen . . .	3,2	3,4	— 0,22	— 6,3
insgesamt . .	111,5	128,3	— 16,79	— 13,1

hellt, daß nur die Einnahmen aus der Postbeförderung ne kleine Steigerung aufweisen, während in allen übrigen innahmen ein Rückgang zu verzeichnen ist; so daß die esamteinnahmen um 16,79 Mill. Kr. oder 13,1 % gegen as Vorjahr zurückgingen.

Im Personenverkehr ist der Einnahmerückgang allein uf den Rückgang der Zahl der Personenkilometer zu-ickzuführen, da die Tariflage im großen ganzen unver-ndert war. Während 1926/27 sich die Zahl der Personen-ilometer auf 1084,8 Mill. belief, sank sie im Jahre 1927/28 uf 1038,7 Mill., d. h. um 4,2 %, und war wesentlich größer n den beiden Polsterklassen (10,7 %), als in der 3. Klasse 3,7 %). Die Ursache für den Rückgang erblickt man in en gedrückten wirtschaftlichen Zeiten und in dem Wett-ewerb der anderen Verkehrsmittel.

Beim Güter- und Tierverkehr liegt die Sache anders. ie beförderte Gütermenge stieg um 2,1 % und betrug 75,5 Mill. Tonnenkilometer gegen 564,1 Mill. Tonnenkilo-eter im Jahre 1926/27. Namentlich der Wagenladungsver-ehr (Futtermittel, Düngestoffe, Fleisch) hat sich gehoben. Wenn die Einnahmen gleichwohl um 14 Mill. Kr. oder 1,9 % gesunken sind, so liegt der Grund in der starken, m 1. April 1927 durchgeführten Tarifherabsetzung im üter- und Tierverkehr, die zwar eine Verkehrssteigerung ur Folge hatte, die indessen nicht genügte, um einen Aus-leich für die Mindereinnahme herbeizuführen.

Über die Betriebsleistungen sind folgende ahlen mitzuteilen. Die Zahl der Zugkilometer betrug 9,9 Mill. gegen 18,5 Mill. im Vorjahre. Es war mithin eine teigerung um 1,4 Mill. oder 7,9 % eingetreten. Die Zahl er Wagenkilometer belief sich auf 230,5 Mill. gegen 25,9 Mill. im Vorjahre, die Zahl der Wagenachskilometer uf 551,1 Mill. gegen 538,2 Mill. im Jahre 1926/27. An Fähr-chiffkilometer wurden 625 500 gegen 642 500 im Jahre 926/27 — hier ist also ein Rückgang um 2,6 % eingetre-en —, Lokomotivkilometer wurden 30,3 Mill. geleistet.

Es wurden 28,1 Mill. Reisende befördert. Die mitt-ere Reiselänge betrug 36,9 km. Die beförderte Gütermenge einschl. Gepäck- und Tierverkehr) betrug 6,3 Mill. t bei iner mittleren Entfernung von 91,4 km für die Tonne.

Der Personalbestand betrug im Durchschnitt 0 827 Köpfe (18 055 Beamte und 2772 Arbeiter gegen 1 933 im Vorjahre (18 459 Beamte und 3474 Arbeiter).

— **Fährverbindung Schweden—England.** Mehrere höhere Beamte der Schwedischen Staatsbahn befinden sich z. Zt. in London, um die Möglichkeiten für eine Lösung des Ver-ehrsproblems Schweden—England mittels Eisenbahnfähr-chiffen, deren Anschaffungskosten sich auf 15 Mill. Kr. elaufen sollen, zu untersuchen. Die Fährschiffe sollen öchentlich während des ganzen Jahres drei Doppeltouren achen, mit Ausnahme der Monate Januar und Februar o nur zwei Doppeltouren stattfinden sollen. Nach den orläufigen Berechnungen soll sich die Linie wirtschaft-ch rechtfertigen. Die Reisedauer Stockholm—London soll 4 Stunden betragen, wobei 3½ Stunden Eisenbahnfahrt ür die Strecke Immingham—London eingerechnet sind.

Pressemeldungen zufolge äußerte Bürochef Ahlberg in London, daß die gegenwärtigen Untersuchungen ganz objektiv gehalten seien mit dem Ziele, die Interessen und Wünsche englischerseits hinsichtlich einer Zusammenarbeit zu sondieren. Der genannte Fährschiffplan sei auf ganz neuer Grundlage aufgebaut und nicht mit dem vor 10 Jahren erörterten vergleichbar, der mit seiner täglichen Fährverbindung und einer Anschlußverbindung über die Ostsee viel weitschweifender gewesen sei.

Inzwischen plant auch die schwedische Reederei A. G. Svenska Lloyd, die regelmäßige Schiffverbindungen zwischen Schweden und England unterhält, die Einstellung modernster Dampfschiffe zwischen Gotenburg und englischen Häfen, die auch über Kühlräume verfügen sollen. Dieses Projekt soll auch von der schwedischen Regierung gefördert werden.

Ob der schwedische Plan einer Fährschiffverbindung, der bisher in England stets kühl aufgenommen wurde, diesmal mehr Aussicht auf Verwirklichung hat, bleibt abzuwarten.

— **Steigerung der Einnahmen der Polnischen Staatsbahnen aus dem Personenverkehr.** Die am 15. August d. J. eingeführte Personentariferhöhung auf den Polnischen Staatsbahnen hat in den Einnahmen für den gleichen Monat eine Steigerung um 4 Mill. Zl. und im September eine Steigerung um 4,7 Mill. Zl. gegenüber dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres erbracht.

— **Rationalisierung im russischen Eisenbahnwesen.** Die „Transportnaja Gazeta", das Organ des Volkskommissariats für Verkehrswesen beschäftigt sich in einer Reihe von Aufsätzen mit Rationalisierungsbestrebungen, die den recht schwierigen Wiederaufbau der russischen Eisenbahnen nach dem Kriege fördern sollen.

Rationalisierung der Transportleistungen. Das Transportwesen genügt den Anforderungen jetzt nur noch durch höchste Anspannung der technischen Einrichtungen. Bei weiterem Anwachsen der Transportleistungen muß man an den Bau neuer Bahnen und die Beschaffung neuen Betriebsmateriales, an die Vermehrung der Wasserstraßen, an die See- und Flußschiffahrt denken. Dies erfordert jedoch große Mittel und viel Zeit. Da man sich aber nach der finanziellen Lage richten muß, müssen zunächst die Mehrleistungen auf andere Weise erreicht werden. Größte Planmäßigkeit in der Beförderung von Massengütern und die Regulierung des Güterstromes ist anzustreben und kann Vorteile bringen.

Die Planmäßigkeit bei der Beförderung von Massengütern gewährt die Möglichkeit, Güter in vielen Fällen mit Durchgangs- (Marschrouten-)Zügen zu befördern, wodurch eine drei- bis vierfach schnellere Bewegung als mit den gewöhnlichen Güterzügen erreicht wird. Diese Beschleunigung erspart Wagen und Lokomotiven. Der gesamte Fragenkomplex ist unlängst von den Verwaltungsinstanzen durchgeprüft. Der Rat für Arbeit und Verteidigung hat die beabsichtigte schnellere Durchführung der Transporte gebilligt und allen Wirtschafts-Organisationen vorgeschlagen, sich dem Vorgehen des Zuckertrustes anzuschließen, der seine Beförderungspläne in zweckentsprechender Weise durch geschickte Verbindung aller seiner Produktionspunkte mit den Verbrauchszentren aufgebaut hat.

In einer Sitzung des Kollegiums IKPC ist sodann die Leistungssteigerung der Lokomotiven zur Sprache gekommen. Am Ende des ersten Versuchsjahres sollen 8 % Mehrleistung der Güterzuglokomotiven gegenüber 1925/26 durch Nichtverwendung der einfachen Lokomotiven zu verzeichnen gewesen sein. Für 1928/29 rechnet man mit 17,7 % Mehrleistung gegenüber der Vorkriegszeit. Das Komitee stellte sodann fest, daß nach dem ersten Resultat der Anwendung längerer Fahrten eine Verschlechterung im Zustand der Lokomotiven nicht zu verzeichnen war. Das Kollegium wurde beauftragt, einen Plan zur Reorganisation des Zugdienstes im Verlauf der nächsten fünf Jahre auszuarbeiten und zwei Bahnen namhaft zu machen, auf denen die Reorganisation durchgeführt werden solle. U. a. beauftragte das Kollegium die ausländischen Vertretungen der russischen Eisenbahnen, Material für die Verbesserung der Lokomotivleistungen auf den Eisenbahnen Westeuropas und Amerikas zu sammeln.

Durch eine neue Art der Wagenaufschreibungen hofft man den Wagenpark erhöht ausnützen zu können. Die bisherige Art gewährte zwar die Möglichkeit, alle ankommenden und abgehenden Wagen auf jeder Station zu erfassen, man konnte aber nicht die Ursachen erfassen, die den Wagenumlauf beeinträchtigen. Hier hofft man abhelfen zu können, wenn man sich eines Kartensystems bedient.

Ein weiterer Aufsatz beschäftigt sich mit der Rationalisierung der Gleisarbeiten. Die jährlichen Kosten für die laufenden und Hauptarbeiten betragen 70 Mill. Rbl., deren Verminderung erreicht werden muß. Die Unterscheidung zwischen kleiner, durchschnittlicher Haupterneuerung und außergewöhnlicher Erneuerung gestattet eine Planmäßigkeit der Arbeiten, die unbedingt nötig ist für die Verbesserung des Gleiszustandes. Nach einer Haupterneuerung wird in den nächsten zwei Jahren nur eine kleine und dann eine Durchschnittserneuerung vorgenommen.

Bezüglich der Wiederherstellung des Schienenweges wird gesagt, daß die Sicherheit des Verkehrs gehoben werden muß. Deshalb ist die Wiederherstellung des Fahrdammes und des Oberbaues zu beschleunigen. Es ist beschlossen, 5000 Rubel für die detaillierte Ausarbeitung eines Planes zur Verfügung zu stellen, um die Schienentypen endgültig festzulegen und bis 1928/29 einzuführen. Unvorschriftsmäßige Schienen sollen dann verboten sein.

— **Bares-Pakraczer Eisenbahn.** Aus dem soeben erschienenen Geschäftsbericht für die am 1. Oktober stattgefundene Vollversammlung ergeben sich einige beachtenswerte Aufklärungen über den Bestand und die Aussichten dieser Gesellschaft. Die südslawischen Strecken dieser Gesellschaft stehen im Betriebe der südslawischen Staatsbahnen, auf die der s. Zt. mit der Südbahn abgeschlossene Betriebsvertrag durch den Römischen Akkord übergegangen ist. Nach diesem Betriebsvertrag hat die Gesellschaft Anspruch auf 60 % der erzielten Roheinnahmen. Obzwar diese die Friedenshöhe von 15 Mill. Dinar jährlich nach Ansicht der Gesellschaft erreichen (Abrechnungen der südslawischen Staatsbahnen liegen nicht vor), hat die Gesellschaft vorsichtshalber in ihren Abrechnungen seit dem 1. Januar 1923 nur den Betrag von rund 4 Mill. Dinar als Einnahmen eingestellt und damit auch die Ziffer umschrieben, welche sie als Minimum bei der im Zuge befindlichen Auseinandersetzung mit den südslawischen Staatsbahnen erwartet. Diese haben nämlich, ohne den Bestand des Betriebsvertrages zu bestreiten, seit dem Jahre 1923, in welchem sie den Betrieb übernommen haben, ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht entsprochen und bisher nur Vorschüsse im Gesamtbetrage von 7 Mill. Dinar gegeben. Danach würde sich nach Abzug der gegebenen Vorschüsse Ende 1928 ein Rest der südslawischen Staatsbahnen von ungefähr 18 Mill. Dinar ohne Zinsen ergeben, so daß die Gesellschaft, welche über Aktiven von rund 8 Mill. Dinar verfügt, bei Durchführung der endgültigen Abrechnung mit den südslawischen Staatsbahnen und nach Abzug der noch offenen Steuern noch ansehnliche Reserven besitzt. Es steht zu erwarten, daß die endgültige Regelung des Verhältnisses zwischen der Gesellschaft und dem südslawischen Staat bald stattfinden wird.

— **Fahrpreisermäßigung für geistige Arbeiter in der Tschechoslowakei.** Das Eisenbahnministerium hat den geistigen Arbeitern mit Rücksicht auf ihre sozialen Verhältnisse das Recht zur Benutzung von Arbeiterfahrkarten auf den Eisenbahnen eingeräumt. Die Bedeutung dieser Maßnahme liegt darin, daß nun ungefähr 100 000 Beamte, Unterbeamte und Angestellte auf allen tschechoslowakischen Eisenbahnen die Fahrpreisermäßigungen, die an den Besitz der Arbeiterlegimationen gebunden sind, in Anspruch nehmen können.

— **Bahnprojekt eines tschechoslowakischen Großindustriellen.** Der bekannte Schuhwarenfabrikant Bata in Zlin (Mähren), der auch Eigentümer der Lokalbahnen Otrokowitz—Zlin—Wisowitz und Triebnitz—Proßnitz ist, will eine ganz neue Eisenbahn Ost-Westverbindung schaffen. Durch Ausbau der erwähnten Lokalbahnen und durch den Bau einiger kleiner Teilstrecken (im ganzen 62 km) würde eine neue Schnellzugsstrecke Prag—Kaschau entstehen. Durch die neu ausgebauten Strecken würde der Weg gegenüber dem derzeit benützten um 100 km kürzer sein. Das Fahren nach der Slowakei aus Böhmen wäre schneller und billiger und es würde die heute zur Verfügung stehende Strecke Brünn—Oderberg wesentlich entlastet. Die neue Strecke will Bata auf eigene Rechnung bauen und in Betrieb nehmen. — Die beiden erwähnten Lokalbahnen, deren Eigentümer Bata ist, werden vom Staate betrieben. Nach der bisherigen Übung werden — nach dem „Prager Börsen Courier" — die jeweiligen Abgänge dem Eigentümer angelastet. Der Großindustrielle Bata hat nun die Staatsbahnverwaltung auf Ersatz des auf diese Weise angelasteten Schubetrages in Höhe von 27 Millionen Kc verklagt und seine Klagebegehren mit der unzweckmäßigen Betriebführung seitens der Staatsbahnverwaltung begründet.

— **Tschechoslowakischer Binnenschiffahrtsverkehr im ersten Halbjahr 1928.** Nach der Veröffentlichung des statistischen Staatsamtes über den tschechoslowakischen Flußschiffahrtsverkehr wurden auf der Moldau in den ersten sechs Monaten d. J. insgesamt 1 407 000 t befördert, d. i. 16 % mehr als im ersten Halbjahr des vorigen Jahr. Auf der Donau wurden über den Hafen Komorn 274 000 t nach dem Ausland befördert; auch hier zeigt sich ein leichter Zuwachs.

— **Eisenbahnunglück in Rumänien.** In der Nacht vom 25. zum 26. Oktober stieß der von Bukarest kommende Tren des Orient—Simplon—Paris-Expreß auf dem Bahnhof Tricea, 8 km von Slatina entfernt, infolge falscher Weichenstellung mit einem Schnellzuge, der von Hermannstadt kam, zusammen. Die Katastrophe war von den schlimmsten Folgen begleitet, 34 Reisende wurden getötet und eine große Anzahl verwundet.

— **Eine neue Gruppe der spanischen Eisenbahnen.** Die spanische Regierung hat die Madrid-, Caceres & Portugal-Eisenbahn, ein Netz von 775 km Länge, in dem neben spanischem auch französisches Kapital arbeitete, übernommen und einer neu gegründeten Gesellschaft, der Ferrocarril del Oeste de España überwiesen, deren Netz durch Eingliederung einer Anzahl weiterer Eisenbahnen auf 1587 km Länge gebracht wird. Einige von diesen Eisenbahnen sind mit Hilfe von englischem Kapital gebaut worden. Die Verhandlungen wegen der Übernahme durch den Staat sind dadurch sehr erleichtert worden, daß nur mit zwei Bankgruppen verhandelt zu werden brauchte. Bei der Neuordnung ist das gesamte Kapital der davon betroffenen Eisenbahnen auf fünf Achtel seines Nennwerts herabgesetzt worden; auf diese Art hofft man, einen gewinnbringenden Betrieb zu ermöglichen und zugleich den Staat von den Lasten zu befreien, die jetzt seine Beihilfen an die Eisenbahngesellschaften für ihn bedeuten. Außerdem soll durch die gemeinsame Verwaltung und die gemeinschaftliche Benutzung des Betriebsmittelparks beträchtliche Ersparnisse erzielt werden.

Die Lebensdauer der neuen Gesellschaft ist mit 70 Jahren in Aussicht genommen. Ihr Kapital beträgt 104,1 Mill. Pesetas und ist in 55 000 Aktien zu 500 Pesetas Nennwert und in 1532 Staatsschuldverschreibungen zu 50 000 Pesetas Nennwert eingeteilt. Die Aktien werden je zur Hälfte der Ovense-Vigo-Eisenbahngesellschaft und der Salamanca-Portugal-Gesellschaft überwiesen; die Schuldverschreibungen behält der Staat in der Hand. Außerdem werden noch für 89,8 Mill. Pesetas Schuldverschreibungen zugunsten der übrigen an der Neubildung beteiligten Gesellschaften ausgegeben, die mit 3 und 4 % zu verzinsen sind. Der Staat wird für die erste Zeit des Betriebes der neuen Gesellschaft Vorschüsse leisten, die aber aus später erwarteten Überschüssen zurückzuerstatten sind. Sobald die Dividende den Betrag von 4 % erreicht, soll das Aktienkapital im Verhältnis 5 : 4 erhöht werden. Aus den Überschüssen erhält die Gesellschaft zunächst 687 500 Pesetas, dann der Staat 1,7 Mill., und der dann noch verbleibende Betrag wird nach einem festgesetzten Schlüssel verteilt. Man hofft, durch die Neuordnung einen gewinnbringenden Betrieb von Eisenbahnen zustande zu bringen, deren wirtschaftliche Lage bisher hoffnungslos war. — Die Gesetzgebung verlangt die Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens bis Ende dieses Jahres. Es ist auf diesem Gebiet schon viel geleistet worden, es fehlt aber noch die Neuordnung der im Süden

andes gelegenen Eisenbahnen. Hierzu wird die bis des Jahres verbleibende Zeit nicht ausreichen, und rist wird daher voraussichtlich verlängert werden.

Neuerungen im Pariser Vorortverkehr. Der Vorortehr von Paris hat zwei bemerkenswerte Fortschritte erzeichnen: Die rechtsufrige Strecke vom Bahnhof azare nach Versailles wird nunmehr elektrisch be-n, und man hat sich entschlossen, den Métro, die grundbahn, die bisher an der alten Umwallung en- in die Vororte hinaus auszudehnen. Die vom Bahnnvalides ausgehende Vorortstrecke nach Versailles chon seit 30 Jahren elektrischen Betrieb. Dadurch r Verkehr auf dieser Strecke stark belebt worden. zog allgemein die geräumigeren elektrischen Wagen lten Betriebsmitteln der Dampfstrecke vor, nunmehr er die rechtsufrige Strecke ebenfalls mit neuen Wagen stattet und wird daher voraussichtlich viel Verkehr ich lenken. Namentlich für die Fremden, die in der der Madeleine und des Boulevard Haußmann wohnen, tet die Möglichkeit, vom Bahnhof St. Lazare einen ng nach Versailles auf bequeme Art machen zu n. eine große Annehmlichkeit, und das um so mehr, an auf dieser Fahrt von den Höhen auf dem Südufer Seine einen reizvollen Blick über Paris hat. Die elektrischen Züge sind ganz aus Stahl gebaut, außen und innen weiß gestrichen. Sie haben Zugsteuerung druckluft-elektrische Schalteinrichtungen. Auch die hofsanlagen zwischen Asnières und Versailles sind ssert worden. Sie haben hohe Bahnsteige erhalten, Empfangsgebäude sind ausgebaut worden. Auf der ke sind Lichtsignale aufgestellt worden, und die Stell- sind so abgeändert worden, daß sie einem verstärkerkehr gewachsen sind. Der alte Lokomotivschuppen ersailles wird abgebrochen, und der Bahnhof wird baut. Die alten zweigeschossigen Wagen, die eine derheit des Pariser Vorortverkehrs waren, werden dem Betrieb zurückgezogen und durch neuzeitliche euge ersetzt.

e erste Verlängerung des Métro in das Vorortgebiet sich nach Vincennes Château erstrecken. Bei ihrer riebnahme werden einige schwierige Fragen zu lösen Man wird dabei kaum den bisherigen Einheitstarif chterhalten können, und auch die Erhebung des schen Eingangszolls wird sich kaum noch durchn lassen. Die Eisenbahnen werden dadurch von einem erkehr entlastet werden, der ihnen nur wenig ein- und sie von ihrer Aufgabe, den Verkehr auf größere rnung zu bedienen, ablenkt. Bei Ivry Port an der indung der Marne in die Seine wird ein Kraftwerk t, das das bestehende Kraftwerk des Métro in enis ergänzen und auch die Stromlieferung für die ngerungsstrecken übernehmen soll.

Fischverkehr der London & Nordost-Eisenbahn. Die che Nordost-Eisenbahn nimmt für sich in Anspruch, sie den umfangreichsten Fischverkehr unter allen bahnen hat. Wöchentlich werden in den Fischereiihres Verkehrsgebiets 3500 bis 4000 Wagen mit en Fischen beladen, wozu 2500 gedeckte und 500 Wagen gebraucht werden, die dauernd in diesem hr laufen. Die offenen Wagen werden jedoch allch aus dem Fischverkehr herausgezogen und durch kte Wagen ersetzt. Die bedeutendsten Fischereihäfen, Ausbeute auf der Nordostbahn abgefahren wird, sind by und Hull, die allein für drei Viertel dieses Verfkommen. In diesen Häfen spielt sich der Fischhr das ganze Jahr ab, in einer Anzahl von anderen ährend gewisser Jahreszeiten. Der Fischverkehr ist leicht zu bedienen; es wird verlangt, daß aller Fisch, einem Tag verladen worden ist, am nächsten Tag, len schon am Morgen vor Beginn des Markts, am Ziel ußerdem laufen die Fischwagen leer an den Ausgangszurück, belasten also auf diesem Weg die Strecke nehmen Zugkraft in Anspruch, ohne etwas einzuen. Auf größere Entfernungen verkehren Fischrzüge, die wie schnellfahrende Personenzüge bet werden. Ein Beispiel hierfür sind die Fischzüge en Aberdeen und Mallaig einerseits und London rseits auf Entfernungen von 840 km und 960 km.

Fremde Erdteile.

— **Die ersten Züge auf der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn.** Aus Semipalatinsk wird gemeldet, daß die nördliche Strecke der Turkestan—Sibirien-Eisenbahn bis zur Station Shangis-Tjube auf einer Strecke von 165 km eröffnet worden sei. Die ersten Güterzüge führten Transporte für den Trust „Sojus-Soloto" bis zur Station Shangis-Tjube, von wo sie nach dem Adshalijskije Goldvorkommen weiterbefördert werden. Demnächst soll der Verkehr bis Sergiopol auf einer Strecke von 337 km von Semipalatinsk eröffnet werden.

— **Die Eisenbahnen Afrikas.** Der „Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung" entnehmen wir über die Eisenbahnen Afrikas folgende Ausführungen:

Afrika hat gegenwärtig bei 38 Millionen km² nur 61 000 km Eisenbahnen, die, wie auch seine Bevölkerung, ganz verschieden verteilt sind. Ein Blick auf die Übersichtskarte des schwarzen Erdteils zeigt, daß, mit Ausnahme der südafrikanischen Union und des französischen Kolonialgebietes, wo durch verschiedene Bahnabzweigungen Verbindungen zwischen den im Inneren gelegenen Orten hergestellt sind, die Eisenbahnen entweder überwiegend Küstenbahnen oder einfach Schienenverbindungen zwischen Schiffahrtswegen sind. Das trifft für die Nord-Süd-Verbindung Kap—Kairo, vorbehaltlich einer Unterbrechung von 1500 km, und die West-Ost-Verbindung von den Kongomündungen nach Dar-es-Salaam zu.

Von den 61 000 km gehörten Ende März 1927 19 730 km der Regierung der Südafrikanischen Union. Sie wurden von der südafrikanischen Eisenbahn- und Hafenverwaltung betrieben und waren in vier Netze (Kap, Natal, Transvaal, OranjeFreistaat) aufgeteilt, wozu noch das frühere Deutsch-Südwestafrika kommt. Der Verkehr auf diesen Linien, die hauptsächlich Kohlen, Material und Ausrüstung für die Eisenbahn, Getreide und Holz befördern, ist recht beträchtlich. Seit 1910 ist der Personenverkehr um 170 % und der Güterverkehr um 204 % gestiegen; die Streckenlänge hat um 75 % zugenommen und es konnten alle Eisenbahn-Anleihen getilgt werden. In dieser Zeitspanne konnten sogar 4 500 000 Pfund für Verbesserungsarbeiten aufgewendet werden; 1 Million Pfund wurde für die Versorgung des in den Ruhestand getretenen Personals verwendet und 20 Millionen Pfund wurden an den allgemeinen Staatshaushalt abgeführt.

Nach den südafrikanischen Bahnen kommen für Ende März 1927, als nächstwichtige Bahnen, in Betracht: die von Algier (4625 km), von Ägypten (4465 km), von Französisch-Westafrika (3400 km), von Rhodesien (3000 km), die des belgischen Kongo (2980 km), des anglo-ägyptischen Sudan (2780 km), von Nigeria (2575 km), von Marokko (2305 km) und von Tunis (2040 km). Die anderen Netze haben eine Länge von 1820 km (Kenia und Uganda) bis 130 km (Insel Réunion).

Diese Linien haben alle möglichen Spurweiten. Um jedoch zu viele Umladungen zu vermeiden, sind in den einzelnen Gebieten gewisse Vereinheitlichungen durchgeführt. In Ägypten herrscht bei den Staatsbahnen im allgemeinen die Normalspur vor; ebenso in Nordafrika, soweit der französische Einfluß reicht. Das Verhältnis der Normalspur zur Schmalspur ist jedoch außerordentlich ungüstig: von 61 000 km haben nur 6815 km Normalspur. Bemerkt soll werden, daß auf der Insel Mauritius die ganzen 230 km Eisenbahn eine Spurweite von 1,435 m haben.

Die Schmalspurlinien haben in der südafrikanischen Union, Algier, Rhodesien, dem belgischen Kongo, dem ägyptischen Sudan und Nigerien 1,067 m Spurweite, in Französisch Westafrika, Kenia und Uganda, Tanganyika, Tunis, Französisch-Äquatorialafrika und Algier 1 m Spurweite und in der südafrikanischen Union, Ägypten, Marokko, Sierra-Leone und dem belgischen Kongo Spurweiten von 0,67 bis 0,60 m. Vorherrschend ist jedoch die Meterspur oder die Spur von fast einem Meter, nämlich bei 47 525 km

Fast alle afrikanischen Bahnen sind eingleisig und haben meist Metallschwellen. Das Schienengewicht pro laufenden Meter ist, selbst bei annähernd gleicher Spurweite, sehr verschieden.

Das auf den verschiedenen afrikanischen Netzen rollende Material beläuft sich auf etwa 5000 Lokomotiven und

Traktoren, 9000 Personen- und Gepäckwagen, sowie 95 000 Güter- und sonstige Wagen. Über ein Drittel dieser Bestände verkehrt auf den Linien der südafrikanischen Union allein.

— **Die Verkehrsbedeutung der Hudson-Eisenbahn.** Der kanadische Verkehrsminister, der sich zur Zeit in England aufhält, hat sich kürzlich der Presse gegenüber dahin ausgesprochen, daß er auf die Hudson-Eisenbahn (s. Nr. 40, S. 1080, d. Ztg. vom 4. Oktober 1928) die größten Hoffnungen setzt. Er hat selbst die Strecke, begleitet von Ingenieuren, bereist und dabei die letzten 110 km im Kanu zurückgelegt. West-Kanada wird durch die neue Eisenbahn England 1500 km näher gebracht. Da außerdem das wiederholte Umladen und das Einlagern des Getreides, das jetzt auf dem Wege über die Großen Seen nötig ist, entfällt, bedeutet die Verkürzung des Wegs eine Zeitersparnis von zehn Tagen. Neben dem Getreideverkehr wird sich aber auch, so erwartet der Minister, ein lebhafter Verkehr mit Erzen entwickeln. Die Erzlager sind so umfangreich, daß die Ausbeute an einer Stelle allein eine Kapitalanlage von 15 Mill. Pfd. Sterl. zu rechtfertigen vermag. Die Abförderung der Erze allein wird schon den Bau der Hudson-Eisenbahn rechtfertigen. Bei den Vorarbeiten hat das Flugzeug mitgewirkt, und aus der Luft ist auch festgestellt worden, daß die Schiffahrt in der Hudson-Bai ebensolange fortgesetzt werden kann wie in den Großen Seen. Die Besorgnis, daß die Hudson-Bai nur kurze Zeit im Jahre eisfrei bleibt, scheint also übertrieben zu sein.

— **Ausbau einer amerikanischen Schmalspurbahn auf Regelspur.** Schmalspurbahnen sind bekanntlich in den Vereinigten Staaten eine Seltenheit. Bei einer Gesamtlänge ihrer Eisenbahnen von rund 400 000 km mag die Länge der Schmalspurbahnen etwa 1400 km ausmachen, und durch den Ausbau der 250 km langen Schmalspurbahn Wendel—Lakeview im Staate Oregon ist deren Länge weiter verkürzt worden. Diese Eisenbahn war im Jahre 1926 von der Southern Pacific-Eisenbahn angekauft worden und erhielt durch den Bau einer rund 155 km langen Anschlußstrecke eine erhöhte Verkehrsbedeutung als eine Abkürzungsstrecke der Southern Pacific-Eisenbahn. Das Umladen der Güter zwischen der Schmalspur und der anschließenden Vollspur wurde daher lästig und man entschloß sich, die Notwendigkeit des Umladens zu beseitigen. Man sorgte damit zugleich für die Zukunft nicht nur der Eisenbahn, sondern auch ihres Verkehrsgebiets vor, denn dieses ist ein fruchtbares Tal, wo Viehzucht und Milchwirtschaft getrieben wird, wo auch Gemüse, Obst und Getreide mit Erfolg angebaut werden kann und wo in den Wäldern beträchtliche Mengen von Holz gewonnen werden können. Von der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erwartet man eine sehr erhebliche Förderung dieser landwirtschaftlichen Betriebe und Möglichkeiten, die bisher durch die Schwierigkeiten bei Abförderung ihrer Erzeugnisse in ihrer Entwickelung gehemmt wurden.

Der Umbau auf Regelspur ist in eigenartiger Weise vorgenommen worden. Die Gleisachse der Schmalspurbahn sollte außer in den Krümmungen für die Regelspur beibehalten werden; bei den Krümmungen sollten Übergangsbögen eingelegt werden, die bis dahin gefehlt hatten. Infolgedessen mußten zu beiden Seiten der alten Schienen neue verlegt werden. Dies geschah, indem zunächst auf jede Schienenlänge sieben Schmalspurschwellen von 1,85 m Länge gegen Regelspurschwellen von 2,45 m Länge ausgewechselt wurden, auf denen dann die neuen Schienen angeheftet wurden, wobei sie zugleich auf den dazwischen liegenden Schmalspurschwellen aufruhten. So konnte der Schmalspurbetrieb ohne Störung aufrechterhalten werden, es konnten aber auch bereits Regelspur-Bauzüge verkehren, so daß die auf der anstoßenden Regelspurstrecke eingehenden Baustoffe ohne Umladen auf die Umbaustrecke gebracht werden konnten. Diese Bauzüge wurden anfangs von Schmalspur-Lokomotiven gezogen, die erst durch Regelspur-Lokomotiven ersetzt wurden, als das Gleisbett und die Kunstbauten verstärkt worden waren.

Durch diese Art des Betriebes ergaben sich natürlich manche Schwierigkeiten an den Weichen, die durch besondere Bauteile überwunden werden mußten. Während des Winters wurden die Bauarbeiten eingestellt, und eine Anzahl Gleise des Übergangsbahnhofs wurden für d Zeit mit einer dritten Schiene versehen, so daß Schmals und Regelspur-Fahrzeuge auf ihnen verkehren kon Nach dem einmal die Schienen in der breiteren Spur der Strecke verlegt waren, folgte dem ersten Arbeitertrup zweiter, der die noch im Gleis verbliebenen kurzen Schw gegen lange auswechselte und das Gleisbett mit dem U bau verbreiterte. Die Durchlässe waren schon vorher längert worden. Der nötige Schotter wurde in der Nähe Strecke gewonnen und mit Schotterpflügen auf der Str ausgebreitet. Stellenweise konnten auch zur Verbreiter der Dämme Seitenentnahmen unmittelbar neben der Str angelegt werden; in diesem Fall arbeiteten rechts links der Eisenbahn Löffelbagger, die den Boden aush und an den Damm schütteten. Auch die Einschnitte wu erweitert, und Kreuzungsgleise wurden verlängert. Wasserkrane mußten vom Gleis abgerückt und die Was behälter mußten höher gelegt werden, um sie den größ Abmessungen der Regelspur-Fahrzeuge anzupassen.

Die Arbeiten wurden von der Eisenbahngesellschaf eigener Verwaltung ausgeführt. Die Arbeiter, 800 an Zahl, wurden in Eisenbahn-Wohnwagen untergebracht täglich in von Triebwagen gezogenen Zügen an die beitsstelle befördert. Der Umbau der ersten 160 km lan Teilstrecke, der im Jahre 1927 ausgeführt wurde, n vier Monate in Anspruch. Das Vorstrecken der Schi dauerte dabei 49 Tage, so daß täglich über 3 km gelei wurden.

— **Dauerkarten in den Vereinigten Staaten.** An St der Dauerkarten, die während ihrer Gültigkeitsdauer beliebiger Benutzung auf einer bestimmten Strecke gel geben die amerikanischen Eisenbahnen sogenannte com tation-tickets aus. Sie berechtigen für 60 Fahrten in bei Richtungen zwischen zwei bestimmten Bahnhöfen. Fahrpreis beträgt 3,5 cents für eine Meile (etwa 9 Pf/k Eine solche Karte für eine Entfernung von 20 Me (32 km), gültig einen Monat, kostet also 42 Dollar. Karten sind nicht übertragbar und müssen daher den ha schriftlichen Namenszug des berechtigten Benutzers tra Sie werden an beliebigen Tagen ausgegeben, und der T an dem ihre Gültigkeit endet, ist auf ihnen deutlich si bar abgestempelt. Sie haben 60 Nummern, die vom Sch ner der Reihe nach entwertet werden; wenn dies mit 60. Nummer geschieht, wird die Karte abgenommen.

— **Das Verkehrswesen Perus.** Im „Wirtschaftsdien Heft 42, ist ein sehr interessanter Artikel über den w schaftlichen Aufschwung Perus, speziell in den letzten z Jahren enthalten, der, wie es heißt, „unzertrennlich ist v Namen und der Persönlichkeit des gegenwärtigen Pr denten Augusto B. Leguia, der heute in der dritten Peri seiner Regierungszeit steht". Wir entnehmen den A führungen folgende Stellen:

Das schwierigste Problem der peruanischen Verv tungspolitik war von jeher das Verkehrswesen. Währ Peru mit dem Bau von Eisenbahnen schon früh einse (1851 Eröffnung der ersten Strecke Lima—Callao), gesc im Straßenbau bis vor ganz kurzer Zeit, genauer ges bis zum Regierungsantritt Leguia (3. Juli 1919) abs nichts. Die kolonialen Saumpfade bildeten die einzi Verkehrswege zwischen den meist sehr weit voneinan gelegenen Städten und Siedlungen. Seit jenem Datum heute baute Peru nicht weniger als 12 614 km Straßen, bereits im Verkehr stehen, 9065 sind zur Zeit im Bau, für weitere 10 800 km ist die Trassierung beendet. P wird somit binnen kurzem über ein Straßennetz von et 35 000 km verfügen. Die Aufwendungen des Staates, I träge der Departements, Gemeinden und Korporatio nicht eingerechnet, hierfür belaufen sich auf nah 3 Mill. Pfund.

Für den Bau von Eisenbahnlinien verausgabte der pe anische Fiskus in der genannten Periode 4,69 Mill. Pfu Noch im Laufe dieses Jahres soll die etwa 900 km lan Bahnverbindung zwischen dem Amazonas und der pa fischen Küste in Angriff genommen werden. Die V arbeiten dazu sind beendet. Kürzlich fand in Lima e abschließende Konferenz zwischen dem Konzessionär den Bau dieser Bahn, Bertram J. Lee, und dem Vertre der nordamerikanischen Finanzgruppe, William Davis,

peruanischen Regierung statt. Der Kostenvoranschlag läuft sich auf rund 30 Mill. Dollar. Mit dem Bau der wichtigen Bahnstrecke, welche praktisch die große interkontinentale Querverbindung vom Stillen Ozean über Pimaguas—Iquitos—Pará (Amazonas) zum Atlantischen Ozean herstellt, soll ein großes Kolonisationsunternehmen verbunden werden unter Heranziehung von spanischen, italienischen, schweizerischen und italienischen Kolonisten.

Die großen Hafenbauten in Callao werden von der Firma Frederick Snare Corporation New York und Habana ausgeführt. Zwei Wellenbrecher von insgesamt 3340 m Länge schützen eine Hafenfläche von 270 ha. Ausgebaut sind vorläufig vier große Piers mit Lagerhäusern für 1 Mill. Tonnen. Für acht weitere Piers ist Raum vorgesehen. Die bis zur Stunde für Hafenumbauten ausgegebenen Beträge belaufen sich auf insgesamt 2,22 Mill. Pfund.

Allgemeines.

— **Staubgefahren und ihre Bekämpfung.** Auf der am 1. d. Mts. im Deutschen Arbeitsschutz-Museum abgehaltenen Herbsttagung des Fachausschusses für Staubtechnik im Verein Deutscher Ingenieure wurden unter Leitung von Dipl. Ing. Barkow in erster Linie die Probleme des Straßenstaubes behandelt. Oberbaurat Bree führte dazu aus, daß die Verwitterungsprodukte der Straßendecke, die Niederschläge der Rauch- und Auspuffgase, sowie die tierischen und pflanzlichen Abfallprodukte Hauptursachen des Straßenstaubes seien, und daß hygienische sowohl wie auch verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte für eine Beseitigung des Straßenstaubes sprechen. Der Staub ruft Entzündungserscheinungen der Schleimhäute hervor, mindert das allgemeine Wohlbefinden herab und gefährdet die Verkehrssicherheit durch Nebelbildung und Erhöhung der Schlüpfrigkeit der Straßen, da sich mit dem von den Kraftwagen herabtropfenden Öl bindet. Den Straßenstaub kann man am besten durch richtige Wahl der Straßenbauarten bekämpfen, wobei die Asphalt- und Betonstraßen besonders günstig, die alten Schotterstraßen äußerst unzweckmäßig sind. Weiter hat sich eine Staubbindung durch Ölung und Teerung als zweckmäßig erwiesen. Die wirksame Bekämpfung des Straßenstaubes ist bei dem heutigen Stand der Straßenbau- und Reinigungstechnik lösbar, infolge finanzieller Schwierigkeiten jedoch nicht durchweg ausführbar.

Über Staubexplosionen berichtete Oberingenieur Koch, der auf Grund seiner Erfahrungen Mittel zu ihrer Verhütung angab. Sie bestehen im wesentlichen darin, die Ansammlung brennbarer Staubmengen durch Anwendung von Absaugevorrichtungen zu verhüten, den die Explosion verursachenden Luftsauerstoff nach Möglichkeit fernzuhalten und dafür zu sorgen, daß keine Zündungsmöglichkeiten, etwa durch offene Flammen, Funkenbildung und statische Elektrizität, eintreten. Mit den Fragen der Staubbekämpfung und Staubtechnik beschäftigen sich Referate der Herren Dr. Mellmann, Dr. Förderreuther und Dr. Sell.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn für Verletzung von Personen auf einer neben einer öffentlichen Straße liegenden, bei Dunkelheit mit der Straße leicht verwechselbaren Laderampe. Zur Frage des Mitverschuldens der wegebaupflichtigen Gemeinde.** Die Klägerin ging am Abend des 31. August 1924 in Begleitung ihres damaligen Verlobten Dr. P. bei großer Dunkelheit auf der unbeleuchteten Rampenstraße von Westen nach Osten gegen den Bahnhof Berchtesgaden zu. Auf der in Gehrichtung der beiden Personen gelegenen rechten Seite dieser Straße fließt die Ache, gegen welche die Straße fortlaufend durch ein niedriges Geländer gesichert ist. Auf der linken Seite läuft die Eisenbahnlinie Reichenhall—Berchtesgaden. In einer Entfernung von etwa 100 Schritten vor dem Bahnhof biegt die Straße vom Bahngleise ab und macht einen Bogen. An diesen grenzt ein größtenteils gepflasterter freier ebener Platz, der zu der Laderampenanlage des Bahnhofs Berchtesgaden gehört und frei zugänglich ist. Gegen das Gleis zu, auf welchem der zu beladende oder entladende Eisenbahnwagen anfährt, ist der Platz durch eine 1,13 m tiefe Mauer abgemauert. Die Rampe ist als Stirn- und Seitenrampe gebaut. Die Entfernung zwischen der Ramsauer Straße und der Rampenmauer beträgt beim Beginn des Straßenbogens in gerader Richtung etwa 17 Schritte.

Bei dieser Straßenbiegung gerieten die Klägerin und Dr. P. infolge der großen Dunkelheit von der Straße ab auf den zur Laderampe führenden Platz, auf dem sie, in der Meinung, sich noch auf der Straße zu befinden, weitergingen, bis sie beide über die ungesicherte Stirnrampe hinab auf das Ladegleis stürzten. Die Klägerin brach sich einen Arm und einen Fuß.

Ein Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes liegt nicht vor. Das Berufungsgericht stützt die Schadenersatzpflicht der Deutschen Reichsbahn, der Rechtsvorgängerin der Beklagten (vgl. dazu die Notverordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 (RBG. I. II, 57, in Kraft seit 28. Februar 1924 und das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924, RGB. I. II, 272, in Kraft getreten am 31. August 1924, insbesondere § 47 Abs. 8 mit der Bekanntmachung über den Übergang des Rechtes zum Betriebe der Reichseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 14. Oktober 1924, RGB. I. II, 386 und § 5 Abs. 4, § 93 Abs. 1), mit Recht auf § 823 BGB., wonach derjenige, der fahrlässig den Körper oder die Gesundheit eines anderen widerrechtlich verletzt oder gegen die den Schutz eines anderen bezweckende Schutzvorschrift in § 230 StGB. verstößt, dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet ist. Es geht hierbei von der Annahme aus, daß die „Deutsche Reichsbahn" als juristische Person nach dem Grundsatze des § 31 BGB. für den Schaden verantwortlich sei, den ihre verfassungsmäßig berufenen Vertreter durch eine in Ausführung der ihnen zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadenersatze verpflichtende unerlaubte Handlung der Klägerin zugeführt hätten.

Das Berufungsgericht erachtet zutreffend eine Unterlassung nur dann als ursächlich für den Erfolg, wenn eine Rechtspflicht zum Handeln besteht. Nach dem den Feststellungen des Berufungsgerichts zu entnehmenden Sinne hatte die „Deutsche Reichsbahn" auf dem dem Reiche gehörenden (vgl. dazu das Gesetz, betreffend den Staatsvertrag — § 1 — über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, vom 1. April 1920, RGB. I. S. 773, sowie § 1 Abs. 1 der Notverordnung vom 12. Februar 1924 und § 6 des Reichsbahngesetzes), jedoch ihrem Betriebsrecht und ihrer Obhut unterliegenden unmittelbar an der Ramsauer Straße gelegenen Rampengelände, innerhalb dessen sich die Rampenanlage befindet, auch um die Zeit des Unfalls einen Verkehr für Menschen eröffnet, insofern dort tagsüber Güter aus- und eingeladen wurden und zu diesem Zwecke dort Menschen und Fuhrwerke verkehrten. Aber auch zur Nachtzeit, wo solche Arbeiten nicht stattfanden, war das Rampengelände von der Straße her frei zugänglich und ein Abirren von der Straße auf dem vor der Rampe gelegenen, größtenteils gepflasterten straßenähnlichen Platz besonders angesichts der dort befindlichen Biegung der Straße nach Eintritt voller Dunkelheit für Ortskundige sehr wohl möglich. Auf der Ramsauer Straße wickelt sich insbesondere auch in den Abendstunden nach Einbruch der Dunkelheit noch Fremdenverkehr ab.

Allerdings wäre es nicht unbedenklich, wenn das Berufungsgericht, ausgehend von dem Grundsatze, jeder Unternehmer gefährlicher Betriebsanlagen und Arbeiten habe dafür zu sorgen, daß anderen hierdurch kein Schaden erstehe, schon aus dem Halten der verkehrsgefährlichen Rampe auf dem dem Reiche gehörenden Gelände eine Rechtspflicht der „Deutschen Reichsbahn" erblicken wollte, die Rampe gegen Gefährdung von Menschen zu sichern. Im allgemeinen wird mit der Revision davon ausgegangen werden müssen, daß bei Anlagen, die ihrer Zweckbestimmung nach Sicherheitsvorkehrungen nicht gestatten, welche die Vornahme von Arbeiten, um derentwillen die Anlage geschaffen wurde, stören oder ganz verhindern würden, eine besondere Sicherungspflicht nicht anzunehmen ist. In solchen Fällen wird für die Regel die Sicherung des Verkehrs schon in dessen Beschränkung auf die durch ihre Beschäftigung hierzu berufenen und

mit den Einrichtungen vertrauten Personen bestehen und eine besondere Verwahrungspflicht weder aus allgemeinen Grundsätzen noch aus § 367 Ziff. 12 StGB. abgeleitet werden können (vgl. dazu RG. vom 6. April 1905 in J. W. 1905 S. 340 Nr. 10). Auch ist den Gründen des angefochtenen Urteils nicht zu entnehmen, daß sich auf dem Rampengelände allmählich ein allgemeiner, nicht auf die im Rampengelände beschäftigten Personen beschränkter öffentlicher Verkehr entwickelt hätte, so zwar, daß sich die Annahme eines Einverständnisses der Deutschen Reichsbahn mit der Benutzung des Rampengeländes als eines öffentlichen Weges oder Platzes rechtfertigen würde.

Allein das Berufungsgericht weist ausdrücklich darauf hin, daß die Haftungsfrage nach der Lage des einzelnen Falles zu beurteilen sei. Es legt dann im Verfolge dieses Satzes besonderen Wert darauf, daß das Rampengelände größtenteils straßenähnlich gepflastert und demzufolge die Geländedecke von der Straßendecke in der Dunkelheit schwer zu unterscheiden war, daß die Straße da, wo sich das Rampengelände an die frei zugängliche Grenze anschließt, eine Biegung macht und der gerade Weg ins Rampengelände führt, weshalb bei Dunkelheit ein schuldhaftes Abirren von der Straße auf das Rampengelände in den Bereich hoher Wahrscheinlichkeit gerückt war, und daß auf der Straße im besonderen auch ortskundige Fremde zur Nachtzeit zu verkehren pflegen und verkehren müssen.

Mit Rücksicht auf diese besonderen örtlichen Verhältnisse, die sogar, wie die Pflasterung des Rampengeländes, sei es durch die „Deutsche Reichsbahn" oder schon das Reich oder dessen Rechtsvorgänger, den Bayerischen Staat, selbst geschaffen wurden, kann es nicht als rechtsirrig erachtet werden, wenn das Berufungsgericht der Deutschen Reichsbahn als der Betriebsinhaberin, die auf dem neben einer öffentlichen Straße liegenden, bei Dunkelheit mit der Straße leicht verwechselbaren Rampengrundstück eine die Sicherheit von Menschen gefährdende Rampenanlage hält, die Rechtspflicht überbürdet, diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die nach den besonderen örtlichen und sonst nach der Lage dieses Falles zu berücksichtigenden Verhältnissen erforderlich waren, um auf dem Grundstücke Schädigungen von Abirrenden zu verhüten. Diese Rechtspflicht entspricht dem Gebote der Verkehrssicherheit und der Billigkeit und läßt keine Überspannung der zum Vorteile der Verkehrssicherheit an den Betriebsinhaber zu stellenden Anforderungen erkennen. Es handelt sich hier um eine Erweiterung des anerkannten Rechtsgedankens, daß derjenige, der auf seinem oder einem seinem Betrieb unterliegenden Grundstück einen Verkehr für Menschen gestattet, auch die Rechtspflicht hat, für die Verkehrssicherheit Sorge zu tragen (vgl. KRGR, § 823 Anm. 6a). Wer ein solches Grundstück so herrichtet oder in einer solchen Beschaffenheit beläßt, daß es mit einer öffentlich verkehrdienenden Straße verwechselt werden kann, muß sich aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Dauer der Verwechslungsmöglichkeit so behandeln lassen, wie wenn er auf dem Grundstücke den öffentlichen Verkehr in unbeschränktem Maße gestattet hätte. Auch die schon oben angeführte Entscheidung des Reichsgerichts schließt, wie sich den Gründen zweifelsfrei entnehmen läßt, eine von ihr abweichende Beurteilung bei besonderer Lage des Falles nicht aus. Der Revision kann daher nicht beigetreten werden, wenn sie im geltenden Rechte eine sie verhaftende Rechtspflicht vermißt.

Dem kann auch nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, daß es nicht verkehrsüblich sei, ein Rampengelände oder eine Rampe besonders zu sichern. Es mag im allgemeinen eine solche Gepflogenheit bestehen, weshalb auch das Berufungsgericht den hierüber angebotenen Sachverständigenbeweis mit Recht als überflüssig erachtete. Erfordern indessen die besonderen örtlichen Verhältnisse ein Abweichen von dieser Gepflogenheit, so muß diesen besonderen Verhältnissen durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen Rechnung getragen werden. Eine Berufung auf die allgemeine Übung läßt hier das örtliche Bedürfnis nach Verkehrssicherheit nicht zu. Es mag schon dahingestellt bleiben, ob nicht — im Gegensatze zur Ansicht der Revision — ein allgemeiner Gebrauch unter Umständen ein allgemeiner Mißbrauch sein kann; es ist aber ein Mißbrauch eines berechtigten allgemeinen Gebrauchs, wenn den besonderen Verhältnissen eines Falles, die eine Abweichung vom allgemeinen Gebrauch erheischen, nicht die gebührende Beachtung geschenkt wird.

Die verfassungsmäßig berufenen Vertreter der „Deutschen Reichsbahn" hatten es, wie die Feststellungen des Berufungsgerichts dem Sinne nach ergeben, entgegen der ihnen dargelegten Rechtspflicht unterlassen, auf dem Rampengelände irgendwelche Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung der Gefahren zu treffen. Sie hatten weder das Rampengelände noch die Rampe selbst irgendwie beleuchtet, so daß ein Abirren in der Dunkelheit auf das straßenähnliche Rampengelände und auf die Rampe verhütet oder doch sofort hätte wahrgenommen werden können; sie hatten auch keinerlei Absperrungsmaßregeln getroffen, die während der Dunkelheit ein Betreten des Rampengeländes oder wenigstens der Rampe verhindert hätten.

Wenn die Klägerin nur um deswillen von der Straße auf das Rampengelände abirrte, weil auf diesem pflichtwidrig keine Sicherheitsmaßnahmen von den verfassungsgemäß berufenen Vertretern der Deutschen Reichsbahn getroffen worden waren, so auf die Rampe geriet, hier hinstürzte und durch den Absturz körperlich beschädigt wurde, so kann nicht mit Grund geleugnet werden, daß pflichtwidrige Unterlassung des Reichsbahnvertreters für die körperliche Schädigung der Klägerin auch im Rechtssinn ursächlich war. Die Reihenfolge der an die Unterlassung sich anknüpfenden Ereignisse, der ursächliche Verlauf, so wie er sich gestaltet hatte, lag durchaus im Bereiche der Wahrscheinlichkeit der menschlichen Erfahrung und des menschlichen Erkenntnisvermögens (sog. adäquate Verursachung), so daß die Schädigung als durch die pflichtwidrige Unterlassung verursacht angesehen werden muß.

Das Berufungsgericht verneint eine Haftpflicht der Gemeinde, weil diese nicht verpflichtet gewesen sei, das außerhalb der öffentlichen Straße gelegene Rampengelände gegen ein Abirren zu sichern und im besonderen Art. 38 der geltenden rechtsrheinischen Gemeindeordnung nicht eine Sicherung gegen Gefahren im Auge habe, die außerhalb des öffentlichen Weges liegen.

Würde es sich nur um die Sicherung der Straße gegen ein Abirren auf das Rampengelände handeln und diese ausschließlich der Gemeinde obliegen, so wäre die Klage der Tat unbegründet. Allein so liegt hier die Sache nicht, wie schon oben dargelegt wurde. Es handelt sich auch nicht um die Sicherung des Rampengeländes gegen ein Abirren von der Straße, und dieses zu sichern war Rechtspflicht der Deutschen Reichsbahn. Art. 38 der Gemeindeordnung schließt auf keinen Fall aus, daß auf Grund besonderer Verhältnisse neben der Gemeinde noch ein anderer für Sicherheitsvorrichtungen auf eigenem oder von ihm verschuldeten Grunde zu sorgen hat.

Im übrigen kann dahingestellt bleiben, ob Art. 38 a. a. O. der den Gemeinden die Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung der nötigen Sicherheitsvorrichtungen, Wegweiser und Warnungstafeln an Gemeindewegen, Ortsstraßen und Ortsplätzen auferlegt, die Pflicht umfaßte, auf der Straße selbst Vorkehrungen gegen ein nächtliches Abirren auf das Rampengelände, sei es durch eine seitliche Absperrung oder durch entsprechende Beleuchtung, zu treffen, und ob besondere polizeiliche Vorschriften oder die Regeln des bürgerlichen Rechts eine solche Verpflichtung begründeten (vgl. dazu VGE. 15, 123; Kahr, alte GemOrdnung I, 365, 376; Helmreich-Rock, alte GemOrdnung Art. 38, Anm. 17; Wörner, neue GemOrdnung S. 292, 2 KRGR. § 823 Anm. 6b mit der hier wiedergegebenen Rechtsprechung).

Hatte auch die Gemeinde Berchtesgaden durch eine solche pflichtwidrige Unterlassung ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter die körperliche Schädigung der Klägerin verursacht, so bestanden die beiden Rechtspflichten, die der „Deutschen Reichsbahn" und die der Gemeinde, nebeneinander, die eine schloß die andere nicht aus, wenn wird ein Mensch an seinem Körper oder seiner Gesundheit geschädigt, weil diesen Rechtspflichten zuwider weder der einen noch von der anderen Seite die gebotenen Vorkehrungen getroffen waren, so sind beide pflichtwidrige Unterlassungen mit ursächlich für den Schaden. Der ursprüngliche Zusammenhang wird hier auf keiner S

erbrochen durch die Unterlassung des anderen; beide terlassungen zusammen haben den Erfolg verursacht. Der adenserfolg ist eingetreten, nicht weil nur die eine oder andere Unterlassung, sondern weil beide Unterlassungen gangen worden sind. Weder die eine noch die andere n als Bedingung des Erfolgs hinweggedacht werden, e daß nicht der Erfolg entfallen müßte. Dem steht auch ht das von der Revision angeführte Erkenntnis des chsgerichts vom 26. Januar 1927 (J. W. 1927, S. 1265, 21) entgegen, das sich nur mit den Rechtspflichten der gepolizei und des Wegebaupflichtigen befaßt.

Aus § 840 Abs. 1 BGB. ergibt sich dann, daß die Begte neben der Gemeinde Berchtesgaden als Gesamtschuldnerin im Sinne des § 421 a. a. O. für den Schaden Klägerin haftet.

Die Revision scheint endlich auch die Annahme einer rlässigkeit auf Seite der verfassungsmäßig berufenen treter der Deutschen Reichsbahn bekämpfen zu wollen. macht geltend, es könne von dem einzelnen Vertreter ht verlangt werden, daß er umsichtiger und vorsichtiger als dies den Erfahrungen eines gesunden und regelhten Verkehrs und Anschauungen der dem gleichen Verrskreis angehörenden Personen entspreche; das Beungsgericht habe sich deshalb nicht ohne weiteres über vieljährigen Erfahrungen des Eisenbahnverkehrs hinrsetzen und eine Übung, Laderampen nicht zu sichern, gen eines einzelnen Unfalls als Unsitte bezeichnen fen.

Allein, wie die Gründe des angefochtenen Urteils hinchend erkennen lassen, ging das Berufungsgericht auch der Beurteilung der Frage, ob den Vertretern der eutschen Reichsbahn" ein Außerachtlassen der im Verr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.) vorzuwerfen im wesentlichen davon aus, daß besondere örtche Verhältnisse maßgebend ins Gewicht fielen und gegenüber die Berufung auf die behauptete allgemeine ng nicht zulässig sei. Ein rechtliches Bedenken kann gen diese Auffassung nicht mit Grund erhoben werden; der Begriff der Fahrlässigkeit dabei verkannt worden ist nicht zu ersehen. Es bedurfte hier auch keiner teren Erörterung und keines Beweises, ob die behaupÜbung besteht und ob sie eine Sitte oder Unsitte ist.

Ein Mitverschulden der Klägerin im Sinne des § 254 B. hat das Berufungsgericht mit zutreffenden Gründen neint.

Die Vorderrichter haben hiernach mit Recht den Schaersatzanspruch der Klägerin für gerechtfertigt erklärt t die Revision der Beklagten war demzufolge als unründet zurückzuweisen. (OLG. München, 11. Februar 8 — I 197/1927.) P.

Bücherschau.

— **Handwörterbuch der Arbeitswissenschaft**, unter Mitkung von 280 Fachleuten des In- und Auslandes hergegeben von Privatdozent Dr. Fritz Giese. Verlagshhandlung von Carl Marhold in Halle a. S. Achte Lieng.

Die vorliegende achte Lieferung des Werkes enthält er den Stichworten Gewerblicher Rechtsschutz bis ien wiederum eine außerordentlich große Menge interanten Materials. Wenn irgendwo, so gilt hier das Wort: er vieles bringt, wird manchem etwas bringen." Kaoskopartig bringen die zahlreichen Darstellungen Bild Bild von den in Frage kommenden Wissenschaftsgeen, wobei aber diese Darstellungen immer zusammenalten werden durch das, das ganze Werk beherrschende treben, für Praktiker und Wissenschaftler den Geutinhalt arbeitswissenschaftlicher Zusammenhänge in ndbegriffen und Grundtatsachen vorzuführen und da die Grundlage der überall so nötigen Rationalisierung chaffen zu helfen. Unmittelbar auf Rationalisierung tellt sind z. B. die Artikel über Rationalisierung im ßereiwesen, im graphischen Gewerbe, im Handwerk, ner in der Hausfrauenarbeit mit Ausblicken auch auf nde Länder, namentlich Amerika, wo der Forderung des gemäßen Haushaltes" bis jetzt wohl am meisten entchen worden ist, stark bedingt durch den Mangel an fsgehilfen. An dieser Stelle ist auch noch zu erwähnen der Artikel über Verkehrsprobleme und rationelle Verkehrsorganisation der Großstadt. Besondere Aufsätze sind sodann gewidmet der Entwicklung der Arbeitswissenschaft in Italien, ferner in Holland, wo dieser Zweig der Wissenschaft erst seit einem Jahrzehnt mit mehr Intensität betrieben wird. Das Handelsrecht und Arbeitsrecht werden ebenfalls eingehend besprochen, und über die für das Wirtschaftsleben so bedeutsamen Handels- und Fortbildungsschulen findet der Leser willkommene Auskunft, wobei bemerkt werden darf, daß auch hier die Ausführungen sich nicht bloß auf Deutschland erstrecken, sondern auch auf Österreich, England, Frankreich, Italien usw. Überhaupt tritt in dem Werke der internationale Charakter der Arbeitswissenschaft stark hervor, das bekunden z. B. die ausführlichen Artikel über internationale Arbeitsstatistik, über internationale Gewerbehygiene, internationale Berufskunde und Berufspsychologie, ferner über Maßsysteme, Sozialversicherung und Arbeiterschutz in ihren internationalen Auswirkungen; auch bietet das Werk Gelegenheit, sich über die Organisation, bisherige Tätigkeit usw. des Internationalen Arbeitsamtes, das völkerrechtlich seine Grundlage im Versailler Vertrage hat, einen Überblick zu verschaffen. Dies sind einige der wichtigeren Teile des Werkes. Der Herausgeber hat jedoch die Grenzen seiner Aufgabe sehr weit gezogen, und wir finden da Artikel auch über ferner gelegene Gebiete, z. B. über Graphologie (Handschriftdeutung), Hagelversicherung, Inflation, Bau und Funktion des Hirns, ja sogar Artikel über „Ischias und Arbeit" und über Gicht. Man darf gespannt sein, wie der Herausgeber seinen Plan, das Werk in zehn Lieferungen erscheinen zu lassen, durchführen wird, nachdem er bereits acht Lieferungen benötigt hat allein für die Stichworte bis Italien. Ganz allgemein ist noch zu bemerken, daß die Artikel im vorliegenden Werke mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden beschränkten Raum selbstverständlich vielfach nur eine gedrängte, skizzenhafte Darstellung bieten können, fast überall finden sich ausführliche Literaturangaben, die eine Vertiefung in die einzelnen Probleme erleichtern. Da, wie oben dargelegt wurde, die behandelten Wissensgebiete sehr häufig verflochten sind mit den außerdeutschen Verhältnissen, so wird das vorliegende bedeutsame Werk gewiß auch im Auslande große Beachtung finden. Dr. Otto.

— **Schmiermittel und ihre richtige Verwendung.** Ein Hilfsbuch bei der Auswahl und Beurteilung eines geeigneten Schmiermittels für Maschinenbesitzer, Betriebsleiter, Einkäufer und Ölhändler von Dr. Curt Ehlers, Hamburg. Mit vier Diagrammen im Text. Leipzig 1928. Verlag von Otto Spamer. VI, 112 Seiten. Preis geh. 8 RM, geb. 10 RM.

Über Herkunft, Verarbeitung und Verwendung der verschiedenen Schmieröle herrschen vielfach bei Verbrauchern und Händlern ganz falsche Vorstellungen. Für viele ist Öl eben Öl; man macht vielleicht einen Unterschied zwischen Zylinder-, Maschinen- und Spindelöl, aber das ist auch alles. Nach einer Preisliste wird dann das billigste Öl gekauft, obgleich die Verwendung einer besseren und teureren Sorte viele Unkosten ersparen würde.

Das vorliegende Büchlein will dem Maschinenbesitzer, Betriebsleiter, Einkäufer und Ölhändler die vorteilhafteste, richtige Schmierung zeigen, damit sie wissen, worauf es bei den einzelnen Sorten ankommt und welche Bedingungen ein Öl für eine gegebene, unter bestimmten Verhältnissen arbeitende Maschine erfüllen soll. Es will keine Vorschriften zur Anfertigung einer Analyse geben (diese sind in den bekannten Werken von Holde, Archer u. a. enthalten), sondern es sollen unter Verwendung von Analysendaten die für bestimmte Zwecke geeigneten Öle charakterisiert werden, wobei in der Hauptsache Mineralöle, sei es in reinem Zustande, sei es in Mischung mit anderen Stoffen, wie Fetten, Ölen, Graphit u. dgl., besprochen werden.

Nach einer allgemeinen Einleitung über Herkunft und Verarbeitung der Mineralschmieröle werden ihre mächtigen analytischen Eigenschaften erörtert. Ein besonderer Abschnitt behandelt den Öleinkauf. Auf Grund einer kurzen Schilderung des Schmiervorganges wird die spezielle Verwendung der Mineralschmieröle dargelegt. Die Ursachen und die Folgen von Ölrückständen werden gestreift und die Wiederverwendung gebrauchter Öle kurz besprochen. Ein

Anhang behandelt die als Zusätze zu Mineralölen verwendeten Stoffe.

Das flott geschriebene Büchlein, dessen Benutzung ein ausführliches Sachverzeichnis wesentlich erleichtert, wird allen Interessenten hochwillkommen sein. Die Ausstattung entspricht dem Rufe des Verlegers. Sch.

— **Materiewellen und Quantenmechanik.** Eine elementare Einführung auf Grund der Theorien de Broglies, Schrödingers und Heisenbergs von Arthur Haas, Dr. phil., Professor für Physik der Universität Wien. Leipzig 1928. Akademische Verlagsgesellschaft. VIII, 160 Seiten. Preis geh. 6,50 RM, geb. 7,50 RM.

In den letzten 5 Jahren hat die theoretische Physik durch die neuen Theorien der Wellenmechanik von de Broglie und Schrödinger und der Quantenmechanik von Heisenberg einen ungeheuren Fortschritt erreicht, dessen Bedeutung von Tag zu Tag klarer wird. Die großen mathematischen und erkenntnistheoretischen Schwierigkeiten, die sich bei der Behandlung dieser neuen Probleme der Atomphysik zeigen, machen es nicht leicht, die weittragenden Ergebnisse dieser Theorien auch weiteren Kreisen näherzubringen. Der Verfasser besitzt, wie er schon mehrfach bewiesen hat, die seltene Gabe, in wissenschaftlich einwandfreier und doch allgemein verständlicher Darstellungsweise den immerhin spröden Stoff zu behandeln. Ausgehend von dem allgemeinen Problem der Atommechanik, dem Fermatschen Prinzip und der Lorentz-Transformation, zeigt er die Entwicklung der Wellenmechanik von de Broglie und Schrödinger und der Quantenmechanik von Heisenberg, wobei er den Zusammenhang zwischen diesen Theorien klarlegt. Aus ihnen entspringt die moderne statistische Auffassung der Atomphysik nach Bose und Fermi. Die tiefgreifende Umwälzung, die in der Physik durch die Wellenmechanik und die Quantenmechanik hervorgerufen wurde, hat einen weitgehenden Einfluß auf die Naturphilosophie, die zu einer wesentlichen Wandlung der Begriffe der Materie, der Kausalität und des Naturgesetzes führen muß.

Wer sich über all diese Fragen eingehend unterrichten will, dem sei das fesselnd geschriebene Werk des Wiener Physikers wärmstens empfohlen. Sch.

— **Kleiner Führer durch Japan** („Japanführer") mit 49 Abbildungen und 9 Karten. Herausgegeben von der Jap. Staatseisenbahn. 1928.

Japan hat seine eigenen Reize, und es ist begreiflich, daß dieses Land zu sehen und kennenzulernen der Wunsch vieler Reisender ist. Das vorliegende, von der Japanischen Staatseisenbahn in deutscher Sprache herausgegebene Reisebuch ist ein vorzüglicher Führer durch dieses Land. Es enthält alles, was der Japanreisende wissen muß. Es befindet sich in ihm eine Beschreibung des Landes, seiner Industrie, des Handels und der Landwirtschaft, weiter enthält es sämtliche Reiseverbindungen zu Lande und zu Wasser, die Namen der Hotels wie Reisebüros usw. der Japanischen Staatseisenbahn, ihre Einrichtungen, Preise, Züge usw.

In den Winken für die Reisenden ist alles Nötige über Kleidung, Zoll, Währung, Einkauf usw. mitgeteilt. Die Hauptsehenswürdigkeiten und Städte Japans sind einzeln behandelt. Eine Reihe von vorzüglichen Abbildungen lassen die Schönheiten des Landes erkennen. Neun Karten und eine Eisenbahnkarte dienen zur weiteren Orientierung des Reisenden.

Der Japanführer, dessen Inhalt in Vorstehendem nur kurz angedeutet ist, nimmt unter den Reisebüchern eine ganz besondere Stellung nach Inhalt und Ausstattung ein. Die Sprache ist klar und deutlich, die Gliederung des reichen Stoffes und seine Darstellung verdienen volle Anerkennung. Die Ausstattung des Buches ist eine sehr hübsche. Dabei hat das Buch den Vorzug der Handlichkeit. Dem Glücklichen, dem es beschieden ist, das reizvolle Land zu besuchen, wird das Buch die besten Dienste leisten. — Der Japanführer ist durch das MER-Büro sowie durch die Schriftleitung dieser Zeitung unentgeltlich zu beziehen. W.

— **Automobiltechnisches Handbuch.** Handbuch der Automobiltechnischen Gesellschaft E. V. Herausgegeben von Richard Bussien unter Mitarbeit von M. H. Baur, Direktor; Dr. Ing. Gg. Bergmann; M. Dobberke, Obering.; P. Grodzinski, Dipl.-Ing.; E. Groß, Ing.; L. Hausfelder, Zivilingenieur; W. Großthal, Dipl.-Ing.; Fr. Lundershausen, Direktor; W. A. Th. Müller-Neuhaus, Obering.; Wa. Oswald; H. Pickerott; K. R. H. Praetorius, Ing.; M. Prouß, Obering.; Ptaczowsky, Ing.; E. Schafer, Obering.; G. Steinlein, Obering.; Ernst Woron, Obering.; R. Wegener, Obering.; W. Wencelides; P. Wolfram, Dipl.-Ing. Zwölfte, ganz neubearbeitete Auflage. Mit 1611 Abbildungen. Berlin 1928. M. Krayn. XV, 1401 Seiten. Preis geb. 30 RM.

Der stattliche Band ist, der schnellen Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugbaues entsprechend, für die neue Auflage durchgesehen und vollständig neu bearbeitet worden, damit er dem Konstrukteur, Techniker und jeder der mit Kraftfahrzeugen technisch zu tun hat, auf alle Fragen Auskunft geben kann. Für den schaffenden Konstrukteur im Kraftfahrzeugbau soll er als Hilfsbuch dienen.

Das Werk bringt eine Fülle von Stoff, und zwar in vorbildlicher Darstellungsweise, unterstützt durch gute Abbildungen und eine große Menge ausführlicher Zahlen- und graphischer Rechentafeln. Die Berechnungen sind eingehend durchgeführt. Das schöne Buch kann als die „Hütte" des Automobilfachmanns bezeichnet werden. Daß die hohe Auflagenziffer beweist, ist es schon immer sehr beliebt gewesen, und diese Beliebtheit wird es sicher behalten, zumal der Verlag für eine würdige Ausstattung Sorge getragen hat. Sc

— **Die Alpenbahnen** von Dr. H. Schmidt-Mel. Sallmayersche Buchhandlung, Kommissionsverlag. 1 Wien-Leipzig.

Der Verfasser bezweckt mit dieser Arbeit eine gemeinverständliche, zusammenfassende Übersicht der Entstehungsgeschichte, Linienführung und Bedeutung der norischen spurigen, wichtigsten Alpenbahnen zu geben. Die Lösung dieser Aufgabe, die der Verfasser sich gestellt hat, ist in bester Weise gelungen. Bei jeder der acht großen Alpenbahnen (Semmering-, Brenner-, Mont-Cenis-, Gotthard-, Arlberg-, Simplon-, Tauern-, Lötschbergbahn) werden zunächst kurz die Verkehrsverhältnisse vor dem Bahnbau, alsdann eingehender die Linienführung, Durchführung des Baues und dessen technische Schwierigkeiten geschildert. Besondere Beachtung findet der Stand der Elektrisierung und die Wirtschaftlichkeit dieser Betriebsart. Von der großen Zahl der älteren und neueren Alpenbahnprojekte werden die wichtigsten Projekte (Ortler-, Septimer-, Splügen-, Bernhardin-, Greina-, Mont-Blanc-Bahn) kurz behandelt.

Das 60 Seiten umfassende Buch hat nicht nur für den Bauingenieur Interesse, auch in weiteren Kreisen der Fachwelt verdient es Beachtung. Zweckmäßig wäre es gewesen, dem Werkchen eine Karte mit den bestehenden und projektierten Bahnen beizufügen, da eine solche eine wesentliche Erleichterung für den Leser bedeuten würde.

Da die verkehrliche und verkehrspolitische Seite der bestehenden Alpenbahnen jedes Mal nur kurz gestreift wurde, würde es eine dankbare Aufgabe für einen Verkehrsfachmann sein, die Alpenbahnen auch nach dieser Richtung hin in einer eingehenden Studie zu behandeln. W.

— **Hamburg im Spiegel der Welt.** Herausgeber H. Pfeiffer, Verlag Deutsche Beratungsstelle für kulturelle und wirtschaftliche Werbung G. m. b. H., Hamburg. Redaktion: Teil 76 S.

Der Zweck der Veröffentlichung ist, wie der Herausgeber im Geleitwort ausführt, „die Analyse der propagandistischen Kraftquellen" Deutschlands zu geben, als der erste Hamburg behandelt wird. In einem kurzen Vorspruch „Hamburg und das Reich" bezeichnet Reichsminister Stresemann den freien Blick der Hamburger Bürger und Hamburg durchdringende Weltseele als ein wertvolles Aktivum des Reiches und seiner äußeren Politik. Es folg

Reihe kürzerer Aufsätze verschiedener Verfasser, che in bunter Folge einzelne Faktoren behandeln, die ge- et sind, für Hamburg und für Deutschland überhaupt paganda zu machen. Als solche werden z. B. behandelt offiziellen Auslandsbeziehungen Hamburgs, der Ham- ger Reeder, der Hamburger Hafen, die Hamburger Ex- eure, der Hamburger Einfuhrhandel, die Hamburgische versität als Träger internationaler Beziehungen, das Tropeninstitut, die Werften, das Weltwirtschaftsarchiv u. a. m. Das Heft ist mit Kunstblättern im Stile niederdeutscher Gotik ausgestattet. Im Anhang findet sich ein Reklameteil. Das Büchlein ist in moderner Buchgraphik geschmackvoll hergestellt. Es ist wohl geeignet, die zahlreichen Veröffentlichungen der letzten Zeit über Hamburg, die zum größeren Teil früher in dieser Zeitung besprochen sind, in mancher Hinsicht zu ergänzen. Kl.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

eiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1 a VWÜ)

litteilung der Generaldirektion der Österreichischen desbahnen vom 21. Oktober 1928 W. D. Z. 570/13: „We- Bergsturz war die Strecke F l i r s c h — P e t t n e u der e Innsbruck—Feldkirch vom 14. bis 21. Oktober un- bar".

Änderung von Stationsnamen

e i c h s b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k O s t e n. Der er Strecke Schneidemühl—Königsblick gelegene Haltepunkt Friedrichstein (Netzekreis) erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung F r i e d r i c h s t e i n.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 186 vom 25. Oktober 1928 an die vorsitzende Verwaltung und die übrigen Mitglieder des Technischen Ausschusses betr. Neubearbeitung des VWÜ.

Nr. III 191 vom 24. Oktober 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vereinswagenausschuß.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Vor 14 Tagen ist der Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamtes Bad alzungen (1187)

Reichsbahnrat

Herr Paul Deipser

uf einer Urlaubsreise in der Nähe von Salerno (Italien) tödlich verunglückt.

Reichsbahnrat Deipser, der im 46. Lebensjahr stand, gehörte seit 1906 er Eisenbahnverwaltung an und war seit 1921 Amtsvorstand. Ausgestattet it hervorragender Befähigung und geistiger Regsamkeit, bekundete er ußergewöhnliches Dienstinteresse — auch über sein Fachgebiet hinaus — nd hat sein Amt mustergültig verwaltet.

Durch seine vornehme Gesinnung und sein liebenswürdiges Wesen at er sich die Hochachtung und Zuneigung aller erworben, die mit ihm Berührung kamen.

Ein ehrendes Gedenken wird ihm immer bewahrt bleiben.

Erfurt, den 22. Oktober 1928.

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Erfurt.

. Änderung von Stationsnamen.

r an der Strecke Schneidemühl nigsblick gelegene Haltepunkt richstein (Netzekreis) erhält sofortiger Gültigkeit die Benung Friedrichstein. (1188)
ankfurt (O.), den 20. Okt. 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Osten.

3. Güterverkehr

Deutsche Verwaltungen des Vereins.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Gültigkeit vom 29. Oktober wird im Ausnahmetarif 147 e und Öle zur Ausfuhr) der hof Brake (Oldbg.) als Verahnhof nachgetragen. (1179)
lin, den 23. Oktober 1928.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif für die Beförderung von Kohlen und Koks vom 1. November 1928. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 tritt für Braun- und Steinkohlen usw. und für Braun- und Steinkohlenkoks usw. von Deutschland nach Italien Brennero und Tarvisio ein besonderer Tarif in Kraft. Der Tarif ist zum Preis von 1 Reichsmark durch die Reichsauskunftei für Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5, und durch die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu beziehen.

Wegen des zum gleichen Zeitpunkt in Kraft tretenden direkten deutsch-italienischen Tarifs für Kohlen usw. über Chiasso, Pino und Iselle folgt besonderes Ausschreiben. (1203)

München, den 29. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Chiasso, Pino und Iselle. Direkter Tarif für die Beförderung von Kohlen und Koks vom 1. November 1928. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 tritt für Braun- und Steinkohlen usw. und für Braun- und Steinkohlenkoks usw. von Deutschland nach Italien über Chiasso, Pino und Iselle ein besonderer Tarif in Kraft. Der Tarif ist zum Preis von 1 Reichsmark durch die Reichsauskunftei für Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5, und durch die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu beziehen.

Wegen des zum gleichen Zeitpunkt in Kraft tretenden direkten deutsch-italienischen Tarifs für Kohlen usw. über Brennero und Tarvisio siehe die Bekanntmachung Nr. 1203. (1202)

München, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 werden die Bahnhöfe Mannheim-Rheinau Zu 110 als Versandbahnhof und Heufeld als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 185 für Salzsäure zur Herstellung von Bleicherde einbezogen. (1195)

Berlin, den 26. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wird der Bahnhof Rheinkamp als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 2 a für Erde usw. zum Spülversatz einbezogen. (1194)

Berlin, den 25. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 63.

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1928 tritt der Ausnahmetarif K 63 für Papier in Kraft. (1184)

Berlin, den 22. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 werden im Abschnitt F auf Seite 77 des Tarifs die Zuschlagsfrachten für die Rinteln - Stadthagener Eisenbahn neu festgesetzt. (1186)

Berlin, den 20. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 treten im Kilometerzeiger des vorgenannten Tarifs Entfernungsänderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. Erhöhungen gelten erst vom 1. Januar 1929. (1180)

Berlin, den 22. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1928 wird in den Ausnahmetarif 173 (Malz zur Ausfuhr) der Bahnhof Mülheim - Eppinghofen als Versandbahnhof einbezogen. (1183)

Berlin, den 22. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 treten für eine Anzahl von Bahnhöfen der Reichsbahndirektion Oppeln Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 1. Januar 1929 ab. (1185)

Berlin, den 23. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1928. Aufnahme von Stettin—Grabow als Versandbahnhof in den AT. 172.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1189)

Altona, den 24. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6. Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 werden die Frachtsätze für gesalzene Heringe weiter ermäßigt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1190)

Altona, den 24. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch—Roßbach), Heft 6.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1928 werden die Frachtsätze nach den tschechoslowakischen Stationen Aš hofská silnice, Aš město, Roßbach und Thonbrunn - Friedersreuth geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1193)

Dresden, den 24. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach süddeutschen Bahnhöfen), Heft 9.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 werden die Schnittfrachtsätze II für die Bahnhöfe Obernzell, Untergriesbach und Wegscheid ermäßigt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1196)

Dresden, den 25. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wird der Bahnhof Dahlbruch als Versandbahnhof der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen.

Berlin, den 27. Oktober 1928. (1197)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wird der Bahnhof Piesteritz als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 11 f für Ammoniak, phosphorsaures usw., einbezogen. (1198)

Berlin, den 26. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 49.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt der Ausnahmetarif K 49 für Papier von Hainsberg (Sa.) nach Leipzig Dresd. Bf. außer Kraft. (1182)

Berlin, den 24. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. November 1928 werden die A. T. 35, 99 und 188 durch Aufnahme von Bahnhöfen ergänzt. Ferner treten beim A. T. 188 einige Änderungen im Warenverzeichnis ein.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1201)

Altona, den 29. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Novem 1928 erscheint der Nachtrag 6: 0,20 RM. Er enthält neben veröffentlichten Änderungen und ergänzungen namentlich den aus der Frachterhöhung geänderten nahmetarif 21 für Garne, Baumo gewebe, Baumwollgarne usw. Ausnahmetarif tritt, da die verk Veröffentlichungsfrist vom Reichsverkehrsminister genehmi ist, mit dem 15. November d. J Kraft.

Berlin, den 23. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1b Deutscher Eisenbahn - G tarif, Teil I Abt. B.

I. Mit Gültigkeit vom 15. Nove 1928 wird in Ziffer XVIII „Desi tionsgebühren" die Gebühr von auf 3 RM erhöht. Die verkürzte öffentlichungsfrist ist gemäß EVÖ genehmigt.

II. Mit sofortiger Gültigkeit i den §§ 22 (3), 34², 35 (3) und 4 und den zugehörigen Erläuteru statt „4. Klasse" zu setzen „3. Kla Die Änderung ist bedingt durch am 7. Oktober d. Js. eingefü Zweiklassensystem.

Berlin, den 26. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch Reichsbahndirektion Berlin.

Vorbehaltlich der Genehmigung Aufsichtsbehörde tritt mit dem 31 zember 1928 der Tarif über Wechselverkehr zwischen der teln-Stadthagener Eisenbahn und Bad Eilsener Kleinbahn außer K

Berlin, den 26. Oktober 1928.

Rinteln-Stadthagener
Eisenbahn - Gesellschaft.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. N Verkehr Deutsche Seehäfen—Sch und umgekehrt.

Die Gültigkeit der für den Ver mit Italien bekanntgegebenen wird bis zum 30. November 1928 schließlich verlängert. Näheres d Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch Reichsbahndirektion Altona.

---

b) Österreichische und ungari Verwaltungen des Vereins.

Österreichische Bundesbahnen

Aufhebung einer Annah sperre im Güterverkeh

Über Anordnung des Bundesm steriums für Handel und Verk wird die im Anzeigenblatt für kehr vom 19. Oktober 1928 unter wegen Bergsturzes in der Str Flirsch—Pettneu der Linie Innsbr —Feldkirch verlautbarte Annah sperre mit Wirksamkeit vom 20. tober 1928 außer Kraft gesetzt.

Wien, den 20. Oktober 1928.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in B

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

hriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

. 45 Berlin, den 8. November 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

ckwagen mit Einsatzkästen.
enbahnbeiräte.
ranbildung von Personal für den nechanisierten Güterabfertigungsienst.
rordnung über Beförderungssteuer m Personenverkehr.
ltagung der Weltkraftkonferenz in ondon vom 24. September bis Oktober 1928.
chrichten.
Deutschland: Güterkursbuch (Gkb). — Eröffnung der Bahnlinie Neckarsteinach—Schönau bei Heidelberg. — Umbau des Grenzbahnhofs Beuthen (Oberschlesien). — Gewährung von Prämien bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Einführung des Behälterverkehrs auf der Reichsbahn? — Verkehrs-Tagung in Hannover. — Fünfte wissenschaftliche Jahrestagung der Vereinigung von höheren technischen Reichsbahnbeamten e. V. in Köln vom 27. bis 30. September 1928. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz. Österreichs Außenhandel. — „Wichtige Marksteine auf dem Wege der Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen."

Übrige europäische Länder: Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1927. — Fährverbindung Schweden—Baltikum. — Durchführung der russischen Lohnreform und die Umtarifierung. — Die Versorgung der russischen Eisenbahnen mit Heizmaterial. — Eröffnung der „Präsident Masaryk Bahn" in der Tschechoslowakei. — Die Anleiheverhandlungen Rumäniens und die Rumänischen Staatsbahnen. — Die Griechische Handelskammer in Deutschland. — Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1929. — Tarifabbau auf den Schweizerischen Bundesbahnen. — Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen im Jahre 1927. — Güterzüge mit Schnellzugsgeschwindigkeit in Frankreich.

Fremde Erdteile: Außenbeleuchtung von Zügen in Indien. — Eine Drahtseilbahn auf den Tafelberg in Südafrika. — Der neue Personenbahnhof der Boston & Maine-Eisenbahn in Boston. — Ein umfangreicher Streckenumbau einer amerikanischen Eisenbahn.

Luftverkehr.
Kraftwagenverkehr.
Allgemeines.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Bekanntmachungen.

Einbanddecken
für Jahrgang 1928!

Wir bitten den Bedarf an Einbanddecken (grün Ganzleinen) möglichst bald aufzugeben. Das Stück kostet wieder 1.— RM. Der Verlag.

Packwagen mit Einsatzkästen.

Von Reichsbahnrat Dr. Ing. **Bäseler**, München.

Die naheliegenden Vorteile eines Behälterverkehrs, n. einer Beförderungsform, bei der geschlossene Behälden Eisenbahnzügen mitgegeben werden, könnten sich lleicht am ersten geltend machen bei der Mitnahme von segepäck und Expreßgut. An anderer Stelle*) wurde sucht, der Aufgabe im großen näherzukommen; beränkt man sich für den Anfang auf einzelne bestimmte le, so wäre vielleicht folgender Weg möglich.

Man braucht nach umstehender Abbildung einen viersigen Packwagen, dessen Hauptträger in der Mitte eit durchgesenkt sind, daß die Plattform des mittleren ls in gleicher Höhe mit einem hohen Bahnsteig ist. solcher Wagen könnte 6 Einsatzkästen aufnehmen. se würden etwa die Form der üblichen Gepäckkarren en. Sie können sehr viel Gut befördern, da sie etwa hoch beladen werden können, von ihrer eigenen Plattn ab gerechnet. Ob man sie mehr nach Art von Lattenverschlägen bildet, damit die Gepäckstücke während der Fahrt nicht herausfallen, oder ob man sie an den Seiten offen läßt, wegen der bequemeren Beladung, und den Eisenbahnwagen durch Zwischenwände in Boxen teilt, ist eine Unterfrage.

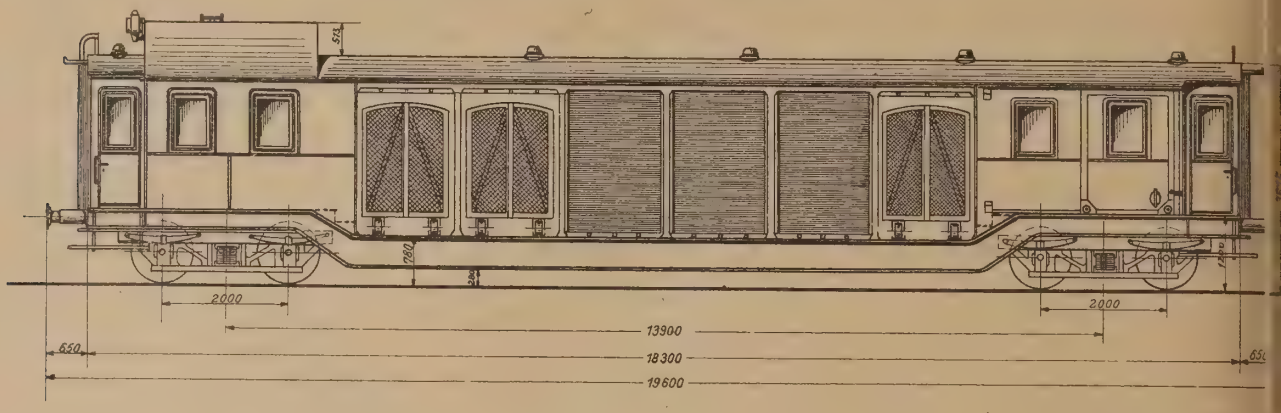
Die Abfertigung von Expreßgut und Gepäck, übrigens auch von Post, gibt unseren durchfahrenden Zügen oft einen recht unerwünschten Aufenthalt. Er ist namentlich da fühlbar, wo die Zugausgangs- und Endstation die Form eines Durchgangsbahnhofs hat und die Züge demgemäß nur wenige Minuten an der Bahnsteigkante stehen können. Die Ausnutzung der wertvollen Bahnsteiggleise wird dadurch empfindlich beschränkt.

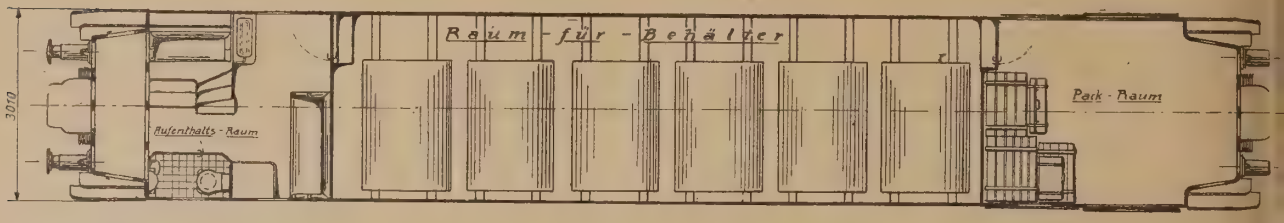
Es ist zwar nicht unmöglich, aber doch recht schwierig, während der Fahrt einzelne Stücke aus den Einsatzkästen herauszunehmen. Man muß also wohl damit rechnen, daß der Einsatzkastenverkehr sich nur in Relationen abspielt, bei denen sich die Beförderung eines geschlossen bleibenden

*) Z. d. V. D. E. V. 1928, Nr. 32: „Der Einheitskasten den Schnellgüterverkehr."

Behälters lohnt. Solche werden indessen nicht selten zu finden sein. Man gewinnt alsdann den großen Vorteil, daß der Einsatzkasten geschlossen übergeben und übernommen wird, also gewissermaßen von einer Gepäckabfertigung zur andern geht, ohne daß das Zugpersonal damit zu tun hat. Das würde auch Behandlungszeit und Differenzen

man alsdann mehr oder weniger keine Einsatzkästen ... dern mehr gewöhnlichen Laderaum haben möchte. ... würde indessen keine Schwierigkeiten bereiten. Wenn ... nämlich in die Zellen Plattformwagen von passende ... messungen einschiebt, kann man den gewöhnlichen W ... boden beliebig ausdehnen.





vermeiden. Da auch Gepäckstücke vorkommen, die nicht in den geeigneten Relationen reisen, und zur Aufnahme von Stücken, die in den Einsatzkästen keinen Platz finden, enthält der Wagen an dem einen Ende einen gewöhnlichen Wagenboden in der üblichen Höhe, welcher als Packraum dient. Der Raum über dem anderen Drehgestell ist in der üblichen Weise als Aufenthaltsraum für den Zugführer hergerichtet.

Es kann leicht sein, daß ein solcher Wagen in gewissen Zugläufen oder zu gewissen Zeiten zwar recht vorteilhaft, in anderen Zeiten jedoch weniger geeignet ist, in denen

Die Einsatzkästen können vom hohen Bahnsteig, ... dem wir heute in vielen Fällen rechnen dürfen, von ... übergeschoben werden. Wo besondere Gepäckbahnst ... bestehen, wird es oft angängig sein, wenigstens für ... Einsatzkästen den Personenbahnsteig heranzuziehen. ... müßte ihn dann auch mit einem Gepäckaufzug verse ... Muß aus örtlichen Gründen der Gepäckbahnsteig ver ... det werden, oder gibt es nur niedrige Bahnsteige, so ... der Einsatzkasten von einem Elektrokarren bzw. Elek ... hubkarren herangefahren werden, der entsprechend ... zubilden wäre.

Bücherschau.

— **Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen.** Eine Studie von Dr. jur. et. rer. pol. Ludwig Homberger, Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Ministerialrat a. D. Mit neun Anlagen. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis 4,80 RM.

Der Verfasser des vorstehend genannten Werkes hat im Sommer 1927 eine sechswöchige Studienreise in England gemacht, um Einrichtungen der englischen Eisenbahnen auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung und des Finanzwesens kennenzulernen. Er hat sich vorzugsweise mit den Verhältnissen der London Midland and Scottish Railway Company (LMS) beschäftigt und sich weiter bei der Great Western Railway Company (GW) informiert. Die Reise war hauptsächlich zum Zwecke der Prüfung unternommen, inwieweit ausländische Vorbilder zur Lösung von Problemen dienen können, die die Umstellung der Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn gezeitigt hat. Die Eindrücke und Erfahrungen, die der Verfasser bei seiner Studienreise erhalten und gemacht hat, sind in dem vorliegenden Buch niedergelegt.

Nach dem Vorwort, in dem der Verfasser einige ... merkungen über seinen Gesamteindruck vorausschickt, ... er zur Einzelerörterung über. In dem „Allgemeinen T ... sind in 17 Abschnitten die Grundsätze der Finanzgebar ... und Wirtschaftsführung dargestellt (Organisation, H ... halts- und Geldwirtschaft, Beschaffungswesen, Tarifges ... tung, Personalwesen usw.). Der „Besondere Teil" ... der Darstellung der Buchführung und der Rechnungs ... lung im einzelnen. Im Anhang sind eine Reihe von Fo ... blättern abgedruckt, die, wie der Verfasser in dem Vorw ... bemerkt, in ihrer Art charakteristisch sind für die Methe ... in der man sich mit den formellen Schwierigkeiten abfin ...

In einer verhältnismäßig kurzen Zeit ist es dem Ve ... fasser gelungen, einen vollen Einblick in die Organisat ... die Wirtschafts- und Buchführung der englischen Ei ... bahnen zu gewinnen. Den reichen Stoff hat der Verfas ... in seinem Werk kurz aber klar dargestellt. Der vorz ... liche Bericht des auf dem Gebiete des Eisenbahn-Fina ... und Wirtschaftswesens hervorragenden Fachmannes bi ... jedem höheren Eisenbahnbeamten, besonders aber ... Finanz- und Wirtschafts-Referenten, soviel Interessan ... und Beachtenswertes, daß das Studium dieses Berichtes ... empfohlen werden kann. Die Darstellungen werden zwei ... los auch dazu dienen, Gutes und Zweckmäßiges für ... Reichsbahn zu übernehmen. W

Eisenbahnbeiräte[1]).

Von Dr. Walter Falkenbach-Frankfurt (Main).

A.

Eisenbahnbeiräte im Deutschen Reichsgebiet.

I.

schichtliche Entwicklung bis zum Über-ng der Staatseisenbahnen sämtlicher ndesstaaten auf das Reich im Jahre 1920.

Die Geburtsstätte der „Eisenbahnbeiräte" liegt in dem maligen Reichsland Elsaß-Lothringen. Um den verkehrs- tarifpolitischen Interessen des nach langer Trennung dergewonnenen, infolge der neuen Grenzen von seinen n Absatzgebieten getrennten Wirtschaftsgebietes in jeder denkbaren Weise zu dienen, errichtete hier die General-ektion Straßburg auf Anregung der Handelskammer lhausen (Elsaß) im Jahre 1874 den „Eisenbahnausschuß Elsaß-Lothringen". Am 21. Oktober trat er zu seiner ten Sitzung zusammen. Bereits 1875 empfahl der Prä-ent des Reichseisenbahnamtes, Maybach, durch Rund-reiben vom 11. Januar allen der Reichsaufsicht unter-henden Staats- und Privatbahnen die Bildung ähnlicher sschüsse mit nachstehender Begründung:

„Diese Einrichtung bezweckt vorzugsweise die Her-stellung einer innigeren Verbindung zwischen den mit der Verwaltung der Eisenbahnen betrauten Stellen und dem Handelsstande, sowie eine Versöhnung der sich oft nur scheinbar entgegenstehenden Interessen beider. Sie wird die Vertreter der Eisenbahnen mit den wechseln-den Bedürfnissen des Handels und der Industrie ver-trauter machen und stets auf dem laufenden erhalten, und andererseits den Vertretern des Handels usw. eine größere Klarheit über die Eigentümlichkeit des Eisen-bahnbetriebes, sowie über die berechtigten Interessen der Verwaltung verschaffen und somit, ernst und maß-voll gehandhabt, durch den Austausch der Ansichten auf beiden Seiten ersprießlich wirken."

Maybach's Vorschlag blieb zunächst ohne wesentlichen folg. Nur einzelne preußische Staats- und Privatbahnen fen in den Jahren 1875 und 1876 versuchsweise „perio-che Konferenzen" mit Vertretern des Wirtschaftslebens . Der größte Teil der außerpreußischen Bahnen, ins-ondere die Privatbahnen, lehnten die Errichtung ab. bst wirtschaftliche Körperschaften und Interessenver-ungen beurteilten sie mit äußerster Zurückhaltung, nten sie sogar mitunter ebenfalls grundsätzlich ab. Für preußischen Staatseisenbahnen und die vom preußischen at verwalteten Privateisenbahnen wurde der Gedanke tlos durchgeführt, als Maybach, der Träger und Ver-ter des Gedankens, am 30. März 1878 preußischer Mi-ter für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wurde. Minister der öffentlichen Arbeiten zugleich höchster f der preußischen Eisenbahnen ordnete er durch Erlaß n 27. Juni 1878 an, daß unverzüglich von allen preu-chen Eisenbahnverwaltungen nach den Grundsätzen es Rundschreibens vom 11. Januar 1875 „periodische nferenzen" zu errichten seien. Gleichzeitig plante May-h für den Gesamtbereich der preußischen Staatseisen-nen die Bildung eines „Zentralbeirates". Bereits im De-ber 1878 lag der Entwurf über dessen Geschäftsregu-v vor. Zur Errichtung kam es jedoch nicht, sie wurde rholt durch die diese Frage mitregelnden Verhand-gen anläßlich der preußischen „Verstaatlichungsaktion" Jahres 1879. In der Entwicklungsgeschichte der preu-hen „Beiräte" verdient dieses Jahr insofern besondere chtung, als die Verstaatlichung der Privatbahnen die organisation der „periodischen Konferenzen" in gesetz-festgelegte „Eisenbahnbeiräte" zur Voraussetzung e. Das Abgeordnetenhaus hatte seine Zustimmung zu Verstaatlichungsgesetz abhängig gemacht von der age der Preußischen Staatsregierung, dem Landtage gleichzeitig einen Gesetzentwurf über die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrates vorzulegen. Durch Umwandlung der bisher lediglich im Verwaltungswege eingerichteten „periodischen Konferenzen" in gesetzlich verankerte „Eisenbahnräte" sollten zur Sicherstellung der Interessen der Wirtschaft „wirtschaftliche Garantien" für eine volkswirtschaftlich orientierte Verkehrs- und Tarifpolitik der Staatseisenbahnen geschaffen werden. Bereits am 3. November 1880 ließ der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Abgeordnetenhaus den zugesagten Gesetzentwurf zugehen. Von Interesse ist die Begründung:

„. . . . Die über die Verhandlungen der einzelnen Ausschüsse aufgenommenen Protokolle bestätigen, daß man im allgemeinen den Wert derartiger Zusammenkünfte mehr und mehr schätzen lernte. Über die zur Beratung stehenden Gegenstände — Fahrplan, Tarif-, allgemeine Betriebsangelegenheiten — wurde häufig durch Diskussion ein allseitiges Einverständnis erzielt; Beschwerden aus dem Kreise der Verkehrsinteressenten wurden zurückgezogen, nachdem die Eisenbahnverwaltungen die erforderlichen Aufklärungen gegeben; den Eisenbahnverwaltungen wurde überflüssiges und zeitraubendes Schreibwerk dadurch gespart, daß sie sich über die Verkehrsbedürfnisse ihres Gebietes in Zweifelsfällen kurzer Hand mündliche Auskunft holen konnten; genug, die Konferenzen trugen wesentlich dazu bei, den Eisenbahnen die Lösung der Aufgabe: den öffentlichen Verkehr zu fördern und der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Vorschub zu leisten, zu erleichtern . . . . Die Eisenbahnverwaltungen treten mit dem Handels- und Gewerbestande sowie der Landwirtschaft täglich in nahe geschäftliche Berührung, ohne doch eigentlich genügende Gelegenheit zu haben, sich und die beiderseitigen Bedürfnisse gründlich kennen, verstehen und würdigen zu lernen. Und gerade dieses gegenseitige Verständnis wird durch die von Zeit zu Zeit regelmäßig wiederkehrenden mündlichen Aussprachen in hohem Grade gefördert."

Für die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten des Gesetzes hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlasse vom 1. Februar und 2. März 1880 die Errichtung „periodischer Konferenzen" auch für die durch die Gesetze vom 20. Dezember 1879 und 14. Februar 1880 verstaatlichten Bahnen angeordnet.

Nach äußerst schwierigen und zeitraubenden Verhandlungen kam das Gesetz endlich am 1. Juni 1882[2]) zustande. Am 1. Januar 1883 trat es in Kraft; die „periodischen Konferenzen" galten mit Wirkung vom 31. Dezember 1882 als aufgehoben.

In Ausführung des Gesetzes wurden durch gemeinschaftlichen Erlaß der drei beteiligten Minister vom 20. Dezember 1882 sieben „Bezirkseisenbahnräte" (Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt (Main), Köln, Elberfeld) und durch Verordnung vom 7. Februar 1883[3]) ein „Landeseisenbahnrat" (Berlin) errichtet. Infolge Verstaatlichung der in den Provinzen Schlesien und Schleswig-Holstein gelegenen Hauptbahnen wurden später noch errichtet: Bezirkseisenbahnrat Breslau durch Erlaß vom 15. Mai 1884 und Bezirkseisenbahnrat Altona durch Erlaß vom 19. September 1884.

Abgrenzung, Zusammensetzung, innere Organisation, Aufgaben und Zuständigkeit der Beiräte sind aus dem Gesetze vom 1. Juni 1882[2]) zu ersehen.

Durch die gesetzliche Errichtung der Beiräte in Preußen war Maybachs Pionierarbeit für die Schaffung wirtschaftlicher Beiräte gekrönt. Nur seinen viel weitergehenderen Gedanken der Errichtung eines „Reichseisenbahnrates" als Zentralbeirat sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands vermochte er nicht durchzuführen. Bereits im Jahre 1879 — also zu einer Zeit, in der an die heute verwirk-

---

[1]) Auszug aus dem Referat des Verfassers in der Uni-sität Frankfurt (Main) am 13. Juni 1927 über das Thema: senbahnbeiräte. Ihre geschichtliche Entwicklung, heutige lung im Rahmen der Reichseisenbahnverwaltung und Bedeutung als Interessenvertretungen der Wirtschaft."

[2]) Preuß. Gesetz-Samml. 1882, S. 3f3 ff.

[3]) Preuß. Gesetz-Samml. 1883, S. 19. Nach Fortführung der Verstaatlichung geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 1885 (Preuß. Gesetz-Samml. 1885, S. 355).

lichte „Verreichlichung" der bundesstaatlichen Eisenbahnen noch nicht zu denken war, hatte er sich für dessen Errichtung eingesetzt, mußte aber seinen genialen Plan an verfassungsrechtlichen Bedenken, namentlich der deutschen Mittelstaaten, scheitern sehen.

So kam es, daß vor der Verreichlichung der Eisenbahnen zwar jeder Bundesstaat mit Eisenbahnbesitz einen wirtschaftlichen Beirat für seine Eisenbahnen hatte, daß aber ein gemeinsamer Zentralbeirat (Reichseisenbahnrat) für das Reichsgebiet fehlte.

Aus der Entwicklungsgeschichte der einzelstaatlichen Beiräte möge nachstehendes zur Orientierung dienen.

In Oldenburg wurde bereits im Jahre 1877 eine „Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrsinteressen im Gebiet der oldenburgischen Staatseisenbahnen" gebildet. (1. Tagung am 15. März 1877.) Sie löste sich auf, als durch Gesetz vom 7. Januar 1903 nach preußischem Vorbild ein „Eisenbahnrat" errichtet wurde.

In Württemberg wurde durch Verordnung vom 4 Juni 1878 bei der Generaldirektion der Staatsbahnen ein „Beratender Ausschuß von Vertretern des Handels und der Gewerbe, sowie der Landwirtschaft" errichtet. Nur drei Jahre bestand er. Durch Verordnung vom 20. März 1881 trat mit Wirkung vom 1. April 1881 ein „Beirat der Verkehrsanstalten" an seine Stelle. Dieser wurde durch Verordnung vom 28. Juli 1910 mit Wirkung vom 1. Januar 1911 neu organisiert.

In Baden wurde durch Verordnung vom 4. November 1880 ein „Eisenbahnrat" errichtet. Er wurde durch Verordnung vom 6. Januar 1912 neu organisiert.

In Bayern bildeten „wirtschaftliche Konferenzen" die Vorläufer eines durch Verordnung vom 16. März 1881 bei der Generaldirektion der Verkehrsanstalten errichteten „Eisenbahnrat für die Staatseisenbahnverwaltung" (1. Sitzung am 24. Oktober 1881). Die Neuorganisation durch Verordnung vom 30. Mai 1907, durch die der Eisenbahnrat dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten angegliedert wurde, bildete nur die Anfänge der durch Verordnung vom 15. August 1908 durchgeführten grundlegenden Neuorganisation. Diese brachte einen „Landeseisenbahnrat" und einen besonderen „Verkehrsausschuß für die bayerische Pfalz". Letzterer wurde durch Verordnung vom 15. Januar 1909 bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) errichtet.

In Hessen wurde durch Verordnung vom 5. Juli 1881 ein „Eisenbahnrat" errichtet. Mit Inkrafttreten des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 wurde der hessische Eisenbahnrat mit Wirkung vom 1. Februar 1897 aufgehoben. Sein Bezirk wurde dem Bezirkseisenbahnrat Frankfurt (Main) angegliedert.

In Sachsen wurde durch Verordnung vom 9. Juli 1881 bei der Generaldirektion der Staatsbahnen ein „Eisenbahnrat" errichtet.

In Mecklenburg.-Schwerin wurde erst durch Verordnung vom 12. Mai 1890 ein „Landeseisenbahnrat" nach preußischem Vorbilde errichtet.

Gemeinsam ist allen deutschen — jedoch stets einzelstaatlichen — Beiräten der Vorkriegszeit, daß ihre Geschichte der Zeitspanne höchster Kraftentwicklung bis tiefster Ohnmacht im politischen und wirtschaftlichen Leben des Deutschen Reiches angehörte. Zur Zeit der „Verreichlichung der Ländereisenbahnen" bestanden in Deutschland 17 Eisenbahnbeiräte und zwar in:

Preußen (einschl. Hessen) . .	9 Bezirkseisenbahnräte und 1 Landeseisenbahnrat
Bayern	1 Landeseisenbahnrat und 1 Verkehrsausschuß für die bayerische Pfalz
Württemberg	1 Beirat der Verkehrsanstalten
Baden	1 Eisenbahnrat
Sachsen	1 Eisenbahnrat
Mecklenburg-Schwerin	1 Landeseisenbahnrat
Oldenburg	1 Eisenbahnrat

Mit dem 30. April 1922 wurden sie nebst den darüber lassenen landesrechtlichen Bestimmungen sämtlich a hoben und durch neugebildete, Organe der Reichse bahnen darstellende Beiräte ersetzt.

II.

Heutige Stellung im Rahmen der Reic eisenbahnverwaltung.

Durch den Staatsvertrag betr. Übergang der Staatse bahnen auf das Reich vom 31. März 1920 und das dazu hörige Schlußprotokoll vom 31. März 1920 wurde, wie kannt, das Verhältnis zwischen Reich und Ländern gere Für die Länder war der Staatsvertrag insofern von gr sätzlicher Bedeutung, als sie, vorher selbst Träger eig Verkehrsunternehmungen, nunmehr unter die Verko interessenten eingereiht waren. Aus dieser Tatsache klärte sich ihr Streben, im Rahmen des Staatsvertrages reichende Sicherheiten für die Schonung ihrer Verhältn und die Berücksichtigung ihrer künftigen Verkehrsbed nisse zu erhalten. Diese Forderungen fanden in § 21 Zi und § 22 des Staatsvertrages ihren gesetzlichen Nie schlag. Zwecks Durchführung der Vertragsbestimmu wurden in das Schlußprotokoll zu § 22 des Staatsvertr in Ziff. 2 und 3 nachstehende, im Rahmen dieser A interessierende Bestimmungen aufgenommen.

„2. Bei der Zusammensetzung des Reichseisenbah rates und der örtlichen Beiräte sind die wirtschaftli Körperschaften und die Vertretungen der Erzeuger- u Verbraucherkreise der Länder nach ihrer Bedeutu für das Wirtschaftsleben des Landes zu berücksichtig

3. Den Landesregierungen steht das Recht zu, V treter zur Teilnahme an den Verhandlungen dieser B räte abzuordnen."

Daß sich die Reichsregierung einerseits bemühte, die Abmachungen in jeder Beziehung gerecht zu werden, sich die Länder anderseits bei der Beratung der Verordnung über Beiräte im Reichsrat ihrer Rechte bewußt ben, sei vorweg betont.

Der Übergang der Ländereisenbahnen auf das Re mußte sich in einer grundlegenden Neuordnung der räte auswirken. Über das Schicksal der einzelstaatlic Beiräte war bereits durch Artikel 93 der Reichsverfass vom 11. August 1919 entschieden. Die Reichsregier war hiernach zur Neuorganisation verpflichtet. Zum er Male finden wir in der Geschichte der Beiräte des In Auslandes die Errichtung verfassungsrechtlich verank Artikel 93 der Reichsverfassung lautet:

„Zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten Eisenbahnverkehrs und der Tarife errichtet die Rei regierung für die Reichseisenbahnen mit Zustimmu des Reichsrates Beiräte."

Da die „Verreichlichung der Staatsbahnen" ein Ja früher als zu dem in der Reichsverfassung festgele Zeitpunkt des 1. April 1921 durchgeführt wurde, kon die Neuorganisation der Beiräte nicht gleichzeitig hier erfolgen. Die einzelstaatlichen Beiräte blieben daher i zur Neuerrichtung auf Grund des Artikels 178 Abs der Reichsverfassung bestehen, wurden allerdings Orga der Reichseisenbahnen. Dies bedeutete nur eine teilwe Lösung. Fehlte doch ein dem Reichsverkehrsminister zur Seite stehender Zentralbeirat. Nachdem der Reichs bereits am 30. Juli 1920 anläßlich der Verabschiedung Staatsvertrages die Errichtung eines „Sachverständig beirates des Reichsverkehrsministeriums" beschlossen ha trat dieser am 4. November 1920 in Berlin zu seiner ers Sitzung zusammen.

In Ausführung des Artikels 93 der Reichsverfass ließ die Reichsregierung dem Reichsrat zu Beginn Jahres 1921 den Entwurf der Verordnung über Beir für die Deutsche Reichsbahn zugehen. Ungeahnten Wi stand löste er bei verschiedenen Länderregierungen a so daß ihn die Reichsregierung wegen der verfassun rechtlich erforderlichen Zustimmung des Reichsrates ni gegen deren Willen durchzusetzen vermochte. Mann fache Schwierigkeiten, insbesondere in bezug auf die zirksabgrenzung der örtlichen Beiräte, galt es zu üb winden, bevor endlich — leider erst unter dem Druck Wirtschaft (Reichswirtschaftsrat, Industrie- und Hande tag) — eine Einigung zwischen Reichsregierung

chsrat zustande kam. So entstand die von der Reichsierung unterm 24. April 1922 erlassene Verordnung r Beiräte für die Deutsche Reichsbahn. Sie enthält die ndlegenden Bestimmungen für die heutigen Landeseisennräte und den Reichseisenbahnrat[4]). Am 1. Mai 1922 sie in Kraft[5]). Alle bisherigen bundesstaatlichen enbahnräte und der Sachverständigenbeirat des Reichskehrsministeriums nebst den erlassenen Bestimmungen ten zu dem gleichen Zeitpunkt als aufgehoben.

Errichtet wurden 1 Reichseisenbahnrat und 13 Landesnbahnräte (Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Frank- (Main), Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, Königsg, Magdeburg, München, Stuttgart). Wenn auch die chsregierung bestrebt war, die für die früheren bundesatlichen Eisenbahnbeiräte natürliche Abgrenzung nach tischen Grenzen zu vermeiden und sie nur nach wirtftsgeographischen Gesichtspunkten vorzunehmen, so ist er Gedanke infolge des Widerstandes des Reichsrates h vorerst nur in ganz geringem Maß in der Verordnung wirklicht, wie aus nachstehender Tafel mit Skizze zu

I Berlin
II Breslau
III Dresden
IV Erfurt
V Frankfurt (Main)
VI Hamburg
VII Hannover
VIII Karlsruhe
IX Köln
X Königsberg (Pr.)
XI Magdeburg
XII München
XIII Stuttgart

chen ist. Teilweise ist daher die Abgrenzung in der lage zur Verordnung ausdrücklich als nur vorläufig eichnet, z. B. bezüglich des Reichsbahndirektionsbezirks lwigshafen.

Die Mitglieder der Landeseisenbahnräte werden teils ählt, teils ernannt. Gewählte Mitglieder entsenden die tlich organisierten Wirtschaftskörper (Industrie- und delskammern, Handwerkskammern, Gewerbekammern, d- und Forstwirtschaftskammern, landwirtschaftliche isvereine, Landesbauernkammern usw.) und die gewerkftlichen Spitzenorganisationen der Arbeitnehmer amten, Angestellte, Arbeiter), ernannte Mitglieder die derregierungen. Die Verteilung der Sitze ist in allen Landeseisenbahnräten nach gleichen Grundsätzen durchgeführt. Es werden besetzt:

¼ aller Sitze durch Ernennung seitens der Regierungen der Länder;

½ aller Sitze durch Wahl der staatlich organisierten Wirtschaftskörperschaften (Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, Landwirtschaftskammern usw.);

¼ aller Sitze durch Wahl der Vorstände der gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen.

Die Mitgliederzahl beträgt im Landeseisenbahnrat:

Berlin	48	Karlsruhe	32
Breslau	56	Köln	64
Dresden	32	Königsberg	28
Erfurt	32	Magdeburg	52
Frankfurt (Main)	52	München	48
Hamburg	48	Stuttgart	32
Hannover	64		

Name und Sitz des Beirates	Umfaßt die Bezirke der Reichsbahndirektionen[1])
Reichseisenbahnrat Berlin	des gesamten Reichsgebiets
Landeseisenbahnrat	
Berlin	**Berlin,** Stettin
Breslau	**Breslau,** Kattowitz[2]), Osten
Dresden	**Dresden**
Erfurt	**Erfurt**
Frankfurt (Main)	**Frankfurt (Main),** Kassel, Mainz
Hamburg	**Altona,** Schwerin
Hannover	**Hannover,** Münster (Westf.), Oldenburg
Karlsruhe	**Karlsruhe**
Köln	**Köln,** Elberfeld, Essen, Trier
Königsberg (Pr.)	**Königsberg (Pr.)**
Magdeburg	**Magdeburg,** Halle (Saale)
München	**München**[3]), Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg, Ludwigshafen (Rhein)[4])
Stuttgart	**Stuttgart**

Übersicht über die Bezirksabgrenzung der Beiräte der Deutschen Reichsbahn auf Grund der Verordnung vom 24. April 1922.

[1]) Die geschäftsführende Reichsbahndirektion ist fettgedruckt. Für den Reichseisenbahnrat liegt die Geschäftsführung beim Reichsverkehrsministerium.

[2]) Mit der Aufhebung der Reichsbahndirektion Kattowitz ist an ihre Stelle die Reichsbahndirektion Oppeln getreten.

[3]) Geschäftsführend für den Landeseisenbahnrat München ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern, in München.

[4]) Zuteilung der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) zum Landeseisenbahnrat München nur bis auf weiteres.

In jedem Landeseisenbahnrat soll in der Regel ein Vertreter der Binnenschiffahrt sein.

Die grundlegenden Bestimmungen über die Wahlen zu den Landeseisenbahnräten sind in der Verordnung selbst festgelegt.

Der Reichseisenbahnrat besteht aus: einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, 20 vom Reichswirtschaftsrat ernannten und 50 von den Landeseisenbahnräten gewählten Mitgliedern: Köln und München je 5, Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover und Magdeburg je 4, Erfurt, Karlsruhe, Königsberg (Pr.) und Stuttgart je 3. Unter den von einem Landeseisenbahnrat zu wählenden Reichseisenbahnratsmitgliedern muß mindestens ein Arbeitgeber und ein Arbeitnehmer sein. Dies ist bindende Vorschrift, während andere Bestimmungen, z. B. daß je ein Mitglied den Kreisen von Industrie und Gewerbe, Handel und Schiffahrt und Land- und Forstwirt-

[4]) Reichsgesetzbl. II, Nr. 3 v. 1922, S. 77 ff. Zu der ordnung vom 24. April 1922 sind inzwischen ergangen: Verordnung, betr. Änderung für die Landeseisenbahn- Hamburg und Hannover, vom 1. Dezember 1922 eichsgesetzbl. II, Nr. 36 v. 1922, S. 793), die Verordnung r Änderung des Wahlzeitraumes vom 30. Mai 1925 eichsgesetzbl. II, Nr. 22 v. 1925, S. 286) und die Verordg über Änderung der Verordnung über Beiräte für Deutsche Reichsbahn vom 24. Juli 1926 (Reichsgesetzt II, Nr. 36 v. 1926, S. 434).

[5]) Vom September 1922 bis zum September 1925 war Anwendung der Verordnung für das besetzte Gebiet ch die Interalliierte Rheinlandkommission verboten.

schaft angehören soll, lediglich instruktionelle Bedeutung haben. Unter den 20 vom Reichswirtschaftsrat zu ernennenden Mitgliedern muß je ein Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer aus den Kreisen der Privateisenbahnen, der Binnenschiffahrt, der Seeschiffahrt, des Handwerks und des Bergbaues sein. Die restlichen 10 Sitze kann der Reichswirtschaftsrat nach freiem Ermessen auf solche Wirtschaftskreise verteilen, die unter den von den Landeseisenbahnräten gewählten Mitgliedern nicht berücksichtigt sind, ihrer Bedeutung wegen aber einen berechtigten Anspruch auf eine Vertretung haben.

Die Mitglieder der Beiräte (hierzu gehört auch der Vorsitzende des Reichseisenbahnrates) werden auf einen Wahlzeitraum von drei Jahren gewählt oder ernannt, wobei Wiederwahl oder Wiederernennung zulässig ist. Die Gültigkeit der Mitgliedschaft ist von den Beiräten selbst zu prüfen und anzuerkennen. Als Mitglied oder Stellvertreter kann jeder Deutsche gewählt oder ernannt werden, der das passive Wahlrecht für den Reichstag besitzt, also das fünfundzwanzigste Lebensjahr zurückgelegt hat und sich im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte befindet. Damen können mithin Mitglieder werden. Ausdrücklich ausgenommen von der Mitgliedschaft (mit Ausnahme der Mitgliedschaft als Reichseisenbahnratsvorsitzender) sind alle im Dienste der Reichseisenbahnverwaltung stehende Beamte und Arbeiter.

Der Geschäftsgang regelt sich, soweit hierüber nicht in der Verordnung gesetzliche, daher bindende Bestimmungen gegeben sind, durch Geschäftsordnungen. Diese werden in der ersten Vollversammlung eines jeden Wahlzeitraumes (konstituierende Sitzung) von den Beiräten selbst beschlossen, bedürfen aber, sofern Änderungen durchgeführt werden sollen, der jedesmaligen Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

Den Vorsitz in den Landeseisenbahnräten führt der Präsident der geschäftsführenden Reichsbahndirektion oder sein dienstlicher Vertreter (im Landeseisenbahnrat München der Direktor der Gruppenverwaltung Bayern). Dem Vorsitzenden persönlich obliegen ferner u. a. die Einladung der Mitglieder, die Feststellung der Niederschrift usw.

Für jede Sitzung des Landeseisenbahnrates wird vom Vorsitzenden eine Tagesordnung aufgestellt und den Mitgliedern 14 Tage vor der Sitzung übersandt.

Anträge und Anfragen können nur von Mitgliedern selbst — einzeln oder von mehreren gemeinsam —, nicht aber von den sie entsendenden Körperschaften gestellt werden. Stellvertretende Mitglieder können nur Anträge stellen, wenn sie an der Sitzung in Vertretung des ordentlichen Mitgliedes teilnehmen oder ein ordentliches Mitglied mit der Vertretung des Antrages beauftragt und dies der geschäftsführenden Reichsbahndirektion vorher mitgeteilt haben. Für die Anmeldung von Anträgen und dergl. ist, sofern sie in die Tagesordnung aufgenommen werden sollen, in den meisten Landeseisenbahnräten eine Anmeldefrist von 4 Wochen einzuhalten.

Die Landeseisenbahnräte sollen jährlich mindestens zweimal zu Sitzungen einberufen werden. Letztere finden im allgemeinen im Frühjahr und Herbst — bei der Mehrzahl der Landeseisenbahnräte im März und September — an dem Sitze der geschäftsführenden Reichsbahnstelle oder ausnahmsweise an einem anderen, von der Plenarversammlung bestimmten Orte des Landeseisenbahnratsbezirkes statt. Gemeinsame Sitzungen zweier Landeseisenbahnräte sind nicht statthaft, wohl aber unter gewissen Bedingungen solche der Ständigen Ausschüsse.

An den Landeseisenbahnratssitzungen nehmen mit Stimmrecht nur die Mitglieder oder bei ihrer Verhinderung ihre Stellvertreter teil. Ohne Stimmrecht können außerdem auf Einladung des Vorsitzenden Reichsbahnbeamte, Vertreter anderer Eisenbahnverwaltungen, Vertreter von Behörden des Reiches (z. B. der Oberpostdirektionen) und der Länder sowie Spezialsachverständige teilnehmen.

Der Reichseisenbahnrat wird vom Reichsverkehrsminister in der Regel zweimal jährlich zu ordentlichen Sitzungen, zu außerordentlichen Sitzungen nach Bedürfnis einberufen. Er muß einberufen werden auf Grund eines einfachen Mehrheitsbeschlusses des Ständigen Ausschusses. Die Sitzungen finden unter dem Vorsitze eines vom Reichspräsidenten ernannten Vorsitzenden in der Regel in Berlin statt. An ihnen nehmen teil: mit Stimmrecht: die Mitglieder (dazu gehört auch der Vorsitzende und sein Stellvertreter); ohne Stimmrecht: vom Reichsverkehrsminister eingeladene Vertreter der Reichsregierung, der Länderregierungen, der Senate von Hamburg, Bremen, Lübeck, der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

In allen Beiräten sind die stellvertretenden Mitglieder nur bei Verhinderung der ordentlichen Mitglieder berechtigt, an einer Sitzung teilzunehmen.

Die Regierungen der Länder können zu den Sitzungen und Ausschußsitzungen des Reichseisenbahnrates, und, soweit sie durch Ernennung von Mitgliedern an den Landeisenbahnräten beteiligt sind, auch zu deren Voll- und Ausschußsitzungen Vertreter entsenden. Diese haben zwar nur beratende Stimme, aber das Recht, zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung Stellung zu nehmen, hierzu Anträge und Anfragen zu stellen und eine Beschlußfassung hierüber herbeizuführen. Nicht berechtigt sind die Länderregierungen oder ihre Vertreter, Anträge und Anfragen zur Aufnahme in die Tagesordnung zu stellen; bezüglich dieses Rechtes sind sie antragsberechtigten Mitgliedern nicht gleichgestellt.

Die Erledigung der Beratungsgegenstände geschieht im allgemeinen in der Reihenfolge der Tagesordnung. Die Reichsbahnverwaltung ist allerdings berechtigt, ohne Zustimmung des Landeseisenbahnrates Angelegenheiten als dringend vorweg behandeln zu lassen. Auch der Landeseisenbahnrat kann die Reihenfolge der Beratungspunkte ändern, wenn er dies für zweckmäßig erachtet und beschließt. Das Wort wird vom Vorsitzenden nach der Rednerliste erteilt. Den Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, nicht dagegen den Vertretern der Regierungen, ist jederzeit das Wort zu erteilen. Nach Schluß der Aussprache werden von dem Vorsitzenden die Fragen formuliert, über die mit „ja" oder „nein" abgestimmt wird. Stimmenthaltungen sind zulässig. In besonders gelagerten Fällen kann der Landeseisenbahnrat bei der Formulierung der Fragen mitwirken. An der Abstimmung nehmen nur die Mitglieder oder die für behinderte Mitglieder erschienenen Stellvertreter teil, nicht dagegen die Vertreter des Reichs, der Länder und Sachverständige. Im Reichseisenbahnrat stimmt der Vorsitzende und sein Stellvertreter mit. Die Landeseisenbahnräte fassen ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Gültige Beschlüsse können nur dann gefaßt werden, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder oder stimmberechtigten Stellvertreter anwesend ist. Auf Antrag einer Reichsbahndirektion oder des Beirates muß namentlich abgestimmt werden. Zur Gültigkeit werden dann ½, ¼ und weniger Stimmen verlangt; im Reichseisenbahnrat genügt ⅓ der Stimmen. Die Beschlüsse der Beiräte sollen von der Reichsbahnverwaltung tunlichst berücksichtigt werden. Bindend sind sie jedoch niemals, da sie bestimmungsgemäß stets nur gutachtlichen Charakter haben.

Jeder Landeseisenbahnrat kann, der Reichseisenbahnrat muß zur Vorbereitung seiner Beratungen und zur Erledigung dringender Angelegenheiten einen Ständigen Ausschuß aus seiner Mitte wählen.

Die Mitglieder der Beiräte sowie die für sie eintretenden Stellvertreter erhalten für die Teilnahme an den Sitzungen (auch Ausschußsitzungen) eine vom Reichsverkehrsminister festgesetzte Aufwandsentschädigung und für die Reise nach und von dem Sitzungsort freie Fahrt erster Klasse auf der Deutschen Reichsbahn. Hierzu sind die Mitglieder mit Ausweiskarten ausgerüstet.

Als Aufgabe und Zuständigkeit der Beiräte nennt bereits Artikel 93 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 „beratende Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife". Verfassungsrechtlich ist mithin die Zuständigkeit artlich auf eine Beratung, gegenständlich auf Verkehrs- und Tariffragen beschränkt. Genauer präzisiert ist die Zuständigkeit der Beiräte in den §§ 3 und 10 der Verordnung. Hiernach ist den Landeseisenbahnräten ausdrücklich die Begutachtung regionaler Tarif- und Verkehrsmaßnahmen, d. h. wichtiger, die Interessen des Bezirks oder seiner Teile berührender Fragen, dem Reichseisenbahnrat dagegen die Begutachtung wichtiger, die Interessen des ganzen Reiches berührender Verkehrs- und

riffragen zugewiesen. Die Grenzlinie zwischen der Zu-
ndigkeit der Landeseisenbahnräte und des Reichseisen-
nrates ist im allgemeinen derart gezogen, daß alle
ßen allgemeinen Fragen des Verkehrs- und Tarifwesens
rch den Reichseisenbahnrat gesichert sind und doch den
ndeseisenbahnräten ein großes und reiches Feld der Be-
ung verblieben ist. Neuerdings hat sich die Hauptver-
ltung im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister
nit einverstanden erklärt, daß in besonders geeigneten
llen auch allgemeine, an sich in die Zuständigkeit des
ichseisenbahnrates fallende Angelegenheiten selbst dann
Beratung in den Landeseisenbahnräten zugelassen
rden, wenn die Anregung zu ihrer Behandlung nicht
n der Reichsbahnverwaltung, sondern von Mitgliedern
Landeseisenbahnräte ausgeht. Voraussetzung ist hier-
jedoch, daß die Beratung immer nur vorbereitender
tur ist, der zuständigen Behandlung durch den Reichs-
enbahnrat nicht vorgreift und den Interessenkreis des
zelnen Landeseisenbahnrates besonders berührt.

Soweit die Bestimmungen über die Landeseisenbahn-
e und den Reichseisenbahnrat vor der Überführung des
ternehmens „Deutsche Reichsbahn" in die „Deutsche
:hsbahn-Gesellschaft"! Letztere brachte nur durch die
uorganisation der Reichseisenbahnverwaltung bedingte
derungen für die Beiräte. Die Landeseisenbahnräte
eben den Reichsbahndirektionen als beratende Körper-
aften erhalten, wurden mithin Organe der Deutschen
ichsbahn-Gesellschaft. Der Reichseisenbahnrat blieb
gan der Reichsregierung und in Einverständnis mit der
uptverwaltung wie bisher unmittelbar dem Reichs-
kehrsministerium beigegeben. Damit der Deutschen
ichsbahn-Gesellschaft nicht ein Zentralbeirat fehlt,
rde vereinbart, daß das Gutachten des Reichseisenbahn-
es von dem Reichsverkehrsminister stets, bevor die Ent-
eidung der Hauptverwaltung getroffen wird, einzuholen
In dem Verhältnis der Landeseisenbahnräte zu dem
ichseisenbahnrat trat keine Änderung ein. Nach wie
ist er ihnen nicht instanzenmäßig übergeordnet, son-
n faßt sie lediglich zusammen; nach wie vor entsenden
Landeseisenbahnräte 50 Mitglieder in den Reichseisen-
nrat.

III.

Bedeutung der Eisenbahnbeiräte als Interessenvertretungen der Wirtschaft.

Die Bedeutung der Beiräte ist an erster Stelle zu
ennen in der Notwendigkeit einer durch die Vielgestal-
keit des Wirtschaftslebens und die Interessengegensätze
er den Verkehrsinteressenten bedingten Beratung der
chsbahnverwaltung durch Sachverständige. Ist doch die
sung der meisten tarif- und verkehrspolitischen Fragen
e so schwierige, die Kräfte eines Einzelnen, wie einer
nzen Behörde übersteigende Aufgabe, daß diese nur in
ster Fühlungnahme mit ihren Kunden, den Verkehrs-
ressenten, gelöst werden kann. Wirtschaftlich richtige
l zeitlich rechtzeitige Maßnahmen werden leichter ge-
ffen werden können, wenn die Reichsbahnverwaltung
sachkundigen Vertretern aller wirtschaftlichen Inter-
en beraten ist, ihnen geplante Maßnahmen vorher mit-
t und ihnen hierdurch die Möglichkeit gibt, sie vor der
chführung vom Standpunkte der Wirtschaft zu prüfen.
ständiges Geben und Nehmen in geistigem Sinne, durch
die widerstreitenden Auffassungen der Reichsbahn und
Wirtschaft stets von neuem aneinander herangeführt
l ausgeglichen werden, ist nötig. Hierfür gibt es nur
eine vollkommen zu nennende Methode, die der un-
telbaren Aussprachen in den Beiräten.

Durch die Beiräte wird auch ein ständiger, nicht zu
erschätzender Anreiz zu vielseitigen Untersuchungen
geben. Auf Grund mündlichen Gedankenaustausches
in Anregungen eher Form und Leben gegeben, Mittel
l Wege zur Behebung von Schädigungen können zu-
ndest leichter gefunden werden. Erleichtert wird vor
m die Beurteilung, inwieweit sich privatwirtschaftliche
dividualinteressen unter dem Deckmantel, allgemeine Inter-
en darzustellen, breit machen. Über Bedürfnisse und
insche der einzelnen Wirtschaftsgruppen als auch der
samtheit genau orientiert, können wirtschaftlich richtige
scheidungen getroffen werden. Kurzum, durch mündliche Beratungen werden die Brücken zu gegenseitigem Verständnis und auf das Gesamtwohl eingestellter Zusammenarbeit geschlagen. Der auf diese Weise hergestellte Kontakt mildert zudem die Interessengegensätze, die oftmals infolge Unkenntnis der Verkehrsinteressenten über Eigentümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes auszugleichen sind. Technische oder finanzielle Bedenken verbieten doch mitunter leider die Erfüllung vieler, ohne weiteres als berechtigt anzuerkennender Wünsche. Gerade in der Verkennung dieser Schwierigkeiten wurzelt aber allzu leicht der Gedanke, es werde eine wirtschafts- und verkehrsfremde, sogar -feindliche Eisenbahnpolitik getrieben. Erbitterung ist die Folge. Durch tendenziös gefärbte Pressenotizen wird sie noch gesteigert. Aus diesem Grunde sind den Beiräten gerade in dieser Beziehung bedeutende Aufgaben gestellt. Jederzeit können sie Unterrichtung über die Beweggründe zu einer ablehnenden Stellungnahme der Reichsbahn verlangen. Mißverständnisse werden so oftmals aufgeklärt. Es zeigt sich, daß die Durchführung mancher genialer, in der Theorie leicht zu formulierender Gedanken in der Praxis oftmals auf unüberwindliche Schwierigkeiten stößt. Im Interesse der Verkehrsinteressenten und der Reichseisenbahnverwaltung aufklärend zu wirken und Irreführungen der öffentlichen Meinung entgegenzutreten, haben die Beiräte als besondere Aufgabe stets und auch heute erkannt. Mit gutem Erfolg haben sie sich ihrer angenommen. Gegenüber unsachlicher Kritik der Presse haben sie es oftmals in Erwiderungen nicht an der nötigen Schärfe fehlen lassen. Auch zur Kritik der Maßnahmen der Reichsbahnverwaltung werden die Beiratssitzungen von den Wirtschaftsvertretungen — einzeln oder in ihrer Gesamtheit — benutzt. Eine solche, das Maß des Sachlichen nicht übersteigende Kritik ist der Reichsbahnverwaltung jederzeit erwünscht. Als größtes Transportunternehmen hat sie gesteigertes Interesse daran, die Kritik ihrer Kunden zu hören. Mündliche Kritik zieht sie zudem der durch Presse, Fach- und Verbandszeitschriften geübten vor, da letztere meist zu weitverbreiteten irrigen Anschauungen und dadurch zur Beunruhigung der Verkehrsinteressenten führt. Eine Gefahr, die bei der in den Beiratssitzungen geübten mündlichen Kritik ausgeschlossen ist. Vermag sie doch oftmals hier vor dem Forum von Eisenbahnfachleuten und einsichtigen, weitblickenden, sachkundigen und vor allem sachlich urteilenden Vertretern der Wirtschaft nicht standzuhalten! Zurückweisung oder Richtigstellung erfolgt, bevor die öffentliche Meinung unnötigerweise in Aufregung gebracht ist. Für die Reichsbahnverwaltung sowie die Wirtschaft ist dies von gleich großer, eminent hoher Bedeutung.

Als Arten des Tätigwerdens der Eisenbahnräte haben wir also erkannt: Beratung und Unterrichtung der Reichseisenbahnverwaltung, Aufklärung der öffentlichen Meinung, Unterstützung der Reichseisenbahnverwaltung im Kampfe gegen irreführende Gerüchte, Kritik ihrer verkehrs- und tarifpolitischen Maßnahmen. Die Bedeutung der Beiräte wollen wir daher kurz gefaßt daraus erkennen, daß sie der Reichseisenbahnverwaltung als gutachtliche Berater zur Seite stehen, ihr mündlich und schriftlich in Form von Anträgen und Anfragen Wünsche und Beschwerden der von ihnen vertretenen Wirtschafts- und Bevölkerungskreise übermitteln und Vorlagen und Maßnahmen der Reichsbahnverwaltung sowie Anträge der Einzelmitglieder darauf prüfen, ob sie der Förderung oder Erhaltung wirtschaftlicher Interessen des Reiches oder einzelner Wirtschaftsgebiete zu dienen geeignet sind, Interessen anderer Gebiete beeinträchtigen, sich mit den finanziellen Interessen der durch den Reparationsplan im Interesse der Wirtschaft schwer belasteten Reichsbahn-Gesellschaft vereinigen lassen. Gewinnen die Beiratsmitglieder die Überzeugung, daß der aus der Durchführung eines Antrages bzw. einer Vorlage erwachsende Schaden den Nutzen übersteigt, eine angeregte Maßnahme den Verkehr zu drosseln geeignet ist oder ein Antrag infolge betriebs- und verkehrstechnischer Schwierigkeiten undurchführbar ist, so sprechen sie sich in ihrem Gutachten ohne Rücksichtnahme darauf, daß vielleicht hierdurch das eine oder andere Einzelinteresse verletzt wird, dagegen aus. Kommen sie jedoch zu der Überzeugung, daß ohne Nachteil für die Reichsbahn der Gesamtwirtschaft oder wenigstens einzelnen bedrängten und benachteiligten Wirtschafts- und Bevölkerungsgruppen

geholfen werden kann, so sind sie stets bestrebt, die Reichseisenbahnverwaltung zur Aufgabe ihrer Bedenken und zur Durchführung der Maßnahmen zu bewegen. In beiden Fällen legen sie ihr Urteil in gutachtlichen Beschlüssen fest und treten mit darauf aufgebauten Anträgen an die Reichsbahnverwaltung in Form von Beiratsbeschlüssen heran.

Durch die — im Rahmen dieser Arbeit nur ganz kurz angedeutete — Mitwirkung der am Eisenbahnverkehr interessierten Kreise ist es bisher gelungen, die vor der Verkehrs- und Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sich auftürmenden Schwierigkeiten zu überwinden und die bei deren Lösung mitunter unvermeidlichen Fehler, Mängel und Härten auf ein Mindestmaß herabzudrücken. Infolge der Mitwirkung der Beiräte konnte bisher die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre Absicht, sich gemäß § 2 des Reichsbahngesetzes in den Dienst der nationalen Volkswirtschaft zu stellen, ohne Gefährdung der Reparationsverpflichtungen durchführen und aus dem Befolgen der von der Wirtschaft an sie gerichteten Aufforderung: „Näher heran an die Wirtschaftskreise!“ Vorteile ziehen.

B.

Eisenbahnbeiräte anderer europäischer Staaten.

Zum Schluß sei als Beweis der international anerkannten Bedeutung beratender Beiräte noch auf das vorzugsweise Tätigsein der Interessenvertretungen der Wirtschaft in der Form ähnlich organisierter Beiräte bei den europäischen Eisenbahnen hingewiesen.

In Österreich setzten bereits in den siebziger Jahren Bestrebungen auf Errichtung einer „Ständigen Interessenvertretung der Wirtschaftskreise“ ein. Nachdem sich der Handelsminister am 26. Juli 1880 zur Errichtung bereit erklärt hatte, wurde durch Verordnung vom 26. Februar 1882 ein „Staatseisenbahnrat“ errichtet. Durch Verordnung vom 23. Juni 1884, durch Kundmachung vom 19. Februar 1897 und letztmalig durch Kundmachung vom 20. April 1909 wurde er neu organisiert. Bei der Reform von 1909 war, wie bereits früher, die Errichtung von „Bezirkseisenbahnräten“ vorgesehen. Hierzu kam es jedoch niemals. Mit dem politischen Umsturz fand der Staatseisenbahnrat sein Ende. Der Gedanke einer Wiedererrichtung lebt jedoch weiter. Verschiedentlich wurden dazu sogar ernste Ansätze gemacht. In neuester Zeit setzten sich weit bekannte und geschätzte Eisenbahnfachleute für die Wiedererrichtung ein, z. B. der englische Eisenbahnsachverständige Sir. William M. Acworth in seinem Gutachten über die Österreichischen Bundesbahnen an den Völkerbund, Dr. Alfred Buschman, Sektionschef a. D. Engelberg.

In Frankreich wurde durch Verordnung vom 31. Januar 1878 ein „Beratender Eisenbahn-Ausschuß (Comité consultatif des chemins de fer)“ errichtet. Nach mehrmaligen Neuorganisationen (1880, 1898 und 1907) brachten die Nachkriegsverhältnisse auf Grund des Eisenbahnvertrages vom 28. Juni 1921 eine grundlegende Reform. Ein „Oberster Eisenbahnrat (Conseil supérieur des chemins de fer)“ wurde gebildet, für dessen Organisation heute die Verordnung vom 14. November 1924 maßgebend ist.

In Rußland findet sich erstmalig der Gedanke der Errichtung von Eisenbahnräten in den Reformvorschlägen der in der russischen Eisenbahngeschichte bekannten „Baranow'schen Untersuchungs-Kommission“. Ihr Vorschlag erhielt zwar durch Erlaß vom 12. Juni 1885 die gesetzliche Bestätigung, wurde aber niemals durchgeführt. Seit 1906 war die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen durch „Bezirksausschüsse“ und ein „Zentralamt“ gesichert. Ihre Errichtung beruhte auf den Ministerialverordnungen vom 14. und 28. September 1906. Diese sowie die vom 12. Juni 1885 wurden durch die Revolutionsregierung im Jahre 1917 aufgehoben. Die wirtschaftlichen Interessen werden heute bei den sowjet-russischen Eisenbahnen durch sogenannte „wirtschaftliche Konferenzen“ vertreten. Damit ist vorerst nur die erste Stufe wirtschaftlicher Beiräte erreicht.

In Italien wurde auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 27. April 1885 durch Dekret vom 24. Januar 1886 ein „Rat für Eisenbahntarifangelegenheiten (Consiglio del tariffe delle strade ferrate)“ errichtet. Durch Erlaß vo 5. Oktober 1906 wurde er aufgehoben. An seiner Stel wurden durch Gesetz vom 7. Juli 1907 bei der Generadirektion der Staatseisenbahnen ein „Allgemeiner Verkehrsbeirat (Consiglio generale del traffico)“ und b jeder Bezirksdirektion ein „Bezirksverkehrsausschuß“ zusammen 10 — gebildet. Nach Übernahme der Regierun durch die faszistische Partei unter Führung Mussolin wurden diese Beiräte durch Verordnung vom 28. Dezembe 1922 aufgehoben.

In Dänemark war durch Verordnung vom 29. September 1886 der Direktion der Staatsbahnen ein „Eisenbahnrat“ beigegeben. Im Jahre 1908 wurde er aufgehobe später aber wieder errichtet.

In der Schweiz finden wir erstmalig in einer Bo schaft des Bundesrates von 1897 den Gedanken der E richtung von Eisenbahnbeiräten. Erstmalig eingeset wurden vier „Kreiseisenbahnräte“ durch Vollziehungsve ordnung vom 7. November 1899. Bei der Bundesbahnreo ganisation vom Jahre 1917 war der Weiterbestand d Beiräte stark gefährdet. Dank der Einsicht des Verwa tungsrates, der ihre völlige Aufhebung ablehnte, sind si wenn auch in etwas geänderter Form als Interessenve tretungen der Wirtschaft erhalten geblieben. Gemäß Bu desgesetz vom 1. Februar 1923 bestehen z. Zt. drei Krei eisenbahnräte.

In Schweden war bereits durch Erlaß vom 5. D zember 1901 versuchsweise für die Jahre 1902 bis 19 ein „Eisenbahnrat“ errichtet. Endgültig wurde er dure Erlaß vom 1. November 1907 eingesetzt. Nach dem a Einrichtung der kollegialen Verwaltungsreform der Eise bahndirektion abzielenden Vorschlag des 1919 eingesetzte Staatsbahnausschusses sollte er jedoch aufgehoben werde Daß dieser Plan auf Drängen der Wirtschaftskreise nicl durchgeführt wurde, beweist, daß in Schweden die Bo deutung eines Eisenbahnrates als Interessenvertretung d Wirtschaft erkannt ist.

In Ungarn wurde durch Gesetz vom 29. Juli 19 beim Handelsministerium ein „Landesverkehrsrat (Landes kommunikationsrat)“ mit Sitz in Budapest errichtet.

In Luxemburg ist seit 1921 ein „Eisenbahnrat“ e richtet. Seine Entwicklungsgeschichte geht bis zum Jahr 1907 zurück. Damals hatte auf Grund des deutsch-luxen burgischen Eisenbahnpachtvertrages die luxemburgisch Regierung bereits einen „Eisenbahnrat“ bei der Genera direktion der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen z bestellen. Dieser war allerdings, obwohl er nur aus luxen burgischen Verkehrsinteressenten bestand, ein deutsche Beirat.

In Großbritannien wurde Ende Oktober 1919 der Verkehrsminister ein „Tarifberatungsausschuß (Rate advisory Committee)“ beigegeben. Durch das Eisenbahn gesetz (Railway Act) vom 19. August 1921 wurde an seine Stelle ein „Eisenbahntarifgericht (Railway Rates Tribunal)“ mit Sitz in London errichtet. Zwar selbst kein reine Interessenvertretung der Wirtschaft im Sinne diese Arbeit, obliegt aber diese Aufgabe dem ihm angegliederte „Allgemeinen Ausschuß“.

In der Tschechoslowakei wurde im Jahre 191 eine „Verkehrskommission“ errichtet. Sie wurde 1921 auf gehoben, nachdem durch Verordnung vom 27. Januar 192 beim Eisenbahnministerium in Prag ein „Zentraleisenbahn rat“ und bei jeder Eisenbahndirektion ein „Direktions eisenbahnrat“ errichtet worden war.

In Polen wurden durch Gesetz vom 15. April 192 beim Eisenbahnministerium ein „Staatseisenbahnrat“ un auf Grund von Ausführungsbestimmungen zu diesem Ge setz bei jeder Eisenbahndirektion ein „Direktionseisen bahnrat“ errichtet.

In Finnland wurde durch Verordnung vom 26. Sep tember 1922 ein „Beratender Eisenbahnausschuß“ bei de Eisenbahndirektion mit Wirkung vom 1. Januar 1923 er richtet.

In Norwegen schlug die im Jahre 1923 gebildete Generaldirektion der Staatsbahnen die Errichtung eine „Eisenbahnrates“ vor. Auf Antrag des Eisenbahnaus schusses des Storthings wurde dieser Vorschlag jedoch vom Storthing abgelehnt. Bewiesen ist aber dadurch, daß

uch in Norwegen, das z. Zt. noch keinen Eisenbahnrat rrichtet hat, in der Nachkriegszeit ernsthafte Bestreungen zur Bildung bestanden haben.

In Spanien wurde durch Verordnung vom 30. Januar 924 ein „Oberster Eisenbahnrat (Consejo Superior de errocarriles)" beim Ministerium der Volkswirtschaft errichtet. Durch Verordnung vom 12. Juli 1924 wurden seine Befugnisse bedeutend erweitert.

In Belgien wurde nach Übertragung des Staatsbahnbetriebsrechtes auf die „Nationale Belgische Eisenbahn-Gesellschaft" im Jahre 1926 ein „Oberster Eisenbahnrat (Conseil supérieur des chemins de fer)" errichtet.

Heranbildung von Personal für den mechanisierten Güterabfertigungsdienst.

Von Reichsbahninspektor **Willmann**, Berlin.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist bestrebt, die Wirtschaftlichkeit in allen Dienstzweigen ihres Betriebs urch Anwendung zeitgemäßer Arbeitsmethoden zu heben. ines der Mittel zur Rationalisierung des Eisenbahndienstes t die sogenannte Mechanisierung, d. h. die Verwendung eitsparender mechanischer Hilfsmittel, die überall dort am latz ist, wo ein verhältnismäßig großes und einigermaßen leichmäßiges Arbeitsaufkommen es gestattet, den Dienst i einzelne, streng voneinander gesonderte Arbeitsgänge zu erlegen.

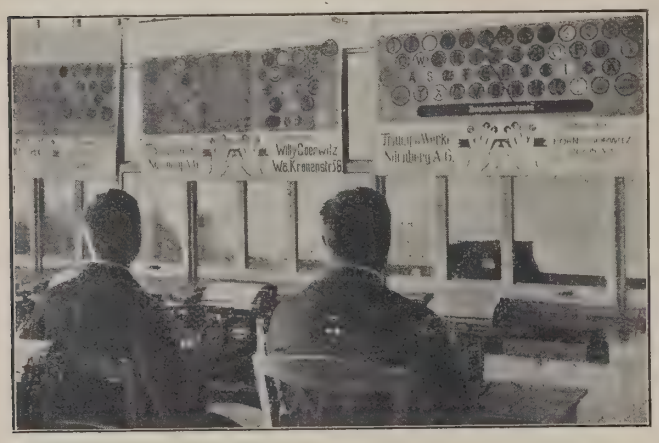
Unter den zahlreichen Büromaschinen, die eine Verbesserung und Beschleunigung der Arbeit bezwecken, steht och immer die Schreibmaschine an erster Stelle. ie wird aller Voraussicht nach diesen Platz auch in Zuunft behaupten, nicht nur weil sie durch Mechanisierung er umständlichen handschriftlichen Tätigkeit den größten erwendungskreis besitzt, sondern auch weil die Fertigkeit i ihrer Bedienung eine ausgezeichnete, vielleicht die beste chulung für die Bedienung von zahlreichen anderen ähnch konstruierten Büromaschinen ist.

Früher war die Schreibmaschine nur in den Büros der irektionen und allenfalls bei den Ämtern anzutreffen; ute finden wir sie auch bei den größeren Außenenststellen, vor allem in den Güterabfertigungen. Die orteile, die die Benutzung der Schreibmaschine diesen eichsbahnfilialen bietet, sind offenkundig. Man braucht ur an die handschriftlichen Bescheide zu denken, die die bfertigungen früher an die Kunden richteten, dann ringt die Wandlung, die sich seitdem zum Vorteil der eutschen Reichsbahn vollzogen hat, ohne weiteres in die ugen. Viele umständliche Schreibarbeiten werden jetzt spart, weil sich die Abfertigungsbeamten Abschriften n Bescheiden an die Verkehrsinteressenten oder von erichten an vorgesetzte Stellen schnell und mühelos mit ilfe der Schreibmaschine im Durchschlagverfahren antigen können.

Für die anfangs noch geringe Zahl der Maschinen and zunächst wohl überall hinreichend gewandtes Beenungspersonal zur Verfügung. Meist hatten sich diese räfte die Fertigkeit im Maschinenschreiben im Laufe r Zeit mehr oder weniger mühselig selbst angeeignet. hwierigkeiten entstanden nur hier und da, wenn einarbeitete Kräfte aus irgendwelchen Gründen (Krankheit, usbildung, Versetzung) aus der Beschäftigung an der aschine herausgerissen wurden. Die Verhältnisse waren doch immer noch erträglich, solange das Arbeitstempo solchen Fällen die handschriftliche Anfertigung der iroarbeiten gestattete, bis die neue Kraft im Maschinenhreiben die nötige Fertigkeit erlangt hatte. Heute liegen e Verhältnisse anders. Das Gebot, wonach alle Büroschinen wirtschaftlich ausgenutzt werden müssen, erubt es nicht mehr, daß die Maschinen zu Lernzwecken benutzt werden. In Arbeitsgängen, in denen Maschinen eingesetzt sind, um Menschenkraft zu sparen, würden empfindliche Störungen eintreten, wenn nicht ständig die mit der Bedienung dieser Maschinen vertrauten Arbeitskräfte in ausreichendem Maße vorhanden wären. Die Mechanisierung verlangt daher nicht nur gewisse Reserven an Maschinen, sondern auch Reserven an geschulten Maschinenschreibern, geschulten Maschinenrechnern usw. Liegen die Verhältnisse bei den Direktionen insofern günstiger, als ihnen stets die eingearbeiteten Kräfte in der Kanzlei zur Verfügung stehen, so haben die Büros der Ämter schon mehr mit Schwierigkeiten zu kämpfen, weil hier die Schreibmaschinenkräfte häufiger wechseln. Immerhin können sich die Stellen dadurch helfen, daß sie sich geeignete Kräfte aus dem Personalbestand des Amtsbezirks für den Nachwuchs an der Maschine aussuchen. Ernstere Schwierigkeiten sind jedoch bei den Güterabfertigungen zu erwarten. Den Abfertigungen fehlen z. Zt. noch vielfach vollgeeignete Kräfte für die Bedienung der Schreibmaschine. Hieraus erklärt es sich auch, daß z. B. noch in jüngster Zeit von einer großen Berliner Güterabfertigung Berichte und Bescheide in größerem Umfange handschriftlich hergestellt wurden; die notwendigen Abschriften fertigten die Bearbeiter zum Teil ebenfalls handschriftlich an. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß eine derartige Arbeitsweise im Widerspruch zu den einfachsten Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit steht. Versuche, für ausscheidendes Personal kaufmännisch vorgebildete Arbeitskräfte einzustellen, um auf diesem Wege gewandte Maschinenschreiber zu erhalten, haben nicht den erwarteten Erfolg gehabt. Dies läßt sich leicht aus der Tatsache erklären, daß wirklich gute Maschinenschreiber von Handels- und Industriekreisen fast stets gesucht und überdies auch gut bezahlt werden. Die Neueingetretenen waren wohl imstande, nach Vorlage Abschriften auf der Schreibmaschine anzufertigen, brauchbare Maschinenarbeit nach Diktat vermochten sie jedoch in der Mehrzahl nicht zu leisten. So war es mir z. B. auf einer großen Berliner Dienststelle, auf der mir zeitraubende Vernehmungen oblagen, nicht möglich, für die Aufnahme der Verhandlungen auch nur einen brauchbaren Maschinenschreiber zu finden, der in der Lage gewesen wäre, nach Diktat ein Protokoll in die Maschine aufzunehmen.

Ein Mechanisierungsprogramm für die Güterabfertigung Berlin Schlesischer Güterbahnhof, das zur Zeit in der Ausführung begriffen ist, gab Anlaß, die Frage zu prüfen, wie das zur Bedienung der in Aussicht genommenen Büromaschinen (Schreibmaschinen, rechnende Schreibmaschinen, Rechenmaschinen, Zählkassen usw.) erforderliche Personal gewonnen werden könnte. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen entschloß man sich, einen neuen Weg zu beschreiten. Es wurde ein Kursus eingerichtet und für

die Erteilung von Unterricht im Maschinenschreiben ein Privatlehrer mit langjährigen Erfahrungen vertraglich verpflichtet. Die Kosten für den Lehrer trägt die Reichsbahndirektion Berlin. Für die Teilnahme am Lehrgang, für den ein Zeitraum von drei Monaten vorgesehen ist, wurden vom Amtsvorstand 25 geeignete jüngere Kräfte (männliche und weibliche, Beamte und Lohnempfänger) aus dem Personal des Amtsbezirks ausgewählt, die Lust und Liebe zur Sache mitzubringen versprachen. Auf Vorkenntnisse im Maschinenschreiben wurde weniger Wert gelegt, als auf die persönliche Eignung, die durch eine Prüfung bei der psychotechnischen Versuchsanstalt der



Reichsbahndirektion Berlin nachgewiesen werden mußte; auf diese Weise sollten von vornherein ungeeignete Kräfte ausgeschaltet werden. 17 Bedienstete bestanden die Prüfung mit gutem Erfolge; 15 von ihnen wurden für die Teilnahme am Lehrgang bestimmt. Bei der Güterabfertigung Berlin Schlesischer Güterbahnhof stand ein geeigneter Raum zur Verfügung, in dem nunmehr täglich von Stunde 12—14 der Unterricht abgehalten wird. Er gilt als Dienst; der Lehrer ist daher von den Schülern während des Unterrichts als Vorgesetzter zu betrachten. Um einen guten Ausbildungserfolg zu erzielen, werden die Teilnehmer während der Dauer des Lehrgangs nur wegen wichtiger persönlicher oder dienstlicher Gründe beurlaubt. Die Urlaubserteilung in diesen Ausnahmefällen hat sich der Amtsvorstand persönlich vorbehalten.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß für ein rationelles Maschinenschreiben nur das sogenannte Blindschreiben mit starrem Fingersatz in Frage kommt; dem Unterricht im Maschinenschreiben wurde daher diese Methode zugrunde gelegt. Hierbei arbeiten die Schüler an der Maschine nach einer bildlichen Tastaturdarstellung, die vor ihnen an de Wand hängt. Ohne auf die Tasten der Maschine zu blicke können sie aus dem Bild ablesen, welche Tasten die ei zelnen Buchstaben zu bedienen haben (vgl. die Abbildung Mit der Zeit wird ihnen dann die Lage der Tasten so ge läufig, daß sie die Abbildung entbehren können (Ähnlicl keit mit dem Klavierspielen). Die Erlernung der Blind schreibmethode erfordert zwar längere Zeit und Ausdaue dafür gewährt ihre Anwendung jedoch Vorteile, die di angewendete Mühe reichlich belohnen, vor allem Schonun der Hand- und Armmuskulatur, so daß Ermüdungserschei nungen auf ein erträgliches Maß herabgesetzt werden, so wie größte Geschwindigkeit.

Im einzelnen wird gelehrt und geübt:

Schnellschreiben, und zwar nicht nur das Schreibe nach Vorlage (Abschreiben), sondern auch nach Dikta ferner das Schreiben nach Stenogramm, soweit die Schüle die Einheitskurzschrift beherrschen; daneben wird auc Wert auf Schönschreiben gelegt (gefällige und übersicht liche Form, Ziehen von Linien u. a.). Auch eine genau Maschinenkenntnis wird vermittelt. (Ist der Maschinen schreiber mit der Einrichtung eingehend vertraut, so wir er in vielen Fällen Störungen ohne Inanspruchnahme de Lieferfirma selbst abstellen können.) Zur Zeit kann übe den Lehrgang, für den, wie schon erwähnt, ein Zeitraur von drei Monaten vorgesehen ist, noch kein abschließende Urteil gefällt werden; die bisherigen Leistungen habe aber in jeder Hinsicht vollauf befriedigt. An der Ver pflichtung eines besonderen Lehrers erkennen die Teil nehmer des Lehrganges, daß sich die Reichsbahn die Aus bildung im Maschinenschreiben etwas kosten läßt, und dal daher nicht halbe Arbeit geleistet werden darf. Sie folge ihrem Lehrer mit Fleiß und Eifer, weil sie selbst einsehen daß die erfolgreiche Durchführung des Unterrichts nich zuletzt auch für sie selbst von großem Vorteil ist. Unte diesen Umständen ist wohl nicht daran zu zweifeln, daß dem Verkehrsamt nach Beendigung des Unterrichts ein hinreichende Zahl vollgeeigneter Schreibmaschinenkräfte zur Verfügung steht, die überall, wo es nötig ist, sofort ein gesetzt werden können. Für die Bedienung der rechnende Schreibmaschinen und anderer Büromaschinen wird ein längere besondere Ausbildung an diesen Maschinen ent behrt werden können, weil sich die Teilnehmer des Lehr ganges die hierzu notwendige Gewandtheit ohne weitere selbst aneignen können. Durch die mit dem Einsatz neu zeitlicher mechanischer Hilfsmittel verbundenen Erspar nisse werden die Kosten des Lehrganges bald wieder ein gebracht sein.

Bücherschau.

— **Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland.** Mit einer Einführung von Dr. Cora Berliner, Regierungsrat und Mitglied des Statistischen Reichsamts. Herausgegeben in Verbindung mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag. Preis: 4 RM. 1928. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61.

Am 1. Oktober d. J. ist das „Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande" vom 27. März 1928 (Reichsgesetzblatt Teil I, Seite 111) in Kraft getreten. Bei der Bedeutung einer zuverlässigen Handelsstatistik nicht nur für die Wirtschaft und Verwaltung, sondern auch für den Handel selbst, ist die Durchführung der Vorschriften von großer Wichtigkeit. In dem vorliegenden Werk gibt der Deutsche Industrie- und Handelstag eine Anleitung für die Ausführung des Gesetzes, erläutert von Regierungsrat Dr. Cora Berliner heraus. Sie enthält in Buchform den amtlichen Text des Gesetzes und der Ausführungsvorschriften nebst den verschiedenen erforderlichen Vordrucken mit genauer Anweisung für deren Handhabung. Zu einer einwandfreien Ausfertigung der oft sehr schwierigen statistischen Erklärungen wird daher dieser maßgebende Leitfaden für die Praxis sehr willkommen sein. Auch der Frachtführer (Eisenbahn, Schiffahrtsgesellschaften usw.), der unter Umständen nach dem Gesetz Verpflichtungen zu übernehmen hat, wird das Werk mit Nutzen verwenden können. W.

Verordnung über Beförderungssteuer im Personenverkehr.

Vom 26. Oktober 1928 (RGBl. I Seite 384).

Auf Grund des § 11 Abs. 3 Satz 1 des Beförderungsuergesetzes vom 29. Juni 1926 (RGBl. I Seite 357) wird gendes bestimmt:

§ 1

(1) Für die Personenbeförderung auf Eisenbahnen, bei ıen die 4. (3 b) Fahrklasse nicht besteht, beträgt die ·uer

in der 1. Fahrklasse 16 %
„ „ 2. „ 14 „
„ „ 3. „ 11 „

s Beförderungspreises. Werden für die beschleunigte förderung besondere Zuschlagkarten ausgegeben, so begt die Steuer für die Zuschlagkarten

der 1. Fahrklasse 16 %
„ 2. „ 14 „
„ 3. „ 11 „

s Preises.

(2) Die Vorschriften in § 11 Abs. 3 Satz 2 und 3 des förderungsteuergesetzes über die Anwendung des Steuerzes von 12 % in den dort bezeichneten Fällen bleiben berührt.

§ 2

Die Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Oktober 1928 in Kraft.

Berlin, den 26. Oktober 1928.

Der Reichsminister der Finanzen
gez. Hilferding.

Hierzu sei folgendes bemerkt: Seit dem 7. Oktober 1928 ıren bekanntlich die Reichsbahn und ein großer Teil r anderen Eisenbahnen nicht mehr die 4. Wagenklasse. ese Umgestaltung des Personentarifsystems hat es erderlich gemacht, eine Änderung der bestehenden Steuerze für die Personenbeförderung herbeizuführen. § 11 s. 3 des Beförderungsteuergesetzes vom 29. Juni 1926 hierfür die gesetzliche Handhabe. Hiernach hat der ichsminister der Finanzen zu bestimmen, welcher Steuerz für die einzelnen Klassen anzuwenden ist, wenn bei ıem Unternehmen weniger als vier Klassen bestehen. ch der Fassung der Verordnung, die mit Wirkung vom Oktober 1928 ab in Kraft tritt, findet sie auf alle Eisenınen Anwendung, die die 4. Klasse nicht führen, gleichltig, ob sie die 4. Klasse erst jetzt fortfallen lassen, er ob sie die 4. Klasse schon bisher nicht geführt haben. erden für beschleunigte Beförderung (Schnell- oder Eilge) besondere Zuschlagkarten ausgegeben, so gelten die ı bestimmten Sätze entsprechend (§ 1 Satz 2 der VO.). berührt von der VO. bleibt jedoch der in § 11 Abs. 2 s BefStG. aufgeführte Einheitssteuersatz für die Zuılagkarten der 1. und 2. Klasse mit 15 %, der nämlich dann Anwendung findet, wenn Zuschlagkarten ausgegeben werden, die sowohl für die 1. als auch für die 2. Klasse gelten; unberührt bleibt ferner die Bestimmung des § 11 Abs. 3 Satz 2 und 3 des BefStG., wonach auch weiterhin der Steuersatz der alten 3. Klasse mit 12 % zu erheben ist, wenn bei einem Unternehmen nur eine Klasse vorhanden ist oder wenn der Beförderungspreis ohne Berücksichtigung von Klassen berechnet wird (§ 1 Abs. 2 der VO.).

Soweit für Bahnen die vorstehende Verordnung in Frage kommt, ist hinsichtlich der Ausführungsbestimmungen zum Beförderungsteuergesetz zu beachten, daß die Steuer aus den zur Benutzung einer höheren Fahrklasse berechtigenden Übergangskarten (§ 49 Abs. 3 Satz 1) auch weiterhin für alle Fahrklassen einheitlich 12 % beträgt. Dagegen ist die Steuer von Zuschlägen für die Benutzung von Güterzügen nach dem Steuersatz der neuen 3. Fahrklasse mit 11 % zu berechnen (§ 49 Abs. 4, 2. Halbsatz).

Bei Sonderfahrten, bei denen der Beförderungspreis ohne Berücksichtigung von Klassen berechnet wird (siehe § 11 Abs. 3 Satz 3 BefStG.), ist die Steuer im Hinblick auf § 1 Abs. 2 der VO. auch weiterhin nach dem Steuersatz der alten 3. Fahrklasse mit 12 % zu entrichten.

Für Begleiter von Tieren, Flugapparaten und dergleichen, von Bienen, lebenden Fischen, Fischbrut und Sprengstoffen (§ 49 Abs. 6) hat der Wegfall der 4. (3 b) Wagenklasse zur Folge, daß, falls das Fahrgeld nach dem Einheitssatz der jetzigen 3. Klasse oder nach einem geringeren Einheitssatze berechnet wird, die Steuer nach dem Steuersatz der neuen 3. Fahrklasse mit 11 % zu entrichten ist.

Wird für die Beförderung von Hunden, die von Reisenden mitgeführt werden, eine halbe Fahrkarte der 3. Klasse (Kinderkarte) gelöst, so kann in diesem Falle von einer Beförderung im Gepäckverkehr, wie sie § 50 Abs. 1 Satz 1 AB. bezeichnet, nicht gesprochen werden. Es ist daher bei der Steuerberechnung nicht der Steuersatz für den Gepäckverkehr, sondern der Steuersatz der neuen 3. Fahrklasse anzuwenden.

Schließlich sei bemerkt, daß bei Einrechnung der Steuer in den Tarif dem Steuersatz von 11 % für die neue 3. Klasse bei Anwendung der im § 52 AB. aufgeführten Formel $x = \frac{P \cdot p}{100 + p}$, wobei x die Steuer, P den Personenbeförderungspreis, p den Steuersatz bedeutet, ein Steuersatz von 9,910 % entspricht. Riko.

Bücherschau.

— **„Geschichte“** von Schulrat Hauptmann, Wanzen. Heft 6. Allgemeinwissen für Eisenbahner, besonders die Vorprüfung zum gehobenen, mittleren, nichttechchen Dienst. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen hrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsın. Berlin. Preis 3 RM.

Die Sammlung „Allgemeinwissen für Eisenbahner“ hat rch Heft 6 „Geschichte“ eine weitere Bereicherung erıren. Das neue Heft hat denselben Verfasser wie Heft 5 rdkunde“. Auch in dem neuen Heft „Geschichte“ versteht es der Verfasser in kurzer knapper Form (82 Seiten) und in lebendiger Sprache einen Überblick über die Geschichte Deutschlands zu geben, angefangen von dem ersten Auftreten deutscher Stämme bis zur Gegenwart. Freilich wird der Vortrag der Lehrenden ergänzend eintreten müssen, um die oft verwickelten Zusammenhänge der geschichtlichen Ereignisse klarzulegen. Als Leitfaden wird indes auch dieses Buch, das in seinem zweiten Teil kurz die Grundzüge der Geschichte des klassischen Altertums (der griechischen und römischen Geschichte) mitteilt, gute Dienste leisten.

W.

Teiltagung der Weltkraftkonferenz in London vom 24. September bis 6. Oktober 192

Wie sich die Teiltagung der Weltkraftkonferenz im Jahre 1926 in Basel mit der Ausnutzung der Wasserkräfte zur Energieerzeugung beschäftigte, so war die diesjährige in London der Auswertung der Brennstoffe zu gleichem Zwecke gewidmet. Beiden Tagungen wird nunmehr im Jahre 1930 eine Volltagung der Weltkraftkonferenz in Berlin folgen. Da heute noch ¾ der Weltenergieerzeugung auf den Brennstoffen beruht, war das Interesse für die Londoner Tagung sehr groß. Die Teilnehmerzahl betrug etwa 1500 Personen, die aus 47 Ländern erschienen waren. Das Verhandlungsmaterial, das sich über 21 verschiedene Gebiete erstreckte, war ungemein groß. Aus 20 Ländern waren 167 Berichte eingelaufen, von denen etwa 15 % aus Deutschland stammten. Der Präsident der Konferenz Marquess of Reading bewillkommnete die Delegierten und Mitglieder und Sir Robert Horne hielt die Eröffnungsrede, in der er von dem großen Interesse Englands als kohlenreiches Land an der Tagung ausging. Die Kohle werde immer die Hauptkraftquelle für England bleiben. Der Lebensunterhalt eines großen Teils seiner Bevölkerung, wie ein erheblicher Bruchteil seines Exports hänge von der Kohle ab. Somit habe es auch allen Grund, dies kostbare Gut so wirtschaftlich als möglich auszunutzen, und er hoffe, daß hierzu die Tagung manche Anregung gebe.

Das Kennzeichnende der Tagung war, daß auch bei den Regierungsstellen die Bedeutung der Weltkraftkonferenz Anerkennung findet und auch die Industrie an ihr Interesse nimmt. Die technischen Fragen sind von den wirtschaftlichen bei der Ausnutzung der Brennstoffe nicht zu trennen. Fast jeder Bericht, der technische Einrichtungen behandelt, geht auf die Frage ein, was nützen sie schon heute der Industrie und Wirtschaft, und was ist bei ihrer weiteren Entwicklung für diese zu erwarten. Die Förderung der Industrie in Verbindung mit besserer Ausnutzung der Brennstoffe wird das Ziel und die Aufgabe der Weltkonferenz.

Zur Behandlung der Kohle auf den Gruben setzt sich mehr und mehr die Erkenntnis durch, daß nur gereinigte und gut sortierte Kohle zum Verkauf gelangen sollte. Die Reinigung der Kohle kann nach nassem oder trockenem, auch gemischtem Verfahren erfolgen. Neuerdings sind auch pneumatische Reiniger in Gebrauch genommen. Beim Koks wird Wert auf gute Siebung gelegt. Zur Herstellung von festem, stückigen Koks hat man mit der Mischung verschiedener Kohlensorten gute Erfahrungen gemacht. Die Mischung von Kohlen ermöglicht es auch, ein stets gleichmäßiges Brennmaterial zu haben. Zu diesem Zweck haben die Belgischen Staatsbahnen große Mischungsanlagen an vier Stellen ihres Bahnnetzes angelegt, da sie Kohlen aus 200 Gewinnungsstätten verbrauchen und über 100 Verbrauchsstellen verteilen müssen. Ein großes Zentral-Laboratorium und drei analytische Laboratorien sind mit der Prüfung der Kohlen beschäftigt, nach deren Ergebnis auch auf Grund des Aschen- und Feuchtigkeitsgehalts der Kohlen die Bezahlung erfolgt. Von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft lag der Tagung ein Bericht „Mitteilungen über die Brennstoffwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ vor, der von Reichsbahndirektor Harprecht herausgegeben ist unter Mitwirkung verschiedener Mitglieder der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. In dem Bericht werden die Güteprüfung, Abnahme und Lagerung, die Verwendung der Brennstoffe und die Überwachung des Brennstoffverbrauchs als die Hauptgebiete der Überwachung der Brennstoffwirtschaft beschrieben. Auch von den Polnischen Staatsbahnen lagen mehrere Berichte vor. In einem dieser Berichte wird besonders auf die sorgfältige Erziehung des Personals und Prämienzahlung auf Grund der je Lokomotivkilometer verbrauchten Brennstoff-Kalorien eingegangen. Das Schwedische National-Komitee hatte einen Bericht „Die Anwendung luftgekühlter Kondensatoren für Lokomotiven“, verfaßt von M. T. Lindhagen, gesandt. Es wird gezei daß es wohl möglich ist trotz des beschränkten Raum auf Lokomotiven direkt luftgekühlte Kondensatoren v großem Fassungsvermögen zu bauen. Ein solcher mit sonderen für gute Kühlluftwirkung ausgebildeten Elem ten ist auf einer Turbinen-Lokomotive der Ljungströ Type erprobt worden und hat ein Vakuum von 78 62 % ergeben.

Das Streben, die Hauptenergieträger für die Industr das Gas und die Elektrizität zu verbilligen war auf der Tagung ersichtlich. Der Wärmewirkungsgr der Gaswerke ist von 70 % im Jahre 1919 auf 85 % f eine moderne Anlage mit Abhitzekesseln gestiegen. D Aufnahme von Schwelgas und Kokereigas in städtisc Gasnetze steht man nicht mehr ablehnend gegenüber, das Gas nirgends in den Werken so billig hergeste werden kann als es hier als Abfallprodukt erhältlich i Auch in England zieht man Ferngasversorgung in E wägung, wiewohl sich hier ihrer Durchführung gesetzlic Schwierigkeiten bieten. Zur Verbilligung des elektrisch Stromes hat man in England einen interessanten Erfo zu verzeichnen. In den Kraftwerken von Newcastle-upo Tyne in Dunston-upon-Tyne wird Steinkohle in Retort mit Koksofengas bei niedriger Temperatur erhitzt, um Nebenprodukte wie Teer und Öl zu gewinnen. Der na der Verschwelung erhaltene Koks wird zerkleinert u unmittelbar zu den Dampfkesseln geschafft, wo er zusa men mit den überschüssigen Gasen verbrennt. Bei diese geschlossenen Wärmeprozeß ist die Brennstoffausnutzu die vollkommenste. Die Kosten für das Rohmaterial werd hierbei um 25 % verringert unter Berücksichtigung d Bedienungs- und Unterhaltungskosten. Auf ähnliche Deutschland aufgenommene Versuche im Anschluß an d Verschwelung der Braunkohle und unter Verwendung d Halbkoks in der Staubfeuerung der Dampfkessel zur E zeugung des Dampfes für die Turbo-Generatoren wur hingewiesen. Hierzu lag ein Bericht von Profess Dr. Ing. Rosin vor: „Kupplungsmöglichkeiten zwisch Kohlenveredlung und Elektrizitätserzeugung.“

Ein besonders wichtiges Gebiet auf der Tagung w die Beschaffung der Öle für den Betrieb der Kraftfah zeuge bei ihrer ständig zunehmenden Zahl. Durch erhöh Produktion an Rohöl, gesteigerte Erträge an Benzin bei Kracken des Rohöls und die Entwicklung der Naturga Benzinindustrie konnte bisher der Bedarf an Benzin zu e träglichem Preise gedeckt werden. Um zunehmendem B darf zu entsprechen, müßte der Wirkungsgrad der Leichtö motoren verbessert werden, um weniger Benzin zu g brauchen, und die Entwicklung des schnellaufende Schweröl-Dieselmotors fortschreiten, um die Menge de brauchbaren Motorenöle zu verbreiten und den Markt fü Leichtöle zu entlasten. Der Bauart hochwertigerer Benzi motore ist die Qualität des Benzins anzupassen, damit b höheren Kompressionsdrücken kein „Klopfen“ auftritt. Ein weitere Ersparnis an Brennölen wird die Verbesserung de Straßen bringen. Dies wirkt sich auch in der Richtung aus daß bei der Benzinherstellung anfallende Nebenprodukt wie Oberflächenteere für Straßen regen Absatz finden un auf die Preisgestaltung für Benzin günstig einwirken.

Am Schluß der Tagung wurden Entschließungen dahin gehend angenommen, daß das internationale Exekutiv Komitee der Weltkraftkonferenz Schritte tun werde, ein internationale Verständigung zu erzielen: 1. über Probe nahme bei Kohlenstaubuntersuchung, Feinheitsbestimmung von Kohlenstaub, Standardisierung der Kohlenstaubsiebe und Methoden zur Prüfung von Kohlenstaubmühlen; 2. übe die praktische Anwendung des oberen und unteren Heiz wertes bei festen, flüssigen und gasigen Brennstoffen 3. über eine Klassifikation der Kohlen nach ihren Eigen schaften und über ein einheitliches System zur Bestimmung der grundlegenden Eigenschaften der Kohle.

Przygode, Regierungsbaumeister a. D.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Güterkursbuch (Gkb).** Im Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin ist das im Auftrage der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von den Oberbetriebsleitungen und den Reichsbahndirektionen bearbeitete und von der Oberbetriebsleitung Süd in Würzburg herausgegebene Gkb für den Winterfahrplan 1928/29 erschienen. Bezug durch die Reichsbahndirektionen und sämtliche Güterabfertigungen zu den Preis von 3 RM.

Das vorliegende Gkb kann nach seinem Aufbau und Inhalt als mustergültig angesprochen werden.

In besonderen Abteilungen sind die Eilgut- und Frachtgutkurse innerhalb Deutschlands und ebenso in besonderen Abteilungen die Eilgut- und Frachtgutkurse mit fremden Verwaltungen, und zwar mit Holland, Belgien und Frankreich, Schweiz, Italien, Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, Griechenland, Danzig und Polen, Litauen, Lettland, Estland und Union der Soz. Sowjet-Republiken, ferner mit Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland in sehr klarer und übersichtlicher Weise dargestellt. Die Übersichtlichkeit wird dadurch in sehr wirksamer Weise erhöht, daß jedem Kurs im Kopfe der Darstellung eine schematische Übersicht der geographischen Lage der in dem betreffenden Kurs behandelten Gebiete vorangesetzt ist. Nicht nur für die Dienststellen der Reichsbahn selbst, sondern auch für Spediteure und alle Firmen mit einem regeren Güterverkehr ist das Güterkursbuch ein unentbehrliches Hilfsmittel geworden.

Durch die weitreichenden Veränderungen der Landesgrenzen, die der Weltkrieg gebracht hat, waren die früher zwischen den Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen über direkte Güterbeförderungskurse im internationalen Verkehr hinfällig geworden. Nach einer mühevollen Arbeit ist es gelungen, auch diesen Mangel wieder zu beheben und für den internationalen Verkehr zwischen fast sämtlichen wichtigen Eisenbahnen von Europa ein gemeinsames Internationales Güterkursbuch zu schaffen, das erstmalig für die Sommerfahrordnung 1928 zur Ausgabe gelangte. Mit der Herausgabe des in drei Sprachen (deutsch, französisch, italienisch) abgefaßten Kursbuches wurde auf Antrag der beteiligten Verwaltungen die Deutsche Reichsbahn betraut, die dann die Oberbetriebsleitung Süd in Würzburg mit der Zusammenstellung des von den einzelnen Verwaltungen gelieferten Materials beauftragte.

Es ist eine Riesenarbeit, die hier geleistet worden ist, und man kann die beteiligten Verwaltungen zu diesem Werke nur beglückwünschen.

Der gute Erfolg dieser Bemühungen zeigt sich jetzt schon in einer größeren Regelmäßigkeit und Raschheit des Wagenumlaufes. —r.

— **Eröffnung der Bahnlinie Neckarsteinach—Schönau i. Heidelberg.** Am 21. Oktober wurde die 5 km lange Odenwaldbahn von Neckarsteinach nach Schönau b. Heidelberg eröffnet. Mit der Eröffnung der neuen Strecke wird ein weiterer Teil des badisch-hessischen Odenwaldes dem Verkehr erschlossen. Die Bahn ist eine eingleisige Nebenbahn und wird von der Reichsbahndirektion Karlsruhe betrieben.

— **Umbau des Grenzbahnhofs Beuthen (Oberschlesien).** Dieser Tage ist ein Teil des im Umbau befindlichen Grenzbahnhofs Beuthen (Oberschlesien) in Betrieb genommen worden. Damit wurde erst ein kleiner Bauabschnitt beendet; die Fertigstellung des neuen Grenzbahnhofs dürfte nicht vor 1930 erfolgen. Die Hauptschwierigkeiten bei diesem Umbau ergaben sich daraus, daß die Arbeiten ohne Verkehrsstörung ausgeführt werden mußten. Die Vorbedingung für die Fertigstellung des Personenbahnhof-Umbaues ist die Sperrung der Rechten Oderufer-Bahn, über die bereits Verhandlungen zwischen dem deutschen und dem polnischen Auswärtigen Amt geführt werden.

Der rechte Flügel des zukünftigen Empfangsgebäudes, der hauptsächlich die Warteräume und das Bahnhofs-Hotel beherbergen soll, ist bereits unter Dach gebracht worden. Im Parterre befindet sich ein als Warteraum eingerichteter „Biertunnel", darüber ein geräumiger Speisesaal und daneben ein Frühstückszimmer. In den oberen zwei Stockwerken sind 38 Hotelzimmer angelegt, darunter acht Zimmer mit zwei Betten. Nach vollendetem Umbau wird der Beuthener Grenzbahnhof der modernste seiner Art in Deutschland sein. Wir werden über den interessanten Neubau nach Fertigstellung einen ausführlichen Bericht bringen.

— **Gewährung von Prämien bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat neue Richtlinien für die Gewährung von Prämien bei Entdeckung oder Verhütung von Schäden an Bahnanlagen und Fahrzeugen und bei Ermittlung und Anzeige von Diebstählen am 1. Oktober d. J. in Kraft treten lassen. Ordentliche Prämien im Betrage von 2 bis 9 RM erhalten Reichsbahnbedienstete, die an Betriebseinrichtungen usw. Schäden entdecken, die die Sicherheit des Betriebes gefährden können, sofern besondere Aufmerksamkeit vorliegt und Schaden durch rechtzeitige Anzeige verhütet ist. Außerordentliche Prämien bis zu 200 RM können für jeden Beteiligten an Reichsbahnbedienstete oder Privatpersonen bewilligt werden für entschlossenes und zweckmäßiges Handeln in besonderen Fällen (Abwendung von Betriebsgefahren, bei Brand, Hochwasser usw.).

— **Einführung des Behälterverkehrs auf der Reichsbahn?** Wir entnehmen über diese Frage folgende Ausführungen dem „Allgem. Tarif-Anzeiger" (Wien), Nr. 45:

Die Deutsche Reichsbahn prüft augenblicklich die Verwendungsmöglichkeit einer Beförderungsweise, die sich bereits seit einigen Jahren auf den englischen und amerikanischen Bahnen mit Erfolg eingebürgert hat: es handelt sich um den, wie er in England und Amerika heißt, „Container Service" oder, wie er in Deutschland heißen würde, „Behälterverkehr". Die Untersuchungen über die Verwendungsmöglichkeit der neuen Beförderungsweise wurden durch den gewaltigen Wettbewerb des Kraftwagens veranlaßt, dem sie begegnen soll und dem die englischen und amerikanischen Eisenbahnen auch zum Teil mit ihr begegnen konnten. Der Kraftwagen ist zweifellos der Eisenbahn auf kurzen und mittleren Entfernungen überlegen und diese Überlegenheit liegt nicht zuletzt darin, daß er das Gut nicht nur von Ort zu Ort, sondern von Haus zu Haus befördert, d. h., daß er Umladearbeiten und dadurch bedingte Verpackungskosten erspart und die Diebstahlsgefahr herabmindert. Diesen Vorteilen des Kraftwagens soll nun dadurch begegnet werden, daß man die Einheit der Wagenladung bereits am Versandort auflöst in geschlossene Teilpartien, die vom Verlader in massive und verschließbare Behälter bestimmter Dimensionen verpackt und den Einzelempfängern am Empfangsort in derselben Form zugeführt werden, wie sie der Absender der Eisenbahn übergeben hat. Der Absender soll in der Lage sein, den einzelnen Behälter in seinen eigenen Räumen zu beladen und zu verschließen, ihn dann mittels Kraftwagens zur Bahn zu bringen und ihn mittels eines Kranes auf den Eisenbahnwagen zu setzen. In der Empfangsstation wird der Behälter mittels Kranes wieder auf den Kraftwagen gesetzt und dem Empfänger zugefahren. Durch die vollkommene Anpassung der Abmessungen von Behältern und Eisenbahnwagen ist die Ladung auch während des Transports jedem Zugriff von dritter Seite entzogen.

Es leuchtet ein, daß die neue Beförderungsweise zunächst auch für die Reichsbahn eine erhebliche Vereinfachung in der Stückgutverfrachtung bringt, denn die umfangreichen Abfertigungs- und Umladearbeiten, die eine aus zahlreichen Stücken bestehende Sendung erfordert, wird zusammengefaßt zu einem einzigen vollkommen zu mechanisierenden Akt der Abfertigung und des Umschlags. Ein weiterer Vorteil für die Eisenbahn besteht in dem wesent-

lich erhöhten Schutz der Ware gegen Beschädigung oder Beraubung, denn ein massives Frachtstück, wie es der Einzelbehälter darstellt, schützt die Ware trotz leichtester Verpackung wesentlich besser, als wenn sie in Einzelstücken verschiedene Male mit mehr oder weniger großer Sorgsamkeit umgeladen werden muß. Von Bedeutung ist auch, daß die Verwendung des rollenden Materials durch die Be- und Entladung nur eine geringe Unterbrechung erfährt, weil das Auf- und Absetzen der Behälter nur kurze Zeit in Anspruch nimmt.

Es ist ohne Zweifel, daß für den Behälterverkehr auch in Deutschland wirtschaftliche und zweckmäßige Verwendungsmöglichkeiten vor allen Dingen zwischen großen Zentren bestehen, und es ist wünschenswert, daß die deutsche Wirtschaft alle ihre Verkehrsbeziehungen darauf prüft, wo zuerst mit dieser neuen Beförderungsweise eingesetzt werden kann. Für die Beförderung der Behälter selbst sind die in großer Zahl vorhandenen Rungen-Wagen der Reichsbahn verwendbar, deren Abmessungen die zu beschaffenden Behälter angepaßt werden müssen.

— **Verkehrs-Tagung in Hannover.** Die Hannoversche Hochschulgemeinschaft, die Vereinigung der Freunde der Technischen Hochschule Hannover, hält ihren diesjährigen zehnten Hochschultag am 16./17. November in Hannover als Verkehrs-Tagung ab. Die Vortragsfolge wird eingeleitet werden durch Prof. Dr. Ing. Blum aus Hannover, der die Auswahl und das Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsmittel unter dem Gesichtspunkte der Verkehrspolitik behandeln wird. In Einzelvorträgen werden erörtern: Oberbaurat Hedde aus Bremen die „Deutsche Schiffahrt"; Direktor Stein aus Hamburg den „Städtischen Personen-Nahverkehr" und dessen technische Fortschritte, wie sie durch die Entwicklung der Großstädte bedingt und hervorgerufen sind; Prof. Dr. Ing. Risch aus Hannover den „Straßen- und Luft-Verkehr", insbesondere den Vergleich der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Kraftwagenbetriebes mit demjenigen der Straßenbahn, Hoch- und Untergrundbahnen, sowie des Luftverkehrs mit den übrigen Verkehrsmitteln; Prof. Dr. Ing. Blum wird in ähnlicher Weise das „Eisenbahnwesen" behandeln. Er wird auch in einem Schlußwort die Schlußfolgerung in der Form eines Vergleiches der Eignung, Leistungsfähigkeit und der Selbstkosten der verschiedenen Verkehrsmittel ziehen und die Stellung der Allgemeinheit zum Verkehr darlegen.

Anmeldungen zur Teilnahme sind zu richten an das Sekretariat der Technischen Hochschule Hannover oder an den Schriftführer der Hannoverschen Hochschulgemeinschaft, Dipl.-Ing. Fr. Frölich, Berlin NW 7, Friedrich-Ebert-Straße 27, welche Stellen auch weitere Auskunft geben.

— **Fünfte wissenschaftliche Jahrestagung der Vereinigung von höheren technischen Reichsbahnbeamten e. V. in Köln vom 27. bis 30. September 1928.** Die diesjährige Tagung erhielt ihre besondere Note dadurch, daß sie gleichzeitig mit der Feier des zwanzigjährigen Bestehens der Vereinigung verbunden war. Die Bewegung hatte vor zwanzig Jahren von Köln ihren Ausgang genommen, und es wurde deshalb besonders begrüßt, daß die Vereinigung gerade jetzt zu dieser Tagung wieder nach Köln zurückkehrte.

Am Freitags, dem 28. September, begann die eigentliche wissenschaftliche Tagung mit dem Begrüßungsakt im großen Hörsaal der Kölner Universität. Der erste Vorsitzende der Vereinigung, Reichsbahnrat Frorath, begrüßte die Erschienenen und gab der besonderen Freude der Vereinigung Ausdruck, Reichsbahndirektionspräsidenten von Guérard als Vertreter des Generaldirektors und der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei der Tagung begrüßen zu dürfen. Nach weiterer Begrüßung des Ministerialdirektors Knaut als des Vertreters des Reichsverkehrsministers und der übrigen zahlreich erschienenen Vertreter der Stadt Köln, der Universität und der Spitzenverbände und der wissenschaftlichen und Fachverbände gab der Vorsitzende einen Überblick über die Geschichte der Vereinigung und wies darauf hin, wie eng die Verbindung zwischen den wissenschaftlichen Vertretern des Faches und den in der praktischen Berufsausübung stehenden höheren technischen Reichsbahnbeamten jederzeit gewesen sei. Den Schluß der Ansprache bildete die Begrüßung der Mitglieder, die vor zwanzig Jahren an der Gründung der Vereinigung beteiligt waren, insbesondere derjenigen, die bei der Tagung anwesend waren (Reichsbahnoberrat Bonnemann, Abteilungsdirektor a. D. Falck, Reichsbahnoberrat Kahlen, Ministerialdirektor Kießling, Reichsbahnoberrat Simon und Direktor bei der Reichsbahn Woltmann). Eine besondere Begrüßung widmete er Reichsbahnoberrat Liebetrau, der seinerzeit bei der Gründung zuerst den Vorsitz übernommen und sich um die Entwicklung und Führung der Vereinigung in bewegten Zeiten Verdienste erworben hat, die ihm nie vergessen werden dürfen. Zum äußeren Zeichen dieser Dankbarkeit wurde ihm die Ehrenmitgliedschaft der Vereinigung verliehen.

Nach der Begrüßung nahm Reichsbahndirektionspräsident von Guérard das Wort und überbrachte die Grüße des Generaldirektors und der Hauptverwaltung der DR mit den besten Wünschen für das Gelingen der Tagung. Ministerialdirektor Knaut als Vertreter des Reichsverkehrsministers gab seiner Freude Ausdruck, wiederum an einer derartigen Tagung teilnehmen zu können und sprach gleichfalls die besten Wünsche für ihr Gelingen aus. Auch die übrigen Vertreter überbrachten die Grüße und Wünsche ihrer Organisationen.

Im weiteren Verlauf der wissenschaftlichen Tagung sprachen Ministerialdirektor Kießling über „Architektur, Architekten und Reichsbahn" und Reichsbahndirektor Wechmann über „Neuere Erfahrungen im elektrischen Zugbetrieb".

Der weitere Teil des Tages galt einem Besuch der Pressa und der Erholung.

Der folgende Tag vereinigte die Teilnehmer wieder zu wissenschaftlicher Arbeit in der Universität. Zunächst hielt Professor Dr. Ing. Heumann, Aachen, den angekündigten Vortrag über „Das Verhalten von Eisenbahnfahrzeugen in Gleisbögen", dann folgte Direktor bei der Reichsbahn Woltmann mit einem Einführungsvortrag über den „Bau der neuen Rheinbrücke in Köln-Mülheim". Besonderes Interesse beanspruchten in diesem Vortrag die durch Lichtbilder wirksam ergänzten Ausführungen über die Baugeschichte der Brücken der Stadt Köln. An den Vortrag schloß sich die Fahrt zur Baustelle an, wo die Bauausführung in allen Einzelheiten besichtigt werden konnte.

Die wissenschaftliche Ausbeute der Tagung hat wieder um bewiesen, wie reich das Arbeitsgebiet der Technik in der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an Problemen ist, die einer derartigen Behandlung zugänglich sind und durch solche Tagungen gefördert werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Reichsbahnoberrat Roos, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Buchloe, als Vorstand zum Reichsbahn-Bauamt Augsburg 1, die Reichsbahnräte Elias, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Königsberg 2, zur Reichsbahndirektion Essen, Kapeller, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Nördlingen, als Vorstand zum Reichsbahn-Bauamt Aschaffenburg, Künlen, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Böblingen, nach Friedrichshafen zur Bauleitung, und Wunderer, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Kaiserslautern 1, als Dezernent zum Zentral-Wohlfahrtsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in Rosenheim, sowie der Reichsbahn-Baumeister Leicht, bisher beim Reichsbahn-Neubauamt Beuthen (Oberschles.), zur Reichsbahndirektion Oppeln.

Überwiesen: die Reichsbahnräte Deutschkron, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Beuthen (Oberschlesien), zum Reichsbahn-Betriebsamt daselbst, und Haßfurter, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Nürnberg 3, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Nürnberg sowie der Reichsbahn-Baumeister Böehm vom Reichsbahn-Neubauamt Breslau 2, zum Reichsbahn-Maschinenamt Hirschberg (Schlesien).

In den Ruhestand getreten: Reichsbahnrat Buohl, Vorstand der Verkehrskontrolle 1 bei der Reichsbahndirektion Stuttgart.

Gestorben: die Reichsbahnräte Georg Hoffmann, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Wetzlar, und Heipser, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Bad Salzungen, sowie der Reichsbahnamtmann Ewald Lax, Hauptkassenrendant bei der Reichsbahndirektion Kassel.

Österreich.

— **Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz.** Am 22. Oktober begann in Wien die Tagung der Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz.

Die Sitzung der Hauptverhandlung am Mittwoch, dem 24. Oktober, wurde mit einer Ansprache des Vorsitzenden der Konferenz, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen Etter, namens der geschäftsführenden Verwaltung eröffnet. Er wies auf die große Tragweite hin, welche die Beschlüsse und Abmachungen dieser Konferenz für das wirtschaftliche Leben in Europa mit sich bringen und gedachte mit herzlichen Worten der Förderung und Unterstützung, die die Konferenz seitens der österreichischen Regierung und der österreichischen Bundesverwaltung sich erfreuen durfte.

Namens der österreichischen Regierung dankte der Vorstand der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr Sektionschef Dr. Pöschmann. Nachdem hierauf der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Maschat die Versammlung begrüßt hatte, begannen die Verhandlungen, die mehrere Tage in Anspruch nahmen. Wir behalten uns vor, auf das Ergebnis zurückzukommen.

— **Österreichs Außenhandel.** Der Umfang des österreichischen Außenhandels hat im Monat September 1928, an den Ziffern des Vormonats gemessen, zugenommen. Der Wert der Einfuhr betrug 288,2 Millionen Schilling gegen 276,6 Millionen Schilling im vorhergehenden Monat, während der Wert der Ausfuhr von 176,8 Millionen Schilling im Monat August auf 201,8 Millionen Schilling gestiegen ist. Das Passivum erreichte mithin eine Höhe von 86,4 Millionen Schilling und ist, da der Wert der Ausfuhr stärker gestiegen ist als jener der Einfuhr, um 13,4 Millionen Schilling geringer als das Passivum des Vormonats.

In den ersten drei Vierteljahren 1928 erreichte die Einfuhr einen Wert von 2369,8 Millionen Schilling, die Ausfuhr einen solchen von 1614,7 Millionen Schilling. Das Passivum betrug 755,1 Millionen Schilling und ist um 85 Millionen Schilling höher als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Im folgenden werden die Ergebnisse der ersten neun Monate 1928 jenen des gleichen Zeitabschnittes 1927 gegenübergestellt.

	Jan.—Sept.		Jan.—Sept.	
	1927	1928	1927	1928
	Menge in Tonnen		Wert in Millionen S	
Einfuhr:	6 141 938	6 380 218	2199,8	2369,8
Ausfuhr:	2 837 759	3 557 969	1452,7	1614,7

— **„Wichtige Marksteine auf dem Wege der Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen."** Mit diesem Titel hielt Ingenieur Hans Sedlak, Betriebsdirektor der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, am 4. Oktober im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten und Staatsbeamtenkasino einen äußerst interessanten Vortrag.

Einleitend erläuterte der Vortragende die Kulturgrundlagen unserer heimatlichen Wiener Scholle und die Gesichtspunkte, die für die Entwicklung eines Verkehrsbedürfnisses über Wien maßgebend waren. Die vormalige Geschichtsperiode kurz streifend, gab der Vortragende ein anschauliches Bild über die Verkehrsbeziehungen Wiens in römischen Zeiten. Nach Darstellung der Verhältnisse in der Ostmark im verkehrsarmen Mittelalter ging der Vortragende sodann auf die wirtschaftliche Entwicklung zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts über. Er legte dar, wie ein Bedürfnis nach Schaffung von Eisenbahnen für die wohlfeile Beförderung von Massengütern in unserer Heimat entstand. Sehr interessant waren dann die zahlreichen Beispiele von Ruhmestaten österreichischer Eisenbahningenieure aus den ersten Jahrzehnten des österreichischen Eisenbahnwesens, wie beispielsweise Bau und Betrieb der Semmeringbahn als der ersten Alpenbahn Europas. Jede dieser Ruhmestaten stellt einen Markstein in dem oft stürmischen Entwicklungsgang der österreichischen Eisenbahntechnik dar. In zutreffender Weise hob sodann der Vortragende hervor, wie damals österreichisches Eisenbahnwesen im europäischen Festlande insbesondere im Bau und Betrieb von Alpenbahnen vielfach führend wurde und wie erste österreichische Ideen später Gemeingut der gesamten Eisenbahnen wurden.

Die Mahnung des Vortragenden, diese Ruhmestaten durch Gedenkfeiern der flüchtigen Nachwelt als leuchtendes Beispiel unserer Vorfahren und als Ansporn für tatkräftiges Weiterschaffen in der Entwicklung des Eisenbahnwesens der heimatlichen Scholle in der Gegenwart wach zu erhalten und auch die Gedenktage an die feierliche Eröffnung wichtiger Teile des österreichischen Eisenbahnnetzes nicht still vorübergehen zu lassen, sondern feierlich zu begehen, fand lebhaften Beifall.

In beredten Worten sprach sodann der Klubpräsident Sektionschef Jordan dem Vortragenden für seine außerordentlich interessanten Darlegungen den Dank der Zuhörerschaft aus, unter der man in Vertretung des Bundesministers für Handel und Verkehr Dr. Schürff, Sektionschef Dr. Pöschmann, die Minister a. D. Dr. Banhans und Dr. Leth, die Sektionschefs Fuchs, Prinz, Rihosek, Kirschbaum, Grienberger, Kepert, Stockhammer und Mühlvenzl, ferner Generaldirektor der Bundesbahnen Dr. Maschat, die Direktoren Ing. Taussig, Dr. Ing. Trnka, Dr. Gerhold, die Bundesbahndirektoren Dr. Huber, Dr. Wirth und Ing. Scheibel, Generalsekretär Dr. Steyrer, Generaldirektor a. D., Ing. Siegmund, die Direktoren der „Dosag" Dr. Grabscheid und Dr. Pendl sah.

Übrige europäische Länder.

— **Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1927.** Nach dem vorliegenden Bericht der Schwedischen Staatsbahn über das Betriebsjahr 1927 betrug die Länge des Netzes Ende 1926 6054,9 km. Am 31. Dezember 1927 war es auf 6308,5 km angewachsen. Der Zuwachs ist auf die am 1. Mai 1927 verstaatlichten Linien Kävlinge—Barsebäckshamn (16,2 km) und Bollnäs—Orsa mit Göringen—Dalfors (121,7 km) und die am 21. November 1927 neueröffnete Linie Porjus—Jokkmokk (47,2 km) zurückzuführen. Die Spurweite ist auf allen Linien die Regelspur. 432,1 km wurden zweigleisig, 908,7 km elektrisch betrieben. In Bau befanden sich die Strecken Blattnicksele—Jorsele (Inlandsbahn), Hällnäs—Stensele und Jörn—Gubblijaure. Stockholm Zentralbahnhof wurde nach Vollendung der Umbauarbeiten dem Verkehr übergeben.

Über den Verkehrsumfang geben folgende Zahlen ein Bild:

	1913	1926	1927	Steigerung oder Rückgang gegen 1913 %	Steigerung oder Rückgang gegen 1926 %
Mill. Zugkm . . .	25,33	26,53	27,87	+ 10	+ 5,1
Mill. Wagenachskm	988,44	990,14	1046,08	+ 5,8	+ 5,6

Sowohl die Zug- als auch die Wagenachskilometer sind im Jahre 1927 um 5 % gestiegen, und zwar werden von der Steigerung die Schnell- und Personenzüge sowie die Erzzüge betroffen. Für die Güterzüge sind die Schwankungen unbedeutend, bei den gemischten Zügen ist ein weiterer Rückgang entsprechend dem Bestreben bemerkbar, den Personenverkehr möglichst vom Güterverkehr zu trennen. Die Gesamtzahl der Zug- und Wagenachskilometer — abgesehen von den Erzzügen — ist 1927 um 11 % bzw. 2,1 % größer als 1913. Dem ist gegenüberzustellen, daß die Personenkilometer- und Tonnenkilometerleistungen (abgesehen von dem nordschwedischen Erzverkehr) um 28,2 % bzw. 28,3 % gestiegen sind.

Die Zahl der Zug- und Wagenachskilometer auf 1 Betriebskilometer betrug

Zugkm auf 1 Betriebskm			Wagenachskm auf 1 Betriebskm		
1913	1926	1927	1913	1926	1927
5474	4392	4525	213 605	163 944	169 826

Zu diesem starken Sinken dieser Zahlen in der Zeit von 1913 bis 1926 hat der Umstand beigetragen, daß das Bahnnetz durch eine große Reihe verkehrsschwacher Linien erweitert worden ist.

Im Personenverkehr betrug die Anzahl der Reisenden (in Tausenden):

1913: 24 886 1926: 27 922 1927: 28 322

Es zeigt sich ein fortgesetztes, wenn auch recht schwaches Steigen der Zahl der Reisenden in allen 3 Wagenklassen. Nur in den Zeitkarten ist ein Stillstand oder genauer sogar ein kleiner Rückgang eingetreten.

An Personenkilometer wurden geleistet (in Tausenden):

1913: 1 027 320 1926: 1 263 396 1927: 1 316 827

Die mittlere Reiselänge war ständig im Steigen begriffen und betrug in Kilometern:

Klassen:	1913	1926	1927
1.	420,5	464,4	458,2
2.	144,5	230,0	234,9
3.	32,9	38,6	39,5
Militär	153,5	178,4	210,3
Durchschnitt	41,3	45,2	46,5

Reisen auf längere Entfernungen weisen eine steigende Tendenz auf. Im Vergleich zu 1913 ist eine starke Steigerung für alle über 50 km liegenden Entfernungen festzustellen, dagegen ein Rückgang bei Entfernungen bis zu 30 km. In den beiden Polsterklassen ist im Berichtsjahre eine nicht unbedeutende Verkehrssteigerung eingetreten, immerhin ist die Inanspruchnahme der Polsterklassen im Jahre 1927 nur halb so groß wie 1913, eine Erscheinung, die man fast bei allen Eisenbahnen wiederfindet.

Die Entwicklung des Güterverkehrs wird durch folgende Zahlen beleuchtet:

t und tkm der beförderten Güter (ohne Dienstgut)

	1913	1926	1927
t:	15 217 853	16 567 518	17 771 501
1000 tkm: .	1 905 310	2 354 969	2 515 117

Die prozentuale Steigerung im Jahre 1927 betrug:

	gegenüber 1913	gegenüber 1926
t: . . .	+ 16,8	+ 7,3
tkm: . . .	+ 32,0	+ 6,8

Die beförderte Lapplanderzmenge ist im letzten Jahre erheblich gestiegen, was auf die stärkere Erzgewinnung gemäß dem neuen Erzabkommen zurückzuführen ist. Der übrige Güterverkehr ist nur unbedeutend gestiegen. Der Stückgutverkehr ist, was die Tonnenzahl betrifft, bedeutend zurückgegangen, wahrscheinlich infolge fortgefallener Beförderungen auf kurze Entfernungen, weist aber eine Steigerung bei der Tonnenkilometerzahl auf, was auf ein Steigen der Beförderungen auf weite Entfernungen deutet, teilweise vielleicht auch im Zusammenhang mit einer geringeren Sammelladungsbewegung als 1926 steht.

Die mittlere Beförderungslänge in km betrug für

	1913	1926	1927
Pakete, Eil- und Stückgut . .	145	191	212
Wagenladungen (Frachtgut)	100	130	127
Lapplanderz	165	154	152
Gesamtgüter	125	142	142

Der Verkehr auf den Fährschifflinien Saßnitz—Trälleborg und Malmö—Kopenhagen hat weiter zugenommen, namentlich hinsichtlich des Personenverkehrs.

An tarifarischen Maßnahmen ist zu bemerken, daß die Schwedische Staatsbahn aus Gründen des Wettbewerbs Ermäßigungen für die höher tarifierten Güter auf kürzere Entfernungen, auch für Stückgut, mit Wirkung vom 1. August 1927 durchgeführt hat. Die Wirkung dieser Ermäßigung soll günstig gewesen sein. Im Nahverkehr ist auch der Personenverkehr den Sätzen der in Wettbewerb stehenden Kraftwagen angepaßt worden. Die neuen Fahrpreise liegen z. T. unter denen der Kraftwagen. Man hat auch besondere Sonntagsrückfahrkarten 3. Klasse in einzelnen Verbindungen eingeführt. Für den Holzverkehr mit Dänemark ist der schon bestehende Ausnahmetarif verlängert und auf weitere Stationen ausgedehnt worden. Im Verkehr zwischen Norwegen und Deutschland, der ja über Schweden führt, ist der Tarif für Stückgut und gewisse Wagenladungsgüter bedeutend ermäßigt worden. So wurde eine den Seefrachten angepaßte neue Stückgutklasse eingeführt, die höchsten Wagenladungstarife wurden herabgesetzt. Im Verkehr zwischen Deutschland und Schweden wurden neue Ausnahmetarife eingeführt. Im Personenverkehr mit dem Ausland ist erwähnenswert, daß Monatskarten 2. und 3. Klasse zwischen Malmö und Kopenhagen eingeführt wurden. Die Beförderung von Automobilen ist in der gleichen Verbindung um 30 % verbilligt worden. Im Verkehr zwischen Schweden einerseits und Dänemark andererseits sind sogenannte Paßfahrkarten eingeführt worden, die 3 Tage Gültigkeit hatten und zur Rückfahrt berechtigten. Die Reisenden bedurften für diese 3tägigen Ausflüge in das andere Land keines Passes. Auf Grund dieser Paßfahrkarten wurde vielmehr als Ersatz an der Grenze eine Bescheinung ausgestellt, die zum Grenzübertritt genügte. Es sei hier bemerkt, daß solche Ausflugsrückfahrkarten im Jahre 1927 auch im Verkehr mit Deutschland eingeführt worden sind.

Über die Betriebsergebnisse ist folgendes zu bemerken: Die Einnahmen ergeben sich aus der folgenden Zusammenstellung (in Mill. Kr):

	1913	1926	1927
Personenverkehr . . .	28,544	61,863	63,391
Postverkehr	2,252	5,450	5,788
Güterverkehr (ohne Lapplanderzverkehr).	42,744	99,505	98,712
Lapplanderzverkehr .	13,814	17,611	20,404
Verschiedenes . . .	1,339	6,830	6,894
Gesamteinnahmen . .	88,693	191,259	195,189

Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 3,9 Mill. Kr oder 2,1 % gestiegen.

Die Gesamtausgaben betrugen 159,1 Mill. Kr im Jahre 1927 gegen 158,4 Mill. Kr im Jahre 1926.

Der Überschuß betrug 36,08 Mill. Kr und bedeutet eine Verzinsung der Staatsschuld von 3,36 %. Da die Zinsen für das Staatskapital aus Anleihemitteln — nach einem mittleren Zinssatz von 4,722 % berechnet — im Jahresdurchschnitt 42,3 Mill. Kr betragen, so ergibt sich ein Fehlbetrag von 6,2 Mill. Kr. Der Überschuß des Jahres 1927 ist 3,2 Mill. Kr höher als im Jahre 1926. Die günstigere Gestaltung des Betriebsergebnisses ist auf höhere Einnahmen (3,9 Mill. Kr) zurückzuführen, denen auf der Ausgabeseite nur ein Mehr von 0,7 Mill. Kr gegenübersteht.

Der Personalbestand verringerte sich weiter. Die Zahl der Beamten stellte sich auf 21 290 Köpfe gegen 21481 im Jahre 1926 und 15 154 im Jahre 1913. Einschließlich der Hilfsbeamten und Arbeiter ergab sich im Durchschnitt des Jahres 1927 eine Kopfzahl von 27 609 gegen 28 060 im Jahre 1926 und 26 026 im Jahre 1913. Gegen 1926 ist also ein Rückgang um 451 Köpfe oder 1,6 % eingetreten.

Der Eisenbahnkraftwagenverkehr (138,2km) erbrachte an Einnahmen 157 353 Kr und erforderte an Ausgaben 141 302 Kr. Er ergab mithin einen Überschuß von 16 051 Kr. P.

— **Fährverbindung Schweden—Baltikum.** Dem Plane einer Fährverbindung Schweden—Baltikum, über den wir schon mehrfach berichteten (vgl. S. 274 und 742 d. Ztg.) steht man in den maßgebenden schwedischen Kreisen recht ablehnend gegenüber, wenn man auch die Vorteile einer solchen Verbindung nicht verkennt. So haben sich jetzt insbesondere die schwedische allgemeine Exportvereinigung und der schwedische Industrieverband gegen den Antrag des Direktors Erik Andersson (Nynäsbahn) ausgesprochen, ihm ein Darlehn aus dem Reedereidarlehnsfonds zur Schaffung einer regelmäßigen Fährverbindung zwischen Nynäshamm und Reval—Libau zu gewähren.

Die Untersuchung hat ergeben, daß die für die Fährverbindung veranschlagten Ladungsmengen zu hoch geschätzt waren und daß nicht nennenswerte Ersparnisse durch die geplante Verbindung entstehen würden. Wie hohe Frachtmengen schwedischen Gutes nach Rußland für die Fährverbindung in Frage kommen, ist schwer zu

urteilen, sogar für die allernächste Zukunft, da die hwedischen Unternehmungen, solange das russische ußenhandelsmonopol aufrechterhalten wird, nicht selbst n Weg bestimmen können, den das Gut nach Rußland hmen soll. Auch die in der Berechnung angenommene stmenge von 10 000 t Transitgut von und nach Rußland irfte aus dem gleichen Grunde zweifelhaft erscheinen.

Direktor Andersson hat indessen auch damit gerechnet, ß es durch Schaffung der Fährverbindung möglich sein ürde, die schwedische Ausfuhr nach den betreffenden aaten zu heben, wodurch jährlich mit einer Verkehrs-eigerung zu rechnen sei. Die Erfahrung hat jedoch gehrt, daß die Absatzmöglichkeiten in den betreffenden indern recht begrenzt sind und daß eine Änderung hierin den nächsten Jahren nicht zu erwarten steht. Hinsicht-h Rußlands wird es für unmöglich gehalten, im gegen-irtigen Stadium vorauszusagen, wie sich die Entwicklung rt gestalten wird, was von ausschlaggebender Bedeutung r die schwedische Ausfuhr nach Osten ist. Die Ent-cklungstendenz auf diesem Markte sei im gegenwärtigen ugenblicke nicht dazu angetan, ernstlich berechtigte offnungen auf eine bedeutende Steigerung der Ausfuhr-engen zu erwecken.

— **Durchführung der russischen Lohnreform und die ntarifierung.** Als verantwortungsvollste Arbeit bei der rchführung der Lohnreform wird die Umtarifierung der beiter auf die neu eingeführte „qualifizierende Charak-eristik" der einzelnen Arbeiten angesprochen. Das ein-gste Kriterium einer gerechten Entlohnung sei die ob-ktive Taxierung der Arbeit selbst, ohne auf die in-viduellen Eigenschaften der Person, die sie verrichtet, icksicht zu nehmen. Wenn das Prinzip der Nichtsenkung es erreichten Lohnniveaus auch nicht erschüttert wer-n soll, so schließt dies doch nicht aus, daß bei einer bis-rigen offensichtlich zu hohen Bezahlung einer Arbeit ese durch den neuen Tarif nunmehr richtig charakterisiert d dementsprechend niedriger entlohnt werde. In dem uen Tarifwerk sind die Arbeiten so eingehend charak-isiert, daß die Arbeiter in der Regel richtig eingestuft rden können. Als schwacher Punkt wird es dargestellt, ß „Personen mit großer Erfahrung, Routine und mit oßem Arbeitsumfang" höher eingestuft werden können. ist nicht möglich gewesen, statt dieses „Allgemein-ltzes" bestimmtere Merkmale zu geben. Um nun aber Arbeitgeber möglichst zu verhindern, einen Arbeiter, die gleiche Arbeit besser leistet als der andere, besser bezahlen, wird ins Feld geführt, daß der „allgemeine ist des Tarifwerkes" dem entgegenstehe. Außerdem stehen für Kredite für solche Art Lohn außerordentliche wierigkeiten.

— **Die Versorgung der russischen Eisenbahnen mit izmaterial.** Besondere Schwierigkeiten machte die Ver-gung mit Heizmaterial in den Jahren 1922/23 infolge Zerstörung des Donbeckens im Bürgerkrieg und in-ge des fehlenden Vorrates an brauchbarem Holz. Das r 1923/24 brachte durch stärkere Ausnutzung des Don-kens eine Anhäufung von Kohlen, die wieder ein nor-les Arbeiten ermöglichte. Die Zeit 1924/25 erscheint als riode des Überganges zur Naphthafeuerung. Es wurden feuert (in Prozenten):

	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28
lz	37	20	13	11	9	8
hle	36	50	54	59	65	67
ohtha	27	30	33	30	26	25

Der Umschwung in der Beheizungsart verlief immer nkhaft und forderte stets Veränderungen in den Loko-iven. Außer beträchtlichen Material- und Geldaufwen-ngen hatte dies Verteuerung der Transporte zur Folge. olge des Überganges zur Naphthafeuerung im Jahre 5/26 mußten 751 Lokomotiven mit einem Geldaufwand 8 550 000 RBl. umgearbeitet werden. 1926/27 mußte a wieder zur Kohle seine Zuflucht nehmen, die aber weither geholt werden mußte.

— **Eröffnung der „Präsident Masaryk Bahn" in der hechoslowakei.** Am 21. Oktober fand die Aufnahme des kehrs auf der Strecke Wsetin—Wall. Klobouk—Bilnitz statt, die eine neue und kürzere Eisenbahnverbindung der Sudetenländer mit der Slowakei darstellt. Die Strecke ist auch als Hauptstrecke für Schnellzüge ausgebaut, die nach zwei Jahren verkehren werden, da bis dahin die Anschlußstrecke Mähr. Weißkirchen—Wsetin ausgebaut sein wird. Der Bau der Bahn in geologisch schwierigem Gelände erforderte einen Aufwand von 140 Mill. Kc. Man mußte große Einschnitte graben, hohe Dämme aufwerfen, lange Viadukte und zwei Tunnels von 850 und 250 m Länge bauen. Der Bau der Bahn wurde bereits seit langem angestrebt, aber erst am 23. Mai 1923 konnte mit dem Bau und zwar als Notstandsarbeit begonnen werden. Die Bahn erhielt die Bezeichnung „Präsident Masaryk Bahn". Durch die Erbauung dieser Bahn sind eine Reihe von Stationen tarifarisch einander näher gerückt worden, was auch eine wesentliche Frachtverbilligung in vielen Verkehrsbeziehungen zur Folge hat. Die Bahn hat große wirtschaftliche, soziale, kulturelle und strategische Bedeutung nicht nur für die Wallachei (den östlichen Teil Mährens), sondern auch für den ganzen Staat.

— **Die Anleiheverhandlungen Rumäniens und die Rumänischen Staatsbahnen.** Rumänien verhandelt derzeit über den Abschluß einer Anleihe, deren Erlös einerseits zur Stabilisierung der rumänischen Währung, andererseits zur Durchführung der großen staatlichen Investitionen dienen soll, die aus Mangel an Mitteln seit dem Kriege immer wieder verschoben werden mußten. Abgesehen nämlich von verhältnismäßig unbedeutenden Reparationslieferungen Deutschlands hat Rumänien die Wiederherstellung seines durch den Krieg zerstörten Eisenbahnwesens bisher ganz aus eigenen laufenden Mitteln bestritten. Das konnte nur erfolgen durch die konsequente Zurückstellung aller, betrieblich nicht unbedingt erforderlichen Ausgaben. Die Folge war unausbleiblich: eine unwirtschaftliche Überalterung von Strecken, Fahrbetriebsmitteln, Werkstätteneinrichtungen usw. und eine zinsenfassende Verschleppung der begonnenen Bauarbeiten, deren Beendigung schließlich unabsehbar wurde.

Derzeit prüft eine Kommission von Sachverständigen unter Führung des Herrn D. Leverve die Lage der Rumänischen Staatsbahnen. Unabhängig von dieser Kommission ist ein amerikanischer Sachverständiger schon seit Monaten in der Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen tätig, um die Reform des Buchhaltungswesens zu studieren.

Die Tätigkeit der ausländischen Sachverständigen erweckt in Rumänien nicht ungeteilten Beifall. So hat der frühere Generaldirektor der Staatsbahnen Alexander Perieteanu im „Argus" vom 21. Oktober einen Aufsatz veröffentlicht, in dem er gegen das Unfähigkeitszeugnis Verwahrung einlegt, das die Regierung den Ingenieuren und Beamten der Rumänischen Staatsbahnen durch Berufung dieser Sachverständigen ausgestellt habe.

Seine Ausführungen haben in Rumänien großes Aufsehen erregt und vielen Beifall gefunden, wenn auch nicht einstimmigen. U. a. wurde darauf hingewiesen, daß die Mitarbeit von fremden Sachverständigen an der Leitung der Rumänischen Staatsbahnen einen Schild gegen politische Einflüsse bilden kann, dessen Fehlen Periteanu mit Recht beklagt hat*).

— **Die Griechische Handelskammer in Deutschland** hat ihren Sitz in Berlin SW 68, Charlottenstraße 77. Sie hat ein neues Heft (Nummer 1) „Mitteilungen" im September herausgegeben. Diesem Heft sollen drei weitere Hefte (nämlich im Oktober, November und Dezember) folgen. Dem inhaltsreichen Septemberheft, das besonders die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Griechenland behandelt, entnehmen wir, daß in der Nachkriegszeit ein starkes Anwachsen des Warenverkehrs eingetreten ist. Es betrug im Jahre 1927 die Ausfuhr nach Griechenland in Millionen RM 59 (gegen 24,3 im Jahre 1913), die Einfuhr aus Griechenland 75,6 (26). Den Hauptposten in der Ein-

*) Der Kampf der Staatsbahnverwaltung gegen politische Einflüsse ist seit Jahren Kardinalpunkt der rumänischen Eisenbahngeschichte, wie auch die in dieser Zeitung erschienenen Berichte beweisen. (Seite 381/1925, 36/1926, 1130/1926, 59/1927, 743/1927, 942/1927, 38/1928.)

fuhr aus Griechenland stellt der Rohtabak dar, der wertmäßig mehr als die Hälfte der Einfuhr ausmacht (1927 = rund 40 Mill. RM, 1928 bisher rund 20 Mill. RM). Die nächstwichtigsten Posten sind die verschiedenen Südfrüchte, sodann Wein und Obst, Felle und Häute, gewisse Erze und Öl. Unter der deutschen Ausfuhr nach Griechenland nehmen die wichtigsten Posten Erzeugnisse der Eisenindustrie, Maschinen, Chemikalien, Baumwoll- und Wollwaren und Erzeugnisse der Metall- und der elektrotechnischen Industrie ein.

— **Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1929.** Der vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen genehmigte und dem Bundesrat (Gesamtministerium) für die Bundesversammlung (Parlament) vorzulegende Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1929 baut sich zahlenmäßig wie folgt auf:

1. Bauvorschlag: Ausgabe 42 733 900 Fr, gegen 49 765 700 Fr des Voranschlages 1928, sohin um 7 031 800 Fr weniger.

Das Mindererfordernis ist hauptsächlich auf die Abnahme der Kosten für Elektrifikation und für Rollmaterial zurückzuführen. Wie bekannt (vgl. auch S. 1387/1927 unserer Zeitung) beabsichtigte die Bundesbahn nach dem Abschluß des sogenannten beschleunigten Elektrisierungsprogramms eine gewisse Pause eintreten zu lassen. Es ist auch wiederum in den Bemerkungen zum Bauvoranschlag erklärt, daß an dieser Absicht festgehalten werde, und daß daher ein weiterer Abbau der diesbezüglichen Bauausgaben ermöglicht worden sei. Zur Fortsetzung der in Ausführung begriffenen größeren Bahnhofsumbauten in Genf, Neuenburg, Freiburg, Basel Rangierbahnhof, Chiasso, Zürich, Chur und Schaffhausen sind Ausgaben mit fast 10 Millionen Fr vorgesehen. Für Ausrüstung der Güterwagen mit Luftdruckbremse ist ein Betrag von 700 000 Fr eingesetzt. Nach einer zu diesem Posten gemachten Bemerkung scheinen sich die Bundesbahnen für die sich für die vielen Gefällsstrecken am besten eignende Drolshammergüterzugsbremse, mit der Versuche gemacht wurden (vgl. S. 911/1928 unserer Zeitung), die günstig verliefen, zu entscheiden.

2. Betriebsvorschlag: An Einnahmen ist eine Summe von 407 929 160 Fr oder 12 403 744 Fr mehr gegen die Rechnung 1927 und 11 763 260 Fr mehr gegen den Voranschlag 1928 vorgesehen. Bei diesem Mehransatz wurde berücksichtigt, daß das Ergebnis des Jahres 1927 günstiger war, als im Einnahmevoranschlag erwartet war (+ 8,8 Millionen) und daß auch die Ergebnisse des Jahres 1928 sich in den bisherigen Monaten als sehr vorteilhaft erwiesen hatten. Beim Etatansatz der Einnahmen mußte aber auch berücksichtigt werden, daß die Steigerung der Einnahmen auf Ursachen zurückzuführen sind, die nicht unveränderlich bleiben (günstiger Sommer 1928 z. B.) und daß an eine Herabsetzung der Gütertarife gedacht wird. Diese Momente wurden alle gegeneinander abgewogen, so daß der Ansatz des Voranschlages der Betriebseinnahmen mit fast 408 Millionen Fr gerechtfertigt schien.

Die Betriebsausgaben für 1929 wurden mit 277 602 460 Fr oder gegen die Rechnung 1927 um 10 551 927 Fr und den Voranschlag 1928 um 9 007 500 Fr mehr veranschlagt. Die Ersparnisse, die durch Personalabbau erzielt wurden, werden durch die Wirkungen des neuen Beamtenbesoldungsgesetzes wieder aufgewogen. Von den vorgesehenen Betriebsausgaben entfallen allein 208,7 Millionen oder 75,2 % auf Ausgaben für Besoldungen, Löhne, Dienstkleider; Nebenbezüge, Reiseentschädigungen und Aufwendungen sozialer Art. Für Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen sind 33 440 400 Fr über 4 bzw. 5 Millionen mehr gegen die Rechnung 1927 und den Anschlag 1928 vorgesehen, ein Zeichen der großen Aufmerksamkeit, die diesem betriebswichtigen Abschnitt zugewendet wird. Ebenso sind gegen die Rechnung 1927 um 2 365 503 erhöhte Beträge, nämlich 34 264 000 Fr, für Unterhaltung und Erneuerung des Rollmaterials vorgesehen. Die Unterhaltungskosten der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen konnten dabei per Lokomotivkm etwas herabgesetzt werden.

3. Der Rechnungsabschluß des Betriebsvoranschlages ergibt, einschließlich der Kosten zu Lasten der Spezialfonds, einen Einnahmeüberschuß von 130 326 700 Fr oder gegen die Rechnung 1927 mehr 1 851 817 Fr und g den Voranschlag 1928 2 755 700 Fr.

4. Gewinn- und Verlustrechnung: Die winn- und Verlustrechnung, in der, neben einigen sonst Posten, der vorerwähnte Überschuß vereinnahmt ist, eine Gesamteinnahme von 151 002 000 Fr oder gegen Rechnung 1927 863 563 Fr und gegen den Voransc 1928 3 897 000 Fr mehr.

Auf der Ausgabenseite der Gewinn- und Verlust nung stehen im ganzen 150 912 000 Fr oder gegen Abschluß 1927 831 533 Fr und den Anschlag 557 000 Fr mehr. Der Hauptposten der Ausgabeseite 113 997 000 Fr zur Verzinsung der festen Anleihen.

Der Rechnungsabschluß der Gewinn- und Ver rechnung schließt mit einem Einnahmeüberschuß 90 000 Fr. Für das Jahr 1928 war ein Ausgabeübers von 325 000 Fr im Voranschlag vorgesehen. Da aber Aussichten für den tatsächlichen Rechnungsabschluß sich so günstig gestaltet haben, konnte die Gewinn- Verlustrechnung im Voranschlag 1929 mit ei 3 340 000 Fr günstigerem Ergebnis aufgestellt werden.

Im Voranschlag für den Kapitalsbedarf ist bem daß er voraussichtlich ohne Auflage einer Anleihe gebracht werden kann.

— **Tarifabbau auf den Schweizerischen Bundesbah** Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbal für 1928 haben sich bekanntlich bisher äußerst gün gestaltet. Für die ersten acht Monate ergibt sich ein 13 081 690 Fr höherer Überschuß der Betriebseinnah gegen die Rechnung 1927.

Demgemäß scheinen nun die Bundesbahnen, wenn begreiflicherweise mit Vorsicht, der in Aussicht geste Herabsetzung ihrer Gütertarife näherzutreten. Ein entwurf über die Ermäßigung der Wagenladungsfr sätze ist erstellt und den wirtschaftlichen Organisati und Interessentenvertretungen zur Äußerung zuges worden. Nach Eingang der Rückäußerungen wird sich kommerzielle Konferenz der schweizerischen Trans unternehmungen mit der Frage zu befassen haben. Se verständlich hängt der endgültige Entscheid von weiteren finanziellen Entwickelung der schweizeris Bundesbahnen ab. Vor Mitte nächsten Jahres dürfte Tarifneugestaltung kaum in Kraft treten, da eine so schneidende Maßnahme selbstverständlich nach allen R tungen hin geprüft werden muß.

— **Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen im J 1927.** Die Betriebslänge der Eisenbahnen von Elsaß-L ringen ist im Jahre 1927 unverändert geblieben, sie be 2063 km. Mit ihnen gemeinschaftlich wird die Wilh Luxemburg-Eisenbahn verwaltet, deren Länge um 4 auf 205 km gestiegen ist. Die Gesamteinnahmen nach zug der Verkehrssteuer haben sich auf 1 016 244 531 (1926: 1 006 054 332 Fr) belaufen; davon entfielen auf eigentlichen Betriebseinnahmen 994 072 422 Fr (994 208 Fr), die sich wie folgt verteilen: Personenverk 139,5 Mill., Eilgutverkehr 48,6 Mill., Frachtgutverk 805,8 Mill. Rechnet man die Einnahmen des Jahres auf die Tarife ohne Erhöhung um, so ergibt sich 1926 zu 1927 eine Verminderung der Einnahmen rd. 12 %.

Die Betriebsausgaben betrugen 851 653 668 Fr (ge 1926: + 65 328 292 Fr), die sich mit 542 195 517 (+ 44 314 396 Fr) auf persönliche und mit dem Rest sachliche Ausgaben verteilen. Die Vermehrung der sönlichen Ausgaben ist auf eine Erhöhung der Teueru zulagen um 25 % und der Ruhegehälter zurückzufüh die im Jahre 1926 um das halbe, 1927 aber das ganze J in Kraft waren; dazu kamen erhöhte Zuschüsse zur R gehalts- und zur Krankenkasse. Bei der Wilhelm-Lux burg-Eisenbahn sind ebenfalls die Teuerungszula stufenweise erhöht worden. Bei der Steigerung der s lichen Ausgaben fiel am schwersten ins Gewicht der trag für die Beschaffung von Kohle, deren Preis 127,64 Fr auf 146,75 Fr/t gestiegen ist.

Aus den genannten Einnahmen und Ausgaben er sich eine Betriebszahl von 83,8 % (gegen 1926: + 5,64

Der Kapitaldienst, hauptsächlich bestehend in pflichtungen gegen den Staat, verschlang 118 830 022

101 356 893 Fr). An die Gemeinschaftskasse der französischen Eisenbahnen wurden 34 295 901 Fr (109 385 577 Fr) geführt.

Der Verkehr hat unter dem schnellen Verfall der französischen Währung, der, in der zweiten Hälfte 1926 einsetzend, sich im Jahre 1927 in wirtschaftlichen Einschränkungen auswirkte, schwer gelitten. Im Personenverkehr ist die Einnahme um 7,6 Mill. oder 5,5 % zurückgegangen. Im Einvernehmen mit den übrigen französischen Eisenbahnen wurden Maßnahmen getroffen, um einen weiteren Verkehrsrückgang zu verhüten. Es wurden neue Tarife geschaffen, namentlich für den Verkehr auf weite Entfernungen, die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten wurde verlängert u. dgl.

Der Kraftwagenverkehr, der sich auf Strecken von zusammen 1158 km ausdehnt, führte zu günstigen Ergebnissen. Es wurde eine neue Verbindung zwischen Straßburg und Zabern geschaffen.

Im Güterverkehr waren die Einnahmen für Eilgut um 9 Mill. Fr oder 8,7 % höher als im Vorjahr, für Frachtgut um 3,6 Mill. Fr oder 0,44 %. Die Erhöhung ist lediglich auf die seit August 1926 geltenden höheren Tarife zurückzuführen, denn die Menge der beförderten Güter, im Frachtgutverkehr 51 355 609 t gegen 53 481 171 t im Vorjahre, ist gesunken. In den letzten Monaten des Jahres hat allerdings der Güterverkehr wieder etwas zugenommen, eine Folge der Erhöhung der Gebühren im Postpaketverkehr. Auch der Milch- und der Gepäckverkehr waren schwächer, und im Stückgutverkehr zeigte nur der Versand von Frühgemüse und Obst eine günstige Entwicklung. Allerdings war im Jahre 1926 der Güterverkehr besonders lebhaft gewesen, so daß ein Rückschlag nicht schwer ins Gewicht fällt, wie wenn 1926 ein normales Jahr gewesen wäre.

Der Kohlenverkehr ist von 18,5 Mill. t auf 16,3 Mill t, der Verkehr mit Hüttenerzeugnissen von 6,7 Mill. t auf 6,1 Mill. t zurückgegangen. Dagegen ist der Erzverkehr von 11.4 Mill t auf 12,5 Mill. t gestiegen.

— **Güterzüge mit Schnellzugsgeschwindigkeit in Frankreich.** Den französischen Eisenbahnen war in einer Tageszeitung vor einiger Zeit vorgehalten worden, daß England die Brennpunkte des Wirtschaftslebens durch Güterzüge miteinander verbunden sind, die mit Schnellzugsgeschwindigkeit fahren. Dieser Hinweis hat die Betriebsleitung der Nordbahn veranlaßt, darauf aufmerksam zu machen, daß es auch in Frankreich solche Züge gibt und eine sie aufführende Liste zu veröffentlichen. Die Zeitschrift Chronique des Transports hat daraufhin bei den vier weiteren großen Eisenbahngesellschaften Erkundungen eingezogen, wieweit bei ihnen ein schnellzugsmäßiger Güterzugverkehr gepflegt wird, und veröffentlicht das Ergebnis in einer Zusammenstellung, zu der die Zeitschrift bemerkt, einen Vergleich ließen die Angaben nicht zu: dazu seien die örtlichen Verhältnisse der einzelnen Netze zu verschieden: hier gebirgiges, dort ebenes Gelände, hier Industrie, dort Ackerbau usw. Die Züge dienen hauptsächlich zur Beförderung von leicht verderblichen Gütern, also Lebensmitteln, auch von sonstigem Stückgut und zu Sonderzwecken.

Die Nordbahn hat sechs solche Züge:
Boulogne—Paris 253,6 km in 4 Stunden 35 Minuten, Geschwindigkeit bis 71 km/Stunde,
Paris—Boulogne 253,6 km in 4 Stunden 53 Minuten, Geschwindigkeit bis 62,5 km/Stunde,
Boulogne—Laon 230 km in 4 Stunden 26 Minuten, Geschwindigkeit bis 66 km/Stunde,
Paris—Dünkirchen 361 km in 5 Stunden 20 Minuten, Geschwindigkeit bis 68,4 km/Stunde,
Paris—Jeumont 237 km in 4 Stunden 5 Minuten, Geschwindigkeit bis 70,5 km/Stunde,
Paris—Feignies 228 km in 4 Stunden 32 Minuten, Geschwindigkeit bis 60,5 km/Stunde.

Bei der Orléansbahn gibt es fünf derartige Züge:
Herzon—Paris 200 km in 3 Stunden 21 Minuten, Geschwindigkeit bis 59,7 km/Stunde,
Les Aubrais—Paris 119 km in 2 Stunden, Geschwindigkeit bis 59,5 km/Stunde,
Tours—Paris 235 km in 4 Stunden 15 Minuten, Geschwindigkeit bis 55,3 km/Stunde,
Tours—Saincaize 202 km in 3 Stunden 55 Minuten, Geschwindigkeit bis 51,5 km/Stunde,
Bordeaux—Angoulême 133 km in 2 Stunden 35 Minuten, Geschwindigkeit bis 51,5 km/Stunde.

Die Ostbahn läßt zwischen Pantin und Nancy (349 km) drei Güterschnellzüge verkehren, die zu ihrer Fahrt 5 Stunden 17 Minuten bis 5 Stunden 33 Minuten brauchen; die Reisegeschwindigkeit beträgt also 62 bis 66 km in der Stunde, die Fahrgeschwindigkeit erreicht 70 km, 79 km und sogar 85 km in der Stunde. Weitere solche Züge sind:
Nancy—Paris 352 km in 5 Stunden 32 Minuten, Fahrgeschwindigkeit 70 bis 85 km/Stunde,
Pantin—Reims 152 km in 2 Stunden 7 Minuten, Fahrgeschwindigkeit 70 bis 85 km/Stunde,
Pantin—Charleville 239 km in 3 Stunden 49 Minuten, Fahrgeschwindigkeit 60 bis 80 km/Stunden,
Is-sur-Tille—Pagny (Mosel) 213 km in 3 Stunden 25 Minuten, Fahrgeschwindigkeit 65 bis 80 km/Stunde,
Is-sur-Tille—Nancy 243 km in 4 Stunden 16 Minuten, Fahrgeschwindigkeit 65 bis 80 km/Stunde.

Bei der Südbahn wird mit den Güterschnellzügen der Ertrag des Fischfangs von Arcachon nach Marseille, Toulon und Hyères, Frühgemüse aus dem Rousillon in der Richtung nach Deutschland und nach der Bretagne, sowie von Algier für Paris befördert. Die Züge verkehren wie folgt:
ab Arcachon 14 Uhr 2 Minuten, an Sète 0 Uhr 33 Minuten, 534 km, Reisegeschwindigkeit 50,8 km/Stunde,
ab Perpignan 17 Uhr 10 Minuten, an Sète 20 Uhr 7 Minuten, 130 km, Reisegeschwindigkeit 43 km/Stunde,
ab Perpignan 14 Uhr, an Bordeaux 2 Uhr, 467 km, Reisegeschwindigkeit 39 km/Stunde,
ab Port-Vendres 1 Uhr 15 Minuten, an Montauban 7 Uhr 39 Minuten, 29 km. Reisegeschwindigkeit 45,3 km/Stunde.

Fremde Erdteile.

— **Außenbeleuchtung von Zügen in Indien.** Auf einigen Eisenbahnen in Indien werden die Züge seit einer Anzahl von Jahren äußerlich beleuchtet, teils als ein gewisser Schutz gegen räuberische Überfälle, die dort nicht ganz selten zu sein scheinen, teils um das Ein- und Aussteigen der Reisenden auf schlecht beleuchteten Bahnhöfen zu erleichtern. Die Beleuchtung wird selbsttätig ausgelöscht, wenn der Zug sich in Bewegung setzt. Bei einer neueren Einrichtung bleibt die Beleuchtung in Gang, bis der Zug eine Fahrgeschwindigkeit von 25 km angenommen hat.

— **Eine Drahtseilbahn auf den Tafelberg in Südafrika.** Im Gegensatz zu Europa und Amerika, wo es zahlreiche Drahtseil-Schwebebahnen gibt, hat Afrika, soviel hier bekannt, noch kein solches Verkehrsmittel; es wird aber demnächst eine Drahtseil-Schwebebahn auf den Tafelberg bekommen. Seit 1914 geplant, wurde die Ausführung durch den Krieg unmöglich gemacht; der Gedanke wurde aber neuerdings wieder aufgegriffen, die Bahn ist im Bau, und ihre Vollendung ist noch im Laufe dieses Jahres zu erwarten. Der Höhenunterschied zwischen Anfang und Ende beträgt 714 m, die Entfernung, in der Neigung gemessen, 1230 m. Zwei Seile überbrücken diesen Raum ohne Zwischenstütze. An jedem hängt ein Wagen, der Raum für 19 Fahrgäste bietet. Die Fahrt wird etwa 5 Minuten dauern; sie kostet hin und zurück 7 Sh. 6 P. Die Besteigung des Tafelbergs ist anstrengend und langwierig, und der Besuch seines Gipfels wird durch die Drahtseilbahn sehr erleichtert und dadurch wesentlich gefördert werden. In der Nähe des oberen Endpunkts soll eine Gaststätte errichtet werden. Man hat von dort einen herrlichen Blick über Kapstadt, die Tafelbai und das Hinterland.

— **Der neue Personenbahnhof der Boston & Maine-Eisenbahn in Boston.** Der bisherige Personenbahnhof der Boston & Maine-Eisenbahn bestand aus drei Einzelteilen, die durch eine gemeinsame Vorhalle miteinander in Verbindung gebracht waren. Die einzelnen Teile waren ursprünglich selbständige Bahnhöfe der Eisenbahngesellschaften gewesen, aus denen sich die heutige Boston & Maine-Eisenbahn zusammensetzt. Nunmehr ersetzt die Eisenbahngesell-

schaft die alte Anlage durch ein neues Bahnhofsgebäude, das für einen Verkehr von 1000 Reisenden in der Minute eingerichtet ist. Seine Schauseite ist 215 m lang. Die Ecken sind durch turmartige Bauten betont. Zwischen ihnen liegt ein Laubengang mit sieben überwölbten Öffnungen. Die mittelste von diesen und breite Gänge unter den Türmen bilden den Zugang zum Bahnhof, während im übrigen der Laubengang Läden aufnimmt. Hinter den Läden liegt ein 12 × 84 m großer Warteraum, dessen quergestellte Doppelbänke Raum für 500 Personen bieten. Von dem Querbahnsteig, der sich 20,5 m breit vor den 23 Kopfgleisen hinzieht, ist der Warteraum durch Einbauten getrennt, in denen Fahrkarten- und Gepäckschalter, Fernsprecher und Telegraphen und dergleichen untergebracht sind. Vom Warteraum aus kann man sowohl diese Schalter auf der einen Seite wie auch die Läden auf der anderen erreichen. Über dem Warteraum sind in einem Zwischengeschoß teils Räume für die Reisenden, teils Diensträume untergebracht. Der Querbahnsteig hat Ausgänge nach den Seiten, aus ihm führt unter anderem eine Rampe zur Hochbahn. Über ihm liegt eine Gepäckbrücke, die mit allen Bahnsteigen durch Rampen verbunden ist; aller Querverkehr mit Gepäck ist also vom Strom der Reisenden getrennt. Die Rampen sind unter 1 : 14 geneigt.

Über den vorstehend beschriebenen Räumen, noch gegen 10 m über die Kopfenden der Gleise ausgekragt, erhebt sich der obere Teil des Gebäudes, in dem ein „Kolosseum" untergebracht ist. Dieser Raum soll zu Ausstellungen, sportlichen und anderen Vorführungen dienen; er bietet auf seinen amphitheatralisch ansteigenden Bänken Raum für 14 000 Zuschauer; in der 76 × 38 m großen Arena können noch 4000 Stühle aufgestellt werden. In dem ausgekragten Teil über den Kopfenden der Gleise bildet der ansteigende, die Bänke tragende Boden zugleich die Decke des Raumes über den Gleisen. Um den Rauch abzuleiten, ist unter diese schräge Decke noch eine wagrechte Decke angehängt, die über den Gleisen Schlitze hat; in dem zwischen beiden gebildeten Raum, der also dreieckigen Querschnitt mit der breiten Seite nach außen hat, soll der Lokomotivrauch abziehen.

Von den 23 Gleisen liegen 22 in Gruppen zu zweien mit 3,66 m Abstand; die Bahnsteige zwischen den Gruppen sind 5,8 m breit. Über ihnen erhob sich bisher eine 60 m lange Halle; jenseits des Endes dieser Halle sind die Bahnsteige einzeln mit einstieligen Dächern überdeckt. Die Halle ist jetzt abgebrochen worden, und die einstieligen Dächer reichen nun bis an das Empfangsgebäude.

Auf der einen Seite wird neben dem Empfangsgebäude auf dem Grund und Boden der Eisenbahngesellschaft ein dreizehnstöckiges Geschäftshaus errichtet, durch das der Weg zu dem Kolosseum führt. Auf der anderen Seite soll noch ein Hotel mit 600 Zimmern angegliedert werden. Das Gebäude ist ungefähr 11 m hinter die Straßenflucht zurückgesetzt, so daß die Straße vor ihm etwa 34 m breit ist. Besonders bemerkenswert sind die Rampenverbindungen von den Räumen in Bahnsteighöhe nach der Hochbahn und nach dem Kolosseum, die dem Verkehr ungewöhnlich großer Menschenmengen dienen sollen. Sie sind 3 bis 4 m breit und steigen unter 1 : 8,3. Sie sind so zu Gruppen vereinigt, daß die Kreuzung von Verkehrsströmen in gleicher Höhe vermieden wird.

Besondere Schwierigkeiten entstanden beim Bau des neuen Empfangsgebäudes dadurch, daß während der Bauzeit der Betrieb und Verkehr nicht gestört werden durfte. Es handelte sich dabei um die Abfertigung von 365 Zügen mit 80 000 Reisenden täglich. Die einstweiligen Anlagen für den Personenverkehr wurden an der Stelle zusammengedrängt, wo später das Hotel errichtet werden soll, und die Bahnsteige wurden, soweit der Hochbau über sie überragt, mit einer hölzernen Halle überdacht. Die Kosten des neuen Empfangsgebäudes betragen etwa vier Millionen Dollar.

— **Ein umfangreicher Streckenumbau einer amerikanischen Eisenbahn.** Die 1260 km lange Strecke von Denver im Staate Colorado bis Ogden im Staate Utah ist von der Denver & Rio Grande-Westeisenbahn mit einem Aufwand von fast 27 Mill. Dollar umgebaut worden. Dabei sind an 156 Stellen Krümmungen beseitigt worden, und die Krümmungen, die belassen werden mußten, haben jetzt Mindesthalbmesser von 290 m, während bisher Krümmungen mit 175 und 145 m Halbmesser vorkamen. Dabei sind a die Brücken und der Oberbau teilweise erneuert, teilw verstärkt worden, so daß der Verkehr, der jetzt schwe ist als früher, mit größerer Sicherheit und Schnelligk bewältigt werden kann. Die Eisenbahn führt durch e Schluchten und Pässe, und es bedurfte sehr sorgfälti Vorarbeiten, um die Linienführung zu finden, die ge die bisherige eine Verbesserung bedeutet, ohne daß Kosten dabei eine untragbare Höhe erreichten. Es muß 20 neue Brücken gebaut werden, für die man eiser Tragwerk auf Betonpfeilern gewählt hat. Bei zwölf v handenen Brücken wurde der Überbau durch einen tr fähigeren ersetzt, bei zehn Brücken wurde das Tragw verstärkt. Dreißig Gerüstbrücken sind mit einer Fa bahnplatte aus Beton versehen worden, auf der der Ob bau im durchgehenden Schotterbett ruht. Hölzerne Ger brücken von zusammen über 2 km Länge sind entwe beseitigt oder durch Brücken aus dauerhafterem Baust ersetzt worden. Die selbsttätige Streckenblocksicheru ist auf Teile der Strecke ausgedehnt worden, wo sol Einrichtungen bisher nicht bestanden. Im Jahre 1925 gonnen, nähern sich die Arbeiten nunmehr ihrer V endung.

Luftverkehr.

— **„Graf Zeppelins" Heimkehr.** Das Luftschiff „G Zeppelin", über dessen Flug nach Amerika wir in Nr. Seite 1140, berichteten, verließ zum Abflug nach Eur Lakehurst am 29. Oktober 6 Uhr 45. Es erschien 1. November 4 Uhr 25 über Friedrichshafen und land um 7 Uhr. Das Luftschiff hat mit 64 Personen an B und einer Gesamtlast von 40 000 kg an Betriebsmitt und Nutzlast die in der Luftlinie 6300 km lange Stre Lakehurst—Friedrichshafen in 68 Stunden bewältigt. der Annahme, daß der wirkliche Fahrweg infolge me fachen Ausweichens vor dem Wetter etwa 7000 km a machte, beträgt die Reisegeschwindigkeit auf der Rückfa 100 km in der Stunde.

Kraftwagenverkehr.

— **Der Weltmotorkongreß.** Auf dem fünften Weltmot kongreß, der in diesem Jahre vom 23. bis 29. September Rom tagte, war einer der wichtigsten Punkte, die zur örterung standen, die Frage der Zusammenarbe zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, Problem, das seit längerer Zeit alle Eisenbahnen der W auf das lebhafteste beschäftigt.

Einleitend sprach zu diesem Thema der Chefingeni der Paris—Lyon—Mittelmeer-Eisenbahnen Pourcel. gab einen eingehenden Bericht über die Verhältnisse Frankreich unter besonderer Berücksichtigung der PL Bahn, deren Kraftwagennetz sich vom Jahre 1913 bis z Jahre 1926 von 2700 km auf 18 700 km entwickelte. Na seiner Meinung könne der Kraftwagen wohl den Pfer wagen ersetzen, niemals aber die Eisenbahn, die ein ga anders geartetes Beförderungsmittel darstelle. Zur Z befinde man sich noch in einer Krise. Wenn das Glei gewicht erreicht wäre, dann würde der Kraftwagen ni mehr ein Konkurrent sondern eine wirksame Hilfe der Eis bahn sein. Es sei notwendig, unter den Transportmitt dasjenige zu wählen, das am wirtschaftlichsten den V kehr bedienen könne.

Dr. Teubner vom Eisenbahnkraftwagenverkehr Berlin schilderte die Verhältnisse in Deutschland. Er h die naturgegebenen Gegensätzlichkeiten der beiden V kehrsmittel hervor und stellte fest, daß beide Verkeh mittel Diener der Gesamtwirtschaft eines Landes sei sowie daß im Rahmen dieser Gesamtwirtschaft die richti Gestaltung für das Ineinandergreifen beider Verkehrsmitt gefunden und der unvermeidbare Wettbewerb in vernü tiger Weise begrenzt werden müsse. Leider sei es bis je noch nicht gelungen, das richtige System der Zusamme arbeit zu finden, das in den einzelnen Ländern verschied sei. Einige wenige Bahnen wären zum reinen Eigenbetrie übergegangen, während in den meisten Ländern die Ba nen den Kraftwagenverkehr nicht selbst ausübten sonde durch Gesellschaften ausführen ließen, die von ihnen h

rscht und kontrolliert würden. Er nannte dieses System reffend das System des verschleierten Eigenbetriebes. neben wären noch verschiedene andere Methoden in ung. Die Frage, welches System das richtige sei, sei h in Deutschland noch nicht gelöst: auch hier gingen Meinungen noch sehr auseinander, und es stände noch ht fest, wohin die Entwicklung endgültig in Deutsch- d gehen werde.

Reichsbahndirektor Dr. Scheu von der Hauptverwal- g der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin gab en historischen Rückblick auf die Entwicklung des enbahn- und Kraftwagenverkehrs. Er wies auf die Vor- e hin, die die PLM.-Bahn mit ihren Einrichtungen er- lt habe und ergänzte die Ausführungen des Dr. Teub- r. Mehr als bisher müßten die Erfahrungen der ein- nen Bahnverwaltungen untereinander ausgetauscht wer- insbesondere auch über die Betriebskosten des Kraft- kehrs. Ein Kampf gegen den Kraftwagen sei im allge- inen nicht am Platze, vielmehr empfehle sich für die enbahnen, eine Verständigung mit dem Kraftwagen zu hen.

Ingenieur Vallecchi von dem Generalverkehrskom- sariat in Rom setzte die Gründe auseinander, aus denen weniger als zwanzig Jahren der Kraftwagenverkehr in lien eine große Entwicklung erfahren habe. Er umfasse ne ungefähr 80 000 km teils subventionierter, teils selb- ndiger Linien. Jedenfalls verdiene die italienische Ge- zgebung Beachtung, die dem Staate sowohl die Genehmi- g als auch die Überwachung des Kraftwagenbetriebes räume.

Der Kongreß kam zu der Entschließung, daß jeder nsport, soweit dies möglich sei, auf dem billigsten ge, sei es auf der Eisenbahn, sei es im Kraftwagen be- kt werden möchte.

Nachträglich sprach zu dem Thema noch der Präsident Kongresses, Senator Crespi in Rom, dessen Aus- rungen von dem rumänischen Delegierten, Prinzen ika, zu folgender Tagesordnung zusammenge- t wurden:

Der Kongreß wendet sich an die Herren Präsidenten er internationalen Handelskammer, der Verkehrskom- ission des Staatenvereins, des Internationalen Eisen- ahnvereins, des internationalen Vereins der Automobil- lubs, des Internationalen ständigen Vereins der Auto- obilfabrikanten, des Internationalen Touringvereins und es Zentralrates des internationalen Tourismus, um sie u bitten, einen internationalen Ausschuß zu wählen und it der Aufgabe zu betrauen, den Vorschlag des Senators respi zu prüfen. Zu diesem Behufe soll der Ausschuß inen Preis ausschreiben für die praktische Lösung der rage der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und raftwagen, um zu erreichen, daß soweit als möglich ie Auslagen für die Verpackung und für die Einlage- ung der Güter vermindert und die Güter von den Er- eugungsorten bis zu den Absatzorten mit dem raschesten nd billigsten Mittel befördert werden. Die Kraftwagen ollen dabei derart zur Mitwirkung herangezogen wer- en, daß sie die Eisenbahn dort ersetzen, wo die Eisen- ahn aus praktischen Gründen nicht hingelangen kann.

Der Ausschuß soll ferner die Möglichkeit der Grün- ung einer internationalen Gesellschaft, ähnlich der Schlaf- agengesellschaft, studieren, um so rasch als möglich die umulative Beförderung der Güter durch Eisenbahn und raftwagen nach einem System zu verwirklichen, das m billigsten erscheint und das sodann von allen Staaten er Welt angenommen und eingeführt werden sollte."

Allgemeines.

— **Kühltransporte.** Dem Mai—Juni-Heft „Bulletin inter- ional de renseignements frigorifiques" 1928 entnimmt die itschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung" gende Ausführungen:

Charakteristisch für den Aufschwung, den die Kühl- nsporte in Deutschland nehmen, ist die Schaffung von fischzügen ab Hamburg, Kuxhaven und Kiel nach ver- iedenen im Innern des Landes gelegenen Orten. Die he werden unter Verwendung von mit Eis gefüllten und in isolierte Wagen gesetzten Behältern über Ent- fernungen von ein bis drei Tagen befördert.

Für den Kühlwagenverkehr der deutschen Bahnen ste- hen 2258 Wagen, davon 625 neuester Bauart, zur Ver- fügung. Die Wagen sind im allgemeinen 8 m lang und fassen 12 bis 15 t. Sie haben weder Eiskästen noch durch- brochene Verschläge; der Fußboden ist mit Eichenholz ver- kleidet und mit Korkfüllung isoliert. Das verwendete Eis ist Kunsteis. Die neuesten Wagentypen haben hölzerne, auf beiden Seiten mit Kork bekleidete Seitenwände mit Zwischenräumen für die Luftzirkulation. Diese Kork- schichten und Polster mit komprimierter Luft sind gleich dick. Die anderen (1633) Wagen sind älterer Bauart mit Luftpolstern ringsum, Seitenwänden, Boden und Dach.

Die deutschen Eisenbahnen machen wenig von einer Vorkühlung der Lebensmittel Gebrauch; unter Umständen wird die Nachfüllung von Eis unterwegs nötig. Folgende Nahrungsmittel werden in den Kühlwagen befördert: frisches Fleisch, Bier, Fische und in einigen Gegenden manchmal frische Früchte. Die Wagen mit Ventilation werden für die Beförderung von Früchten verwendet, aber nur unter ge- wissen Umständen. Bei großer Kälte können die Wagen dieses Typs mit einer automatischen elektrischen Heiz- anlage erwärmt werden.

Rechtspflege.

— **Feststellung des Charakters eines Weges im Straf- prozeß- und Verwaltungsstreitverfahren in Preußen.** Eine im Eigentum und in Unterhaltung der DRG. stehende Zu- fuhr- und Ladestraße eines Bahnhofs wurde in letzter Zeit von einem später in der Nähe entstandenen Werk häufig als Durchgangsstraße mit schweren Lastkraft- wagen benutzt. Gegen diese Benutzung erhob die RBG. Einspruch, erklärte sich aber bereit, den Durchgangs- verkehr zuzulassen, wenn das Werk einen entsprechenden Anteil der Unterhaltungskosten der Straße übernehme. Dieses lehnte das Werk ab. Daraufhin verbot die RBG. dem Werk die Benutzung des Weges als Durchgangs- straße mit Lastkraftwagen und erließ nach Übertretung des Verbotes durch das Werk im Bahnpolizeiwege eine Strafverfügung, gegen die das Werk Entscheidung im ordentlichen Rechtswege beantragte.

In dem Strafverfahren erkannte der Amtsrichter auf Grund von Zeugenaussagen und ohne Anhörung der DRG. als Eigentümer der Straße dahin, daß der fragliche Weg als öffentlicher Weg anzusehen sei und sprach den Ange- schuldigten frei. Das Ersuchen auf Einlegung der Revision lehnte der Amtsanwalt ab, da er im Hauptverhandlungs- termin selbst Freisprechung beantragt habe. Dabei war zweifellos ein Revisionsgrund schon dadurch gegeben, daß der Amtsanwalt selbst in der Hauptverhandlung beantragt hatte, die DRG. zur Auskunftserteilung über das Rechts- verhältnis an der Zufuhr- und Ladestraße heranzuziehen, auf diesen Antrag aber nach § 244 Abs. 2 der StrPO. ein Gerichtsbeschluß nicht ergangen war. Der Amtsanwalt berief sich weiter darauf, daß der Amtsrichter auf Grund des § 262 StrPO. berechtigt gewesen sei, selb- ständig über den Charakter des Weges zu entscheiden. Die fragliche Bestimmung sagt, daß das Strafgericht auch über ein bürgerliches Rechtsverhältnis, nach den für das Verfahren und den Beweis in Strafsachen geltenden Vor- schriften entscheiden könne, wenn die Strafbarkeit einer Handlung von der Beurteilung eines solchen abhänge. Nach dem Kommentar von Löwe (16. Aufl.), Anmerkung 9 zu § 262, soll diese Bestimmung analog auch auf solche Vorfragen anwendbar sein, welche dem Gebiet des öffent- lichen Rechts angehören und Gegenstand eines Verwal- tungsstreitverfahrens sein können. Es wäre natürlich richtiger gewesen, wenn das Gericht bei der Schwierigkeit solcher Wegesachen nach Abs. 2 des § 262 verfahren hätte.

Auf Grund dieses rechtskräftigen Urteils trat die RBG. an die Wegepolizeibehörden mit dem Verlangen heran, künftig die bisher von der Eisenbahn getätigte ordnungs- mäßige Unterhaltung der Zufuhr- und Ladestraße zu über- nehmen, da es sich nach dem obenangezogenen Urteil um eine öffentliche Straße handele. Die Wegepolizeibehörde lehnte das Ansinnen ab. Daraufhin erhob die RBG. Klage im Verwaltungsstreitverfahren bei dem zuständigen Kreis-

ausschuß auf Grund der Bestimmung des § 56 Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes, wonach Streitigkeiten der Beteiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich rechtliche Verpflichtung zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges obliegt, der Entscheidung in Verwaltungsstreitverfahren unterliegt. In der mündlichen Verhandlung vor dem Kreisausschuß stellte sich heraus, daß die zuständigen Wegepolizeibehörden — der Weg liegt in zwei verschiedenen Gemarkungen — mit der RBG. darin übereinstimmten, daß der Weg nicht den Charakter eines öffentlichen Weges habe. Auf Grund dieser Übereinstimmung mußte die Klage als rechtlich unzulässig zurückgewiesen werden, da ein Streit der Beteiligten über die Unterhaltung eines öffentlichen Wegs nicht vorlag, sondern die Parteien übereinstimmend festgestellt und anerkannt hatten, daß die Ladestraße Privatstraße der RBG. sei und dieser auch die gesamte Unterhaltung obliege. Eine Feststellung, ob die Ladestraße eine öffentliche Wegeanlage sei oder nicht, war nach dem Inhalt des § 56 des Zuständigkeitsgesetzes und der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts unzulässig. Daher mußte der vorsorglich gestellte Antrag auf Feststellung, daß die Ladestraße Privatstraße sei, zurückgewiesen werden, obwohl festgestellt wurde, daß der Antrag den tatsächlichen Verhältnissen entsprach.

Die RBG. hat durch die Einleitung des Verwaltungsstreitverfahrens ihr Ziel erreicht: Der Strafrichter wird durch dieses Urteil, das für und gegen alle wirkt, das nächste Mal gebunden sein. Dr. Cg.

— **Zu nahes Herantreten an ein Bahnhofgleis, auf dem ein Zug einfährt, ist Selbstverschulden, das eine Haftung der Reichsbahn ausschließt.** Der Ehemann der Klägerin ist am 7. Dezember 1926 auf dem Bahnhof Langenselbold von einem in die Station einlaufenden Zuge erfaßt und getötet worden.

Die Klage ist in erster Linie auf §§ 1, 3 und 7 des RHG. gestützt. Danach haftet die Beklagte nicht, wenn den Verunglückten eigenes Verschulden trifft oder höhere Gewalt vorliegt. Das angefochtene Urteil hat zu Recht angenommen, daß der Unfall auf das alleinige Verschulden des getöteten H . . . zurückzuführen ist. Es geht zwar von der Annahme aus, daß der Getötete in der Absicht, das zweite Gleis zu überschreiten, dieses betreten habe. Diese Annahme ist unrichtig. Nach der Bekundung des Zeugen Sch. lag der Getötete, als der Zug zum Stehen kam, mit den Beinen und dem Oberkörper auf dem Bahnsteig, mit dem Kopf unter dem Trittbrett des dritten oder vierten Wagens. Er hatte lediglich Verletzungen am Kopf, die auf einen Anprall gegen den Zug oder den Boden zurückzuführen waren. Der Inhalt seines Rucksackes, der allein unter die Räder des Zuges gekommen und abgefahren war, lag verstreut um den Getöteten herum. Daraus folgt unzweifelhaft, daß H. nicht von der Maschine überfahren worden ist, da er sonst geschleift worden und seine Verletzungen anderer Art gewesen wären. Er kann daher das zweite Gleis nicht betreten haben. Nach der Ansicht des Senats kann sich der Unfall nur so zugetragen haben, daß der Getötete im letzten Augenblick zu nahe an das Einfahrgleis herantrat, von der noch in langsamer Fahrt begriffenen Maschine einen Stoß erhielt, vorn überstürzte und dabei mit dem Kopf auf die Trittbretter aufschlug. Wie der Zeuge K. bekundet, überschritt H. erst, als der Zug etwa 40 m von dem Bahnhofsgebäude entfernt war, das erste Gleis und näherte sich langsamen Schrittes dem einfahrenden Zuge. Es kann somit gar nicht zweifelhaft sein, daß er, zumal die Strecke auf mehrere hundert Meter übersehbar ist, den Zug, den er erwartete, hat einfahren sehen und hören und auch gesehen hat, auf welchem Gleis er einfuhr. Wenn er trotzdem in sorglosem Weiterschreiten dem Einfahrtgleis sich soweit näherte, daß er von der Maschine angestoßen werden konnte, so beweist das, daß er im höchsten Maße diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die man von jedem erwachsenen Menschen verlangen muß. Denn jedermann weiß und muß wissen, daß es geboten ist, sich in einem gewissen Abstand von einem einfahrenden Zuge zu halten, wobei die Anlage des Bahnsteigs keine Rolle spielt. Da der Getötete zudem als Landwirt sein Leben lang auf dem Lande gewohnt hat und daher meistens auf kleinen Stationen, deren Bahnsteige demjenigen des Bahnhofs Langenselbold entsprechen, die Züge bestiegen haben wir wußte er auch ganz genau, wie weit er bei derartigen Bah steigen vom Gleis entfernt bleiben mußte; wenn er trot dem weiter lief, so tat er es aus grober Unachtsamkeit u dieses sein schuldhaftes Verhalten ist für den Unfall alle kausal und hat ihm gegenüber die Betriebsgefahr ausz scheiden.

Gegenüber diesem unbedingt vorliegenden, aus de Sachverhalt sich einwandfrei ergebenden eigenen Verschu den des Getöteten ist von der Beklagten ein weiterer Bewe nicht mehr zu verlangen. Es ist vielmehr Sache der Kl. gerin, ein kausales Mitverschulden der Bahn nachzuweise (E E 16, 255; — 22, 190, — 24, 277, — 25, 362, — 380. — 2 333.)

Ein solches ist jedoch nicht dargetan. Das angefochtene Urteil führt zutreffend aus, daß das Lokomotivpersonal d erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, da es unmöglich vo aussehen konnte, daß der vom Bahnhofsgebäude über d Schienen herüberkommende Verunglückte im letzten Auge blick noch in die Maschine laufen würde.

Ein Verstoß gegen den § 46 Abs. 6 der Eisenbahn betriebsordnung, dessen Bestimmungen sich auch in § 2 Ziffer 3 der Fahrdienstordnung wiederfinden, kommt hi schon deshalb nicht in Frage, weil auf dem von den Re senden zu überschreitenden Teile des Bahnkörpers zu Zeit der Einfahrt des Zuges keine Zugbewegungen stat finden. Die Fahrdienstordnung bestimmt nun zwar im § 2 Ziffer 2, daß darauf zu achten sei, daß die Reisenden sic in geeigneter Entfernung von den Gleisen halten und i § 9 n, daß der Fahrdienstleiter die Beachtung der zu Sich rung der Reisenden (§ 26) gegebenen Vorschriften z überwachen habe. Wie das angefochtene Urteil in Übe einstimmung mit dem RG. (EE. 31, 71) ausführt, ist abe dieser Überwachungspflicht schon genügt, wenn der Auf sichtsbeamte von seinem übersichtlichen Platze aus An ordnungen treffen und die Reisenden warnen kann. Un streitig war hier der Fahrdienstleiter bei Einfahrt de Zuges nicht auf dem Bahnsteig, weil er in einer dienst lichen Angelegenheit an den Fernsprecher gerufen wa Selbst wenn man hierin einen die Betriebsgefahr erhöhen den Umstand erblicken wollte, so würde dieser Umstan unerheblich sein, weil zwischen ihm und dem Unfall jede Kausalzusammenhang fehlt.

Eine Verpflichtung der Beklagten, das Publikum au das Einfahren eines Zuges durch besondere Zurufe hin zuweisen und zu warnen, besteht mangels einer ausdrück lichen Bestimmung nicht. Besondere Umstände mögen so gar ein Abschreiten des Bahnsteigs vor Einfahrt eine Zuges geboten erscheinen lassen. Solche Umstände liegen aber auf einer so kleinen verkehrsarmen Bahnstation, wi in Langenselbold, wo im ganzen nur fünf oder sechs Per sonen auf den kommenden Zug warteten, nicht vor. So viel Vernunft und Achtsamkeit muß und darf man von dem reisenden Publikum ver langen, daß es beim Einfahren des Zuges von selbst etwas zurück, und nicht bis dich an die Gleise herantritt.

Übrigens wäre aber auch durch einen solchen Zuru das Unglück im vorliegenden Fall nicht verhütet worden da H. den Bahnsteig erst betreten hat, als der Zug schon im Einlaufen war, also längst nachdem die fragliche War nung erfolgt gewesen wäre.

Da somit der Unfall auf das alleinige Verschulden de Getöteten zurückzuführen ist, entfällt jede Verpflichtung der Beklagten zur Schadenshaftung auf Grund des Haft pflichtgesetzes. Ebenso entfällt aber auch jegliche Haftung der Beklagten auf Grund des Beförderungsvertrages. Da ihr weder ein für den Unfall kausales eigenes Verschulden noch ein Verschulden ihrer Angestellten nachgewiesen ist und selbst bei Annahme eines solchen das Verschulden des Getöteten überwiegen würde. (§ 254 BGB.) (OLG. Frankfurt/Main, 15. 12. 1927 — 1 U. 225/27.) P.

— **Unter den Begriff „Station" im Sinne des Tarifs fällt nicht „Landesgrenzpunkt".** Die beklagte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat bei mehreren Sendungen von Schnittholz, die aus Polen nach Stationen der Reichsbahndirektion Breslau gingen, die Fracht für die deutschen Teilstrecken nach dem Ausnahmetarif 1 b berechnet. Der Kläger hat

ltend gemacht, daß die Berechnung der Fracht nach dem snahmetarif 1 d für Schnitthölzer hätte erfolgen müssen, r niedrigere Frachtgebühren vorsieht. Die Beklagte hat Anwendung des Tarifs abgelehnt, weil er nur zwischen n Stationen der Reichsbahndirektionen Breslau, Oppeln d Osten in Frankfurt a. O. für Schnitt- und Daubenlzer gelte, nicht aber ohne Umbehandlung auf einer enzstation von dieser ab und keinesfalls schon von den ndesgrenzpunkten ab, soweit sie keine Stationen seien. e Frachtvertragsberechtigten haben ihre vermeintlichen sprüche auf Rückgewähr danach angeblich überhobener achtbeträge in Höhe von zusammen 1492 RM an den äger abgetreten, und dieser hat Rückzahlung von der klagten verlangt, mit der Begründung, daß im Sinne des snahmetarifs 1 d die tariflichen Landesgrenzpunkte als tionen anzusehen seien, wie sie auch in einzelnen Güterifen unter den Stationsnamen aufgeführt seien, und daß shalb dieser Ausnahmetarif für die in Frage kommenden achtsendungen schon von den Landesgrenzen ab zu gehren sei.

Der Anspruch auf Rückgewähr angeblich überhobener achtgebühren nach Artikel 12 Abs. 4 IÜ. ist unbegründet. r Ausnahmetarif 1 d war nicht anwendbar. Er gilt nach nem Wortlaut nur „zwischen den Stationen" der Reichsndirektionen Breslau, Oppeln und Osten in Frankfurt O. Unter Stationen im Sinne des Tarifs können nur die tionen im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verstanden wer-, d. h. Haltepunkte, die für den Güterverkehr eingerich- sind, bei denen aber die Möglichkeit gegeben ist, Güter Empfang zu nehmen und aufzugeben. Die Landesgrenzkte sind danach im Sinne dieses Ausnahmetarifes 1 d ne Stationen, weil ihnen die wesentlichen Merkmale er Station fehlen. Sie sind lediglich Tarifpunkte, die Feststellung der Entfernung einzelner Stationen bis Landesgrenze dienen. Das Wort Station ist an sich eintig, der Tarif 1 d insoweit nicht auslegungsbedürftig. r Kläger kann sich nicht darauf berufen, daß in einnen Tarifen die Grenzpunkte aus irgend welchen Grün- unter den Stationsnamen aufgeführt sind. Das bietet nen Anhalt für die Auslegung des Tarifs 1 d. Jeder rif kann für seine Zwecke seinen Sprachgebrauch hlen, sofern er nur deutlich macht, was er unter seinen ammenfassenden Bezeichnungen versteht. Es ist also ht zu beanstanden, daß in einem Tarife, der Entfernun- festlegen will, ein Grenzpunkt der Kürze halber mit er den Stationen genannt wird, obgleich diesem tarifen Grenzpunkte die wesentlichen Merkmale einer Sta- fehlen. Daraus folgt aber nichts für den Sprachgeuch der Eisenbahn überhaupt. Wenn in einem anderen rife nur allgemein von Stationen gesprochen wird, dann mangels besonderer Hinweise der Begriff „Station" gewöhnlichen Sinne, d. h. so wie der Verkehr das Wort röhnlich versteht. Das gilt aber mangels besonderen weises auch für den hier in Frage kommenden Tarif 1 d. te der Tarif seine Geltung schlechthin bis zur Landesnze erstrecken wollen, so hätte es nahe gelegen, das ch Worte wie „im Bezirke der Reichsbahndirektien . . . ." zum Ausdruck zu bringen. Statt dessen ist Wort „zwischen" den Stationen gebraucht und durch Druck hervorgehoben. Von einer unklaren Fassung r gar einer arglistigen Verdeckung des Sinnes des Tas kann danach nicht die Rede sein. Ob einzelne Eisenndienststellen den Tarif gelegentlich im Sinne des Klä- gedeutet haben, insbesondere im inneren Verkehr der enbahndienststellen solche Deutung gelegentlich chehen ist, konnte gegenüber dem Wortlaut des ifes hier nicht ins Gewicht fallen. Seine Auslegung bei eindeutigem Wortlaut nicht in Frage. Selbst wenn ber der Auslegung fähig wäre, konnten die Bestimmunden Versailler Friedensvertrages und die Ausführungen Klägers über den Zweck des Ausnahmetarifs keinen alt dafür gewähren, daß das Wort Station im Sinne vom ifpunkt verwendet wäre. Der am 10. Januar 1925 außer ft getretene Artikel 365 des Friedensvertrages besagte daß Sendungen aus den Gebieten der „alliierten und ziierten" Mächte dieselben Vergünstigungen bezüglich Tarife und in sonstiger Hinsicht in Deutschland geen sollten, wie sie die deutschen Güter im Binnenverkehr genossen. Die aus Polen kommenden Holzsendungen konnten aber im deutschen Binnenverkehr den Ausnahmetarif 1 d im gleichen Geltungsbereich für sich in Anspruch nehmen, und sie waren insoweit nicht schlechter gestellt, als die inländischen Holzsendungen, die ja den Ausnahmetarif 1 d auch nicht von der Landesgrenze ab, sondern nur zwischen den Stationen genossen. Der Ausnahmetarif 1 d enthält also an und für sich keine Benachteiligung der aus Polen kommenden Sendungen. Daß diese bei der Umbehandlung im Ergebnis doch höhere Frachtkosten verursachten als die inländischen, lag aber nicht daran, daß den ausländischen Sendungen irgend ein deutscher Tarif vorenthalten wurde. Daraus, daß der Tarif 1 d vor Außerkrafttreten des Artikels 365 a. a. O. eingeführt worden war, ist also nichts darüber zu schließen, daß der Tarif nur damals die Auslegung des Klägers gestattete, und daß die Eisenbahn den beabsichtigten Sinn verdeckt hätte. Wäre der Tarif aber selbst wegen Verstoßes gegen den Friedensvertrag zu beanstanden gewesen und wäre seine Ungültigkeit begründet, so wäre damit die Erweiterung des Geltungsbereichs bis zur Grenze noch nicht angeordnet gewesen. Der Kläger hat aber davon abgesehen, auch nichts darüber vorgebracht, daß die hier fraglichen Sendungen noch vor dem Außerkrafttreten des Artikels 365 a. a. O. aufgegeben gewesen waren (OLG. Breslau 26. 1. 1928 — 4 U 227/27). P.

— **Keine Haftung nach dem Reichshaftpflichtgesetz, sondern nach dem Unfallfürsorgegesetz für die vor dem 30. August 1924 im Dienste auf der Eisenbahn verunglückten Postbeamten.** Der Kläger kam am 22. November 1916 auf dem Bahnhofe in Zinten als zugbegleitender Postschaffner bei einem Zusammenstoß des rangierenden Postwagens mit einem einlaufenden Zug angeblich durch Schuld des Betriebspersonals so schwer zu Schaden, daß er zum 1. April 1918 mit einem Unfallruhegehalt von 95 % seines damaligen Gehalts pensioniert wurde. Gegenüber der jetzt verpflichteten Reichsbahn-Gesellschaft glaubt er auf die bloßen Ansprüche des Unfall-Fürsorgegesetzes nicht mehr beschränkt zu sein. Er beansprucht von ihr gemäß den Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlung mit der im April 1927 erhobenen Klage nunmehr noch 2000 RM Schmerzensgeld und außerdem vom 1. Juli 1925 ab bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres den mit 817 RM angesetzten jährlichen Unterschiedsbetrag zwischen seinem jetzigen Unfallruhegehalt und dem höheren Jahreseinkommen aus der früheren Gehaltsgruppe IV, in die er ohne den Unfall angeblich am 1. April 1920 aufgerückt sein würde.

Gegenüber dem preußischen Staate war der Kläger auf die Ansprüche aus dem Unfallfürsorgegesetz vom 8. Juni 1901 beschränkt (§ 12 Abs. 2). Diese inhaltlich festgelegten Rechte blieben in Art und Umfang naturgemäß die gleichen, als gemäß § 28 des Gesetzes betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773) die Verpflichtung des preußischen Staates auf das Reich überging. Sie konnten sich nach Art und Umfang selbstverständlich auch nicht dadurch ändern, daß die vorbezeichnete Verpflichtung des Reiches in § 43 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. Teil II, S. 272) durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernommen wurde. Hiernach erweist die Klage sich als unbegründet. Sie übersieht, daß es sich hier um eine Schuldübernahme des Beklagten (eventuell Erfüllungsübernahme, vgl. Sarter-Kittel, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl., S. 292) handelt, und nicht um eine Neuentstehung von Ansprüchen in der Person des Beklagten. Die Fragestellung, ob die Beschränkung des § 12 Abs. 2 des Unfallfürsorgegesetzes vorliegend auch zu Gunsten des Beklagten gilt, ist verfehlt, weil sie hier gegenstandslos ist. Die Frage könnte nur beachtlich sein, wenn der Unfall nach dem 30. August 1924 (§ 47 Reichsbahngesetz) sich ereignet hätte, und würde dann übrigens, wie § 9 des Reichsbahnpersonalgesetzes vom 30. August 1924(RGBl. Teil II, S. 287) zeigt, zu bejahen sein. (OLG. Königsberg 19. Dezember 1927 — 5 U 290/27.) P.

Bücherschau.

— **Der Hafen von Hamburg,** mit sieben mehrfarbigen Plänen und Karten und 108 Bildern von Dr. Ing. e. h. L. Wendemuth, Oberbaudirektor, Wasserbaudirektion Hamburg, und Dipl. Ing. W. Böttcher, Baurat, Kaiverwaltung, Hamburg. Herausgegeben von der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe und der Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau, Hamburg. Meissner & Christiansen. 1927. 240 S. Pr. 9 RM.

Die Zahl der Veröffentlichungen über den Hamburger Hafen ist nicht klein. Für die fortlaufende Unterrichtung sorgen die Jahresberichte der Hamburger Kaiverwaltung, der Senatskommission für Eisenbahnangelegenheiten, des Hafenbetriebsvereins, die vom Handelsstatistischen Amt herausgegebenen Übersichten über Hamburgs Handel und Schiffahrt, die Berichte der großen Schiffahrtsgesellschaften u. a. m. Außerdem finden sich in den Fachzeitschriften und in Enzyklopädien zahlreiche Aufsätze und Monographien verschiedener Verfasser, wie z. B. der „Hamburger Hafen" von Wendemuth in Symphers „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neue Aufgaben" Bd. II S. 175. Eine Sammlung alles Wissenswerten hat der Mitverfasser des angezeigten Buches Dipl. Ing. Böttcher bereits 1920 in seinem Büchlein „Hamburgs Hafen" (Otto Meißners Verlag) unternommen. Es findet seine Ergänzung in der Studie des gleichen Verfassers „Hamburgs Leistungen in Volks- und Weltwirtschaft", die 1920 im Verlage von Boysen und Maasch in Hamburg erschienen ist. Trotz dieser reichhaltigen Literatur entspricht das neue Werk einem Bedürfnis. Die deutsche Wirtschaft kämpft schwer um ihre Existenz. Sie bedarf des festen Zusammenhangs mit dem Weltverkehr. Dieser wird vermittelt durch die deutschen Seehäfen, insbesondere durch Hamburg. Aber sie stehen im schweren Wettbewerbskampfe mit den anderen großen nichtdeutschen Nordseehäfen. Das erfordert, daß die deutschen Häfen die Welt darauf aufmerksam machen, welche Vorteile sie ihren Benutzern bieten. Auch nichtdeutsche Häfen haben das getan. Es wird z. B. verwiesen auf das in dieser Zeitung, Jahrg. 1927 Nr. 50, angezeigte Buch „The Port of London, Yesterday and Today", das denselben Zweck verfolgt. Es ist nur zu begrüßen, daß diesem sehr gut ausgestatteten englischen Werk ein zum mindesten gleichwertiges deutsches gegenübergestellt werden kann.

Die Verfasser haben den Stoff in acht größere Abschnitte geteilt. Der erste von ihnen behandelt die Grundlagen für die Entwicklung des Hafens. Als solche werden seine Lage zu den Nachbarhäfen und zur See, die Bedeutung des Elbstroms und das mit Hamburg in Verbindung stehende Wasserstraßennetz, der geplante Hansakanal und das Eisenbahnnetz des Festlandes behandelt. Dabei werden auch der Seeverkehr und Hamburgs Bedeutung für den deutschen Außenhandel erörtert. Im ganzen belief sich der Seeschiffsverkehr (Ankunft und Abgang) 1926 auf 31 800 Schiffe mit 35,1 Millionen N. R. T. (1913 auf 31 700 Schiffe mit 28,6 Millionen N. R. T.). Auf den europäischen Verkehr entfielen in beiden Jahren 51 %, auf den außereuropäischen 49 %. Den größten Anteil an ihm hatte England mit 70 %, es folgte dann Deutschland mit 21,6 %. Von dem außereuropäischen Verkehr kamen etwa 24 % auf die Vereinigten Staaten (Ostküste), 14 % auf Argentinien und Uruguay und 10 % auf Ostasien. Der Seeverkehr wird überwiegend mit regelmäßigem Liniendienst bewältigt. Es gingen 1926 von Hamburg 202 feste Linien aus, davon 92 in europäischer, 56 in amerikanischer, 26 in afrikanischer, 22 in asiatischer und 6 in australischer Fahrt. Davon waren 101 Linien rein deutsche, 92 rein ausländische Linien.

Der Güterverkehr zur See betrug: eingehend 1926: 10,7 Millionen Tonnen, 1913: 16,5 Millionen Tonnen; ausgehend 1926: 10,6 Millionen Tonnen, 1913: 8,9 Millionen Tonnen. Ein Überblick über die Gliederung dieser Gütermassen findet sich im achten Abschnitt des Buches, der einen statistischen Anhang darstellt. Die Haupteinfuhrgüter bilden Steinkohlen und Koks, Getreide, Ölfrüchte, Mineralöle, die Hauptausfuhrgüter Düngemittel, Getreide, Metalle, Zucker, Papier.

Die Bedeutung Hamburgs für den deutschen Außenhandel kennzeichnen folgende Zahlen. Deutschlands Generalhandel belief sich 1925 auf 102,6 Millionen Tonnen. Davon entfielen der Menge nach auf Ha burg allein rund ein Fünftel, nämlich 19,4 Mill. Tonn Legt man aber den Wert der Güter zugrunde, so komm von dem Gesamtwert des deutschen Generalhandels u 26,2 Milliarden RM 10,3 Milliarden RM auf Hamburg, d. etwa zwei Fünftel.

Entsprechendes zeigt sich im Schiffsverkehr und i Schiffsbesitz. Von den 33,4 Millionen N. R. T. Seeschiffe die 1925 in deutschen Häfen angekommen sind, ging 17,2 (52 %) in Hamburg ein und von den 3,363 Millione B. R. T. Schiffsraum, die Deutschland am 31. Dezember 19. besaß, gehörten Hamburg 1,767 Millionen, d. s. 53 %. D bedeutet ferner, daß die Hamburger Handelsflotte gege über dem 1. Januar 1914 mit 60 % wiederaufgebaut wa

Der gewaltigen Größe dieses Verkehrs entsprechen d Hafenanlagen. Ihre Beschreibung ist Gegenstan des zweiten Abschnittes, während die Hafenbauwerke u die maschinelle Ausrüstung des Hafens im dritten A schnitt geschildert wird. Ihnen schließt sich im vierten d Darstellung der Geschichte des Hamburger Hafens a Vielleicht wäre es für den Leser, dem die hamburgische Verhältnisse nicht vertraut sind, vorteilhafter gewese wenn die Verfasser den vierten Abschnitt vor dem zweite und dritten gebracht hätten und damit in chronologisch Folge gezeigt hätten, wie sich der Hafen allmählich zu de jetzigen Stande entwickelt hat. Im Anschluß an die B schreibung des heutigen Zustandes wäre dann zweckmäß der Ausblick auf die voraussichtliche und die geplan weitere Entwicklung zu geben gewesen. Es ist selbst i Rahmen einer ausführlichen Besprechung nicht möglic auch nur den Hauptinhalt der in Rede stehenden drei A schnitte zu skizzieren. Es möge hier nur Folgendes e wähnt werden. Der Hamburger Hafen verfügt über Seeschiffhäfen mit einer Wasserfläche von 508 ha. Ihre Ufe länge beläuft sich auf 58 km. Dazu kommen noch Se schiffsliegeplätze für den Stromumschlag an Dückdalb mit 32 km Gesamtlänge. Als Erweiterungen nach de Kriege sind 1924 der Maakenwärderhafen und der noch i Bau befindliche Griesenwärderhafen, beide links der El westlich des Köhlbrands, hinzugekommen. Außer den Se schiffhäfen verfügt Hamburg über weitere 348 ha Flu schiffhäfen. Den Anschluß der Hafenanlagen an da Eisenbahnnetz vermittelt die im Eigentum Hamburgs st hende Hafenbahn, die zur Zeit eine Gleislänge von 366 k hat. Ihre Darstellung, die verbunden ist mit einer Schi derung aller für den Güterverkehr in Betracht kommende Eisenbahnanlagen Hamburgs, entspricht inhaltlich im w sentlichen dem Aufsatz „Hamburgs Güterverkehrsanlage im Jahrg. 24 S. 539 dieser Zeitschrift. Die Güterumgehung bahn ist noch im Bau. Der Bahnhof Hamburg-Süd ist seith um eine Rangiergruppe erweitert und mit neuen elek trischen Stellwerken ausgerüstete. 1926 ist die neue Fre hafen-Elbbrücke eröffnet worden (vgl. Jahrg. 26 Nr. 11

Im Hamburger Hafen hat sich schon früh die Indu strie in großem Umfang niedergelassen. Sie kenn zeichnet sich vorwiegend als Veredelungsindustrie. Auße dem finden wir in weitem Maße die Schiffbauindustrie un die ihr verwandten Gewerbe. Im ganzen zählt man 31 Betriebe mit 34 315 Arbeitern auf 3 796 605 qm Fläche. Da von entfallen auf den Schiffbau 90 mit 19 960 Arbeiter und 2 031 111 qm.

Eingehend werden alsdann beschrieben die Sonder anlagen, wie die Fruchtschuppen, die Kühlhäuser, d Umschlaganlagen für Öle, die Kohlenumschlageinrichtunge die Fischhallen und die Anlagen für den Passagierverkeh Von den Hafenbauwerken mögen hier besonders die Ka schuppen erwähnt werden. Sie dienen im Gegensatz zu de Lagerhäusern lediglich der Vermittlung des Güterum schlages von Schiff zu Eisenbahn und Landfuhrwerk un umgekehrt. Den Typ des modernen Kaischuppens zeigt de Schuppen 81. Er ist rund 290 m lang und 48,5 m brei An der Landseite hat er eine 2 m breite Rampe. Vor ih liegen drei durch Weichenstraßen verbundene Gleise de Hafenbahn. Auf der Wasserseite ist die Rampe 6 m brei Zwischen ihr und der Kaimauerkante liegt eine 9 m breit Straße, in der zwei Eisenbahngleise liegen. Über beide laufen die Halbtportale der Kaikräne auf einer an de Mauerkante verlegten Schiene. Zur Zeit verfügt der Ham burger Hafen für die Abfertigung von Seeschiffen übe

4 Kaischuppen mit einem überdachten Raum von 607 000 Quadratmeter. Dazu kommen noch zwölf Kaischuppen an Großschifftiefem Wasser mit 58 000 qm Lagerfläche. Die Zahl der Kräne und der übrigen Hebezeuge beläuft sich auf 1914. Davon sind zehn Schwerlastkräne mit 10 und mehr t Tragfähigkeit. Der schwerste Hafenkran ist ein 50 t-Kran. Zur Lagerung der Güter dienen Speicher. Ihre Gesamtaufnahmefähigkeit beträgt 1 500 000 t.

Im Abschnitt 5 wird die Organisation des Hafenbetriebes dargestellt. Die geschichtliche Entwicklung ist die Ursache dafür, daß im Hafen sich staatliche und private Betriebsführung nebeneinander befinden. Die erstere, jüngere, greift im Kaibetriebe Platz. Die betriebsführenden Verwaltungen sind die Kaiverwaltung und das Oberhafenamt. Die Kaiverwaltung beschäftigt rund 300 Beamte und Angestellte und je nach der Betriebslage 5000—6000 Arbeiter. Eine Anzahl von Kaischuppen ist an Speditionen verpachtet und wird von ihnen betrieben. Der Bau und die Unterhaltung der Hafen-, -Eisenbahn- und Verkehrsanlagen liegt der Wasserbaudirektion ob. Das Lagereigeschäft wird z. T. als gemischtwirtschaftliches Unternehmen, z. T. von Privaten betrieben. Zu erwähnen sind weiter die Schiffsmakler, d. s. die Vermittler in allen mit der Seeschiffahrt zusammenhängenden Geschäften, und die Stauereibetriebe, die Kornumstecher- und die Gewichtskontrollfirmen, endlich das Hafenverkehrsgewerbe, das insbesondere die Fährdampfer im Hafen betreibt. Alle diese Betriebszweige zusammen beschäftigen bis zu 22 300 Arbeitern. Zusammen mit den Industriearbeitern und den sonst noch im Hafen Beschäftigten ergibt sich somit eine Zahl von 70 000—80 000 Berufstätigen. Die Verteilung dieser Kräfte erfolgt durch eine besondere Organisation, in der Hauptsache durch den Hafenbetriebsverein, in dem die weitaus größte Zahl der Privatbetriebe zusammengeschlossen ist.

Abschnitt 6 schildert den Elbstrom von Hamburg bis zur Mündung.

Abschnitt 7 schildert den Hafen von Cuxhaven, der 103 km unterhalb Hamburgs gelegen ist. Er hat seine besondere Bedeutung als Anlegehafen für die großen Passagierdampfer, für die ein Hafenkopf von 400 m Länge und 22 m Breite zur Verfügung steht. Ferner findet sich dort der Fischereihafen und der Fischmarkt. Der Fischereihafen hat eine Länge von nahezu 1 km bei einer Breite von 75—150 m. An ihm befinden sich sechs Fischhallen, die für 140 Fischdampfer ausreichen. Zur Zeit ist die Cuxhavener Fischdampferflotte 106 Fahrzeuge stark. In der Nähe des Hafens findet sich die Fischindustrie mit ihren mannigfachen Anlagen aus. Der Betrieb des Fischmarktes liegt in den Händen einer Gesellschaft, deren sämtliche Geschäftsanteile im Staatseigentum stehen. 1926 kamen in Cuxhaven 104 Millionen Pfund Fische auf den Markt.

Der letzte Abschnitt bringt die wichtigsten statistischen Angaben über den Schiffs- und Warenverkehr, über die Flächen, Längen und Tiefen der Häfen und über die Hafenbauten.

Das Buch enthält Hafenpläne und eine Elbkarte. Außerdem erleichtert es das Verständnis durch 108 Bilder, die zum größeren Teil Wiedergaben photographischer Aufnahmen sind.

In den vorstehenden Zeilen konnte nur versucht werden, in großen Umrissen auf den reichen Inhalt des vortrefflichen Buches aufmerksam zu machen. Sein eingehendes Studium muß allen empfohlen werden, die sich mit den großen Verkehrs- und Wirtschaftsfragen Deutschlands zu beschäftigen haben. Insbesondere bietet es eine ausgezeichnete Grundlage zur Beurteilung aller Probleme, welche die zweckmäßige weitere Ausgestaltung des Hamburger Hafens zum Gegenstand haben mit dem Ziel, seine Entwicklung zum Wohl der deutschen Wirtschaft und im Dienste der Weltwirtschaft sicherzustellen. Kl.

— **Ingenieurbauten der Deutschen Reichsbahn,** herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelges. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1928. Preis gebunden 15 RM.

Das vorliegende Werk ist eine Bildsammlung von Ingenieurbauten älteren und neueren Datums, die sich durch ihre Größe, ihre Form, ihren Baustoff oder sonstige Besonderheiten auszeichnen. Vorangesetzt sind in dieser Sammlung zwei Eisenbahn- und Straßen-Schiffbrücken über den Rhein, und zwar diejenige bei Maxau, im Jahre 1864/65 erbaut, und diejenige bei Speyer aus dem Jahre 1872. Dann folgen Bilder von steinernen, diesen solche von eisernen Brücken und schließlich Abbildungen von Bahnhofshallen und Bahnsteigüberdachungen und von Wassertürmen.

Die 28 dargestellten Steinbrücken sind größtenteils Viadukte von mehreren 100 m Länge und beträchtlicher Höhe über der zu überspannenden Talsohle; zu den größten und gewaltigsten gehört die Göltzschtalbrücke bei Reichenbach (Vogtl.), die mit einer Gesamtlänge von 578 m und einer Höhe von 78 m in den Jahren 1846/51 erbaut worden ist. Von Steinviadukten der Nachkriegszeit sind die Bilder des Talübergangs bei Hornberg auf der Strecke Offenburg—Singen und der Warthevorflutbrücke bei Küstrin auf der Strecke Berlin—Schneidemühl in die Sammlung aufgenommen worden. Bei letzterer, aus Klinkergewölben und Pfeilern aus Beton mit Klinkerverblendung hergestellt, ist die Gestaltung der Ansichtsflächen beachtenswert.

Namentlich seit Einführung des Flußeisens ist für Brückenbauten dieser Baustoff immer mehr und mehr verwendet worden; demzufolge nimmt auch der Abschnitt über eiserne Brücken mehr als den halben Umfang des ganzen Werkes in Anspruch.

Als älteste der aus Schweißeisen hergestellten Brücken ist in dieser Sammlung die im Jahre 1861/63 erbaute Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Rhein bei Konstanz wiedergegeben. — Vom Jahre 1924 ab hat bekanntlich ein neuer Baustahl (St. 48) vielfach Verwendung gefunden. Das Werk enthält eine ganze Anzahl Abbildungen von Brücken aus St. 48, so z. B. diejenigen über den Rhein bei Wesel und bei Duisburg-Hochfeld, über die Ruhr bei Mülheim (Ruhr) und bei Kettwig, über die Elbe bei Hämerten, bei Hamburg, in Meißen und bei Wittenberg (die Überbauten der letzteren sind die ersten aus St. 48, die im Bereich der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen worden sind), weiter diejenigen über den Main bei Hanau und beim Hauptbahnhof Frankfurt (Main), über die Mosel bei Eller und bei Güls, über die Oder bei Küstrin, bei Stettin und bei Frankfurt (Oder) und außerdem andere über die Ems, die Havel, die Weser, den Lech.

Von Brücken aus Siliziumstahl sind dargestellt: 1. Die als erste in Siliziumstahl aus dem Bosshardt-Ofen im Bereich der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1927 ausgeführte Muldenbrücke bei Döbeln (Strecke Borsdorf—Coswig), 2. die als erste in Siliziumstahl aus dem Siemens-Martin-Ofen erbaute eingleisige Fachwerkbrücke aus dem Jahre 1927, die Dragebrücke bei Kreuz der Strecke Berlin—Schneidemühl, und 3. die Eisenbahnbrücke über die Weser bei Bremen-Dreye.

Hervorzuheben sind auch von den in diesem Werk wiedergegebenen Eisenbahnbrücken über Straßen die Sternbrücke in Altona, die Straßenunterführung am Südbahnhof Mainz und die Unterführung der Sonnen-Allee in Neukölln. Bei diesen kann man deutlich das Bestreben feststellen, Bauwerke zu schaffen, die sich dem Stadtbilde gut einfügen, schön wirken und sich dem Straßenverkehr in zweckmäßigster Weise auch durch gute Übersichtlichkeit anpassen.

Die Überführung der Rüttenscheider Straße am Bahnhof Essen-Rüttenscheid ist für den Brückenbauer deshalb interessant, weil bei dieser Zweigelenkrahmenbrücke der Horizontalschub durch Zugbänder aufgenommen wird, die unter den Gleisen liegen.

Die beweglichen Brücken sind in der Sammlung durch die Abbildungen von zwei Klapp- und zwei Drehbrücken vertreten, und zwar von der Eisenbahn-Klappbrücke über die Schlei bei Lindaunis (Strecke Kiel—Flensburg) und über die Ems bei Weener (Strecke Ihrhove—Neuschanz) und von der Eisenbahn-Drehbrücke über die Meiningen bei Bresewitz (Strecke Velgast—Prerow) und von der Reichsbahnbrücke über den Pregel in Königsberg (Pr.). Letztere ist eine zweigeschossige, viergleisige Eisenbahn- und Straßen-Drehbrücke mit Bahn oben und Straße unten.

Aus den 25 Abbildungen der Bahnsteighallen ist deutlich das Bestreben der Reichsbahn erkennbar, die Form und Ausbildung der Hallenkonstruktion aus Wirtschafts- und Zweckmäßigkeitsgründen künftighin den Erfordernissen besser anzupassen. Während die älteren Hallen wie z. B.

diejenigen auf dem Hauptbahnhof in Bremen und Frankfurt (Main) (beide in den achtziger Jahren aus Schweißeisen erbaut) und die Hallen des Hauptbahnhofs Dresden, des Bahnhofs Dresden-Neustadt und des Hauptbahnhofs Köln (diese in den neunziger Jahren aus Flußeisen errichtet) mit großer lichter Höhe aus Gitterwerk bestehen und nur wenige, nicht genügend wirksame Rauchabzugsöffnungen besitzen, haben die in den Jahren kurz vor dem Kriege erbauten Hallen wie in Hannover, Bad Homburg, Frankfurt (Main) — Ost und Süd —, Karlsruhe und andere mit Rücksicht auf die zweckmäßige Unterhaltung vollwandige Konstruktionen mit geringer lichter Höhe. Bei den neuesten Hallenkonstruktionen wie derjenigen des Bahnhofs Friedrichstraße und Alexanderplatz in Berlin ist außerdem auf eine ausreichende Zahl, günstige Lage und Größe von Rauchabzugsöffnungen und auf eine reichliche Beleuchtung durch Tageslicht besonderes Gewicht gelegt. — Die Verwendung von Holz zeigt das Bild der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs Stuttgart aus dem Jahre 1922, die Verwendung von Eisenbeton dasjenige der Querbahnsteighalle des Hauptbahnhofs Leipzig aus den Erbauungsjahren 1912/15. — Die Bilder der hölzernen Bahnsteigüberdachungen der Bahnhöfe Celle, Rheda (Westf.) und Königszelt sind beachtenswert. —

Zum Schluß müssen noch aus dieser Sammlung die zehn Abbildungen von Wassertürmen besonders hervorgehoben werden. In früheren Zeiten ist bekanntlich auf die architektonische Wirkung dieser Bauwerke zuwenig Gewicht gelegt worden. Deshalb sind auch nur Wassertürme aus den letzten zwei Jahrzehnten in dieses Werk aufgenommen worden. Die Vereinigung von zwei Behältern in einem Turm zeigen die Bilder der Wassertürme auf Bahnhof Neu-Bentschen und Hohenbudberg.

Diese Bildsammlung kennzeichnet in deutlicher Weise, wie Ingenieurbauten nicht nur zweckmäßig, sondern auch schön ausgeführt werden können. Dem Ingenieur wird das Buch als Nachschlagewerk recht gute Dienste leisten.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Anweisung für Mörtel und Beton. Berlin 1928.** Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geheftet 4 RM.

Weit mehr als ein — aus Ziegeln oder Werksteinen — gemauertes Bauwerk hängt ein Betonbauwerk in seiner Standfestigkeit und sonstigen Güte von Feinuntersuchungen bei Auswahl der Baumaterialien und Sorgfalt bei ihrer Verarbeitung auf der Baustelle ab; auch ist die Betonbautechnik noch neu, während die Maurertechnik eine jahrtausende alte Erfahrung hinter sich hat. Gewissenhafte Bauleitungen versäumen darum nicht, der sorgfältigen Ausführung von Betonbauwerken große Aufm samkeit zu widmen, und die Bauverwaltungen wie Wissenschaft und interessierte Industrie sind nicht geworden, die wissenschaftlichen und praktischen Erk nisse zu vertiefen, um eine allen Gesichtspunkten ge werdende Grundlage für die Ausführung zu schaffen. Untersuchungen umfassen hierbei fast von selbst n dem Beton auch den Mörtel; ist doch Beton selbst Art Mörtel, wie er ja auch von weitgehenden Sp reinigern die Bezeichnung Grobmörtel erhalten hat.

In den auf die Schaffung solcher Grundlagen ge teten Bestrebungen ist neuerdings die Deutsche Reichsb Gesellschaft mit einer bedeutsamen Veröffentlichung im September 1928 herausgegebenen Anweisung Mörtel und Beton auf den Plan getreten. Reichsbahn-Gesellschaft ist auf diesem Gebiet vornehm interessiert, weil der Eisenbahnbetrieb durch die Ersch rungen, die er bringt, besonders hohe Anforderunge die Güte der Bauwerke stellt. Aber auch außerhalb Grenzen der Reichsbahnverwaltung verdient die An sung weitgehende Beachtung. Die Anweisung ist von Reichsbahnverwaltung festgesetzt im Benehmen mit Ve tern des deutschen Betonvereins und der Wissenschaft. Schrift gibt, über den Rahmen der bisher schon bei der waltung vorhanden gewesenen einschlägigen Bestimmu hinausgehend, mehr als eine bloße Anweisung; sie örtert in wissenschaftlicher Darstellung knapp und erschöpfend alle Gesichtspunkte, die auf den Gebi Mörtel und Beton in Frage kommen. In drei Kap werden nacheinander die Bestandteile, der Mörtel Beton selbst und die Bauüberwachung behandelt. Anl und Tafeln unterrichten ausführlich über die Einzelu suchungen. Der Gebrauch der in ihrer gesamten An nung und dem vorzüglichen Druck sehr übersichtli Anweisung wird durch ein angehängtes Sachregister w erleichtert. Auch das beigefügte Schrifttum-Verzeic ist zu begrüßen. Zu wünschen bleibt, daß die Wichtig der in der Anweisung behandelten Dinge von allen ganen der Bauverwaltungen erkannt wird und nicht an unrichtiger Stelle geübte Sparsamkeit die Durch rung der Anweisung beeinträchtigt. Schneid

— **Hafraba.** Der Verein zur Vorbereitung der A straße Hansestädte—Frankfurt—Basel in Frankfurt (M gibt unter vorstehendem Namen monatlich ein Mitteilu blatt heraus, in dem auch über seine Arbeiten zur Verw lichung seiner Projekte Bericht erstattet werden wird. erste Nummer dieses Blattes ist zum 1. Oktober d. J. schienen und enthält u. a. einen Aufsatz „Verkehr und S lung im oberrheinischen Teilgebiet der Hafrabastraße“ Professor Dr. Tuckermann.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Heute verschied unerwartet infolge eines im Dienst erlittenen Unfalles

Reichsbahnrat

Herr Georg Hoffmann

Mit dem Dahingeschiedenen verlieren wir einen treuen Mitarbeiter, der sich durch hervorragende Eigenschaften des Geistes und Herzens ausgezeichnet hat.

In allen von ihm bekleideten Stellungen bei den Direktionen Saarbrücken und Frankfurt a. M. hat er sich durch seine Leistungen und sein offenes, warmherziges Wesen die größte Wertschätzung erworben. Auch im Kriege, den er beim Feldeisenbahndienst und der Truppe mitmachte, hat er sich als treuer, deutscher Mann bewährt.

Mitten aus einem, durch ernste Arbeit fürs Vaterland ausgefüllten Leben scheidet er von uns, sein Andenken aber wird in Ehren unter uns fortleben.

Frankfurt (Main), den 1. November 1928. (1222)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Tfv. 401. Reichsbahn-Gütertarif, A nahmetarif 6 für Steinkohlen u

Mit sofortiger Gültigkeit treten nachstehenden Änderungen und gänzungen in Kraft: Auf Seite 2 Tarifs ist im Abschnitt III als u Bestimmung unter 1 d nachzutrag

Im Verkehr mit Bahnhöfen Strecken (auch Kleinbahnstreck mit beschränktem Achsdruck wird Frachtberechnung das verladbare wicht zugrunde gelegt. Mindest sind aber 10 000 kg zu berechnen.

Auf Seite 6 des Tarifs ist in Bu stabenfolge unter IV B 1 der Ba hof Olbersdorf Oberdorf nachzutrag Der * bei Bahnhof Zittau und die gehörige Anmerkung sind zu st chen. (12

Essen, den 6. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Essen.

Am 4. November 1928 verschied in Arnsberg nach kurzer Krankheit der

Reichsbahnrat

Herr Christian Kraft

im Alter von 52 Jahren. Der Verstorbene hat fast 25 Jahre im Eisenbahndienst gestanden und der Reichsbahndirektion Elberfeld seit 1. August 1921 als Vorstand des Reichsbahnbetriebsamts in Arnsberg angehört.

Die Reichsbahn verliert in dem Verstorbenen einen besonders tüchtigen und bewährten Beamten, der sich durch seine vornehmen Charaktereigenschaften und sein liebenswürdiges Wesen die Wertschätzung seiner Vorgesetzten, Mitarbeiter und Untergebenen in reichem Maße erworben hat.

Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Elberfeld, den 5. November 1928. (1230)

Reichsbahndirektion Elberfeld
Der Präsident.

Durchfuhrausnahmetarif D 22, Verkehr Niederlande—Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

1. Im Warenverzeichnis des Abschnittes B (Seite 7) ist die Tarifstelle „Feld- und artenfrüchte, nicht besonders genannt" in „Feld- und Gartenfrüchte, auch gedocknet, nicht besonders genannt" abzuändern.

2. Im Stationsverzeichnis (Seite 8) ist die Station „Uden, Serie J" nachzutragen.

3. In den Frachtsatzzeigern 1a, 1b, und 2 (Seite 9, 10 und 11) sind folgende achtsätze nachzutragen:

Frachtsatzzeiger 1a.

Güter der Abteilung	Serie A 5 t	Serie A 10 t	Serie B 5 t	Serie B 10 t	Serie C 5 t	Serie C 10 t	Serie D 5 t	Serie D 10 t
3*)	247*)	162*)	269*)	182*)	301*)	216*)	310*)	227*)

Frachtsatzzeiger 1b.

Güter der Abteilung	Serie G 10 t	Serie G 15 t	Serie J 5 t	Serie J 10 t	Serie J 15 t	Serie K 5 t	Serie K 10 t	Serie L 5 t	Serie L 10 t
2	—	—	—	406	381	—	—	—	—
3*)	—	—	370*)	276*)	—	319*)	254*)	344*)	275*)
28	186	179	—	—	—	—	—	—	—

*) Die mit *) bezeichneten Frachtsätze finden nur für Fleisch der Abteilung 3 im Versand nach lien Anwendung.

4. Frachtsatzzeiger 2.

ei dem Übergang Friedrichshafen sind in der Abteilung 1 Serie A und C die 10 t tze „41" in „410" und „48" in „488" abzuändern. (1210)

Köln, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

---

eutsch-Tschechoslowakischer Güterrkehr (Kohlenverkehr von ober- d niederschlesischen Gewinnungsstätten), Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 10. November 28 werden in der laufenden Numer 23 (Zaborze) die Schnittfrachtze 1 teilweise um 8 Heller ermägt. Näheres durch Reichsbahntarifzeiger. (1211)

Dresden, den 27. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

---

urchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. rkehr Deutsche Seehäfen—Österich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 8. November 28 werden Schneeschleudermaschin in Abteilung 73 aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifzeiger. (1224)

Altona, den 2. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch — dänischer Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 2.

Am 23. November 1928 sind die deutschen Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs 21 für Butter um 11 % erhöht worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1220)

Altona, den 1. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1b, Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 8. November 1928 bzw. 8. Januar 1929 treten bei einigen Privatbahnen eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 8. November erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1228)

Berlin, den 3. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II Heft 2.

Am 5. November 1928 tritt Ausnahmetarif 25 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der deutschen Klasse D von der Tschechoslowakei zur Durchfuhr durch Deutschland in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1212)

Altona, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil V.

Die nächsten Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger enthalten eine Bekanntmachung über verschiedene Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, die im Tarif, Teil V durchgeführt worden sind. (1213)

München, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1928 werden im Ausnahmetarif 7 a (Eisenerz usw.) die Einzelfrachtsätze auf Seite 20 des Nachtrags 4 durch neue ersetzt. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 10. Januar 1929 ab. (1214)

Essen, den 2. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1928 wird im Ausnahmetarif 35 a (Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr) unter Ziffer 1 des Abschnitts Geltungsbereich der Bahnhof Bramow als Versandbahnhof nachgetragen. (1215)

Berlin, den 31. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1928 wird die Anmerkung bei der Ladestelle Trebnitz b. Merseburg ergänzt. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1217)

Berlin, den 31. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1928 wird im Ausnahmetarif 35 a (Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr) das Warenverzeichnis geändert und ergänzt. (1218)

Berlin, den 31. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch—schwedisch—norwegischer Güterverkehr.

Am 8. November 1928 tritt Ausnahmetarif 30 für Heu von Schweden über Trälleborg—Saßnitz nach der Tschechoslowakei in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1223)

Altona, den 2. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordisch—schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. November 1928 tritt ein Tarif für Beförderung von sauren Südfrüchten von Genève—Cornavin transit nach Dänemark, Schweden und Norwegen durch Deutschland in Kraft. Näheres durch das Gütertarifbüro der Reichsbahndirektion Altona.

Altona, den 2. November 1928. (1225)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 8 November 1928 wird im Verkehr zwischen den Bahnhöfen Bad Polzin und Hamburg L. B. eine direkte Tarifentfernung von 492 km eingeführt. (1226)

Berlin, den 2. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr für die früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1929 wird die Entfernung Sallgast—Bad Berka berichtigt. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1227)

Berlin, den 2. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ic, Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 8. November 1928 werden die Bestimmungen bei Königsberg (Pr.) geändert. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarifanzeiger. (1229)

Berlin, den 3. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 92 für Butter im Verkehr Dänemark—Schweiz.

Ab 23. November 1928 werden die Frachtsätze dieses Tarifs erhöht. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 1. November 1928. (1219)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wird das Heft C I b neu herausgegeben. Erhöhungen treten, soweit nicht im Tarif ein früherer Zeitpunkt bekanntgegeben ist, mit dem 1. Januar 1929 in Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt.

Der Tarif enthält die seit dem 1. April 1928 durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger hierzu veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen. In Ziffer 4 der Vorbemerkungen (Seite 3) wurde außerdem zur Beseitigung von Zweifeln bei der Berechnung der Zuschlagsfrachten für Stückgutsendungen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, für bestimmte Güter und Ausnahmetarife, für die keine besonderen Zuschlagsfrachten im Tarif vorgesehen sind, eine Ergänzung zur bisherigen Bestimmung aufgenommen. Gleichzeitig wurden die einschlägigen, bei einzelnen Bahnen vorhandenen Bemerkungen gestrichen. Im Zusammenhang damit wurde die Spaltenanordnung im allgemeinen Kopf entsprechend vereinfacht. Der Tarif kann bei den bekannten Abgabestellen zum Preise von 1,40 RM bezogen werden.

Gleichzeitig werden die Zuschlagsfrachten bei der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ermäßigt. (1208)

Berlin, den 29. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c, Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wird das Heft C Ic neu herausgegeben. Soweit im Tarif ein späterer Zeitpunkt angegeben ist, gilt dieser. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt. Der Tarif enthält die seit dem 1. Januar 1928 durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger hierzu veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen. Außerdem wurde die Spaltenordnung im allgemeinen Kopf durchweg dem Gebührenzeiger des Reichsbahn-Gütertarifs Heft A angepaßt, wobei bei den Bahnhöfen und Ladestellen, bei denen Gebühren für die erweiterten Abstufungen nicht vorgesehen sind, die Gebühren für das Ladegewicht über 15 t dreimal übernommen wurden. Der Tarif kann bei den bekannten Abgabestellen zum Preise von 90 Rpf bezogen werden. Gleichzeitig wird bei Breslau Viehhof die Überfuhrgebühr für Kohlen von 70 auf 65 Rpf für den Wagen ermäßigt. (1209)

Berlin, den 29. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den I nen- und Wechselverkehr der fri ren Preußisch-Hessischen usw. Sta und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Novem 1928 wird das Teilheft B II 34 u Berücksichtigung der bereits ersc nenen Nachträge 1—33 neu her gegeben. Preis 2,90 RM. (12

Berlin, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Novem 1928 erhält der Abschnitt lfd. Nr. — Hohenzollerische Landesbahn eine neue Fassung. (12

Berlin, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Ba hofstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Novem 1928 wird die Güternebenste Locken eröffnet. Näheres enthält am 1. November 1928 erscheine Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (12

Berlin, den 27. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 5. Novem 1928 wird eine Anzahl von Bahöfen als Versandbahnhöfe in Ausnahmetarif 11 m für Baumw abfälle usw. zum Düngen be Weinbau im Deutschen Reich bezogen. (12

Berlin, den 30. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. Novemb 1928 wird der Bahnhof Krefeld-Li als Empfangsbahnhof in den A nahmetarif 16 d für frischen Kohl ei bezogen. Näheres durch Reichsbah tarifanzeiger. (122

Altona, den 1. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 64.

Mit Gültigkeit vom 5. Novemb 1928 tritt der Ausnahmetarif K 64 f Papier und Pappe in Kraft. (121

Berlin, den 31. Oktober 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berl

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 46 Berlin, den 15. November 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

ie einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Transportkomitees zum IÜG. und IÜP.

Jahre deutscher Verkehrsarbeit an den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

usammenarbeit von Weinspediteuren mit der Deutschen Reichsbahn.

arifreform bei den Österreichischen Bundesbahnen.

ur Verbreitung der eisernen und hölzernen Eisenbahnschwellen in Deutschland.

ie Lage der französischen Eisenbahnen.

achrichten.

Deutschland: Zuständigkeit für Ansprüche aus dem Frachtvertrage. — Fährbootverkehr Deutschland—England über Zeebrügge—Harwich. — Der Unterrichts- und Bildungsausschuß der Deutschen Reichsbahn. — Ein neuartiger Bahnsteigkarten-Automat. — Das Diwiv im Jahre 1927.

Österreich: Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen. — Der Güterverkehr auf der österreichischen Donaustrecke 1927.

Ungarn: Die finanzielle Lage der Eisenbahnen im September. — Direkte Schnellzugsverbindung zwischen Budapest und der Riviera. — Die Behandlung ehemals ungarischer Eisenbahnobligationen in den Nachfolgestaaten.

Niederlande: Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen im September 1928. — Der niederländische Außenhandel in den ersten neun Monaten 1928. — Die Eröffnung der ersten Eisenbahnerkantine in Holland. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Wiederaufnahme der Schiffsverbindung Kiel—Korsör? — Herabsetzung der schwedischen Gütertarife. — Die Bahn Joensuu—Outokumpu in Finnland. — Zur Ausdehnung der polnischen Tarife und Beförderungsvorschriften auf das Gebiet der Freien Stadt Danzig. — Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnlinie Czersk—Berent. — Für den Durchgangsverkehr durch Rußland verbotene Waren. — Englische Wagenlieferungen an die Russischen Staatsbahnen. — Eröffnung der ersten Schwebebahn in der Tschechoslowakei. — Schlafwagen dritter Klasse auf tschechoslowakischen Strecken. — Kohlenverbrauch der tschechoslowakischen Eisenbahnen. — Neue Schnellzugsverbindungen zwischen der Tschechoslowakei und Wien. — Amortisierung der Nordbahnaktien. — Verkehrswerbung für den südslawischen Hafen Susak. — Eröffnung einer Schleppbahn im Eisernen Tor. — Der Halbjahresausweis der Rumänischen Staatsbahnen. — Verkehrsverbesserungen in Rumänien. — Neue Eisenbahnlinie auf dem Balkan. — Ein französisches Güterkursbuch. — Pilgerverkehr von Irland nach Frankreich. — Behälterverkehr zwischen Frankreich und England. — Niedrigere Tarife für Erzeugnisse der englischen Landwirtschaft. — Das größte Rolltreppensystem der Welt.

Fremde Erdteile: Tarife der Ussurijsk-Eisenbahn. — Der Kampf um die Chinesische Ostbahn. — Schienenauswechslung bei der Chinesischen Ostbahn. — Ägyptens Verkehrsprogramm. — Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen. — Selbsttätige Signale und Lokomotiven in den Vereinigten Staaten. — Die Elektrisierung der Vorortbahnen von Chicago. — Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadt- und Vorortbahn in Sidney (Australien).

Wasserverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Transportkomitees zum IÜG. und IÜP.

Von Geheimrat E. Schmidt, Bern.

Das internationale Transportkomitee hat mit dem Inkrafttreten der beiden neuen internationalen Übereinkommen vom 23. Oktober 1924 (IÜG. und IÜP.) die von ihm zu diesen Übereinkommen beschlossenen einheitlichen Zusatzbestimmungen herausgegeben.

Zu deren Vorgeschichte ist folgendes zu bemerken:

Schon im April 1924, also noch vor der diplomatischen Unterzeichnung der beiden Übereinkommen, traten in Locarno zwei Unterausschüsse des internationalen Transportkomitees zusammen, die sich mit der Beratung der durch die geschäftsführende Verwaltung, die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, den Komiteemitgliedern zugestellten Entwürfe einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den beiden neuen internationalen Übereinkommen sowie der zu diesen Entwürfen gestellten Abänderungs- und Ergänzungsanträge zu befassen hatte.

Diese Unterausschüsse stellten Entwürfe der Zusatzbestimmungen auf, die der in Oslo (Kristiania) im Juni 1924 abgehaltenen Sitzung des internationalen Transportkomitees unterbreitet wurden. Hier wurden sie eingehend durchberaten und der festgesetzte Wortlaut dann als Anlage der Niederschrift beigegeben. Die Entwicklung war aber noch nicht abgeschlossen. Auch die folgenden Sitzungen des Transportkomitees Prag (1925), München (1926) und Dubrovnik (1927) sowie auch Unterausschüsse mußten sich noch mit mehreren Ergänzungs- und Abänderungsvorschlägen, die nachher noch gemacht wurden, befassen.

Das Ergebnis der Beratungen ist der Text der nunmehr veröffentlichten einheitlichen Zusatzbestimmungen zum IÜG. und IÜP., deren französischer Titel jetzt „dispositions" complémentaires uniformes gegen bisher (zum IÜ.) „conditions" lautet.

Was den Inhalt der einheitlichen Zusatzbestimmungen anlangt, so ist zu den zum IÜG. beschlossenen folgendes zu bemerken:

Es bestanden bisher zu 21 Artikeln des IÜ. einheitliche Zusatzbestimmungen, und es sind nun solche zu 22 Artikeln des IÜG. (Art. 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 28, 33, 35, 39, 40 und 56) beschlossen. Die Bedeutung und der Umfang der zum IÜG. beschlossenen Zusatzbestimmungen ist aber geringer als früher. Der Grund hierfür liegt darin, daß ein großer Teil des Inhalts der bisherigen einheitlichen Zusatzbestimmungen in das IÜG. selbst eingearbeitet ist. Solche, nun eingearbeitete, Zusatzbestimmungen enthalten vor allem die Artikel 11 (Lieferfristen), 12 (Verpackung), 17 (Zahlung der Fracht), 19 (Nachnahmen), 21 und 22 (Nachträgliche Verfügungen) und 23 (Beförderungshindernisse) des IÜG. Naturgemäß mußten demgemäß die einheitlichen Zusatzbestimmungen, die, solange das IÜ. galt, diese Fragen behandelten, entsprechend gekürzt werden. Auch das Ausscheiden des Kostbarkeitsbegriffs aus dem IÜG. veranlaßte Abstriche an den Zusatzbestimmungen.

Die einzigen Zusatzbestimmungen von größerem Umfang sind die zu Art. 6 IÜG. (Inhalt und Form des Frachtbriefs) gegebenen. In ihnen ist in sehr zweckmäßiger Weise unter anderem auch eine Bestimmung über die Größe des Frachtbriefs enthalten: er muß in seiner Größe der der Anlage II des Übereinkommens entsprechen.

Hinsichtlich der einheitlichen Zusatzbestimmungen zum IÜP. stand das internationale Transportkomitee vor einer neuen Aufgabe. Es hat sie durch die Herausgabe von Zusatzbestimmungen zu 12 Artikeln (Art. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19, 20, 22 und 26) des IÜP. gelöst. Die meisten dieser Artikel sind im Titel II des IÜP. (Beförderungsvertrag) enthalten, nämlich 8 der angegebenen 12. Tatsächlich ist gerade in diesem Abschnitt des IÜP. den Tarifen und Vereinbarungen der Eisenbahnen ein weites Feld offen gelassen, und es ist im Übereinkommen nur ein gewisser Rahmen gegeben. Es sind in den einheitlichen Zusatzbestimmungen Vorschriften über die Fahrausweise, ihre Form und Behandlung und die aus ihnen folgenden Rechte über Platzbelegung, über Handgepäcksfragen (allerdings noch nicht erschöpfende) enthalten. Zwei Zusatzbestimmungen behandeln Gepäcksfragen, wobei besonders auf eine für den Reisenden wichtige Vorschrift hingewiesen werden soll, daß der Reisende beim Empfang des Gepäckscheines sich zu überzeugen hat, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist. Angenehm wird der Reisende die Vorschrift empfinden, daß sowohl auf den Fahrausweisen als auf den Gepäckscheinen andere Aufdrucke als dienstlichen Zwecken nicht gemacht werden dürfen. Dann sind doch wenigstens diese Ausweise der den Reiseverkehr durch ihr Übermaß störenden Reklame entzogen. Zwei Zusatzbestimmungen regeln die Frage der Zugsbenutzung und der Rückerstattungen (zu Art. 22 und 26 IÜP.).

Es möchte vielleicht den Anschein haben, als ob für das IÜP., in dem viele Fragen offen gelassen sind und häufig auf die Tarife und die Vereinbarung der Eisenbahnen verwiesen ist, zuwenig Zusatzbestimmungen erlassen worden sind. Es darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß auch für den Erlaß von Zusatzbestimmungen das IÜP. Neuland ist, das nur zögernd betreten werden kann — es wurde sogar die Frage aufgeworfen, ob überhaupt, ehe praktische Erfahrungen und Bedürfnisse vorlägen, zweckmäßig sei, für das IÜP. Zusatzbestimmungen aufzustellen — und daß andererseits, wie die Verhandlungen der letzten Konferenz des internationalen Transportkomitees in Budapest 1928 zeigten, die Aufstellung einheitlicher Zusatzbestimmungen zum IÜP. noch keineswegs als abgeschlossen, auch nicht vorläufig angesehen, sondern daß ständig an ihnen, je nach Erfahrung und Anregung, weitergearbeitet wird.

— **Mittelpuffer-Steifkupplungen und Eisenbahnunfälle.** Über die Kletterschutzwirkung von Mittelpuffer-Steifkupplungen verbreitet sich Dr. Ing. Paap, Berlin, in „Glasers Annalen“ vom 15. September d. J. Er verweist auf die folgenschweren Eisenbahnunfälle, bei denen durch das Aufklettern der Fahrzeuge die Wagenkästen zertrümmert wurden und geht auf die Zusammenhänge zwischen den Eisenbahnkatastrophen und der Kupplungsfrage ein. Hierbei finden die im Gange befindlichen Bestrebungen Erwähnung, für die Schraubenkupplung etwas besseres zu finden und somit auch die Gefahr zu beseitigen, die dem Eisenbahnpersonal durch die Seitenpuffer immer wieder droht. Es wird an die Einführung der selbsttätigen Scharfenberg-Kupplung erinnert, mit der z. B. die Deutsche Reichsbahn die neuen Wagen der Berliner Stadt- und Vorortbahnen bei Einführung des elektrischen Betriebes hat ausrüsten lassen. Auch die Wagen der Blankenese-Ohlsdorfer Bahn und ebenso die Großgüterwagen der Reichsbahn sind bekanntlich mit selbsttätiger Scharfenberg-Kupplung versehen worden; ebenso ist diese Kupplung auf der Berliner und Hamburger Hochbahn endgültig zur Einführung gelangt. Da die selbsttätige Scharfenberg-Kupplung bekanntlich eine Mittelpuffer-Steifkupplung ist, bildet sie — nach der Quelle — eine Abwehr gegen die verheerenden Folgen, die bei Eisenbahnzusammenstößen infolge des Aufkletterns der Fahrzeuge auftreten müssen. Angenommen, bei Wagen mit Schraubenkupplung kommt der vordere Teil dez Zuges durch Entgleisung oder Zusammenstoß zum Stillstand, so jagt der hintere Zugteil in den vorderen Zugteil hinein; die Wagenkästen werden zusammengeschoben und unter der Wucht des Anpralls mehr oder weniger zerstört. Wie gelingt anderseits ein solcher Unfall bei Verwendung einer Mittelpuffer-Steifkupplung verlaufen kann, und wie vorzüglichen Kletterschutz diese Einrichtung verbürgt, ist an Hand von drei Beispielen aus der Praxis unter Beigabe recht aufschlußreicher Bilder erklärt. Es handelt sich um den Verlauf einer Entgleisung, die im Jahre 1913 bei der Flensburger Kreisbahnen stattfand, ferner um einen Zusammenstoß auf der Hamburger Hochbahn und auf der Berliner Stadtbahn.

Paap schlußfolgert folgendermaßen: Es kann als erwiesen gelten, daß durch eine Mittelpuffer-Steifkupplung bei Unfällen die Zerstörungskräfte in sehr weitgehendem Maße unschädlich gemacht werden. Damit werden auch die Folgen der Eisenbahnkatastrophen gemildert und Leben und Gesundheit der Reisenden wirkungsvoll geschützt. In folgedessen gewinnen die Bestrebungen, selbsttätige Mittelpuffer-Steifkupplungen bei den Eisenbahnen einzuführen auch für die Allgemeinheit ihre besondere Bedeutung. Neben dem sozialen Schutz für das Rangierpersonal erscheint als zweiter wichtiger Faktor der Schutz der Reisenden gegen Unfall und Tod. Der Verfasser hofft auf den erwähnten Gründen auf weitere Einführung der Mittelpuffer-Steifkupplung.

M.

48 Jahre deutscher Verkehrsarbeit an den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Von **O. Föhlinger**-Frankfurt (Main).

Als vor 10 Jahren, im November 1918, die Franzosen f Grund des Waffenstillstandsvertrages das ehemalige ichsland Elsaß-Lothringen besetzten, konnten sie eines r bestausgebauten und verkehrsdichsten Eisenbahnnetze des europäischen stlandes übernehmen. Da, abgesehen von einem inen im nächsten Wirkungsbereich der Festung Belfort legenen Teile der Südvogesen, in den mehr als vier hren des Weltkrieges kein feindlicher Soldat das Land reten hatte, waren die Bahnen von allen unmittelbaren iegseinwirkungen verschont geblieben. Ein trefflich gemltes Heer von Beamten und Arbeitern, das während r harten Kriegsjahre und der durch den Waffenstillndsvertrag vorgesehenen Übergangszeit von vielen maten in treuer Pflichterfüllung ausgeharrt hatte, überb ein Eisenbahnnetz, das in allen seinen Teilen, den hnischen, Betriebs- und Verkehrseinrichtungen, von einer sterhaften Verwaltung Zeugnis ablegte. Unter der tatäftigen Leitung dieser Verwaltung, die deutsche beitstüchtigkeit und Organisationsfähigkeit in dem westhen Grenzlande verkörperte, waren die elsaß-lothrinschen Bahnen zum Segen ihres Landes und der ganzen utschen Volkswirtschaft einer geradezu beispiellosen twickelung entgegengeführt worden, die der Weltkrieg unterbrach.

Diese Entwickelung war zugleich das Ergebnis einer ihe von günstigen Umständen, die teils in der Natur s Landes, teils in der wirtschaftlichen und politischen andlung begründet waren, die Elsaß-Lothringen durch inen Anschluß an Deutschland erfuhr. Inmitten der iden ersten Kulturstaaten des Festlandes, an der alten irtschafts- und Kulturstraße des Rheines in gleicher ntfernung zwischen Nordsee und Mittelländischem Meer legen, umgeben von mehreren wirtschaftlich hochentckelten Ländern, die in Gütererzeugung und -verbrauch Kohlen, Erze, Südfrüchte, landwirtschaftliche Erzeugnisse) feinander angewiesen sind, erfreut sich Elsaß-othringen der denkbar günstigsten wirtshaftsgeographischen Lage. Hierzu kommt e Fruchtbarkeit des zum großen Teile in der gesegneten einebene gelegenen Elsasses, das die meisten landwirtshaftlichen Erzeugnisse der gemäßigten Zone und an tzbringenden Handelsgewächsen namentlich Getreide, nf, Hopfen, Tabak, Gemüse, Obst und vor allem Wein rvorbringt, der in den besten Jahren zuletzt einen jährhen Ertrag von über einer Million Hektolitern zu 30 bis Millionen Mark lieferte. Ferner der Reichtum des ndes, insbesondere Lothringens, an Kohlen, Erzen und nstigen Bodenschätzen, zu denen die mehrere Jahre vor m Kriege neu entdeckten sehr gehaltreichen Kalilager einer Ausdehnung von über 200 Quadratkilometern men. Schon früher hatte sich in Elsaß-Lothringen ein ger Gewerbefleiß entwickelt. Von Weltruf war die seit m Anfang des vorigen Jahrhunderts im Anschluß an die nzösische Volkswirtschaft emporgeblühte elsässische xtil-Industrie, die unter der deutschen Herrschaft immer hr gefördert wurde und zuletzt etwa 200 Betriebe zählte it 75 000 Arbeitern, 3 Millionen Spindeln, einem jährhen Empfang von 100 000 Tonnen Rohbaumwolle und nem Versand von 80 000 Tonnen Geweben. Daneben sind ßer den zahlreichen Färbereien, Bleichereien, Stoffdruckereien, vor allem die leistungsfähige Maschinenbau- und die alteingesessene Glasindustrie des Elsaß zu erwähnen.

Bei alledem zeigte die Wirtschaftskultur Elsaß-Lothringens vor 1870 ähnlich wie die Frankreichs doch einen vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter. Erst der Anschluß an das deutsche Wirtschaftsgebiet, das in den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkrieg einen ungeheuren Aufschwung erlebte, führte auch Elsaß-Lothringen seiner wirtschaftlichen Blüte entgegen. Mit der gewaltigen Entwickelung des Bergbaues und der Eisenindustrie ist das Land unter dem Zustrom deutschen Kapitals und Arbeitsfleißes zu einem der ersten Industriegebiete des europäischen Festlandes geworden. Hochöfen und Stahlwerke, deren Schornsteine stracks in den Himmel stießen und deren farbige Glut die Nächte erhellte und belebte, wuchsen im Lande empor. 30 000 Personen wurden vor dem Weltkriege in der Eisenindustrie beschäftigt, für 136 Mill. Mark Roherzeugnisse — gegen 23 Mill. i. J. 1872 — verarbeitet. Der Gesamtwert der Bergwerksförderung Elsaß-Lothringens betrug 1912 etwa 96 Mill. Mark gegen 5½ Mill. i. J. 1872. Auch die Einfügung Elsaß-Lothringens in den politischen Organismus des Deutschen Reiches trug großen Anteil an der Entwickelung des Landes. Aus seiner früheren provinziellen Unselbständigkeit befreit, spielte es nun in der Reihe der deutschen Einzelländer eine gewichtige politische Rolle. Straßburg stieg zur bedeutendsten Stadt Südwestdeutschlands empor und wurde in die Reihe der rheinischen Hafen- und Handelsstädte Düsseldorf, Köln, Mainz-Frankfurt, Mannheim und Basel eingereiht. Nun erst konnte das Land voll teilnehmen an dem gewaltigen Verkehr des Rheines, dem Verkehr zwischen Belgien—Holland—Norddeutschland und Schweiz—Italien, zwischen England—Frankreich und Süddeutschland—Österreich—Ungarn und dem Fernen Osten. Der Aufschwung, den der elsaß-lothringische Großhandel unter diesen Verhältnissen erfuhr, erhellt daraus, daß der Geldumsatz der drei Reichsbank-Hauptstellen des Landes von 842 Millionen Mark im Jahre 1872 auf 8,2 Milliarden im Jahre 1912, die Warenausfuhr auf der Eisenbahn von ½ Million Tonnen (1884) auf 14 Millionen i. J. 1911, die Einfuhr von 2 Mill. auf 9 Mill. stieg (ohne die Sendungen unter 500 kg zu rechnen).

Alle diese naturgegebenen und durch die geschichtlich-politische Entwickelung des Landes neu erwachten wirtschaftlichen Kräfte nach Möglichkeit gefördert und für den Eisenbahnverkehr nutzbar gemacht zu haben, ist das Verdienst der deutschen Verwaltung. Als sie im Jahre 1870 das Land besetzte, fand sie die Bahnen in einem durch den Krieg zerstörten und von allen Betriebsmitteln fast entblößten Zustande vor. Die am 9. Dezember 1871 eingesetzte Generaldirektion hatte mit den allergrößten Schwierigkeiten zu kämpfen, um die Bahnen wieder in betriebstüchtigen Stand zu versetzen, die notwendigen Lokomotiven und Wagen zu beschaffen und endlich ein brauchbares Heer von Beamten und Arbeitern anzuwerben. Die weitere Sorge galt dem Ausbau des Bahnnetzes, der Herstellung besserer innerer Verbindungen und neuer Anschlüsse an Deutschland. Wie die deutsche Verwaltung unter dem Vorsitz ihres ersten Generaldirektors Mebes

und der späteren Präsidenten Wackerzapp, Schmidt, Fritsch und Bodenstein, deren Namen in die Tafeln der Eisenbahngeschichte Elsaß-Lothringens für immer eingegraben sind, dieser großen Aufgabe im Laufe der 48 Jahre gerecht wurde, ist in dem Aufsatze des Verfassers über die „Deutsche Eisenbahnbaupolitik im ehemaligen Reichsland Elsaß-Lothringen" in Nr. 20 von 1927 dieser Zeitung in großen Zügen darzustellen versucht worden. Im Anschluß daran sei hier noch des am 15. September 1884 seiner Bestimmung übergebenen neuen Hauptbahnhofes von Straßburg gedacht. Dieser mächtige Bahnhofsbau von ernster repräsentativer Wirkung schließt mit den beiden weit vorspringenden Flügeln des Verwaltungsgebäudes die eine Seite des großen halbkreisförmigen Bahnhofsplatzes ein, von dem aus mehrere Straßenzüge in den Mittelpunkt der Stadt und an deren Peripherie führen. Als lebendiger Zeuge deutscher Verkehrsarbeit grüßt er alle ehemaligen Elsaß-Lothringer und insbesondere die früheren reichsländischen Eisenbahner, wenn sie die alte Heimat aufsuchen, um die drängenden Bilder der Erinnerung wieder aufleben zu lassen.

Die Verkehrsaufgabe, die die deutsche Verwaltung in Elsaß-Lothringen zu erfüllen hatte, war im Anfang, da Handel, Gewerbe und Verkehr schwer daniederlagen, nicht leicht. Zunächst galt es, nach einer Übergangszeit der Zollerleichterungen mit Frankreich, den Verkehr den neuen Verhältnissen anzupassen. Der Anschluß an das deutsche Wirtschafts- und Zollgebiet vollzog sich indessen überraschend schnell. Der neu eingeführte vereinigte Wagenraum- und Gewichtstarif und die bald geschaffenen südwest-, nordwest- und mitteldeutschen Verkehrsverbände förderten die Entwickelung. Im Jahre 1872 wurden auf der Reichsbahn 84 Millionen Zentner Güter und 8 413 640 Personen befördert. Die völlige Umstellung des Verkehrs auf die neuen Wirtschaftsbeziehungen zeigt sich am deutlichsten darin, daß im Jahre 1877/78 das Verhältnis der beförderten Gütermassen in den direkten, namentlich deutschen Verkehren zu denen des Binnenverkehrs 64 zu 36 % gegen 34 zu 66 % im Jahre 1872 betrug. In rascher Folge entstanden direkte Tarife mit außerdeutschen Bahnen, besondere Tarife zur Förderung des Kohlenverkehrs von der Pfalz, der Saar und Ruhr und von Belgien. Das Jahr 1877 brachte die allgemeine Einführung des Reformtarifs, einer Vereinigung des Wagenraum- und Wertklassensystems, der der außerordentlichen Verschiedenheit und Unübersichtlichkeit der deutschen Gütertarife ein Ende machte. Im Jahre 1874 wurde in Elsaß-Lothringen zur Beratung gemeinsamer Verkehrsangelegenheiten der Eisenbahn u des Handelsstandes ein Eisenbahnausschuß eingerich der später für die übrigen deutschen Bahnen vorbild wurde.

Nach der Überwindung des allgemeinen Wirtscha niederganges in den Jahren 1873 bis 1878 nahm der V kehr der elsaß-lothringischen Bahnen einen raschen A schwung, der durch die Bismarcksche Wirtschafts- u Zollpolitik von 1879 und die Eröffnung der Gotthardb im Jahre 1882, zu deren Bau Deutschland 30 Mill. Fran beigetragen hatte, sehr begünstigt wurde. Inzwischen v die Gesamtbetriebslänge des Reichsbahnnet von 768 km im Jahre 1871 auf 1462 km im Jahre 1883 also etwa auf die doppelte Länge angewachsen. Währ der Wettbewerb des elsaß-lothringischen Kanalverkeh der infolge erheblicher Verbesserungen an diesen Was straßen zwischen 1881 und 1887 von 118 auf 173 Mill. T nenkilometer gestiegen war, sich im Eisenbahnverk stark fühlbar machte, übte die Eröffnung der neuen Rhe schiffahrt zwischen Mannheim und Straßburg im Jahre 1 einen sehr fördernden Einfluß auf ihn aus. Im Straßbur Rheinhafen stieg z. B. der Güterverkehr von 38 000 t Jahre 1892 auf 1 650 000 t im Jahre 1912, wovon die Hä (hauptsächlich Kohlen, Getreide, Rohstoffe) dem U schlagsverkehr der Eisenbahn zufiel.

Im Jahre 1912 wurden auf der Reichsbahn in Els Lothringen 55½ Millionen Personen und 46 Millionen T nen Güter befördert, wovon auf Steinkohlen, Koks, Eis erze, Roheisen, Steine und Rohstoffe 65 % mit mehr der Hälfte der Gesamteinnahme entfielen. Mit ih Jahreseinnahme von 155 Millionen Mark (49 Mill. Üb schuß) hatten die Reichsbahnen 1912 den höchsten k metrischen Ertrag und den dichtesten Güterverkehr un allen Bahnen des Festlandes. 1986 km Bahnen und 48 Jal Verkehrsarbeit sind dem Deutschen Reiche verloren gangen.

Schlußanmerkung: Die Literatur über Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist von verhältnismäßig ringem Umfang. An ausführlicheren Darstellungen komn nur in Betracht die „Geschichte der Eisenbahnen in Els Lothringen und ihres Transportverkehres" von O. Föhl ger 1897, „Deutsche Eisenbahnbaupolitik in Elsaß-Lo ringen" von Dr. Strauß, 1927, und eine kurz vor d Kriege (1913) in der Zeitung des Vereins DEV. S. 685 701 ff. erschienene umfassende Darstellung über die Eis bahnen, Wasserstraßen und Wirtschaftsverhältnisse Elsaß-Lothringen von Oberregierungsrat Wulff. Nach d Kriege sind mehrere Doktor-Dissertationen über Rech fragen des Versailler Vertrages usw. erschienen.

Bücherschau.

— **Der Reichsangestellten-Tarif-Vertrag** (R. A. T.), nach sachlichen Gesichtspunkten zusammengefaßt und für den Dienstgebrauch erläutert von Karl Bergau, Ministerialamtmann im Reichswehrministerium (Heer). Verlag: Georg Bath, Berlin SW 61.

Die vorliegende Darstellung hat die verstreuten Bestimmungen, die für die Dienstverhältnisse und Dienstbezüge der Angestellten in den Reichsdienststellen maßgebend sind, dem Gegenstande nach zusammengefaßt und sie nach Möglichkeit in dem amtlich bekanntgegebenen Wortlaute wiedergegeben. Jeder Reichsangestellte kann sich hiernach leicht über seine dienstlichen Verhältnisse, seine rechtlichen und geldlichen Ansprüche usw. unterrichten. Das Büchlein wird dem Reichsangestellten willkommen sein.
W.

— **Einführung in die Kartenlehre** (Kartennetze) v L. Balser, Oberstudienrat an der Liebig-Oberrealschu in Darmstadt. Mit 40 Figuren im Text. Preis: Kartonni 1,20 RM. Mathematisch-Physikalische Bibliothek. Hera gegeben von W. Lietzmann und A. Witting. 1928. Leip und Berlin. Verlag und Druck von B. G. Teubner.

Das vorliegende Bändchen beschränkt sich auf das, w dazu gehört, in das Wesen der Kartennetze einzudring und die in den Schulatlanten verwendeten Entwürfe zu v stehen. Die Ausführungen sind allgemein verständlich u wird aus ihnen jeder, der mit dem Gegenstande zu t hat, Nutzen ziehen. Zweckmäßig wird das Buch besond beim Unterricht verwendet werden können. Ein Stichwo verzeichnis soll dem Leser ermöglichen, sich in der groß Zahl von Fremdwörtern und zudem vielfach unverstä lichen Ausdrücken zurechtzufinden, die in der Kartenleh gebräuchlich sind.
W.

Zusammenarbeit von Weinspediteuren mit der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnoberrat **Burger** in Würzburg.

In der Nachkriegszeit ist der Weinverkehr in Wagenlungen fast restlos auf den Lastkraftwagen abgewandert. e unsicheren Beförderungsverhältnisse und die vielhen Beraubungen mögen den ersten Anstoß zur Abwanrung gegeben haben; aber auch als sich diese Dinge bei r Eisenbahn gebessert hatten, verblieb der Weinverkehr n Lastkraftwagen. In der Folge zeigte es sich, daß die einbeförderung sogar zu dem festesten Besitzstand der stdeutschen Lastkraftwagenunternehmungen geworden r. Es taten sich Unternehmer auf, die sich ganz auf die Weinförderung einstellten und einen anderen Verkehr kaum hr bedienten. Sie legten sich sogar die besondere Bechnung „Weinspediteur" bei. Aber eines Tages wandte h das Blatt. Die am Weinverkehr hauptsächlich beligten Reichsbahndirektionen haben die Entwicklung der nge mit wachsamen Augen verfolgt. Sie wurden sich d darüber klar, daß der Vorsprung des Lastkraftwagens stimmt nicht in der Schnelligkeit der Beförderung liegen nne; denn die Güterzugsverbindungen wurden in den zten Jahren derart verbessert, daß die Zeitdauer der nienenbeförderung von den Lastkraftwagen nicht mehr terboten werden konnte. Zunächst glaubte man, den Lastftwagen durch tarifarische Mittel zurückdrängen zu nnen. Den Anstoß, auf dem Gebiete des Tarifs etwas unternehmen, gab die gedrückte Lage des Weinbaues der Zeit nach der Stabilisierung der Währung. Damals ten die Weinpreise einen außerordentlichen Tiefstand reicht. Es sollte deshalb durch öffentliche Maßnahmen der einverbrauch gefördert werden. Eine dieser Maßnahmen r bekanntlich die Beseitigung der Weinsteuer und der f den Weinverbrauch gelegten Gemeindesteuern. Diesen ßnahmen schloß sich auch die Deutsche Reichsbahn an, lem sie auf eine Reichweite von 450 km einen Ausnahmeif für Wein (AT. 9a) einführte. Durch die Sätze dieses snahmetarifs wurden die Beförderungspreise der Kraftgenunternehmer in den wichtigsten Verkehrsbeziehunn unterboten; die Weinspediteure mußten sich, um wettverbsfähig zu bleiben, zu einer Senkung ihrer Tarife stehen. Jetzt fing ihre Lage schon an schwierig zu rden; ein Teil der Spediteure gab das Weinfuhrgeschäft ', aber die größeren Unternehmungen konnten sich bepten. Die Eisenbahn hatte damit einen bemerkenswerten ilsieg errungen, aber an der Wiedererlangung des früen Besitzstandes fehlte noch recht viel. Man ging nun erhöhtem Eifer der Erforschung der Gründe der Bezugung des Lastkraftwagens nach und so drang allhlich die Erkenntnis durch, daß der Weinhandel den stkraftwagen in erster Linie wegen der bequemen Bederung von Keller zu Keller bei unentgeltlicher und kfrachtfreier Gestellung der Transportgefäße bevorzuge. shalb legte man sich die Frage vor, ob denn nicht auch Benützung des Schienenweges eine Beförderung von ller zu Keller geboten werden könne. Diese Überlegung rte auf den Gedanken, einen Unternehmer einzuschalten, Leihfässer vorhält, die Faßpflege besorgt, Einzelsendgen zu Wagenladungen sammelt, die Anfuhr, Aufgabe Bahn und die Abfuhr zum Keller des Empfängers begt und zwar zu einem festen Tarif für den ganzen Bederungsvorgang von Keller zu Keller. Es mußte also Weinspediteur gefunden werden, der bereit war, mit Eisenbahn zusammenzuarbeiten. Ebenso wurde man sich darüber klar, daß solche Unternehmer nur dann gewonnen werden können, wenn für die Besorgung des Beförderungsgeschäftes ein entsprechender Anreiz in Form von Frachtvergünstigungen geboten wird. Man wollte nun zunächst durch einen mehrmonatigen Versuch die Durchführbarkeit des Gedankens feststellen. Es fand sich eine dem Weinhandel nahestehende Speditionsfirma, die bereit war, solche Versuchstransporte mit Reichsbahnwagen, die für die Weinbeförderung besonders eingerichtet werden sollten, auszuführen. Die besondere Einrichtung dieser Wagen bestand in dem Einbau von dauerhaften Faßunterlagen und Seitenverstrebungen — zur Abminderung der Wirkungen von Rangierstößen — und in der Vorhaltung von gutem Faßmaterial (Halbstückfässern mit 600 bis 700 Liter Fassungsvermögen). In die Wagen wurden zum Teil acht, zum Teil zehn abnehmbare Halbstückfässer eingebaut. Diese Versuche hatten ein außerordentlich günstiges Ergebnis. Der Weinhandel hatte die Vorteile dieser Beförderungsweise rasch erkannt und machte von dem Angebot der Speditionsfirma regen Gebrauch. Für die Versuchszeit stellte die Hauptverwaltung 20 gedeckte Reichsbahnwagen zur Verfügung. Mit diesen Wagen wurden in wenigen Monaten einige 100 Wagenladungen Wein befördert. Die Einrichtung der Wagen hat sich vorzüglich bewährt. Während früher mit dem Weinbeförderungsgeschäft ein recht großes Risiko verbunden war und Verlustschäden durch Auslaufen von Wein an der Tagesordnung waren, lieferte die neue Beförderungsweise den Beweis, daß solche Schäden durch zweckentsprechende Ladeeinrichtungen fast gänzlich vermieden werden können. Es ist bis jetzt bei der Beförderung von etwa 300 Wagenladungen noch nicht ein Liter Wein ausgelaufen, obwohl einzelne Wagen schon schweren Rangierstößen ausgesetzt waren. Das günstige Ergebnis der Versuchstransporte hat zur Schaffung eines Ausnahmetarifs (AT. K 40) geführt. Dieser Ausnahmetarif gilt nur bei Beförderung von Wein in solchen Eisenbahnwagen, die dem Absender von der DRG. nach besonderer Vereinbarung überlassen und von ihm mit abnehmbaren Fässern unter 1000 Liter Fassungsvermögen besonders eingerichtet werden. Der Absender muß eine jährliche Mindestmenge von 20 000 t aufbringen. Die Frachtermäßigung beträgt 25 % und steigt bei Anbringung entsprechend großer Mengen bis 30 %. Die leeren Wagen werden — mit oder ohne Fässer — innerhalb des Geltungsbereichs des Tarifs gegen eine ermäßigte Fracht von 5 RM befördert. Diese bedeutende Ermäßigung setzt den Weinspediteur, der von dem AT. K 40 Gebrauch machen will, in die Lage, die Kraftwagenfrachten ganz bedeutend zu unterbieten. Es versteht sich, daß von diesem Tarif nur ein Spezialunternehmen Gebrauch machen kann, das gute Beziehungen zum Weinhandel hat und mit der Eigenart der Weinbeförderung vertraut ist. Es ist auch bis jetzt nur ein einziges Unternehmen an dieses Geschäft herangetreten. Dieses Unternehmen verfügt jetzt über 60 zur Weinbeförderung eingerichtete Reichsbahnwagen, die dauernd vollbeschäftigt sind. Die An- und Abfuhr ist von dem Unternehmer gut organisiert, die Wagen laufen rasch um. Der Unternehmer arbeitet mit festen auf das Liter abgestellten Tarifen. In diese Tarife sind alle Nebenkosten einschließlich Faßgestellung eingerechnet. Der Auftraggeber be-

kommt zu diesen Tarifen den Wein vom Winzerkeller an seinen Lagerkeller gefahren; er ist jeder Sorge für An- und Abfuhr, für Faßgestellung, für Abschluß des Frachtvertrages und für Rückförderung der leeren Fässer enthoben. So beträgt z. B. die Gesamtfracht vom Winzerkeller Neustadt (Haardt) bis Weinkellerei Würzburg 2,9 Rpf für ein Liter. Solche Tarife sind für alle regelmäßigen Verkehrsbeziehungen des Weingroßhandels erstellt. Der Weingroßhandel bringt dieser neuen, außerordentlich rationellen, sicheren und billigen Beförderungsweise das größte Interesse e- gegen. Es ist damit zu rechnen, daß sich der ganze deutsc Weinhandel auf diese Art des Weinbezugs umstellen wi In den Verkehrsbeziehungen, in denen die neuen We- wagen aufgetreten sind, hat der Lastkraftwagen das F räumen müssen. Der Schienenweg hat durch eine einfac Rationalisierungsmaßnahme den Sieg errungen und wird naher Zeit im Weinverkehr in seine frühere Stellung wiec eingerückt sein.

Tarifreform bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Die Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen hat sich am 5. November unter dem Vorsitz des Präsidenten Dr. Günther mit der Frage der Reform der Tarife der ÖBB. beschäftigt. Sie hat die Notwendigkeit einer Tariferhöhung anerkannt und einhellig beschlossen, daß die vom Vorstand der ÖBB. vorgelegte Tarifreform dem Bundesministerium für Handel und Verkehr unterbreitet werde. Dieses wird sich nunmehr im Sinne des Gesetzes mit den wirtschaftlichen Körperschaften in Verbindung setzen, worauf die Vorlage an den Ministerrat und sodann an den Hauptausschuß des Nationalrates geleitet werden wird.

Präsident Dr. Günther führte bei dieser Sitzung u. a. folgendes aus:

Die Ertragsrechnung der Österreichischen Bundesbahnen war im Jahre 1927 aktiv und wird es, soweit sich die Verhältnisse bisher überblicken lassen, auch im Jahre 1928 sein. Man hat bisher keine Abschreibungen durchgeführt und war berechtigt, solche Abschreibungen zu unterlassen. Denn einerseits waren die Mobiliar- und Immobiliarwerte in der Eröffnungsbilanz im Vergleich zu der vorhandenen Materie verhältnismäßig niedrig eingestellt und andererseits wurden ganz bedeutende Beträge verausgabt, um übernommenes, fast unbrauchbares Material in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen, d. h. einen effektiven Mehrwert zu schaffen.

Der bisherige Zustand läßt sich aber auf die Dauer nicht halten. Er würde bei seiner Fortsetzung unabwendbar zu Substanzverlusten im übernommenen Mobilien- und Immobilienbesitze der Bundesbahnen führen. Kaufmännische Betriebsführung erfordert aber Bedachtnahme auf eine den Abnutzungsfristen entsprechende Amortisation.

Ein weiteres für die Tariferstellung ausschlaggebendes Moment ist die steigende Belastung der Betriebsrechnung durch unproduktive Auslagen. Die Bahnen wurden in einem sehr stark herabgewirtschafteten Zustand von der Unternehmung übernommen. Diese noch durch den Krieg verursachten Folgen erstreckten sich auf alle Teile der Anlagen und der Fahrbetriebsmittel. Wichtige Bahnhöfe befinden sich zum großen Teil in einem auf die Dauer unmöglichen Zustande. Den seinerzeit unterbliebenen Umbau müssen jetzt die Österreichischen Bundesbahnen mit ihrem viel schwächeren Budget nachholen.

Die Beschaffungen der Bundesbahnen setzen sich zusammen aus solchen unproduktiver, aber notwendiger Art und aus produktiven. Unter den letzteren rangieren z. B. die Neubeschaffungen von Fahrbetriebsmitteln, unter den ersteren Bahnhofsanlagen, Verstärkungen und Korrekturen der Schienenwege im allgemeinen. Da die Zinsen dieser unproduktiven Ausgaben das Betriebskonto belasten, muß für ihre Deckung vorgesorgt werden.

Die der Abschreibung zu unterwerfenden Mobiliar- und Immobiliarwerte müssen mit Neukapital beschafft und in einer Zeit getilgt werden, die dem voraussichtlichen Bestand dieser Werte Rechnung trägt.

Im übrigen sei hervorgehoben, daß die in Aussicht genommenen Tariferhöhungen nach dem Gesagten nicht zuletzt durch Maßnahmen diktiert sind, die ihre Ursache in großen der österreichischen Industrie und dem österreichischen Gewerbe zugeführten Aufträgen haben. Ohne die Möglichkeit von e- sprechenden Abschreibungen und ohne die Möglichkeit Verzinsung für verausgabte Investitionsbeträge muß natgemäß die Investitionstätigkeit der Bundesbahnen v dorren.

Die neue Verkehrsordnung verursacht ein recht namhaften Einnahmenentgang, der, soweit erfaßt werden kann, ca. 4½ Mill. Schilling pro Jahr trägt, in Wirklichkeit aber diesen Betrag bei weit übersteigt.

Es ist auf die Dauer nicht möglich, daß die Bund bahnen bei ihren gegenüber der Vorkriegszeit namh erschwerten Verhältnissen (wesentlich erschwerte Tra tion wegen Verkürzung der Flachbahnlinien gegenüber d Gebirgsstrecken, große Anzahl von durch die Staate teilung entstandenen Rumpfstrecken) den Betrieb Tarifen führen, die sich weit unter jener Indeziffer bewegen, welche in Österreich in allen ander Belangen erreicht worden ist. Die Ausgaben der Bund bahnen sind, soweit es sich um Material und Löhne hande hinsichtlich der Einheitswerte dieser Positionen naturgem im selben Verhältnis gestiegen, wie der allgemeine Gro handelsindex bzw. die allgemeine Lohnskala. Eine Berec nung der Auswirkung des neuen Tarifes ergibt aber, d sich die Personentarife durchschnittlich auf 108 % d Vorkriegszeit, die Gütertarife auf etwa 123 % der Vo kriegstarife stellen werden. Für die Personen- und Güte tarife zusammen genommen, dürfte sich eine durchschnittliche Tariferhöhung auf 119 % d Vorkriegstarife ergeben. Die Bundesbahnen werde damit noch weit unter dem Gesamtinde bleiben. Dabei soll allerdings nicht vergessen werde daß ihr Budget eine Entlastung erfahren hat durch d zum Teil weggefallene Verzinsung der Anlagekapitalie durch welche es in der Vorkriegszeit belastet war. Diese Erleichterung ihrer Lage steht aber auf der anderen Sei eine außerordentlich hohe Mehrbelastung ihres Pension kontos gegenüber. Denn vor dem Kriege betrug d Pensionslast etwa 9 % der Aktivitätsbezüge, heute beträ sie, die Dotation des Bundes schon abgerechnet, übe 90 Millionen Schilling im Jahre, d. h. bei Aktivitätsbezüge von ungefähr 320 Millionen rund 30 % dieser Aktivität bezüge oder mehr als das Dreifache der Vorkrieg belastung.

Die Statistik der Bundesbahnen ergibt die Tatsache, da die Summe der verfrachteten Güter eine jährliche Zunahm erfährt, was naturgemäß die Einnahmen erhöhen wir Sie ergibt aber anderseits, daß das Verhältni zwischen hochtarifierten Gütern un zwischen den Massengütern, die zu sehr niedr gen Tarifen befördert werden, sich fortgesetzt zugunste der Massengüter verschiebt, was ja natürlich eine Einnahmenentfall zur Folge hat.

Im Jahre 1925 hat der Prozentsatz an nieder tarifiere den Massengütern im Verhältnis zu der Gesamtsumme de beförderten Güter 61 % betragen. Dieser Prozentsatz h sich im Jahre 1927 auf 64 % erhöht und wird im Jahre 192 eine weitere Erhöhung erfahren.

Im ersten Jahre der Gültigkeit der letzten Tarifreform d. i. in der Zeit vom 1. Juli 1926 bis zum 30. Juni 192 betrug die Mehreinnahme für den Nettotonnenkilometer au

r Tarifreform 11 % gegenüber der vorangegangenen eichen Periode. Demgegenüber hat sie in der Periode m 1. Januar 1928 bis 30. April 1928, verglichen mit der eichen Periode des Vorjahres, um etwa 9 % pro Nettonnenkilometer abgenommen.

Die vorstehend ausgeführten Gründe zwingen zu ner Tariferhöhung, da die Bundesbahnen wegen r Deckung der zusätzlichen Ausgaben nicht an den Bund ppellieren können, sondern diese Ausgaben aus den genen Mehreinnahmen decken müssen.

Wir haben bei der Aufstellung der gegenwärtigen rifreform nicht einfach eine lineare oder proortionelle Erhöhung der derzeit bestehenden Tarife rgenommen, sondern, auf die Bedürfnisse unserer Wirthaft Bedacht nehmend, neue Grundlinien für das arifschema festgelegt, die letzten Endes geeignet in werden, unsere Wirtschaft namhaft zu fördern. Wenn wir also auch unter dem Zwange der Verhältnisse der Volkswirtschaft unseres Landes eine Mehrbelastung auferlegen müssen, so wurde sie doch auf der anderen Seite dadurch gemildert, daß wir ganz namhafte Erleichterungen durchgeführt haben, die lange gehegten Wünschen entgegenkommen. Insbesondere haben wir getrachtet, den Verkehr der Bundeshauptstadt mit den weit entfernten Bundesländern durch eine weitergehende Staffelung zu fördern und damit den Zusammenhalt der Bundesländer zu festigen. Wir haben ferner im Personenverkehr und im Gepäckverkehr einem immer wieder aufgetretenen Wunsch der Kaufmannschaft dadurch Rechnung getragen, daß Musterkoffer in Zukunft zu weit ermäßigten Sätzen befördert werden sollen, und wir haben schließlich durch Einführung erweiterter Richtungstarife den Schutz der heimischen Produktion gefördert.

Zur Verbreitung der eisernen und hölzernen Eisenbahnschwellen in Deutschland.

Von Dr. **Benno Schmidt.**

Es wurden in Deutschland befördert an eisernen Eisenhnschwellen (Lang- und Querschwellen) sowie an hölrnen Eisenbahnschwellen in den Jahren:

	auf Eisenbahnen in 1000 t		auf Wasserstraßen in 1000 t	
	eiserne	hölzerne	eiserne	hölzerne
13 (altes Reichsgebiet)	885	—	42	101
13 (heutiges Reichsgebiet)	791	—	42	90
22	410	—	28	48
23	281	—	9	36
24	427	—	42	23
25	925	1437	94	67
26	967	1949	71	64

Die kleine Zusammenstellung, die allerdings darunter idet, daß sie nicht ganz vollständig ist, weil hölzerne isenbahnschwellen erst seit dem Jahre 1925 im Eisenhnversand als besonderes Verkehrsgut ausgewiesen erden, zeigt, daß der Versand von eisernen Schwellen if Eisenbahnen den Vorkriegsversand bedeutend überhritten hat, auch wenn für den letzteren das ehemalige, cht das heutige Reichsgebiet in Betracht gezogen wird. ür hölzerne Schwellen läßt sich eine ähnliche Festellung aus dem oben erwähnten Grunde nicht machen, ohl aber erkennen, daß ihre Versendung und, kann man ohl sagen, ihr Verbrauch von 1925 auf 1926 bedeutend ehr gestiegen ist als der Versand von eisernen Schwelen. 1925 war das Verhältnis der mit der Eisenbahn verhickten eisernen und hölzernen Schwellen zueinander ie 37 : 63, 1926 dagegen wie 32 : 68. Von ziemlich gerinr Bedeutung ist neben dem Eisenbahnversand von Eisenhnschwellen beiderlei Art der Wasserstraßenversand. ie Mengen des letzteren machten von dem gesamten statisch erfaßten Versand von Eisenbahnschwellen 1925 ur 6 % und 1926 gar nur 4 % aus. Es ist also von unerhebhem Belang, wenn in der folgenden Betrachtung der asserstraßenversand ganz unberücksichtigt gelassen ird, wo es darauf ankommt, einen ungefähren Überblick er die Hauptverwendungsgebiete von eisernen und von ölzernen Schwellen in Deutschland zu bekommen und e Hauptversandrichtungen der Schwellen und ihre auptbezugsbezirke kennenzulernen.

Die beste, ja fast einzige Handhabe zur Lösung dieser ufgabe bietet sich in der deutschen Eisenbahngüterverhrsstatistik, die alljährlich unter der Bezeichnung üterbewegung auf deutschen Eisenbahnen" erscheint und n der der Jahrgang mit den Zahlen für das Jahr 1926 rausgekommen ist. In diesem neuesten Jahrgang ist das eich in 41 Verkehrsbezirke zerlegt. Die Grenzen dieser erkehrsbezirke fallen zu einem größeren Teil mit denen n Bundesstaaten oder Teilen davon zusammen. Länderlitter und Zwergstaaten sind zu den sie umschließenden ler an sie angrenzenden Verkehrsbezirken geschlagen. ie Seehafengebiete hat man herausgehoben und zu sechs genen Verkehrsbezirken zusammengeschlossen. Ebenso erden die beiden wichtigen Binnenhafen- und Umschlagsätze, Duisburg-Ruhrort und Mannheim-Ludwigshafen sowie sechs Großstädte des Binnenlandes, Berlin, das wieder in inneres und äußeres Stadtgebiet geschieden ist, Breslau, Leipzig, Köln, Frankfurt (Main) und München als besondere Verkehrsbezirke behandelt. Von jedem Verkehrsbezirk wird nun angegeben, wieviel eiserne und hölzerne Schwellen in Tonnen mittels der Eisenbahn im Laufe des Jahres 1926 aus ihm in andere Verkehrsbezirke oder ins Ausland versandt und wieviel von dort empfangen wurden. Was nur innerhalb des gleichen Verkehrsbezirks verschickt wurde, erscheint als innerer Verkehr.

Aus der Statistik ist nun zu erkennen, welches die Hauptverbreitungsgebiete der beiden Arten von Schwellen sind. Die eisernen Schwellen sind im Versand, Empfang und inneren Verkehr am stärksten in Rheinland-Westfalen vertreten. Einen Versand von mehr als 30 000 t hatten 1926 aufzuweisen die Verkehrsbezirke Ruhrgebiet in Westfalen, Ruhrgebiet in der Rheinprovinz, Stadt Köln, Westfalen, Reg.-Bez. Hannover mit Reg.-Bez. Hildesheim und Braunschweig, ferner Rheinprovinz links des Rheins. Ihnen standen gegenüber als Verkehrsbezirk mit mehr als 30 000 t Empfang in jedem Falle die Rheinprovinz links des Rheins, Westfalen, Hessen-Nassau mit Oberhessen und die beiden Ruhrgebiete. 20—30 000 t Empfang hatten dann noch die rechtsrheinische Rheinprovinz, Brandenburg, Reg.-Bez. Hannover usw., Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt und Thüringen. Der Austausch von eisernen Schwellen vollzog sich also ganz überwiegend innerhalb der rheinisch-westfälischen und der daran angrenzenden Gebiete. Im Verkehr mit hölzernen Schwellen kommen neben den rheinisch-westfälischen Gebieten, in denen ja, abgesehen von Sachsen, das dichteste Eisenbahnnetz in Deutschland zu finden ist, noch andere Gegenden in stärkerem Maß in Betracht. Mehr als 30 000 t Versand hatten hier aufzuweisen Brandenburg, Reg.-Bez. Hannover usw., Niederschlesien, Hessen-Nassau mit Oberhessen, Pommern, Reg.-Bez. Lüneburg, Stade, Osnabrück, Aurich und Oldenburg, ferner Reg.-Bez. Magdeburg mit Anhalt. Den höchsten Empfang hatten zu verzeichnen Sachsen, Brandenburg, das Ruhrgebiet in Westfalen, Niederschlesien, Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Reg.-Bez. Lüneburg usw., Südbayern, Reg.-Bez. Magdeburg mit Anhalt, Reg.-Bez. Hannover usw.

Bei den eisernen wie bei hölzernen Schwellen sind einige Verkehrsbezirke sowohl als Hauptversand- wie als Hauptempfangsgebiete vertreten, haben also stark das Gepräge von Durchgangsgebieten. Rechnet man Versand gegen Empfang in den einzelnen Bezirken auf, dann erscheint als bedeutendes Überschußgebiet für eiserne Schwellen eigentlich nur das Ruhrgebiet in Westfalen. Daneben haben Anspruch auf Beachtung nur noch Köln, das rheinische Ruhrgebiet und Reg.-Bez. Hannover usw. Die hervorragendsten Bedarfgebiete für eiserne Schwellen sind dagegen Hessen-Nassau mit Oberhessen, Brandenburg, Württemberg, Reg.-Bez. Lüneburg usw. In hölzernen Schwellen hatten 1926 einen Versandüberschuß von mehr als 15 000 t nur Brandenburg, Hessen-Nassau und die Elbhäfen, die letzteren als Umschlagsplätze für zu Wasser

eingegangene hölzerne Schwellen. Dagegen hatten einen Mehrempfang an hölzernen Schwellen von über 40 000 t die Verkehrsbezirke Sachsen, Ruhrgebiet in Westfalen und Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt. Es ist nun nicht ohne Reiz, einmal zu verfolgen, wohin die Hauptversandgebiete ihre größten Posten an Schwellen verschicken und woher sich die Hauptempfangsgebiete eindeckten. Zu diesem Zwecke müssen einige Einzelsendungen angeführt werden.

Zunächst von den eisernen Eisenbahnschwellen. Das Ruhrgebiet in Westfalen gab von seinen 125 149 t Versand an eisernen Schwellen als größte Posten (in abgerundeten Zahlen) 19 000 t an Westfalen, 16 900 t an das rheinische Ruhrgebiet, 10 400 t an Thüringen, 7500 t an Reg.-Bez. Hannover usw., 7400 t an Brandenburg, 7200 t an Berlin, äußeres Stadtgebiet, 6900 t an Oberschlesien, 5900 t an Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, je 5200 t an die rechts- und linksrheinische Rheinprovinz. Aus dem Ruhrgebiet in der Rheinprovinz gelangten von den 61 838 t Versand 16 700 t ins westfälische Ruhrgebiet, 8200 t in die linksrheinische Rheinprovinz, 6500 t nach Westfalen, 5000 t in die rechtsrheinische Rheinprovinz. Aus Köln gingen von den 39 642 t Versand 16 900 t in die linksrheinische, 10 500 t in die rechtsrheinische Rheinprovinz, 8200 t ins rheinische und 3700 t ins westfälische Ruhrgebiet. Westfalen lieferte von seinen 38 193 t Versand 9100 t an Hessen-Nassau mit Oberhessen, 7100 t an Reg.-Bez. Hannover usw., je 4400 t an Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt und an Reg.-Bez. Lüneburg usw. Aus Reg.-Bez. Hannover usw. gingen von den 37 898 t Versand 9600 t nach Reg.-Bez. Lüneburg usw., 9200 t nach Westfalen, 6600 t in die Weserhäfen, 4900 t nach Brandenburg. Die Rheinprovinz links des Rheins endlich lieferte von den 37 888 t Versand 10 500 t an Hessen-Nassau mit Oberhessen, 7800 t an das rheinische Ruhrgebiet, 3900 t an Köln.

Von Teilbeträgen auf der Seite des Empfangs seien nur solche erwähnt, die nicht aus den eben behandelten Hauptversandgebieten stammten. So bekamen die linksrheinische Rheinprovinz auch 11 800 t aus dem Saarland, das in der Statistik als Ausland gilt, das westfälische Ruhrgebiet 6000 t, und das rheinische Ruhrgebiet 4000 t, aus der rechtsrheinischen Rheinprovinz, Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt 8500 t aus Thüringen, Thüringen seinerseits 4800 t aus Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Württemberg 16 000 t aus dem Saargebiet usw. Im ganzen kamen aus dem Auslande mittels der Eisenbahn 60 000 t eiserne Eisenbahnschwellen, davon fast 59 000 t aus dem Saargebiet. Ins Ausland gingen nur 2000 t.

Als Haupttatsache ist aus der Eisenbahngüterverkehrsstatistik über die eisernen Eisenbahnschwellen zu entnehmen, daß ihre Verbreitung in Deutschland vor allem zwei Ausgangspunkte hat, die beiden Ruhrgebiete und das Saargebiet. Während von den ersteren aus sich der Versand nach fast allen Richtungen erstreckt, geht der des Saargebiets vor allem nach Süddeutschland, Württemberg, Baden, Südbayern, Rheinhessen und daneben in die Rheinlande. Das eigentliche Versand- und Verwendungsgebiet für eiserne Schwellen ist das westliche und zum Teil auch das südliche Deutschland, weiter nach Osten nimmt die Bedeutung der eisernen Schwellen ab.

Was nun die hölzernen Eisenbahnschwellen anlangt, so lieferte Brandenburg von seinen 243 464 t Versand 39 800 t an Sachsen, 27 000 t an Berlin, äußeres Stadtgebiet, 23 600 t an Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, 17 700 t an Berlin, inneres Stadtgebiet, 17 400 t an Niederschlesien, 16 400 t an Reg.-Bez. Magdeburg mit Anhalt 14 600 t an Pommern, 12 400 t an die Grenzmark Posen-Westpreußen, 7200 t an Thüringen, 6900 t an das westfälische Ruhrgebiet, 6600 t an Schleswig-Holstein, 6300 t an die linksrheinische Rheinprovinz, 5800 t an Reg.-Bez. Hannover usw., 5300 t an Pommern, 4400 t an Reg.-Bez. Lüneburg usw., außerdem aber kleinere Mengen nach allen anderen deutschen Verkehrsbezirken. Neben dem Versand aus Brandenburg fällt der Versand aus anderen Verkehrsgebieten mächtig ab und es ist zweckdienlicher, nur noch aus den empfangenen Mengen Teilbeträge hervorzuheben, soweit sie nicht aus Brandenburg stammten.

Sachsen bekam von seinen 100 071 t Empfang 21 100 t aus Galizien, 13 800 t aus der Tschechoslowakei, 4200 t aus Ostpolen, 3900 t aus Westpolen. Brandenburg bezog von seinen 92 237 t Empfang 17 500 t aus Ostpolen, 16 300 t aus der Tschechoslowakei, 10 400 t aus Pommern, 9000 t aus Galizien, 8400 t aus der Grenzmark Posen-Westpreußen, je 6000 t aus den pommerschen Häfen und Niederschlesien. Das Ruhrgebiet in Westfalen bekam von den 89 643 t Empfang u. a. 11 700 t aus Reg.-Bez. Lüneburg usw., 10 100 t aus dem rheinischen Ruhrgebiet, je 8300 t aus Reg.-Bez. Hannover usw. und aus Hessen-Nassau mit Oberhessen, 7700 t aus Ostpolen, 6900 t aus Niederschlesien, 6200 t aus Westfalen. Niederschlesien erhielt von seinen 65 349 t Empfang 24 900 t aus Ostpolen, 6400 t aus Oberschlesien, 4800 t aus der Tschechoslowakei, 4500 t aus Galizien. Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt bekam von den 52 320 t Empfang 10 600 t aus Thüringen, je 4100 t aus Reg.-Bez. Hannover usw. und aus Sachsen. Nach Reg.-Bez. Lüneburg usw. gelangten von den 45 080 t Empfang 10 300 t aus Reg.-Bez. Hannover usw., 6900 t aus den Elbhäfen, 5100 t aus den Weserhäfen, 4800 t aus Schleswig-Holstein, 4000 t aus Reg.-Bez. Magdeburg mit Anhalt. Südbayern endlich bezog von seinen 43 627 t Empfang 31 600 t aus Österreich, 7300 t aus Nordbayern.

Diese Angaben mögen genügen. Sie lassen schon erkennen, daß bei der Versorgung mit hölzernen Eisenbahnschwellen das Ausland eine ungleich größere Rolle spielt als bei der Versorgung mit eisernen Schwellen. Insgesamt kamen 1926 mit der Eisenbahn 230 000 t hölzerne Schwellen aus dem Auslande; davon 77 000 t aus Ostpolen, 50 000 t aus Österreich, 37 000 t aus Galizien, 36 000 t aus der Tschechoslowakei, 17 000 t aus Westpolen, während ins Ausland nur 12 000 t gingen, davon als größte Menge 4400 t nach Belgien. In Deutschland gibt es nur ein hervorragendes Schwellenlieferungsgebiet, das ist Brandenburg, das für die hölzernen Eisenbahnschwellen eine noch größere Bedeutung hat als das Ruhrgebiet für die eisernen.

Die Lage der französischen Eisenbahnen.

Bei den Generalversammlungen der französischen großen Eisenbahngesellschaften, die sich mit dem Ergebnis des Eisenbahnbetriebes im Jahre 1927 zu beschäftigen hatten, ist viel über die mißliche Lage der französischen Eisenbahnen und ihrer Aktionäre geklagt worden; die Hauptschuld daran wurde sichtlich dem Staate und seiner Gesetzgebung beigemessen. Über die Generalversammlungen im einzelnen hier zu berichten, würde zu weit führen, es seien hier nur einige Punkte erwähnt, die die Chronique des Transports als alle großen Eisenbahngesellschaften gleichmäßig berührend in richtiger Erkenntnis ihrer Bedeutung herausgegriffen hat.

Sehr eingehend hat man sich mit der hohen Besteuerung des Eisenbahnverkehrs befaßt. Man gibt ihr die Schuld am Rückgang des Verkehrs im Jahre 1927. Die Steuer beträgt 32½ % für den Personenverkehr und grundsätzlich 10 % für den Güterverkehr. Bei dieser Höhe frißt sie sich, wie die „Chronique des Transports“ sich ausdrückt, selbst auf. Sie hat im Jahre 1927 zwei Milliarden Franken eingebracht, der Zahl nach fast 14mal so viel wie vor dem Kriege. Ihre Herabsetzung, namentlich des Satzes für den Personenverkehr, wird dringend gefordert. Die letzte Tariferhöhung war an die Bedingung geknüpft, daß die Verkehrssteuer ermäßigt würde. Der Staat würde dabei auf seine Rechnung kommen, indem dadurch nicht nur der Verkehr gehoben, und weiter das Steueraufkommen, das im Jahre 1927 um ein Drittel hinter dem Voranschlag zurückgeblieben ist, erhöht, sondern auch das gesamte Wirtschaftsleben gefördert werden würde. Die Eisenbahnen fühlen sich durch die Verkehrssteuer um so mehr bedrückt, als weder der Kraftwagen- noch der Verkehr zu Wasser besteuert werden.

Auch über die steuerliche Belastung der Wertpapiere, von der natürlich auch die Eisenbahnwerte betroffen werden, wird lebhaft geklagt. Der Sparsinn wird dadurch

rdrückt, und es wird den Eisenbahnen immer schwerer, Anleihen unterzubringen; sie müssen dafür höhere vendungen machen. Während sie früher Geld zu 4,5 % n konnten, ergibt sich heute, unter Berücksichtigung sonstigen Vergünstigungen, die den Geldgebern ge- rt werden müssen, ein Zinsenaufwand von 5,8 % des tals, also eine Steigerung der Ausgaben für den ltaldienst um fast 30 %. Die Steuern auf die Wertpapiere Eisenbahnen sind von 1913 bis 1927 von 50 Mill. auf Mill. angewachsen.

ter Staat bezieht also von den Eisenbahnen sehr er- iche Einnahmen; dazu kommen noch die Ersparnisse, er dadurch macht, daß die Eisenbahnen durch ihre Ge- nigungsbedingungen gezwungen sind, den Ministerien sonstigen öffentlichen Stellen bei Benutzung der Eisen- nen gewisse Vergünstigungen einzuräumen. Im ganzen ufen sich die Einnahmen des Staats aus den Steuern Eisenbahn zusammen mit den genannten Ersparnissen 2500 Mill.; davon gehen 500 Mill. ab, die er auf Grund Vereinbarungen zwischen Staat und Eisenbahngesell- ften an diese zu zahlen hat, so daß der Staat ungefähr Milliarden Reingewinn aus seinem Verhältnis zu den nbahngesellschaften erzielt. Den Aktionären fließen da- n nur 140 Mill. zu. Da das Aktienkapital der Eisen- nen Ende 1927 sich auf 1320 Mill. belief, der Staat aber mit sieben Milliarden am Eisenbahnwesen beteiligt ist, er einen Gewinnanteil von 30 % seines Kapitals, die onäre aber nur einen solchen von 10 %. Rechnet man Zinsertrag in Gold um, so haben die Aktionäre gegen Vorkriegszeit fast vier Fünftel ihrer Dividende ein- ßt. Wenn nicht die Lasten, die die langfristigen An- n mit sich bringen, wieder erleichtert werden, werden Eisenbahngesellschaften in Zukunft gar nicht in der sein, die umfangreichen Bauten, die sie geplant n, auszuführen, und namentlich die Einführung elek- her Zugförderung wird zu unterbleiben haben.

Die Ausgaben der fünf französischen Eisenbahngesell- ften waren im Jahre 1927 außerordentlich hoch; sie be- n sich auf 8 175 530 000 Fr, 689 894 800 Fr mehr als im Jahre. Trotz größter Sparsamkeit ist die Betriebszahl Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren gestiegen, teils durch den Rückgang des Verkehrs, teils durch die ren Anforderungen des Kapitalsdienstes, andererseits h eine Steigerung der persönlichen Ausgaben verursacht de. Diese machen 57 % der Gesamtausgaben aus und mit 374 Mill. an den Mehrausgaben des Jahres 1927 iligt. Im Jahre 1926 waren am 1. Mai und am 16. August Teuerungszulagen erhöht worden, und dieser erhöhte wand hat sich nun im Jahre 1927 voll ausgewirkt. Weitere besserungen der Bezüge, die im Jahre 1928 in Kraft ge- n sind, werden die französischen Eisenbahnen mit lich 600 Mill. belasten. Den Vorwurf, sie hätten sich Erhöhung der Löhne widersetzt, weisen die Eisenbahn- llschaften von sich; es ist ihnen gesetzlich kaum die lichkeit dazu gegeben. Sie fordern aber, wenn ihnen er neue Lasten auferlegt werden, daß ihnen durch Ver- rung der Einnahmen ein Ausgleich geboten wird; eine höhung der Tarife wäre dabei eine gefährlich Maßnahme, könnte den Verkehr noch weiter abdrosseln; für rich- r wird eine Verminderung der Steuerlasten gehalten, für den Verkehr förderlich sein könnte.

Von gewisser Seite wird gefordert, daß eine Vermin- ung der Ausgaben durch eine Herabsetzung der Ge- er der höheren Beamten herbeigeführt wird. Dieses sonnel hors statut", das also von den Abmachungen mit Arbeitern nicht betroffen wird, bezieht aber nur 1,3 % Bezüge derjenigen Klassen, für die diese Abmachungen en. Hier hätte also weder eine Verminderung der Zahl Beamten, noch eine Herabsetzung ihrer Bezüge nennens- werten Einfluß auf den Eisenbahnhaushalt. Außerdem sind die Bezüge dieser Beamten durchaus nicht hoch; im Mittel verhält sich der Mehrbetrag, den sie gegenüber der Vorkriegszeit beziehen, zu der Erhöhung der Löhne wie 7 : 10.

Zur Abnahme der Einnahmen der Eisenbahnen hat auch die Abwanderung des Verkehrs auf die Straße beigetragen. Die Eisenbahngesellschaften verfolgen diesen Vorgang mit großer Aufmerksamkeit und treffen die nötigen Maßnahmen, — nicht um den Kraftwagen zu bekämpfen, sondern — um sich seine Dienste nutzbar zu machen. Sie richten selbst Kraftverkehr ein, zum Teil durch Tochtergesellschaften, die sie gründen, und versuchen, eine enge Verbindung zwischen Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr, sowohl bei der Beförderung von Personen wie von Gütern, herbeizuführen. Bei der Mittelmeerbahn sind z. B. die Kraftwagenstrecken länger als das Eisenbahnnetz, und ihre Kraftwagen haben im Jahre 1927 322 640 km gefahren. Auf diesem Gebiet soll auch in Zukunft weiter gearbeitet werden. Unter anderem sollen gewisse Tarife besser dem Bedürfnis angepaßt werden, um den abträglichen Einfluß des Kraftwagenverkehrs zu mildern.

Der Verfall der französischen Währung und die Stabilisierung des Franken haben natürlich die Eisenbahngesellschaften und ihre Generalversammlungen lebhaft beschäftigt. Die Dividenden sind zwar dem Satze nach ebenso hoch geblieben, sie sind aber in Papier gezahlt worden, und das bedeutet nunmehr, nachdem der Frank mit einem Wert von 16,4 Pf. stabilisiert worden ist, eine Herabsetzung der Einkünfte aus Aktienbesitz auf ein Fünftel. Die Unzufriedenheit mit diesem Zustand kam in den Generalversammlungen lebhaft zum Ausdruck. Die Lösung der damit zusammenhängenden Fragen geht aber weit über die Aufgaben hinaus, die der Geldwirtschaft der Eisenbahnen gestellt sind. Sie fällt der Regierung zu, die ja mittlerweile das ihrige getan hat, allerdings nicht zur allgemeinen Zufriedenheit.

Sehr verschiedener Meinung ist man in Frankreich über die Abmachungen, die im Jahre 1921 zwischen der Regierung und den Eisenbahnen getroffen wurden, um das Eisenbahnwesen Frankreichs in wirtschaftlicher Beziehung auf eine neue Grundlage zu stellen. Diese Abmachungen werden namentlich dafür verantwortlich gemacht, daß der Eisenbahnbetrieb nicht mehr die Überschüsse abwirft wie früher, und die Aktionäre, die darunter an erster Stelle zu leiden haben, erheben den Vorwurf, man habe versäumt, eine Erhöhung der Dividende herbeizuführen, wie es bei den Tarifen und den Löhnen und Gehältern geschehen ist. Auf seiten der Eisenbahnen ist man nicht nur in den Kreisen der Aktionäre der Ansicht, daß die Abmachungen von 1921 für den Staat vorteilhafter seien als für die Aktionäre; das gehe aus den oben angegebenen Zahlen deutlich hervor. Andererseits wird aber anerkannt, daß diese Abmachungen den Eisenbahnen den Wiederaufbau nach dem Kriege ermöglicht haben. Davon hat das ganze Land und damit haben auch die Aktionäre der Eisenbahnen ihren Vorteil gehabt. Damit aber die Eisenbahnen in Zukunft so arbeiten können, wie es die Entwicklung der Wirtschaft verlangt, müssen sie vor allen Dingen in den Stand gesetzt werden, neues Kapital zur Erweiterung und zum Ausbau ihrer Anlagen aufzunehmen. Das wird ihnen aber nur gelingen, wenn sie ihren Geldgebern einen ausreichenden Ertrag der Mittel, die diese den Eisenbahnen zur Verfügung stellen, gewährleisten können. Das gilt natürlich sowohl in bezug auf die Aktionäre wie auf die Inhaber von Schuldverschreibungen. Die letztgenannten können freilich in der Generalversammlung ihre Stimme nicht erheben, es sei denn, daß sie zugleich Aktien besitzen, was allerdings häufig der Fall sein wird. Aber alle Klagen, die die Aktionäre erhoben haben, gelten auch für die Inhaber von Schuldverschreibungen.

Wk.

Bücherschau.

– **Europäisches Gütertarif-Verzeichnis.** Im Verlage z Riegler, Wien V., Blechturmgasse 33 erscheint demnächst ein europäisches Gütertarif-Verzeichnis, welches die wichtigsten Tarife der Binnen- und Auslandverkehre der europäischen Eisenbahnen nebst Angabe über Tarifwährung, Inhalt usw. enthalten wird; außerdem Winke für Transport und Tarifierung in den einzelnen Ländern, Angabe über internationale Eisenbahnverbände, Expreßgutverkehre, Verkehrsliteratur und Zolltarife. Der Verlag beabsichtigt durch monatliche Ausgabe von Änderungsstreifen das Buch im laufenden zu halten. Um das Aufkleben dieser Änderungsstreifen zu erleichtern, wird das Buch einseitig gedruckt. Vorbestellpreis 2 S.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zuständigkeit für Ansprüche aus dem Frachtvertrage.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat hierüber folgende Verfügung (2 Oavh 2 vom 24. Oktober 1928) erlassen, die wir der „Reichsbahn" entnehmen:

I.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung und das neue Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthalten nichts darüber, welche Stellen innerhalb der einzelnen Eisenbahn, also namentlich auch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, bei der Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag zuständig sind. Soweit in ihnen die Fälle geregelt sind, in denen mehrere Eisenbahnen am Frachtvertrage beteiligt sind, kann das nur gelten, wenn und soweit es sich um verschiedene Eisenbahnunternehmen handelt.

Die Frage, welche Verwaltungsstellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zuständig sind, wenn und soweit die Beförderung auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn erfolgt, entscheidet sich nach der Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Oktober 1924. Nach den Ziffern 20, 21 und 22 der Geschäftsordnung sind für den Umfang der gerichtlichen und außergerichtlichen Vertretungsmacht die jeweiligen Vorschriften der Reichsbahn über die Zuständigkeit ihrer einzelnen Geschäftsstellen maßgebend.

II.

Die Zuständigkeit der Geschäftsstellen zur Regelung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag muß so geordnet werden, daß die Interessen der Verkehrtreibenden möglichst gewahrt werden und unnötiger Schriftwechsel durch Inanspruchnahme verschiedener Stellen vermieden wird. Die sachliche Zuständigkeit ist bereits jetzt nach diesen Gesichtspunkten geordnet. Die örtliche Zuständigkeit wird zweckmäßig entsprechend geregelt, wie es in dem Internationalen Übereinkommen und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Fall geschehen ist, daß mehrere Eisenbahnen an einem Frachtvertrag beteiligt sind. Was dort für die Zuständigkeit mehrerer Eisenbahnen bestimmt ist, muß daher im Bereich der Deutschen Reichsbahn sinngemäß auch für die örtliche Zuständigkeit der einzelnen Stellen gelten. Diese Regelung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

A. Ansprüche auf Grund der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

1. Zur Erledigung von Ansprüchen, die außergerichtlich geltend gemacht werden, ist örtlich zuständig:

a) Bei Anträgen auf Rückzahlung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren oder sonstigen Kosten die Stelle, in deren Bereich der Betrag erhoben worden ist; ist die Fracht teilweise in dem Bereich der Stelle entrichtet worden, in der die Ablieferung der Sendung erfolgen muß, diese (§ 70 (7) EVO.).

b) Bei Anträgen wegen Nachnahme die Stelle, in deren Bereich die Versandabfertigung liegt (§ 71 (6) EVO.).

c) Bei sonstigen Ansprüchen die Stelle, in deren Bereich die Versand- oder die Empfangsabfertigung liegt oder die den Anspruch begründende Tatsache sich ereignet hat, oder in deren Bereich das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen worden ist (§ 95 (3) EVO.).

2. Zur Erledigung von Ansprüchen, die gerichtlich geltend gemacht werden, ist örtlich zuständig:

die Stelle, in deren Bereich die Versandabfertigung oder die Empfangsabfertigung liegt oder die den Anspruch begründende Tatsache sich ereignet hat oder in deren Bereich das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen worden ist (§§ 70 (7), 71 (6), 96 (3) EVO.).

B. Ansprüche auf Grund des Internationalen Übereinkommens.

Zur Erledigung von Ansprüchen, gleichviel o[b] außergerichtlich oder gerichtlich geltend gemacht w[ird] ist örtlich zuständig:

a) Bei Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlu[ng] die auf Grund des Frachtvertrages geleistet w[ur]sind, die Stelle, in deren Bereich der Betrag er[ho]worden ist.

b) Bei Ansprüchen wegen Nachnahme die Stelle, in Bereich die Versandabfertigung liegt.

c) Bei sonstigen Ansprüchen auf Grund des F[rach]vertrages die Stelle, in deren Bereich entwed[er] Versandabfertigung oder die Empfangsabfert[igung] liegt, oder in deren Bereich sich die den Ans[pruch] begründende Tatsache ereignet hat (§ 1 Ar[t.] Art. 42 IÜG.).

Welche Geschäftsstelle sachlich zuständig ist (R[eichs]bahndirektion, Zentrales Amt, Betriebsdirektion, Amt [oder] Dienststelle), richtet sich nach den darüber ergan[genen] Bestimmungen.

III.

Bei der Regelung unter II. gehen wir davon aus[, daß] nach § 95 Abs. 3 der neuen EVO. und nach Artikel 4 [§ 1] des neuen IÜG. der Anspruch außergerichtlich nu[r] einer der beteiligten Eisenbahnen geltend gemacht w[erden] kann, daß also das Wahlrecht erlischt, sobald ein[e] Eisenbahnen außergerichtlich in Anspruch genommen [ist]. Das bedeutet für die örtliche Zuständigkeit innerhal[b] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, daß, wenn eine [Be]außergerichtlich in Anspruch genommen wird, da[nn] für alle weiteren außergerichtlichen Verhandlungen [die] übrigen zunächst etwa ebenfalls zuständigen Stellen [nur] zuständig werden. Wird also der Anspruch nach Ablehn[ung] nochmals bei einer anderen Stelle angebracht, so ist [der] Schriftwechsel an die erste, nunmehr allein zustän[dige] Stelle weiterzuleiten.

— **Fährbootverkehr Deutschland—England über [Zee]brügge—Harwich.** Für den Güterverkehr zwischen Deu[tsch]land und England über die Fährverbindung Zeebrügge—Harwich hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft [außer] auch noch eine kleinere Anzahl offener Wagen mit [Bor]gen (Rungenwagen) für Güter angeschafft, die in [ge]deckten Wagen nicht untergebracht werden können.

Diese Rungenwagen sind 10,72 m lang, 2,09 m breit, haben eine Ladefläche von 22,5 qm, ein Ladegewicht [von] 15 t und eine Tragfähigkeit von 17,5 t.

Außer diesen neuen Rungenwagen stellt bekanntlich [die] Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 300 gedeckte Fährwagen mit folgenden Größenverhältnissen: Länge 10, Breite 2,14 m, Höhe 2,4 m, Ladefläche 22,9 qm, Ladegew[icht] 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t dem Fährdienst zur Verfügung. Es besteht hiernach die Möglichkeit Güter sowohl in [ge]deckten wie offenen Wagen ohne Umladung nach und [von] England zu bringen. (Vgl. auch Nr. 19 und 26, Seite [741] und 742 d. Ztg. vom Jahre 1925.)

— **Der Unterrichts- und Bildungsausschuß der I[nter]schen Reichsbahn** hielt seine diesjährige Herbstsitzung [am] 24./25. Oktober d. J. in Neustadt (Haardt) ab. Zu Be[ginn] der Sitzung wurde der Ausschuß von Reichsbahndirekt[ions]präsident Happ, Ludwigshafen, begrüßt; die Haupt[ver]waltung war durch Geheimrat Dr. Ing. Schwarze [von] Gruppenverwaltung Bayern durch Reichsbahndirek[tor] Hamm, die Techn.-Wissenschaftliche Lehrmittelzen[trale] durch Prof. v. Hanffstengel vertreten. Für die G[ene]raldirektion der Österr. Bundesbahnen wohnten Ministe[rial]rat Ing. Bazant und Zentralinspektor Schager, [für] die Eisenbahndirektion des Saargebiets Oberregierungs[rat] Jaeckel der Sitzung bei.

Im Vordergrund der Beratungen stand die Frage, in[wie]weit die Betriebsvorkommnisse des letzten Halbjahres

zu Vorschlägen für weitere Maßnahmen auf dem biete des Unterrichtswesens geben. Der Ausschuß war mütig der Ansicht, daß eine Ergänzung der ausführhen Bestimmungen der Dienstvorschrift 128 über das terrichtswesen nicht geboten sei, daß aber die gleichßige Durchführung dieser Bestimmungen noch einer ndigen Überwachung bedürfe. Wo Mängel in der Ausdung bei einzelnen Gruppen festgestellt werden, sei von Einrichtung der Sonderlehrgänge nach Dienstvorrift 128, S. 224, wohl noch allgemeinerer Gebrauch zu chen. Der theoretische Unterricht sei durch eine bedere praktische Schulung der Leute in ihren dienstlichen fgaben und Verrichtungen sowohl bei ihrem Eintritt in n Dienst als bei ihrer späteren Ausbildung zum Beamten ergänzen. Im Anschluß daran wurden zunächst für den ngierdienst Pläne für praktische Übungen der Rangierbeiter und der Dienstanfänger für den Rangierbeamtenenst aufgestellt.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die Reichsbahn nestens der Auswahl und Unterweisung der D-Zugaffner. Für eine Zusatzausbildung zum D-Zugschaffner rde daher ein neuer Lehrplan entworfen, in dem ein rtägiger Kursus für sie vorgesehen wird. Zur Ausbilng von Spezialisten für Elektrotechnik wurde ein Plan einen Sonderlehrgang über Elektrotechnik ausgearbei. Mit Rücksicht auf die fortschreitende Entwicklung des iebwagenwesens wurde der Lehrplan der Dienstanfängerule für Triebwagenschaffner einer Umarbeitung untergen.

An geeigneten Unterrichtshilfsmitteln besteht noch vielch Mangel; über ihre Herstellung und Beschaffung wurn einheitliche Richtlinien aufgestellt. Weitere Beratungsgenstände waren u. a. ein Lehrplan für die Werkschule d das Dienstvortragswesen im Werkdienst.

— **Ein neuartiger Bahnsteigkarten-Automat.** Auf dem lhalter Bahnhof in Berlin wurde kürzlich ein neuartiger hnsteigkarten-Automat aufgestellt, der die Bahnsteigrten nach Einwurf des Geldes druckt. Da bei dem neuen tomaten die vordere Wand durch eine große Glasscheibe setzt ist, kann man die Maschine bei der Arbeit beobhten. Auch für das Publikum weist der neue Apparat rschiedene Vorzüge auf. Am Kopf trägt er ein weithin htbares, leuchtendes Transparent „Bahnsteigkarten", und r Schlitz für den Geldeinwurf ist für ein Zehnpfennigick oder zwei Fünfpfennigstücke eingerichtet. Die itere Aufstellung derartiger Automaten hängt vom rfolg dieses Versuches ab.

— **Das Diwiv im Jahre 1927.** Das Deutsche Initut für wirtschaftliche Arbeit in der ffentlichen Verwaltung (Diwiv), Berlin W 8, anzösische Str. 25/26, legt seinen Geschäftsbericht r das Jahr 1927 vor. In der Berichtszeit war das Institut, s als Stätte der Gemeinschaftsarbeit der hörden und der Beamtenschaft begründet wurde, weiter müht, den Gedanken der wirtschaftlicheren Gestaltung r Behördenbetriebe in weite Kreise zu tragen und die ngeleiteten Reformen durch eigene Mitarbeit zu fördern. sonders hervorzuheben ist, daß das Diwiv die Gelegenit geschaffen hat, die an der Büroreform mitarbeitenden amten zusammenzuführen, und so den Erfahrungsustausch zwischen den verschiedensten Behörden des eichs, der Länder und der Gemeinden zu fördern. In den eichskursen für wirtschaftliche Verwaltung, die in verschiedenen Verwaltungszentren Deutschnds abgehalten wurden, berichteten hervorragende Fachute über die Rationalisierung des Bürobetriebes. Von en Arbeiten des Diwiv auf dem Gebiete der üroreform seien genannt das Gutachten des Ausshusses für Verwaltungs- und Bürotechnik über die Frage r Expedientenregistratur. Durch Einrichtung ner Auskunftsstelle ist dafür gesorgt, daß bürochnische Erfahrungen allen Stellen auf Anfragen zur rfügung gestellt werden. Am 1. April 1928 wurde das iwiv die amtliche Auskunftsstelle des Deutchen Städtetages, Reichsstädtebundes und es Verbandes der Preußischen Provinzen.

Für die Besucher des Diwiv wurde eine ständige Musterausstellung „Gang durch ein neuzeitliches Behördenbüro" eingerichtet.

Die Mitteilungen des Diwiv erscheinen monatlich im Beamten-Jahrbuch (Diwiv-Nachrichten). Einige wichtige Aufsätze wurden als „Beiträge zur Technischen Verwaltungsreform" besonders herausgegeben. Schließlich erschienen die ersten Bände der „Diwiv-Schriftenreihe" (Verlag Carl Heymann, Berlin W 8), die einen Überblick über den Stand der Büroreform bei den einzelnen Verwaltungen geben.

Das Diwiv wird als gemeinnützige Einrichtung durch Beiträge der Behörden und der Beamtenverbände erhalten. Der Kreis der Förderer des Diwiv hat sich im Geschäftsjahr vergrößert.

Österreich.

— Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

		Juli	August
Betriebsleistungen der Bundesbahnen:			
1000 Zugkilometer		4 469	4 343
1000 Wagenkilometer		83 012	82 001
Verkehrsleistungen der Bundesbahnen:			
1000 Nutzlasttonnenkilometer der Personen führenden Züge		69 310	64 711
der Güterzüge		335 848	351 782
Wagengestellung: Anzahl der regelspurigen Güterwagen:			
Überhaupt		171 201	172 030
Für den Arbeitstag		6 585	6 617
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis	1000 S	56 493	57 983
Davon Personen- und Gepäckverkehr	1000 S	26 509	26 611
Güterverkehr	1000 S	29 984	31 372

— **Der Güterverkehr auf der österreichischen Donaustrecke 1927.** Auf der durch Ober- und Niederösterreich führenden Donaustrecke Engelhartszell—Hainburg, die eine Länge von 360 km hat, wurden im Jahre 1927 insgesamt 1 943 426 t verfrachtet.

Gesamter Warenverkehr in Tonnen.

	Eingeladen 1	Ausgeladen 1	Durchfuhr strom-abwärts	Durchfuhr strom-aufwärts	Gesamtverkehr 1927	Gesamtverkehr 1926
Insgesamt	333 775	982 081	323 162	304 408	1 943 426	1 671 883
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	[2] 193 829	[2] 401 761	131 812	139 452	866 854	603 401
Südd. Donau-Dampfschiffahrts-Ges.	35 904	78 674	15 061	19 539	149 178	140 959
Kgl. ung. Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G.	[3] 25 002	[3] 79 429	61 586	58 169	224 186	219 623
Bayrischer Lloyd	14 888	58 417	46 250	42 366	161 921	207 960
Sonst. Dampfschiffahrtsunternehmung	39 735	324 692	28.978	44 882	438 287	411 878
Ruderschiffahrt	24 417	39 108	39 475	—	103 000	88 062

Der Zuwachs des Gesamtverkehres gegenüber dem Vorjahr betrug 272 000 t, wovon 198 000 t auf die Steigerung der Durchfuhr entfielen. Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die mit anderen Schiffahrtsunternehmungen in Betriebsgemeinschaft steht, nahm im Berichtsjahr an dem Gesamtverkehr mit 867 000 t oder 45 % teil. Nach dem Jahresbericht dieser Gesellschaft war die Geschäftsentwicklung während des ganzen Jahres namentlich im Getreideverkehr ziemlich lebhaft, doch waren die Frachtsätze infolge des Wettbewerbes durch die Seeraten gedrückt. Die Wasserstandsverhältnisse des Berichtsjahres

[1] Ausfuhr bzw. Einfuhr und Verkehr im Inland. — [2] Darunter zufolge des Gemeinschaftsbetriebes auch der Verkehr der Kgl. ungar. Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. mit Ausnahme des Verkehrs in den Stationen Linz und Wien. — [3] Siehe Anmerkung 2.

waren im allgemeinen günstig, auch die Eisbildung brachte nur geringe Störungen.

Die Gesamtmenge der in Österreich auf dem Donauwege angekommenen oder abgegangenen (nicht auch der durchgeführten) Waren betrug im Berichtsjahr 1 316 000 t, von denen 1 025 000 t oder 78 % in Wien eingeladen oder ausgeladen wurden.

Die wichtigste Rolle im Donauverkehr spielt das Getreide, das im Berichtsjahr eine beträchtliche Mengensteigerung aufwies. Schwer ins Gewicht fällt ferner der Sand und Schotter, der in der Donau selbst gewonnen wurde. Von nicht geringer Bedeutung sind schließlich die Transporte von Benzin, Petroleum und anderen Ölen.

Ungarn.

— **Die finanzielle Lage der Eisenbahnen im September.** Dem Bericht des Finanzministers entnehmen wir folgendes:

1. Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Die Gebarungsergebnisse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen betriebenen Lokalbahnen haben im Monat September 1928 gegen den September des Vorjahres etwas abgenommen. Die Einnahmen betrugen 27 422 000 Pengö (gegen 29 025 808 im September 1927), die Ausgaben 22 119 999 Pengö (gegen 21 778 207). Der Überschuß beläuft sich auf 5 302 001 Pengö (gegen 7 247 601 im September 1927).

2. Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft.

Auf den ungarischen Linien der Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft hat im September 1928, gegenüber dem Monat September 1927, die Zahl der Reisenden etwas zugenommen, die Menge der beförderten Güter abgenommen.

— **Direkte Schnellzugsverbindung zwischen Budapest und der Riviera.** Vom 16. Dezember bis 7. April wird wöchentlich dreimal (jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag) von Budapest-Südbahn mit dem Frühschnellzug 7 Uhr 35 Min. ein Schlafwagen I. und II. Klasse nach Nizza und ein direkter Personenwagen I. und II. Klasse nach Ventimiglia abrollen und in Ventimiglia am nächsten Tag 16 Uhr 20 Min., in Nizza 17 Uhr 35 Min. eintreffen. In der Gegenrichtung verkehren diese Wagen vom 18. Dezember bis 9. April jeden Sonntag, Dienstag und Freitag, und zwar von Nizza 6 Uhr 35 Min., von Ventimiglia 10 Uhr, und treffen in Budapest am nächsten Tag 21 Uhr 55 Min. ein. Somit verbringt der Reisende in beiden Richtungen nur eine Nacht im Zuge.

— **Die Behandlung ehemals ungarischer Eisenbahnobligationen in den Nachfolgestaaten.** In der Generalversammlung der Baseler Bank für Transportwerte wurde die Frage der Aufwertung der im Jahre 1911 herausgegebenen Eisenbahnobligationen der Bank im Gesamtbetrage von 27,6 Mill. Fr behandelt. Es sind dies Obligationen von Eisenbahnen auf dem Gebiete des ehemaligen Ungarns. Wie der Vorsitzende ausführte, besitzt die Bank infolge der Abtrennung großer ungarischer Gebiete durch den Vertrag von Trianon jetzt Obligationen von Eisenbahnen in sämtlichen Nachfolgestaaten der Monarchie. Davon entfällt rund ein Drittel auf Ungarn, zwei Drittel aber entfallen auf die übrigen Staaten. Der Vorsitzende führte über den Stand der Aufwertungsfrage folgendes aus: „Von allen Staaten hat uns bisher nur das heutige Ungarn für unsere Bahnen entschädigt, während wir für zwei Drittel unseres Bahngebietes noch keinerlei Entschädigung erhalten haben, obschon sämtliche Staaten unsere Bahnen seit einem Jahrzehnt betreiben und dadurch Einnahmen erzielen." Der Vorsitzende wies dann unter Berufung auf bekannte Völkerrechtsautoritäten darauf hin, daß jeder Staat, der einen Teil der Bahnen übernahm, auch alle Verpflichtungen, die Ungarn hatte, anteilmäßig den Gläubigern gegenüber zu erfüllen hat. „Gleichwohl — sagte er — sind alle unsere bisherigen Bemühungen, zu unserem Recht zu kommen, erfolglos geblieben. Auch der Hinweis darauf, daß die anderen Staaten zumindest soviel leisten könnten, wie a geschwächte Ungarn bezahlt, ist vollständig erfolglos e blieben."

Niederlande.

— **Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen n September 1928.** Die vorläufig festgesetzten Einnahmen Niederländischen Eisenbahnen im Monat September d unter Gegenüberstellung der endgültigen Einnahmen gleichen Monat des vorigen Jahres stellen sich wie fo

Einnahmen aus	im Sept. 1928 (vorläufig) hfl	im Sept. 1927 (endgültig) hfl	in 192 hfl
der Personenbeförderung	7 310 540	6 806 604,48	+ 503 93
der Gepäckbeförderung	173 100	172 838,38	+ 26
der Postbeförderung	347 000	325 000,—	+ 22 00
der Güterbeförderung (einschließl. lebende Tiere und Leichen)	6 810 350	6 760 197,54	+ 50 15
dem Telegrammverkehr	3 200	3 305,47	— 10
Sonstige Einnahmen	226 350	233 020,86	— 6 67
Zusammen:	14 870 540	14 300 966,73	+ 569 57

Gesamteinnahme vom 1. Januar bis Ende September 1 130 820 413,90 hfl, Gesamteinnahme vom 1. Januar bis E September 1927 122 038 917,20 hfl. Mithin in 1928 ein M von 8 781 496,70 hfl.

— **Der niederländische Außenhandel in den ersten ne Monaten 1928.** In den ersten neun Monaten dieses Jah hat die Gesamteinfuhr 2 018 450 651 Gulden, die Gesa ausfuhr 1 471 812 152 Gulden betragen; die Mehreinfuhr diesen neun Monaten beläuft sich mithin auf 546 638 499 G den gegenüber einer Mehreinfuhr in der gleichen Zeit vorigen Jahres von rund 472,1 Millionen Gulden.

Die Gewichtsmenge der ein- bzw. ausgeführten Gü belief sich in den Monaten Januar—September 1928 a
Einfuhr: 22 221 720 Tonnen (1927: 21 575 219 Tonne
Ausfuhr: 11 288 795 Tonnen (1927: 10 500 383 Tonne

Es betrug der Wert der

Einfuhr in Holland aus Januar—Sept.	in Mill. Guld. 1927	1928	Ausfuhr aus Holland nac Januar—Sept.	in Mill. Gu 1927	192
Deutschland	485,8	546,1	Deutschland	351,3	35
Belgien	194,6	227,5	Belgien	112,5	11
Groß-Britannien	181,5	191,9	Groß-Britannien	341,7	32
Frankreich	90,7	92,7	Frankreich	96,8	8
Ver. St. Amerika	193,7	197,5	Ver. St. Amerika	47,5	4
Niederl. Ostind.	83,7	108,8	Niederl. Ostind.	95,7	13

— **Die Eröffnung der ersten Eisenbahnerkantine in H land.** Im Beisein eines Vertreters der Direktion der Nied ländischen Eisenbahnen und vieler Abgeordneten von A stinenzlervereinen ist am 27. Oktober d. J. im Verschieb bahnhof Amsterdam-Rietlanden die erste holl dische, nach schweizerischem Beispiel eingerichtete Eise bahnerkantine eröffnet worden.

Die Kosten der Ausstattung der Kantine haben die N derländischen Eisenbahnen übernommen; der Betrieb ist d Eisenbahner-Abstinentenverein (S.O.V.) übertragen worde

— **Personalnachrichten.** An Stelle des aus Privatgrü den zurückgetretenen bisherigen Vorsitzenden Profes Dr. jur. M. W. F. Treub wurde der Abteilungsvorsta a. D. C. R. T. Baron Kraijenhoff, der ehemali Leiter der Reklameabteilung der Niederländischen Eise bahn, zum Vorsitzenden des Allgemeinen Niederländisch Vereins für Fremdenverkehr gewählt.

Übrige europäische Länder.

— **Wiederaufnahme der Schiffsverbindung Kiel—Korsör?** Pressemeldungen zufolge wird an der Wiederaufnahme des Verkehrs Kiel—Korsör gearbeitet. Die Dänische Staatsbahn soll um Äußerung ersucht worden sein, inwieweit sie gewillt ist, den Fahrplan den Ankunfts- und Abfahrzeiten der Dampfer in Korsör anzupassen. Von deutscher Seite sollen erhebliche finanzielle Beihilfen in Aussicht gestellt sein. Der schleswig-holsteinische Provinziallandtag hat einen Beitrag von 25 000 RM bewilligt und eine Bereitwilligkeit erklärt, einen etwaigen Fehlbetrag zu 25 % zu decken. Die Handelskammer Kiel hat den Betrag von 100 000 RM in Aussicht gestellt, der preußische Staat 50 000 RM und die Stadt Kiel 25 000 RM. Die Handelskammer Altona hat schon vor ein paar Jahren eine Beihilfe von 15 000 RM beschlossen. In dänischen Kreisen soll man indessen keinen besonderen Wert auf die Verwirklichung des Planes legen. Auch die Dänische Staatsbahn soll ihre Mitarbeit abgelehnt haben (vgl. zu der Frage auch unsere Mitteilung in Jahrgang 1926 S. 164).

— **Herabsetzung der schwedischen Gütertarife.** Die schwedische Regierung hat die Schwedische Staatsbahn beauftragt, den Entwurf für einen neuen Gütertarif aufzustellen. Die Staatsbahnverwaltung soll die Tarife für die einzelnen Güter derart abwägen, daß unter Berücksichtigung der von der Regierung im September 1924 gegebenen Richtlinien für eine Tarifreform eine Nettomindereinnahme von zusammen 8,5 Mill. Kr entstehe. Die Staatsbahn soll davon ausgehen, daß der Wirtschaft die größtmögliche Erleichterung zuteil wird, andererseits soll aber auch auf die Einwirkung der geplanten Tarifermäßigungen auf die finanzielle Lage der Privatbahnen Rücksicht genommen werden. Die schwedische Regierung wird noch ihre Stellung zu der von der Staatsbahn angeschnittenen Frage der Abschreibung des für die Staatsbahnen verwandten Kapitals aus Anleihemitteln mitteilen. Die obengenannte Summe von 8,5 Mill. Kr. Minderertrag hat die Staatsbahn selbst in einem Schreiben vom 17. Oktober d. J. bei einer Berechnung angegeben, die in Vorschlag gebrachte Frachterleichterungen für die Staatsbahn wie die Privatbahnen zur Folge haben würden.

— **Die Bahn Joensuu—Outokumpu in Finnland.** Die Outokumpubahn war eine von den Bahnen, die in das Fünfjahresprogramm 1926—1930 aufgenommen war. Die Arbeiten begannen am 10. März 1926, und jetzt, nach 2½ jähriger Bauzeit, ist die Bahn fertig. Die neue Bahn ist 50 km lang, durchläuft im allgemeinen bequemes Gelände, nur im letzten Teil der Bahn sind die Geländeverhältnisse schwierigere. Die neue Bahn geht von der Karelischen Bahn gleich westlich von der Eisenbahnbrücke über den Pielisälv und überschreitet den Höytiäinenkanal mittels einer 40 m langen Eisenbrücke. Die Bahn folgt der Hauptsache nach der Landstraße zwischen Joensuu und Kuopio und hat zwei Stationen, nämlich Viinijärvi und Sysmäjärvi und die Halteplätze und Ausweichstellen Anttola, Ylämylly, Liperi, Ahonkylä und Outokumpu. Außer der genannten Brücke über den Höytiäinenkanal ist noch eine 25 m lange Eisenbrücke über den Viinijoki vorhanden. Die Gesamtkosten für die Bahn erreichen 3 Millionen Finmark oder 760 000 auf den Kilometer.

— **Zur Ausdehnung der polnischen Tarife und Beförderungsvorschriften auf das Gebiet der Freien Stadt Danzig** erklärt das polnische Verkehrsministerium, daß zwar zur Beseitigung des gebrochenen Verkehrs zwischen Polen und Danzig die polnischen Personen- und Gütertarife die hierfür notwendigen Änderungen und Ergänzungen erfahren haben, daß aber unter Berücksichtigung der örtlichen Sonderverhältnisse in Danzig die Bemessung einer Reihe von Gebühren beibehalten wird; so z. B. die Sätze für Sondertätigkeiten auf den Hafenstationen, das Recht der Erhebung von Fahr- und Beförderungsgebühren in Danziger Gulden zum Kurse von 100 Zloty gleich 58 Gulden. Da aber auf Wunsch der Zahlenden auch Zloty entgegengenommen werden müssen, ist auch die Umrechnung von Gulden auf Zloty geregelt worden, und zwar im Verhältnis von 100 Gulden gleich 174 Zloty. Das polnische Verkehrsministerium veranschlagt den durch die Anwendung der niedrigeren polnischen Sätze im Gebiet der Freien Stadt Danzig zu erwartenden Einnahmeausfall auf etwa 20 Mill. Zloty jährlich.

— **Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnlinie Czersk—Berent.** Die neue Eisenbahnlinie Czersk—Berent (Koscierzyna) ist vor kurzem in Anwesenheit des polnischen Verkehrsministers eröffnet. Sie führt über Bak—Olpuch. Der neuen Linie kommt eine große Bedeutung zu, da sie im Abschnitt Bak—Berent einen Teil der im Bau befindlichen großen Kohlenlinie Ostoberschlesien—Gdingen darstellt.

— **Für den Durchgangsverkehr durch Rußland verbotene Waren.** In der Verordnung des Rates für Arbeit und Verteidigung der Sowjetunion vom 24. Oktober 1928 über den Durchgangsverkehr durch Rußland wurde das Handelskommissariat angewiesen, ein Verzeichnis der für die Durchfuhr verbotenen Waren aufzustellen. Dieses Verzeichnis wird nunmehr vom Handelskommissariat veröffentlicht und enthält folgende Waren: Stoffe und Garn (mit Ausnahme von Woll- und Seidenstoffen, Plaids, Decken, Samt und Plüsch), Zucker, sämtliche Erzeugnisse der Industrie der Steine und Erden (mit Ausnahme von Nippessachen aus Porzellan), sämtliche Gummiwaren, Zündhölzer, Seife, Kölnisch Wasser, elektrotechnische Erzeugnisse (mit Ausnahme von elektromedizinischen Präparaten und Elektromeßinstrumenten). Aus dem Gebiete der Metallerzeugnisse werden für den Durchgangsverkehr nicht zugelassen: Hänge- und Innenschlösser, Fenster- und Türbeschläge, Gußeisen-, Eisen-, Emaille-, verzinktes Kupfer- und sonstiges Geschirr, Eisen und verzinkter Draht, Nägel aller Art, Schienen, Balken und Schwellen, Tischler-, Schmiede- und Schlosserwerkzeuge, Kupfererzeugnisse, Samoware, Petroleumlampen, Kupfer- und Eisenkocher.

— **Englische Wagenlieferungen an die Russischen Staatsbahnen.** Russischen Pressemeldungen zufolge ist ein Vertreter des Verkehrskommissariats der Sowjetunion nach England gereist, um die ersten, in englischen Werken bestellten Wagen und Triebwagen für die Strecke Moskau—Mytischtschi abzunehmen. Bekanntlich wird die genannte Linie elektrisiert und soll noch im laufenden Wirtschaftsjahr fertiggestellt werden. Die englischen Lieferungen von rollendem Material erfolgen teilweise gegen Barzahlung, teilweise gegen kurzfristige Kredite.

— **Eröffnung der ersten Schwebebahn in der Tschechoslowakei.** Am 31. Oktober wurde die erste Personenschwebebahn, die von Johannisbad bei Trautenau auf den Schwarzen Berg (Riesengebirge) führt, dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Bauzeit erforderte ein volles Jahr. Die Seilbahn wurde von der Maschinenfabrik Fr. Wiesner nach dem System Rudolph erbaut. Den Verkehr bewerkstelligen zwei je 30 Personen fassende Wagen, die sich abwechselnd berg- und talwärts bewegen. Der Wagenkasten ist mittels Gehänge beweglich mit dem Laufwerk verbunden. Diese bewegliche Verbindung gestattet gemeinsam mit dem Laufwerk Wagenbewegungen, sowohl in der Richtung der Achse als auch senkrecht darauf; größere Schwingungen werden durch einen eigenen Dämpfer verhindert. Das Laufwerk bewegt sich längs des Tragseils auf acht Rädern. Für jede der beiden Fahrbahnen ist ein Tragseil von 45 mm Durchmesser vorgesehen. Das aus Spezialstahl in geschlossener Flechtart drallfrei hergestellte Tragseil ist Erzeugnis der „Westfälischen Drahtindustrie“ in Hamm. Die Tragfähigkeit des Seiles beträgt 200 000 kg, sein Gewicht 37 000 kg. Die Wagen werden von zwei Zugseilen gezogen, deren Spannung sich in der Bergstation über Ausgleichsscheiben regelt. Der Antrieb ist elektrisch. Die schiefe Bahnlänge beträgt 3100 m, die überwundene Höhe 645 m, die Meereshöhe der Bergstation 1300 m. Zu einer Fahrt werden 14 Minuten benötigt. Die Fahrten sind teils normale, im Anschluß an die Züge von Freiheit, teils nach Bedarf, bei einer Mindestzahl von 20 Personen. Der Fahrpreis wurde

mit 20 Kc für die Bergfahrt, mit 12 Kc für eine Talfahrt und mit 28 Kc für die Hin- und Rückfahrt festgesetzt. Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte.

— **Schlafwagen dritter Klasse auf tschechoslowakischen Strecken.** Seit Ende Oktober werden auf der Strecke Prag —Oderberg—Warschau Schlafwagen 3. Klasse bei den Schnellzügen Nr. 8 und 7 geführt (Abfahrt von Prag Wilsonbhf. 22 Uhr 15, Abfahrt von Warschau 14 Uhr 20). Die Schlafwagen 3. Klasse auf der Strecke Prag—Oderberg—Kaschau bei den Schnellzügen Nr. 2 und 1 (Abfahrt von Prag um 20 Uhr 35 und Abfahrt von Kaschau um 17 Uhr 38), sowie die Schlafwagen auf der Strecke Prag—Preßburg bei den Schnellzügen Nr. 14 und 13 und auf der Strecke Preßburg—Kaschau bei den Zügen 100/608 und 607/99 bleiben auch weiterhin im Betriebe. Der Zuschlagpreis kommt auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen nach der neuen Tarifregelung dem halben Fahrpreis 3. Klasse der jeweiligen Strecke gleich. In den Abteilen 3. Klasse sind drei Betten und ein Waschbecken mit warmem und kaltem Wasser vorhanden.

— **Kohlenverbrauch der tschechoslowakischen Eisenbahnen.** Die Verwaltung der Staatsbahnen widmet in der letzten Zeit dem Verbrauch der Kohle erhöhte Aufmerksamkeit, weil die hiermit verbundenen Ausgaben fast die Hälfte der sachlichen Aufwendungen ausmachen. Im Jahre 1927 wurden 4 723 350 t Kohle im Werte von rund 565 148 827 Kc geliefert. In den Lokomotiven wurden 4 411 786 t Kohle, d. h. um 4,08 % mehr als im Jahre 1926 verbrannt, was sich einerseits durch Steigerung der Leistung, andererseits durch stärkere Fröste erklärt. Um eine Herabsetzung dieser Ausgaben herbeizuführen, befaßt sich nunmehr die Eisenbahnverwaltung mit verschiedenen Versuchen und führt einige Verbesserungen durch, die einen geringeren Kohlenverbrauch zur Folge haben werden.

— **Neue Schnellzugsverbindungen zwischen der Tschechoslowakei und Wien.** Bei der jüngst abgeschlossenen Wiener Tagung der europäischen Fahrplankonferenz wurden unter anderen neue Schnellzugsverbindungen zwischen Wien—Preßburg—Slowakei und Wien—Znaim—Iglau—Prag mit Anschluß nach Nordböhmen vereinbart. Durch die letztere Verbindung wird den Wünschen deutscher Wirtschaftskreise des nördlichen Böhmens entsprochen werden.

— **Amortisierung der Nordbahnaktien.** Der Verwaltungsrat der Ferdinands-Nordbahn hielt vor einigen Tagen eine Verwaltungsratssitzung ab und genehmigte den neuen Amortisierungsplan. Der ausgearbeitete Entwurf wird der tschechoslowakischen Regierung vorgelegt werden. Nach Genehmigung wird bereits Anfang nächsten Jahres mit der Tilgung der Aktien begonnen werden. Die mit der Regelung der Einlösungsrenten zusammenhängenden Fragen wurden nicht erörtert. Die diesbezüglichen Verhandlungen werden vor dem Verwaltungsgericht in der nächsten Zeit geführt werden.

— **Verkehrswerbung für den südslawischen Hafen Susak.** Die Ende Oktober in Susak abgehaltene südslawisch-adriatische Tarifkonferenz hat den Beschluß gefaßt, für die südslawischen Adria-Häfen dieselben Tarifnachlässe zu gewähren, die seinerzeit im ungarisch-adriatischen Tarif in Geltung waren. Die südslawischen Eisenbahnen werden im Sinne der neuen Vereinbarungen Vorzugstarife einführen, so daß die Durchzugsspesen für Güter aus Ungarn nach dem Hafen Susak niedriger sein werden als jene nach Fiume. Der Dinar wird in dem zwischenstaatlichen Tarif erstmalig als Tarifvaluta gelten.

— **Eröffnung einer Schleppbahn im Eisernen Tor.** Ende Oktober wurde die am rechten Donau-Ufer im Eisernen Tor, entlang dem sog. Sip-Kanal, erbaute Bahn eröffnet. Die Strecke dient zum Schleppen von Frachtfähren mit Hilfe hierzu besonders gebauter Lokomotiven. Der Ausbau des Kanals war mit großen Schwierigkeiten verbunden, da der Fluß an dieser Stelle ein sehr starkes Gefälle hat. Durch diese neue Einrichtung wird die Fahrt durch die Donau-Enge, die früher 12 Stunden gedauert hat, jetzt bl 27 Minuten erfordern. Die Eröffnung fand in Anwesenhe von Vertretern der internationalen Donaukommission u des Vertreters des Südslawischen Außenministeriums sta

— **Der Halbjahresausweis der Rumänischen Staat bahnen** ergibt im allgemeinen eine erhebliche Verschlecht rung der Lage gegen die gleiche Periode des Vorjahre Die Linienlänge beträgt: 6230,7 km vollspurige Haup bahnen, 4150,8 km vollspurige Lokalbahnen, 32,5 k Schmalspurbahnen mit Meterspur, 669,3 km mit einer Spu weite von 0,76 m und 19,3 km mit einer solchen von 0,60 r Dazu kommen 3634,1 km vollspurige Industriegleise, 19,5 k solche mit Meterspur, 56,1 km mit einer Spurweite vc 0,76 m und 10,7 km mit einer solchen von 0,60 m. Z sammen 11 102,6 km Linien und 3720,3 km Industriegleis

Es wurden um 3 % mehr Reisende befördert, jedoc fast genau die gleiche Anzahl von Personenkilometer geleistet als in der gleichen Periode des Vorjahres. Desse ungeachtet sanken die Einnahmen aus dem Personenve kehr um 2 %, was auf eine Abwanderung der Reisend in niedrigere Klassen schließen läßt. An Güterwage wurden um 1 % mehr beladen als in 1927, jedoch um 16 weniger Tonnen befördert und um 21 % weniger Tonne kilometer geleistet. Dementsprechend sind die Einnahme aus dem Güterverkehr um 18 % zurückgegangen. Ei vorläufige Gegenüberstellung der finanziellen Ergebnis zeigt 5136 Millionen Lei Einnahmen, gegenüber 5241 Mi lionen Lei Ausgaben. Die Betriebszahl stellt sich som auf 102 %.

An Betriebsmitteln standen am Schlusse des Halbjahr zur Verfügung für die vollspurigen Linien 2134 Lok motiven (diejenigen mit leichten Reparaturen eingerec net), 6303 Personenwagen, 492 Postwagen, 1411 Gepäc wagen, 162 Spezialwagen, 27 775 gedeckte Güterwage 38 827 offene Güterwagen und 9317 Zisternenwagen. Fi die Schmalspurbahnen verfügte die Eisenbahnverwaltun über 75 Lokomotiven, 211 Personenwagen, 61 Post- un Gepäckwagen, 249 gedeckte und 1113 offene Güterwage

— **Verkehrsverbesserungen in Rumänien.** Wir b richteten auf S. 901 und 1002 über die neuen Expreßzüg die von den Rumänischen Staatsbahnen in letzter Zeit vo Bukarest nach Kronstadt, Konstantza und Czernowitz i Verkehr gesetzt worden sind. Nachdem der Kronstädte Expreßzug als Saisonzug seit dem 15. Oktober eingestel wurde, setzten die Rumänischen Staatsbahnen am 22. Ok tober einen neuen ganzjährigen Expreßzug zwischen Bu karest und Großwardein unter der Bezeichnung „Ardea Expreß" in Verkehr, und zwar mit folgendem Fahrplar Bukarest ab 7.00, Kronstadt an 10.21, Klausenburg an 14.3 Großwardein an 19.20. In umgekehrter Richtung: Gro wardein ab 11.55, Klausenburg ab 14.44, Kronstadt ab 20.4 Bukarest an 0.10. Der neue Expreßzug legt die 654 k lange Strecke Bukarest—Großwardein, zu deren Bewä tigung die bisherigen Schnellzüge 18 Stunden benötigte in 12½ Stunden zurück, verkehrt also mit einer Reis geschwindigkeit von 53-km-Stunde. Auch dieser Expre zug ist aus D-Zugwagen I./II. Kl. zusammengesetzt un ist nur gegen Zahlung eines besonderen Zuschlages z benutzen. Der Ardeal-Expreß hat eine Fortsetzung a gewöhnlicher Schnellzug bis Sathmar (Satu-Mare), wo e 22.12 Uhr ankommt bzw. 9.06 abgeht, und ist dadurch auc für diese, 788 km von Bukarest abliegende Stadt eine Ta gesverbindung mit der rumänischen Hauptstadt hergestellt

Der Ardeal-Expreß hat vorläufig keinen Anschluß a das Ausland. Wie aus seinem Fahrplan ersichtlich, besteh aber durchaus die Möglichkeit ihn bis Budapest zu ver längern, wodurch eine Tagesverbindung Buka rest—Budapest hergestellt wäre.

Der Nachmittagsexpreßzug Bukarest—Jassy—Kisch new verkehrt seit 25. Oktober mit erheblich abgekürzte Fahrzeit, indem er die 408 km lange Strecke Bukarest-Jassy in 8, statt wie bisher, in 10½ Stunden, und die ganz 539 km lange Strecke bis Kischinew in 11, statt wie bishe in 15 Stunden zurücklegt. Die Reisegeschwindigkeit de Zuges beträgt also 51 bzw. 49 km/Std.

— **Neue Eisenbahnlinie auf dem Balkan.** Das Anglo-talian International Balkans Railways Syndicate plant, wie ir den „Mitteilungen der Griechischen Handelskammer in Deutschland" entnehmen, den Bau einer zweigleisigen Eisenbahnlinie, die von Durazzo über Saloniki, Dedeagatsch ach Konstantinopel führen soll. Von ihren 930 km ent-allen auf Albanien 170, auf Griechenland 510 und auf die 'ürkei 250 km. Die Genehmigung der albanischen Regie-ung liegt bereits vor, während die der griechischen, die ieses Projekt studiert, noch aussteht. Die Türkei hat die 'orderung gestellt, daß die neue Linie auf ihrem Gebiet an ie Orientbahn angeschlossen wird. Falls diese Linie zu-tande kommen sollte, so wäre Konstantinopel von Bari aus 1 21 Stunden zu erreichen.

— **Ein französisches Güterkursbuch.** Die Paris—Lyon—Mittelmeer-Eisenbahn hat neuerdings ein Güterkursbuch nter dem Titel „Principaux Horaires pour le Transport es Marchandises G. V. et P. V. par Wagons Complets en ransit par le Réseau P. L. M." herausgebracht, das 61 Blatt der 122 Seiten stark ist. Je eine Seite zeigt die Fahrpläne, ie zugehörige andere Seite eine Kartenskizze der betref-enden Strecken. Ungefähr die Hälfte des Hefts enthält die ewöhnlichen Güterzugverbindungen — petite vitesse —, ie andere die Eilgüterzüge — grande vitesse.

Ein in der Zeitschrift „Railway Gazette" wiedergegebenes Blatt aus dem Güterkursbuch stellt die Verbindungen zwischen Marseille und Cerbère einerseits und aris (Villeneuve) andererseits dar, mit den von dort ausgehenden Verzweigungen nach den Kanalhäfen von Rouen is Dünkirchen. Von Cerbère um Mitternacht ausgehende endungen sind am vierten Tage um Mittag in Paris, am ünften Tag zwischen 9 und 14 Uhr in den verschiedenen Kanalhäfen. Ein Bedarfszug, der während der Zeit des Apfelsinenversands regelmäßig verkehrt, fährt von Marseille um 5 Uhr ab; die mit ihm versandten Güter sind m vierten Tage im Zielhafen am Kanal, z. B. um 14 Uhr n Dünkirchen. Für diesen Hafen besteht noch eine beondere Verbindung, bei deren Benutzung die Güter über s-sur-Tille geleitet werden, also Paris umgehen. Von Marseille ebenfalls um 24 Uhr abgehend, sind sie am vierten Tag um 21 Uhr in Dünkirchen.

Außer dem Güterkursbuch werden noch lose Blätter usgegeben, die die gewöhnlichen und Eilgüterzüge für bestimmte Verkehrsbeziehungen enthalten; die Fahrpläne der inen sind auf weißes, die der anderen auf grünes Papier edruckt. Diese losen Blätter werden kostenlos abgegeben, ährend das Kursbuch 10 Fr (etwa 2 RM) kostet. Ein solches Blatt enthält z. B. die Schnellverbindungen von Cerères, Nizza, Marseille usw. über Chasse und Paris nach ouen und Le Havre, nach Dieppe, Boulogne, Calais und Dünkirchen. Ein um 20 Uhr aus Cerbère oder um 22 Uhr us Nizza abgehendes Gut kann z. B. am vierten Tag etwa m 11 Uhr über Dünkirchen in London sein.

— **Pilgerverkehr von Irland nach Frankreich.** Am 1. und Oktober haben 2000 irische Pilger aus allen Teilen des andes eine Pilgerfahrt nach Lourdes unternommen. Bis u den Häfen reisten sie zum Teil mit den gewöhnlichen ügen, ein Teil fuhr von Belfast nach Heysham, ein anerer Teil von Dun Laoghaire (Kingstown) nach Holyhead, o Sonderzüge zur Weiterfahrt bereit standen. Am 1. Oktober mußten auf irischer Seite vier Sonderzüge, am 2. Oktober drei gefahren werden. 300 von den Pilgern waren ranke und körperlich behinderte; zu ihrer Beförderung ußten besondere Maßnahmen getroffen werden. Unter den ier Sonderzügen am 1. Oktober waren zwei, in denen nur ilger auf Tragbahren befördert wurden. Eine solche ilgerfahrt ist für Irland nichts Neues, aber diejenige am und 2. Oktober war bisher die mit der lebhaftesten Beeiligung. Der Verkehr zwischen Irland und dem europäischen Festland ohne Berührung von England hat in den tzten Jahren überhaupt zugenommen, besonders beliebt ist ie Verbindung Cobh (Queenstown)—Cherbourg.

— **Behälterverkehr zwischen Frankreich und England.** ür die Beförderung von empfindlichem Obst zwischen dem üden von Frankreich und der Londoner Markthalle Covent arden, wo sich der größte Teil des Londoner Marktverkehrs mit Obst, Gemüse und Blumen abspielt, werden seit einiger Zeit Versuche mit Verladung der Güter in Behältern gemacht. Diese werden in Frankreich gefüllt, auf Güterwagen geladen, von diesen zum Schiff und da wieder zum Zug umgeschlagen, ohne daß der Inhalt irgendwie berührt wird. Die Behälter sind nur 2,4 × 1,6 × 1,2 m groß; man benutzt nämlich zu den Versuchen Behälter, die sonst für den Verkehr zwischen Algerien und Frankreich dienen, und ihre Maße sind infolgedessen durch die Verhältnisse bei den algerischen Eisenbahnen festgesetzt. Bemerkenswert ist, daß die Behälter Lüftungsöffnungen haben. Wenn die neue Beförderungsart sich bewährt, soll sie auf den Verkehr zwischen Nordafrika und England ausgedehnt werden, und es sollen dann Behälter entworfen und gebaut werden, die den Bedürfnissen des französisch-englischen Verkehrs besser entsprechen als die zum Versuchsbetrieb benutzten. Die erste Sendung war eine Ladung Weintrauben. Sie wurden an einem Sonntagnachmittag in Cavaillon (Südfrankreich) verladen, waren am Dienstagmorgen in Boulogne und standen am Mittwoch in vollständig frischem Zustande in London zum Verkauf. Auf dem Rückweg wurde der Behälter mit südafrikanischen Birnen für Paris gefüllt; er kann aber, wenn er leer zurückgeht, auch auseinandergenommen und so zusammengelegt werden, daß er nur wenig Raum einnimmt. Wenn der Verkehr bis Algier ausgedehnt wird, kann afrikanisches Obst und Gemüse binnen fünf Tagen in London sein. Die Beförderung bis Marseille dauert dreißig Stunden; das Gut geht dann ohne Umladung nach Boulogne, weiter mit Schiff nach Folkestone und wieder mit der Eisenbahn nach London.

— **Niedrigere Tarife für Erzeugnisse der englischen Landwirtschaft.** Am 1. Dezember treten in England ermäßigte Gütertarife für die Erzeugnisse der die Grundlage des englischen Wirtschaftslebens bildenden Zweige des Gewerbes in Kraft. Bekanntlich wird durch die jüngste Gesetzgebung die Steuerlast der englischen Eisenbahnen um vier Millionen Pfund jährlich erleichtert, und diese Ersparnis müssen die Eisenbahnen in Form von Tarifermäßigungen an die Wirtschaft weitergeben. Auf die Landwirtschaft soll davon ein Fünftel, also 800 000 Pfund = 16 Mill. RM, entfallen. Auf Grund von Beratungen mit einer Vereinigung der Landwirte sollen von dem Tarifabbau betroffen werden Düngemittel, Futtermittel, Kartoffeln, Vieh, wenn sie in Güterzügen befördert werden, Milch auch beim Versand in Personenzügen. Ausgeschlossen von der Vergünstigung sind neue Kartoffeln. Man schätzt die Ermäßigung der einzelnen Frachtsätze auf 10 %. Obst und Gemüse sind in die Liste der Güter, für die die ermäßigten Frachtsätze gelten sollen, nicht aufgenommen worden, weil sie in großen Mengen eingeführt werden und die Vergünstigung verständlicherweise nur der einheimischen Landwirtschaft zugute kommen soll.

— **Das größte Rolltreppensystem der Welt.** Auf dem neuen Bahnhof Picadilly der Londoner Untergrundbahnen sollen, wie „Electric Railway Journal" berichtet, nach einer kürzlichen Entscheidung 11 Rolltreppen eingebaut werden. Das ist mehr als auf irgendeinem anderen Bahnhof der Welt. Von diesen Rolltreppen sollen fünf in zwei Schächten zu einem gemeinsamen Landeplatz führen und von hier sechs weitere Rolltreppen zu den Bahnsteigen der Bakerloo und Picadilly Railway abzweigen.

Nach Beendigung der Bauarbeiten werden auf dem Londoner Untergrund-Bahnnetz dann im ganzen 76 Rolltreppen — gegenüber 21 vor vier Jahren — in Betrieb sein, wovon 8 Rolltreppen allein auf die vollständig umgebaute Station Charing Cross entfallen.

Die Zahl der Aufzüge auf den Londoner Untergrundbahnen ist während dieser Zeit von 208 auf 160 gesunken. Diese legen täglich in 63 000 Touren eine Gesamtstrecke von 800 engl. Meilen (= 1280 km) zurück. Die Bewegung der Rolltreppen entspricht — obwohl sie an Zahl geringer sind — werktäglich in 20 Stunden einer Gesamtlänge von 1500 engl. Meilen (= 2415 km).

An den Aufzügen und Rolltreppen treten bei guter Unterhaltung nur selten Störungen ein, die Rolltreppen bedürfen im ersten Jahr erfahrungsgemäß überhaupt nur geringer Aufmerksamkeit. Ein Stab von 250 Leuten ist

ständig mit der Prüfung und Unterhaltung der beiden Beförderungsanlagen beschäftigt, und zwar werden die mechanischen Einrichtungen der Rolltreppen in einem Zeitraum von 7 Wochen, die elektrischen Anlagen in einem solchen von 8 Wochen — gegenüber von 17 und 6 bis 10 Wochen bei den Aufzügen — planmäßig untersucht.

Das Sicherheitsgetriebe der Aufzüge wird jede zweite Woche von zwei erfahrenen Spezialisten geprüft. Für Störungsfälle ist eine sonst verborgene Tür nach dem benachbarten, in gleicher Höhe zum Stillstand kommenden Aufzug vorgesehen, den die Reisenden dann benutzen können.

Auf einigen neuen Bahnhöfen sind die Aufzüge mit Steuerkontakten, die sich in der Fahrkartenausgabe befinden, ausgerüstet, die von dem Fahrkartenausgeber neben seiner sonstigen Tätigkeit bedient werden.

Fremde Erdteile.

— **Tarife der Ussurijsk-Eisenbahn.** Die Verwaltung der Ussurijsk-Eisenbahn in Wladiwostok veröffentlicht eine Bekanntmachung, derzufolge seit 1. Oktober d. J. die Bahnverwaltung bis auf Widerruf alle Zahlungen an Frachten und Gebühren sowie die Hafenabgaben zugunsten der Wladiwostoker Hafenverwaltung für Durchgangsgüter aus der Nordmandschurei, gleichgültig über welchen Ort diese einlaufen, in ausländischer Währung nach einem besonders festgesetzten Kurs erhebt.

— **Der Kampf um die Chinesische Ostbahn.** Heft 1 (Oktober), 4. Jahrgang, der Zeitschrift „Ost-Europa", die im Auftrage der Deutschen Gesellschaft zum Studium Osteuropas von den Professoren Dr. Hoetzsch und Max Sering herausgegeben wird (Berlin, Ost-Europa-Verlag), bringt einen Artikel aus der Feder von Professor Alexander Gladstern: „Der Kampf um die Chinesische Ostbahn." — Es gibt wohl nur wenige Eisenbahnen, die solche wechselvollen Schicksale, besonders auch politischer Natur, erlebt haben und deren Verhältnisse so undurchsichtig sind wie die der genannten Bahn.

Es ist daher sehr zu begrüßen, daß von einem berufenen Fachmann — der Verfasser ist stellvertretender Vorsitzender der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Orientkunde in Charkow — die Geschichte dieser Eisenbahn sowie die Rolle, die sie in der Politik gespielt hat und noch spielt, klar und übersichtlich dargestellt wird. Anfangend von dem Bau dieser Bahn im Jahre 1895 werden im weiteren Verlauf der Darstellung drei Etappen hervorgehoben: 1. Der blutige Krieg 1904—1905 mit seinem Vor- und Nachspiel; 2. die militärische Besetzung der Chinesischen Ostbahn (gleichbedeutend mit der Okkupation der Nordmandschurei) in den Jahren 1919—1922, eine Besetzung, die offiziell „Bewachung der Bahnlinie" genannt wurde, — und 3. der heutige wirtschaftliche Kampf zwischen der Südmandschurischen Bahn und der Chinesischen Ostbahn, der durch allerhand Wechselfälle begleitet wird. Hierbei werden die finanziellen und kommerziellen Verhältnisse der Bahn, die in Betracht kommenden Staatsverträge, die Rolle der „Russisch-Asiatischen Bank", die Leitung des Bahnbetriebes, die kulturelle Bedeutung, die Rentabilität der Bahn usw. eingehend behandelt und gewürdigt. Auch die Frage, in wessen Eigentum die Chinesische Ostbahn eigentlich steht, wird untersucht. Zum Schluß kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß die Chinesische Ostbahn ein gesundes und recht lebensfähiges Unternehmen ist. Der Artikel verdient volle Beachtung.

— **Schienenauswechslung bei der Chinesischen Ostbahn.** Die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn ist gegenwärtig mit dem Auswechseln der Schienen beschäftigt. Nachdem im Vorjahr und teilweise auch noch im laufenden Jahr der Unterbau einer Instandsetzung unterzogen worden ist, wird nunmehr mit der Auswechselung der leichten Schienen gegen schwere begonnen. Die Schienen werden teilweise von deutschen, teilweise von französischen Firmen bezogen. Die Arbeiten an der Auswechslung der Schienenstränge dürften kaum vor Ende nächsten Jahres abgeschlossen sein.

— **Ägyptens Verkehrsprogramm.** Wir entnehmen hierüber dem „Wirtschaftsdienst" folgendes: Die Ausführung des von der Regierung aufgestellten Verkehrsprogramms macht weitere Fortschritte. Von den in das Budget 1928/29 aufgenommenen Ausgaben des Verkehrsministeriums sind bestimmt: Für den Bahnbau durch die arabische Wüste von Kena am Nil nach Kosseir am Roten Meer eine Jahresrente von 200 000 Pfd. Sterl. Für den Bau dieser Linie sind drei Jahre vorgesehen; die Kosten sollen in drei Abschnitten in Höhe des diesjährigen eingeworben werden. In Kosseir ist vom Ministerium zunächst eine Funkenstation eingerichtet. 70 000 Pfd. Sterl. sind für den Ankauf eines Dampfers, der den Grundstock der ägyptischen Handelsflotte bilden wird, vorgesehen; 80 000 Pfd. Sterl. für einen weiteren Dampfer, der als Pilgerschiff dienen soll; 80 000 Pfd. Sterl. für Flußdampfer und 100 000 Pfd. Sterl. für ein großes modernes Hotel in Kairo. Für die Anschaffung von Personen- und Lastwagen sind 25 000 Pfd. Sterl. ausgeworfen. Wie sehr sich der Autoverkehr in letzter Zeit entwickelt hat, ergibt sich daraus, daß insgesamt 19 500 Personenwagen und 3800 Omnibusse und Lastwagen bis Ende Mai dieses Jahres registriert waren; davon sind allein in der Zeit von Januar bis Mai dieses Jahres 2700 Personenwagen und rund 500 Omnibusse und Lastwagen neu eingetragen.

Durch seine günstige geographische Lage ist Ägypten dazu bestimmt, auch im Luftverkehr eine bedeutende Rolle zu spielen. Der kürzlich eingebrachte Gesetzentwurf über das Flugwesen sieht je einen Flugplatz bei Amaza (Kairo) und bei Dekhla (Alexandrien) sowie die Anschaffung von drei Flugzeugen vor. Die Kosten belaufen sich auf 90 000 Pfd. Sterl. für den Flugplatz bei Amaza und 400 000 Pfd. Sterl. für den bei Dekhla. Sie sind für letztere Anlage deshalb so bedeutend höher, weil dort gleichzeitig ein Flughafen mit Leuchtfeuer vorgesehen ist. Die Anlagen in Dekhla sollen bis April nächsten Jahres bereits soweit fertiggestellt sein, daß der durchgehende Luftverkehr London—Delhi aufgenommen werden kann. Von hier aus werden auch die Zweiglinie nach Palästina und die Nord—Südlinie durch Afrika ihren Ausgang nehmen.

— **Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Die Löhne machen bekanntlich einen sehr erheblichen Bruchteil der Ausgaben einer Eisenbahngesellschaft aus, und wenn es nötig ist, Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe zu erzielen, liegt es nahe, bei den Löhnen zu beginnen. Das haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den letzten fünf Jahren denn auch getan. Seit 1923 ist der Personenverkehr zurückgegangen, der Güterverkehr hat nicht in dem Maße wie vor dem Kriege zugenommen, die Einnahmen, bezogen auf die Einheit, sind gesunken, die Steuern sind erhöht worden. Die Eisenbahngesellschaften waren daher gezwungen, ihren Betrieb billiger zu gestalten, und sie haben dies getan, indem sie ihre Einrichtungen so ausbildeten, daß menschliche Arbeit gespart wird. Freilich waren dazu hohe Aufwendungen an Kapital notwendig. Die Durchschnittszahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen betrug in der ersten Hälfte des Jahres 1927 nach amtlicher Statistik 1 658 861; diese Zahl ist um rd. 100 000 niedriger als im Vorjahre und gegen 200 000 niedriger als im Jahre 1923. Der durchschnittliche Stundenlohn war in der ersten Hälfte 1928 höher als seit dem Jahre 1921. Die Erhöhung wurde aber von der Verminderung der Kopfzahl mehr als aufgewogen, und so war denn der Gesamtbetrag der Löhne in dem genannten Zeitraum niedriger als seit dem Jahre 1922. Einen günstigen Einfluß hatte dabei auch die kürzere Arbeitszeit, die auf den einzelnen entfiel.

Vergleicht man die Zahl des Jahres 1927 mit der des Jahres 1923 — 1 658 861 gegen 1 475 497 —, so ist ohne weiteres zu erkennen, daß das Bestreben der amerikanischen Eisenbahngesellschaften, mit menschlicher Arbeitskraft sparsam umzugehen, erfolgreich gewesen ist. Nur auf einem Gebiet ist die Zahl der Arbeiter vermehrt worden, nämlich auf dem der Bahnunterhaltung, und zwar um 7500 Köpfe. Das hängt damit zusammen, daß man heute mit den Unterhaltungsarbeiten zeitiger im Jahre beginnt als es bisher üblich war, und das macht sich natürlich in

ten Halbjahr besonders bemerkbar. Dieser Vermehrung
t eine Verminderung gegenüber von 11 197 Köpfen bei
gelernten Arbeitern und im Bureaudienst, von
610 Köpfen bei der Unterhaltung der Betriebsmittel
l der Verwaltung der Vorräte, von 56 721 Köpfen im
kehrs- und Betriebsdienst.

Wie schon erwähnt, ist auch die Zahl der Arbeitsstunden
ückgegangen. Sie belief sich im ersten Halbjahr 1928
2 100 899 795 gegen 2 439 426 486 im gleichen Zeitraum
Jahres 1923. Dabei sind die gezahlten Löhne von
0 597 260 Dollar auf 1 404 238 682 Dollar gesunken,
rend der durchschnittliche Stundenlohn von 61,5 Cents
66,8 Cents gestiegen ist. Wären 1928 die gleichen
me an die gleiche Zahl Arbeiter wie 1923 gezahlt
den, so wären die persönlichen Ausgaben der ameri-
schen Eisenbahnen um 225,3 Mill. höher gewesen.
se Zahl ist ein Maßstab für die wirtschaftlichere Ge-
tung des Betriebes; ihre Bedeutung wird klar, wenn
sich vergegenwärtigt, daß die Halbjahreseinnahmen
Eisenbahngesellschaften von 1923 bis 1928 nur um
Mill. zugenommen haben. Wesentlich zur Verkürzung
Arbeitszeit hat die Beschleunigung der Güterzüge bei-
agen, die eine Verminderung der zuschlagpflichtigen
rstunden zur Folge gehabt hat.

Die Verminderung der Kopfzahl bei den Eisenbahnen
keine Arbeitslosigkeit zur Folge gehabt; die frei-
denden Kräfte sind von anderen Zweigen des Erwerbs-
ens aufgenommen worden. Wenn nicht ungewöhnliche
ignisse eintreten, die eine unerwartete Zunahme des
enbahnverkehrs herbeiführen, werden die amerikani-
en Eisenbahngesellschaften ihre Politik, ihre Beleg-
aften zu verringern, auch in Zukunft fortsetzen.

— **Selbsttätige Signale und Lokomotiven in den Ver-
igten Staaten.** Von den rd. 417 000 km Streckenlänge
Vereinigten Staaten sind erst 18 050 km oder 4,3 %
selbsttätigen Signalen ausgestattet. Zu den so ge-
erten Strecken gehören aber 8496 Lokomotiven oder
20 % des Gesamtbestands von 43 154 Mitte 1928. Die
l der Lokomotiven ist ein Maßstab für die Zahl der
ge, die auf einer Strecke verkehren, und so wird sich
h die Zahl der Züge auf den durch selbsttätige Signale
icherten Strecken zur gesamten Zugzahl der ameri-
ischen Eisenbahnen ungefähr ebenso verhalten wie die
-prechenden Zahlen der Lokomotiven. Mit der Zahl
Züge hängt aber auch die Gefahr der Zugzusammen-
se zusammen. Der wahre Maßstab für die Verbreitung
selbsttätigen Blocksystems ist also nicht die Länge
damit ausgestatteten Strecken, sondern die Lebhaftig-
des Verkehrs auf ihnen, und wenn die Verhältniszahl
so gesicherten Züge ungefähr fünfmal so groß ist,
der Anteil der selbsttätig gesicherten Strecken, so
nen die amerikanischen Eisenbahnen wohl mit Recht
auf hinweisen, daß sie bemüht sind, den Eisenbahn-
ieb so sicher wie möglich zu gestalten.

— **Die Elektrisierung der Vorortbahnen von Chicago.**
Chicagoer Vorortverkehr ist überlastet; er hat sich
h und nach bis auf 26 Millionen jährlich zu befördernde
sende gesteigert. Diesem Ansturm war der Dampf-
ieb selbst auf den teils sechsgleisig ausgebauten
Vortstrecken nicht mehr gewachsen. Wie die „Elektro-
nische Zeitschrift“ im 43. Heft des lfd. Jahrgangs
ichtet, entschloß sich die Illinois Centralbahn zur Auf-
me von Elektrisierungsarbeiten nach folgendem Pro-
mm: 1. Bis Februar 1927 Elektrisierung des Vorort-
kehrs. 2. Bis 1930 elektrischer Betrieb des Güter-
kehrs nördlich von East Roosevelt Road. 3. Bis
Elektrisierung des Güter- und Rangierbetriebes
dlich East Roosevelt Road. 4. Bis 1940 Elektrisierung
gesamten Personen- und Durchgangsverkehrs. Nach
füllung dieses Bauprogramms wäre eine der größten
trisierten Bahnanlagen der Welt geschaffen. Die zur
nois Centralbahn gehörenden Strecken der Chicagoer
nhöfe umfassen insgesamt 670 km Gleise; hiervon sind
km Vorort-, 170 km Durchgangs-Personenzug- und
km Güterzug- und Verschiebegleise.

Im August 1926 waren bereits 170 km Hauptgleis und
km Rangiergleis für elektrischen Betrieb umgewandelt.
Hierdurch wird eine Strecke von 45 km mit zwei Abzweigungen von je 7,5 km Länge bedient. Die elektrisierte Vorortbahn beginnt in der Randolphstraße in Chicago und endet einstweilen im Vorort Matteson. Die erwähnten Abzweigungen führen von der 69. Straße nach Cheltenham und von Kensington nach Blue Island. Auf diesen Strecken verkehren werktäglich im Durchschnitt 444 Züge und Sonn- und Feiertags bis 600 Züge bei einer Zugfolge von durchschnittlich 2 Minuten. Die 45 km lange Hauptstrecke ist mit 35 Haltestellen versehen. Die Kraftwerke liefern Drehstrom teils durch Kabel bei 12 000 Volt und 60 Per. und teils über Freileitungen bei 33 000 Volt. Die Umformung auf Gleichstrom und auf die Betriebsspannung von 1500 Volt wird durch sieben an der Strecke verteilte Unterwerke besorgt. Die von den Unterwerken erzeugte Gesamtleistung beträgt 42 000 kW; hiervon entfallen 33 000 kW auf sich drehende Umformer und 9000 kW auf Gleichrichter. Die Gleichrichterleistung eines jeden Unterwerkes entspricht der Reserveleistung, damit im Falle von Schwierigkeiten mit den Gleichrichtern der Bahnbetrieb nicht gestört wird. Für den Licht- und Kraftbedarf des Bahnbetriebes sind Drehstromleitungen für 2300/4000 V und für die Signale eine doppelte Einphasenleitung von 2300 V vorgesehen.

Der Betriebsstrom wird einer als Kettenleitung ausgebildeten Fahrleitung, bestehend aus einem Tragseil, Hilfsseil und zwei Fahrdrähten, entnommen. Die Triebwagenzüge sind aus Einheiten von je einem Trieb- und einem Beiwagen zusammengesetzt. Jeder Triebwagen verfügt über 84 Sitzplätze und ist mit 4 luftgekühlten 750-Volt-Motoren (für halbe Betriebsspannung) von 185 kW Stundenleistung ausgerüstet; das Zahnradübersetzungsverhältnis ist 21 : 60. Die Wagen sind an jedem Ende mit einer Eingangstür versehen. Untereinander sind die Wagen durch Harmonikabälge verbunden; gekuppelt sind sie mittels der selbsttätigen Tomlinson-Kupplung. Die Kupplung enthält zwei Luftverbindungen und 39 elektrische Kontakte. Alle Türen eines Zuges können von einer Stelle aus elektrisch bedient, d. h. geöffnet oder geschlossen werden; außerdem ist es möglich, jede Tür einzeln zu bedienen.

Es ist eine selbsttätige Vielfachsteuerung — Bauart GEC — mit elektropneumatischer Nockenwalze gewählt, die auch Handbetätigung des Fahrschalters zuläßt. Die Bremsung der Wagen geschieht mittels doppelter selbsttätiger Luftdruckbremse, von denen eine elektrisch, die andere rein pneumatisch wirkt.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadt- und Vorortbahn in Sidney (Australien).** Die Stadt- und Vorortbahn von Sidney wurde im Jahre 1892 zweigleisig ausgebaut; damals sind im Jahre nur 16,4 Mill. Fahrgäste befördert worden, gegen 111,6 Mill. im Jahre 1925. Um der gewaltigen Verkehrssteigerung gerecht zu werden, wurde am 1. März 1923 mit der Umstellung auf elektrischen Betrieb begonnen. Wie die Zeitschrift „Elektrische Bahnen“ im Augustheft des lfd. Jahrgangs berichtet, wurde die erste für elektrischen Betrieb eingerichtete Teilstrecke zwischen Hurstville und Sidney am 1. März 1926 in Betrieb genommen. Mit den Umbauarbeiten verknüpft sind die Einführung eines wesentlich größeren Streckenprofils, ferner erhebliche Erweiterungen der Bahnhofs- und Streckenanlagen und die Schaffung einer großen Brücke über den Hafen von Sidney, die dem Eisenbahn- und Straßenverkehr dienen soll. Durch diese Brücke wird denn auch die längst nötige Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Eisenbahnnetz erreicht. Die Gesamtkosten für den bautechnischen und elektrischen Teil, einschließlich der neuen Betriebsmittel sowie von zwei Dritteln der neuen Hafenbrücke, die anteilig auf den Eisenbahnverkehr entfallen, belaufen sich, nach der Quelle, auf rd. 515 Mill. RM. Der elektrische Betrieb mit Oberleitung erforderte eine Erhöhung des Profils, die teils durch Senken der Gleise, teils durch Heben von Brückenüberbauten erzielt worden ist. Gleichzeitig wurde, um die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge zu steigern, eine Verbreiterung des Profils durchgeführt.

Die Bahnen werden mit 1500 V Gleichstrom betrieben. Der Strom wird teilweise von dem Ultimo-Kraftwerk, zum größeren Teil von dem White-Bay-Kraftwerk geliefert. Für

die Bemessung der Unterwerke wurden 47 Wattstunden je Tonnenkilometer Kraftverbrauch der Triebwagenzüge zugrunde gelegt. Bei einer Geschwindigkeit von 40-km/Std. nimmt ein Achtwagenzug 600 kW auf. Für den endgültigen Ausbau, der im Jahre 1940 erreicht werden soll, sind 25 Unterwerke vorgesehen, von denen zunächst 14 gebaut werden. Die Leistungen der Umformer bewegen sich je Einheit zwischen 1500 und 4500 kW. Die größten Unterwerke erhalten im endgültigen Ausbau 4 Maschinen zu 4500 kW. Für ein kleineres Unterwerk sind versuchsweise Quecksilberdampfgleichrichter vorgesehen; zwei Unterwerke werden für selbsttätigen Betrieb eingerichtet.

Aus dem vorhandenen Wagenpark konnten durch Umbau 426 Wagen für den elektrischen Betrieb gewonnen werden. Außerdem wurden 449 Trieb- und 225 Beiwagen neu beschafft, so daß die Gesamtzahl 1100 beträgt. Während die neuen stählernen Wagenkästen aus England bezogen wurden, sind die Drehgestelle und die Innenausstattung in Australien hergestellt. Die 19 m langen Wagen sind vierachsig und mit einer selbsttätigen Kupplung versehen, die aber nur mechanisch kuppelt; von der Kupplung der Luft- und Steuerstromleitungen ist merkwürdigerweise abgesehen worden. Die zweiflügligen Schiebetüren bestehen aus Leichtmetallguß; der Führerstand ist so klein bemessen, daß er noch nicht die halbe Wagenbreite einnimmt. Alle Sitze sind als Klappsitze ausgebildet, von denen die in der ersten Wagenklasse mit grünem Leder, die in der zweiten Klasse mit Rohr bezogen sind.

Die Beleuchtung geschieht durch eine an den Längswänden ununterbrochen entlangführende Opalröhre, die in ihrem Innern eine Anzahl von Glühlampen enthält. Die kleinste Zugeinheit besteht aus einem Trieb- und einem Beiwagen. Es verkehren Züge aus einer bis vier solcher Zugeinheiten. Ein Achtwagenzug wiegt 328 t und verfügt über 644 Sitzplätze. Der angezogene Bericht hebt hervor, daß demgegenüber ein Achtwagenzug der Berliner Stadtbahn neuester Bauart nur 248 t wiegt, bei 448 Sitzplätzen.

Die Steuerung erfolgt halbselbsttätig durch elektropneumatische Schützensteuerung mit Einzelschützen. Der Fahrschalter besitzt den bekannten Totmannsknopf; neu ist dabei, daß die Bremse selbsttätig einsetzt, sobald der Führer den Totmannsknopf in einer anderen als der Nullstellung losläßt. Gebremst wird mit elektrisch gesteuerten Druckluftbremsen. Die Quelle hebt hervor, daß eine reine Druckluftbremse bei der großen Zuglänge von 170 m zu erheblichen Zerrungen im Zuge führen würde.

Der Zugbegleiter befindet sich am Ende des Zuges; er ist mit dem Zugfahrer durch eine Glockensignalleitung verbunden, um für den Fall der Gefahr das Haltsignal oder andere Signale vermitteln zu können. Diese Glockensignalleitung ist durchlaufend und kann von jedem Führerstand oder Zugbegleitabteil im Zuge und auch vom Innern der Wagen neben den Eingangstüren betätigt werden.

Wasserverkehr.

— **Jahresbericht des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1927/1928.** Der Bericht verzeichnet gegenüber dem Vorjahr (vgl. Nr. 3 dieser Zeitschrift 1928) in der allgemeinen Tendenz des Reedereigeschäfts keine wesentlichen Änderungen. Aus den einzelnen Betriebszweigen hebt sich wie bisher der überseeische Passagierverkehr besonders hervor. Seiner weiteren Steigerung stehen die verhältnismäßig hohen Aufenthalts- und Lebenskosten in Deutschland entgegen. Der Personenverkehr nach Nordamerika hat sich weiter aufsteigend entwickelt. Neu ist in ihm die Schaffung einer 3. Kajüte für Touristen, z. B. auf den Dampfern „Albert Ballin", „Deutschland", „Hamburg" und „Cleveland" der Hamburg-Amerika Linie. Die künftige Gestaltung des Passagierverkehrs in der nordatlantischen Fahrt hängt von der Neufestsetzung der Quoten für die amerikanische Einwanderung ab, die vorerst bis zum 30. Juni 1929 unverändert bleiben. Die Gesamtbeförderung von Passagieren nach Südamerika ist weiterhin leicht zurückgegangen, obwohl sich die neue „Cap Arcona" der Hamburg-Südamerikanischen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gut eingeführt hat. Dagegen hat sich der Passagierverkehr mit Afrika weiter zufriedenstellend entwickelt. Die Hamburg-Amerika L hat im Berichtsjahr mit 4 Dampfern 18 Vergnügungsre vor allem Mittelmeer- und Nordlandfahrten, ausgefi Da sich hierfür großes Interesse gezeigt hat, soll Programm auch im nächsten Jahr in ungefähr demse Umfange beibehalten werden. Ferner hat die Hamburg Sonderfahrten mit dem Schnelldampfer „Cap Polonio" Skandinavien und Rußland gemacht.

Im Frachtgeschäft verzeichnet der Bericht viele R schläge gegenüber einzelnen Ansätzen zur Erholung. Raten lagen nach wie vor sehr niedrig.

In der Trampfahrt zeigte sich erst am Schluß Berichtsjahrs eine leichte Besserung gegenüber dem jahr, während sich in der Tankschiffahrt die Lage außerordentlich verschlechtert hat. Die Ursache lieg der Vermehrung der Tankschiffe. Das Schleppgeschäf trotz der starken Konkurrenz und unauskömmli Schlepplöhne nicht unerheblich ausgebaut worden.

Mit Befriedigung verzeichnet der Bericht die Tatsa daß die Reichsbahn die Bedürfnisse der deutschen schiffahrt anerkannte, indem sie weitere Frachtermäßi gen gewährt hat. Andererseits wird aber festgestellt, damit die günstige Verkehrssituation der deutschen häfen, wie sie vor dem Kriege bestand, noch nicht wi hergestellt ist. Insbesondere wird noch die Verbesser der Küstenkohlentarife vermißt. Begrüßt wird die legung des Tarifkampfs Hamburg—Triest.

Mit Rücksicht darauf, daß der Hafenbahn- und L kraftwagenverkehr gegenüber dem Binnenschiffahrts kehr sehr viel stärker hervortritt, fordert der Bericht e weiteren Ausbau der technischen Einrichtungen des H burger Hafens, insbesondere einen neuen Verteilu schuppen, die weitere Entwicklung der Waltershofer lagen, die Fertigstellung der Finkenwärder Bahn und Untertunnelung des Köhlbrands.

Den 60 Mitgliedern des Vereins Hamburger Reeder hört eine Gesamttonnage von 1 738 231 Br. Rg. T. gegen 1 636 269 Br. Rg. T. im Vorjahr. Hiervon entfallen 414 Dampfer 1 451 251 Br. Rg. T., auf 39 Motorsel 234 026 Br. Rg. T., 8 Segler 20 805 Br. Rg. T., während der Rest auf 38 Schlepper und 40 Leichter verteilt. K

— **Wichtige Vorgänge in der belgischen Schiffahrt.** Lage der belgischen Schiffahrt hat schon verschiedent ein tatkräftiges Eingreifen der belgischen Regierung forderlich gemacht. Diese finanziellen und sonstigen tionen haben aber keine grundlegende Besserung der L der einzelnen Reedereien bringen können. Vor kurzem nunmehr in Brüssel die „Union Financiere et Mariti gegründet worden, ein mit 200 Millionen Franken Kap ausgestattetes Unternehmen, an dem der größte belgis Finanzkonzern, die „Société Generale de Belgique" n geblich beteiligt ist. In der „Union Financiere et Mariti sind zunächst vier belgische Reedereien zusammen schlossen worden, nämlich die „Compagnie Belge Marit du Congo", die „Cie. Africaine de Navigation", die „Age Maritime Internationale" und der „Lloyd Royal Bel Die Lage in der Seeschiffahrt und speziell in der gischen ist so, daß man das Eingreifen der „Société G rale de Belgique" nicht als eine auf finanziellen Er ausgehende Aktion zu werten hat, sondern daß es sich eine Fusion auf Wunsch der Regierung handelt, bei die Regierung aber zur Vermeidung eines Präzedenzfa nicht in Erscheinung treten wollte. Die bisherigen M nahmen der belgischen Regierung mußten solange o Erfolg bleiben, als die einzelnen Gesellschaften ih gegenseitigen Wettbewerb fortsetzten und ihren rel großen Einzelapparat für Verwaltung und Betrieb aufr erhielten. An diesen beiden Punkten wird die Neuorg sation zuerst einsetzen müssen. Der neue belgische Sch fahrtstrust, der also, wie gesagt, nicht nur eine sta finanzielle, sondern auch eine staatliche Rückendeck hat, wird insgesamt eine Flotte von 40 Schiffen 184 361 Bruttoregistertonnen umfassen, an denen die zelnen Reedereien wie folgt teilnehmen: die „Cie. Africa de Navigation" mit 13 Dampfern und 49 681 BRT., „Cie. Belge Maritime du Congo" mit 5 Dampfern 31 110 BRT. und der „Lloyd Royal Belge" mit 22 Dampf und 103 570 BRT. — Vor der Gründung der „Union Fin

re et Maritime" bildeten bereits die „Cie. Belge Maritime Congo", die „Agence Maritime Internationale" und die ie. Africaine de Navigation" einen Konzern, dem also nmehr einfach der „Lloyd Royal Belge" angegliedert rde. Im übrigen besteht die Flotte der „Cie. Africaine Navigation" zu einem erheblichen Teil aus ehemaligen hiffen des „Lloyd Royal Belge", die letzterer während r Sanierung im Jahre 1923 verkauft hat.

Rechtspflege.

— **Haftung für nicht genügende Sicherung des Bahnerganges.** Die Annahme des Berufungsgerichts, daß ein den Schadenseintritt ursächlich gewordenes Verschulden s Beklagten vorliegt, ist rechtlich nicht zu beanstanden. ch den getroffenen Feststellungen sind die örtlichen Verltnisse am fraglichen Bahnübergang derart ungünstig, daß sich die Anbringung einer Schranke erforderlich wäre. Urteil des Senats vom 15. April 1926 ist bereits ausgert, daß, wenn die Errichtung und Bedienung einer hranke dem Beklagten der hohen Kosten wegen nach r Ansicht des Berufungsgerichts nicht zuzumuten , sich für ihn jedenfalls die Verpflichtung ergab, durch dere geeignete Maßnahmen für die Sicherit des öffentlichen Fuhrverkehrs zu sorn, und daß eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit r dem Übergang und Lichtzeichen als geeignete Maßregeln gelten haben. Darin, daß die Beklagte keine entsprechenn Sicherungsmaßnahmen angeordnet hat, obgleich die bendere Gefährlichkeit der Stelle offen zutage lag, konnte s Berufungsgericht unbedenklich ein die Haftung des Bagten begründendes Verschulden seiner verantwortlichen gane finden.

An dieser Beurteilung ist auch gegenüber den neuerhen Revisionsangriffen festzuhalten. Der Einwand des klagten, die Bahnanlage entspreche den bei der Planfestllung gemäß §§ 18, 22 Preuß. Ges. über Kleinbahnen usw. m 28. Juli 1892 (G. S. S. 225) ihm gemachten Auflagen, bereits im bezeichneten Urteil des Senats als nicht stichltig zurückgewiesen worden. Ebenso wenig wie hinsichth der Anlagen zur Sicherung der benachbarten Grundicke (vgl. Warn. Jahrb. 1911 Nr. 116, Eisenbahn. Entsch. . 27 S. 340) kann hinsichtlich der im öffentlichen Interse zu erfordernden Sicherungsmaßregeln der Ansicht der i der Planfeststellung beteiligten Eisenbahnbehörde auslaggebende Bedeutung zugestanden werden. Vielmehr hat r Prozeßrichter selbständig nach Lage des Falles darüber entscheiden, welche Maßregeln zum Schutze des öffenthen Verkehrs erforderlich sind. Die Revision übersieht ner, daß die Verhältnisse zur Zeit der Genehmigung der lage dann nicht maßgebend sein können, wenn, wie der klagte selbst hier geltend macht, mit dem Anwachsen des aßenverkehrs insbesondere des Kraftwagenverkehrs sich ch die Gefahr an der Kreuzung eines Bahngleises mit ier Fahrstraße vergrößert hat. Wenn die Revision meint, ß in einem solchen Falle etwa weiter erforderliche Sicheigsmaßnahmen von derjenigen Verkehrseinrichtung zu gen seien, die die Gefahrsteigerung verursacht habe, so das nicht recht verständlich. Denn letzten Endes ist Gefahr auf die Bahnanlage zurückzuführen. Die Bahnrwaltung hat bei der Ausübung und Ausgestaltung ihres triebes die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu beobach und dabei selbstverständlich auch für die Weitertwicklung des Verkehrs, insbesondere an gefährlichen reuzungspunkten die nötige Rücksicht zu nehmen.

Das Bedenken der Revision, daß das Berufungsgericht i der Frage der vom Beklagten zu erfordernden Sorgfalt Bestandsbedingungen des Bahnunternehmens nicht in tracht gezogen habe, erledigt sich schon dadurch, daß der klagte nach dieser Richtung keine Ausführungen gemacht t. Solange das nicht geschah, brauchte das Berufungsricht nicht mit der Möglichkeit zu rechnen, daß die fragthen Sicherungsmaßregeln für den Betrieb der Beklagten ht tragbar sein könnten.

Ohne Grund greift ferner die Revision die Annahme des rufungsgerichts an, daß der Kraftwagen der Klägerin ter die Ausnahmevorschrift des § 8 Nr. 2 Kraftfahrzeugs. falle. Das Berufungsgericht hat nicht verkannt, daß Klägerin beweispflichtig ist, denn es führt aus, daß diese den Beweis durch die Bescheinigung der Fabrik vom 17. Juni 1926 zunächst dahin geführt habe, daß der Wagen nur eine Stundenhöchstgeschwindigkeit von 18 km habe erreichen können, wenn nicht etwa nachträglich das Übersetzungsverhältnis durch Einfügung anderer Zahnräder geändert worden sei. Zuzugeben ist der Revision, daß die Klägerin an sich auch zu beweisen hatte, daß eine solche Änderung nicht stattgefunden hat. Nachdem aber die hierüber vernommenen vier Zeugen bekundet hatten, ihnen sei von einer nachträglichen Änderung nichts bekannt, konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß annehmen, die Klägerin habe ihrer Beweispflicht soweit genügt, daß sich die Beweislast umkehre. Der Vorwurf der Revision, daß das Berufungsgericht die Umkehrung der Beweislast lediglich aus dem Zustand des Wagens zur Zeit der Anschaffung herleite, entbehrt der Grundlage. Die sonstigen Angriffe der Revision zu diesem Punkt laufen auf eine Rüge der Verletzung des § 286 ZPO. hinaus und sind deshalb unbeachtlich (Ges. zur Entlastung des RG. vom 21. Dezember 1925, 17. Dezember 1926, RGZ. Bd. 110 S. 240).

Wenn aber der Kraftwagen der Klägerin der Vorschrift des § 8 Nr. 2 KFG. entspricht, so entfällt ihre Haftung aus § 7 dieses Gesetzes, und es konnte sich nur fragen, ob seitens der Klägerin oder ihrer Angestellten ein Verschulden vorliegt, das einem Dritten gegenüber eine Haftung der Klägerin aus § 823 BGB. begründen würde. Diese Frage konnte das Berufungsgericht auf Grund der neuerlich getroffenen Feststellungen unbedenklich verneinen, wie denn auch die Revision nach dieser Richtung keine Angriffe erhebt. Das rechtfertigt die Nichtanwendung des § 17 KFG. (RG.-Urteil vom 15. April 1926) und die Annahme, daß der Beklagte allein für den entstandenen Schaden hafte.

Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet. (RG. 20. Juni 1927 — IV. 834/1926.) P.

— **Sorgfaltspflicht des Kraftwagenführers an Bahnübergängen.** An einer nach Ansicht des Gerichts unübersichtlichen, schrankenlosen Nebenbahnüberfahrt war ein Kraftwagen mit einer Rangierabteilung zusammengestoßen. Der Kraftwagenführer verteidigte sich insbesondere damit, daß er der Meinung gewesen sei, die Rangierlokomotive stehe still. Er wurde jedoch rechtskräftig wegen fahrlässiger Tötung — durch den Zusammenstoß kam ein Insasse des Kraftwagens ums Leben — verurteilt, wobei das RG. — I. Strafsenat — folgendes ausführt:

Dem Angeklagten B. war weiter bekannt, daß in der Bahnhofsanlage V. Rangierfahrten ausgeführt werden, die sich bei Verwendung der Weiche 17 auf die Überfahrt erstrecken. Die Strafkammer nimmt an, daß der Angeklagte B. im Hinblick auf diese ihm bekannten ungünstigen Verhältnisse bei der Benutzung der Überfahrt über das Bahngleis die äußerste Umsicht und Aufmerksamkeit hätte anwenden müssen. Entsprechend dieser Sorgfaltspflicht hätte er sich, ehe er den Bahnübergang befuhr, vergewissern müssen, was auf dem Bahnhof V. vor sich geht. Er durfte sich nicht mit der Meinung zufrieden geben, daß die Lokomotive nicht fahre, sondern hätte sich unbedingt Gewißheit hierüber verschaffen müssen. War ihm dies während der Fahrt nicht möglich, so mußte er halten, um der erörterten Sorgfaltspflicht zu genügen. Hätte er dies getan, so hätte er wahrgenommen, daß die Lokomotive nicht stand, sondern sich im Laufen befand. Alle diese Annahmen der Strafkammer enthalten unter den gegebenen Verhältnissen keine Überspannung der an die Sorgfaltspflicht des Angeklagten B. zu stellenden Anforderungen. Hiernach hat B. seine irrige Meinung, daß die Lokomotive stillstehe, durch Fahrlässigkeit verschuldet. Ein fahrlässiges Verhalten des Angeklagten B. wird auch nicht dadurch ausgeschlossen, daß er, wie nach den Urteilsfeststellungen anzunehmen ist, vor dem Befahren des Bahnübergangs die Fahrgeschwindigkeit seines Kraftwagens soweit herabgemindert hatte, daß dieser auf kürzeste Entfernung hätte können zum Stehen gebracht werden. Der § 18 KraftfahrzVO. 1925 (RGBl. I S. 439) regelt für Fälle der dort gegebenen Art nicht erschöpfend die Pflichten des Kraftfahrers. Vielmehr bestimmt sich die Art des in derartigen Fällen ihm zuzumutenden Verhaltens nach der Lage des Einzelfalles und nach der allgemeinen Sorgfaltspflicht, die ihm die Rücksichten auf den Straßen- und Eisen-

bahnverkehr auferlegen. Ist der Kraftwagenführer im Begriffe, sich — wie hier — in eine Gefahrzone besonderer Art zu begeben, so ist von ihm gegebenenfalls zu fordern, daß er vor dem Beginne dieser Gefahrzone seinen Wagen so lange anhält, bis er sich in geeigneter Weise zuverlässige Kenntnis davon verschafft hat, ob nicht von irgendeiner Seite ein Hindernis auf seine Fahrbahn gelangen könne. Dies hat der erkennende Senat bereits in seinem Urteile vom 27. September 1927 — I 660/27*) — in einem in tatsächlicher Hinsicht ganz ähnlich gelagerten Falle ausgesprochen. Da der Angeklagte B. trotz der erörterten ungünstigen, das Vorliegen einer „Gefahrenzone" begründenden Verhältnisse seinen Wagen nicht angehalten hat, hat er der ihm nach dem Ausgeführten obliegenden Sorgfaltspflicht nicht genügt. (RG. 10. 7. 1928 — 1 D 630/28.) Dr. N.

— **Verhalten des Kraftwagenführers vor offener Bahnschranke.** Th. S. hat mit seinem Auto sich mit 10-km-Geschwindigkeit der auf eine scharfe Kurve folgenden Bahnübersetzung in Rankweil genähert. Die Bahnschranken waren offen. Er steigerte die Geschwindigkeit auf 20 km, wurde jedoch beim Fahren über das Geleise von einer Verschublokomotive erfaßt, samt seinem Wagen eine Strecke geschleift und schwer verletzt.

Seiner Schadenersatzklage, der gegenüber die Bundesbahn hauptsächlich einwendete, daß das Ertönen des Vorläutewerkes sowie der Achtungspfiff der Lokomotive von S. hätte beachtet werden müssen, wurde in drei Instanzen stattgegeben. Aus den Gründen des OGH.: „Ob der Kläger bei geringerer Fahrtgeschwindigkeit seines Kraftwagens rascher, daher noch vor den Geleisen hätte anhalten können, ob er bei gehöriger Aufmerksamkeit das Vorläutewerk und den Warnungspfiff des Lokomotivführers rechtzeitig hätte wahrnehmen können und hierauf sowie auf die Warnungstafel hätte achten sollen, ist nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Die Revision geht bei ihrer Mängelrüge von einer nicht zutreffenden Bedeutung der Vorläutewerke aus. Diese haben nicht den Zweck, auf die Annäherung eines Zuges aufmerksam zu machen, sondern sollen nur das Schließender Schranke ankündigen, um Beschädigungen hintanzuhalten, die durch das unvorhergesehene Niedergehen der Schranken hervorgerufen werden könnte, sowie zu verhüten, daß Personen oder Fahrzeuge durch die sich schließenden Schranken auf dem Bahnkörper eingeschlossen werden. Da die Schranken geraume Zeit vor der Annäherung eines Zuges zu schließen sind, darf, wer das Läutewerk ertönen hört, gewärtig sein, daß die Schranken nicht alsbald geschlossen werden, vor allem aber, daß sich kein fahrender Zug bereits der Bahnübersetzung unmittelbar nähert. Wenn daher der Kläger bei Annäherung an die Bahnübersetzung die Schranken geöffnet sah, so durfte er in der Tat damit rechnen, daß sich kein Zug in unmittelbarem Anrollen befinde, ja selbst wenn er von der Verschiebung Kenntnis gehabt haben würde, hätte er annehmen dürfen, daß sie nicht über die Bahnübersetzung hinaus ausgedehnt werden würde. Die Beschleunigung der Fahrt unmittelbar vor dem Übersetzen der Geleise war daher nicht unzweckmäßig.

Aus dem Vorangeschickten folgt einerseits, daß die von der Revision vermißten Feststellungen entbehrlich waren, andererseits aber auch, daß die Revision zu Unrecht dem Kläger ein Mitverschulden an seinen schweren Verletzungen beigemessen sehen will. Sie meint, das Offenstehen einer Bahnschranke rechtfertige zwar die Vermutung, daß der Bahnkörper gefahrlos übersetzt werden könne, enthebe aber niemand, am allerwenigsten einen Kraftwagenführer, von der Beobachtung der nötigen Vorsichten. Die Bundesbahnen stützen sich hierbei namentlich darauf, daß der § 96 der Eisenbahnbetriebsordnung (K. V. vom 16. November 1851, RBl. Nr. 1 aus 1852) in der Fassung, die er durch den Art. 53 des Bundesges. vom 21. Juli 1925, BGBl. Nr. 277 erhalten hat, „bei der Benutzung der bestehenden Bahnübersetzungen ein solches Verhalten vorschreibt, daß hierdurch weder die persönliche Sicherheit gefährdet, noch der Bahnbetrieb oder die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Bahnbetriebes gestört oder gefährdet werden."

Es ist zuzugeben, daß sich der erste Teil des obigen Nebensatzes auf die Verhütung eigener Gefährdung bezieht und daß bei Bahnübersetzungen ohne Schrankenanlage, wer die Straße benutzt, auf seine Sicherheit selbst Bedacht zu nehmen hat. Durch diese Anordnung wird aber nicht ausgeschlossen, daß, so er sich einer offenen Bahnschranke nähert, annehmen darf, daß er die Geleise ungefährdet übersetzen könne.

Die Vorinstanzen haben demnach mit Recht ein Verschulden des Klägers abgelehnt, dagegen mit Grund ein solches der Bundesbahn als gegeben erachtet.

Wenngleich übrigens die Revision eingangs erklärt, das Urteil der zweiten Instanz seinem ganzen Inhalte nach anzufechten, zeigen doch deren Ausführungen, daß sie im wesentlichen nur die Annahme eines Alleinverschuldens der beklagten Partei geändert sehen will."

Der Entsch. kann nicht vorbehaltlos beigetreten werden. Das Gericht hat mit Unrecht angenommen, daß die Neufassung des § 96 der Eisenbahnbetriebsordnung die Folge hat, daß vor allem bei schrankenlosen Bahnübersetzungen die Bedachtnahme auf die eigene Sicherheit durch den Benutzer derselben selbst in den Vordergrund zu rücken ist. Dies ist aus dem Wortlaut der neuen Fassung nicht zu entnehmen. Die schreibt vielmehr objektiv — und das ist das Neue — allen Benutzern jeder, also auch der abgeschrankten Bahnübersetzung ein solches Verhalten vor, daß weder die eigene Sicherheit noch Bahneigentum oder Betrieb in Gefahr gebracht werden. Der Gesetzesbefehl legt also ein bestimmtes, allgemein zu beurteilendes Maß von Sorgfalt den Benutzern selbst auf, das dem Zwecke eigener Sicherheit und der Sicherheit des Bahnverkehrs dient. Es kommt nicht darauf an, was der Kraftwagenführer in seinem Innern bei Annäherung an den Bahnkörper annehmen durfte oder wollte. Er hatte ganz allgemein alle in der Nähe der Bahn objektiv zu fordernden Vorsichten anzuwenden und nicht ein oder die andere auf Grund irgendeiner subjektiven Annahme auszuschalten. Von diesen Gesichtspunkte aus, der der Entwicklung des modernen Verkehrs, in welchen die Eisenbahn schon seit hunderte Jahren eingebaut ist, völlig entspricht, ist die Annahme eines Mitverschuldens des Kraftwagenführers gerechtfertigt. Denn in der Nähe einer Bahnanlage steigert man nicht die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges. (Urt. d. Österr. Obergerichtshofes vom 10. Januar 1928 — O 1287/27.) Dr. Cap.

Wir bemerken hierzu, daß die deutschen Gerichte auf einem anderen Standpunkte stehen. Sie fordern von Kraftwagenführer, daß er bei Überschreitung von Bahnübergängen besondere Sorgfalt anzuwenden und seine Geschwindigkeit zu ermäßigen hat. Über diese Pflichten des Kraftwagenführers sprechen sich u. a. die auch von uns abgedruckten Reichsgerichtsurteile vom 15. März 1927 — 1 D 131/27 — (V. Ztg. 1927, S. 1392), vom 27. September 1927 — 1 D 660/27 — (V. Ztg. 1928, S. 1111) und vom 25. November 1927 (V. Ztg. 1928, S. 81) aus, auf die wir unsere Leser verweisen. (Die Schriftl.)

*) Auszugsweise abgedruckt in der „Reichsbahn" 1927, Heft 47, S. 820. Vgl. auch Reichsbahn 1928, S. 298 und 728; Zeitung des Vereins DEV. 1927, S. 1392; 1928 S. 80 und S. 848.

Bücherschau.

— **Wirtschafts-Jahrbuch für Industrie und Handel des Deutschen Reiches und der Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns.** Jahrgang 1928/1929. Mit 154 Diagrammen und Karten. Herausgegeben von Dr. Karl C. Thalheim. 2 Ganzleinenbände auf holzfreiem Papier zu je etwa 1000 Seiten. Leipzig, Herbert Schulze Verlag. Preis 30 RM.

Das vorliegende Jahrbuch erscheint zum erstenmal. Es faßt seinen Zweck dahin auf, eine umfassende Übersicht über alle wichtigen Zweige des Wirtschaftslebens im Deutschen Reich und in den österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten zu geben. Das Buch soll gewissermaßen eine Bilanz der deutschen Wirtschaft ziehen und allen interessierten Kreisen zeigen, welche bedeutsamen neue

eignisse und Entwicklungen für einen bestimmten Zeitum zu verzeichnen sind. Diese Aufgabe ist in der Weise löst, daß (im ersten Band) in 48 Einzelabhandlungen, aus der Feder von 46 Fachleuten stammen, alle wichgen Zweige der deutschen Wirtschaft behandelt sind. ist hierbei anzuerkennen, daß es dem Herausgeber gegen ist, eine Reihe tüchtiger Kräfte heranzuziehen. de Abhandlung umfaßt ein geschlossenes Gebiet und bt in den meisten Fällen ein klares Bild der tatsächlichen rhältnisse. Als ein besonderer Vorzug darf es bezeichnet rden, daß die einzelnen Darstellungen nicht nur die abgeschlossene Entwicklung bis zum Jahre 1927 einschl. umfasn, sondern sich bereits auf das Jahr 1928 erstrecken. Der xt wird durch zahlreiche Diagramme und Karten illuiert. Die Benutzung des Nachschlagewerkes wird noch benders durch das umfangreiche und sorgsam ausgearbeie Schlagwortregister erleichtert. Von den Mitarbeitern nnen wir u. a.: Prof. Dr. Ernst Schultze (Weltndel), Prof. Grossmann (Steuern und Finanzwirtaft), Dr. Tänzler (Sozialpolitik), Prof. Beckann (Landwirtschaft), Dr. Zeitlin (Großhandel), of. Manes (Versicherungswesen), Dr. Melleroicz (Banken und Kapitalmarkt), Aug. Heinrichsuer (Eisen- und Stahlindustrie), Dr. Delmonte Bauwesen und Wohnungswirtschaft) u. v. a. m. Das hrbuch beschränkt sich aber nicht nur auf Deutschnd, sondern trägt darüber hinaus „mitteleuropäischen" harakter; so behandelt Dr. Janovsky die Wirtschaft r Tschechoslowakei, W. Federn Deutsch-Österreich, nister Gratz Ungarn, Prof. Hoffmann die Volksrtschaft Südslawiens. Von einer kritischen Betrachtung r einzelnen Abhandlungen muß im Rahmen einer kurzen sprechung bei einem solchen Sammelwerk abgesehen rden, doch können in dieser Fachzeitung Unrichtigkeiten d Angaben, die über das deutsche Eisenbahnwesen geacht werden und zu falschen Schlüssen führen können, cht unwidersprochen bleiben. So wird z. B. auf Seite 372 d 417 („Der deutsche Eisenbahnverkehr" und „Die utsche Binnenschiffahrt" von Prof. Dr. Hennig) die bennte Behauptung aufgestellt, die Reichsbahn führe eine lsche Politik gegen die Wasserstraßen. Es kann hier einzelnen auf das bis zum Überdruß behandelte Thema cht eingegangen werden. Will man die mehrfachen genausführungen von berufener Seite, wie von Generalrektor Dorpmüller und Staatssekretär Vogt als Verter der Reichsbahn, nicht gelten lassen, so kann hier f die vortrefflichen von nichtinteressierter Seite gechten diesbezüglichen Abhandlungen von Dr. Giese seinem Buche „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik" und n Dr. Napp-Zinn in seinem Werke „Binnenschiffhrt und Eisenbahn" hingewiesen werden, die sich gegen ese Behauptung richten. — Auf Seite 370 ist weiter gegt, daß der Reichsbahn „der gemeinnützige Charakter angsläufig in erheblichem Umfange verlorengegangen i, sie müsse wohl oder übel weniger auf das volkswirtaftliche Ganze, auf den Nutzen für die Gesamtheit becht sein als auf die tunliche Steigerung der eigenen nnahmen". Demgegenüber muß betont werden: Die eichsbahn befolgt wie die früheren Staatsbahnen erster Linie den Grundsatz, der Volks- und Geinwirtschaft zu dienen. Hierin ist auch durch die Zummensetzung des Verwaltungsrates, dem vier Nichtutsche angehören, in keiner Weise eine Änderung eintreten, und wenn sich auf diese Zusammensetzung des rwaltungsrates der Ausdruck auf Seite 409 (in dem Auftz von Prof. Dr. Ernst Schultze: „Der weltwirtschaftliche anderungsverkehr Deutschlands") „die Reichsbahn-Gellschaft sei eine Dawesbehörde" bezieht, so ist diese Bennung gänzlich verfehlt. Wie von den berufenen Stellen r Reichsbahn verschiedentlich betont worden ist, sind Verwaltungsrat von den Ausländern bisher nie Eindungen gegen Maßnahmen, die wirklich zum Besten r deutschen Wirtschaft dienen sollten, erhoben worden. le diesbezüglichen Beschlüsse sind vielmehr mit Einimmigkeit gefaßt. Wenn es sodann auf S. 370 so darstellt wird, als ob das Reichsverkehrsministerium ganz ßer Kurs gesetzt sei („auch ist heute weder das Verhrsministerium noch irgendein anderes Ministerium vertwortlich für das, was bei der Reichsbahn geschieht oder terbleibt"), so ist auf die §§ 31 ff. des Reichsbahnsetzes und die entsprechenden Ausführungen bei Sarter-Kittel, insbesondere auf das weitgehende Genehmigungsrecht des Reichsverkehrsministers im Tarifwesen hinzuweisen. — Ob die auf Seite 368 erwähnten weiteren Eisenbahndämme durch das Wattenmeer und zur Insel Rügen wirklich gebaut werden, muß zur Zeit noch als sehr fraglich angesehen werden. Auf Seite 369 ist das wichtige Internationale Übereinkommen über den Personenverkehr nicht erwähnt, das gleichzeitig mit dem Internationalen Übereinkommen über den Güterverkehr am 1. Oktober d. J. als gänzlich neue Vorschrift in Kraft getreten ist. — Der auf Seite 372 erwähnte Expreßgutverkehr ist eine Einrichtung, die schon vor dem Kriege bestand und sich allerdings neuerdings steigender Beliebtheit im Publikum erfreut und nicht, wie es dargestellt wird, aus Konkurrenz in neuerer Zeit gegen die Post eingeführt wurde. — Die Ausführungen über die Gepäckversicherung auf Seite 409 sind nicht verständlich. Der Angriff gegen die Reichsbahn ist ungerechtfertigt. Die Reichsbahn haftet selbstverständlich nach § 35 der alten und neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Verlust des Gepäcks. Vollständig unzutreffend und irreführend ist die Darstellung auf Seite 378, die zwar nicht die Reichsbahn aber eine Strecke der Eisenbahndirektion Saarbrücken betrifft. Es heißt dort: „Die Züge auf der Strecke Reden—Friedrichstal der Frankfurt—Pariser Linie müssen einen Tunnel passieren, der seit mehr als Jahresfrist von Einsturzgefahr bedroht ist." Es sei dieses, wird weiter ausgeführt, darauf zurückzuführen, daß der Tunnel sich im Kohlenbecken des Saargebietes befinde und die Franzosen unter Tage den Sicherheitspfeiler im Kohlenbergwerk abbauten, den die Deutschen unter jenem Eisenbahntunnel hätten stehen lassen. Demgegenüber ist festzustellen: Es hat niemals eine Gefahr für den Reiseverkehr oder eine Einsturzgefahr im Tunnel zwischen Reden und Friedrichstal oder eine Verkehrsunsicherheit auf dieser Strecke bestanden. Ebensowenig hat eine Umleitung des internationalen Schnellzugverkehrs der Strecke Frankfurt (Main)—Paris stattgefunden, wie im Wirtschaftsjahrbuch behauptet wird. Tatsache ist lediglich, daß der zweigleisige Tunnel in der Strecke Reden—Friedrichstal in den Jahren 1926 und 1927 durchgreifend ausgebessert und teilweise erneuert worden ist. Die Bauarbeiten sind ebenso wie bei den zur Zeit häufigen Tunnelinstandsetzungen anderer Eisenbahnverwaltungen unter Einrichtung des eingleisigen Betriebes und unter Verminderung der Geschwindigkeit der durchfahrenden Züge betrieben worden. Während der zweijährigen Bauzeit war die Betriebssicherheit niemals in irgendeiner Weise beeinträchtigt. Von den sechs Schnellzügen (drei in jeder Richtung), welche auf der bezeichneten Strecke verkehrten und heute noch verkehren, sind während der Bauzeit nur zwei Züge auf die sogenannte Fischbachbahn (Parallelbahn zur Strecke Reden—Friedrichstal) verlegt worden, weil der eingleisige Streckenabschnitt nicht mehr alle Züge aufnehmen konnte. Der bezeichnete Tunnel liegt im Kohlenabbaugebiet. Der Sicherheitspfeiler unter dem Tunnel wurde seinerzeit im Einverständnis mit der Preußischen Eisenbahndirektion in Saarbrücken von der Preußischen Bergwerksverwaltung in bestimmten Abmessungen festgelegt und besteht auf der ganzen Länge des Tunnels auch heute noch. Die Frage, ob und in welchem Ausmaß überhaupt ein Einfluß des Bergbaues auf den Zustand des Tunnels vor der Ausbesserung vorlag, unterliegt noch der eingehendsten Prüfung. Entsprechende Gutachten von Sachverständigen sind in ihren Einzelheiten noch nicht endgültig gewürdigt. Es muß indessen mit aller Bestimmtheit betont werden, daß die betriebsführende Verwaltung dauernd dafür Sorge getragen hat, daß alle irgend möglichen technischen Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit im Tunnel durchgeführt wurden.

Es sollten doch in einem Wirtschaftsbuch nicht solche unzutreffenden Mitteilungen gebracht werden, die überhaupt nicht dorthin gehören und nur unnötige Beunruhigungen hervorrufen.

Sieht man von diesen Unrichtigkeiten und Unstimmigkeiten ab, so darf das Werk doch als Ganzes empfohlen werden. Es stellt sich als wichtiges Nachschlagewerk dar, das dem Wissenschaftler und Wirtschaftspolitiker von Wert sein kann. Vor allem aber wird es dem Praktiker in der Wirtschaft, so, z. B. auch dem Eisenbahnbeamten im Tarif- und Verkehrsdienst, von großem Nutzen sein,

wenn es gilt, sich über diesen oder jenen Wirtschaftszweig schnell zu unterrichten. Die von dem Herausgeber bekundete Absicht, das Jahrbuch von Jahr zu Jahr auszubauen und wertvoller zu gestalten, kann nur begrüßt werden.

Der zweite Band enthält einen ausführlichen Bezugsquellennachweis für Deutschland und das Ausland nach Branchen, der für alle Geschäftsinhaber usw. von praktischem Werte sein wird. W.

— **„Der Große Brockhaus".** Demnächst wird der erste Band des „Großen Brockhaus, Handbuch des Wissens in 20 Bänden", 15. völlig neubearbeitete Auflage von Brockhaus' Konversationslexikon erscheinen. Das Werk will eine Auskunftsstelle in allen Fragen des Wissens sein und dem Menschen von heute als zuverlässiger Berater in allen praktischen Fragen des täglichen Lebens zur Seite stehen. Über 200 000 Stichwörter auf etwa 15 000 Seiten Text, etwa 16 000 Textabbildungen, rund 1500 bunte und einfarbige Tafelseiten und Einklebebilder sowie 210 meist doppelseitige bunte Karten und Stadtpläne vereinen sich zu einer umfassenden Darstellung des Weltbildes von heute. Band II wird voraussichtlich im März 1929 erscheinen, die weiteren Bände sollen in Abständen von etwa vier Monaten folgen. Wir werden unsere Leser über das Erscheinen auf dem laufenden halten.

— **Leipzig und Mitteldeutschland.** Denkschrift für Rat und Stadtverordnete zu Leipzig. Herausgegeben von Stadtrat Dr. Leiske, Senator a. D., Leipzig. September 1928.

Seit einigen Jahren beschäftigt die interessierten Kreise lebhaft die mitteldeutsche Frage. Sie ist hauptsächlich durch die Verhandlungen des provinzialsächsischen Landtages in den Jahren 1926 und 1927 sowie durch eine Denkschrift des Landeshauptmanns der Provinz Sachsen Dr. Hübener unter dem Titel „Mitteldeutschland auf dem Wege zur Einheit" in Fluß gekommen. In Übereinstimmung mit dem Beschluß des genannten Provinziallandtages im Jahre 1927 soll nach dieser Denkschrift der mitteldeutsche Wirtschaftsbezirk auf die Provinz Sachsen, Anhalt, Braunschweig und Thüringen beschränkt werden. Angesichts der regionalen Ausschaltung des Freistaates Sachsen aus dem Mitteldeutschland-Problem wurde von der Leipziger Stadtverordnetenversammlung hiergegen Stellung genommen und der zuständige Dezernent „mit einer eingehenden Untersuchung über die Verflechtung Leipzigs mit Mitteldeutschland" betraut. Diesem Ersuchen entspricht die vorliegende Schrift. Der Verfasser bezeichnet sie selbst als eine Denkschrift, die keine Lösung der mitteldeutschen Frage bringen könne, sondern nur einen Beitrag zu dem Problem darstellt.

Der äußere Rahmen der Denkschrift ist über 20 Hauptabschnitte gespannt, in denen die verkehrspolitischen, wirtschaftspolitischen und kulturpolitischen Gemeinschaftsinteressen Mitteldeutschlands beleuchtet werden. Mitteldeutschland wird in der Zusammenfassung aus Freistaat Sachsen, Thüringen, Provinz Sachsen, Anhalt und Braunschweig erblickt. Hierbei wird die Bedeutung Leipzigs stark in den Vordergrund gestellt. Im Abschnitt VI wird die Reichsbahn behandelt und insbesondere darauf hingewiesen, daß das mitteldeutsche Eisenbahn-Streckennetz sich auf sechs Reichsbahndirektionsbezirke erstreckt. Die alte Forderung nach einer eigenen Reichsbahndirektion in Leipzig wird bei dieser Gelegenheit von neuem erhoben. Personen- und Güterverkehr des mitteldeutschen Gebietes werden eingehend behandelt. Das Buch kommt zu dem Schluß, daß Mitteldeutschland ohne Leipzig undenkbar sei und Mitteldeutschland aus Sachsen und Thüringen, Provinz Sachsen, Anhalt und Braunschweig bestehen müsse. Das Buch enthält eine Fülle von Material, Statistik, vorzügliche Karten, Abbildungen usw. Es ist ein beachtenswerter Beitrag für die Beurteilung der Frage „Mitteldeutschland". Auch der Eisenbahner wird interessantes Material in dem Buch finden, wenn er auch nicht sämtlichen Ausführungen im Abschnitt VI (so z. B. über die Forderung eines eigenen Direktionsbezirkes Leipzig) beizutreten vermag.

W.

— **Die Abwärmetechnik.** Von Dr. Ing. H. Balcke. Verlag: R. Oldenbourg in München und Berlin 1928. Band II. Preis geh. 10 RM, geb. 11,50 RM.

Bekanntlich beruht die Abwärmeverwertung auf der Tatsache, daß die Kraftgewinnung sowohl bei Erzeugung aus festen Brennstoffen unter Vermittlung von Dampf (Dampfmaschinen und Dampfturbinen), wie bei der unmittelbaren Verwendung von flüssigen Brennstoffen und Gas (Dieselmaschinen, Vergasermaschinen, Gasmaschinen usw.) die Ausnutzung der Wärme nur bis zu einer gewissen Temperaturgrenze gestattet. Unterhalb dieser Grenze geht die Wärme der Krafterzeugung verloren, ist aber für zahlreiche Zwecke der reinen Wärmewirkung noch geeignet, wie z. B. für Raumheizung, Kochen und technologische Verfahren in der Industrie. Naturgemäß hat, allgemein bei Verbindung von technischen Vorgängen, die nicht in einem inneren Zusammenhang stehen, der Verlauf der Schwankungen große Bedeutung, und es ist daher — bevor überhaupt andere Erwägungen angestellt werden — notwendig, bei der Abwärmeverwertung den Verlauf des Anfalls der Wärme und des Bedarfes festzustellen und die Verbindung der beiden zu untersuchen. Hierfür werden die Grundlagen unter Betonung der wirtschaftlichen Gesichtspunkte in den beiden ersten Abschnitten des II. Bandes entwickelt. In den beiden folgenden Abschnitten wird unter Benutzung der einzelnen Hilfsmittel der Abwärmeverwertung*) diese im Zusammenhang mit der Krafterzeugung behandelt, und zwar mit und ohne Verwendung von Speichern. Die letzteren haben gerade für den Ausgleich zwischen Anfall und Bedarf bei der Abwärmeverwertung eine besondere Bedeutung erlangt. Die verschiedenen technischen Möglichkeiten, nicht nur für die Ausnutzung der Abwärme von Dampfkraftanlagen, sondern auch von Dieselmaschinen, Gasmotoren und industriellen Öfen sind auf typische Grundschaltungen zurückgeführt und hiermit dem Verständnis nahegebracht. Bedauerlich ist hierbei nur, daß die für derartige Schaltbilder vorgeschlagenen Zeichen, deren allgemeine Benutzung dringend zu befürworten ist, hier noch keine Anwendung gefunden haben**).

In dem folgenden Abschnitt 5 ist die Ausbildung und der Betrieb der Dampfkraftmaschinen für Abwärmeverwertung an Hand von Bildern allgemein beschrieben.

Den Beschluß des Bändchens machen die Angaben über die Verwendung hochwertiger Abfallgase und einige allgemeine wirtschaftliche Überlegungen.

Das Buch von Balcke gibt im großen ganzen einen Überblick über das behandelte Gebiet. Es hätte durch eine größere Vertiefung und Hervorhebung des Grundsätzlichen gewonnen. So ist z. B. der Einfluß wechselnder Betriebsbedingungen (Wechsel von Leistung und Dampfentnahme) auf den technischen und wirtschaftlichen Wirkungsgrad in Dampfkraftmaschinen nicht umfassend und klar genug behandelt, wofür auch Band I keinen vollen Ersatz bietet. Die wichtige Frage der Kostenverteilung von Energie und Wärme bei Zwischen- und Abdampfverwertung hätte eingehend gewürdigt werden müssen.

Immerhin kann auch Band II, dessen gute Ausstattung hinsichtlich der zeichnerischen Darstellung betont werden soll, zum allgemeinen Studium der Abwärmeverwertung empfohlen werden. Dr. Landsberg

— **Weißwasser und Schwarzwasser** von Gordon Maccreagh. Mit 100 Abbildungen und 2 Karten. Leipzig F. A. Brockhaus. 1928. Preis: Geheftet 8,50 RM, Leinen 10 RM.

Das Buch behandelt eine Expedition nach Süd-Amerika, die von acht Forschern ausgeführt wurde und von La Paz (Bolivien) aus unter Überschreitung der Anden das Tal des Amazonenstromes erreichte. Das Buch unterscheidet sich von anderen Beschreibungen ähnlicher Fahrten besonders dadurch, daß der Stoff mit vielem Humor gewürzt ist. Eine angenehme Lektüre für Mußestunden.

*) Vgl. Besprechung des I. Bandes im Heft 21 dieser Zeitschrift vom 24. Mai 1928.

**) Vgl. Schaltbilder im Wärmekraftbetrieb von Dr. Ing. W. Stender, VDI-Verlag 1928.

mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

echnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken

Die 16,08 km lange Reststrecke Schömberg—Rottil der Nebenbahn Balingen—Rottweil ist den Vereinsstrecken der RBD Stuttgart zugerechnet worden.

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen

Ungarische Staatsbahnen Zl. 103 461/1928 F I v. 2. 11. 1928

Mit Gültigkeit vom 4. November 1928 tritt für alle chtstückgüter, die auf den eigenen Stationen der Kgl. . Staatsbahnen oder auf den in ihrem Betrieb stehenden ionen auf- oder abgeliefert werden, eine Zuschlagt von zwei Tagen auf je angefangene 200 km in Kraft. Diese Zuschlagfrist wird neben den reglementarischen ferfristen und den tarifarischen Zuschlagfristen sowohl Binnenverkehr als auch im internationalen Verkehr ewendet.

Genehmigung des Kgl. Ung. Handelsministers Zl. 115 928 KM VIII v. 25. 10. 1928.

Eröffnung und Schließung von Stationen

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt ain). Am 22. November 1928 wird der links der Bahncke Limburg (Lahn)—Siershahn zwischen den Sten Steinefrenz und Niedererbach neuerrichtete Haltepunkt Nentershausen für den Personenverkehr eröffnet werden.

Graz-Köflacher Eisenbahn. Am 19. November 1928 wird der auf der Strecke Graz—Köflach gelegene Bahnhof Rosenthal aufgelassen.

Änderung von Stationsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Ab 1. Januar 1929 werden die Stationsbezeichnungen Petershausen (Baden) in Konstanz-Petershausen und Wehr in Wehr (Baden) geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 178 vom 3. November 1928 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Anschluß der Filderbahn an den Verein DEV.

Nr. IV 220 vom 2. November 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Das Vereinsübereinkommen über den Güterverkehr und die einheitlichen Übereinkommen des Transportkomitees.

Nr. IV 223 vom 5. November 1928 an die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses, betr. einheitliche Regelung der Nachsendung von Fundgegenständen im Vereinsbereich.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 6. d. M. verstarb in Kassel

Regierungsbaurat i. R.

Herr Ernst Meißel.

Der Verstorbene hat 37 Jahre im Eisenbahndienst gestanden. Vom 1. Oktober 1921 bis zu seiner Zurruhesetzung im März 1924 war er Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamtes in Kassel. Durch seine lautere Gesinnung und sein liebenswürdiges Wesen hat sich der Verstorbene bei allen, die mit ihm in Berührung gekommen sind, größter Hochachtung und Zuneigung erfreut.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Kassel, den 7. November 1928. (1236)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Kassel.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

m 22. November 1928 wird der s der Bahnstrecke Limburg hn)—Siershahn zwischen den Staen Steinefrenz und Niedererbach errichtete Haltepunkt Nentersen für den Personenverkehr ertet werden.

ie Entfernungen betragen:
schen Steinefrenz und Nentersen 5,05 km, zwischen Nentersen und Niedererbach 2,17 km.

rankfurt (Main), den 7. November 1928. (1237)

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
chsbahndirektion Frankfurt (M.).

3. Güterverkehr.

Nordisch-Italienischer Güterverkehr über Deutschland—Schweiz und Deutschland—Österreich. Direkter Tarif vom 1. April 1926 und vom 1. Januar 1929.

Am 1. Januar 1928 wird der Tarif vom 1. April 1926 neu ausgegeben.

In den außeritalienischen Schnittsätzen treten mit einigen Ausnahmen geringe Erhöhungen ein.

Der bisherige Tarif vom 1. April 1926 samt Nachtrag I und dem hierzu erschienenen Ausschreiben wird mit Wirkung vom gleichen Tage außer Kraft gesetzt. (1253)

München, den 10. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1929 ist bei dem Bahnhof Bottrop Süd in Spalte 3 die Dienstbeschränkung zu ändern in „W A". (1232)

Essen, den 8. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 wird der Bahnhof Zell (Wiesental) als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 35 a (Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr) aufgenommen.

Berlin, den 8. November 1928. (1233)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2, 4, 5 und 6.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1928 wird „Reisbackmehl" in die Warenverzeichnisse aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1234)

Altona, den 7. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 wird der Bahnhof Königsberg (Pr.) Nord als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (1239)

Berlin, den 7. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928. Teil III.

Die Angaben für Einsingen auf Seite 187 werden, wie folgt, berichtigt:

		Tarif Nr.		Nach und von Chiasso tr. 20 kg	Chiasso tr. 5 t	Chiasso tr. 10 t	Chiasso tr. 15 t	Pino tr. 20 kg	Pino tr. 5 t	Pino tr. 10 t	Pino tr. 15 t
				Reichspfennig für 100 kg							
2	Einsingen	135		845				779			
		838	G	—	303	201	189	—	278	186	174
			O	—	298	197	185	—	273	182	170
		850	G	—	303	201	189	—	278	186	174
			O	—	298	197	185	—	273	182	170
		916	G	—	303	201	189	—	278	186	174
			O	—	298	197	185	—	273	182	170

München, den 9. November 1928. (1250)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1929 treten bei einer Reihe von Privatbahnen Änderungen in den Zuschlagsfrachten für Milch des Ausnahmetarifs 25 ein. Näheres enthält der am 15. November d. Js. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1252)

Berlin, den 10. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 wird Emden Außenhafen in den Geltungsbereich der Abteilung A des Abschnitts F „Besondere Frachtermäßigungen" einbezogen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (1248)

Altona, den 6. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 werden die Bahnhöfe Altfelde, Marienburg, Rastenburg und Riesenburg als Versandbahnhöfe zu Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (1240)

Berlin, den 7. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 treten bei der Greifswald-Grimmener und bei der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn Änderungen ein. Näheres enthält der am gleichen Tage erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1238)

Berlin, den 7. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1928 wird der Bahnhof Bergisch Gladbach als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 138 für Kupfervitriol zur Ausfuhr einbezogen. (1249)

Berlin, den 9. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1928 wird im Ausnahmetarif 161 (Tonwaren usw. zur Ausfuhr) der Bahnhof Schloppenhof als Versandbahnhof gestrichen. (1251)

Berlin, den 10. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 40.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 werden verschiedene Bahnhöfe als Versandbahnhöfe in den Ausnahmetarif K 40 einbezogen. (1241)

Berlin, den 6. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 38.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 wird der Bahnhof Leipzig Dresdn. Bf. in den Ausnahmetarif K 38 einbezogen. (1243)

Berlin, den 6. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1928: Änderungen im A. T. 20 und A. T. 181. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1244)

Altona, den 9. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928. Teil III.

Auf den Seiten 184—199 (Stationsfrachtsätze) ist bei den Bahnhöfen

Appenweier, Freiburg (Breisgau), Freiburg Süd, Freiburg-Wiehre, Friedrichshafen, Hausach, Kehl, Kehl Hafen, Lahr Stadt, Offenburg, Waldshut

in der Spalte „Tarif Nr." statt ... zu setzen: **862, 863.** (11

München, den 5. November 192

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928. Teil IV.

Auf den Seiten 189—197 (Stationsfrachtsätze für Brennero) ist bei den Bahnhöfen:

Appenweier, Freiburg (Breisgau), Freiburg Süd, Freiburg-Wiehre, Friedrichshafen, Hausach, Kehl, Kehl Hafen, Lahr Stadt, Offenburg, Waldshut

in der Spalte „Tarif Nr." statt ... zu setzen: **862, 863.** (1

München, den 5. November 192

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Ausnahmetarife K 65, K 66 und K

Mit Gültigkeit vom 12. November 1928 treten die Ausnahmetarife K 66 und K 67 für Papier der K in Kraft. (12

Berlin, den 5. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif für die Beförderung von Kohlen und Koks vom 1. November 1928.

Im Abschnitt C I, 1 (Schnittfrachtsätze bis Brennero) ist bei Gr... schen (Seite 13) und bei Lucko (Seite 14) der Frachtsatz von ... auf 200 und bei Rositz (Thür.) Seite 15 — der Frachtsatz von ... auf 201 richtig zu stellen; im ... schnitt C II (Schnittfrachtsätze ... Tarvisio) ist auf Seite 18 bei ... witz statt 257 zu setzen: 257/259 ... auf Seite 19 bei Königin Luisegr... Ostfeld statt 260: 260/261. (1

München, den 7. November 1928

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. N... (Verkehr Deutsche Seehäfen—Po... und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 12. Novem... 1928 werden die Tarifstellen ... Zinkblech neu gefaßt.

Näheres durch Reichsbahntarif... zeiger. (12

Altona, den 5. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be...

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

47 Berlin, den 22. November 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Beitrag zur Unfallstatistik.

schläge zur Vereinfachung der erwaltung der verkäuflichen rucksachen.

Länge der amerikanischen Eisenahnen Ende 1926 und ihre Einilung.

hrichten.

eutschland: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Oktober 1928. — Die Weihe des Eisenbahner-Denkmals in Berlin. — Riviera-Tarif. — Vermieten von Reisekissen. — 9. Reichskursus für wirtschaftliche Verwaltung.

sterreich: Die Elektrisierung der Bundesbahnen. — Fremdenverkehrstagung.

ngarn: Neue Eisenbahnlinie für die Landwirtschaft. — Ehrung des Handelsministers Herrmann.

Übrige europäische Länder: Der Sieben- und Achtstundenarbeitstag in Rußland. — Verlängerung der Verlade- und Entladefristen auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen wegen unzulänglicher Beleuchtung der Stationen. — Statistisches aus der Personenbeförderung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen im Jahre 1927. — Einführung von Eisenbahn-Schuldverschreibungen in den Prager Börsenverkehr. —

Einbanddecken für Jahrgang 1928!

Wir bitten den Bedarf an Einbanddecken (grün Ganzleinen) möglichst bald aufzugeben. Das Stück kostet wieder 1.— RM. Der Verlag.

Fahrbetriebsmittel der Italienischen Staatsbahnen. — Die Schweiz und die europäische Fahrplankonferenz in Wien. — Eisenbahnverkehrsstörungen im Tessin. — London—Birmingham für 6 Schilling. — Erweiterung des Straßenverkehrs der englischen Großen Westbahn. — Die Londoner Untergrundbahnen und die Straßenbahnen.

Fremde Erdteile: Betriebsergebnisse der Anatolischen Eisenbahn. — Eine Streckenverlegung der Pennsylvania-Eisenbahn.

Internationaler Verkehr.

Rechtspflege.

Wasserverkehr.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Ein Beitrag zur Unfallstatistik.

Von Dr. **Hans A. Martens**, Berlin.

Eine Unfallstatistik kann zur Beantwortung vielfacher gen geführt werden. Je nach der Fragestellung wird Statistik im einzelnen auszubauen sein, d. h. werden lenreihen zu bilden sein, deren Inbeziehungsetzen die worten vielleicht abzulesen gestatten wird. Die Erntnis besonderer Gefahrenträger, der Einblick in die kung der mühevollen Werbeverfahren zur Gewinnung Mitarbeit aller bei der Unfallverhütung (Erfolgnachfung der Werbeverfahren), die Veranlassung zu Unen subjektiver und objektiver Natur sowie die Folgen einigen, willkürlich bestimmbaren Abstufungen werden iß aus dem Zahlengebäude einer zweckmäßigen Unstatistik zu gewinnen sein. In dieser Weise wird die istik wohl als Mittel im Kampf gegen die Unfälle einetzen sein. Aber vor einem Fehler muß man h hüten: Aus den Unfallzahlen eine Gezmäßigkeit ableiten zu wollen. Man hat bedenken, daß gerade die Unfälle dem Zufall — schon Silbe „Fall“ im Wort „Unfall“ weist auf das Fällige hin — sehr unterworfen sind. So ist es das beste, die statistischen Zahlen als steingewordene Vergangenheit, als Festhalten von Tatsachen und die Veränderung von Zahlen über der Zeit als Unfallbewegung zu werten. Urteile und Schlüsse aus der Unfallstatistik sind nur mit größter Vorsicht zu bilden und dies um so mehr, je kleiner der Zeitraum ist, über den sich die Unfallstatistik erstreckt, und je kleiner das Arbeitsfeld ist, aus dem die Unfallzahlen herkommen. Vergleiche von Monat zu Monat können unterrichten über die Unfallbewegung; ein Urteil von allgemeiner Gültigkeit wird man erst auf Grund mehrerer Jahresstatistiken wagen dürfen, wenn man nicht Gefahr laufen will, auf Grund zu kurzer Zeiträume Zufallszahlen zugrunde legen zu müssen.

Die beste Auswertung eines Unfalles wird nicht aus der Statistik fließen, sondern aus dem Studium eines Unfalles im unmittelbaren Anschluß an das Geschehen. Wenn man hier Ursache, Veranlassung und Folge einwandfrei in ihren Zusammenhängen erkannt hat, so kann man schnell

zu Entschlüssen und Maßnahmen kommen, die, im Bereich des Möglichen liegend, der Wiederholung eines ähnlichen Unfalles entgegenarbeiten können. Um die Untersuchung jedes Unfalles so gründlich wie nur möglich führen zu können, ist für die Werkstätten der Deutschen Reichsbahn ein „Unfall-Fragebogen" ausgearbeitet worden, der erprobt wird. Er soll dem Sicherheitsingenieur die Untersuchung erleichtern und will durch seine zahlreichen Fragen dazu beitragen, daß nichts, worauf die bisherige Erfahrung zu achten gelehrt hat, vergessen wird.

Die Statistik kann nur nachträglich, oft sehr verspätet, eine Übersicht über die Unfallbewegung im ganzen geben und ermöglicht das Erkennen besonderer Gefahrenträger auf Grund ihres größeren Zahlenmaterials. Ihr Wert ist darum nicht weniger groß, sie bleibt immer unentbehrlich. Auch wenn die Einzeldurchforschung eines jeden Unfalls lange abgeschlossen ist, bevor die Statistik ein Urteil zu bilden erlaubt.

Sehr schwierig ist die Beantwortung der Frage, die bei der Beschäftigung mit einer Statistik über Unfälle zunächst auftaucht: Welche Unfälle sollen von einer Statistik erfaßt werden?; denn die Umschreibung des Begriffs „Unfall", d. h. die genaue Abgrenzung „was ist ein Unfall und welches Vorkommnis ist nicht als Unfall zu rechnen" ist bisher mathematisch noch nicht genau gegeben worden, und wird daher mehr oder weniger auf eine willkürliche Festlegung des Begriffs herauskommen. In dem Buch „Reichsversicherungsordnung in der neuen amtlichen Fassung" von Schulz findet sich folgende Begriffsbestimmung: „Der Begriff des Unfalles fordert ein plötzliches, d. h. ein in einen verhältnismäßig kurzen Zeitraum eingeschlossenes Ereignis, auf welches der Körperschaden ursächlich zurückzuführen ist." Als äußerste Grenze ist dabei bisher nur ein Zeitraum von einigen Stunden, höchstens aber eine Arbeitsschicht angesehen worden. Die Auslegung von Rosin lautet ähnlich: „Ein Unfall ist die körperschädigende, plötzliche und von dem Betroffenen unbeabsichtigte Einwirkung eines äußeren Tatbestandes auf einen Menschen". Wie weit diese Körperschädigung geht, damit man das Wort „Unfall" dafür anwenden kann, ist absolut auch nicht zu bestimmen. Man kommt daher zu der Auffassung, Unfälle mittelbar statistisch zu erfassen durch ihre Folgen. Diese Festlegung ist natürlich auch wieder willkürlich, aber wenn sie einmal getroffen worden ist, so hat man wenigstens ein Mittel, die in die Unfallstatistik aufzunehmenden Unfälle scharf abzugrenzen, um die Zählung der Unfälle auf gleiche Grundlage zu bringen. Je genauer diese Umgrenzung gegeben wird, um so leichter werden Mißverständnisse bei der Einordnung von Unfällen oder unfallähnlichen Vorkommnissen in die Statistik zu vermeiden sein. Es ist nicht angängig, jede kleine nichtssagende Verletzung (Rißwunde, Quetschung) im Sinne einer Unfallstatistik zu behandeln. Schon deswegen nicht, weil man kaum alle Menschen wird zwingen können, derartige unbedeutende Verletzungen einer Stelle für Unfallstatistik zu melden. Man hat daher — auch eine ganz willkürliche Maßnahme — die Unfallfolgen „drei Tage Arbeitsunterbrechung und Tod" als Merkmal für eine statistische Erfassung angesehen. Mit dieser Zählgrundlage erhält man Unfallzahlen zunächst ohne jede weitere Unterteilung.

Das Urstück, aus dem die Unfallstatistik emporwächst, ist das Unfallverzeichnis, in das jeder Unfall in zeitlicher Aufeinanderfolge des Geschehens mit allen für die Weiterbearbeitung erforderlichen Angaben vom Sicherheitsingenieur eingetragen wird. Für die Reichsbahnausbe rungswerke hat sich ein Vordruck auf Grund zweijähri Versuche herausgebildet, der als durchaus praktisch e zeichnet werden muß.

Da die Kritik mit den im Unfallverzeichnis völlig u geordneten Unfällen nichts anfangen kann, so müssen di absoluten Zahlen — jeder aufgezeichnete Unfall st gleichzeitig eine Unfallzahl dar — nach gewissen Gesicl punkten zusammengefaßt und geordnet werden. Diese E ordnung aller Unfälle läßt sich zunächst nach zweigr ßen Gesichtspunkten vornehmen, nämlich:

1. nach der Örtlichkeit, wo die Unfälle vorgekommen si und nach der Verrichtung, bei der sie sich ereig haben,
2. nach dem Verhalten der unfallverletzten Personen o anderen Personen, die mit dem Unfall in Beziehu gesetzt werden müssen.

Unter Örtlichkeit werden, in weiter Auffassung, v standen die Teilbetriebe, Einrichtungen und Vorgänge, denen Menschen beteiligt sind.

Um nicht die Übersicht zu verlieren, müssen Örtli keit und Vorrichtungen statistisch in nicht zu vielen Gr pen vereinigt werden. Eine möglichst genaue Erläuteru muß den Statistiker erkennen lassen, in welche Grup er jeden Unfall einzureihen hat. Die Eigenart jedes dustriebetriebes müßte eigentlich der Wahl der Grupp ihren Stempel aufdrücken. Die Aufgabe wird schwier wenn für die gesamte Industrie eines Landes eine einh liche Unfallstatistik erstrebt wird, aus der Vergleiche ü einzelnen Zahlen gezogen werden sollen. Vergleiche si nur möglich bei gleichen Vergleichsgrundlagen. Wo die fehlen, trübt sich das Bild im Vergleich, und Fehlschlüs sind möglich. Wesensfremde Betriebe lassen sich hinsicl lich der Unfallbewegung nicht vergleichen. Es bedarf ei gehender Kenntnisse der Betriebseigenarten, um weser ähnliche Betriebe herauszufinden, die einen Vergleich m einander gestatten. Z. B. ist es nicht leicht, Industri betriebe zu finden, die mit den Werkstättenbetrieben d Eisenbahnen wesensähnlich sind.

Sehr roh ist die Angabe einer Unfallzahl für die ei zelnen Arbeitsmittel und Arbeitsvorgänge, ohne ihre A zahl anzugeben. Zum Nutzen der Einfachheit begnügt m sich aber mit dieser Statistik in der Annahme, daß ein bestimmten Anzahl von Arbeitern auch eine in gering Grenzen schwankende Zahl von Arbeitsmitteln, Einric tungen und Vorgängen entspricht. Das ist aber nicht imm der Fall. Z. B. ist die Länge von Wellenleitungen sehr ve schieden bei gleicher Anzahl von Arbeitsmaschinen, je nac dem Einzel- oder Gruppenantrieb oder Antrieb all Maschinen von einer Wellenleitung vorliegt. Auch die G fährlichkeit, aus der Bauart der Arbeitsmittel herrühren erscheint nicht in der Statistik; sie wäre auch schw genug zu erfassen. Man verzichtet in der Regel auf die genauen Einflüsse zum Nutzen der Einfachheit. Man b gnügt sich mit der Anzahl der Unfälle, die infolge solch Einrichtungen vorgekommen sind. Man muß dann aber auc darauf verzichten, Vergleiche mit den Unfallzahlen andere Betriebe anstellen zu wollen, zum mindesten hierb äußerste Vorsicht walten lassen.

Wichtiger ist die Möglichkeit, die Unfälle in den Tei betrieben eines großen Unternehmens in einer Zahl fü die nächsthöhere Betriebsstelle, die Abteilung, ablesen z können und die Gesamtkosten, die in einer Abteilung au den Unfällen erwachsen, auf diese zu verbuchen. Möge

ch die Gesamtkosten, aus Unfällen herrührend, den Un-
sten des Unternehmens zugeschlagen werden, so ist es
nnoch dem Interesse der einzelnen Abteilungen für die
fallverhütung äußerst förderlich, wenn diese mit den
sten der in in ihnen entstandenen Unfälle belastet wer-
n. Erst das geldliche Interesse wird die Leiter der Ab-
lungen veranlassen, sich dem nicht immer genügend be-
teten Gebiet der Unfallverhütung selbst zuzuwenden
d nicht alles Heil einzig und allein von dem Sicherheits-
genieur zu erwarten, der oft genug in seiner Tätigkeit
Außenseiter angesehen wird. Das Eisen- und Stahlwerk
esch hat einen ähnlichen Weg bereits beschritten, indem
die sonst auf allgemeine Unkosten verrechneten Bei-
ge für die Berufsgenossenschaft, nach Zahl und Schwere
r Unfälle gestaffelt, auf die Werkabteilungen verteilt.
s diesen Überlegungen folgt, daß eine Aufschreibung
er durch Unfälle verursachten Kosten für jeden ein-
nen Unfall aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu um-
hen ist. Diese Aufzeichnungen brauchen mit der Unfall-
tistik nicht unmittelbar vereinigt werden. Ihr Zusam-
nhang mit ihr ist leicht herzustellen, wenn sie an anderer
lle, im Personal- oder Sozialbüro gesondert geführt
rden.

Die Unterteilung der Unfälle in der ersten Gruppe kann
inesfalls nur den Zweck haben, nach Fertigstellung einer
tistik über einen beliebigen Zeitabschnitt (z. B. Monats-
er Jahresstatistik) in eine Prüfung einzutreten, was auf
und der Unfälle zu veranlassen sein möchte. Ihr Nutzen
steht darin, die Umwelt des Arbeiters als mehr oder
niger großen Gefahrenträger zu erkennen. Und darum
sie notwendig.

Wenn die Kritik die unfallverletzte Person in
trachtung zieht, so kommt es darauf an, nach den
rsachen zu suchen, die in der Person selbst
egen. Eine zu weitgehende Unterteilung der persön-
hen und sächlichen Unfallursachen ist nicht zweck-
ßig. Es genügt, wenn man sie so weit treibt, daß man
kennen kann, in welcher Weise man die sogenannte
sychologische Unfallverhütung" d. h. die Einwirkung
f den Menschen selbst zu betreiben hat. In erster Reihe
rd jeder Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschriften
buchen sein, alsdann der Mangel an eigener Vorsicht,
lleicht noch die Unkenntnis der Gefahr und das Ver-
lten anderer Personen, die den Unfall herbeigeführt
ben. Besonders wichtig ist die Heraushebung derjenigen
fälle, die durch Einflüsse der Werkbetriebsleitung her-
igeführt worden sind. Innerhalb dieser Grenzen bewegt
h auch die Einzelbehandlung eines Unfalls, die natürlich
Ursache so genau wie nur möglich zu erforschen sucht
d daher nach einer ganzen Reihe von Einzelursachen
gt.

Das Erforschen der letzten Ursachen manches bei ober-
chlicher Betrachtung ganz unverständlichen Unfalls und
auf Grund der Unfalluntersuchung zu treffenden Maß-
hmen werfen Aufgaben auf, deren Lösung mehr dem Psy-
ologen als dem Ingenieur obzuliegen scheint. Es ist daher
r nicht unpraktisch, die Unfallverhütung einem Psycho-
gen anzuvertrauen, insbesondere den Aufbau und die Aus-
utung der Unfallstatistik im psychologischen Sinne. Eine
ldfrage. Ein Unternehmen, das also verfährt, wird den
hritt nicht zu bereuen haben. Aber es wird den Ingenieur
der Unfallverhütung nicht entbehren können; denn des
genieurs Kenntnisse und ingenieursmäßiges Urteil sind
i der Auswertung der Unfallzahlen sowie bei den zu tref-
fenden Maßnahmen konstruktiver oder arbeitsorganisatorischer Art nicht zu entbehren. Man wird auch von dem akademisch gebildeten Ingenieur das Einarbeiten in die neuzeitliche industrielle Psychologie so weit verlangen müssen, daß er, wenn für die Unfallverhütung verantwortlich — in den Eisenbahnwerken die Leiter der Technischen Abteilungen —, sich ihrer als Werkzeug vollkommen und sicher zu bedienen weiß, so daß ein Fachpsychologe erspart werden kann. Man darf daher aussprechen, daß ein Ingenieur mit allen Aufgaben der praktischen Unfallpsychologie sich abfinden muß, und daß die Hinzuziehung eines Fachpsychologen in der Regel nur ausnahmsweise erforderlich sein darf.

Die Zahl der Unfälle allein kann niemals ein Maß für die Unfallgefahr eines Betriebes sein; denn Unfall ist nicht gleich Unfall. Das zeigt sich schon im Sprachgebrauch: Man spricht von leichten und schweren oder auch sehr schweren Unfällen. Man meint damit, daß sich das Unfallbild in seinen beim Unfall augenblicklich auftretenden Folgen für die verunglückten Menschen als leicht, schwer oder sehr schwer darstellt. Man spricht auch von einem tödlichen Unfall, was bedeuten soll, daß ein Mensch bei einem Unfall zu Tode gekommen ist. Schon dieser Sprachgebrauch allein muß den Unfallstatistiker dazu führen, neben den beiden bisher entwickelten großen Gruppen, Örtlichkeit und Ursache der Unfälle eine dritte Gruppe „Unfallfolgen" zu bilden. Diese Aufgabe ist nicht leicht. Sie läßt sich am besten noch lösen, wenn man dem Sprachgebrauch folgt und die Unfallfolgen als solche erfaßt, die sofort nach dem Vorkommnis oder einige Stunden hinterher mit einiger Sicherheit feststellbar sind. Man muß zum Erkennen der Folgen einige Zeit nach dem Unfall Spielraum lassen, weil schwere innere Verletzungen unter Umständen erst durch eine sorgfältige ärztliche Untersuchung feststellbar sind.

Bei der vorgenannten Auslegung der Unfallfolgen wird aber nicht berücksichtigt, ob der Unfall dem Unfallbetroffenen nur vorübergehende oder dauernde Schädigung der Gesundheit zugefügt hat oder zufügen wird. Die Dauerschädigung ist nun auch nicht immer gleichbleibend, sondern kann sich nach der guten oder schlechten Seite verändern. Die Folgen können in ihrer Auswirkung sich vermindern, so daß nach längerer Zeit, oft nach recht langer Zeit wieder volle Gesundheit und Erwerbsfähigkeit eintritt. Oft können sie auch zum Gegenteil führen, indem die Schädigung sich verschlimmert oder gar nach längerer Zeit den Tod herbeiführt. Man kann erkennen, daß die statistische Erfassung der Unfallfolgen nach dieser zweiten Lesart sehr unsichere Werte gibt, wenn sie auch für das Unternehmen, in dem die Unfallstatistik geführt wird, günstigere Zahlen ergeben wird, wie die Statistik der Folgen, die auf Feststellungen kurz nach dem Unfall fußt. Denn die Statistik hat gezeigt, daß die bei weitem größte Zahl der Unfälle dauernde Schädigung der Unfallbetroffenen glücklicherweise nicht hinterläßt. Deshalb ist es durchaus möglich, sich an die Beurteilung der Unfallbewegung eines Betriebes auf Grund der durch dauernde Schädigung der Unfallbetroffenen gegebenen Zahlen zu gewöhnen und aus ihnen den Maßstab für den Gefahrengrad eines Betriebes zu gewinnen. Dies hat auch den Vorteil für sich, daß die Prozentzahlen — Dauerschädigungen bezogen auf die Gesamtkopfzahl — niedrigere Werte zeigen, also auf Uneingeweihte nicht so verwirrend wirken können wie große Zahlen. Diese entstehen aber, je weiter man den Kreis der „Unfallfolgen" zieht. Z. B. kommen die Prozentzahlen in

die Hunderte, wenn alle geringfügigen Verletzungen, die vom Werksanitäter behandelt wurden, mitgezählt werden, was natürlich sinnwidrig ist, vom Zweckstandpunkt einer Unfallstatistik betrachtet, obwohl die meisten kleinen in der Berufsarbeit erworbenen Verletzungen nach der Begriffsbestimmung des Unfalls als Unfall gewertet werden könnten.

Aber man kann beide Lesarten in ihren Grundlagen vereinigen, indem man die Folgen gleich nach dem Unfall in ihrem Tatbestand aufschreibt und nach gewisser Zeit, z. B. nach einem halben Jahre oder nach einem Jahre feststellt, welche Unfälle der Jahresstatistik zu Ansprüchen seitens des Unfallbetroffenen wegen Erwerbsbeschränkung geführt haben. Diese eine absolute Zahl der Erwerbsbeschränkten kann auch wieder nach dem Grad der Erwerbsbeschränkung beliebig fein unterteilt werden. In der statistischen Darstellung der Unfallfolgen muß daher ein Gedanke führend sein: Trennung der Unfälle mit vorübergehender, also völlig ausgeheilter Schädigung der unfallbetroffenen Person von den Unfällen mit dauernder Schädigung, z. B. Erwerbsbeschränkung oder Tod der unfallverletzten Person. Da die letztgenannten Fälle zu einem Rentenverfahren führen, kann man sie kurz und volkstümlich als „schwere" oder „Rentenfälle" bezeichnen. Die Fälle der ersten Gruppe kann man leichte Unfälle nennen, so daß die Statistik die „leichten" und schweren „Rentenfälle" getrennt wiedergibt. Das ist es, was man zur Beurteilung der letzten Auswirkung der Unfälle braucht. In erster Linie wird man sich der Bekämpfung der Unfälle mit Dauerschädigungen oder Tod der unfallbetroffenen Person zu widmen haben, ohne natürlich die Bekämpfung der leichteren Unfälle zu vernachlässigen; denn mancher leichte Unfall hätte zu einem schweren Unfall werden können. Diese Betrachtung führt zu der Notwendigkeit, bei der Durchforschung der Ursachen jedes einzelnen Unfalls die Frage vorzulegen: „Hat sich der Unfall unmittelbar als schwerer Unfall ereignet oder ist er ein solcher erst mittelbar durch hinzutretende Zufälligkeiten geworden?" Die Veränderung der Rentenfälle im Laufe der Zeit darf zu keiner Änderung der einmal statistisch niedergelegten Zahlen benutzt werden. Sonst wird die Statistik gleitend und büßt an Vertrauen ein; wohl aber läßt sich eine derartige Veränderung durch eine Fußnote angemessen genug berücksichtigen.

Die Unfallfolgen lassen sich weitgehend unterteilen nach der Art der Verletzung, wenngleich aus der Bezeichnung der Verletzung, der ärztlichen Gepflogenheit zufolge, nicht immer völlige Klarheit zu gewinnen sein wird. Eindeutige Bezeichnungen von Verletzungen sind z. B. Knochenbruch, Schädelbruch, Verlust von Gliedmaßen; die letzte Gruppe ließe sich auch wieder unterteilen, weil es nicht gleichgültig ist, ob ein Finger oder die ganze Hand, oder ein Fuß oder ein ganzes Bein einem Unfall zum Opfer gefallen ist. Aber für eine grobe Übersicht ist Verlust von Gliedmaßen immerhin schon ein brauchbar umgrenzter Begriff. Augenverletzung, Quetschung und Fleischwunden sind weniger bestimmte Begriffe. Man verbindet gefühlsmäßig mit ihnen die Vorstellung, daß es leichtere Verletzungen sind, die ohne dauernde Schädigung wieder ausheilen; denn schwere Augenverletzungen lassen sich durch Verlust eines oder beider Augen bezeichnen. Ein Unfall, der den Tod herbeigeführt hat, wird in der Spalte „Tod" gebucht. An Stelle der einfachen Benennungen der Unfallverletzungen kann man auch Kennziffern einführen, die in der Regel die Erwerbsbeschränkung im Hintergrund haben. Wenn eine Tafel für diese Kennziffern der Unfallfolgen aufgestellt ist, so hat man den Vorteil, die Gesamtheit d Unfallfolgen aller Unfälle durch eine einzige Zahl d stellen zu können, indem man nämlich die Anzahl d Unfälle mit der zugehörigen Unfallfolgen-Kennziffer mul pliziert und alle Produkte zusammenzählt.

Man schreibt auch die durch die Unfälle hervorgeru nen Krankentage auf, um durch sie ein Maß für die Unfa folgen zu gewinnen. Wenn diese Zahlen als Tatbesta immerhin einigen Wert haben, damit man weiß, wiev Krankentage durch Unfälle wirklich entstanden sind, muß man doch sich hüten, diese Zahlen als absolut Wertmesser der Unfallfolgen anzusehen; denn gerade den Krankentagen sind eine Reihe von Einflüssen ve steckt, die nicht nur in der Person des Unfallbetroffene sondern auch in äußeren Umständen, wie Jahreszeit, Witt rung, Bestimmungen der Sozialgesetze, begründet liege Z. B. können zwei ganz gleiche Verletzungen eine ga verschiedene Zeit für die Heilung beanspruchen, weil Ei setzen der ärztlichen Heilbehandlung bei dem einen früh bei dem anderen später möglich ist, weil die eine ärztlic Behandlung für die Natur des einen Unfallbetroffenen si günstiger auswirkt wie im anderen Falle, und weil schlie lich die Heilkraft bei den Menschen auch nicht immer di selbe ist.

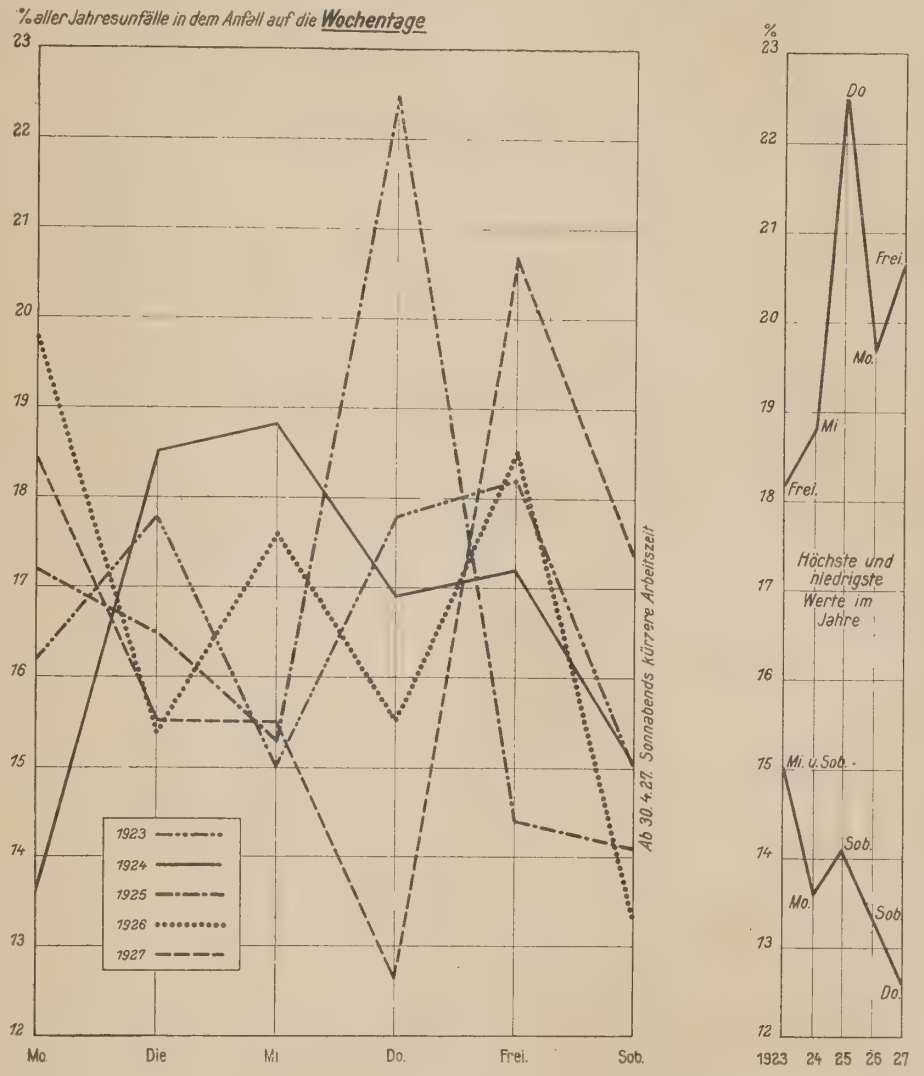
Diese drei Gruppen statistischer Zahlen dürfen als d „Grundstatistik" der Unfallverhütung bezeichnet werde Aus ihr kann der Leiter eines Unternehmens alle erfo derlichen Angaben entnehmen, die zur Erkenntnis d Unfallbewegung — vom Standpunkt der Geschäftsleitu gesehen — erforderlich sind. Statistiken, die über diese Rahmen hinausgehen, dienen dem weiteren Eindringen die oft recht undurchsichtigen Zusammenhänge von Unfa und Betrieb. Dieser im Gegensatz zur Grundstatisti „Zusatzstatistik" zu nennenden statistischen Aufzeichnu gen wird der praktische Betrieb im allgemeinen entrate können. Man wird sie als Dauerstatistik nur einrichte wo eine größere Abteilung „Unfallverhütung" im Unte nehmen finanziell erträglich ist, oder zeitweise oder a besonderem Anlaß ausarbeiten lassen. Zu dieser „Z u satzstatistik" sind zu rechnen:

1. Verteilung der Unfälle auf:
   a) Monate,
   b) Wochentage,
   c) Schichtstunden.
2. Einordnung der Unfälle:
   a) nach Handwerkern, angelernten und ungelernte Arbeitern,
   b) nach dem Lebensalter,
   c) nach dem Dienstalter.
3. Ordnung der Unfälle:
   a) nach den Verletzungen der Körperteile,
   b) nach den durch Vernachlässigung oder Selbs behandlung kleiner Wunden entstandenen längere Erkrankungen.
4. Weitere Unterteilung der Grundstatistik, z. B. nac Meistereien.

Man kann des Guten auch zuviel tun. Das Überma an Statistik kostet Arbeit und kann die allgemein Übersicht leicht trüben. Es bringt auch die Gefahr vo Irrtümern in der Deutung der Zahlen leicht mit sich; die um so mehr, je weniger die Statistik-Bearbeiter geschul sind, wissenschaftlich zu denken. Dann tritt nur zu leich an die Stelle streng wissenschaftlicher Urteilsbildung ge fühlsmäßiges Vermuten, was nur zu leicht zu Fehlschlüsse

d groben Irrtümern führen muß *). Oft ist der Wunsch r Vater des Gedankens, und aus den Statistiken werden tsachen — die durch keinen Beweis gestützt werden — geleitet und gar allgemeine Gesetze ausgesprochen, die so haltloser sind, je kleiner der Betrieb ist, aus dem statistischen Zahlen fließen. So z. B. kann man im nrifttum Deutungen von Unfallstatistiken finden, die waltsam den Zusammenhang von Unfall und Alkohol- nuß vor der Arbeit, Ermüdung während der Arbeit und beitsanspannung mit allgemeiner Gültigkeit zu erklären h bemühen. Wie sehr der regellose Zufall diese Be- hungen gestaltet, zeigen die Schaubilder über die Ver- ung der Unfälle auf die Wochen- ge (s. nebenstehend) und Monate Seite 1254), in einem Werk aus Statistikjahren zusammengetra- n. Wenn man — was durchaus tzlich und notwendig ist — jene sammenhänge erforschen will, so ß man sich eines sehr reichen terials versichern. Ob ein Er- g der aufgewendeten, sehr gro- n Arbeit und Mühe entspricht, sehr fraglich. Bisher aber steht t, daß die Individual-Behand- g jedes Einzelunfalls, sofort ch Geschehen, den größeren ktischen Erfolg in der Erkennt- der Unfallursache und der zu ffenden Maßnahmen gegen die ederholung dieses Unfalls im sonderen Fall für sich haben rd und durch die Menge der rchforschten Einzelfälle schnel- und sicherer brauchbare Ur- le zu gewinnen gestattet wird. shalb wird die Warnung nicht berechtigt scheinen, die Unfall- tistik nicht uferlos sich aus- chsen zu lassen und der Rat llkommen sein, mit der Unfall- tistik im Rahmen des praktisch twendigen zu bleiben.

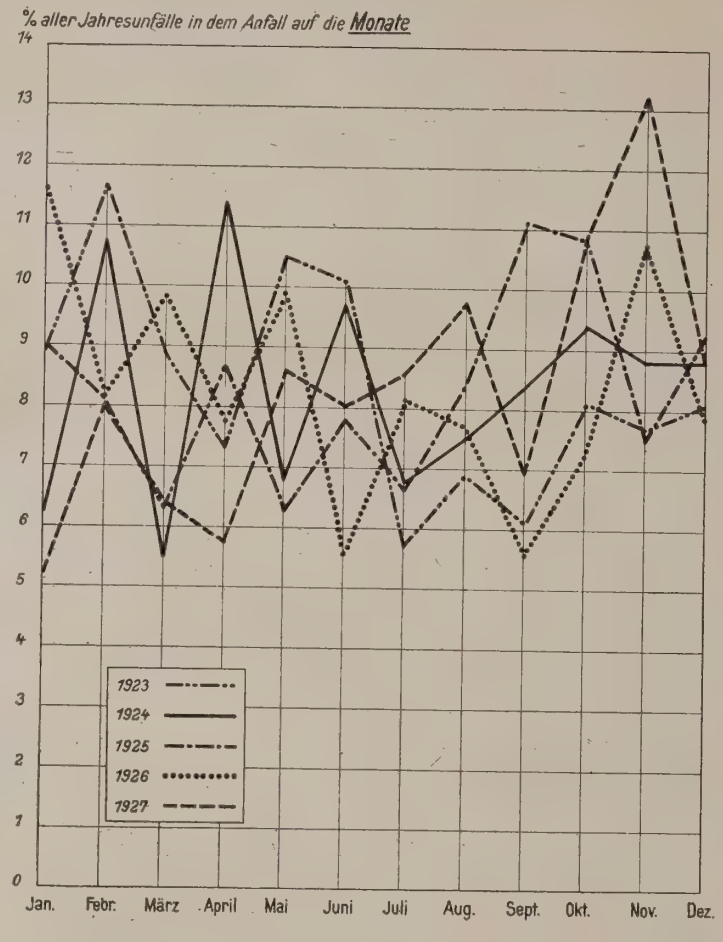
Alle in einer Statistik zusam- ngestellten Zahlen sind zu- hst als absolute Zahlen anzu- en. Um sie kritisch zu werten, ß man Beziehungen der Zahlen tereinander oder zu anderen, T. außerhalb der Statistik genden, aber mit diesen im sammenhang stehenden Zahlen herstellen. Zwei Zahlen tistisch in Beziehung setzen heißt rechnerisch die e durch die andere dividieren. Auch hierbei muß Sachlichkeit des Statistikers walten, wenn nicht s In-Beziehung-Setzen zum reinen oder sinnlosen Divi- nsexempel nach Adam Riese werden soll. Umfassender nntnis der Lehre von der Statistik bedarf es, in diesem Teil der Auswertung keine groben Fehler zu begehen. Kürzlich hörte ich in einem Vortrag, daß alle x-Minuten — ich will die Werte hier nicht wiederholen — ein deutscher Arbeiter verunglückt und alle y-Minuten ein deutscher Arbeiter den Unfalltod erleidet. Derartige Bezugswerte sind natürlich wissenschaftlich wertlos, entspringen nicht selten beabsichtigter Stimmungsmache und sind leider nur zu geeignet, in der wenig unterrichteten Öffentlichkeit aufreizend zu wirken. Es liegt nahe, alle Einzel-Unfallzahlen in Prozenten der Gesamt-Unfallzahlen auszudrücken. Ebenso üblich ist es, die Einzelzahlen mit der Gesamtzahl der Belegschaft zu vergleichen, da jeder einzelne Unfall eine Person darstellt, die von diesem Unfall betroffen ist; denn man kann nicht nur sagen: 12 Unfälle sind an einer Hobelmaschine vorgekommen, sondern es ist das gleiche, wenn man sagt: 12 Menschen sind an einer Hobelmaschine zu Unfall gekommen. Nicht weniger wertvoll ist der Bezug der Unfallzahlen auf die verfahrenen Schichtstunden, also auf den Arbeitswert der Belegschaft, sowie auf die Produktionsmenge, d. h. auf die Leistung der Belegschaft. Der Maßstab der Leistung eines Unternehmens ist nicht immer leicht zu finden, besonders leicht in der Neufertigung, in Förderunternehmen, im Bergbau, sehr schwierig in Ausbesserungsbetrieben. Doch ist es nützlich, ein Bild zu gewinnen, mit welchen Unfallzahlen die Produktion eines Unternehmens belastet ist.

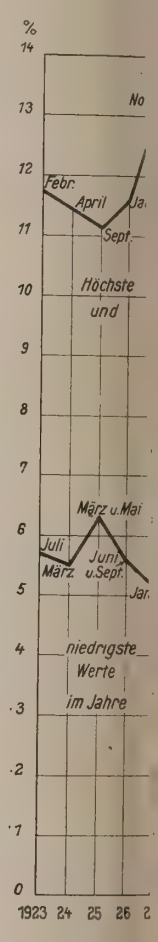


*) Eingehender habe ich diese Mißlichkeiten, die aus fühlsmäßiger, unwissenschaftlicher Deutung von Unfall- len entstehen, in meinem Beitrag „Unfallstatistik und fallursachen" in der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk", ft 29, vom 15. Oktober 1928, behandelt. — Der Verfasser.

Es ist ein sehr schwieriges Kapitel: Vergleiche von Unfallzahlen miteinander. Der beste und einwandfreieste Vergleich bleibt immer der innerhalb ein und derselben Statistik, indem Zahlen, die an einer Stelle einer Unfallstatistik stehen, mit den Zahlen an der gleichen Stelle, die aber zu anderen Zeiten gewonnen worden sind, verglichen werden; also ein Vergleich der Bewegung von gleichartigen Zahlen über der Zeit. Denn man darf annehmen, daß Änderungen der Örtlichkeit und der äußeren Umstände nicht eingetreten sind, oder wenn solche eingetreten sind, daß sie dem Statistiker noch jederzeit leicht erkennbar sind, damit er sie genügend bewerten kann. Man darf also in diesem Falle gleiche Vergleichsgrundlagen voraussetzen.

Viel schwieriger ist der Vergleich von gleichartigen Unfallzahlen — von Zahlen, die an der gleichen Stelle ein und desselben Statistik-Vordrucks stehen — von Werk zu Werk, da die Bedingung, daß gleiche Vergleichsgrundlagen vorhanden sind — und nur bei solchen dürfen Statistikzahlen verglichen werden —, sehr erschwert ist. Man muß daher solche Vergleiche nur mit größter Vorsicht anstellen und sich immer bewußt bleiben, daß ein Statistiker nicht nur tote Zahlen vor sich haben darf, sondern die tatsächlichen Verhältnisse, aus denen die Zahlen kommen, ganz eingehend kennen muß. Fehlschlüsse und unter Umständen ungerechte Beurteilung können schwerwiegende Folgen des Vergleichs nicht vergleichbarer statistischer Zahlenwerte sein. Man darf nicht vergessen, daß der Hauptwert einer Unfallstatistik in der Möglichkeit liegt, die Bewegung der Unfälle über der Zeit im eigenen Betrieb zu durchleuchten. Nicht nach außen sollen die Statistikzahlen wirken, sondern nach innen erkenntnisfördernd dienen.





Da jedoch das Bedürfnis in einem großen Unternehmen mit vielen in dem allgemeinen Aufbau gleichartig zu nennenden Tochterwerken zu Vergleichen aller Tochterwerke untereinander vorliegt, so werden Vergleiche von Statistiken doch immer angestellt werden. So wird auch das Bestreben als durchaus berechtigt anerkannt werden müssen, daß die Unfallstatistiken der Reichsbahnausbesserungswerke miteinander verglichen werden, wozu einigermaßen annehmbare Vergleichsgrundlagen geschaffen werden müssen. Wenn man mehr in die Einzelheiten eindringen will, genügt es nicht, die Schlußzahl der Jahresstatistik der einzelnen Werke miteinander zu vergleichen, sondern man wird die einander entsprechenden Teilbetriebe aller Werke für sich miteinander in Vergleich stellen, z. B. die Unfallzahlen aller Kesselschmieden, aller Richthallen, aller Hammerschmieden, aller mechanischen Holzwerkstätten usw. Dabei wird man die Werke wieder in mehrere Untergruppen zusammenfassen müssen, n sprechend der Anzahl der beschäftigten Leute. Wie h der leidige Zufall sein schier unangreifbares Spiel tr zeigen die starken Schwankungen der Prozentzahlen gleicher Zählgrundlage, was wiederum die Mahnung n legt, Lob und Tadel bei Vergleichen von Werk zu W sehr vorsichtig abzuwägen.

Auch Prozentzahlen unterrichten nicht einwand wenn man nicht zu jeder Prozentzahl die absolute Z zur Hand hat. So kann eine Prozentzahl z. B. den V 100 für die Unfälle, bezogen auf die Arbeiterkopfzahl, stellen, was auf den ersten Anblick sehr bedenk erscheinen möchte. Nimmt man aber die absolute Z hierzu, so ersieht man, daß nur zwei Arbeiter eines Son betriebes, von denen jeder einen Unfall erlitten hat, zu hohen Prozenten geführt haben. Das ist ein reiner Zufa wert, denn er besagt keineswegs, daß, wenn der Teilbetr 100 Arbeiter hat, auch alle 100 Arbeiter im gleichen Z raum hätten verunglücken müssen.

Es sei erlaubt, die Unfallstatistik in d Werkstätten der Deutschen Reichsba kurz zu streifen, da aus der Beschäftigung mit ihr vorstehenden Betrachtungen entstanden sind. In einig Ausbesserungswerken liegen seit Jahren Unfallstatistik vor. Seit 3 Jahren setzten Bestrebungen ein, die Statis für alle Werke zu vereinheitlichen. Vom 1. Januar 19 wird sie nach einem von der Hauptverwaltung genehmigt Vordruck aufgestellt werden, der in einem besonderen A schuß vorbereitet wurde. Der Vordruck schließt sich e an jenen an, der vom Reichsversicherungsamt für die

erufsgenossenschaften zusammengeschlossenen Privatetriebe vorgeschrieben wird. Hierdurch soll ein Vergleich er Unfallzahlen der Ausbesserungswerke mit denen der rivatindustrie ermöglicht werden. Das Interesse der eser dieser Zeitschrift darf vorausgesetzt werden, um ich Einführung dieser neuen Statistik, die auf den Erihrungen der bisherigen natürlich fußt, auf sie zurückkommen.

Bei der Untersuchung des einzelnen Unfalls liegt die rage nahe: War der Unfall vermeidbar oder unvermeidar? Sie kann von verschiedenen Standpunkten aus beantortet werden. Am natürlichsten ist es, das Vermeidbar der Unvermeidbar von dem persönlichen Verhalten des nfallbetroffenen aus zu entscheiden zu versuchen, sofern er Unfall rein subjektiv war. Sehr weit geht die Einellung der Frage: War der Unfall überhaupt vermeidbar?, obei auch alle äußeren Einflüsse (Verhalten eines nderen, höhere Gewalt) zwecks Beantwortung zu unterchen sind. Die Beantwortung wird, wie alle Auswertung atistischer Unfallzahlen, sehr persönliche Färbung es Auswertenden tragen. Das Ergebnis wird am besten i das Unfallverzeichnis durch ein V oder U vermerkt. eim Abschluß der Statistik sind dann mit leichter Mühe ie beiden Summen zu ziehen, die in Verbindung mit der nfallgesamtzahl einen weiteren bemerkenswerten Einblick i die Unfallbewegung gestatten.

Bei den Bemühungen um die Unfallverhütung kann man ie Frage aufwerfen: Welche Unfallzahlen gelten denn als rstrebenswerte Geringstzahlen, wenn schon die Zahl 0 zu rreichen praktisch unmöglich erscheint? Diese Frage ist it einem bestimmten Geringstwert nicht zu beantworten. lan wird vielmehr danach zu streben haben, alle bisher i der Statistik erscheinenden Zahlen herunterzudrücken, in der Annahme, daß dies noch möglich sein müßte. Diese Annahme ist als richtige Tatsache nicht zu beweisen. Gehen die Zahlenwerte hinauf, so werden vermehrte Anstrengungen mit allem praktischen und wissenschaftlichen Rüstzeug zu machen sein, um dem Ansteigen Einhalt zu gebieten. Fallen die Zahlen, so werden sie höchstwahrscheinlich einen Wert erreichen, der als erreichbare Geringstgrenze anzusehen und daher dauernd einzuhalten, wenn nicht noch zu unterbieten ist.

Die Unfallverhütung als jüngster Zweig der Wissenschaftlichen Betriebsführung, wenn auch noch lange nicht als gleichberechtigt anerkannt in der Reihe der anderen Zweige des Lebensbaumes industriellen Gebarens, weist einfach und deshalb überzeugend darauf hin, daß der Mensch neben Maschinen und Material nicht ausgeschaltet werden kann. Die Unfallverhütung hat schnell genug erkannt, daß im Kampf gegen die Unfälle das Heil nicht allein von Schutzvorkehrungen an gefahrdrohender Stelle herkommen kann, und daß es für alle unfallmöglichen Lagen keine Vorschriften geben kann. Sie hat deswegen ihre Werbung in der Hauptsache auf die Beeinflussung des Menschen abgestellt, mitzuarbeiten durch eigenes Nachdenken, durch eigene Vorsicht an der menschenfreundlichen und wirtschaftlich notwendigen Aufgabe, Unfälle zu verhüten. Die psychologische Unfallverhütung will der Arbeiterschaft und jedem einzelnen von ihr, der von einem Unfall betroffen wurde, zeigen, wie Unfälle durch richtiges eigenes Verhalten — soweit dies möglich gewesen wäre — hätten vermieden werden können. So versucht man die Mitarbeit der Belegschaften an einer Aufgabe, an deren Lösung jeder einzelne von ihnen sehr beteiligt ist. Möge der Erfolg der gemeinsamen Arbeit von Betriebsleitung und Arbeiterschaft nicht ausbleiben!

Vorschläge zur Vereinfachung der Verwaltung der verkäuflichen Drucksachen.

Von Reichsbahnrat **Hahn**, Vorstand des Reichsbahnverkehrsamts Wittenberge.

Die Deutsche Reichsbahn hält sich unter dem Zwange irer überaus schwierigen Finanzlage fortgesetzt bemüht, allen Teilen der Verwaltung die Wirtschaftlichkeit zu eben und die Geschäftsführung zu erleichtern. Auf beide orteile hinzielende Maßnahmen zu ergreifen ist m. E. uch auf dem Gebiete der Verwaltung der verkäuflichen Drucksachen möglich. Wenn es auch unter en zahlreichen Zweigen des Eisenbahndienstes kaum inen gibt, dessen Betrachtung dem Fernerstehenden eniger verlockend erscheint als das trockene Gebiet der rucksachen, so lohnt es sich m. E. doch, auch nach dieser ichtung hin einmal Umschau zu halten, ob sich der Verltungsapparat nicht leichter handhaben und wirtschaftcher gestalten läßt. Es muß nämlich die jetzige Art der uchführung und Rechnungslegung als sehr umständlich nd deshalb vereinfachungsbedürftig bezeichnet werden, umal es sich um die Verwaltung verhältnismäßig geringertiger Stoffe handelt.

A. Kurze Angabe der Vereinfachungsmöglichkeiten.

Wesentliche Vereinfachungen könnten erreicht werden urch

1. Einführung eines Serien systems für die Buchführung und Rechnungslegung,
2. Fortfall des Preisnachlasses für kleinere Mengen oder doch wenigstens Beseitigung der teilweise erheblichen Preisschwankungen für Mengen von 100 Stücken und mehr,
3. Einzelabrechnung auf Grund besonderer Bedarfslisten für größere Mengen (etwa von 1000 Stücken an),
4. Einführung von neuen Karteinummern, die sich der Serienbildung anpassen,
5. Einführung eines neuen Drucksachenheftes für einen drei Monate umfassenden Rechnungszeitabschnitt, das gleichzeitig die besondere Rechnungslegung entbehrlich macht, und
6. Ausschaltung der Dienststellen mit einem nur geringen Drucksachenumsatz von der unmittelbaren Belieferung durch die Drucksachenverwaltung.

B. Nähere Erläuterungen hierzu.

Das Grundübel für die Schwerfälligkeit des jetzigen Verfahrens liegt darin, daß zur Zeit über fast jede der vielen einzelnen Arten der verkäuflichen Drucksachen getrennt Buch geführt wird, obwohl hierzu bei gleichwertigen Drucksachen keine Veranlassung vorliegen dürfte. Hierin Wandel zu schaffen, würde die erste Vorbedingung für eine wesentliche Vereinfachung sein. Es müßten, kurz gesagt, an Stelle der Buchungen unter Einzelkonten solche unter Serienkonten treten, d. h. die gleichwertigen Drucksachen für ihre Verbuchung und Abrechnung

zu wenigen Serien vereinigt werden. Alsdann könnte, worauf ich schon an dieser Stelle kurz hinweisen möchte, das Drucksachen-Einnahmebuch in seiner heutigen Form derart vereinfacht und ergänzt werden, daß die besondere Rechnungslegung gänzlich würde wegfallen können.

Die jetzige Art der Buchführung unter Einzelkonten — die Kartei enthält etwa 130 Einzelpositionen! — führt auch, wie bei den Geschäfts- und Kassenprüfungen immer wieder festgestellt werden kann, zu teilweise erheblichen Abweichungen zwischen dem Soll und Ist, die größtenteils auf Buchungsfehler durch Verwechselung von Drucksachenkonten zurückzuführen sind. Die Aufklärung und Richtigstellung erfordern bei größeren Dienststellen einen erheblichen Aufwand an Arbeit und Zeit. Das Seriensystem — Buchungen unter nur wenigen Serienkonten — würde solche Unregelmäßigkeiten fast ganz beseitigen können. Das System würde zweifelsohne eine erhebliche Geschäftsvereinfachung für die größeren Dienststellen, für die Kassenprüfer und nicht zuletzt auch für die Drucksachenverwaltung bedeuten. Ich möchte glauben, daß dieses System auch die Anwendung des Lochkartenverfahrens für die Sollfeststellung ermöglichen würde.

Inwieweit sich für die Buchführung und Rechnungslegung Serien bilden ließen, läßt die nachstehende Übersicht erkennen:

Zahl der Drucksachen	mit einem Einzelverkaufspreis von	Der Verkaufspreis für 100 und mehr Stücke beträgt	Preisnachlaß in %
4	1 Rpf	teils 75 Rpf	25
		„ 100 „	—
66	2 „	„ 120 „	60
		„ 150 „	25
17	3 „	„ 180 „	40
		„ 200 „	33⅓
		„ 280 „	6,6
		„ 300 „	—
12	4 „	„ 300 „	25
		„ 400 „	—
9	5 „	„ 350 „	30
		„ 500 „	—
1	10 „	Für diese Drucksachen sind nur Einzelpreise gebildet worden, weil sie durchweg nur in kleinen Mengen bezogen werden.	
2	50 „		
1	70 „		
2	100 „		
2	150 „		

Hiernach ließen sich die Drucksachen nach ihren Einzelpreisen zu nur 10 Serien vereinigen, wenn für alle Stücke mit dem gleichen Einzelverkaufspreise auch ein gleicher Verkaufspreis für 100 und mehr Stücke gebildet würde. Zur Zeit ist dieser Preis aber, wie die Übersicht zeigt, sehr verschieden hoch bemessen. Die größte — 2 Rpf — Serie mit ihren 66 Einzelpositionen weist allerdings auffallenderweise bei nur 1 Position (Bahnhofschein) eine Preisschwankung auf (120 statt 150 Rpf). Auf welche Gründe die im übrigen sehr ungleiche Preisbildung zurückzuführen ist, habe ich nicht in Erfahrung bringen können. Der Hauptgrund dürfte aber wohl darin liegen, daß an der Preisbildung verschiedene Beschaffungsdirektionen beteiligt sind. Die erheblichen Schwankungen des Preisnachlasses ließen sich beseitigen, wenn der Preis für 100 und mehr Einheiten (Stück, Bogen oder Block) allgemein in ein bestimmtes prozentuales Verhältnis zum Einzelpreis gebracht würde. Dann wäre es auch möglich, die Zahl der zu bildenden Serien auf 10 (statt 17) zu beschränken.

Die sich hier uns aufdrängende Frage, ob denn überhaupt ein Bedürfnis dafür vorliegt, schon beim Bezug von 100 Einheiten einen Preisnachlaß zu gewähren, gewinnt auch im Hinblick auf folgende Erwägungen erhebliche Bedeutung. Der Preisnachlaß bedingt zunächst eine getrennte Buchführung und Rechnungslegung für Mengen unter 100 Stücken und solchen von 100 Stücken und mehr. Der Umstand ferner, daß es bei dem heutigen Verfahren nicht verhütet werden kann, daß Bedienstete durch summarische Buchungen kleinere Mengen sich auch diese mit den für 100 und mehr Stücke festgesetzten niedrigeren Preisen zum Soll stellen, bedeutet einen nicht unerheblichen Mißstand.

Für die Beantwortung der vorerwähnten Frage wäre zunächst die Feststellung notwendig, in welchen Mengen die Drucksachen von unseren Dienststellen in der Regel bezogen werden. Der Großverbraucher pflegt durchweg Mengen von 1000 Stücken und mehr — in der Regel bei Privatdruckereien — in Auftrag zu geben. Bei der Eisenbahndienststelle kauft er nur ausnahmsweise kleinere Mengen ein, wenn seine Bestände nicht schnell genug anderweitig ergänzt werden können. Für den Kleinverbraucher kommen nur solche Mengen in Betracht, die im allgemeinen bis zu 100 Stücken, seltener mehr betragen. Es handelt sich hierbei jedenfalls um Mengen, für die kein Preisnachlaß gewährt wird oder für die der Preisnachlaß verhältnismäßig gering ist. Sollten die Verhältnisse allgemein so liegen, was zweckmäßig durch eine Umfrage einmal festgestellt werden müßte, so könnte m. E. unbedenklich mit der jetzigen Übung gebrochen werden, schon beim Bezuge von 100 Stücken oder mehr einen Preisnachlaß zu gewähren. Es könnte alsdann dazu übergegangen werden, für den Bezug größerer Mengen, deren Mindestzahl im allgemeinen 1000 Stück — bei einzelnen Drucksachen vielleicht etwas geringer — betragen müßte, die Einzelabrechnung auf Grund besonderer Bedarfslisten anzuordnen, so daß bei allen kleineren Verkaufsmengen allgemein nur der Einzelverkaufspreis in Ansatz gebracht zu werden brauchte. Ein solches Verfahren in Verbindung mit der vorgeschlagenen Serienbildung würde die denkbar größte Vereinfachung der Buchführung und Rechnungslegung bringen und gleichzeitig auch den bereits erwähnten Mißstand restlos beseitigen, der darin liegt, daß das jetzige Verfahren die Möglichkeit einer geldlichen Schädigung der Verwaltung bietet (summarische Buchung kleiner Mengen zu einem niedrigeren als dem Einzelpreise).

Eine weitere Geschäftsvereinfachung würde es bedeuten, wenn den einzelnen Drucksachen eine Karteinummer gegeben würde, aus der ohne weiteres erkennbar wäre, welcher Serie die Drucksache angehört und welcher Preis für sie festgesetzt ist. Zu diesem Zwecke müßte die der Ordnungsnummer voranzustellende Serienzahl grundsätzlich dem Preise für eine Einheit (Stück, Bogen oder Block) — in Reichspfennig — gleich sein. Es müßte alsdann die weitere Regel aufgestellt werden, daß die ersten drei Ziffern der der Serienzahl nachfolgenden Ordnungsnummer den Preis für 100 Einheiten — ebenfalls in Reichspfennig — angeben. Aus der Karteinummer 2—150 31 wäre somit beispielsweise zu ersehen, daß die Drucksache der Serie 2 angehört und sich der Preis bei einer Abnahme bis zu 100 Stücken auf 2 Rpf, bei einer solchen von 100 und mehr Stücken auf 150 Rpf stellt.

Der Karteinummernplan würde sich also wie folgt gelten:

1 — 075 001 usw.
1 — 100 001 usw.
2 — 150 001
2 — 150 002 usw.
3 — 180 001
3 — 180 002 usw.

llte aber dem bereits behandelten Vorschlage gemäß ch bei den Serien mit Einzelverkaufspreisen von 1 bis Rpf auf die besondere Preisbildung für den Bezug von 0—1000 Stücken verzichtet werden können, so brauchte r Ordnungsnummer, für die alsdann eine dreistellige ahl genügen würde, nur die Serienzahl vorangestellt zu erden; z. B.:

1 — 001 bis 1 — 004
2 — 001 „ 2 — 066
3 — 001 „ 3 — 017
4 — 001 „ 4 — 012 usw.

ie Voranstellung der Serienzahl der verkäuflichen rucksachen wird notwendig sein, um Verwechslungen it den andernfalls ähnlich lautenden Karteinummern r Drucksachen zum Dienstgebrauch vorzubeugen, B.

4 — 005 mit 400 05 (Wagenbestellbuch).

h befürchte indes solche Verwechslungen schon deswegen cht, weil die verkäuflichen Drucksachen doch mit besonderer Bedarfsliste angefordert werden.

Die weitere Vereinfachungsmöglichkeit durch Einführung eines neuen, für einen 3 Monate umfassenden Rechngszeitabschnitt einzurichtenden Drucksachenheftes, das eichzeitig die besondere Rechnungslegung entbehrlich acht, wird im folgenden Abschnitt C näher erläutert.

Endlich bleibt noch zu erwähnen, daß eine Ausschaltung ler Stellen mit einem nur geringen Drucksachenumsatz n der unmittelbaren Belieferung durch die Drucksachenrwaltung sowohl für diese als auch für die betr. Dienstellen eine Geschäftsvereinfachung bedeuten würde. Bei etwa nem Viertel aller Verkehrsstellen — von besonders induriereichen Bezirken abgesehen — ist der Umsatz an veruflichen Drucksachen so gering, daß die Belieferung dieser ellen durch benachbarte Mutterstationen wirtschaftlicher ist. m die Barablieferung zu erleichtern, müßten als solche mögchst diejenigen Bahnhöfe bestimmt werden, deren Stationsssen gleichzeitig die Mutterkassen der zu beliefernden ellen sind. Die Belieferung durch eine Mutterstation beutet für diese keine nennenswerte Belastung, da es sich rchweg nur um wenige Drucksachensorten handelt. Beeht doch heute schon die Übung, Drucksachen, die selten erlangt und deshalb nicht vorgehalten werden, von der ichsten größeren Stelle gegen bar zu beziehen.

Für solche durch Mutterstationen zu beliefernden Stelen würden die Buchführung und die Rechnungslegung, für e Drucksachenverwaltung die mit der Buchung und Erdigung der Bedarfslisten sowie der Abrechnung verndenen Arbeiten entfallen.

. Beschreibung des vereinfachten Verfahrens in seinen Einzelheiten.

1. Anforderung der Drucksachen.

Die Anforderung der verkäuflichen Drucksachen bei r Drucksachenverwaltung hätte in der bisrigen Weise zu geschehen, d. h. unter Aufführung der nzelnen Sorten mit ihrer Karteinummer. Es würde die Buchungen in der Drucksachenverwaltung wesentlich erleichtern, wenn die einzelnen Drucksachen in der Bedarfsliste nach Serien geordnet aufgeführt und in dieser die Summe der auf die einzelnen Serien entfallenden Stückzahlen gebildet würden. Dies würde für die einzelnen

Deutsche Reichsbahn

Direktionsbezirk Altona

Dienststelle G. A X in X

Bedarfsliste Nr. 10

über verkäufliche Drucksachen

1 Nr. der Drucksache	2 Bezeichnung der Drucksache	3 Stück	4 Bemerkungen
2-15002	Eilfrachtbriefe, deutsche, mit rotem Rand	3000	
2-15033	Anzeige für Rollfuhrunternehmer über Annahmeverweigerung von Gütern	250	
2-15041	Tierfrachtbriefe	2000	
	zus.	5250	Serie 2
3-28001	Statistische Anmeldezettel für die Ausfuhr von Waren aus dem freien Verkehr des Zollgebiets	100	
3-28002	Desgl. für die Ausfuhr unter Zoll- oder Steuerüberwachung	100	
	zus.	200	Serie 3
4-30009	Frachtbriefe, internationale mit Duplikat, in deutscher und polnischer Sprache	50	Serie 4
5-35001	Warenerklärung, deutscher Vordruck	200	
5-35008	Deklaration zum Aus- und Wiedereingange von Waren	200	
	zus.	400	Serie 5

X , den 20. März 19 27

gez. Adam

Dienststellen nur eine ganz geringe Mühe bedeuten. Obenstehend ein nach diesen Gesichtspunkten ausgefülltes Muster. Spalte 1 enthält willkürlich gewählte Ordnungsnummern.

2a) Belieferung der Schalterkassen.

Wo einfachere Verhältnisse vorliegen, können die Schalterbeamten einen kleinen Vorrat an Drucksachen der gangbarsten Sorten gegen bar vom Kassenverwalter beziehen. Größere Schalterkassen würden erstmalig durch den Kassenverwalter mit einem für einige Tage ausreichenden sogen. eisernen Bestande zu beliefern sein. Über diesen Bestand müßte der Kassenverwalter eine Empfangsbescheinigung erhalten, die bei den Kassenprüfungen vorzulegen wäre. Eine Zweitschrift würde der Schalterbeamte zurückbehalten. Die Empfangsbescheinigung brauchte nur die auf die einzelnen Serien entfallenden Stückzahlen zu enthalten, da dies für die Feststellung des Geldwertes ausreichen würde. Erfahrungsgemäß würde es aber auch für die größeren Schalterkassen im allgemeinen genügen, wenn sich der eiserne Bestand nur aus den gangbarsten Drucksachen (Frachtbriefe, Bahnhofscheine, Anhängeschilder, Milchversandscheine, Expreßgutkarten usw.) zusammensetzte. Bei der Ablieferung des Erlöses wäre der Bestand des Schalters in einem der Erlöseablieferung entsprechenden Umfange wieder zu ergänzen. Hierbei könnte sich der Schalterbeamte auch statt der verkauften Drucksachen eine dem Geldwerte entsprechende Anzahl anderer Sorten vom Kassenverwalter geben lassen. Diese einfache und praktische Art der Ergänzung des Schalterbestandes würde auch keine Änderung oder Ergänzung der vom Schalterbeamten abgegebenen Empfangsbescheinigung be-

dingen, da diese nur über die auf die einzelnen Serien entfallenden Stückzahlen lauten würde.

2b) Belieferung der Verkaufsstellen mit einem nur geringen Drucksachenumsatz.

Diese Stellen wären aus den bereits dargelegten Gründen zweckmäßig einer Mutterstation zuzuteilen, von der die verkäuflichen Drucksachen gegen bar bezogen werden können. Als Mutterstation wäre, um den Bezug gegen bar zu erleichtern, möglichst der Bahnhof zu wählen, dessen Stationskasse gleichzeitig die Mutterkasse der zu beliefernden Stelle ist. Um eine häufigere Ergänzung der Bestände dieser kleinen Verkaufsstellen zu vermeiden, müßte deren Vorrat etwa dem Durchschnittsbedarf eines Monats angepaßt werden.

3. Buchführung und Rechnungslegung durch den Kassenverwalter.

Zur Buchführung und gleichzeitigen Rechnungslegung wäre an Stelle des z. Zt. im Gebrauch befindlichen, ohnehin sehr einbesserungsbedürftigen „Einnahme- und Ausgabebuches für verkäufliche Drucksachen", das sich für die Serienbuchungen nicht weiter verwenden läßt, eine vierteljährlich abzuschließende „Nachweisung und Rechnung über den Bestand, die Zu- und Abgänge an verkäuflichen Drucksachen und deren Erlöse" (abgekürzt „Drucksacheneinnahmebuch") nach dem nachstehend abgedruckten Muster vom Kassenverwalter zu führen. Das Muster, dessen Spaltenordnung sich etwa der des Fahrkartenbuches anpaßt, dürfte ohne weiteres erkennen lassen, wie die Art der Buchführung und Rechnungslegung gedacht ist. Da das neue Muster für einen Abrechnungszeitraum von 3 Monaten eingerichtet ist, kann es auch die besondere vierteljährliche Rechnungslegu ohne weiteres ersetzen.

Die größere Zahl der Dienststellen wird nur Druc sachenbestände aus 3 bis 4 Serien vorhalten. Es wi deshalb in der Regel ein Einlagebogen entbehrt werden könne

An Stelle der Eintragung der karteimäßigen Bezeic nung der einzelnen Drucksachensorten würde die vi einfachere Eintragung der Serienzahl treten. Die Ei fügung einer neuen Tagesspalte vor der Hauptspal „Tageseinnahme" würde die Aufrechnung und Buchung d Tageserlöses sehr erleichtern. Das neue Muster wür auch den Vorteil einer erheblichen Papierersparnis bringe die namentlich dadurch noch erhöht würde, daß es fi 3 Monate (bisher 1 Monat) ausreichen würde.

Die **Titelseite** des neuen Drucksachen-Einnahmebuches:

Güterabfertigung
Fahrkartenausgabe X
Stationskasse

Bezirk der RBD Altona

Nachweisung und Rechnung

über den

Bestand, die Zu- und Abgänge an verkäuflichen Drucksachen und deren Verkaufserlöse

(abgekürzt: Drucksachen-Einnahmebuch)

Rechnungszeitabschnitt Januar / März 19 29

Den richtigen Übertrag der Bestände bescheinigt

X, den 5. April 19 29

Der Kassenverwalter

gez. Adam

Anmerkungen:
Etwaige Rücklieferungen an das Drucksachenlager oder Abgaben an andere Verkaufsstellen sind auf der letzten Seite des Heftes anzugeben und durch quittierte Ablieferungsscheine oder Empfangsbescheinigungen zu belegen.
Die Bedarfslisten über größere Mengen (. . . . Stücke und Mehr) sind ebenfalls auf der letzten Seite des Heftes abzurechnen.

Die **Innenseite** des neuen Drucksacheneinnahmebuches

Serie: 1				2				4				usw.
Bestand:			140	Bestand:			1260	Bestand:			620	
Zugang:			—	Zugang:			2000	Zugang:			—	
	zus.		140		zus.		3260		zus.		620	
Abgang Tag	1.	2.	3.	1.	2.	3.		1.	2.	3.		
	Monat			Monat				Monat				
1				14	104							
2				208	16	16			100			
3	4			120		9		10		8		
4				6	34	227			10			
5					17	5						
6		2		34	103	113		4		20		
7				22		20				10		
8				105	28			20	12			
9			6	10	12	105				104		
10				130	10	2		10	4			
11				8	5	10						
usw. bis 31					usw.				usw.			
Abgang:	8	5	6	874	834	1068	2776	85	134	245	464	
Erlös:	0,08	0,06	0,06	17.48	16.68	21,36		3,40	5,36	9,80		
Zu übertragender Bestand:			121				484				156	

50				70				Tageseinnahme					
Bestand:			136	Bestand:			65						
Zugang:			—	Zugang:			—		Reichs-		Reichs-		Reichs-
	zus.		136		zus.		65		M	Pf	M	Pf	M	Pf
1.	2.	3.		1.	2.	3.		am	1.		2.		3.	
Monat				Monat					Monat		Monat		Monat	
								1		28	2	08		
1								2	4	66	4	32		32
		1				2		3	2	84			2	40
3	2	1		2	1			4	3	02	2	78	5	04
	1					1		5		16		84	1	60
		2				1		6		68	2	08	4	36
		2				1		7		44			2	10
2	1			1	1			8	4	60	2	24		
1	4	3				2		9		70	2	24	9	32
				1				10	3	70		36		04
1	1	1						11		66		60		70
	usw				usw.						usw.			
17	24	13	54	8	6	12	26		35	06	38	29	46	12
8,50	12,00	6,50		5,60	4,20	8,40								
			82				29							

119,47 RM

Falls der Preisnachlaß für Mengen von 100 Stücken und mehr beibehalten werden sollte, müßte der Kopf des Vordruckes durch eine Preisspalte ergänzt und in den einzelnen Serienspalten unter „Abgang" Unterspalten für 1 und 100 Einheiten gebildet werden, wie das nachstehende Muster zeigt.

Serie: 2

Preise: 1 Einheit = 2 Rpf
100 Einheiten = 150 „

Bestand: 1260
Zugänge: 12. 1. 2000
3260

Abgang	1	100	1	100	1	100	
Tag	1. Monat		2. Monat		3. Monat		
1	14		4	100			
2	8	200	16		16		
3	20	100			9		
4	6		34		27	200	
5			17		5		
6	34		3	100	13	100	
7	22				20		
8	5	100	28				
9	10		12		5	100	
10	30	100	10		2		
11	8		5		10		
			usw.				
Abgang:	174	700	334	500	268	800	2776
Erlös:	3,48	10,50	6,68	7,50	5,36	12,00	
Zu übertragender Bestand:							484

Die Schalterkassen können sich die Feststellung ihres Bestandes und des abzuliefernden Tageserlöses dadurch sehr erleichtern, daß sie den Serienbestand und den jedesmaligen Abgang in einfachster Weise vermerken. Die Vermerke eines Schalterbeamten, der Bestände aus den Serien 2 und 4 führt, würden beispielsweise so aussehen:

Bestand der Serie 2 am		Bestand der Serie 4 am	
1. 1.	360	1. 1.	20
5. 1.	340	10. 1.	15
15. 1.	280	20. 1.	7
20. 1.	40	usw.	
(Milchversand-scheine ergänzen!)	38		
	35		
usw.			

Der Tageserlös am 20. Januar würde also (245 . 2) + (8 . 4) = 522 Rpf betragen. Besondere Vermerke darüber zu machen, aus welchen einzelnen Sorten sich der Vorrat des Schalters zusammensetzt, halte ich für entbehrlich. Der Schalterbeamte erkennt schon beim Verkauf, inwieweit der Vorrat ergänzungsbedürftig ist; nötigenfalls kann er sich in der im obigen Beispiel angedeuteten Weise einen Vermerk machen.

D. Die Vorteile der vorgeschlagenen Vereinfachungen.

Die vorgeschlagenen Vereinfachungen würden, abgesehen von den bereits geschilderten, nicht unbedeutenden Erleichterungen der Geschäftsführung, große wirtschaftliche Vorteile bringen. Die sich für die Drucksachenverwaltung ergebenden im einzelnen bereits genannten Geschäftserleichterungen dürften sich wohl zu einer fortlaufenden Personalersparnis auswirken, zumal diesen Erleichterungen keine Erschwernisse anderer Art gegenüberstehen würden.

Hierzu würden nicht unbedeutende Ersparnisse an Vordrucken dadurch eintreten, daß

1. die besondere vierteljährliche Rechnungslegung bei bei allen Dienststellen wegfallen würde, und
2. das neue Drucksachen-Einnahmebuch für ein Vierteljahr — statt für 1 Monat — ausreichen würde, und gleichzeitig die Verwendung der jetzt notwendigen vielen Einlagebogen entfallen könnte.

Die vorgeschlagene Umstellung wäre m. E. allein schon deshalb erstrebenswert, weil sie, wie bereits gesagt, geeignet wäre, die bei den jetzt bestehenden zahlreichen Einzelkonten — wenigstens bei den größeren Dienststellen — fast unvermeidlichen Abweichungen zwischen dem Soll und Ist zu beseitigen, was auch schon im Hinblick auf die heute mehr denn je umfangreichen Aufgaben der Kassenprüfer zu begrüßen wäre.

Bücherschau.

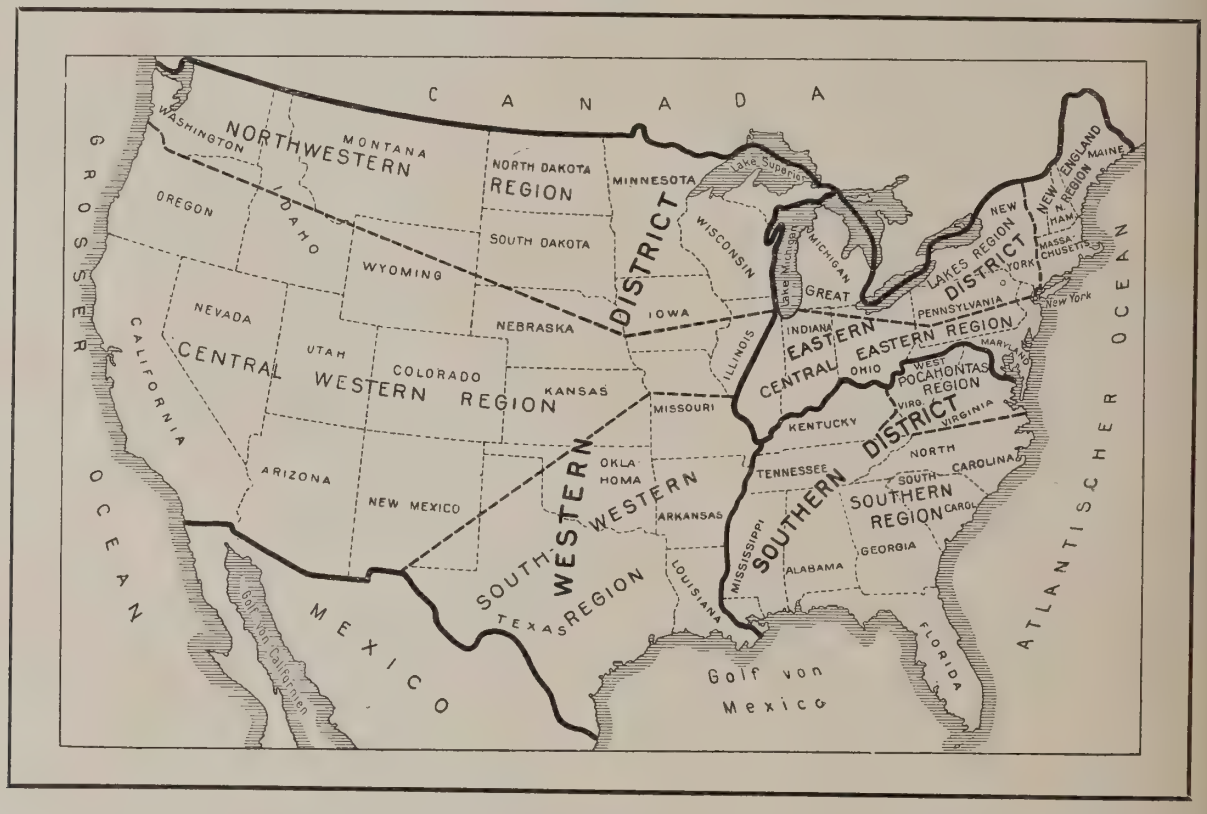
— **Schule und Erziehung in der Schweiz.** 1928, neu bearbeitete Auflage, herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne.

Wie bekannt, stehen die schweizerischen Schulen auf hoher Stufe. Die Schweizerische Verkehrszentrale hat es sich nun angelegen sein lassen, in einer besonderen Broschüre die Aufmerksamkeit der Ausländer auf die Erziehungs- und Bildungsanstalten der Schweiz zu lenken. Sie enthält kurz alle Auskünfte über die öffentlichen Schulen und Privatinstitute der Schweiz und ist mit zahlreichen Abbildungen versehen. Das Büchlein wird allen, die ihre Kinder entweder zum Studium der Sprachen oder aus Gesundheitsrücksichten in der Schweiz unterzubringen gedenken, wertvolle Dienste leisten. Die Schrift ist bei der Schweizerischen Verkehrszentrale in Zürich, bei den Schweizer Konsulaten und Reiseagenturen kostenlos erhältlich.

— **Deutsche Übersetzung der neuen ungarischen Eisenbahnverkehrsordnung.** Vom „Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, ist eine deutsche Übersetzung des ungarischen Eisenbahn-Gütertarifes Teil I, Abteilung A, vom 1. Oktober 1928 (reglementarische Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern) herausgegeben. Sie enthält die neue vom 1. Oktober 1928 gültige Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) samt Ausführungsbestimmungen sowie die Anlage B zur EVO. Das Werk ist bei der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, erhältlich.

Die Länge der amerikanischen Eisenbahnen Ende 1926 und ihre Einteilung.

Erst jetzt liegt der statistische Bericht des Bundesverkehrsamts über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1926 vor. Bei dem Umfang des Werks, über 400 Seiten in Großformat, und seinem reichen Inhalt ist es kein Wunder, daß die Zusammenstellung geraume Zeit in Anspruch nimmt. Führt doch das Verzeichnis der Eisenbahngesellschaften, deren Angaben in dem Bericht verarbeitet sind, allein 1996 Gesellschaften auf. Freilich sind diese Unternehmen nicht alle von gleicher Bedeutung. Nur 177 Eisenbahngesellschaften gehören zur Klasse I, zu der alle solchen Unternehmen mit mehr als einer Million Dollar Einnahmen im Jahre gerechnet werden; die übrigen bilden die Klassen II und III, je nachdem ihre Einnahmen über oder unter 100 000 Dollar liegen.



Von den 401 112 km Eisenbahnen der Vereinigten Staaten entfallen 284 812 km auf die Eisenbahnen der Klasse I, 22 548 km auf die der Klasse II und 8943 km auf die der Klasse III. 78 306 km gehören Gesellschaften, die ihre Eisenbahnen nicht selbst betreiben, und 6503 km sind Eisenbahnen, die zur Einreichung von Berichten an das Bundesverkehrsamt nicht verpflichtet sind. Dazu kommen noch 1272 km in Alaska, die bekanntlich Staatsbahnen sind, und 413 km auf Hawai. Gegen das Vorjahr bedeuten die angeführten Zahlen ohne Alaska und Hawai eine Verminderung um 418 km, die sich aus einem Zuwachs von 1696 km und einem Wegfall von 2114 km zusammensetzt. Hiervon sind 253 km auf veränderte Zählung zurückzuführen. Es kann z. B. zweifelhaft sein, ob eine Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient oder ein Fabrikgleis ist. Berichtigungen auf diesem Gebiete und ähnliche Gründe haben Anlaß gegeben, Eisenbahnen von 253 km Länge aus der Statistik auszuscheiden, so daß die tatsächliche Abnahme in der Länge nur 165 km beträgt. Man kann also wohl sagen, die Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen ist gleichgeblieben, doch bedeutet dies noch keinen vollständigen Beharrungszustand, sondern einen Ausgleich der Zu- und Abnahme.

Der Bericht des Bundesverkehrsamts teilt das Gebiet der Vereinigten Staaten nach eisenbahn-geographischen Gesichtspunkten in drei große Gebiete: den Osten, den Süden und den Westen, die nochmals unterteilt werde (s. die Abbildung). Der Osten wird nach Westen von de Ufern der Großen Seen begrenzt: von Chicago führt dan die Grenze nach Peovia, East St. Louis und den Mi sissippi entlang bis an die Mündung des Ohio, der weiterhi die südliche Grenze bis Parkersburg bildet; sie verläuf dann geradlinig nach der Südweststrecke des Staates Mary land und wird dann wieder von einem Fluß, dem Potoma bis an seine Mündung gebildet. Der Süden ist der Tei der Vereinigten Staaten, der südlich von dem eben un schriebenen Osten und westlich vom Mississippi unterhal der Ohio-Mündung liegt, und alles was westlich von diese beiden Gebieten gelegen ist, mit Ausnahme von Alaska das ja durch Britisch-Nordamerika vom eigentlichen Gebiet der Vereinigten Staaten getrennt ist, bildet den Westen.

Einzelne Gesellschaftsnetze greifen aus dem einen in das andere Gebiet über; sie sind dann einem dieser Gebiete zugeteilt worden, was nicht immer ohne Willkür möglich war, wie der Bericht zugeben muß.

Der Osten ist wiederum in drei Bezirke eingeteilt: die Neu-England-Staaten an der Küste nördlich von New York, der Bezirk der Großen Seen, dessen Südgrenze eine Linie Chicago—Pittsburgh—New York bildet, und der Bezirk des mittleren Ostens, südlich von dieser Linie. Der Süden besteht aus zwei Teilen: dem kleinen Pocahontas-Bezirk und dem Südbezirk; die Grenze zwischen beiden verläuft mit der Ostgrenze des Staates Kentucky und der Südgrenze des Staates Virginia. Diese Teile der Vereinigten Staaten haben das dichteste Eisenbahnnetz, während es in dem ausgedehnten Westen erheblich weitmaschiger ist. Dieser große Länderteil wird durch zwei im wesentlichen in der Ostwest-Richtung verlaufende Linien in drei Teile geteilt: den Nordwesten, den mittleren Westen und den Südwesten. Zwischen den beiden erstgenannten Bezirken verläuft die Grenze von Chicago über Omaha nach Portland im Staate Oregon und folgt dann dem Laufe des Columbia-Flusses bis an die Küste. Südlich von dieser Linie, im Süden und Südosten begrenzt von einer Linie St. Louis—Kansas City—El Paso und weiterhin bis an die Grenze gegen

xiko reichend, liegt der mittlere Westen, und die eben nannte Linie einerseits, der Mississippi andererseits, end- n der Golf von Mexiko begrenzen den Südwesten.

Für Zwecke der Tarifbildung, deren Überwachung be- ntlich dem Bundesverkehrsamt obliegt, besteht noch eine lere Einteilung, die aus Anlaß der Tariferhöhungen im re 1920 geschaffen worden ist. Es wurden damals vier ppen gebildet. Die ersten beiden entsprachen ungefähr n Osten und Süden wie vorstehend geschildert. Westlich diesen liegt die westliche und die Gebirgs-Pacific- ppe. Zwischen ihnen bildet die Trennung die Westgrenze Staaten Nord- und Süd-Dakota und Nebraska; sodann läuft sie nach Süden durch die Staaten Colorado und -Mexiko entlang den Strecken der Union Pacific-Eisen- n und der Atchison, Topeke & Santa-Fe Eisenbahn. Übergang zur Statistik bei Dreiteilung des Landes, sie jetzt in den Berichten des Bundesverkehrsamts er- eint, wurde dadurch gemacht, daß die Norfolk & Western- enbahn und die Chesapeake & Ohio-Eisenbahn mit Aus- me einiger Zweigstrecken, ferner die Illinois Central- enbahn nördlich von Cairo, und einige weitere Strecken, dahin zum Südgebiet gehörig, aus diesem herausge- mmen und dem Osten zugeteilt wurden. Die westliche die Gebirgs-Pacific-Gruppe wurden zum Westen zu- mmengefaßt. Um einen Vergleich mit früheren Jahr- gen des Berichts zu ermöglichen und damit die sta- ischen Angaben mit der Einteilung für Tarifzwecke in klang gebracht wurden, wurde der Tocahontas-Bezirk chaffen.

Unter den Angaben über die Länge der amerikanischen enbahnen, die vorstehend mitgeteilt worden sind, sind die rminal and switching companies" nicht enthalten. Wenn eine größere amerikanische Stadt mehrere Eisenbahnen münden, schafft ihnen häufig eine besondere Gesell- aft, an der jene natürlich beteiligt sind, einen gemein- aftlichen Endbahnhof; das gilt namentlich für den Per- enverkehr. Solche Gemeinschaftsunternehmen für den erverkehr befördern die Güterwagen von dem Güter- nhof der einen Gesellschaft zu dem der anderen in der- en Stadt. Solche Gesellschaften, auch die, denen Brücken Fähren gehören, werden als „terminal and switching panies" bezeichnet. Ihre Zahl betrug Ende 1926 277; Betrieb erstreckte sich auf Hauptgleise, das sind solche, für den Verkehr von Zügen freigehalten werden, von km Länge, und ihnen gehören Hauptgleise von 2851 km ge.

Die obengenannten Zahlen, die ein Bild vom Umfang Eisenbahnen der Vereinigten Staaten vermitteln, um- en außer den Hauptstrecken auch Zweigeisenbahnen und Seitenstrecken, von denen es zuweilen zweifelhaft sein kann, ob es sich nicht nur um einen Privatanschluß handelt. Der Begriff der Zweigeisenbahn ist deshalb dahin festgelegt worden, daß darunter eine Strecke verstanden wird, die hinter ihrer Abzweigung noch eine oder mehrere Haltestellen hat und bei der von und nach diesen Halte- stellen ein Zugverkehr stattfindet.

Bei dem Umstande, daß man in Amerika einträgliche Betriebe, auch wenn sie dem Nutzen der Allgemeinheit dienen, grundsätzlich privatem Unternehmungsgeist über- läßt, und der Staat sich im allgemeinen von einem Eingriff in das Wirtschaftsleben durch Beteiligung an solchen Unternehmen oder durch deren Übernahme in eigene Ver- waltung vollständig fernhält, ist es bemerkenswert, daß der Staat Nord-Carolina die Mehrzahl der Aktien der Nord- Carolina-Eisenbahn besitzt; betrieben wird diese Eisenbahn aber von ihrer Pächterin, der Südeisenbahngesellschaft.

Über die Verteilung der Eisenbahnen auf die verschie- denen Teile der Vereinigten Staaten gibt die nachstehende Zusammenstellung der Betriebslängen, nach Klassen ge- ordnet, Auskunft. Bei der Würdigung der darin enthal- tenen Zahlen darf man die verschiedene Größe der als Osten, Süden und Westen bezeichneten Gebiete nicht außer acht lassen. Daß die Betriebslänge die Eigentumslänge übersteigt, rührt im wesentlichen daher, daß manche Strecken von mehreren Eisenbahngesellschaften benutzt werden.

Betriebslänge der Eisenbahnen

a) Klasse I		
im Osten	95 173 km	(einschl. 1802 km in Kanada)
im Süden	72 012 km	
im Westen	214 473 km	(einschl. 1023 km in Kanada)
insgesamt . .	371 658 km	(a)
b) Klasse II		
im Osten	5 999 km	
im Süden	6 387 km	
im Westen	12 893 km	
insgesamt . .	25 279 km	(b)
c) Klasse III		
im Osten	1 722 km	
im Süden	3 722 km	
im Westen	4 312 km	
insgesamt . .	9 756 km	(c)
a + b + c =	406 693 km	Wk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

– **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Oktober . I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr e im Monat Oktober etwa den gleichen Umfang wie im at September. Zwar wanderten wegen des niedrigen serstandes auch im Oktober noch zahlreiche Güter vom serwege auf die Eisenbahn, trotzdem konnte ein Ab- en des Verkehrs in der ersten Woche des Oktobers be- htet werden. Lohnstreitigkeiten und Ausstände übten n Einfluß auf Handel und Verkehr aus. Im arbeits- chen Durchschnitt wurden insgesamt 162 039 Wagen Oktober gegen 161 451 im September gestellt, womit der kehr glatt bedient wurde. Überfüllungen von Freilade- Anschlußgleisen, besonders infolge starken Zulaufs Kartoffeln und Rüben, wurden durch örtliche Anord- gen vermieden.

Der Kohlenversand war im Monat Oktober wieder leb- er. Für Hausbrandzwecke sowie für Zucker- und Tex- dustrien setzte stärkerer Versand ein.

n den wichtigsten Kohlengebieten wurden zur Abbe- erung von Kohle folgende Wagenmengen gestellt:

	Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Ober-schlesien Wagen	Mittel-deutsch-land Wagen	Sachsen Wagen	Niederrhein. Braun-kohlengebiet Wagen
Oktober 1928 .	718 451	178 501	285 868	111 006	113 305
Septemb. 1928 .	654 405	151 662	252 691	99 393	96 412
Oktober 1927 .	763 282	154 209	244 075	88 492	108 870

Der Herbstbedarf der deutschen Landwirtschaft an künstlichen Düngemitteln ist zum großen Teil schon ge- deckt. Da auch der Absatz in das Ausland keinen größeren Umfang annahm, blieb der Versand gegenüber dem Vor- monat um 41 % zurück. Gegenüber dem Oktober 1927 war er jedoch immer noch um 40 % stärker. Für die Abbeför- derung künstlicher Düngemittel wurden gestellt im:

Oktober 1928	42 228 Wagen
September 1928	72 013 Wagen und
Oktober 1927	30 204 Wagen

Die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, be- sonders von Kartoffeln und Zuckerrüben, war dem Fortschreiten der Ernte entsprechend bei günstiger Wetter- lage stark. Es wurden gestellt für:

	Kartoffeln	Brotgetreide u. Mehl	Zucker	Rüben u. Schnitzel
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Oktober 1928 . .	66 879	53 428	20 542	315 924
September 1928 .	24 046	60 763	6 398	2 808
Oktober 1927 . .	72 006	66 996	20 748	271 854

Die Bautätigkeit ließ langsam nach. Die Beförderung von Baustoffen aller Art wurde geringer. Für die Beförderung von Zement wurden nur noch 44 463 Wagen (50 270 im Vormonat) gestellt.

Die Nachfrage nach frischen Seefischen war sehr stark. Die Fänge wurden zum großen Teil sofort abgesetzt.

Mit der Einführung des Winterfahrplans im Güterverkehr wurde durch Änderung der Zugbildung die Beförderung in verschiedenen Verkehrsbeziehungen günstiger gestaltet. Besonders in den Verbindungen Holland—Belgien—Schweiz, Dänemark—England über Warnemünde, Schweden—Schweiz, Polen—Oberschlesien—Sachsen nach deutschen Seehäfen wurde eine wesentliche Beschleunigung der Transporte herbeigeführt.

Der Personenverkehr war in der ersten Monatshälfte teilweise noch lebhaft, nahm aber dann entsprechend der Jahreszeit stark ab. Der Wochenend- und Sonntagsausflugverkehr war nur an den beiden ersten Sonntagen im Oktober stellenweise stark. Insgesamt wurden im Oktober 1522 überplanmäßige Züge gefahren (Vormonat 5960, Oktober 1927 1769). Der Fahrplanwechsel am 7. Oktober vollzog sich reibungslos. Die Verminderung der Zahl der Wagenklassen wickelte sich betrieblich ohne Störungen ab. Besonders bei Zügen für den Nahverkehr und auf Nebenbahnen war eine Aufwanderung in die zweite Wagenklasse zu bemerken, so daß in manchen Bezirken Änderungen in der Zugbildung der Personenzüge erforderlich wurden.

Ab 7. Oktober wurde auf der Strecke Erkner—Potsdam der volle elektrische Betrieb aufgenommen und damit die Höchstgeschwindigkeit der Vorortzüge auf den Strecken Erkner—Stralau-Rummelsburg und Grunewald—Potsdam auf 75 km erhöht. Am 27. Oktober wurden die letzten fünf Dampfzüge auf der Vorortstrecke Stettiner Bahnhof—Velten durch elektrische Züge ersetzt, so daß nunmehr voller elektrischer Betrieb auf den drei Nordbahn-Vorortstrecken besteht.

Im Monat Oktober wurden in Betrieb genommen:
am 7. Oktober die Nebenbahn Obercunewalde—Löbau (Sachsen) und die Nebenbahn Milkultschütz—Brynneck (Bez. Oppeln),
am 18. Oktober die Nebenbahn Münster (Westf.)—Preußen (Bez. Münster),
am 21. Oktober die Nebenbahn Neckarsteinach—Schönau (Bezirk Karlsruhe),
am 26. Oktober die Reststrecke Schömberg—Rottweil der Nebenbahn Balingen—Rottweil im Bezirk Stuttgart.

Vom 15. Oktober bis 21. Oktober wurden wegen Unterbrechung der Arlbergbahn (Bergrutsch) 54 Züge Österreich—Schweiz über Lindau—München auf Gegenrichtung umgeleitet.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer:	September 1928	August 1928
a) Personenverkehr . . .	33 495 000	35 785 000
b) Güterverkehr	21 244 000	21 974 000
c) Dienstzüge	421 000	419 000
Zusammen	55 160 000	58 178 000
Wagenachskilometer:		
a) Personenverkehr . . .	890 581 000	987 904 000
b) Güterverkehr	1 726 034 000	1 737 702 000
c) Dienstzüge	7 373 000	7 505 000
Zusammen	2 623 988 000	2 733 111 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	Oktober 1928	September 1928
in Hamm	7 400 Wagen	7 000 Wagen
in Mannheim	5 800 „	5 800 „
in Wustermark	4 700 „	4 700 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt .	85 Wagen	
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt . . .	26 300 „	16 400 Wa
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Monatsende) .	4 300 „	5 000

II. Tarife. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Am 1. Oktober sind die neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924, sowie die neue Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung, die dem nunmehrigen internationalen Beförderungsrecht angepaßt worden ist, in Kraft getreten. Dabei ist eine weitgehende Angleichung der deutschen an die österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnungen erzielt worden. Die Änderungen des Beförderungsrechts machten auch eine Neuherausgabe des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck- und Expreßguttarifs, Teil I, erforderlich.

Im Personenverkehr ist am 7. Oktober, am Tage des Überganges vom Sommer- zum Winterfahrplan, das bisherige Vierklassensystem beseitigt und eine Verringerung der Wagenklassen durchgeführt worden. Es wird jetzt im allgemeinen nur noch eine Wagenklasse mit Polstersitzen unter der Bezeichnung 2. Klasse und eine Wagenklasse mit Holzsitzen unter der Bezeichnung 3. Klasse geführt. Die bisherige 1. Klasse ist nur noch in besonders wichtigen Schnellzügen, in den FD-Zügen, FFD-Zügen und in den Schlafwagen beibehalten worden. Die beschleunigten Personenzüge sind als besondere Zugart fortgefallen, werden aber, soweit sie nicht in Eilzüge umgewandelt wurden (etwa 30 %), als Personenzüge ohne Zuschläge mit verringerter Zahl der Unterwegsaufenthalte und verkürzter Reisedauer beibehalten.

Die neuen Fahrpreise sind aus dem um 12 % erhöhten Fahrpreis der bisherigen 4. Klasse (3,3 Rpf) mit einem Spannungsverhältnis von 1 : 1½ : 3 gebildet worden und betragen einschließlich Beförderungssteuer

in 1. Klasse = 11,2 Rpf,
„ 2. „ = 5,6 Rpf,
„ 3. „ = 3,7 Rpf.

Die bisherige Abrundung der Fahrpreise — (bis 10 auf 10 Rpf, bis 40 RM auf 20 Rpf, darüber auf 1 RM) — ist unverändert geblieben, desgleichen der Mindestfahrpreis mit 40 Rpf in 1. Klasse, 20 Rpf in 2. Klasse und 15 Rpf in 3. Klasse.

Beim Übergang in die höhere Wagenklasse ist nachzuzahlen: aus der 3. in die 2. Klasse: ½ Fahrkarte 3. Klasse, aus der 2. in die 1. Klasse: 1 Fahrkarte 2. Klasse.

Die Schnellzugzonen sind unter Verdoppelung der bisherigen Sätze um zwei Zonen erweitert worden und betragen jetzt:

	1. u. 2. Kl.	3. Kl.
1. Zone (1—75 km)	2 RM	1 RM
2. Zone (76—150 km)	4 RM	2 RM
3. Zone (151—225 km) . . .	6 RM	3 RM
4. Zone (226—300 km) . . .	8 RM	4 RM
5. Zone (über 300 km) . . .	10 RM	5 RM

Gleichzeitig ist ein neuer Zuschlag für die Benutzung von Eilzügen eingeführt worden, der bis zur 3. Zone dem bisherigen Schnellzugzuschlag entspricht.

Die neuen Eilzugzuschläge betragen:

	2. Kl.	3. Kl.
Nahzone (1—35 km) . . .	0,50 RM	0,25 RM
1. Zone (36—75 km) . . .	1,— RM	0,50 RM
2. Zone (76—150 km) . .	2,— RM	1,— RM
3. Zone (151—225 km) . .	3,— RM	1,50 RM
4. Zone (226—300 km) . .	4,— RM	2,— RM
5. Zone (über 300 km) . .	5,— RM	2,50 RM

Der Sonderzuschlag für FD-Züge ist auf 4 RM für 1. und 2. Klasse festgesetzt worden. Für FFD-Züge (Rheingoldzug) ist außer dem Zuschlag für Schnellzüge noch Sonderzuschlag von 8 RM in 1. und 2. Klasse zu zahlen.

Zuschlagfrei bleiben Schülermonatskarten, soweit Benutzung von Schnell- und Eilzügen ausnahmsweise gestattet ist.

Die Preise der Monatskarten werden unter Beachtung r bisherigen Grundsätze (fallende Staffel) nach folgenden nheitssätzen gebildet:

2. Klasse Personenzug	5,6 Rpf,
2. Klasse Eilzug	7,5 Rpf,
3. Klasse Personenzug	3,3 Rpf,
3. Klasse Eilzug	5 Rpf.

Die Preise der 3. Klasse Personenzug entsprechen dem- h jetzt denen der bisherigen 4. Klasse, die der 3. Klasse zug denen der bisherigen 3. Klasse und die der 2. Klasse zug denen der bisherigen 2. Klasse.

Die Preisbildung der Schülermonatskarten (2. und Klasse Personenzug) und Teilmonatskarten (nur Klasse Personenzug) richtet sich in gleicher Weise wie her nach den Monatskartenpreisen.

Die Preise der Arbeiterwochenkarten und Kurzarbeiter- chenkarten bleiben unverändert.

Die Mindestpreise für Zeitkarten betragen:

natskarten 2. Klasse Personenzug	5,20 RM (bisher 7,20),
natskarten 2. Klasse Eil- und Personenzug	7,20 RM
natskarten 3. Klasse Personenzug	3,30 RM (bisher 5,—),
natskarten 3. Klasse Eil- und Personenzug	5,— RM
ülermonatskarten 2. Klasse . .	2,60 RM (bisher 3,60),
3. Klasse . .	1,70 RM (bisher 2,50),
lmonatskarten 3. Klasse . . .	1,— RM
»eiterwochenkarten	0,70 RM
:zarbeiterwochenkarten . . .	0,40 RM

Als Preis der Arbeiterrückfahrkarten wird der Fahr- is der 3. Klasse Personenzug für einfache Fahrt er- en. Für die Beförderung von Hunden ist wie bisher halbe Fahrpreis 3. Klasse Personenzug zu zahlen.

Außerdem sind im Oktober noch folgende wichtigere ifmaßnahmen von allgemeinerem Interesse durchgeführt:

Für die Beförderung von Gesellschaften zwischen Eng- l, Frankreich und Belgien einerseits und Österreich, Tschechoslowakei, Italien, Ungarn, Rumänien, Jugo- vien, Bulgarien und der Türkei anderseits über Südt- schland oder den Arlberg, sowie zwischen Deutschland England über Frankreich ist ein neuer Tarif heraus- eben.

Güter- und Tierverkehr. Die Änderungen des örderungsrechts machten auch eine Neuherausgabe des tschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, und des Deut- n Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, erforderlich und be- gten neben anderen Änderungen im Güter- und Tier- kehr mit dem Ausland die Aufhebung zahlreicher bis- ger sogenannter Kundmachungstarife, d. h. von Ta- n, die zwar eine direkte Abfertigung, nicht aber eine chgehende Frachtberechnung vorsahen.

Nachdem ferner das Reichsbahngericht am 24. August . entschieden hatte, daß die Deutsche Reichsbahn-Ge- schaft berechtigt sei, zu einem vom Herrn Reichsver- rsminister zu bestimmenden, möglichst nahen Zeitpunkt seit längerer Zeit beabsichtigte Tariferhöhung mit einer reinnahme von 250 Millionen RM durchzuführen, sind Frachten des Güter- und Tierverkehrs am 1. Oktober . (auch im Verkehr mit dem Auslande, soweit dies bis n schon möglich war), um 11 % erhöht worden.

m Interesse der deutschen Volkswirtschaft und um die emeine Lebenshaltung möglichst wenig zu treffen, sind Frachten des Nottarifs für Lebensmittel und des Aus- metarifs 16 a für frische Kartoffeln zur Verwendung im tschen Reich von dieser Erhöhung ausgenommen wor- Die eigentlichen Wettbewerbstarife, namentlich gegen- anderen Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, sind äufig ebenfalls ganz oder zum Teil geschont worden, muß ihre Anpassung an die veränderte Wettbewerbs- vorbehalten bleiben. Die bisherigen außergewöhnlich rigen Milchfrachten sind unter systematischer, mit den ressenten abgestimmter Neuordnung anders festgesetzt sodann ebenfalls von der allgemeinen Erhöhung aus- hlossen worden. Gleichzeitig sind die von der Wirt- ft lebhaft gewünschten und seit längerer Zeit beschlos- n, aber aus Mangel an Mitteln bisher zurückgestellten Tariferleichterungen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Metallwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze und für Heu und Stroh durch neue Ausnahmetarife und für Kohlen durch Senkung der Abfertigungsgebühr durchgeführt worden.

Im einzelnen sind folgende wichtige Tarifmaßnahmen von allgemeinem Interesse durchgeführt worden:

Normaltarife: Gemäß den Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission wurde die vorübergehend gültige Bestimmung zu § 6 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften dahin erweitert, daß im Verkehr mit Bahnhöfen an Strecken (auch Kleinbahnstrecken) mit beschränktem Achsdruck der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen das verladbare Gewicht, mindestens aber 10 000 kg, zugrunde gelegt wird.

Die Saatgutvergünstigung des § 44 ebenda wurde auch für Lupinen als Stückgut gewährt.

Die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken und Deckenträgern, die bisher nur bei Sendungen stattfand, für die Wagenladungsfracht erhoben wurde, wurde auf Stückgutsendungen ausgedehnt.

Im Rahmen der Gütereinteilung sind unter anderm Frachterleichterungen für Abfallstücke von Blechen und Platten und zerschnittene Kesselbleche an Blechwalzwerke, mit unedlen Metallen plattierte Bleche und Platten aus Eisen oder Stahl, sowie Bandeisen, unter den näheren Voraussetzungen des Tarifs gewährt worden.

Die Frachtvergünstigung des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, für Schlachtpferde wurde auf geschlachtete Maultiere ausgedehnt.

Die Ausnahmetarife 6 c, 6 e I, 11 m, 188, 189, 190 und K 55, K 56, K 57, K 58, K 59, K 60, K 61, K 62 und K 63 des Reichsbahn-Gütertarifs wurden gegen Widerruf mit zeitlicher Befristung neu eingeführt.

Die Ausnahmetarife K 55, K 56, K 57, K 58, K 59, K 60, K 61, K 62, K 63 nehmen den Wettbewerb mit dem Kraftwagen auf.

Für Aluminiumoxyd französischer Herkunft von Wintersdorf nach Bitterfeld ist ein bereits früher in Kraft gewesener Wettbewerbstarif gegen Auslandswege wieder eingeführt worden. Im Rahmen des deutsch-tschechoslowakischen Seehafentarifs und des Durchfuhrausnahmetarifs S D 6 sind ferner ermäßigte Wettbewerbsfrachten für rohes Benzin und nicht gereinigtes Petroleum rumänischer Herkunft von den deutschen Seehäfen nach Oderberg, im Rahmen des Seehafendurchfuhrtarifs S D 2 solche für Linoleum aus Italien eingeführt worden.

Die Geltungsdauer verschiedener zeitlich befristeten Ausnahmetarife ist widerruflich verlängert worden.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im September 1928:

I. Einnahmen:

1.	Personen- und Gepäckverkehr	135 034 000 RM
2.	Güterverkehr	292 500 000 „
3.	Sonstige Einnahmen	42 426 000 „
	zusammen	469 960 000 RM

II. Ausgaben:

1.	Für Betrieb und Unterhaltung	
	a) persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	199 723 000 RM
	b) sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	118 896 000 „
	zusammen	318 619 000 RM
2.	Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	60 609 000 „
	zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung . . .	379 228 000 RM
3.	Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	
	a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 137 000 „
	b) Gesetzmäßige Tilgung (Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichsbahnvermögen) .	9 630 000 „
	zu übertragen	433 995 000 RM

Übertrag	433 995 000 RM
4. Feste Lasten	
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	9 399 000 „
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000 „
Insgesamt:	449 694 000 RM

Die Gesamteinnahmen der Reichsbahn stiegen im September 1928 gegenüber dem Vormonat um rund 7 Mill. RM. Im Personenverkehr, der infolge des günstigen Wetters lebhafter als in den gleichen Monaten der Vorjahre war, ging zwar die Einnahme mit Ablauf der Hauptreisezeit weiterhin zurück. Demgegenüber brachte der stärkere Güterverkehr höhere Erträgnisse, die auch darauf zurückzuführen sind, daß gegen Ende des Monats noch viele Güter zur Ausnutzung der gegen Oktober billigeren Tarife auf den Weg gebracht wurden.

Die Ausgaben hielten sich im allgemeinen auf der Höhe des August. Der Mehrertrag von rund 20 Millionen RM wurde dem in den früheren Monaten in Anspruch genommenen Vortrag aus 1927 wieder zugeführt.

IV. Personal. Der Personalstand betrug

im August 1928	662 805 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	66 275 „
insgesamt	729 080 Köpfe
im September 1928	665 349 Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	70 175 „
insgesamt	735 524 Köpfe

Der Mehrbedarf im September gegenüber dem Vormonat ist auf das Einsetzen des stärkeren Herbstverkehrs und die vermehrte Einstellung von Zeitarbeitern bei der Bahnunterhaltung zurückzuführen.

— **Die Weihe des Eisenbahner-Denkmals in Berlin.** Mit einer eindrucksvollen Feier wurde am 16. d. Mts. das Denkmal eingeweiht, das der „Reichsbund Deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer 1914/18“ dem Gedächtnis der im Weltkriege gefallenen deutschen Eisenbahner gewidmet hat. Das Denkmal hat seinen Platz vor dem Verkehrs- und Baumuseum in Berlin gefunden. Es ist von Professor Emil Cauer in Berlin entworfen und ausgeführt. Wie das Bild zeigt, stellt die das Denkmal krönende Figur einen

in Bronze gegossenen, über doppelt lebensgroßen Krieger dar, der, in der Verteidigung des Vaterlandes in die Knie gesunken, mit zerhauenem Schwert sterbend über seiner Fahne zusammenbricht. Das breite Postament, in seinen Größenverhältnissen dem den Hintergrund des Denkmals bildenden Verkehrs- und Baumuseum angepaßt, ist aus Muschelkalkstein und Ettringer Lavastein ausgeführt und trägt das Zeichen der deutschen Eisenbahnen, ein 1,30 m breites Flügelrad aus Bronze und die in Bronze gegossene und vergoldete Inschrift:

„Dem Gedächtnis der Gefallenen der deutschen Eisenbahnen 1914/18.“

Das Denkmal ist außerordentlich wirkungsvoll und darf unbedenklich zu den schönsten Schöpfungen dieser Art gerechnet werden.

Der große Museumsvorplatz, auf dem die Feier stattfand, war mit Flaggen in den Reichsfarben und mit Blumen reich geschmückt. Gegen 50 Abordnungen von Eisenbahner- und Militärvereinen umstanden in weitem Halbkreis mit ihren Fahnen das Denkmal. Zahlreiche Vertreter von Reichs-, Landes- und Kommunalbehörden waren erschienen, so u. a. die Vertreter des Reichsverkehrs- und des Reichswehrministeriums, der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Weirauch, Mitglieder der Reichsbahn-Hauptverwaltung, Präsidenten und Mitglieder der Reichsbahndirektionen, Vertreter der Stadt Berlin usw. Auch der frühere preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Staatsminister Exzellenz von Breitenbach hatte es sich trotz seines hohen Alters nicht nehmen lassen, von seinem Wohnsitz Bückeburg nach Berlin zu kommen, um der Feier beizuwohnen.

Die Klänge des Niederländischen Dankgebetes eröffneten die Feier. Dann betrat der evangelische Divisionspfarrer Paetzold die improvisierte Kanzel. Er feierte in seinen Worten das Pflichtgefühl der Eisenbahner, die ihr Letztes hergaben und dem Feldheer ermöglichten, Großes zu leisten. Als zweiter Geistlicher sprach der katholische Militärpfarrer Rempe, der dem lebenden Geschlecht die Treue der Gefallenen gegen ihr Vaterland als Vorbild hinstellte. Beide Ansprachen hinterließen einen starken Eindruck. Im Auftrage des „Reichsbundes Deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer“ hielt der Präsident der Reichsbahndirektion Oppeln, Meyer, die Festrede. Er gedachte in warmen Worten der Treue von 14 000 im Dienst des Vaterlandes gefallenen Eisenbahnern. Mit einem dreifachen Hoch auf das Vaterland schloß er seine Rede. Die Versammlung sang das Deutschlandlied und der Redner übergab das Denkmal zu treuen Händen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Fahnen senkten sich und die Musik spielte das Lied vom guten Kameraden. Der Bundesvorsitzende der Eisenbahner-Kriegsteilnehmer, Oberleutnant a. D. Frick, dankte den Vertretern der Behörden und den übrigen Teinehmern für ihr Erscheinen sowie allen, die zur Errichtung des Denkmals beigetragen hatten. Der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr. Weirauch, übernahm hierauf in Vertretung des durch eine Dienstreise in das Ausland am Erscheinen verhinderten Generaldirektors Dr. Dorpmüller das Denkmal und feierte ebenfalls mit tief empfundenen Worten das Andenken der in treuer Pflichterfüllung für ihr Vaterland gefallenen Eisenbahner. Er legte am Sockel des Denkmals den ersten Kranz nieder. Mit zahlreichen Kranzniederlegungen wurde die erhebende und würdige Feier geschlossen.

Am Abend fand im Hauptrestaurant des Landesausstellungsparks eine Wiedersehensfeier für die Teilnehmer am Weltkriege statt, die aufs beste verlief.

— **Riviera-Tarif.** Am 1. Dezember 1928 tritt ein internationaler Eisenbahntarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und Frankreich über Schweiz, Schweiz—Italien und Österreich—Italien in Kraft. Damit lebt der im Reiseverkehr aus der Vorkriegszeit bekannte und so beliebte Riviera-Tarif endlich wieder auf. 14½ Jahre hat dieser unstreitig wichtige Tarif geschlafen, nicht unerhebliche Widerstände waren zu überwinden, bis die von den deutschen Bahnen im Verein mit den schweizerischen und italienischen Bahnen immer und immer wieder entfachten Anträge auf Wiederbelebung dieses Tarifs bei den französischen Bahnen auf fruchtbaren Boden fielen. Zwar war es bislang immer möglich, mit zusammengestellten Fahrscheinheften des MEB ohne Unterwegslösung von Fahrausweisen nach den französ

en Riviera-Stationen über Gotthard, Lötschberg, Genf
l Brenner zu kommen. Aber die durchgehende Abferti-
ıg von Gepäck war seit 1914 nicht mehr möglich. Die
nzösischen Bahnen hätten lieber diesen großen Verkehr
r Straßburg—Lyon—Marseille geleitet gesehen. Aber
ı Drängen der Verkehrswelt, die sich nicht so leicht
schriften machen läßt, mußten auch schließlich die
nzösischen Bahnen nachgeben. So ist es geglückt, noch
Beginn der Riviera-Reisezeit den schlafenden Tarif
der aufleben zu lassen. Den alten Verkehrsadern mit
n geradezu glänzenden Verbindungen wird damit
ches Blut zugeführt.
Der Tarif ist wie die meisten internationalen Personen-
fe in Schnittform erstellt.
Folgende Reichsbahnstationen sind in den Tarif, dessen
chäftsführung in der Hand der Deutschen Reichsbahn
t, aufgenommen:
Aachen, Baden-Baden, Bad Nauheim, Berlin, Bremen,
slau, Chemnitz, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Duis-
g, Elberfeld oder Barmen, Essen, Frankfurt (Main),
iburg (Breisgau), Hagen (Westfalen), Halle (Saale),
nburg-Altona, Hannover, Heidelberg, Heilbronn, Karls-
e, Kassel, Koblenz, Köln, Leipzig, Ludwigshafen, Mag-
urg, Mainz, Mannheim, München, Nürnberg, Pforzheim,
tgart, Trier und Wiesbaden.

— **Vermieten von Reisekissen.** Der Siesta G. m. b. H.
Charlottenburg 9, Rognitzstr. 8, ist das Vermieten von
sekissen in weißem Leinenbezug auf den Strecken der
tschen Reichsbahn zugestanden worden. Für das Mieten
s Reisekissens erhebt die Siesta eine Gebühr von 1 RM.

— **9. Reichskursus für wirtschaftliche Verwaltung.** Um
Gedanken der wirtschaftlicheren Gestaltung des Be-
denbetriebes bei den Behörden und den Beamten immer
r Geltung zu verschaffen, veranstaltet das Deutsche
itut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Ver-
tung (Diwiv) Reichskurse für wirtschaft-
he Verwaltung. Der 9. Reichskursus fand in Ver-
lung mit der Internationalen 6. Büroaus-
llung in der Zeit vom 10. bis 12. September ds. Js.
Berlin statt. 700 Beamte aus allen Teilen des Reiches
von den verschiedensten Behörden nahmen an diesem
sus teil, eine Beteiligung, die weit über die Erwar-
gen der Veranstalter hinausging.
Der Kursus wurde von dem Präsidenten des Diwiv,
tsminister Dr. Drews, eröffnet. Zur Einführung
t Professor Dr. Raab einen Vortrag über „Das
oblem der Rationalisierung". Regierungs-
sident Dr. Haussmann, Stralsund, behandelte die
iroreform in der inneren Verwaltung".
Um den Teilnehmern des Kursus den Überblick über
Darbietungen der Internationalen 6. Büroausstellung
erleichtern, sprach Magistratsrat Textor, Dortmund,
r „Bürotechnische Neuerungen und die
ernationale 6. Büroausstellung". Im An-
uß an diese Vorträge fanden an den Nachmittagen
rungen durch die Ausstellung statt. Ministerial-
igent Gärtner (beim Reichssparkommissar) gab
einem Vortrag „Behördliches Beschaffungs-
sen" eine Systematik dieses schwierigen und finanziell
tigen Gebietes. Dr. Berthold sprach über „Ein-
icke eines Verwaltungsbeamten von
ner Studienreise nach Amerika". Seine
führungen zeigten, daß die öffentliche Verwaltung in
rika vielfach einfacher und billiger ist als bei uns,
die in Deutschland vorhandene behördliche Regelung
r Einzelheiten fehlt. Dr. Elsas, Vizepräsident des
tschen Städtetages, gab einen Überblick über „Die
tionalisierung der Gemeindeverwal-
ıg". Professor Dr. Moede führte die Hörer in seinem
trag „Arbeitswissenschaftliche Unter-
hungen für Behördenbetriebe" an der Hand
praktischen Übungen in die Methodik ein.
Der Reichskursus wurde von dem Sekretär des Diwiv,
chsbahnrat Dr. Couvé, mit dem Wunsche geschlossen,
die gegebenen Anregungen in den Verwaltungen recht
mit Nutzen angewandt würden.

— **Die Mitbenutzung des Reichsbahnzeitsignals** hat die
tsche Reichbahn-Gesellschaft für das gesamte Reichs-
ıgebiet „zur Regelung städtischer oder anderer Uhren"
unter Bedingungen zugelassen, die in der „Reichsbahn" Nr. 46 veröffentlicht sind.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Die Elektrisierungsdirektion der Österreichischen Bundesbahnen erstattete den Bericht über den Fortschritt der Elektrisierungsarbeiten in den Monaten Juli bis September dieses Jahres. Hiernach ist der Bau der beiden Kraftwerke Mallnitzwerk und Stubachwerk sowohl im wasserbaulichen Teile, wie bei der Rohrleitung, dem maschinellen und elektrischen Teile neuerlich weiter fortgeschritten, ebenso die Herstellung der Unterwerke, unter denen das Unterwerk Wörgl schon vollendet und das in Saalfelden bereits dem Betriebe übergeben ist. Die Übertragungsleitungen Kitzbühel—Vorderstubach—Bruck—Fusch—Saalfelden stehen seit Mitte Juli dieses Jahres in Betrieb. Die Arbeiten an den Übertragungsleitungen Vorderstubach—Stubachwerk und Schwarzach—St. Veit—Lend—Bruck—Fusch sind im Gange. Die Übertragungsleitung Golling—Schwarzach—St. Veit ist im Bau.

An elektrischen Talschnellzugslokomotiven sind 29 Stück bestellt. Geliefert wurden in der Berichtszeit 5 Lokomotiven, zwei hiervon stehen noch im Probebetriebe. An schweren elektrischen Güterzugslokomotiven sind 22 Stück bestellt. 4 Lokomotiven gelangten bereits zur Anlieferung, von denen derzeit 2 Stück noch im Probebetriebe stehen. An elektrischen Personen- und Güterzugslokomotiven sind 6 Lokomotiven bestellt. Ferner sind 5 elektrische Verschublokomotiven und 8 elektrische Triebwagen bestellt. In den Monaten Juli bis September dieses Jahres wurden rund 10 100 000 Schilling für Neuanlagen und rund 3 600 000 Schilling für Triebfahrzeuge, zusammen also rund 13 700 000 Schilling, aufgewendet.

— **Fremdenverkehrstagung.** Im Bundesministerium für Handel und Verkehr fand am 6. November die 13. ordentliche Tagung des Ausschusses für Fremdenverkehrsangelegenheiten statt.

Bundesminister Dr. Schürff erstattete nunmehr den Bericht des Bundesministeriums für Handel und Verkehr über die Ergebnisse der abgelaufenen Sommersaison.

In der letzten Sommerreisezeit ist eine Steigerung des Fremdenverkehrs in Österreich um durchschnittlich 10 % eingetreten. Dagegen ist die Zahlungskraft der Fremden im Rückgang begriffen, was besonders dort zutage tritt, wo die Preisbildung mit der internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht mehr im Einklang steht. Der Reiseverkehr hat, ganz abgesehen von seiner Steigerung infolge des Sängerbundesfestes, auf allen für den Fremdenverkehr in Betracht kommenden Linien eine namhafte Steigerung erfahren. Besonders stark war die Reisebewegung in den westlichen Alpenländern, so daß im Gebiete der Bundesbahndirektion Innsbruck eine 25prozentige Steigerung gegenüber dem Vorjahre festgestellt werden konnte. Sehr lebhaft war auch der Durchzugsverkehr zwischen der Tschechoslowakei und den Adriabädern. Auch auf den Linien der österreichischen Binnenschiffahrt hat sich eine wesentliche Erhöhung des Verkehrs gezeigt.

Eine sehr erfreuliche Entwicklung zeigt der Autoverkehr. Man schätzt auf eine Einreise von mindestens 45 000 bis 50 000 ausländischen Automobilen nach Österreich in der abgelaufenen Reisezeit.

Hierauf gab der Vorsitzende eine kurze Darstellung über die seit der letzten Tagung eingetretenen bemerkenswerten Ereignisse und Fortschritte im Fremdenverkehrswesen.

Der Bau der Lokalbahn von Feldbach nach Bad Gleichenberg schreitet günstig vorwärts, desgleichen die Ausgestaltung der Bahnhöfe und sonstigen Bahnanlagen. Besonders bemerkenswert ist auf dem Gebiete des Verkehrswesens die Entwicklung der Seilbahnen, von denen bereits zehn in der Hauptsaison in Betrieb standen. Sie haben in der Zeit vom 1. Januar bis 15. September d. J. in der Berg- und Talfahrt rund 845 000 Fahrgäste befördert. Auf dem Gebiete der Eisenbahnverkehrsordnung ist mit 1. Oktober das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr gleichzeitig

mit der neuen, der deutschen Verkehrsordnung stark angeglichenen Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft getreten.

Der österreichische Luftverkehr hat dank der Erhöhung der Flugkilometerbeihilfe auf 1,4 Millionen Schilling eine erhebliche Ausgestaltung seines Netzes zu verzeichnen. Im ersten Halbjahre 1928 wurden 6846 Fluggäste und 313 906 Kilogramm Post- und Reisegepäck befördert. Der Flugwetter- und Radiosicherungsdienst wurde ebenfalls ausgebaut, indem auf den Flugplätzen von Klagenfurt und Innsbruck Flugwetterwarten errichtet wurden.

Der Binnenschiffahrtsverkehr hat eine wesentliche Verkehrssteigerung zu verzeichnen. So beförderte die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft rund 600 000 Personen, die Österreichische Binnenschiffahrts-A.-G. gegen 50 000 Personen. Auch der Schiffsverkehr auf den österreichischen Alpenseen hat sich in befriedigender Weise entwickelt. Im Postkraftwagenverkehr wurden auf 180, hiervon 40 neuen Linien mit 400 Postkraftwagen rund 6000 Kilometer täglich gefahren. Für das nächste Jahr ist eine weitere Vermehrung des Postkraftwagenverkehres um 20 Linien in Aussicht genommen.

Die Bemühungen zur Erleichterung des Reiseverkehres mit fremden Staaten hatten u. a. den bedeutsamen Erfolg der Aufhebung des Paßvisumzwanges im Verkehr mit der Tschechoslowakei. Eine Anpassung des Meldewesens an die zeitgemäßen Verhältnisse ist in die Wege geleitet. Die Ergebnisse der österreichischen Messen können nach wie vor als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Nunmehr erstattete Generalsekretär Dr. Steyrer den Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen über deren Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehres. Der vergangene Sommer stellte an die Bundesbahnen die allergrößten Anforderungen, die in der zweiten Julihälfte anläßlich der Tagung des 10. Deutschen Sängerbundesfestes ihren Höhepunkt erreichten.

Im Winterfahrplan 1928/29 sind wichtige Verbesserungen auf dem Gebiete des Reiseverkehres zu verzeichnen Namentlich der Wintersportverkehr wurde wesentlich ausgestaltet. Schließlich hat die Bundesbahnverwaltung große Wagenneubeschaffungen vorgenommen und auch den bestehenden Wagenpark verbessert. Der Propagandadienst der Bundesbahnen wurde weiterhin ausgestaltet. Die Bundesbahnvertretungen im Auslande entwickeln rege Tätigkeit, deren Erfolg auch in einer erfreulichen Steigerung des Verkaufes österreichischer Fahrscheine im Auslande sinnfällig zum Ausdruck kam. Die österreichische Verkehrswerbung als Propagandastelle der Bundesbahnen hat eine die Reisemöglichkeit in Österreich zusammenfassende Broschüre in englischer Sprache, „What to see in Austria", in einer Auflage von 20 000 Stück erscheinen lassen, der ein ähnliches Werk in französischer Sprache folgen wird. Ein spanischer Folder und eine Broschüre „Herbst in Österreich" sowie neun Prospekte zur Bekanntmachung der Rundreisekarten wurden im Ausland zur Verteilung gebracht. Von Werbeplakaten wurden insgesamt neun aufgelegt. Ein zehntes Plakat mit einem Wintermotiv aus Zell am See ist bestimmt, für den Winterverkehr zu werben. Ferner wurde ein drittes Heft der Zeitschrift „Austria" verschickt; Heft 4 und ein Faltprospekt über den Wintersport in Österreich sind in Vorbereitung. Die österreichische Verkehrswerbung wird auch in Wien ein zentrales Auskunftsbüro errichten, in welchem sowohl die heimische Bevölkerung als auch die in Wien weilenden Fremden kostenlos über die Reise- und Aufenthaltsmöglichkeiten in den Bundesländern ausreichend unterrichtet werden sollen.

Ungarn.

— **Neue Eisenbahnlinien für die Landwirtschaft.** Der Handelsminister erklärte vor kurzem im Abgeordnetenhause, daß mehrere im ungarischen Tieflande gelegene Städte, namentlich Szeged, Kecskemét und Cegléd, aus eigenen Mitteln und aus eigener Kraft landwirtschaftliche Schmalspurbahnen errichtet haben, eine Erscheinung, die man nur mit Freuden und Genugtuung begrüßen könne. Die Regierung wird die darauf gerichteten Bestrebungen der Städte auf das kräftigste fördern und in den nächsten Haushalt eine entsprechende Summe zur Unterstützung dieser Bestrebungen aufnehmen. Auch wird nach Fertigstellung der Theißbrücke von Tiszaug der Bau der Balsa-Theißbrücke in Angriff genommen. Der Bau dieser Brücke ist ein Beweis für die Planmäßigkeit und Systematik der Straßen- und Brückenbaupolitik der Regierung. Die Errichtung der Brücke wurde einzig und allein auf Grund objektiver Erwägungen der volkswirtschaftlichen und Verkehrsinteressen des nördlichen Landstrichs beschlossen und erweist sich jetzt als eine der wichtigsten Glieder des nordungarischen Verkehrsnetzes.

— **Ehrung des Handelsministers Herrmann.** Anläßlich des 60. Geburtstages und der zweiten Jahreswende seines Amtsantrittes fand eine feierliche Ehrung des Handelsministers D. Max Herrmann statt. Staatssekretär v. Dessewffy hielt an der Spitze des versammelten Beamtenkörpers eine Ansprache. Er hob den Handelsminister als Vorbild des Fleißes hervor und gedachte aller jener großen und hochbedeutsamen Schöpfungen, welche sich an die zweijährige Amtszeit des Ministers knüpfen. So erwähnte er von den Verkehrsproblemen das neue Straßengesetz, den Bau neuer Brücken, die Verbesserung des Personenverkehres, die Einstellung von Autobussen, die Entfernung der den Betrieb störenden Schranken in der Umgebung von Budapest. In seiner Antwort gedachte der Handelsminister der großen Aufgaben, die in naher Zukunft gelöst werden müssen und betonte hierbei, daß der auf allen Gebieten gemachte Fortschritt mit einem verhältnismäßig niedrigen Beamtenstand erreicht wurde.

Übrige europäische Länder.

— **Der Sieben- und Achtstundenarbeitstag in Rußland.** Nach dem russischen „Kodex der Arbeit" ist die Ausdehnung der täglichen Arbeit über die Normalarbeitszeit von acht Stunden verboten, nur in Ausnahmefällen werden Überstunden zugelassen. Eine weitere Überschreitung ist bei „Saisonarbeit" gestattet. „Nicht festgesetzte Arbeitszeit", die von Fall zu Fall in ihrer Dauer wechselt, gilt es lediglich für verantwortliche Betriebsbeamte und Sowjetfunktionäre. Im Verwaltungswege hat man jedoch die „nicht festgesetzte Arbeitszeit" ganz allgemein auf Arbeiter und Angestellte übertragen, wenn eine Überschreitung der normalen Arbeitszeitgrenze durch Ursachen begründet ist, die im Charakter der Arbeit liegen. In der „Arbeitsordnung für Eisenbahnen" vom 3. Juni 1925 ist zugelassen, daß die Grundsätze der „nicht festgesetzten Arbeitszeit" auf Arbeiter und Angestellte Anwendung finden, deren Leistungen den Arbeitstag nicht ausfüllen oder über den Rahmen der normalen Arbeitszeit hinausgehen". Die zulässige Dauer der Arbeitszeit ist hier nach Monaten festgelegt. „Verlängerte Arbeitszeit" ist ganz allgemein bei Saisonarbeiten eingeführt, wobei der Begriff der Saisonarbeit von der Praxis sehr weit ausgelegt wird; z. B. gehören Telephon- und Telegraphenarbeiten dazu, bei denen vom April bis November 300 Überstunden gestattet werden. In den Bergbau- und Hüttenbetrieben des Donezgebietes sind in einem Monat statt 99 000 erlaubte 630 000 tatsächliche Überstunden geleistet. Nach einer Statistik 1924—27 arbeitet in der Ukraine ein Drittel aller Arbeiter mit Überstunden, deren tatsächliche Arbeitszeit 12 Stunden beträgt.

Nach dem Oktobermanifest der Sowjetregierung von 192[illegible] soll der siebenstündige Arbeitstag eingeführt werden. Mit vollem Recht wird daran gezweifelt, daß die Verkündung des Grundsatzes des Siebenstundentages irgendwelche praktische Bedeutung haben wird.

— **Verlängerung der Verlade- und Entladefristen an den Tschechoslowakischen Staatsbahnen wegen unzulänglicher Beleuchtung der Stationen.** Das Eisenbahnministerium hat auf Antrag der beteiligten Handelskreise bewilligt, daß die Verlade- und Entladefrist in solchen Fällen verlängert wird, in denen die Parteien nachweisbar wegen unzulänglicher Beleuchtung der Stationen in der Zeit von 17 bis 19 Uhr nicht verladen oder ausladen können. Die Verlängerung beträgt in diesen Fällen 2 Stunden.

— **Statistisches aus der Personenbeförderung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen i. J. 1927.** Nach der veröffentlichten Statistik wurden im abgelaufenen Jahre auf den Staatsbahnen über 200 Millionen Personen befördert. 596 Personen wurden Opfer von Eisenbahnunfällen der verschiedensten Art; davon sind 105 Eisenbahnangestellte, 3 Postbeamte, 41 Reisende, 447 fremde Personen, die zum Teil beim Überschreiten von offenen Geleisen oder bei ähnlichen Gelegenheiten zu Schaden gekommen sind. Verletzungen erlitten insgesamt 1368 Personen, davon 535 Reisende, 511 Eisenbahnangestellte, 21 Postbeamte und 301 fremde Personen. Ganz besonders groß ist die Zahl der Selbstmörder, die ihr Leben unter den Rädern der Lokomotive beenden wollten; es hatten sich 375 Personen vor die Züge geworfen, wobei 341 den Tod fanden.

— **Einführung von Eisenbahn-Schuldverschreibungen in den Prager Börsenverkehr.** Am 10. November gelangten die tschechoslowakischen Eisenbahn-Schuldverschreibungen zur Einführung in den offiziellen Börsenverkehr. Die Umtauschfrist für die Gulden- und Kronen-Prioritäten, auf Grund deren die neuen Schuldverschreibungen zur Ausgabe gelangen, läuft bekanntlich bis Mitte 1930, während die Umtauschfrist für die Markprioritäten bereits Mitte 1929 endet. Im Laufe der letzten zwei Monate wurde schon mit der Ausgabe der Effektivstücke begonnen.

— **Fahrbetriebsmittel der Italienischen Staatsbahnen.** Die italienische Eisenbahnverwaltung hat in den letzten Jahren nicht nur den Oberbau und die Bahnhofsanlagen bedeutend verbessert und verstärkt, sondern auch besondere Sorge der Vermehrung, Verbesserung und Erneuerung des Wagenparks gewidmet.

Seit 1923 sind 650 neue Lokomotiven und über 20 000 Wagen in den Dienst gestellt, während sich weitere 350 Lokomotiven und 10 000 Wagen im Bau befinden.

Beim Ausbruch des Krieges besaßen die Italienischen Staatsbahnen 5150 Dampflokomotiven von einer Gesamtleistungsfähigkeit von ungefähr 3 Millionen PS oder einer Durchschnittsleistungsfähigkeit von 610 PS für jede Lokomotive.

Der gegenwärtige Besitz der Italienischen Staatsbahnen an Wagen besteht aus 9000 Personenwagen mit ungefähr 500 000 Sitzplätzen, aus 150 000 Güterwagen mit einer Gesamttragfähigkeit von 2 680 000 Tonnen und aus 4000 Gepäckwagen.

Die Zahl der Personenwagen ist etwas niedriger als die vor dem Kriege, die Sitzplätze sind jedoch vermehrt. Die gegenwärtig im Dienst befindlichen Güterwagen haben eine durchschnittliche Tragfähigkeit von 18 t, während dieselbe im Jahre 1913 nur 15,5 t pro Wagen betrug.

Eine wichtige Neuerung bei den Personenwagen war die Einführung des Stahlkastens und Stahlgerüsts, welche den Ansprüchen der Sicherheit bei der heutigen vergrößerten Geschwindigkeit usw. besser genügen. Die ersten 50 Personenwagen 1. und 2. Klasse dieser Art wurden in internationalen Zügen im Jahre 1923 verwendet. Da diese neuen Wagen, auch wegen ihrer leichteren Erhaltung und ihrer gefälligen und bequemeren Bauweise, sich gut bewährt hatten, ließen die Italienischen Staatsbahnen weitere 800 Personenwagen 3. Klasse bauen, die schon beinahe alle zum Dienst herangezogen und auf den internationalen wie auch auf den wichtigsten italienischen Strecken Verwendung finden. Weitere 500 Wagen 1. und 2. Klasse befinden sich gegenwärtig im Bau.

Aber auch bei den Güterwagen wurden bedeutende Besserungen und Neuerungen eingeführt. Gegen 35 000 Güterwagen sind heute mit Westinghouse-Bremse versehen, so daß dieselben sowohl bei den Personenzügen als auch bei den Eilgüterzügen Verwendung finden können.

Eine ganz besondere Bedeutung haben für die italienische Ausfuhr die Wagen, die zur Beförderung der verschiedenen „Derrate alimentari" (Lebensmittel) dienen. Es wurden daher in den letzten Jahren 15 000 neue gedeckte Wagen (F) gebaut, die zur Beförderung von Gemüse besonders hergerichtet sind. Um ein Stillegen während der Jahreszeiten zu vermeiden, in welchen kein Gemüse vorhanden ist, können sie auch für andere Güter verwendet werden.

Das Gerüst dieser Wagen ist vollständig aus Metall. Bei einem jeden sind 16 Fenster angebracht, welche, je nach der Natur der Ladung, entweder eine hermetische Schließung oder eine ausgiebige Lüftung gestatten.

Eine ganz besondere Gruppe dieser neuen Wagen (Hg), die „frigoriferi" (Kühl- und Gefrierwagen), dienen zum Transport von sehr leicht verderblichen Gütern, wie frischen Fischen, frischem Fleisch, Gefrierfleisch, Milch usw.

— **Die Schweiz und die europäische Fahrplankonferenz in Wien.** Aus den Beratungen der internationalen Fahrplankonferenz in Wien, die in der Zeit vom 22. bis 27. Oktober 1928 unter dem Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnen stattfanden, ergaben sich für die Aufstellung des schweizerischen Sommerfahrplans 1929 gewisse, wenn auch nicht zu umfangreiche Änderungen. In der Zeit vom 1. Juli bis 10. September sollen die bekannten Expreßzüge „Edelweiß" (französisch-linksrheinisch) und „Rheingold" (deutsch-rechtsrheinisch) in Basel Anschluß nach Zürich finden. Ferner wird rechtsrheinisch (deutsche Strecke) das Fernschnellzugspaar Basel—Frankfurt—Berlin (Anschluß in Zürich: ab 7.05, an 23.15) für die Zeit 15. Mai bis 5. Oktober durch einen Fernschnellzug (Basel—) Frankfurt—Hamburg ergänzt, so daß, da die genannten Züge in Basel Anschluß nach und von der Ostschweiz haben, eine vortreffliche Verbindung zwischen der Ostschweiz und Hamburg bestehen wird. Der Verkehr zwischen Zürich und München erleidet insofern eine kleine Verschlechterung, als die bisherige Nachtverbindung (Zürich ab 23.25, an 6.45) nicht mehr während des ganzen Jahres, sondern nur in der Zeit vom 15. Mai bis 5. Oktober aufrechterhalten werden soll; doch wird dafür der Tagesverkehr etwas verbessert, indem eine gute Tagesverbindung Wien—München—Zürich und umgekehrt hergestellt wird. (Wien ab morgens, München ab 17.25.). Auf der umgekehrten Fahrt ist die Abfahrt in Zürich allerdings schon um 4.48. Besondere Neuerungen für den Verkehr über den Gotthardt sind nicht vorgesehen, ebensowenig für den Übergang Buchs (von und nach Österreich). Bedeutende Verbesserungen treten auf der Strecke Zürich—Schaffhausen—Stuttgart ein, die den Verkehr dieser beiden großen Industriestädte erleichtern. Die Verbindung mit Stuttgart, Zürich ab 7.40 und Zürich an 22.54, wird ganzjährig durchgeführt, vielleicht auch mit Weiterführung über Stuttgart bis und ab Berlin.

— **Eisenbahnverkehrsstörungen im Tessin.** Einige Kilometer nördlich des bekannten Bellinzona münden Tal und Bach von Arbedo von links (östlich) kommend in das Tal des Tessin. Der Bach von Arbedo wurde im Herbst durch einen Bergrutsch des Monte Arbino im Arbedotal mit Geröll und Geschiebe gefüllt, das er talwärts gegen den Tessin und die Gotthardtbahnlinie brachte. Erschwert wurde die Lage durch den im Oktober im Tessin herrschenden ungemein starken Regenfall. Weder der Tessin noch der aus dem Tal von Arbedo kommende Bach konnten das ganze Geschiebe fortbringen, so daß es sich beim Durchlaß unter der Gotthardtbahn stauen mußte, die Gotthardtlinie empfindlich störte und zeitweilig unterbrach. Die schwierigste Lage trat in der Zeit vom 27./28. Oktober ein, so daß sie unter Aufgebot von Militär beseitigt werden mußte. In der schweizerischen Tagespresse wird erörtert, ob sich nicht eine Verlegung der Straße und Bahn aus dem gefährdeten Abschnitt empfehle, da dort die östliche Seite des Tessinertales infolge der geologischen Verhältnisse im Arbedotal immer Gefahren bergen könne.

— **London-Birmingham für 6 Schilling.** Wie weit die englischen Eisenbahnen gehen, um den Personenverkehr an sich zu fesseln, zeigt ein Vorgang bei der Großen Westbahn. Diese hat am 7. November zum erstenmal Fahrkarten ausgegeben, die zur Hin- und Rückfahrt von Birmingham nach und von London gelten und für die bei einer Entfernung von 178 km nur 6 Schilling zu bezahlen sind. Die Fahrkarten sollen den Besuch von Nachmittagsvorstellungen in den Londoner Theatern ermöglichen und werden zusammen mit den Zutrittskarten zum Theater ausgegeben, die von einem Theaterkartenverkauf in Birmingham besorgt werden. Die Reisenden haben dabei die Wahl unter 30 Ver-

anstaltungen in London. Die Fahrkarten berechtigen zur Benutzung eines bestimmten Platzes im Eisenbahnzug, in dem man auf der Hinfahrt für 2 Sh. 6 P. zu Mittag und auf der Rückfahrt für 3 Sh. zu Abend essen kann. Der Fahrplan ist so eingerichtet, daß die Reisenden die Theatervorstellungen bequem erreichen. Um 7 Uhr 30 Minuten fahren sie aus London wieder ab. Die Fahrt nimmt etwa zwei Stunden in Anspruch.

— **Erweiterung des Straßenverkehrs der englischen Großen Westbahn.** Die englische Große Westbahn macht von der Berechtigung, ihren Kraftwagenverkehr auszudehnen, die ihr durch ein unlängst erlassenes Gesetz verliehen worden ist (s. Nr. 36 d. Ztg. v. 6. IX. 1928, S. 979), ausgiebigen Gebrauch. Sie stellt in ihren Kraftwagenpark 170 neue Lastwagen ein, mit deren Hilfe sie abgelegene Gegenden mit der Eisenbahn in Verbindung bringen will, und sie ist im Begriff 122 neue Omnibusse für den Personenverkehr zu beschaffen. Diese sollen im engen Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr betrieben werden, nicht nur daß der Fahrplan so gestaltet wird, daß die Omnibusfahrten an die Eisenbahnzüge anschließen, sondern es sollen auch Fahrkarten ausgegeben werden, die für beide Verkehrsmittel gelten. Kürzlich ist ein Personenverkehr auf der Straße von Oxford nach Cheltenham und zurück eröffnet worden, der in Oxford an die Schnellzüge von und nach London anschließt.

— **Die Londoner Untergrundbahnen und die Straßenbahnen.** Die Londoner Untergrundbahnen, mit Ausnahme der Metropolitan Railway, und die Omnibusgesellschaft bilden bekanntlich insofern eine Betriebsgemeinschaft, als sie eine gemeinschaftliche Oberleitung besitzen und als sie ihre Überschüsse einer Gemeinschaftskasse zuführen, aus der sie nach einem vereinbarten Schlüssel an die Teilnehmer an der Gemeinschaft verteilt werden. Nunmehr hat der Londoner Grafschaftsrat, der ein Straßenbahnnetz von 267 km Länge betreibt, einen Plan ausarbeiten lassen, auf Grund dessen er in die Gemeinschaft der Untergrundbahnen eintreten will. Damit würde weitgehende Vereinheitlichung im Betrieb und Verkehr der Londoner Stadtverkehrsmittel herbeigeführt werden.

Fremde Erdteile.

— **Betriebsergebnisse der Anatolischen Eisenbahn.** Diese Eisenbahn umfaßt die Strecken Stambul (Haydarpascha)—Angora und Eskischehir—Yenidje b. Adana, mit einer Gesamtlänge von 1387 km.

Die unten angegebenen Zahlen sind einer vor kurzem zusammengestellten Statistik der Eisenbahnverwaltung entnommen. Früher zählte das Rechnungsjahr vom 1. März bis Ende Februar. Vom 1. Januar 1927 an wurde das Kalenderjahr als Rechnungsjahr angenommen. Somit zählte das Rechnungsjahr 1926 nur zehn Monate. Die Betriebsergebnisse 1927 sind deshalb hier nicht mit 1926, sondern mit 1925 verglichen.

Über den Verkehrsumfang geben folgende Zahlen ein Bild:

	1927	1925
Zugkilometer	3 523 575	3 084 608
Personenkilometer	214 564 183	199 297 186
Bruttogütertonnenkilometer	595 939 914	454 459 596
Nettogütertonnenkilometer	267 420 562	191 084 002

Die Einnahmen ergeben sich aus der folgenden Zusammenstellung:

	1927	1925
	Türk. Pfund	
Personenverkehr	3 268 589	2 738 005
Gepäckverkehr	168 207	123 021
Eilgutverkehr	440 538	408 931
Frachtgutverkehr	5 427 876	4 093 474
Sonstige Einnahmen	413 302	310 428
Gesamteinnahmen	9 718 512	7 673 859
Die Betriebsausgaben betrugen	6 441 928	5 091 955
Die Betriebszahl	65 %	65 %

— **Eine Streckenverlegung der Pennsylvania-Eisenbah** Etwa 20 km westlich von Pittsburgh führt die viergleisig Strecke der Pennsylvania-Eisenbahn durch den Voro Sewickley. Die vier Gleise reichten für den Verkehr nic mehr aus. Mit dem Ausbau der Strecke auf sechs Glei hätten auch die schienengleichen Straßenkreuzungen b seitigt werden müssen. Dazu wäre Grunderwerb nötig g wesen, der unbezahlbare Kosten verursacht hätte, und auc die Umgebung der hochgelegten Strecke, die durch ein b liebtes Wohnviertel führt, hätte dadurch an Wert verlore Man entschloß sich daher, die Strecke auf eine Länge v etwa 5,5 km ganz zu verlegen. Die alte Eisenbahn ve läuft in etwa 250 m Entfernung vom Ohio-Fluß parall zu diesem, mit der neuen ist man unmittelbar an das Flu ufer gegangen. Hier wurde unter Mitwirkung der Stad verwaltung der Grund und Boden zu mäßigem Preis e worben, und der hohe Damm bildet an dieser Stelle ke Hindernis für den Querverkehr im Wohnbezirk. Obgleic an dem Ufer keine Landestellen liegen, sind doch al Straßen durch den Damm, der zunächst nur für vier Glei geschüttet wird, durchgeführt; die Unterführungen dien zum Teil als Zugang zu den vier Haltestellen, die an d neuen Strecke liegen. Von diesen dienen drei nur de Personenverkehr, die vierte hat einen Güterschuppen u einige Stumpfgleise. Der Streckenneubau machte die B seitigung von zwei Pumpwerken zur Wasserversorgung d Umgebung nötig; diese werden von der Pennsylvania-Eise bahn durch größere Anlagen ersetzt. Eine Anzal städtischer Schleusen mußte durch den Hochdamm durc geführt werden. Das Gelände auf der Landseite d Dammes wurde aufgehöht und hat so erheblich an We gewonnen. Schließlich hat die Eisenbahn ihr altes G lände der Stadtverwaltung überwiesen, die es zur Scha fung einer den Ort durchziehenden Prachtstraße benutz wird. Der Streckenumbau ist also nicht nur für die Pen sylvania-Eisenbahn in betrieblicher Beziehung von B deutung, sondern die von ihm durchzogene Gegend g winnt dadurch sehr erheblich. Der ganze Damm ist au verschiedenen Arten von Schlacken geschüttet, die aus d benachbarten Stahlwerken bezogen wurden. Sein Körpe besteht aus Hochofenschlacke, darauf ist unter dem Schotte bett der Gleise eine 60 cm starke Schicht Feuerung schlacken aufgebracht. Die wasserseitige Böschung ist m Schlackenblöcken befestigt. Neben den Dammschüttungs arbeiten war auch ein Einschnitt von gegen 40 000 m Inhalt herzustellen. Zur Anförderung der Massen wurde Trichterwagen mit 60- und 70 t Inhalt verwendet.

Internationaler Verkehr.

Vereinheitlichung der Fahrpläne und der Kursbüche Bei der europäischen Fahrplankonferenz, die Ende Oktob d. J. in Wien stattfand, wurde unter anderem von de österreichischen Bundesbahnen ein Antrag auf einheitlich Darstellung der Fahrpläne und Anwendung einheitliche Zeichenerklärungen in den Aushangfahrplänen und Kur büchern eingebracht. Dieser Antrag hat folgende Vorge schichte: Bei der mitteleuropäischen Fremdenverkehrs tagung in Wien vom 13. Juni 1927 hielt Regierungsra Dr. Emil Weinberg einen Vortrag, worin er auf di Verschiedenheit der mitteleuropäischen Kursbücher hinwie und vorschlug, deren Vereinheitlichung zur Förderun des Reiseverkehres anzustreben. Zu diesem Zwecke wendet sich der Mitteleuropäische Wirtschaftstag an die amtliche Kursbuchstellen oder die Staatsbahnverwaltungen von zeh mitteleuropäischen Staaten mit der Anfrage, wie sie sic grundsätzlich zu dieser Angelegenheit verhielten. Sie e klärten sich grundsätzlich damit einverstanden. Die Ge neraldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen fügt hinzu, es sei wünschenswert, daß die Vereinheitlichung sic nicht bloß auf die mitteleuropäischen Länder beschränk sondern auf alle an der europäischen Fahrplankonferen beteiligten Staaten auszudehnen sei. So kam es zu de eingangs erwähnten Antrag der österreichischen Bundes bahnen. Auf Antrag der Schweizerischen Bundesbahne bei der Konferenz wurde die Frage behufs Prüfung eine Kommission bestehend aus Vertretern aller europäische Länder zugewiesen.

Wasserverkehr.

— **Rundreisefahrkarten im transatlantischen Reiseverkehr.** Die Hamburg-Amerika Linie hat mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Compania Sud-Americana de Vapores (C. S. A. V.), Valparaiso, ein Übereinkommen über Rundreisefahrkarten von Hamburg über Buenos Aires und Valparaiso nach New York und zurück nach Hamburg und umgekehrt zu teilweise ermäßigten Fahrpreisen getroffen. Die Rundreisen können von irgendeinem der von den beteiligten Gesellschaften auf den Rundreisen berührten Orte aus angetreten und von den Reisenden beliebig unterbrochen werden, jedoch muß die Absicht, daß die Reise unterbrochen wird, auf der Fahrkarte von der betreffenden Gesellschaft vermerkt werden. Die C. S. A. V. gewährt den Inhabern dieser Rundreisefahrkarten das Recht, auch ihre Küstendampfer zu benutzen, falls die zu besuchenden Häfen von ihren zwischen Valparaiso und New York verkehrenden Dampfern nicht berührt werden. Durch den Küstendienst der C. S. A. V. werden fast alle Häfen an der Westküste Südamerikas bedient. Die Kosten einer solchen Rundreise beispielsweise von Hamburg über Buenos Aires, Valparaiso nach New York und wieder zurück nach Hamburg sind folgende: in der I. Klasse = 189.10/— Pfd. Sterling. Dieser Preis umfaßt Beförderung in der I. Klasse Europa—Buenos Aires mit einem Dampfer der H. S. D. G., Beförderung in der I. Klasse auf der Anden-Bahn einschließlich Schlafwagen, Beförderung in der I. Klasse Valparaiso—New York mit einem Dampfer der C. S. A. V. und Beförderung in der I. Klasse New York—Europa mit einem Dampfer der Hapag. Erfolgt die Einschiffung oder Landung in einem französischen oder englischen Hafen, so kommt keine Ermäßigung in Frage. — Zu einem Fahrpreis von 150.10/— Pfd. Sterling wird folgende Beförderung geboten; II. Klasse Europa—Buenos Aires mit einem Dampfer der H. S. D. G., I. Klasse auf der Anden-Bahn einschließlich Schlafwagen, I. Klasse Valparaiso—New York mit einem Dampfer der C. S. A. V. und II. Klasse oder Kajüte mit einem Dampfer der Hapag. Bei Ein- oder Ausschiffung in Southampton kommt eine Ermäßigung von 0 Dollar und bei Ein- oder Ausschiffung in Boulogne oder Cherbourg von 5 Dollar in Frage. — Bei einem Fahrpreis von 123/— Pfd. Sterling wird folgende Beförderung geboten: Mittelklasse Europa—Buenos Aires mit einem Dampfer der Hapag, II. Klasse auf der Anden-Bahn ohne Schlafwagen, I. Klasse Valparaiso—New York mit einem Dampfer der C. S. A. V. und 3. Kajüte für Touristen New York—Europa mit einem Dampfer der Hapag. Der Fahrpreis ermäßigt sich bei Landung der Passagiere in französischen Häfen, Cobh oder Southampton um 13,50 Dollar. Wird die zu 123/— Pfd. Sterling festgelegte Reise über den atlantischen Ozean westwärts gemacht, so sind folgende Zuschläge zu bezahlen: bei Einschiffung in Hamburg 3,50 Dollar, bei Einschiffung in einem französischen Hafen 7,50 Dollar, während bei Einschiffung in Cobh sich der Fahrpreis um 13,50 Dollar ermäßigt. Die Rundreisefahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr, gerechnet vom Tage des Antritts der Reise.

Rechtspflege.

— **Entfernung von Signallaternen Transportgefährdung?[1])** Der Angeklagte — ein Tagelöhner — ging in angetrunkenem Zustande auf dem Bahndamm in der Richtung von D. nach F. und nahm, um sich den Weg durch den nächsten Tunnel zu erleuchten, von dem vor dem Tunnel stehenden Einfahrsignal für den dahinter liegenden Bahnhof die untere Signallaterne heraus, wobei die obere Laterne herunterrutschte und hinter der roten Scheibe des unteren Signalarms hängen blieb, so daß den von D. kommenden Zügen stets rotes Licht entgegenleuchtete. Mit der herausgenommenen Laterne ging er durch den Tunnel, an dessen Ende er sie abstellte. Vor dem Signal blieben nun ein Güterzug und später noch ein Personenzug liegen und konnten ihre Fahrt erst nach Erhalt eines schriftlichen Befehls fortsetzten. Der Angeklagte ging aber noch weiter auf dem Bahndamm und nahm von dem am Ende einer Langsamfahrstrecke befindlichen Endsignal E die beiden Laternen ab, um sich durch zwei weitere Tunnel zu leuchten. Hinter dem letzten Tunnel stellte er die Laternen unversehrt in die Böschung und begab sich nach Hause.

Es war Anklage erhoben worden wegen fahrlässiger Transportgefährdung im Sinne des § 316 des RStGb. Das Schöffengericht sprach den Angeklagten auf Grund des Gutachtens des Vorstandes eines Reichsbahn-Betriebsamts frei. Da das Einfahrsignal tatsächlich immer rotes Licht zeigte, mußte jeder Lokomotivführer vor dem Signal halten. Hierdurch bestand aber keine Gefahr, weder für den haltenden Zug, noch für einen hinter dem Signal befindlichen Zug, so daß ein Transport nicht in Gefahr gesetzt werden konnte. Auch die Wegnahme der Laternen am Ende der Baustelle konnte keine Gefahr für einen Eisenbahntransport herbeiführen: die Züge mußten weiterhin langsam fahren. Hierin liegt aber auch keine Gefahr für einen Transport, im Gegenteil.

Das Gericht prüfte die Tat des Angeklagten auch unter dem Gesichtspunkt des § 360 Zif. 11 RStGb. auf groben Unfug hin. Es konnte aber auch hier eine strafbare Handlung nicht feststellen, da der Begriff des groben Unfugs eine Handlung erfordert, die die öffentliche Ordnung stört und gefährdet, und dadurch das Publikum unmittelbar belästigt; die Belästigung des Publikums muß also eine unmittelbare Folge der Tat sein. Was die Wegnahme der Laternen von dem Endsignal der langsam zu befahrenden Strecke betrifft, so kam noch nicht einmal eine Belästigung des Publikums in Frage, da nicht ersichtlich wäre, wieso das Publikum, selbst das mitreisende, durch langsames Fahren des Zuges belästigt würde.

Das Wegnehmen der Laterne vom Hauptsignal könne allerdings insofern eine Belästigung des reisenden Publikums darstellen, als der Zug eine längere Zeit auf der Strecke liegenbleiben mußte. Diese Belästigung aber sei die Folge eines langen Haltens des Zuges, also nur mittelbar durch die falsche Signalstellung veranlaßt worden. Dabei sei auch zweifelhaft, ob eine „Belästigung" überhaupt vorliege und ob sie erheblich sei, wenn sie nur einen kleinen Teil des Publikums träfe, der gerade den in Frage kommenden Eisenbahnzug benutzte.

Das freisprechende Urteil stellte ein sehr unbefriedigendes Ergebnis für die Reichsbahnverwaltung dar und konnte bei Bekanntwerden unliebsame Folgen zeitigen. Deshalb veranlaßte die Reichsbahndirektion die Staatsanwaltschaft, Berufung gegen das Urteil einzulegen und wies insbesondere darauf hin, daß auf jeden Fall ein Verstoß gegen die §§ 78 (Betreten der Bahnanlagen) und 80 (Bahnbeschädigung und Betriebsstörungen) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 vorliege, der mit Geldstrafe bis zu 100 RM zu ahnden sei. Dementsprechend hob die große Strafkammer des Landgerichts auch das erstinstanzliche Urteil auf und verurteilte den Angeklagten wegen Zuwiderhandlung gegen die §§ 78 und 80 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zu einer Geldstrafe von 30 RM, hilfsweise für je 10 RM zu einem Tag Haft, und zu den Kosten des Verfahrens.

Die Berufungsinstanz erkannte aber an, daß die erste Instanz mit zutreffender Begründung das Vorliegen des Tatbestands der fahrlässigen Transportgefährdung verneint habe, und ebenso auch der Tatbestand des groben Unfugs nicht gegeben sei, da die hierfür notwendige Unmittelbarkeit zwischen der Handlung des Angeklagten und einer evtl. Belästigung des fahrenden Publikums gefehlt habe. Dagegen habe der Angeklagte objektiv gegen die §§ 78 und 80 der BO. verstoßen und konnte und mußte die Gefährlichkeit seines Tuns erkennen, auch wenn er angetrunken war. Selbst bei der Annahme, daß er sich in Wirklichkeit keine Gedanken gemacht habe, genüge diese Feststellung der Fahrlässigkeit zur Bestrafung des Angeklagten; denn zur Strafbarkeit einer polizeilichen Über-

[1]) Grundsätzlich veröffentlichen wir nur Urteile höherer Instanzen (OLG., RG.). Wir machen vorliegend hiervon wegen der Besonderheit des Falles und der richterlichen Beurteilung eine Ausnahme. Wir nehmen auch an, daß es in anderen Fachzeitschriften bekanntgegeben wird.

Die Schriftleitung.

tretung reiche im Zweifel die Fahrlässigkeit aus. Die Übertretung der Strafvorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sei aber eine solche Polizeiübertretung.

Dr. Cg.

Bücherschau.

— **Eisenbahn und Konjunktur.** Von Dr. Walter Linden. Karlsruhe. Verlag G. Braun. 96 S., 4,50 RM.

Die Schrift erscheint als 7. Band von „Wirtschaftsstudien", die eine neue und erweiterte Folge der volkswirtschaftlichen Abhandlungen der Badischen Hochschulen darstellen, und in dieser Gestalt als Studie hat sie auch ihren Wert. Wie die Eisenbahnen mit der Güterbewegung in Berührung gekommen sind und noch kommen können, wird in umfangreichen Angaben und Erwägungen behandelt und mag manchen praktischen Anhalt bieten, wenn auch in Hinsicht der ursächlichen Beurteilung der Gewinn gering bleibt. Das liegt zum Teil in der Natur des Stoffes. Aber der Verfasser legt darauf auch wenig Gewicht, sondern versucht sich mehr in der lebendigen Schilderung. So faßt er z. B. (S. 22) die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Vereinigten Staaten von 1845 bis 1910 dahin zusammen, daß „in bald maßlos übertriebener, bald verhältnismäßig ganz darniederliegender Bautätigkeit der ruckweise Ausbau des Eisenbahnnetzes zum Ausdruck komme, wobei, von einer durchaus hemmungslosen Spekulation unterstützt, fast eine jede Überproduktion im Eisenbahnwesen über eine überspannte Hochkonjunktur hinweg mit tödlicher Sicherheit (sic!) einer Krisis zutreibe und wir in viel ausgeprägterem Maße hier in den Vereinigten Staaten sehen, wie das ganze Auf und Ab des Wirtschaftslebens aufs engste mit den Konjunkturen im Eisenbahnbau verknüpft ist". Nur bringen diese Redewendungen, die auch durch Berufung auf Hoff und Schwabach nicht inhaltsreicher werden, eine eigentliche Offenbarung nicht. Der damalige Eisenbahnbau in Nordamerika war viel zu notwendig, als daß er maßlos übertrieben oder eine Überproduktion hätte sein können, und mit Sicherheit der Krise und Tödlichkeit der Sicherheit hatte nicht er etwas zu tun, sondern nur die Unehrlichkeit der Spekulation, die im Grunde ebenfalls nicht zur Konjunktur gehört, sondern automatisch überall eintritt, wo die Möglichkeit des Betruges gegeben wird. Ähnliche Bedenken ergeben sich bei der Schilderung der deutschen Eisenbahnentwicklung, bei der z. B. der Satz (S. 29) geradezu falsch ist: „So verdankt das erste preußische Staatsbahnprojekt, die sog. Ostbahn, seine Entstehung einer schlechten Konjunktur." Es war die erste Betätigung des in der vorhergehenden politischen Lage gefesselten Staatsbahnprinzips, in einer Gegend, in der das Privatkapital sich versagte.

Indessen ist die Schrift, wie gesagt, lebendig, also ganz interessant, und das meiste scheint auch zu stimmen. Man sieht, was vor sich ging. Nach dem Warum soll man ja auch nach Goethe nicht fragen. Nur im schließlichen Exkurs auf die Reichsbahn-Gesellschaft verschwimmt die Sache allzusehr; man höre z. B. (S. 78): „Aber wir müssen berücksichtigen, daß die heutige Depressionsperiode nicht mit den Stockungen im Verlaufe der Vorkriegskonjunkturschwankungen zu vergleichen ist; sie ist ungleich schwerer und tiefergehend." (Warum nicht vergleichen? Es wird ja verglichen!, nur recht ungenau.) „Deshalb wird ein konjunkturbelebendes Moment von relativ geringer und nur unterstützender Wirkung wie eine generelle Tarifsenkung oder die Erstellung von Ausnahmetarifen in heutiger Zeit niemals den Erfolg haben können, der ihm in der Vorkriegszeit vielleicht vergönnt war." (Was für ein Erfolg ist damit gemeint?) „Damit soll nicht gesagt sein, daß Tarifsenkungen in unseren Tagen keinen Erfolg haben könnten und die dahinzielenden Forderungen deshalb zurückzuweisen seien. Weil aber der Erfolg zum mindesten in Frage steht, ist bei der außerordentlichen Belastung der Reichsbahn mit Reparationsleistungen größte Vorsicht geboten." Wer hat da noch eine Frage? v. K.

„Berlin im Licht." Sondernummer der „AEG-Mitteilungen" vom Oktober 1928.

Anläßlich des vom 13. bis 16. Oktober in Berlin unter lebhaftester Anteilnahme der Bevölkerung stattgefundenen Lichtfestes „Berlin im Licht" ist die Oktobernummer d „AEG-Mitteilungen" als Sonderheft über Lich fragen erschienen, das eine Reihe von allgemein int essierenden Beiträgen enthält. Nebenbei bemerkt hat si die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft an einer Reihe v Installationen, wie z. B. der Flutlichtanstrahlung des Sta lichen Schauspielhauses und des Französischen Domes a Gendarmenmarkt beteiligt.

Nach einem Geleitwort von Oberingenieur H. Schr ter, Mitglied des Hauptvorstandes der Arbeitsgemeinsch „Berlin im Licht", das die Organisation der Veranstaltu behandelt, legt Dipl.-Ing. L. Schneider in seiner A handlung „Lichtwirtschaft im Dienste der Produktion" d Notwendigkeit dar, für jeden Arbeitsplatz diejenige B leuchtung zu ermitteln, welche die physiologisch günstigs und gleichzeitig die wirtschaftlichste ist. Es wird an Ha einiger Beispiele nachgewiesen, welche erheblichen E triebsgewinne durch verbesserte Beleuchtung trotz erhöht Beleuchtungskosten erzielt werden.

Fragen der Lichttechnik und Lichtarchitektur behande Professor Dr. J. Teichmüller, Direktor des Lich technischen Instituts an der Technischen Hochschule Karl ruhe, und zwar im besonderen die neueste Entwicklu der Lichttechnik und der Lichtkunst in der Architektu deren Anforderungen sich die Industrie in hohem Ma angepaßt hat. — Die wichtigsten Geleuchte für eine ne zeitliche Straßenbeleuchtung stellt A. Krautmacher ihrer Wirkungsweise dar. Er kommt zu dem Schluß, d das Holophane-System, das asymmetrische Freistrahl vorsieht, in den meisten Fällen wirtschaftlich überleg ist. Es folgen ein von F. Hoffmann verfaßter Aufsa über neuzeitliche Beleuchtungseinrichtungen in Fabrik und eine eingehende Darlegung über die Beleuchtung verhältnisse in der Textilindustrie.

Nach einem von W. Klein verfaßten Beitrag „Beleuc tung von Straßenbahnhöfen" behandelt Oberingenie W. Schulz von der Berliner Straßenbahn-Betrieb G. m. b. H. die Frage der Transparente für Lehrzweck insbesondere zur Ausbildung von Fahrern in einer Straße bahn-Fahrschule.

In einer Abhandlung „Elektrische Lichtsignale für d Nacht-Luftverkehr" von Dipl.-Ing. H. Walter wird d Einfluß atmosphärischer Absorption, der Erdkrümmu und der Lichtverteilung auf die Sichtigkeit von Leuch feuern dargestellt, aus dem sich Gesichtspunkte für d Aufbau und die Anordnung der Apparate ergeben. — Üb die Entwicklung der Lichtreklame in Deutschland verbreit sich C. Aschenheim. Erwähnenswert sei vor allem d in den letzten Jahren erkennbare vorbildliche Zusamme arbeit des Architekten und des Elektrotechnikers.

Dr. Ing. O. Vent, Essen, berichtet über die inte essante Groß-Lichtreklame-Anlage der Rheinisch-Wes fälischen Elektrizitätswerke-A. G., welche die erste dies Art in Deutschland ist. In dem anschließenden schrif stellerischen Beitrag von M. Püchler wird die Bede tung des Röhrenlichtes für die Reklamebeleuchtung g würdigt.

Es folgen Darlegungen von N. Ogloblin über ei andere moderne Form der Lichtreklame, nämlich über d Flutlicht; die Anleuchtung von Gebäudefassaden, Türme Denkmälern und dergleichen mit Sondergeräten neuzei licher Bauart wird beschrieben. — Nachdem auch die ne zeitliche Schaufensterbeleuchtung in einem Beitrag gewü digt ist, kommt Dipl. Ing. Fr. Mörtzsch, Dresden, üb die Lichtwerbung auf der Jahresschau Deutscher Arbei Dresden 1928, „Die Technische Stadt" zu Worte.

Auf eine ausführliche Beschreibung des Rostocker Lich hauses folgen Richtlinien von R. Zaudy über Hausinsta lationen für Beleuchtung.

Das aufschlußreiche Heft umfaßt über 71 Textseit und ist mit 170 wohlgelungenen Bildern versehen.

W. M.

— **Bildungswerte der Technik.** Von Dr. Herman Weinreich, Oberstudiendirektor in Stettin. Mit 22 A bildungen. 1928. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW Preis geb. 7 RM, für VDI-Mitglieder 6,30 RM.

Nach einer Übersicht über die Geschichte der Techni und einer Darstellung über den Widerstreit in der Beu teilung der Technik behandelt der Verfasser in zwei au

ührlichen Abschnitten „Technik und Zivilisation“ und Technik und Kultur“. Er kommt hierbei zu dem Ergebnis, aß der Fortschritt der Zivilisation mit der Entwicklung er Technik aufs Engste verbunden ist, daß ferner die ivilisation und damit die Technik wichtigste Grundlagen er Gesamtkulturentwicklung geschaffen hat, daß endlich ie Technik selbst zur Kultur gehört. Die Frage nach den ildungswerten der Technik muß daher, so führt der Verasser weiter aus, im positiven Sinne beantwortet werden. in Einblick in die Welt der Technik im Erziehungs- und nterrichtsplan der jungen Menschen sei daher besonders ruchtbar und wertvoll. Dies um so mehr, als die Beschäigung mit der Welt der Technik die so notwendige soziale rziehung unserer modernen Jugend nachhaltig fördere. er die soziale Frage nicht gesehen habe, der habe den nspruch auf den Führerberuf im Volke verwirkt.

Wie aus diesem nur angedeuteten Gedankengang des eraus inhalts- und ideenreichen Buches hervorgeht, lingen die Ausführungen in eine pädagogische Absicht us. Es kommt dieses auch in dem Motto aus Friedrich essauers Buche: „Philosophie der Technik und das Prolem der Realisierung“ zum Ausdruck: „Es liegt ein roßer Schatz vergraben in der pädagogischen Kraft techischer Erziehung. Dieser Schatz ist für das öffentliche eben noch nicht gehoben.“

Der Verfasser wendet sich, wie aus seinem Vorwort ervorgeht, zwar in erster Linie an die Vertreter der echnischen Wissenschaft und Praxis sowie die Gesamtheit aller Lehrer und Erzieher. Aber das Werk wird auch ber diesen Kreis hinaus Beachtung finden. Mag auch icht jeder Leser mit allen Ausführungen und Folgeungen des Verfassers, der selbst Gegenäußerungen ünscht, einverstanden sein, so muß man seinem Werke och volle Anerkennung dahin zollen, daß es sich um eine rnste und tiefdurchdachte Arbeit handelt, eine Arbeit, ie aufgebaut ist auf einem langen Studium und reichem Vissen. Weiterhin verdient Anerkennung, daß Verfasser die Sache der Technik geschickt zu verfechten versteht. Jeder Gebildete wird sich gern und mit Interesse mit dem Buche beschäftigen. Bei der vortrefflichen Sprache und Darstellung ist es ein Genuß, eine Reihe von Ausführungen zu lesen. Die Literatur, über die ein ausführliches Verzeichnis angefügt ist, ist in weitestem Maße berücksichtigt. Vorzügliche Abbildungen hervorragender Leistungen der Technik sowie eine geschmackvolle Ausstattung vervollständigen den guten Gesamteindruck des Werkes. W.

Berichtigung.

In dem Aufsatz in Nr. 44 d. Ztg. „Sicherheit gegen Entgleisung in Gleiskrümmungen“ ist in der Fußnote auf S. 1170 eine Zeile doppelt eingesetzt, wohingegen eine fehlt. Die Fußnote soll folgenden Wortlaut haben:

---

[5]) Es sei gestattet, bei der Gelegenheit folgende Unstimmigkeiten zu berichtigen: S. 426, Sp. 1, 2 Zeilen vor Gl 5: „die Schienen“ statt „den Rahmen“. S. 429, Sp. 1, Zeile hinter Gl 19: Im Nenner fehlt $\sin^2\psi$ hinter s^2. S. 431, Sp. 2, Z. 33 „— 1875 cos α“ statt „— 1875 sin α“. Über Abschnitt 5 s. Jahrgang 1927, S. 822.

Ferner ist bei einem Teil der Auflage auf S. 1174, Spalte 2, in der letzten lotrechten Reihe der Zusammenstellung (Zeile 31) ein P statt P_d gedruckt. Die Zusammenstellung muß also lauten:

x	P_A	a	2 — a	x'	s bzw. s'	P	P_d
3.173	1000	1	1	— 0,012	0,750	3605	1239
3,180	1306	1,221	0,779	— 0,013	0,011	1963	960

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 10. November d. Js. verstarb in Wiesbaden, wo er im Ruhestand lebte,

Geheimer Regierungsrat

Herr Kurt Menzel

im 79. Lebensjahre.

Der Verstorbene gehörte zuletzt der Reichsbahndirektion Halle (Saale) als Mitglied an und ist hier vom 1. Oktober 1903 bis 1. April 1921, dem Tage seiner Versetzung in den dauernden Ruhestand, tätig gewesen. Durch sein jederzeit freundliches und verbindliches Wesen hat er sich die Achtung und Wertschätzung aller, die mit ihm in Berührung gekommen waren, erworben.

Sein Andenken wird bei uns immer in Ehren gehalten werden.

Halle (Saale), den 15. November 1928. (1255)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Halle (Saale).

2. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. November 1928 wird der chts der Bahnstrecke Großenhain—ottbus zwischen den Stationen Ruhnd und Brieske gelegene Haltemkt Grube Viktoria III, der bisr nur dem Personenverkehr diente, ch für den Gepäck- und Expreßtverkehr eröffnet werden. (1265)

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

3. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Arnstadt—Saalfeld (Saale) gelegene Bahnhof Roda-Niederwillingen führt vom 15. Dezember 1928 ab die Bezeichnung Niederwillingen. (1254)

Erfurt, den 15. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv 2.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Ziffer (2) im Abschnitt II. 7. Seite 38 des Heftes A gestrichen. (1256)

Den laut Frachtbriefvorschrift nach dem Freihafen Hamburg bestimmten Sendungen sind demgemäß statistische Anmeldescheine für die Ausfuhr nicht mehr beizugeben.

Berlin, den 13. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1928 wird der Bahnhof Niederseiffenbach mit Frachtsätzen als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 1 m für Prügel-, Rund- und Scheitholz einbezogen. (1263)

Berlin, den 14. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928.

Tfv. 140c, Teil III Nr. 3
Tfv. 140d, Teil IV Nr. 2

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1928 ist im Tarif, Teil III und IV folgendes zu ändern:

Teil III, Seite 186 Bei Buggingen
Teil IV, Seite 190 ist statt Tarif Nr. 1060 zu setzen: Tarif Nr. **1060—1062.**

München, den 12. Nov. 1928. (1269)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird der Bahnhof Villingen (Schwarzw.) in den deutsch-dänischen und deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarif einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Novemb. 1928. (1270)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Druckfehlerberichtigung.

Im Teilheft B II 42 wird die Entfernung Treysa—Bönen von 115 in 215 km berichtigt. (1261)

Berlin, den 12. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1928 wird der Bahnhof Prüfening als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) einbezogen. (1258)

Berlin, den 12. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 68.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1928 tritt der Ausnahmetarif K 68 für Aluminiumbleche usw. in Kraft. (1259)

Berlin, den 14. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 69.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1928 tritt der Ausnahmetarif K 69 für eiserne Schrauben, Muttern und Niete in Kraft. (1260)

Berlin, den 14. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1928 wird der Bahnhof Wismar (Meckl.) als Versandbahnhof der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (1276)

Berlin, den 16. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 39.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 werden die Bahnhöfe Bremen Hbf. und Bremen Zollausschluß in den Ausnahmetarif K 39 einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1275)

Hannover, den 17. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 22. November 1928 wird Stettin—Grabow in den Geltungsbereich der Abteilung B des Abschnittes F „Besondere Frachtermäßigungen" einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1264)

Altona, den 14. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden an Stelle der mit Ablauf des 30. November 1928 außer Kraft tretenden Mindestmengenbestimmungen für rohes Benzin rumänischer Herkunft neue Bestimmungen eingeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (1266)

Dresden, am 13. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Tfv. 410. Reichsbahngütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6 g für niederschlesische Steinkohle nach dem Ostseeküstengebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 ab wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 6g geändert. Näheres Reichsbahn-Tarifanzeiger. (1267)

Breslau, den 12. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 19. November 1928 werden die Kalziumkarbidsätze in Abteilung 42 für den Übergang Sosnitza Grenze weiter ermäßigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. November 1928. (1268)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1928 werden in den Ausnahmetarif 35a (Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr) unter Ziffer 1 des Abschnitts Geltungsbereich die Bahnhöfe Hamburg L. B. und Wandsbek als Versandbahnhöfe einbezogen.

Berlin, den 14. November 1928. (1257)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch—Tschechoslowakischer ... terverkehr. Ausnahmetarif 3 für S... Kies, Grand.

Am 1. Dezember 1928 erscheint ... Nachtrag II. Er enthält die bisher... Verfügungswege erlassenen Ber... tigungen, Änderungen und Ergänz... gen, sowie Frachtsätze für den d... schen Versandbahnhof Wallwitz ... Halle (Saale) und für weitere ... tschechoslowakische Empfangsba... höfe. Näheres Reichsbahntarifan... ger. (12...

Dresden, am 14. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha...
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 22. Novem... 1928 wird der Bahnhof Itzehoe ... Versandbahnhof in den Ausnah... tarif 159 für Papier und Pappe ... Ausfuhr einbezogen. (12...

Berlin, den 16. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha...
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmet... 6i für Steinkohlen usw. zum Betri... von Elektrizitäts-, Gas- und Was... werken.

Mit Gültigkeit vom 19. Novem... 1928 wird eine Anzahl weiterer V... sandbahnhöfe in den Geltungsbere... des Ausnahmetarifs einbezogen, ... mit ihren Frachtsätzen in der nä... sten Nummer des Tarif- und Verkeh... Anzeigers für den Güter- und T... verkehr der Deutschen Reichsba... Gesellschaft und der deutschen Priv... eisenbahnen veröffentlicht werden.

Berlin, den 14. Nov. 1928. (12...
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf...
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 22. Novem... 1928 werden die Bahnhöfe Aschaff... burg Hbf., Friedrichsfeld (Bad... Nord, M.-Gladbach Hbf. und Zuff... hausen als Versandbahnhöfe in ... Ausnahmetarif 11m für Baumwoll... fälle usw. zum Düngen beim Weinb... einbezogen. (12...

Berlin, den 16. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf...
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 47.

Mit Gültigkeit vom 19. Novem... 1928 sind im Ausnahmetarif K ... nachzutragen:

1. Im Warenverzeichnis: Elektris... Schaltanlagen, Instrumente, Ins... lations- und Leitungsmaterial, ... tore, Transformatoren und K... densatoren, (12...
2. unter den Stationsfrachtsätz... Gartenfeld mit einem Frachts... von 53 Rpf, Neukölln-Treptow ... 52 Rpf und Blankenburg b. Ber... mit 40 Rpf.

Berlin, den 12. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf...
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Be...

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 48 Berlin, den 29. November 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

irtschaftliche Betrachtungen von einer Fahrt ins Mittelmeer.

as „Dispatchingsystem" auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen.

nd die Leiter der Dienststellen (Stationen, Bahnmeistereien usw.) verfassungsmäßig berufene Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft?

schlüsse der Ständigen Tarifkommission.

achrichten.

Deutschland: Vereinfachte Abfertigung von Wintersportgeräten. — Der Verwaltungsrat der Deutsch. Reichsbahn-Gesellschaft. — Die zweite Winterausgabe des Reichskursbuches.

Österreich: Die Tarifreform bei den Österreichischen Bundesbahnen. — Das Eisenbahnwesen im Bundeshaushalte im Jahre 1929.

Ungarn: Radio in den ungarischen Zügen. — Unmittelbare Verbindung der Cegléder mit der Hegyeshalomer Linie in Budapest. —Gesetzentwurf über wassertechnische Investitionen. — Eröffnung des Budapester Handelshafens.

Übrige europäische Länder: Tarifherabsetzung im Güterverkehr Holland—Skandinavien. — Fahrplanverbesserungen im Verkehr mit Schweden. — Die schwedischen Eisenbahnen im Jahre 1927. — Neues System für Eisenbahnlichtsignale in Schweden. — Inbetriebnahme einer ostfinnischen Eisenbahnlinie. — Internationale Güterzugkonferenz in Krakau. — Eine neue Eisenbahnlinie zwischen Nord- und Südrußland. — Beratungen über den Verkehr Europa—Ostasien über Rußland. Verkehrswerbung der tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Eisenbahnunglück in der Tschechoslowakei. — Rumänien und die europäische Fahrplankonferenz in Wien. — Pullmanwagen in Rumänien. — Eröffnung von sechs italienischen Eisenbahnstrecken. — Die Eisenbahnlinie Messina—Catania unterbrochen durch den Ausbruch des Ätnas.

Fremde Erdteile: Mangel an Lokomotivführern auf Ceylon. — Eisenbahnen in Bolivien.

Internationaler Verkehr.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wirtschaftliche Betrachtungen von einer Fahrt ins Mittelmeer.

Von Reichsbahndirektor **Morhart**, München.

Es liegt mir fern, die in Überfülle erscheinenden Beschreibungen von Seereisen um eine weitere zu vermehren. Tageszeitungen und Zeitschriften aller Art bringen solche dazu täglich. Mich wundert, daß auf der Konsumentenseite, bei den Lesern, noch keine Übersättigung eingetreten ist. Auf der Produzentenseite allerdings begegnet es mir das Reklamebedürfnis der Schiffahrtsunternehmungen [illegible] dem Mitteilungsbedürfnis mancher Reisender; jene [illegible]hen für die Vergnügungsreisen zur See, die offenbar [illegible]ht gewinnbringend sind und mehr und mehr zu einem [illegible]chtlichen Teil des Seeverkehrs werden, durch solche [illegible]schreibungen zu werben; und für den Herrn Schrift[illegible]ller Meier und den Herrn Professor Müller ist es oft [illegible]e dringend notwendige Ergänzung ihrer Reisefreude, [illegible]em Bekanntenkreis und der Welt die Eindrücke und [illegible]ebnisse ihrer Seefahrt gedruckt kundzutun. Zu allem [illegible]erfluß schicken die Schriftleitungen einiger großer [illegible]tungen noch eigene Reiseberichterstatter hinaus, die [illegible]n mit Eifer bemüht sind, längst bekannten Reisewegen [illegible] welche Gegenden der Welt sind es noch nicht? — in [illegible] recht subjektiver Darstellung neue Seiten abzuge[illegible]nen.

Wie gesagt, es liegt mir ferne, auch meinerseits diesen [illegible]d zu betreten.

Indes ist fast aller dieser Schriftstellerei gemeinsam eine einseitige Überschätzung des Reisendenverkehrs, besonders des Vergnügungsverkehrs; breite Schilderungen des Lebens und Treibens an Bord, der Mitreisenden, der Ausflüge an Land, mehr oder weniger geistreiche Bemerkungen über fremdes Land und Volk kehren immer wieder und bilden meist den Hauptbestandteil. Es ist ja bekannt, daß es bei der Einstellung des Publikums zur Eisenbahn ähnlich zugeht: in der Presse sowohl wie in mündlichen Erörterungen, amtlichen und privaten, erscheint die Eisenbahn meist einseitig als die Trägerin des Personenverkehrs, neuerdings ist es sogar der ganz kleine Teil desselben, der unter dem Stichwort „Fremdenverkehr" zusammengefaßt ist, der das Hauptinteresse erweckt; es würde sich lohnen, hier einmal aufklärende Darlegungen zu bringen; doch das gehört nicht hierher. Wenn man aber, wie ich, seit einem Menschenalter mitten im Wirtschaftsleben steht, kann man auch bei einer Urlaubsreise die wirtschaftliche Betrachtung der Dinge nicht ganz unterlassen; und es ist vielleicht nützlich, einmal darauf aufmerksam zu machen, daß es nicht der alleinige Zweck der Seeschiffahrt ist, erholungsbedürftige oder abwechslungslüsterne Großstädter in neue Umgebung zu bringen, daß es nicht das Wesen

der Hafenstädte ist, schöne Landschaftsbilder und interessante Volksszenen darzubieten, daß vielmehr die Seeschiffahrt und die Seehäfen auch noch eine andere Betrachtungsweise zulassen.

In dieser Meinung sind die nachfolgenden kurzen Skizzen entstanden.

Antwerpen.

Bei meiner Ankunft in Antwerpen und an Bord des Wörmanndampfers am Nachmittage vor dem fahrplanmäßigen Abfahrtstage lag der Dampfer bereits seit mehr als zwei Tagen im Hafen: er hatte seit dieser Zeit ununterbrochen, drei Tage und zwei Nächte, Ladung eingenommen; auch jetzt ging die Ladetätigkeit noch weiter, und die ganze dritte Nacht hindurch. An Schlaf war nicht zu denken, ich hätte besser getan, die Nacht noch in einem Antwerpener Hotel zu verbringen. Andauernd hörte man das Rasseln der Kranketten, das Poltern der Ladestücke, das Rufen der Arbeiter und Aufseher. Eisen — Eisen — Eisen und Eisenwaren aller Art und Bearbeitung waren es, die eingenommen wurden, zum größeren Teil aus Deutschland, namentlich aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, und insbesondere nach Ost- und Südafrika bestimmt. Nebenbei bemerkt, haben einige Tage später bei hohem Seegang in der berüchtigten Biskaya manche Reisenden dankbar dieser schweren Ladung gedacht, die das Schiff tief und fest im Wasser liegen und dadurch die Schwankungen geringer werden ließ.

Aber nicht nur bei uns, ringsum an beiden Scheldeufern und in den Hafenbecken wurde ebenso gearbeitet, gelöscht oder geladen. Besonders bei der Ausfahrt die Schelde abwärts am nächsten Morgen war das gewaltige Hafenbild und die rührige Tätigkeit auf zahlreichen Überseedampfern gut zu beobachten. Bei dieser Ausfahrt kommt die verkehrsgeographische Lage Antwerpens anschaulich zum Bewußtsein, die große Ähnlichkeit mit der von Hamburg hat: weit oberhalb der Flußmündung gelegen und doch für die größten Schiffe zugänglich, durch ein weitverzweigtes Flußsystem mit großen und wichtigen Industriegebieten Mitteleuropas verbunden, mit Gebieten, die allerdings zum Teil von beiden Häfen als ihr Einflußgebiet beansprucht und umstritten werden. Antwerpen ist ein Welthafen, und ist zur Zeit nach Schiffsverkehr und umgeschlagenen Tonnen neben Rotterdam der erste Kontinentalhafen Europas; er hat in dieser Eigenschaft in der Nachkriegszeit leider Hamburg überflügelt, das vor dem Kriege der bedeutendste Seehafen des europäischen Kontinents war, allerdings mit nur geringem Abstand vor Rotterdam und Antwerpen. Nach der ganzen Sachlage wird ja immer ein guter Teil auch des deutschen Verkehrs über Antwerpen gehen müssen, und deshalb ist es unvermeidlich, daß auch die deutschen Reedereien Antwerpen regelmäßig anlaufen, um im Wettbewerb mit den übrigen seefahrenden Völkern der Welt, deren Flaggen in diesem Hafen zu finden sind, sich zum mindesten vom deutschen Gute möglichst viel zu sichern. Gleichwohl aber liegt eine große und lohnende Aufgabe der Reichsbahn darin, durch entschiedene und zielbewußte Tarifpolitik ihrerseits dazu mitzuhelfen, dem größten deutschen Hafen seine frühere internationale Stellung auch gegenüber Antwerpen wieder zu erringen.

Southampton.

Southampton ist in gewissem Sinne ein Gegenstück Anwerpen; was da der Güterverkehr bedeutet, ist Southampton einseitig der Personenverkehr, der sich h in riesigen Ausmaßen abspielt. Über Southampton bew sich ein großer Teil des gewaltigen Reiseverkehrs, dauernd zwischen Großbritannien und seinem ungeheu überseeischen Weltreich hin und her flutet, des ebe dichten Verkehrs zwischen Großbritannien und der ande englischsprechenden Weltmacht, und zwischen Gr britannien und der nicht englischen außereuropäisch Welt; und schließlich geht auch ein guter Teil des eu päischen Kontinentalverkehrs mit der weiten Welt ü diesen englischen Hafen. Wir dürfen es uns nicht v hehlen, daß demgegenüber der Anteil der beiden gro deutschen Häfen Hamburg und Bremen und der Anteil beiden großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften am W reiseverkehr doch noch ein recht bescheidener ist; Gegenteil zu glauben wäre Selbsttäuschung, zu der Deutsche leider stark neigen.

Schon bei der Einfahrt sieht man in Reihen die Oze riesen liegen, darunter auch solche, die früher der St Deutschlands waren und die uns ein vernichtender Fr densvertrag genommen hat; sie heißen allerdings ni mehr „Bismarck", „Deutschland", „Imperator" usw. St dig gehen und kommen die Schiffe nach und aus al Erdteilen. Die Einrichtungen für das An- und Von-Bo gehen sind anscheinend gut getroffen. Von London, mit seinen 6 bis 7 Millionen Einwohnern und bei sei Bedeutung als erstes Wirtschaftszentrum der Erde nat lich stets den größeren Teil der Passagiere stellt, kom zur Abfahrt jedes größeren Dampfers ein eigener Z der bis unmittelbar an die Rampe fährt, an der der Damp liegt. Selbstverständlich überwiegen weitaus die Schi englischer Flagge.

Die Stadt selbst ist eine gleichgültige englische Provi stadt mit einigen baulichen Resten, Mauern, Toren Türmen aus dem Mittelalter, die die bekannte englis Pietät mitten im belebten Geschäftsteil der Stadt hat ste lassen; eine deutsche Provinzstadt hätte sie wohl län aus nichtigen „Gründen des modernen Verkehrs" beseit Ein kurzer Rundgang zeigt, daß das Wirtschaftsleben Stadt mit dem Überseeverkehr, besonders dem übers ischen Personenverkehr, eng verknüpft ist; überall Lä für die Ausrüstung von Reisenden, für die Bedürfni der Schiffe und der Schiffsbesatzungen, für schnelle le Einkäufe und dergleichen; — aber im übrigen, wie gess eine unbedeutende Provinzstadt, die in gar keinem V hältnis steht zu dem überwältigenden Bild, das sich wie auftut, wenn man aus den Straßen zurück zum Ha kommt; hier atmet die weite Welt im Leben, im Komm und Gehen, in den langen Reihen stolzer Schiffsries in dieser Beziehung ist es ein ungleiches Bild gegenü Hamburg oder Antwerpen, wo Stadt und Hafen w eifern in gewaltigen Eindrücken.

Lissabon.

Lissabon ist ein prachtvoller Hafen — ich me schiffahrtstechnisch, nicht landschaftlich, obwohl auch se landschaftliche Schönheit viel gepriesen ist — wohl ei der besten Häfen der Erde: Der Tajo erweitert sich k oberhalb seiner Mündung ins Meer zu einem großen tiefen See, und dieser See ist der Hafen von Lissabon; vereinigt so die Vorzüge eines Seehafens unmittelbar

Meere mit denen der Lage an einem Flusse oberhalb der Mündung. Dieses weite Wasserbecken kann unzählige Schiffe aufnehmen, auch die mit größtem Tiefgang, und auch die tiefstgehenden können bis zu den Uferkais herankommen und dort anlegen. Allerdings gehen die ganz großen Schnelldampfer, die nur wenige Stunden bleiben, in der Regel draußen im Hafenbecken vor Anker. Zu diesen Vorzügen des Hafens als solchen kommt die günstige verkehrsgeographische Lage an der Südwestecke von Europa. Aber dieser unvergleichlichen natürlichen Ausstattung entspricht nicht entfernt mehr die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens. Zwar laufen die Schiffe aller Linien, die den Verkehr von Zentral- und Westeuropa mit Südamerika und Afrikas, mit Indien und dem Fernen Osten bedienen, wohl ausnahmslos Lissabon an, doch lohnt der Verkehr kaum. Portugal, früher das Mutterland eines riesigen Kolonialreichs, ist wirtschaftlich fast bedeutungslos, die Güter, die es aus sich und aus dem noch verbliebenen Reste seiner Kolonien dem Weltverkehr beizusteuern hat, sind an Menge und Art wenige, und im übrigen braucht der überseeische Güterverkehr, auch soweit er sich geographisch genommen noch über Lissabon bewegt, nicht mehr die Vermittlung dieses Hafens, nachdem er kein wirtschaftlich bedeutendes Hinterland mehr hat. Denn es ist das Naturgesetz des Güterverkehrs — im Gegensatz zum Personenverkehr — daß er den längsten Wasser- und den kürzesten Landweg und deshalb den für Versand und Empfang nächstgelegenen Hafen sucht; dies ist für das dichtbevölkerte und industriereiche Mittel- und Westeuropa auch im Verkehr mit den obengenannten außereuropäischen Gebieten, der sich geographisch über Lissabon bewegen muß, stets nur der dem Verbrauchs- oder Versandgebiet jeweils zunächstliegende mittel- und westeuropäische Hafen, nicht Lissabon. Beispielsweise wird es keinem Margarinefabrikanten oder Lederfabrikanten in Deutschland oder der Schweiz einfallen, seine Ölfrüchte aus Westafrika oder die rohen Häute aus Südamerika und Südafrika in Lissabon auf die Eisenbahn umladen zu lassen oder von Lissabon zu beziehen; er wird sie vielmehr über Antwerpen oder Hamburg, wenn möglich noch über den Rhein oder die Elbe hereinnehmen.

Anders könnte es sein im überseeischen Personenverkehr. Denn dieser sucht im Gegensatz zum Güterverkehr in der Regel den längeren Land- und den kürzesten Wasserweg. Hiernach wäre für den Personen- und Postverkehr von ganz Europa mit den gewaltigen Gebieten von Südamerika und Südafrika, diesen Ländern der Zukunft, Lissabon, der südwestliche große Hafen Europas, der gegebene Übergangspunkt vom europäischen Festland zum Ozeanschiff. Zur Zeit ist die Entwicklung allerdings noch nicht so weit gediehen; nur vereinzelt gehen europäische Reisende, die mit der Zeit sehr kargen müssen, erst in Lissabon an Bord oder schon in Lissabon von Bord. Dies hängt einerseits damit zusammen, daß der Personenverkehr mit Südamerika und Südafrika noch nicht entfernt die Dichtigkeit aufweist wie etwa der zwischen Mitteleuropa und Nordamerika, oder der von England mit Ägypten und Indien; anderseits damit, daß der Eisenbahnverkehr zwischen Mitteleuropa und Lissabon noch nicht entsprechend ausgestaltet ist, — wobei diese beiden Ursachen sich wieder gegenseitig bedingen. Aber m. E. geht die Entwicklung zweifellos dahin, daß in einer nicht zu fernen Zukunft, wenn die heute noch menschenleeren oder dünnbevölkerten Gebiete Südamerikas und Südafrikas neue Mittelpunkte der menschlichen Geschichte geworden sind, der Hafen Lissabon das Sprungbrett für den Personenverkehr zwischen Europa — vielleicht den Vereinigten Staaten von Europa? — und den großen südamerikanischen und südafrikanischen Staatswesen werden kann.

Heute aber ist dieser mit allen natürlichen Voraussetzungen eines großen internationalen Verkehrs ausgestattete Hafen für den, der schärfer hinsieht, still und unausgenützt. Der flüchtige Blick wird allerdings darüber hinweggetäuscht durch das südländisch-lebhafte Getriebe in den Uferstraßen, durch die Gepflogenheiten einer Bevölkerung, die ihr Leben zum größten Teil im Freien verbringt, und durch den immerhin starken Verkehr und die lokalen Bedürfnisse einer Stadt von einer halben Million Einwohnern und einer dichtbesiedelten Umgebung.

Tanger. Malaga.

Tanger, das politisch so viel genannte, wird von den Dampfern der großen transozeanischen Schiffahrtslinien, wie ich glaube, nur angelaufen, um den Reisenden eine kleine Abwechslung zu bieten durch das Bild und den Besuch einer Stadt von noch rein afrikanischem und mohamedanischem Charakter. Dies lohnt auch zweifellos in besonderem Maße, denn durch die jahrhundertelange Abgeschlossenheit, die erst seit kurzer Zeit gefallen ist, ist die Stadt und die Bevölkerung auch jetzt noch von hoher Eigenart. Und wenn man die Haltung der Einheimischen gegenüber den neugierigen Europäern und besonders Europäerinnen beobachtet, ist man im Zweifel — oder vielmehr man ist nicht im Zweifel, — auf welcher Seite trotz der neuesten Errungenschaften europäischer Technik und Mode, trotz Kodak und Bubikopf, die höhere Allgemeinkultur ist. Doch davon will ich nicht erzählen. Wirtschaftlich, als Hafen und Umschlagsplatz, scheint mir Tanger recht unbedeutend zu sein. Ein spanisches und ein französisches Kriegsschiff liegen — wenn ich so sagen darf — gelangweilt auf der Reede, sonst ist diese leer, und auch unser Schiff hat, abgesehen von dem Aus- und Wiedereinbooten der schaulustigen Reisenden, nichts zu tun. Marokko, an sich geschäftlich nur wenig entwickelt, hat außer Tanger noch eine Reihe anderer Häfen, die sich in die Bedienung der geringen Aus- und Einfuhr teilen, und die auf die völlige Verschlossenheit vieler Jahrhunderte unmittelbar gefolgte Herrschaft Frankreichs, das keine Politik volkswirtschaftlicher Entwicklung, sondern immer und überall nur eine solche politischer Macht und nationalen Prestiges treibt, ist nicht geeignet, wohl gar nicht gewillt, den internationalen Verkehr besonders zu heben. So ist Tanger, wenn auch am Meer gelegen, eigentlich eine — afrikanische — Binnenstadt. Immerhin hat es, insbesondere verursacht durch seine politische Bedeutung — Sitz der Gesandtschaften usw. —, die auch manche nicht unmittelbar damit zusammenhängende Leute, Neugierige und Abenteurer, Streber und Spekulanten u. dgl. anzieht, einen nicht unbedeutenden Fremdenverkehr mit all seinen Begleiterscheinungen. Auch soll eine Spielbank von internationalem Rufe hier bestehen.

Am nächsten Morgen landen wir in Malaga. Malaga ist ein ganz anderes Bild. Kein Schaustück wie Tanger, sondern eine solide Geschäftsstadt; allerdings nur ein Hafen zweiten Ranges, von mehr lokaler Bedeutung. Die riesigen Fässer, die auf den Rampen liegen, zeigen sogleich den Hauptausfuhrartikel, den nach der Stadt genannten Wein, auf den auch die langgestreckten Weinkulturen

längs der Küste hindeuten. Sonst besteht noch eine Ausfuhr von Südfrüchten, Frühgemüse, und der sonstige Güteraustausch eines Gebietes von überwiegend agrarischem Charakter. Auch für die Bedienung des Personenverkehrs zwischen Südspanien und Mitteleuropa zu Schiff — über Marseille oder Genua — spielt Malaga eine gewisse Rolle, wohl nur weil und solange der europäische Eisenbahnverkehr mit Südspanien noch nicht genügend ausgestaltet ist.

Genua.

Am Ostersonntag Nachmittag kamen wir in Genua an; am nächsten Tage, Ostermontag, sollte die Weiterfahrt stattfinden. Ich hatte Zweifel, ob dieser Fahrplan angesichts des Doppelfeiertags eingehalten werden konnte, d. h. ob in diesen Tagen die Lösch- und Ladearbeiten wie an zwei Werktagen durchgeführt werden konnten; ich hatte dabei aber nicht an den Geist des neuen Italien gedacht, dessen genialer Diktator den prachtvollen Grundsatz verkündet hat, „es dürfe niemand daran gehindert werden, zu arbeiten so lange er wolle". Die Arbeit des Löschens und Ladens begann sofort nach der Ankunft am Ostersonntag Nachmittag und dauerte ununterbrochen, auch während der Nacht, bis Montag Nachmittag. Selbstverständlich war dieses Arbeiten eine Ausnahme, zum Zwecke der Einhaltung des Fahrplans; sonst herrschte im Hafen im allgemeinen, von der einen oder anderen ähnlichen Ausnahme abgesehen, feiertägige Ruhe, was mir leid tat, da ich gerne den größten italienischen Hafen in voller werktäglicher Arbeit gesehen hätte.

Doch auch in der Ruhe sieht der Blick das sofort bestätigt, was dem Wirtschaftler ohnedies bekannt ist, daß Genua vor allem anderen ein großer Kohlen-Einfuhrhafen ist: Die Einrichtungen für den Kohlenumschlag nehmen einen verhältnismäßig sehr bedeutenden Raum ein und sind besonders gut ausgestaltet, eine große Flotte von Kohlenschiffen liegt vor Anker; und das ist ganz natürlich; bei dem wichtigsten Massengut, der Kohle, kommt das obenerwähnte Verkehrsgesetz, daß es den längsten See- und den kürzesten Landweg sucht, am schärfsten zur Geltung; deshalb bezieht das industriereiche aber des Kohlenvorkommens gänzlich ermangelnde Oberitalien seinen sehr bedeutenden Kohlenbedarf zum weitaus größten Teil über den nächstgelegenen Seehafen Genua, ebenso die italienischen Eisenbahnen, die im dichtbevölkerten Oberitalien den Schwerpunkt ihres Betriebes haben; dazu kommen noch die großen Mengen Bunkerkohle, die der Schiffsverkehr in Genua benötigt. Damit soll keineswegs gesagt sein, daß Genua nur als Kohlenhafen größere Bedeutung hätte, — der Kohlenverkehr nimmt nur einen verhältnismäßig überragenden und auch äußerlich augenfälligen Raum ein; — vielmehr bedient Genua —, wie schon bemerkt der bedeutendste italienische Hafen für den Güterverkehr — auch im übrigen einen großen Teil der italienischen Ein- und Ausfuhr, insbesondere des industriellen nördlichen Italiens mit seinem starken Bedarf an Lebensmitteln und Rohstoffen — ich nenne nur Eisen und Baumwolle — und seiner ansehnlichen Ausfuhr an Fabrikaten aller Art — ich nenne beispielsweise Automobile, von denen eine größere Zahl in unserem Schiffe nach Afrika verladen wurde. Im übrigen bringt es der gesunde Geschäftssinn und die Rührigkeit des heutigen Italiens mit sich, daß dieser Hafenverkehr von Genua — namentlich der in höherwertigen Gütern, weniger der Kohlenverkehr — sich nicht auf die Bedienung des Bedarfs des eigenen Landes beschränkt, wenngleich dieser allein schon hinreichen würde, einen großen Hafen zu ernähren sondern darüber hinausgreift nach der Schweiz, Österreich, Frankreich und auch nach Süddeutschland, und hier in Wettbewerb tritt nicht nur mit Marseille, sondern auch mit den atlantischen und den Nordseehäfen, auch den deutschen. Aber umgekehrt sehen wir in den Uferstraßen von Genua die Agenturen zahlreicher großer nichtitalienischer Schiffahrtslinien, darunter selbstverständlich der deutschen vertreten, und im Hafen die Schiffe aller Flaggen, die sich zu freiem Wettbewerb der seefahrenden Nationen hier zusammenfinden.

Am Ostermontag nach 4 Uhr nachmittags war das Lösch- und Ladegeschäft beendet. Schnell wurden die Luken geschlossen, das Ladedeck gereinigt, die Arbeiter, Spediteure und Agenten verließen das Schiff, und mit sinkender Sonne ging es wieder hinaus, Richtung Afrika.

Port Said. Heimfahrt.

Port Said ist, um mich als Eisenbahner auszudrücken, mehr Betriebsstation als Verkehrsstation. Für den Güterverkehr Ägyptens selbst liegt es nicht günstig; dieser wird überwiegend über Alexandrien, sodann noch etwas über die anderen kleineren Häfen des Nildeltas bedient. Gleichwohl herrscht ständig ein mächtigse Leben in dem wohl ausgebauten und modern ausgestatteten Hafen. Die von den Schiffen vor der Durchfahrt und für die Durchfahrt durch den Suezkanal zu erledigenden Formalitäten beanspruchen einige Zeit, und diese wird dazu verwendet, die Vorräte an Proviant, Wasser und Betriebsstoffen aufzufüllen. Außerdem ist Port Said die Pforte zu den Tropen, und deshalb benutzen viele Reisende den Aufenthalt, um sich hier tropenmäßig auszurüsten; hierfür finden sich reich ausgestattete Kaufhäuser und sonstige Geschäfte in der Stadt, in denen man für orientalische Verhältnisse gut und solid bedient wird und alles findet, was benötigt wird. Auch von den heimkehrenden Schiffen, die in Port Said anlegen, gehen nach der Hitze des Roten Meeres Schiffsbesatzung und Reisende gerne einige Stunden an Land. Wenn man bedenkt, daß jährlich etwa 5000 bis 6000 Schiffe den Suezkanal passieren, also täglich etwa 15 bis 18, darunter viele große mit 1000 und mehr Personen an Bord, die alle in Port Said Aufenthalt nehmen, so versteht man ohne weiteres, daß die Stadt immer durchströmt ist von Schiffspassagieren und Schiffsmannschaften; und da die Durchfahrt durch den Kanal zu jeder Tages- und Nachtzeit erfolgt, ist auch das dadurch bedingte Geschäftsleben der Stadt zeitlich sehr ausgedehnt; es herrscht ein bemerkenswertes „Nachtleben". Von der Befriedigung der Bedürfnisse der durchfahrenden Schiffe und ihrer Besatzung und Passagiere, ferner von der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals lebt ein großer Teil der blühenden Stadt; Port Said ist ein Kind des Suezkanals, es entstand und gedeiht mit ihm.

Entsprechend der Bedeutung des Hafens als Knotenpunkt der großen Seeschiffahrt zwischen ganz Europa einerseits und Afrika, Indien und dem Fernen Osten anderseits, wo auch der ganze Nachrichtendienst aus diesen Hochstraßen des Weltverkehrs zusammenläuft, haben hier alle großen Schiffahrtsunternehmungen ihre Agenturen, deren Vorhandensein und Betrieb nicht wenig zum Geschäftsleben der Stadt beiträgt. Ich möchte bei dieser Ge-

legenheit nicht unterlassen hervorzuheben, daß, wohin man auch hört, das Verhalten der Auslandsvertretungen der deutschen Schiffahrtsunternehmungen gegenüber den Reisenden, ihr Entgegenkommen, ihre Freundlichkeit, ihre Hilfsbereitschaft im kleinen und großen nur uneingeschränktes Lob und hohe Anerkennung finden. Meine ja nur geringen persönlichen Erfahrungen können dies nur bestätigen.

Die Rückreise machte ich auf einem anderen von Afrika heimkehrenden deutschen Dampfer, dessen Passagiere indes zum größten Teil heimreisende Engländer waren. Es waren durchweg typische Kolonialengländer, große, hagere, von der Tropensonne gebräunte Erscheinungen, etwas ungeniert im Benehmen, aber immer vergnügt — wohl zum Teil die Wirkung des Heimaturlaubes — und im ganzen nicht unsympathisch. Viele mit Frau und Kindern, darunter auffallend viele im zartesten Alter — sie haben noch einen kräftigen Nachwuchs, diese Engländer, in ihrem weiten Reich, wo die Sonne nicht untergeht, sie sind noch ein Volk der Zukunft. Hier ist kein „Volk ohne Raum", hier ist nicht nur Raum für Nachwuchs, sondern auch Nachwuchs für Raum vorhanden! Als kleines Zeichen von echt englischem cant möchte ich erwähnen, daß bei Tisch fast nur Wasser getrunken wurde, dagegen zahlreiche Whisky-Sodas vorher und nachher in der Bar und im Rauchsalon, auch von den Damen, auch vormittags; aber dies nur nebenbei; es war wohl zum Teil Ausfluß der Urlaubsstimmung, die die ganze Atmosphäre an Bord, auch für die Nichtbeteiligten, etwas ins Freudige und Behagliche hob. Sie fühlten sich auf dem deutschen Schiffe — im besten Sinne des Wortes — zu Hause. Die Deutschen waren ihnen gegenüber — natürlich wie immer — geteilt; ein Teil sprach nur englisch und verkehrte ausschließlich mit den englischen Passagieren, so daß man nur durch eine Art Indizienbeweis ihre Nationalität feststellen oder erraten konnte; ein anderer Teil war der Meinung, daß man auf einem deutschen Schiffe überhaupt und insbesondere auch der Bedienung gegenüber nur deutsch sprechen sollte, oder hielt sich ganz allein. Die Bedienung war tadellos und korrekt, englisch mit den Englisch Sprechenden, deutsch mit den Deutsch Sprechenden; und der Kapitän verteilte seine nie erlahmende Liebenswürdigkeit unparteiisch auf alle Passagiere, auch er zweisprachig nach Bedarf. Indes mußte ich mir die Frage vorlegen, ob auch der Kapitän eines englischen Schiffes, das stark von deutschen Passagieren besetzt ist, mit diesen deutsch verkehren würde? Es soll dies keine Kritik sein, dies liegt mir ferne; der Kapitän hat seine Instruktion und die Unternehmung weiß, warum sie diese so und nicht anders gibt; aber ich habe mir doch innerlich die Frage gestellt und nicht gewagt, sie zu bejahen.

Es war eine nachdenkliche und lehrreiche Fahrt, diese Rückfahrt auf einem deutschen Dampfer unter englischen Passagieren.

Das „Dispatchingsystem" auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen.*)

Von Ministerialrat Ing. Jos. Hula, Prag.

Im Jahre 1922 entsandte mich das Eisenbahnministerium auf eine Studienreise nach Frankreich und Belgien. Nach Rückkehr bin ich ein Anhänger des Dispatchingsystems geworden. Entsprechend meinen Anträgen geht meine Verwaltung nunmehr bei der Organisation des Verkehrsdienstes auf zweierlei Arten vor:

a) Wir haben das Dispatchingsystem seit dem Jahre 1923 auf Lokalbahnen, deren Verhältnisse uns zu einer vollkommenen Vereinfachung der Betriebsführung zwingen, eingeführt.

b) Auf den Hauptstrecken haben wir dieses System bisher in dem Abschnitt Prag—Brünn—Lundenburg (Praha —Brno—Břeclav) und Aussig—Komotau (Ústí n./Labem—Chomutov) eingeführt.

Die Bezeichnung „Dispatching" stammt aus Amerika. Die Amerikaner haben nämlich nicht einen festen, bis in die kleinsten Einzelheiten ausgearbeiteten Fahrplan, welcher wie ein Uhrwerk den Gang der Züge leiten würde. Sie haben zwar auch Fahrpläne, jedoch nur für die Personenzüge und außerdem auch auf einigen Strecken für durchgehende Güterzüge. Die Fahrten der übrigen Züge werden gemäß der Aufenthaltsdauer in den Stationen, der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und nach Streckenverhältnissen geregelt. Die Leitung des Verkehres, welche bei uns mit einem Fahrplan der Fahrdienstleiter einer jeden Station auszuüben pflegt, besorgt in Amerika ein sogenannter Trains-Dispatcher.

Trains-Dispatcher stellt sich eigentlich als ein Verkehrszentrum dar. Die zuständige Kanzlei ist mit allen Stationen eines 100—200 km langen Streckenabschnittes telephonisch verbunden. Dieser Kanzlei melden alle Stationen der zugeteilten Strecke telephonisch den Gang der Züge und überhaupt alles, was deren Kreuzung und Vorfahren bestimmt.

In Amerika wurde sogleich statt des Telegraphen ein gewöhnliches Telephon und im Jahre 1914 ein vervollkommnetes Selektortelephon eingeführt. Für den Eisenbahndienst eignen sich insbesondere die Selektortelephonapparate, welche durch die amerikanische Gesellschaft „Western Electric-Company" konstruiert wurden. Sie verbinden alle Stationen, Heizhäuser und andere, auf einer 100—200 km langen Strecke befindlichen Dienststellen, und zwar mittelst einer doppelten, aus Bronzedraht von einer Stärke 3—4 mm bestehenden Leitung; die größte und wichtigste Station dieser Strecke wird als Hauptstation angesehen. Der zuständige Fahrdienstleiter leitet den Verkehr auf der ganzen Strecke. Die Hauptstation kann sich entweder am Ende oder auf irgendeinem Punkte der Strecke befinden. Die Hauptstation kann mittels einer Selektorrufeinrichtung jederzeit jede in die Leitung einbezogene Dienststelle anrufen; dieses Rufen hört man jedoch in keiner anderen Station. Die übrigen Stationen, Abzweig- (Neben-) -Stationen, besitzen die Rufeinrichtungen nicht und können bloß durch die Hauptstation angerufen werden. Die Nebenstation kann jedoch mit der zuständigen Hauptstation jederzeit sprechen. Zu diesem Zwecke muß der dirigierende Fahrdienstleiter die Hör-

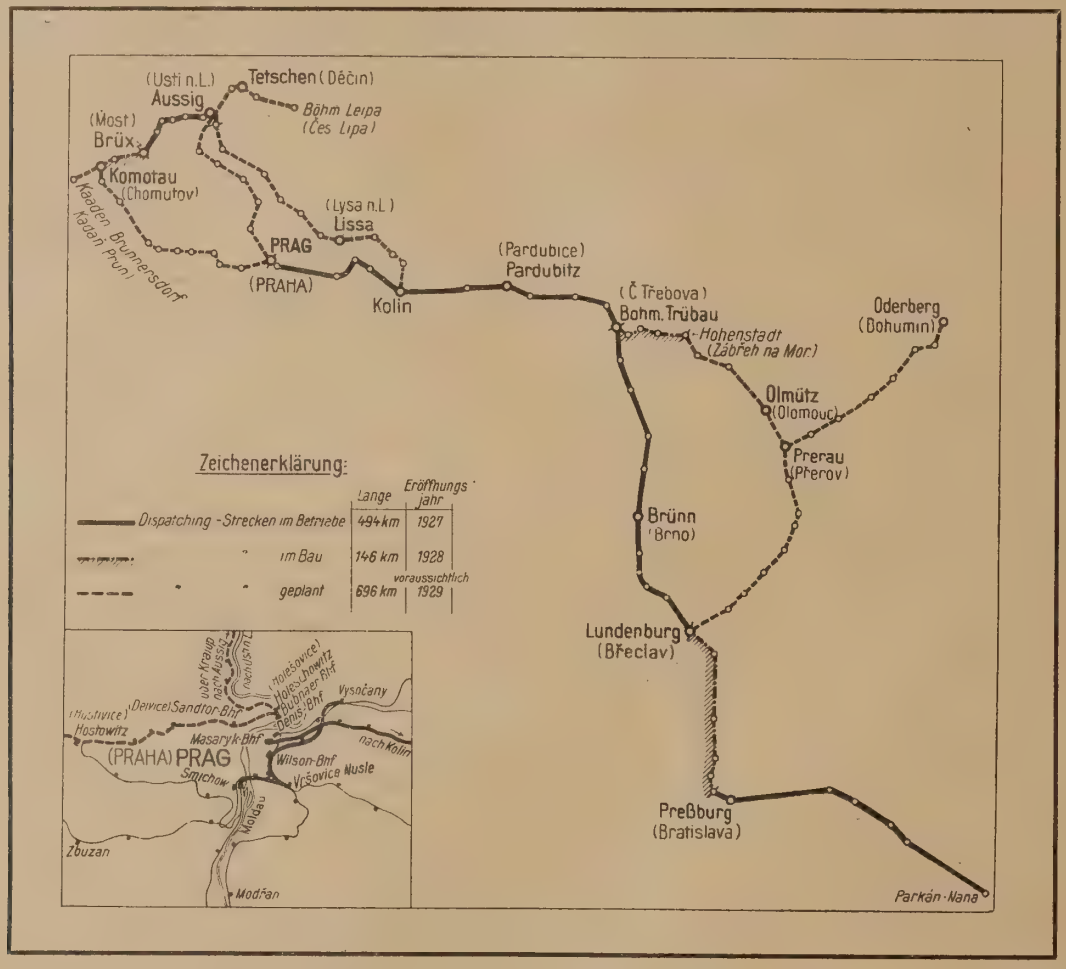
*) Auszug aus dem gelegentlich der internationalen Güterzugskonferenz (am 26.—30. März 1928) in Wien gehaltenen Vortrage.

muscheln ununterbrochen am Ohr haben. Die einzelnen Stationen können miteinander entweder zu einer genau vereinbarten Zeit oder nach dem Anrufen, welches durch die Hauptstation erfolgt, sprechen. Die Hauptstation ist daher anders eingerichtet als die Nebenstationen, welche fast alle gleich ausgestattet sind.

Auf den Tschechoslowakischen Staatsbahnen wurde die erste Zentrale für den Dienst nach dem Dispatchingsystem probeweise in der ersten Hälfte des Monats Mai 1924 in Prag eingeführt. Ihr wurde die Strecke Prag Mas. Bahnhof (Praha Mas. nádr.)—Kolin zugeteilt.

wähnten Strecke von Pardubitz (Pardubice) bis Böhm. Trübau (Čes. Třebová) wurde der Betrieb am 15. März 1927 eröffnet.

Am 15. April 1927 wurde eine weitere Dispatchingzentrale in Brünn (Brno) mit der zugeteilten Strecke Böhm. Trübau—Brünn (Čes Třebová—Brno) in Betrieb gesetzt. Am 6. Dezember 1927 wurde der Zentrale in Brünn (Brno) der Streckenabschnitt Lundenburg—Brünn (Břeclav—Brno) zugeteilt. Der Dispatcher in Brünn (Brno) kann nach Herstellung der Verbindung der Teilstrecken in Böhm. Trübau (Čes. Třebová) und Pardubitz (Pardubice) mit dem Prager Dispatcher direkt sprechen.



Entsprechend den auf dieser kurzen Teilstrecke im Jahre 1924 gemachten Erfahrungen wurde im folgenden Jahre die Selektorleitung von Kolín bis Pardubitz (Pardubice) verlängert. Die Gesamtanzahl der Dienststellen, welche in die Zentrale Prag (Praha) eingeschaltet sind, beträgt 22 Verkehrsbureaus, 4 Heizhäuser und 1 Streckenblock, zusammen also 27 Telephonnebenstationen. Die Betriebseröffnung auf der Strecke Kolín—Pardubitz (Pardubice) erfolgte mit dem 1. Dezember 1925. Mit der Ausgestaltung der Selektortelephonlinie von Prag Mas. (Praha Mas.) bis Pardubitz (Pardubice) war daher der erste Dispositionsabschnitt der Strecke Prag Mas.—Böhm. Trübau (Praha Mas.—Čes. Třebová) dispatchisiert. Die Gesamtlänge des dem Prager Dispatcher zugeteilten Streckenabschnittes beträgt nunmehr einschl. Abzweigungen 123,9 km. In dem zweiten Dispositionsabschnitt der er-

Gegenwärtig sind in der tschechoslowakischen Republik an Hauptstrecken einschließlich Verbindungsstrecken 389,9 km, wovon auf die doppelgleisige Bahn 302,4 km und auf die eingleisige 87,5 km entfallen, dispatchisiert. Zentralen gibt es 4. Beachtenswert ist die Strecke Prag—Lundenburg (Praha—Břeclav) in der Länge von 314,5 km.

In einer jeden Zentrale sind je sechs Dispatcher und ein Ablöser. Den Dienst versehen in einer und derselben Zeit gleichzeitig stets zwei Beamte, welche nach zwei Stunden wechseln. Für eine jede Strecke ist eine eigene, dieselben Richtlinien enthaltende und die besonderen lokalen Verhältnisse berücksichtigende Vorschrift erlassen worden.

Der Dispatching ist organisatorisch der die Angelegenheiten des Güterzugverkehrs behandelnden Direktionsgruppe zugeteilt.

In erster Linie wurde das Dispatchingsystem in der tschechoslowakischen Republik dazu benützt, um die Zugabfertigung zu verbessern. Nach dem von Österreich übernommenen System besorgten den Verkehr auf den zugeteilten Streckenabschnitten die Dispositionsstationen.

Dieselben konnten jedoch bei dem Mangel und der Unvollkommenheit der Verständigungsmittel ihr Dispositionsrecht nicht voll ausnützen. Ihr Disponieren war schwerfällig und genügte demnach nicht zum Ausgleich von Unregelmäßigkeiten, welche während der Fahrt der Züge auf der Strecke entstanden waren. Der Gang der Züge entglitt ihrer Aufsicht und war von den Dispositionen der Fahrdienstleiter der Mittelstationen, welche die Tragweite ihrer Dispositionen für die ganze Strecke aus denselben Gründen nicht beurteilen konnten, abhängig. Die von der Direktion von Fall zu Fall erteilten Anregungen langten aber regelmäßig zu spät ein. Es war daher niemand da, der sofort und richtig, insbesondere aber zur Zeit eines erhöhten Verkehrs und in den Fällen von Störungen nach der Gesamtlage entscheiden konnte. Es mangelte also am Zusammenwirken. Diese Mängel beseitigt der Dispatcher als Streckendispositionsbeamter. Der Dispatcher ist ein Beamter, welcher über die Gesamtlage auf der Strecke und die Verkehrsentwicklung am besten unterrichtet ist. Das Selektortelephon ermöglicht ihm alle Angaben über die Zusammenstellung, Belastung, jeweilige Bestimmung und den Gang der Züge zu sammeln. Nach den Meldungen der Stationen über die Ankunft- und Abfahrtszeiten der Züge zeichnet der Dispatcher, und zwar in einem vergrößerten Maßstabe den wirklichen Gang der Züge in ein besonderes Graphikon ein, hebt hier etwaige Verspätungen oder den Vorsprung hervor und hat demzufolge jederzeit eine genaue Übersicht über den Gang der Züge. Dieser beschleunigte Informationsdienst, erforderlichenfalls auch Kontrolldienst, wurde auf vielen Strecken des Auslandes als eine Haupt- und die Dispatcher vollkommen erschöpfende Tätigkeit anerkannt.

Unsere Verwaltung stattete gleich zu Beginn in dem Streben nach Ersparnissen und Vervollkommnung des Verkehrs die Dispatcher mit einer größeren Amtsgewalt aus, machte sie aber auch mehr verantwortlich. Das Einzeichnen der Zugstraßen, welches sich nach außen hin als die Hauptarbeit des Dispatchers zeigt, wird in der weiteren Entwicklung nur zum Behelf, mit dessen Hilfe der Zentralverkehrsbeamte die Übersicht über die Verkehrslage gewinnt, um so den Aufgaben, bei denen er als das entscheidende Organ fungiert, vollkommen gewachsen zu sein. Außer diesen Angaben sind die Stationen verpflichtet dem Dispatcher zu melden: Eine jede schwierige Verkehrslage, ihre Gründe und vorauszusehende Folgen sowie auch die besonderen Begebenheiten, die frühere Beendigung der Zugabfertigung, insbesondere die Möglichkeit oder Notwendigkeit einer früheren Abfertigung, die Vereinbarung sämtlicher Verkehrsdispositionen, damit der Dispatcher über alles unterrichtet ist und die Möglichkeit einer Kontrolle oder einer Entscheidung hat.

Der Dispatcher notiert alle getroffenen Anordnungen in die hierzu bestimmte Rubrik „Anmerkungen“ des Bildfahrplanes und bezeichnet die Zeit, wann dieselben gegeben wurden. Da der Dispatcher die Hörmuschel ununterbrochen am Ohr hat und verpflichtet ist, alle Gespräche mit anzuhören, gewinnt er auch die erforderliche Unterrichtung, so daß er Anregungen der Strecke gleich berücksichtigen und die geplanten Ausführungen mit den anderen Bedürfnissen des Dienstes in Einklang bringen kann. Bei einem großen Andrang obliegt ihnen weiter das Recht, die Güter aufzuhalten oder abzulenken, die Anordnung zu treffen, daß aus dem Rest der aufgelösten Züge in den einzelnen Stationen direkte Züge gebildet werden. Der Dispatcher verfügt im Einvernehmen mit den Dienststellen über etwaigen Austausch der Last, über Zulauf der leeren Wagen (im Einvernehmen mit der Wagendirigierungsstelle) und dergleichen. Ohne Zustimmung des Dispatchers darf kein Zug auf der Strecke aufgelöst werden. Bei außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen kümmert sich der Dispatcher um die Beistellung von Hilfszügen, um die Beistellung von Ersatzlokomotiven sowie das Ersatzpersonal usw.; ihm obliegt auch die etwa notwendige Verständigung der vorgesetzten Beamten der Bahnverwaltung.

Bei einem Untauglichwerden von Lokomotiven hat er sich um den Ersatz zu kümmern.

Im Dezember 1924 wurde auf der Strecke Lieben ob. Bf. (Libeň horní nádr.)—Kolín der Fahrplan bei 107 Zügen geändert und zusammen an 147 Zugstunden erspart; auf einen Zug entfallen höchstens 244 Minuten. Im selben Monat des Jahres 1925, auf der bereits verlängerten Strecke, wurden 165 Züge geändert, 225 Stunden erspart, höchstens 330 Minuten für den Zug. Hierbei sind im Fahrplan für 1925/26 auf Grund der mit dem Dispatching gemachten Erfahrungen die regelmäßigen Aufenthalte der Güterzüge in den Mittelstationen der zuerst dispatchisierten Strecke Prag (Praha)—Kolín bedeutend gekürzt worden.

Nicht minder interessant sind die Erfolge, welche mit dem Dispatching in dem Bezirke der Brünnerzentrale auf der eingleisigen Strecke von Brünn nach Lundenburg (Břeclav) erzielt worden sind. Vor Einführung des Dispatchings, während des starken Herbstverkehres, geschah es oft, daß der Fahrdienstleiter nicht in der Lage war, eine Kreuzung rechtzeitig zu verlegen, so daß die Schnellzüge 15 bis 20 Minuten und noch länger warten mußten, bis die Kreuzung vereinbart worden war. Sehr oft wurde auch die Kreuzung von Station zu Station verlegt; hierdurch mußten die internationalen Schnellzüge auf einer 60 km langen Strecke oft drei- bis viermal in den Mittelstationen angehalten werden, um sie von der neu vereinbarten Kreuzung verständigen zu können. Nach Einführung des Dispatchings auf der eingleisigen Strecke Brünn—Lundenburg (Brno—Břeclav) wurden diese Übelstände vollständig beseitigt. Nicht einmal bei großen, durch strenge Fröste verursachten Verspätungen der Schnellzüge ist es im Dezember vorigen Jahres vorgekommen, daß einer der Schnellzüge aus den vorher angedeuteten Gründen in einer Mittelstation angehalten worden wäre.

Das Dispatchingsystem vervollkommnet und beschleunigt den wichtigen Dienstzweig des Verkehrsdienstes — den Informationsdienst. Gleichwohl erleichtert und vervollkommnet er die Kontrolle des Verkehrsdienstes.

Die durch den Dispatcher graphisch dargestellte wirkliche Entwicklung des Verkehres bildet für die Verkehrskontrolle einen Behelf, welcher nicht nur die Beurteilung der Verkehrslage in einer jeden Station, sondern auch die gegenseitige Feststellung der Leistung der Fahrdienstleiter, der Zugmannschaft und des Dispatchers ermöglicht.

Das Dispatchingsystem ist ein Erziehungsmittel.

Das Bewußtsein der Bediensteten des Verkehrsdienstes, daß eine unrichtige oder nachlässige Leistung durch den Dispatcher sofort festgestellt werden wird, bildet den Ansporn zu einer größeren Umsicht und Genauigkeit.

Das System vereinfacht die Verwaltung der Verkehrsangelegenheiten.

Auf Grund seiner Unterrichtung, die er sich bei den Dienststellen und der Direktion in kürzester Frist beschaffen kann oder aus eigener Erfahrung schöpft, ist der Dispatcher in der Lage, in Angelegenheiten, welche nicht in seine Zuständigkeit fallen, Rat zu erteilen. Bei erschwerter Verkehrslage verhindert er als Vermittler zwischen der Direktion und dem Außendienst durch Weisung und Anordnung ungünstige, aus verspätetem Eingreifen etwa entstehende Folgen. In der Eigenschaft eines Streckendispositionsbeamten wird der Distpatcher zu einem neuen Faktor im Verkehrsdienst neben dem Stationsdienst, den er organisatorisch zu ergänzen pflegt.

Das Dispatchingsystem ermöglicht eine intensive und rationelle Bewirtschaftung im Eisenbahnbetriebe.

Es ist maßgebend für die Entwicklung des Güterzugsverkehres entsprechend dem tatsächlichen Bedarf und beschleunigt die Beförderung. Es paßt den Verkehr den Anforderungen des Handels und der Industrie an und ist somit auch ein Hilfsmittel gegen den Wettbewerb des Automobils. Es ermöglicht durch einen raschen Umlauf der Verkehrsmittel einen regeren Betrieb. Durch diese Maßnahmen erzielt man Betriebs-, Verkehrs- und Investitionsersparnisse. Die große Leistungsfähigkeit der technischen Einrichtung ermöglicht eine bessere Ausnützung der Arbeitszeit, die Zentralisierung der Leistungen auf eine kleinere Anzahl der Bediensteten und bildet die Unterlage von Ersparnissen hinsichtlich der Personalausgaben.

Das Dispatchingsystem ermöglicht eine Reihe weiterer Vorteile im Eisenbahnbetriebe und zwar: a) durch die Leistungsfähigkeit seiner technischen Einrichtung, b) durch den vollkommenen und raschen Informationsdienst, c) durch die Tätigkeit der Dispatcher und Mitwirkung von anderen, dem ausführenden Betriebsdienste angehörenden Bediensteten.

Die Leistungsfähigkeit der technischen Einrichtungen hatte auf allen Linien zur Folge, daß die gesamte Betriebsverständigung auf das Selektortelephon übergeführt werden konnte. Der Telegraphendienst wurde auf Telegramme des Wagendienstes, auf eine geringe Anzahl von Telegrammen des Verkehrsdienstes und auf Privattelegramme beschränkt. Die Anzahl der Telegraphisten wurde der tatsächlichen Leistung angepaßt. Der Informations- und Dispositionsdienst wurde zweckmäßig auf eine geringere Anzahl von Personen, soweit es möglich war auf eine einzige Person, das ist der Fahrdienstleiter, vereinigt. Auf diese Art wurden Ersparnisse erzielt:

1. im Telegraphisten-Personal,
2. in den sachlichen Ausgaben (Telegraphenfarbe, Streifen und Protokolle).

Auf den dispatchisierten Strecken, welche schon vorher hinsichtlich des Verkehres sehr in Anspruch genommen worden waren, machte sich vor der Einführung des Dispatchings der Mangel an Telegraphenleitungen fühlbar.

Der beständige Aufstieg des Verkehrs im Laufe der letzten Jahre machte die Frage des Ausbaues von neuen Telegraphenleitungen und natürlicherweise auch gleichzeitig die Frage der Vermehrung der Telegraphenkri insbesondere notwendig. In dem Selektortelephon wu ein modernes Verständigungsmittel, welches die Ersp nisse im Stande der Telegraphisten ermöglichte und hier vollkommen entspricht, gewonnen.

3. Das Selektortelephon, als ein Verständigungsmit ermöglicht eine rasche Information mit Bezug auf die dürfnisse des Verkehrs und des Wagendienstes derart, die aus der augenblicklichen Verkehrslage hervorgehen Initiativanträge der Dispatcher, der Fahrdienstleiter Maschinenmeister, welche auf eine wirtschaftlichere A nützung der Maschinen abzielen, verwirklicht werd konnten. Gleichzeitig werden auch die Leerfahrt gänzlich verhindert und auf ganz unvermeidliche Fä oder auf kleinere Streckenabschnitte eingeschränkt.

4. Ein genauer Informationsdienst erhöht die Sicherh des Verkehres und konnte deshalb gleich vom Anfang die Abfertigung der Züge mit einem unbeschränkten V sprung (Bruch der Trace eines Zuges) eingefü werden.

Die Züge warten in den Stationen die regelmäßige A fahrtszeit nicht ab. Sie werden mit Einverständnis des D patchers und aller in Betracht kommenden Verkehrsdien stellen sofort nach der beendeten Behandlung weiterg sandt und erreichen früher die Endstationen. Neben d Ersparnissen zu 1 bis 4 bietet der Dispatching noch vie andere Vorteile und Möglichkeiten einer gründlichen Wi schaftsführung. Die betreffende Vervollständigung und B wertung würde jedoch einen bedeutenden administrativ Apparat erfordern und möchte die Dispatcher von ihr eigenen Tätigkeit ablenken.

5. Im Wagendienst wurde eine zweckmäßige Wage verteilung und Deckung des Bedarfes in Bergwerken, ei beschleunigte Erledigung von dringenden Bestellungen u Entscheidungen für die Benützung von Wagen, schließli auch eine zweckentsprechende Aufstellung von überzä ligen Wagen und ähnliches erzielt.

Der Eingang in den Prager Bahnhöfen, in den Häf und Umladestellen wurde dem Bedarf und dem verfügbar freien Raum angepaßt.

Während des starken Herbstverkehrs erleichterte d Dispatcher die Lage durch die rasche Abfertigung d Bruttolast mit außergewöhnlichen, aus den Mittelstatione eingeleiteten Zügen, regelte den Einlauf der Frachten i die Rangierstationen und in Stationen mit schwierige Verhältnissen dadurch, daß er die ungeeigneten Frachte auf der Strecke aufhielt oder ablenkte usw.

Neben finanziellen Ersparnissen, welche den unstrei baren Erfolg des Dispatching-Systems bilden, erscheint e notwendig, auch auf die moralischen Erfolge dieses Sy stemes, hinzuweisen. Ein praktischer und charaktervoll Dispatcher, der individuelle Fähigkeiten besitzt und eine Scharfsinn hat, ist nicht nur ein Berater und Kontrollorga der Verkehrsbeamten, sondern er wird auch zum Erziehe in den dienstlichen Angelegenheiten. Sein direktes Ein schreiten bei allen Gesprächsführungen verhindert persön liche Reibereien und erreicht gegenseitig Zuvorkommen heit sowie Einstimmigkeit in den Ansichten für ein ein heitliches Ziel, welches die Verkehrsleistung und die glatt und wirtschaftliche Entwicklung des Güterzugsverkehre erheischt.

Einige Zahlen, die die Ersparnisse be treffen, dürften von Interesse sein.

Bei der Berechnung der Rentabilität wurde das Jahreseinkommen eines Telegraphisten zu 12 000 Kč und der Jahresdurchschnitt der Bezüge eines Dispatchers mit 25 000 Kč als Grundlage genommen.

Als Ersparnis wurde ferner der raschere Wagenumlauf in Betracht gezogen, wobei die in den Übergangs-

In die Berechnung der Rentabilität wurde auch die an der Anzahl der Maschinen erzielte Ersparnis einbezogen.

Bei dem überaus günstigen finanziellen Ergebnis wurde die bessere Ausnützung der Züge hinsichtlich der Last und des rascheren Bruttoumlaufes nicht berücksichtigt. Es ist hervorzuheben, daß das günstige Resultat auf

Die übersichtliche Darstellung der im Jahre 1927 in den einzelnen Streckenabschnitten erzielten Ersparnisse.

Die Strecke:	Prag — Pardubitz (Praha — Pardubice)	Pardubitz — Böhm. Trübau (Pardubice — Česká Třebová)	Böhm. Trübau — Brünn (Česká Třebová) — Brno)	Außig — Brüx Ústí n. Labem — Most)	Zusammen
Baukosten	817 033 Kč (am 1. 1. 1927)	392 531 Kč	600 102 Kč	456 138 Kč	2 255 804 Kč
Länge des Streckenabschnittes	104,7 km	59,2 km	90 km	43,8 km	297,7 km
In Betrieb seit	1. 12. 1925	15. 3. 1927	15. 4. 1927	15. 4. 1927.	—
Ersparnisse:					
1. Die Anzahl der Telegraphisten wurde im Laufe verschiedener Zeit herabgesetzt um	30 Kräfte	19 Kräfte	16 Kräfte	18 Kräfte	—
	266 000 Kč	143 000 Kč	136 000 Kč	117 000 Kč	—
2. Streifen, Farbe und Protokolle	8 434 Kč	5 390 Kč	2 025 Kč	3 355 Kč	—
3. An Lokomotiv-Leerfahrten wurden erspart	34 831 km	38 752 km	18 190 km	25 975 km	—
1 km = 3,70 Kč	127 209 Kč	143 382 Kč	67 266 Kč	96 107 Kč	—
4. Die Kürzung der Aufenthalte der Mittelstationen und das frühere Eintreffen in die Endstationen	2 124 Std.	1 835 Std.	1 953 Std.	3 367 Std.	—
Es wurden erspart	67 176 Kč	58 022 Kč	61 753 Kč	106 464 Kč	—
1 Stunde = 31,62 Kč					
5. An dem rascheren Wagenumlauf im Laufe von 100 Tagen	—	6 809 Kč	5 924 Kč	10 368 Kč	—
6. An der Anzahl der Lokomotiven	2	1	2	1	—
	120 000 Kč	60 000 Kč	120 000 Kč	60 000 Kč	360 000 Kč
Summe der Ersparnisse	588 879 Kč	416 603 Kč	392 968 Kč	393 294 Kč	1 791 744 Kč
Ausgaben	f. 6½ Dispat.	f. 6. Disp.	f. 5 Disp.	f. 6½ Disp.	—
Persönliche	162 500 Kč	118 750 Kč	88 542 Kč	115 082 Kč	—
Sachliche 8% Zinsen, 4% Amortisation, ½% Erhaltung Beleuchtung u. Beheizung, Drucksorten	106 332 Kč	42 465 Kč	56 194 Kč	44 039 Kč	—
Summe der Ausgaben	268 832 Kč	161 215 Kč	144 736 Kč	159 121 Kč	733 904 Kč
Aktiva	320 047 Kč	255 338 Kč	243 232 Kč	234 173 Kč	1 057 840 Kč

stationen (beispielsweise Lieben ob. Bf. [Libeň horní nádr.], Böhm. Trübau [Čes. Třebová]), und zwar nur während der Zeit des stärksten Herbstverkehres (100 Tage) in Rechnung gezogen worden sind. Eine bei den Wagen erzielte Ersparnis schätzen wir zufolge RIV., d. i. 0,80 Goldfre für Tag und Wagen, daher eine Stunde 0,20 Kč.

Eine Stunde des Dampfhaltens einer Lokomotive auf der Strecke macht bei voller Belastung eines Güterzuges nur an sachlichen Ausgaben 31,62 Kč aus.

Die Ausgaben des Zugförderungsdienstes betragen für ein leeres Maschinenkilometer: persönliche 3,47, sachliche 3,70, d. i. insgesamt 7,17 Kč; bei der Berechnung der Rentabilität des Dispatchings sind bloß die sachlichen Ausgaben, d. i. 3,70 Kč, als Ersparnisse in Erwägung gezogen worden.

Strecken mit einem starken Güterzugsverkehre, deren Tendenz beständig wächst, erzielt worden ist:

Auf der Strecke Prag—Böhm. Trübau (Praha—Česká Třebová) wurden befördert:

im Jahre 1923	886 015 300	Bruttotonnenkilometer
„ „ 1925	1 402 747 300	„
„ „ 1926	1 522 436 400	„
„ „ 1927	1 714 700 900	„

Hiernach ist in den Jahren 1923 bis 1927 der Güterzugverkehr auf der Strecke fast um 100 % gewachsen.

Hierzu waren notwendig:

im Jahre 1923	44	Maschinen
„ „ 1925	50	„
„ „ 1926	49	„
„ „ 1927	49	„

Die Zugkraft betrug bei der durchschnittlichen Belastung K III

im Jahre 1923	46 880 t
„ „ 1927	54 170 t

Es hat sich demnach die Zugkraft im Jahre 1927 gegenüber jener im Jahre 1923 nur um 15 % erhöht, währenddessen die Bruttotonnenkilometerleistung eine Erhöhung fast um 100 % erfahren hat.

Schätzungsweise kann man mit Sicherheit annehmen, daß auf 50-km-Strecke je 1 Lokomotive erspart wird. Rechnet man 1 Lokomotive je Jahr nur mit 60 000 Kč, so ergibt sich bei 300-km-Strecke eine Ersparnis von 6 Lokomotiven, d. i. 360 000 Kč je Jahr.

Rentabilität des Dispatchingsystems gerechnet für 1-km-Strecke.

Baukosten:

a) Leitung	5 000 Kč
b) Einrichtung	2 000 „
Im ganzen	7 000 Kč

Ersparnisse:

1. An Telegraphisten	3 320 Kč
2. „ Streifen, Farbe, Protokolle	50 „
3. „ Lokomotivleerfahrten	900 „
4. durch Vorsprung (Trassenberechnung)	900 „
Zu übertragen:	5 170 Kč
Übertrag:	5 170 K
5. an Wagenumlauf nur bei 100 Tagen im Herbstverkehr	70 „
6. an Lokomotiven	1 200 „
Im ganzen	6 440 K

Ausgaben:

1. Persönliche	2 000 K
2. Sächliche, 8 % Zinsen, 4 % Amortisation, ½ % Erhaltung	940 „
Im ganzen	2 940 K
Reingewinn	3 500 K

Hieraus ist zu ersehen, daß die Baukosten durch den Reingewinn innerhalb zwei Jahren bezahlt sind.

Das Dispatchingsystem garantiert mit seinen unleugbaren Vorzügen die hohe Verzinsung des angelegten Kapitals.

Außer in Amerika und den Ländern des britischen Imperiums ist das Dispatchingsystem auch auf Norwegischen und Schwedischen Staatsbahnstrecken, auf den Belgischen Staatsbahnen sowie auch auf wichtigen Strecken einiger größerer französischer Eisenbahngesellschaften eingeführt; versuchsweise gelangt es auch in Spanien und Italien zur Einführung. Das Ausland ist dahe auch zu der Überzeugung gekommen, daß es angezeigt wäre, die veraltete Richtung zu verlassen und neue Wege im Eisenbahnbetriebe schon im Interesse der Wirtschaftlichkeit und zum Vorteil der Unternehmung und des Publikums zu schaffen.

Sind die Leiter der Dienststellen (Stationen, Bahnmeistereien usw.) verfassungsmäßig berufene Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft? [1])

Ein auf Seite 1033 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung abgedrucktes Urteil des RG. vom 5. Juli 1928 bejaht diese Frage für den sächsischen Stationsvorsteher, nachdem kurz vorher das OLG. Stuttgart (Urteil vom 20. April 1928, Juristische Wochenschrift 1928, S. 1756, Nr. 6) denselben Standpunkt hinsichtlich des württembergischen Stationsvorstehers eingenommen hatte.

Die Entscheidung der aufgeworfenen Frage hat für die Behandlung von Haftpflichtansprüchen außerordentlich große, vielfach sogar ausschlaggebende Bedeutung, weil bei Anerkennung der Vertretereigenschaft im Sinne der §§ 30, 31 und 89 BGB. die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Versehen jener Beamten ohne weiteres einzustehen hat, während ihr andernfalls der Entlastungsbeweis (§ 831 Abs. 1, Satz 2 BGB.) freisteht, der in der Regel erbracht werden kann und zur Abweisung der auf unerlaubte Handlung gestützten Ansprüche, insbesondere für Schmerzensgeld, führen muß.

Das RG. vertritt seit vielen Jahren die Meinung, daß als Vertreter im Sinne der §§ 30, 31 und 89 BGB. nur derjenige behandelt werden kann, der zur rechtsgeschäftlichen Vertretung der betreffenden juristischen Person kraft ihrer Satzung bzw. kraft der Verwaltungsorganisation berufen ist (vgl. Urteil vom 12. Oktober 1910, RGZ. Bd. 74, S. 256; Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB., 6. Aufl., Bd. 1, S. 94), und es hatte bisher ständig dahin entschieden, daß mangels der angegebenen Voraussetzung die Vorsteher von Stationen oder Bahnmeistereien keine verfassungsmäßigen Vertreter, sondern lediglich zu bestimmten Verrichtungen bestellte Hilfspersonen nach § 831 BGB. seien. Dies wurde anerkannt

1. für den Stationsvorsteher
   a) in Preußen:
      RG. vom 5. Oktober 1903 (JW. 1903, Beil. 1[illegible] Nr. 260, S. 117); RG. vom 13. März 1911 (JW 1911, S. 450); RG. vom 22. Oktober 1918 (Ege Entsch. Bd. 37, S. 86);
   b) in Bayern:
      RG. vom 21. September 1905 (Eger Entsch Bd. 22, S. 274); OLG. München, ohne Datu Zeitung des Vereins DEV. 1906, S. 873);
   c) in Sachsen:
      RG. vom 24. Mai 1917 (Eger Entsch. Bd. 3[illegible] S. 96);
2. für den Bahnmeister
   a) in Preußen:
      RG. vom 15. Januar 1903 (RGZ. Bd. 5[illegible] S. 276); RG. vom 29. Juni 1903 (RGZ. Bd. 5[illegible] S. 229); RG. vom 13. März 1911 (JW. 191[illegible] S. 450);
   b) in Bayern:
      LG. Bamberg vom 8. Juni 1917 (Zeitung de Vereins DEV. 1917, S. 743).

Nunmehr kommt jedoch das RG. für die Dienststellenleiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu einem anderen Ergebnis, indem es den Schwerpunkt darauf legt, daß — im Gegensatz zu den früheren Organisationsbestimmungen — nach Nr. 20 e und 22 der „Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" jene Beamten innerhalb ihrer Zuständigkeit „zur außergerichtlichen Vertretung der Gesellschaft" befugt seien. Damit wird dieser Bestimmung eine Bedeutung beigelegt, die ihr meines Erachtens nicht zukommt und sicherlich nicht zugedacht war. Es sollte damit doch wohl nur zum Ausdruck gebracht

[1]) Wir geben den nachfolgenden Ausführungen gern Raum, bemerken jedoch, daß es sich hier um eine persönliche Auffassung des Verfassers handelt.

Die Schriftleitung.

werden, daß in mehr oder weniger untergeordneten, mit der reinen Beförderungstätigkeit nicht verknüpften Verwaltungsangelegenheiten, deren Umfang sich nach der Rangklasse der einzelnen Dienststelle richtet, deren Leiter rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht zukommen kann, aber immer nur in den einzelnen, jeweils besonders zu bestimmenden Angelegenheiten, nicht aber im vollen Umfang des örtlichen und sachlichen Wirkungskreises. Nur soweit der Dienststellenleiter zum Abschluß bestimmt bezeichneter Rechtsgeschäfte ermächtigt ist, kommt ihm Vertretereigenschaft zu; bei Erledigung seiner sonstigen Dienstaufgaben bleibt er nach wie vor eine zu Verrichtungen bestellte Hilfsperson nach § 831 BGB. Solche Verrichtungen können übrigens, wie auch das RG. anerkannt hat (vgl. RGZ Bd. 53, S. 280), sogar „den Charakter rechtsgeschäftlicher Vertretung tragen". Daraus allein, daß ein Beamter einzelne Rechtsgeschäfte abschließen darf, läßt sich nicht folgern, daß er nun im vollen Umfang auch seiner sonstigen, weit überwiegenden Dienstobliegenheiten ein verfassungsmäßiger Vertreter, ein „Willensorgan" der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sein soll. Bei Beurteilung unserer Frage muß deshalb auf Sinn und Absicht, nicht auf den bloßen Wortlaut der Geschäftsordnung eingegangen werden; daß letztere aber beabsichtigte, über den bisherigen Rechtszustand hinaus ohne jeden Anlaß über 15 000[2]) weitere Willensorgane im vollen Umfang ihres Geschäftskreises zu schaffen, glaube ich nicht.

Die Aufgaben und Befugnisse der Dienststellenleiter haben sich seit Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im allgemeinen nicht geändert, zumal in der Hauptsache noch die früheren Länderbestimmungen gelten. Schon immer war die Pflicht, Vorplätze, An- und Abfahrten und dergleichen rein und gefahrlos zu halten, Sache der Station oder der Bahnmeisterei, und zwar nicht etwa nur infolge Auftrags des vorgesetzten Amtes, sondern ausdrücklich in den einschlägigen Geschäftsanweisungen und Dienstvorschriften allgemein vorgesehen. Wenn dem Stationsvorsteher auch die Pflicht der Überwachung obliegt, so hat er doch auf diesem Gebiet keinerlei rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht. In dieser Hinsicht hat sich an der bisherigen Sach- und Rechtslage durch die Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nichts geändert, und es ist deshalb schwer verständlich, wieso das RG., lediglich auf den Wortlaut der Geschäftsordnung fußend, nunmehr zu einer seiner bisherigen Stellungnahme vollständig widerprechenden Entscheidung kommen konnte.

[2]) Vgl. Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl., S. 43.

Dr. Neumann.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Die Ständige Tarifkommission hielt am 13., 14. und 15. November 1928 in Stuttgart ihre 153. Sitzung ab. Es werden die nachstehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur Durchführung empfohlen. Bindende Kraft erhalten die Beschlüsse jedoch erst, wenn von den maßgenden Stellen kein Widerspruch erhoben wird. Infolgedessen kann ein Zeitpunkt für die Durchführung der Beschlüsse in den Tarifen nicht angegeben werden, jedoch sollen die Beschlüsse zu den Punkten 20c und 48 beschleunigt durchgeführt werden.

A. Allgemeines.

Den von den Wirtschaftskreisen vorgebrachten Wünschen auf beschleunigte Durchführung der von der Ständigen Tarifkommission beschlossenen Tarifmaßnahmen soll durch Änderung der Satzung der Ständigen Tarifkommission Rechnung getragen werden.

B. Güterverkehr.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A.

1. Der Antrag, bei verschiedenen Gütern der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A. das Verbot der Annahme als Eilstückgut oder beschleunigtes Eilstückgut aufzuheben, wurde zwecks weiterer Prüfung vertagt.
2. Verpackungsvorschriften für Zelluloid usw.
Es wurde beschlossen, die Ziffer 36 der Anlage II zum Teil I A wie folgt zu ändern:

Güter	Vorschriften
Rohzelluloid, Zelluloidwaren, Filmstoff und Filme aus Zelluloid, Zelluloid- und Zelluloidfilmabfälle.	1. werden als Stückgut nur in folgender Verpackung befördert: a) Zelluloid-Platten und -Blätter sind in feste Holzkisten zu verpacken oder sind zunächst zweimal in besonders starkes zähes Packpapier nach Art des Kraftpapiers einzuwickeln und die Papierpackungen dann zwischen zwei Bretterrahmen zu legen, die mittels Bandeisen fest zusammengepreßt werden und mit den Bretter-Enden die innere Papierpackung zu ihrem Schutz genügend überragen. b) Zelluloid-Röhren und -Stangen sind in feste Holzkisten zu verpacken oder zunächst in starkes zähes Packpapier nach Art des Kraftpapiers einzuwickeln. Bei einfacher Papierumhüllung sind die Packungen in dichte Sackleinwand (bei Frachtstücken mit Röhren von mehr als 40 kg und mit Stangen von mehr als 50 kg in doppelteSackleinewand) oder in festes Jutegewebe nach Art der Säcke für Kapwolle einzunähen. Die Sackleinewandumhüllungen müssen an beiden Enden zu Kröpfen zusammengebunden oder mit festen Handhaben versehen sein. Alle Nähte sind haltbar und dicht herzustellen. Bei doppelter Papierumhüllung genügt es, die Packungen mit Verschlägen aus zwei kräftigen Stirn- und mindestens vier darauf genagelten Längsbrettern zu umgeben. c) Zelluloidwaren, Filmstoff und Filme sind in feste Holzkisten oder starke Pappschachteln zu verpacken. d) Zelluloid- und Filmabfälle sind in feste

Güter	Vorschriften
	dichte Kisten, Kübel, Fässer oder in feste dichte Säcke aus starkem Rohleinen oder aus Jutegewebe nach Art der Säcke für Kapwolle zu verpacken. Für Frachtstücke über 40 kg in Säcken sind doppelte Jutesäcke dieser Art zu verwenden. Die Rohleinensäcke sind an beiden Enden mit Handhaben zu versehen. Alle Nähte sind haltbar und dicht herzustellen. Das Gewicht eines Versandstückes darf betragen: bei der unter b) angegebenen Verpackung in doppeltem Packpapier und Brettern oder in einfachem Packpapier und einfacher Umhüllung aus Sackleinewand für Röhren bis zu 40 kg, für Stangen bis zu 50 kg, bei doppelter Umhüllung aus Sackleinewand oder bei Umhüllung aus Jutegewebe für Röhren bis zu 60 kg, für Stangen bis zu 100 kg; bei der unter d) für Zelluloid- und Filmabfälle angegebenen Verpackung in einfachen Säcken bis zu 40 kg, in doppelten Jutesäcken bis zu 80 kg. In Kisten mit ordnungsmäßig verpackten Filmstoffen oder Filmen aus Zelluloid dürfen kleine Mengen von technischen Hilfsmitteln für den Filmbetrieb, wie Klebemittel, Filmfarben beigepackt werden, wenn diese Stoffe für sich ordnungsmäßig verpackt und in der festen Holzkiste oder in der starken Pappschachtel für den Filmstoff und die Filme sicher gegen Beschädigung untergebracht sind. 2. werden als Wagenladungen nur in bedeckten Wagen befördert; die Luftklappen dieser Wagen sind zu schließen. 3. dürfen nicht in die Nähe von Heizröhren oder Heizleitungen oder brennenden Öfen gebracht werden.

b) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.

3. Es wurde beschlossen, in einer Erläuterung zu § 54 (1) b der Allgemeinen Tarifvorschriften festzulegen, daß ein- und mehrbödige Wagen, bei denen die für den Versand eines Gutes verwendeten Behälter, wie Korbflaschen, Ballons und dergl. weder die Stelle des Wagenkastens vertreten noch mit dem Wagenboden im Sinne des § 54 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften verbunden sind, zu den sonstigen Privatwagen zählen.

4. Die Vergünstigung der frachtfreien Beigabe von Wärme- und Kälteschutzmitteln soll ausgedehnt werden auf frisch geschlachtete Tiere (Vieh, Geflügel), Wildbret, Butter, Eier, Kokosbutter (gereinigtes Kokosnußfett), Margarine, Milch, frische Speisezwiebeln, frische Südfrüchte und Traubenwein, auch Schaumwein bei Aufgabe in Wagenladungen. Es wurde beschlossen, den Absätzen (1 bis 3) des § 62 der Allgemeinen Tarifvorschriften folgende Fassung zu geben.

„(1) Bei Aufgabe von frischen Fischen, frischem Fleisch, frisch geschlachteten Tieren (Vieh, Geflügel), Wildbret, sämtlich auch gefroren, sowie von Bier, Butter, Eiern, Eis, frischen Gurken, frischen Kartoffeln, Kokosbutter (gereinigtes Kokosnußfett), frischem Kohl, Margarine, Milch, wie in Ziffer 10 der Klasse IIe genannt, Mineralwasser, frischem Obst, frischen Rüben, frischen Speisezwiebeln, frischen Südfrüchten und Traubenwein auch, Schaumwein in Wagenladungen werden die gegen den Einfluß der Wärme oder Kälte beigegebenen Schutzmittel, wie Eis, Eisbehälter, Heu, Stroh, Strohmatten, Torfmull, Dünger, Decken, Filztafeln, Tuchumhüllungen, Heizapparate, Heizöfen, mit heißem Wasser gefüllte eiserne Zylinder und dergl. bis zu 5 % des wirklichen Gewichts des zu schützenden Gutes frachtfrei befördert.

Eis- und Eisbehälter werden bei frischem Fleisch, frisch geschlachteten Tieren (Vieh, Geflügel) und Wildbret, sämtlich auch gefroren, bis zu 10 %, bei frischen und gefrorenen Fischen bis zu 20 % des wirklichen Gewichts des zu schützenden Gutes und bei Bier in Höhe der zum Schutze der Sendung während der Beförderung erforderlichen Menge frachtfrei befördert.

(2) Für Stückgut, das vom Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst verladen ist, werden die Vergünstigungen des Absatzes (1) auch gewährt

bei frischem Fleisch, frisch geschlachteten Tieren (Vieh, Geflügel) und Wildbret, sämtlich auch gefroren, im Gewicht von mindestens 2000 kg,

bei frischen und gefrorenen Fischen und Bier im Gewicht von mindestens 2500 kg,

für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung oder bei Frachtzahlung für diese Gewichte.

Bei Beförderung in Privatwagen ist der Frachtberechnung zu den Stückgutsätzen ein Mindestgewicht von 3000 kg zugrunde zu legen (§ 54 [6]).

(3) Im übrigen gelten für die unter Absatz (1) und (2) fallenden Schutzmittel die Bestimmungen des § 61 wie für Ladegeräte."

Ferner wurde beschlossen, dem Absatz (4) folgende geänderte Fassung zu geben:

(4) Die Tragfähigkeit der Wagen darf durch das Gewicht dieser Wärme- oder Kälteschutzmittel nicht überschritten werden. Der Absender hat im Frachtbrief in der Spalte „Inhalt" die Schutzmittel mit dem Zusatz „Zum Schutze der Sendung" zu bezeichnen und in der Spalte „Wirkliches Rohgewicht" ihr Gewicht, bei Angabe des Gewichts des zu schützenden Gutes getrennt von diesem, anzugeben; andernfalls wird der Frachtberechnung das Rohgewicht der Sendung einschließlich der beigeladenen Schutzmittel zugrunde gelegt. Übersteigt das Gewicht der Schutzmittel die nach Absatz (1 und 2) frachtfrei zu befördernde Menge, so wird die Fracht — abweichend von den §§ 3, 8 und 14 — für das Mehrgewicht nach den gleichen Bestimmungen und zu dem gleichen Frachtsatz berechnet wie für das zu schützende Gut, im Falle der Zusammenladung verschieden tarifierter Güter zum Frachtsatz des höchsttarifierten schutzbedürftigen Gutes.

Als neuer Absatz 6 soll angefügt werden:

(6) Ist das wirkliche Gewicht des zu schützenden Gutes niedriger als das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Mindestgewicht, so wird der frachtpflichtige Teil des Gewichts der Schutzmittel auf dieses Mindestgewicht angerechnet.

5. Zur Behebung der aufgetretenen Zweifel darüber, welche Arten von Kinderspielfahrzeugen unter Ziffer 4b des Sperrigkeitsverzeichnisses fallen, wurde beschlossen, die genannte Ziffer wie folgt zu fassen:

„Kinderspielfahrzeuge, ausgenommen zusammengelegte oder zerlegte, folgende: Dreiräder, Puppenwagen und Zimmerräder aus Holz (Bubiräder)."

6. Die bisher nur den Fässern und Bottichen aus Buchenholz gewährte Vergünstigung der Verladung in großräumigen gedeckten Wagen (lfd. Nr. 12a des Verzeichnisses II) soll auf alle Bottiche und Fässer ohne Unterschied der Holzart ausgedehnt werden. Es wurde demgemäß beschlossen, in der Ziffer 12a des Verzeichnisses II die Worte „aus Buchenholz" zu streichen.

7. Die Anträge auf Aufnahme von
   a) Maisabfällen in Flockenform, die bei der Stärkebereitung gewonnen werden,
   b) Ziegeltrockenrahmen
   in das Verzeichnis II (großräumige gedeckte Wagen) wurden abgelehnt.

8. In das Verzeichnis V — Verzeichnis der zur Beförderung in Privatwagen zugelassenen Güter — soll als Ziffer 2a „Benzoylchlorid" aufgenommen werden.

9. Die Versetzung von Rauchpulver für Windrichtungsanzeiger auf Flugplätzen in die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

10. Zur Behebung von Zweifeln bei der Frachtberechnung für Stärkewaren wurde beschlossen, in der Ziffer 93 (Stärkewaren) der ermäßigten Stückgutklasse das Wort „Kartoffelmehl" zu ersetzen durch „Kartoffelstärkemehl (Kartoffelmehl)" und in der Tarifstelle „Stärke" der Klasse C statt „Kartoffelmehl" zu setzen „Stärkemehl".

11. Der noch unerledigte Antrag auf Aufnahme von Innereien (Eingeweiden usw. von geschlachteten Tieren) in die ermäßigte Eilgutklasse soll vorläufig nicht weiter verfolgt werden, weil ein allgemeiner Antrag auf Aufnahme von frischem Fleisch usw. in die ermäßigte Eilgutklasse von den Interessenverbänden eingebracht worden ist.

12. Es wurde beschlossen, „Krabbenfleisch in Gallert (Gelee) oder Mayonnaise" in das Warenverzeichnis der ermäßigten Eilgutklasse und in die Klasse B der Tarifstelle „Krabben" aufzunehmen. Die eilgutmäßige Beförderung findet jedoch nur in der Zeit vom 1. April bis 30. September statt.

13. Der Antrag auf Versetzung von Asbestzementsteinen, Asbestzementplatten und Asbestzementschiefer aus Klasse D in Klasse E wurde abgelehnt.

14. Es wurde beschlossen,
   a) die Tarifstelle „Antimonmetall" der Klasse C wie folgt zu fassen:
      „Antimon, gegossen in Blöcken, Stangen, Mulden oder Platten, auch gereinigt",
   b) der Tarifstelle „Antimon, roh" der Klasse D folgende Fassung zu geben:
      „Antimonsulfid (antimonium crudum, Schwefelantimon).
      Anmerkung: Hierunter fällt das durch Ausseigern aus Antimonerzen gewonnene Antimonsulfid und das Antimonerz mit mehr als 90 % Schwefelantimongehalt.
   c) die Anmerkungen zur Tarifstelle „Erze" der Klasse G zu streichen und durch folgende zu ersetzen:
      „Antimonerz mit mehr als 90 % Schwefelantimongehalt fällt unter die Stelle „Antimonsulfid" der Klasse D.
      Braunstein, verpackt, fällt unter diese Stelle der Klasse F.
      Eisenschwamm fällt unter die Ziffer 7a der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse F.
      Kryolith, natürlicher, und Monazitsand fallen unter diese Stellen der Klasse C."

15. Es wurde beschlossen, „rotes Arsenik, auch gemahlen" in die Tarifstelle „Arsenmehl usw." der Klasse B aufzunehmen und die Tarifstelle wie folgt zu fassen:
   „Arsenmehl; Arsenikglas; rotes Arsenik, auch gemahlen."

16. Es wurde beschlossen, die beiden Tarifstellen „Betonwaren" und „Eisenbetonwaren" zusammenzulegen und die gemeinsamen Tarifstellen wie folgt zu fassen:

„Klasse C:

Betonwaren, auch bewehrt (Eisenbetonwaren), in Verbindung mit anderen Stoffen, folgende:

Bottiche, mit Steingutplatten ausgelegt (Färbekufen), auch mit Holzleisten versehen.

Klasse D:

Betonwaren, auch Terrazzo- und Mosaikwaren, sämtlich auch bewehrt (Eisenbetonwaren),

a) die in der Klasse F genannten, ganz oder teilweise poliert,
b) sonst nicht genannte, auch ganz oder teilweise poliert.

Klasse E:

Betonwaren,
Betonwaren, auch bewehrt (Eisenbetonwaren) mit Farbüberzug, folgende:
Wandplatten, Werkstücke.

Klasse F:

Betonwaren, auch Terrazzo- und Mosaikwaren, sämtlich auch bewehrt (Eisenbetonwaren), auch mit Asphalt, Teer oder sonstigen bituminösen Stoffen überzogen, auch in der Masse ganz oder teilweise gefärbt, folgende:

1. Steine, Werksteine und Werkstücke, soweit nicht in Ziffer 2—8 genannt;
2. Fliesen und Platten;
3. Stufen, auch mit Vorstoß- oder Gleitschutzschienen;
   Zu Ziffer 1—3:
   weder ganz noch teilweise poliert;
4. Dachsteine, auch mit Farbüberzug;
5. Balken, Träger, Dielen, Fenster- und Türstürze, Eisenbahnschwellen, Gewächshaus- (Treibhaus-) teile;
6. Masten und Säulen, einschl. der zu ihrer Aufstellung und Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen Teile aus Beton und Eisenbeton; Pfähle, Pfosten, Zaunsäulen, Masten- und Säulenfüße;
7. Rohre und Rohrteile nebst den zugehörigen Verbindungsstücken (Bogen, Knie, Abzweigstücke), Sohlsteine, auch hohl gearbeitet, sämtlich auch mit Einlagen aus Steinzeug; Sinkkasten (Schlammfänge) und andere Abwässerungs- und Entwässerungsgegenstände; Sohlsteinschalen; Seiten- und Scheiteleinlaßstücke; Bord-, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine; Krippen, Tröge, Rinnen; Kabelsteine und -kasten; hohl gearbeitete Steine zu Durchlässen; Schornsteinteile;
8. Asch- und Müllkasten; Bottiche, Behälter.

Anmerkung zu den Klassen D bis F: Eine Verbindung von Betonwaren (Eisenbetonwaren) mit äußerlich sichtbaren Eisenteilen zum Schutze gegen Beschädigung (Kanten-, Ecken-, Spitzenschutz) oder zur Handhabung, Verbindung, Befestigung (eiserne Handgriffe, Ösen, Ringe, Steigeisen, Gewinde, Schrauben, Dollen, Klammern und dergl.) ist zulässig, sofern die Eisenteile nach Menge, Gewicht, Wert und Gebrauchszweck nur nebensächliche Bestandteile bilden.

2. Die Frage der Vergünstigung der Betonwaren im Falle der Ausfuhr durch den hierzu bestellten Ausschuß weiterprüfen zu lassen.

17. In die Tarifstelle „Salze" der Klasse F soll als neue Ziffer 5 aufgenommen werden:
   „5. Bischofit, auch gemahlen."
   In der Erläuterung soll vermerkt werden, daß Bischofit natürlich vorkommendes Chlormagnesium ist.

18. Es wurde beschlossen, „Blockmilch" in die Tarifstelle „Milch usw." der Klasse B einzubeziehen und der Tarifstelle „Milch" folgende Fassung zu geben:
   „Milch, auch Magermilch und Rahm (Sahne), frisch, auch homogenisiert, sauer oder durch Erhitzung haltbar gemacht, Buttermilch, Milchpulver, auch Sahnepulver, Milch, eingedickt, auch gezuckert, auch Blockmilch mit Fettüberzug."
   Ferner soll die Anmerkung zu Ziffer 10 der ermäßigten Eilgutklasse wie folgt gefaßt werden:
   „Milchpulver, auch Sahnepulver, eingedickte Milch und Blockmilch fallen nicht unter die ermäßigte Eilgutklasse."

Tarifierung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren.

19. Die Aufnahme von eisenhaltigen Abfällen aus Schrotlägern oder aus Schrotzerkleinerungsanstalten in die Klasse G wurde abgelehnt.

20. a) Förderwagenbleche, Well- und Dachpfannenbleche, die nach der Anmerkung zu Ziffer 3 der Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl" bisher der Klasse B zugewiesen sind, sollen in die Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl" versetzt werden.
   b) Ferner sollen die bisher unter die Klasse B fallenden sogenannten Hochglanzbleche in die Klasse C aufgenommen und die durch diese Abtarifierungen hinfällig gewordene Anmerkung zu der Ziffer 3 der Klasse C de

Tarifstelle „Eisen und Stahl" gestrichen werden. Die Erläuterungen zu Ziffer 3 der Klasse C und zu Ziffer 2 der Klasse D sollen entsprechend der durch den Wegfall der Anmerkung geschaffenen neuen Tariflage geändert bezw. ergänzt werden.

c) Auch wurde beschlossen, den tarifarischen Unterschied zwischen „warm gewalzten Blechen und Platten" und „kalt gewalzten Blechen und Platten" fallen zu lassen und dementsprechend in der Ziffer 2 „Bleche und Platten usw." der Klasse D der Tarifstelle „Eisen und Stahl" das Wort „warm" vor „gewalzt" zu streichen.

21. Es wurde beschlossen, die verbleiten und mit einem geringwertigen Asphaltlack versehenen Röhrenverbindungs- -befestigungs- und -verankerungsteile in die ermäßigte Stückgutklasse zu versetzen und demgemäß die Ziffer 13 A v) der Gütereinteilung der ermäßigten Stückgutklasse wie folgt zu fassen:

„v) Röhrenverbindungs-, -befestigungs- und -verankerungsteile, sämtlich auch lackiert, verbleit oder verzinkt."

22. „Stiefeleisen" sollen in die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen werden.

23. Es wurde beschlossen, in die Klasse B als neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Röhren, Nutenröhren und Stäbe aus Eisen oder Stahl mit Mantel aus unedlen Metallen, auch vernickelt oder lackiert oder gefärbt."

In einer Erläuterung zu dieser Tarifstelle soll darauf hingewiesen werden, daß unter die Bezeichnung „Röhren" auch „Schlitzröhren" fallen.

24. Die Aufnahme von gebogenem Moniereisen in die Klasse D wurde abgelehnt.

25. Der Antrag, bei eisernen Brauereitanks und Gärbottichen als Rostschutzanstrich auch den Tremonitüberzug anzuerkennen, wurde abgelehnt.

26. Die Versetzung von Weißblechabfällen zur Weiterverarbeitung in die Klasse D wurde abgelehnt.

27. Zur Behebung aufgetretener Zweifel über die Tarifierung „eiserner Teerwagen mit Heizeinrichtung" — (ob als Fahrzeug oder als Eisenware) — wurde die Aufnahme folgender Anmerkung zu den Tarifstellen „Fahrzeuge" beschlossen:

„Als Straßen- (Land-) und Wasserfahrzeuge gelten Geräte, die lediglich der Beförderung von Personen, Tieren oder Sachen zu Lande oder zu Wasser dienen. Nicht zu den Fahrzeugen gehören: Gegenstände, die nur deshalb mit Rädern usw. ausgerüstet sind, um sie leichter an den Ort ihrer Verwendung schaffen zu können, sowie fahrbare Gegenstände, die zur Verrichtung mechanischer Arbeiten während der Fortbewegung oder zur Erhitzung des Beförderungsgutes eingerichtet sind."

Maschinen zur Straßenteerung (Teermaschinen) sollen der Tarifstelle „Dampf- oder Motorstraßenwalzen usw." Klasse F zugerechnet werden. Die fragliche Tarifstelle soll entsprechend ergänzt werden.

28. Der Antrag, „Federwäscheklammern" aus der Klasse B in die Klasse C zu versetzen und in die ermäßigte Stückgutklasse (Kl. II) aufzunehmen, wurde abgelehnt.

29. In die Tarifstelle „Fette und Öle" der Klasse B sollen aufgenommen werden:

„Klauenfett", „Klauenöl", „Preßtalg", „Preßlinge", „Sekunda Jus", „Rohtalg".

Ferner soll in die Ziffer 2 der Tarifstelle „Fette und Öle" folgende Anmerkung zu der Position „Mischungen aus Fetten und Ölen der Ziffer 1" aufgenommen werden:

„Die Fette und Öle, aus denen die Mischungen bestehen, sind im Frachtbrief anzugeben.

30. Verdorbene Margarine, die bisher der Klasse A zugewiesen war, wird der Margarine (Klasse B) tarifarisch gleichgestellt. Die bisherige Erläuterung zu der Tarifstelle „Margarine" soll gestrichen und in der Tarifstelle „Margarine" als Anmerkung hinzugefügt werden:

„Hierunter fällt auch verdorbene Margarine."

31. Es wurde beschlossen, in die Klasse C als neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Gipsbauplatten mit äußerer Eisenbewehrung."

32. Die Anträge auf Versetzung von Industrieöfen in die Klasse C und II sowie von eisernen Herden, Öfen und Kesseln ohne und mit Schamotteauskleidung und von Kachelherden und Kachelöfen in die Stückgutklasse II wurden zwecks weiterer Prüfung vertagt.

33. Es wurde beschlossen, in die Klasse F als neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Kakaoschalenrückstände, verrottet."

34. Der Antrag auf Versetzung von Maniokwurzeln, gebrochen oder gemahlen, in die Klasse F wurde abgelehnt. Dagegen wurde beschlossen, in die Klasse C folgende neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Maniokwurzeln (Kassawawurzeln, Manihotwurzeln, Mandiokknollen), gebrochen oder gemahlen (Maniokwurzelmehl)."

35. Der Antrag auf Versetzung von Rohkalkstein" und „Rohdolomit" in die Klasse G wurde an einen Unterausschuß verwiesen.

36. Die Aufnahme von zerkleinertem Schilf in die Tarifstelle „Schilfrohr" der Klasse F wurde abgelehnt.

37. Der Antrag Silumin-Vorlegierung zur Herstellung von Silumin aus Klasse A in die Klasse D zu versetzen, wurde zwecks weiterer Prüfung vertagt.

38. Es wurde beschlossen, in die Klassen C und II als neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Sojabohnenbackmehl"

und die Anmerkungen zur Tarifstelle „Ölkuchen" der Klasse F wie folgt zu ergänzen:

„Sojabohnenbackmehl siehe Klasse C."

39. Der Antrag, für den zur Herstellung von Kraftstoffen verwendeten Spiritus im Erstattungswege die Klasse C zu gewähren und eine entsprechende neue Tarifstelle in der Klasse C zu schaffen, wurde nicht weiter verfolgt, weil das Verarbeiten des Spiritus zu Kraftstoffen nach den Bestimmungen der zuständigen Reichsstellen als Vergällung gilt und deshalb schon jetzt die Klasse C im Erstattungswege gewährt werden muß, wenn die entsprechenden steueramtlichen Bescheinigungen vorgelegt werden. Die Erläuterungen zur Tarifstelle „Spiritus" sollen entsprechend ergänzt werden.

40. Es wurde beschlossen, Tünchfarbe aus Kalk aus Klasse A in die Klasse D zu versetzen.

41. Der Antrag auf Versetzung von Verblendplatten aus Ton mit quadratischer Ansichtsfläche aus Klasse D in Klasse E wurde zwecks weiterer Prüfung vertagt.

42. Der Antrag, für Weiden im Normaltarif eine Frachtermäßigung zu gewähren, wurde abgelehnt. Dagegen soll der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Einführung folgender Ausnahmetarife empfohlen werden:

a) für ungeschälte Weiden (Ruten und Stöcke) und Weidenstecklinge, gültig von allen im Deutschen Reich gelegenen Bahnhöfen der Reichsbahn nach allen im Deutschen Reich und im Ausland gelegenen Bahnhöfen dieser Bahn und allen Grenzübergangspunkten. Die Ermäßigung soll 15% der Sätze der Klasse F betragen.

b) für einjährige geschälte Weiden mit Geltungsbereich wie unter a).

Die Ermäßigung soll 15% der Sätze der Klasse D betragen.

Die Ermäßigungen zu a) und b) sollen auf alle Entfernungen gewährt werden.

Die Ausnahmetarife sollen die Anfuhrklausel enthalten, die bei Schiffs- oder Eisenbahnzufuhr die Anwendung der Begünstigung versagt; sie sollen bis Ende Dezember 1929 befristet werden.

43. Der Antrag „eingetrocknetes Zinnoxydhydrat und eingetrocknete Waschabgänge" in die Ziffer 6 der Tarifstelle „Metall in chemischen Verbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse" der Klasse F einzubeziehen, wurde abgelehnt.

Nebengebührentarif.

44. Die allgemeine Ausdehnung der am 1. Oktober eingetretenen 11%igen Tariferhöhung auch auf die Frachtsätze und Nebengebühren im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B und die Nebengebühren des Tiertarifs Teil I wurde abgelehnt. Dagegen wurde beschlossen, folgende Neben-

gebühren im Hinblick auf die gesteigerten Selbstkosten der Eisenbahn zu erhöhen:

I. Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B:

a) im Abschnitt II Wiegegeld:

1. Die Gebühr in Ziffer 1a — Verwiegung von Stückgütern (Eil- und Frachtgut) auf der gewöhnlichen Waage — von 8 Rpf auf 9 Rpf.
2. Die Gebühr in Ziffer 2a — Wagenladungsgüter, bei Verwiegung der einzelnen Frachtstücke für 100 kg von 8 Rpf auf 9 Rpf.
3. Die Gebühren in Ziffer 1b (Verwiegung von Stückgütern auf der Gleiswaage) von 1,60 RMk auf 2,00 RM.
4. Die Gebühren in Ziffer 2b (Verwiegung von Wagenladungsgütern auf der Gleiswaage) von 1,60 RM auf 2,00 RM.
5. Die Gebühren in Ziffer 3 (Verwiegung des leeren Wagens) von 1,60 RM auf 2,00 RM.
6. Die Gebühr für die Verwiegung von vier- und mehrachsigen Eisenbahnwagen oder Eisenbahnfahrzeugen, ferner von einem Schemel- oder Kuppelwagenpaar von 2,40 RM auf 3,00 RM.

b) im Abschnitt III b — Zählgebühr.

1. Die Gebühr für Feststellung der Stückzahl bei anderen Stückgütern und bei Wagenladungsgütern für jede am Zählgeschäft beteiligte Person und für jede auch nur angefangene Stunde von 1 RM auf 1,30 RM.

c) im Abschnitt IV — Krangeld.

1. Die Gebühr in Ziffer 2 (1) a α) für die Benutzung eines feststehenden Kranes oder eines Kranwagens bei Bedienung oder Mitbedienung oder besonderer Aufsichtsführung durch Eisenbahnbedienstete für 100 kg von 7 Rpf auf 9 Rpf. Mindestgebühr wie bisher 1 RM.
2. Die Höchstgebühr in Ziffer 2 (1) b für die Benutzung einer oder mehrerer Bockwinden zur Holzverladung für den Wagen von 2,00 RM auf 2,20 RM.
3. Die Gebühr in Ziffer 2 (2) a für die Heranschaffung eines Kranwagens und eines erforderlichen Beiwagens von einem anderen Bahnhof, sofern einem solchen Antrage von der Eisenbahn entsprochen wird, von 15,00 RM. auf 20,00 RM.
4. Die Gebühr in Ziffer 2 (2) b für die Heranschaffung einer oder mehrerer Bockwinden zur Holzverladung von einer anderen Station, sofern einem solchen Antrage von der Eisenbahn entsprochen wird, von 5,00 RM. auf 6,50 RM.

d) im Abschnitt IX D Gebühren für die Verwiegung von Gütern bei Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften.

1. Die Gebühr in Ziffer 4 — Verwiegung auf der gewöhnlichen Waage, für Stückgut und für die einzelnen Frachtstücke von Wagenladungen für je auch nur angefangene 100 kg von 8 Rpf auf 9 Rpf.
2. Die Gebühr in Ziffer 5 a und b — Verwiegung für einen beladenen oder leeren Wagen auf der Gleiswaage von je 1,60 RM auf 2,00 RM.
3. Die Gebühr für Verwiegung von vier- oder mehrachsigen Eisenbahnwagen oder Eisenbahnfahrzeugen, ferner eines Schemel- oder Kuppelwagenpaares von 2,40 RM auf 3,00 RM.

II. Im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Die Gebühr im Abschnitt XIII 3 a für Verwiegung des beladenen Wagens auf der Gleiswaage und für die beantragte Nachwiegung des leeren Wagens von 1,60 RM auf 2,00 RM.

45. Die im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B — Abschnitt IV Ziffer 2 (1) a und 2 (2) a vorgesehenen Gebühren für die Benutzung eines feststehenden Kranes oder eines Kranwagens bzw. für die Heranschaffung eines Kranwagens sollen künftig nur für Kräne bzw. Kranwagen mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 t gelten. Es wurde beschlossen, die Fassung der beiden Ziffern des Nebengebührentarifs entsprechend zu ändern und in den Erläuterungen darauf hinzuweisen, daß Kranwagen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 10 t nur auf Entscheidung der hierfür zuständigen Reichsbahndirektion vermietet und über Zuständigkeit, Mietsätze und Beförderungsgebühren das betreffende Wagenbüro Auskunft erteilt.

C. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

46. Die allgemeinen Ausführungsbestimmungen zu § 32 EVO und die Ziffer 1 des Nebengebührentarifs ließen bisher Zweifel darüber zu, ob im Falle der Überweisung des Reisegepäcks vom Grenzbahnhof auf ein Binnenzollamt die Gebühren für das Verbringen des Gepäcks nach dem Zollboden und das Vorführen je einmal für die Leistungen an der Grenze und beim Binnenzollamt oder nur einmal für die zuletztgenannte Leistung zu erheben waren. Die genannten Tarifstellen werden in der Weise geändert, daß Gebühren für die Leistungen der Eisenbahn auf dem Grenzbahnhof nicht erhoben und die bisherigen Gebühren für das Verbringen und Vorführen des Gepäcks nur einmal für die entsprechenden Leistungen beim Binnenzollamt berechnet werden.
47. In den Tarifbestimmungen über Sonderzüge für Einzelbesteller (allgemeine Ausführungsbestimmung B 4—14 zu § 12 EVO) wird zum Ausdruck gebracht, daß solche Sonderzüge nur gestellt werden, wenn der Besteller die gesamten Kosten des Sonderzuges allein trägt und nicht auf die einzelnen Reisenden umlegt. Es wird ferner eine Bestimmung hinzugefügt, wonach die Stellung von Wagen einer bestimmten Achsenzahl nicht verlangt werden kann.
48. Die aus Anlaß des Zweiklassensystems vorübergehend aufgehobenen Tarifbestimmungen über Feriensonderzüge sollen in ihrer früheren Fassung mit der Maßgabe wieder in Kraft gesetzt werden, daß die Fahrpreisermäßigung künftig 10% gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis beträgt.
49. Es wurde beschlossen, im Verzeichnis der sperrigen Expreßgüter die Ziffer 2 (Blumen, Gesträuche und Pflanzen, lebende oder künstliche usw.) zu streichen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Vereinfachte Abfertigung von Wintersportgeräten.** Die Deutsche Reichsbahn wird die im vergangenen Winter in Bayern versuchsweise eingeführte vereinfachte Abfertigung von Wintersportgeräten auf Fahrradkarten im kommenden Winter noch in einigen anderen Bezirken Deutschlands erproben, und zwar:

In Schlesien: von Breslau nach dem Glatzer-, Iser- und Riesengebirge. In Sachsen: nach dem Erzgebirge auf den Strecken Chemnitz—Oberwiesenthal, Chemnitz—Aue—Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt und Chemnitz—Pockau-Lengefeld—Neuhausen—Deutschneudorf. In Mitteldeutschland: von Cottbus und Forst nach Zittau (Oybin); nach dem Harz von Bitterfeld, Dessau, Eilenburg, Eisleben, Halle, Merseburg, Roßlau und Zerbst, Aschersleben, Bad Harzburg, Bernburg, Braunschweig, Magdeburg, Staßfurt-Leopoldshall und Wolfenbüttel Reichsbahn; nach Oberhof von Weißenfels, Naumburg Apolda—Weimar, Jena, Erfurt, Arnstadt, Suhl, Zella-Mehlis und Meiningen. In Baden: von Mannheim und Heidelberg nach Achern, Baden-Baden, Bühl, Offenburg, Baiersbronn und Freudenstadt; von Karlsruhe nach Achern, Baden-Baden, Bühl, Baiersbronn, Freudenstadt, Freiburg und Triberg. In Württemberg werden gleichfalls etwa zehn Stationen in den Versuch einbezogen werden.

Das vereinfachte Abfertigungsverfahren ist auf 150 km Entfernung beschränkt.

— **Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft** tagte am 26. und 27. November 1928 in Berlin.

Den Hauptgegenstand der Beratung bildete der Voranschlag für das Jahr 1929. Die derzeitige Finanzlage der Reichsbahn ergibt folgendes Bild:

Die Güterbewegung weist im allgemeinen den bei Einführung der Tariferhöhung angenommenen Umfang auf. Die Produktionsstockung im Ruhrrevier hat jedoch schon jetzt eine Verminderung des Güterverkehrs zur Folge. Sie wird auch nach Wiederaufnahme der Arbeit noch lange den Verkehr mindernd beeinflussen.

Die von der Neueinteilung der Personenklassen erwartete Aufwanderung in die Polsterklasse ist insbesondere im Nahverkehr eingetreten. Zur Vermehrung der Polsterklassenwagen und zur einheitlichen Ausgestaltung der Wagen der Holzklasse nach dem Muster der bisherigen dritten Klasse hat der Verwaltungsrat weitere Mittel bereitgestellt. Ein zahlenmäßiges Bild von der Wirkung der Anfang Oktober eingeführten neuen Tarife läßt sich heute noch nicht geben.

Ein Überschuß als Vortrag für das neue Jahr wird sich auch im günstigsten Falle nicht ergeben. Die nach der Verkehrsleistung des Jahres 1928 geschätzten Betriebseinnahmen für 1929 decken außer den gesetzlich vorgeschriebenen Lasten und Rücklagen die Betriebsausgaben nur bei äußerster Einschränkung der laufenden sächlichen Anforderungen. Dringend erwünschte Neubauten und Verbesserungen sind nur möglich, wenn es im neuen Jahre gelingen sollte, neues Kapital aufzunehmen. Auch ein Nachholen noch vorhandener Mängel aus der Kriegs- und Nachkriegszeit wird hierdurch beeinflußt.

Der Voranschlag ist so knapp bemessen, daß jede Verringerung der Einnahmen oder Erhöhung der Ausgaben einen Fehlbetrag hervorrufen muß. Eine Verringerung der Einnahmen ist, abgesehen von den in einem möglichen Konjunkturabstieg liegenden Gefahren, aus dem steigenden Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel zu befürchten. Die Wirkung des Wettbewerbs geht weit über das aus verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten gegebene Maß hinaus. Die Reichsbahn hat fast allein die politischen Lasten (Reparationen, Verkehrssteuer und außerordentliche Pensionslasten) zu tragen, von denen die übrigen Verkehrsmittel nahezu frei sind. Ferner werden diesen die Verkehrswege zum erheblichen Teil aus öffentlichen Steuermitteln geschaffen und unterhalten. Wird der über das gesunde wirtschaftliche Maß hinausgehenden Förderung dieses Wettbewerbs nicht Einhalt getan und trotzdem von der Reichsbahn die volle Aufbringung ihrer politischen Lasten gefordert, so müßte der weiter auf die Eisenbahn angewiesene Verkehr um so schwerer belastet werden.

Eine wesentliche Ausgabesteigerung droht aus der bekannt gewordenen Absicht, für die Reichsbeamten und damit auch für die Reichsbahnbeamten die jetzt gültige Arbeitszeit grundsätzlich zu verkürzen. Bei der Eisenbahn kann nach der Art ihres Betriebes eine Verkürzung der Arbeitszeit nur auf wenigen Gebieten durch vermehrte Arbeitsleistung ausgeglichen werden. Kürzere Arbeitszeit zieht also unweigerlich eine entsprechende Vermehrung der Beamten und der Arbeiter nach sich, deren Arbeitszeit von der der Beamten abhängt. Die durch die Einführung der wöchentlich 48stündigen Arbeitszeit entstehende jährliche Mehrausgabe ist für die Reichsbahn auf 250 Millionen RM jährlich zu schätzen. Zur Deckung dieser Mehrausgaben käme als einzigs Abhilfemittel eine neue Tariferhöhung in Frage. Sie müßte wegen des mit ihr verbundenen Verkehrsrückganges wesentlich mehr als 250 Millionen RM ausmachen. Die Folgen einer solchen Maßregel für die Wirtschaft bedürfen keiner Erläuterung.

Der Verwaltungsrat ersuchte gelegentlich der Feststellung des Voranschlags den Generaldirektor, die zuständigen Reichsstellen nachdrücklich auf den aus dieser Darlegung sich ergebenden Ernst der Lage hinzuweisen.

— **Die zweite Winterausgabe des Reichskursbuches,** die in den Tagen vom 10. bis 13. Dezember erscheinen wird, bringt eine grundlegende Umgestaltung des Reichskursbuches. Den Benutzern soll durch besondere Zeichen eine schnelle Information darüber ermöglicht werden, welche Wagenklassen der betreffende Zug führt. Da die Regel für das Zweiklassensystem die Mitführung einer Polster-(2.)Klasse und einer Holz-(3.)Klasse ist, so werden nur diejenigen Züge, die von dieser Norm abweichen, ein bestimmtes Zeichen erhalten, und zwar: die dreiklassigen D-Züge, die neben der Holz- und Polsterklasse noch eine Luxus-(1.)Klasse führen, werden durch ein Viereck kenntlich gemacht; die Züge, die nur die Holzklasse haben, werden ein Dreieck im Reichskursbuch tragen. Bei den wenigen Zügen, die nur eine 1. Klasse bzw. 1. und 2. Klasse führen, ist ein Vermerk in den Zugspalten „Nur 1. Klasse" bzw. „Nur 1. und 2. Klasse" hinzugefügt.

Österreich.

— **Die Tarifreform bei den Österreichischen Bundesbahnen.** Am 6. November fand eine Pressekonferenz statt, bei der Generaldirektor Dr. Maschat über die geplante Tarifreform bei den Österreichischen Bundesbahnen u. a. folgendes berichtete:

Er verwies darauf, daß bisher die Gesundung der Bundesbahnen unter der neuen Leitung in erster Reihe durch Erzielung großer Ersparnisse und Herbeiführung großer Steigerungen der Verkehrsleistung angestrebt wurde. Die Ersparnisse wurden erreicht durch umfassende Reorganisationen, von denen kein Betriebszweig ausgenommen blieb. Die West- und Südbahndirektion wurden zusammengelegt, die Einnahmenkontrolle zentralisiert, im Beschaffungs-, Werkstätten- und im finanziellen Dienst sowie in der Bewirtschaftung der Vorräte wurden durchgreifende Neuordnungen geschaffen. Vom Jahre 1923 bis zum Jahre 1928 erhöhte sich die Verkehrsleistung (in Tausend-Bruttotonnenkilometer gerechnet) von 11,746 auf 15,840. Gleichzeitig verminderte sich die Zahl der ständig Bediensteten von 113 706 auf 82 862, die Summe der Materialausgaben von 194,4 auf 126 Millionen Schilling. Es herrscht zwar noch immer im Vergleich mit der Schweiz und mit Deutschland bei den Bundesbahnen ein Personalüberschuß, aber Deutschland gegenüber ist in Betracht zu ziehen, daß bei der Deutschen Reichsbahn die neunstündige, bei uns die achtstündige Arbeitszeit herrscht und daß in Österreich die schwierigen Terrainverhältnisse eine höhere Personaldotierung erfordern. Große Erfolge wurden speziell in der Kohlenwirtschaft erzielt, sowohl durch günstigeren Einkauf wie durch kohlensparende Maßnahmen. Weiteren Ersparnissen sind jedoch in ihrer Erfolgmöglichkeit gewisse Grenzen gesetzt. Ein Personalabbau kann sich jetzt nur mehr behutsam und vorsichtig vollziehen, wobei zu beachten ist, daß ein derartiger Schritt immer eine gewisse Unruhe in das gesamte Personal bringt und der Abwicklung des Dienstes nicht zuträglich ist.

Ein besonders unliebsames Kapitel für die Bundesbahnen sind

die Pensionsverpflichtungen.

Im Jahre 1913 belief sich der Pensionsnettoaufwand der altösterreichischen Staatsbahnen (auf Schillinge umgerechnet) auf 46,3 Millionen, und zwar für Pensionsparteien, die 17 % der Aktiven betrugen. Die Österreichischen Bundesbahnen rechnen heute mit einem Pensionsaufwand von rund 91 Millionen für 62 000 Pensionsparteien, das ist 75 % der Aktiven. Dabei steigen die Pensionslasten unausgesetzt weiter. Nach versicherungstechnischen Berechnungen ist mit einer Entlastung auf dem Gebiet des Pensionskontos erst nach Ablauf eines mehr als zehnjährigen Zeitraumes zu rechnen. Die großen Pensionslasten der Bundesbahnen wiegen vollständig die Erleichterung auf, die ihnen aus der Entwertung der aus der Vorkriegszeit stammenden österreichischen Eisenbahnanleihen erwachsen sind.

Außerordentlich drückend ist

die 10½ % Annuität,

die die Bundesbahnen für die ihnen vom Staate zur Bestreitung von Investitionen, namentlich der Elektrisierungsaktion, überwiesenen Restkredite aus der Völkerbundanleihe zu tragen haben. Im laufenden Jahre stellte sich dieser Aufwand auf 26 bis 28 Millionen, um im Jahre 1930 auf 48 Millionen anzusteigen.

Redner verwies auf den stark herabgewirtschafteten Zustand, in dem die Bundesbahnen von der neuen Leitung übernommen wurden und auf die Notwendigkeit der entsprechenden Abschreibungen. Alle diese Tatsachen lassen eine Tariferhöhung unausweichlich erscheinen. Sie soll durchschnittlich im Personenverkehr 14,6, im Güterverkehr etwa 10 % betragen. Es handelt sich um keine lineare Erhöhung, sondern es soll bei der Tariferhöhung individu-

alisiert, vor allem die inländische Erzeugung gegenüber der ausländischen durch Richtungstarife und andere Maßnahmen gestützt werden, und auch im Personenverkehr sollen weitgehende Rücksichten Platz greifen. Die Härten der Verteuerung des Reiseverkehrs sollen beispielsweise durch ein gewisses Blockkartensystem gemildert werden. Die Wirkung der Tariferhöhung dürfte in einer jährlichen Mehreinnahme von 40 bis 50 Millionen Schilling bestehen.

Vom Standpunkt der Wirtschaft ist in Betracht zu ziehen, daß die finanziellen Mehrlasten, die die Tariferhöhung mit sich bringt, wieder der Wirtschaft in der Form von

Aufträgen der Bundesbahnen an die Industrie

zufließen, so daß diese einen neuen, kräftigen Impuls bekommen wird. Die namhaften Bestellungen, die die Bundesbahnen bereits getätigt haben, werden fortgesetzt werden. Der Schienenauswechslungsplan, der vorläufig für drei Jahre entworfen wurde, wird auf neun Jahre ausgedehnt werden, innerhalb welcher Zeit den beteiligten Unternehmungen überaus reichliche Lieferungen an die Bundesbahnen zustatten kommen werden. Alljährlich wird die Lieferung von 50 000 Tonnen für Schienen, Weichen und anderes Oberbaumaterial zur Vergebung gelangen. Die Waggon- und Lokomotivfabriken sind für mindestens drei Jahre voll beschäftigt, und eine zweite Bestellung, die sich anschließen wird, wird diese Beschäftigung auf weitere fünf Jahre ausdehnen. Auch in der besten Vorkriegszeit waren die betroffenen österreichischen Unternehmungen nicht stärker in Anspruch genommen. Der Schotterbedarf der Bundesbahnen (eine Folge der Schienenauswechslung) stellt sich auf 800 000 Raummeter, was ungefähr 125 000 Waggons jährlich entspricht. Entsprechend groß ist auch der Schwellenbedarf. Durch die Bestellungen der Bundesbahnen wird eine Produktionsbewegung entstehen, wie sie in Österreich vielleicht noch niemals bestanden hat. Es ist zu erwarten, daß infolge der Vorteile, welche die lebhafte Investitionstätigkeit der Bundesbahnen der heimischen Industrie gewährt, diese sich mit der jetzt in die Wege geleiteten Tarifreform einigermaßen abfinden wird.

Nach den Erklärungen des Generaldirektors folgten

Mitteilungen des kommerziellen Direktors Dr. Paul Hentschel über Einzelheiten der Tariferhöhung.

Die neuen Personentarife dürften am 1. März, die neuen Gütertarife vielleicht erst am 1. April in Kraft treten. Der

Schnellzugstarif

wird vollständig neu aufgebaut werden, mit dem System des Zuschlages zu den Personentarifen soll gebrochen werden. Auf gewisse Entfernungen, so im Nahverkehr, dies wegen der Konkurrenz mit dem Auto, sowie im Fernverkehr werden teilweise absolute Ermäßigungen eintreten. Bei einzelnen Entfernungen wird die Erhöhung nur ganz geringfügig sein und zwischen drei und fünf Prozent schwanken. Bei Entfernungen von 600 km an beginnt eine absolute Ermäßigung. In der Strecke Wien—Innsbruck wird die Erhöhung nicht viel mehr als einen Schilling betragen, auch in der Strecke Wien—Villach wird sich die Erhöhung nur um einen Schilling bewegen. Im Verkehr mit Bregenz und Feldkirch wird eine Verbilligung eintreten. Ausgiebig werden die prozentuellen Erhöhungen beim

Personenzugsverkehr

sein, namentlich bei kleinen Strecken, da man zum Zweck einer raschen Erledigung bei den Bahnkassen nicht Erhöhungen um Groschen, sondern um runde Beträge — zehn, zwanzig Groschen — einführen will. Am stärksten werden von der Erhöhung die mittleren Entfernungen von 30 bis 150 km im Personenverkehr betroffen werden. Hier wird es Erhöhungen von mehr als 20 % geben. Eine besondere Bedeutung im künftigen Personenverkehr werden die

Blockkartenheftchen

mit je zehn Stück Fahrtausweisen mit dreimonatiger Gültigkeit einnehmen. Sie werden über Entfernungen bis zu 50 km reichen und im Schnellzugsverkehr erst von Entfernungen von 26 km an aufgelegt. Durch die Ermäßigungen, welche den Besitzern von Blockkarten gewährt werden, werden teilweise auch Verbilligungen gegenüber den jetzigen Fahrpreisen eintreten. Für Wochenendfahrten sind besondere Maßnahmen in Aussicht genommen. Die Frage der Blockkarten wird noch eingehend studiert werden, vielleicht wird man bestimmte Stationsverbindungen gelten lassen. An eine Änderung der Klassen bei den Personen- und Schnellzügen oder an eine Änderung der zwischen ihnen bestehenden Fahrpreisrelationen wird nicht gedacht.

Die Beförderung von Musterkoffern soll zu einem um 38 % gegenüber dem heutigen Satz ermäßigten Tarif erfolgen.

Bei der

Gütertariferhöhung

wird auf die Entfernungen, auf die zoll- und handelspolitischen Gesichtspunkte, auf die Ausfuhrinteressen usw. Rücksicht genommen werden. Das System der Richtungstarife erfährt eine Ausgestaltung. Die Hauptlast der Tariferhöhung werden die Massenartikel Sand, Ziegel, Steine, Kohle und Holz zu tragen haben. Die Verfrachtung in diesen Artikeln wächst, wie erklärt wird, derart, daß die Aufrechterhaltung der geltenden Tarife eine finanzielle Gefahr für die Bundesbahnen bedeutet. Von der Verkehrssteigerung, die vom Jahre 1925 bis 1927 bei den Bundesbahnen eingetreten ist und die sich auf 2,5 Millionen Tonnen beläuft, entfallen 2,2 Millionen Tonnen oder neunzig Prozent auf die erwähnten Artikel. Diese Bewegung hält auch im Jahre 1928 an. Infolge der Verkehrssteigerung in Massengütern sind die Einnahmen der Bundesbahnen für den Nettotonnenkilometer im Güterverkehr in den ersten sechs Monaten um nahezu 10 % gegenüber dem Vorjahre gesunken. Direktor Hentschel betonte, daß die Gütertarife außerordentlich zurückgeblieben sind gegenüber der Preissteigerung der in Betracht kommenden Waren und daß selbst eine 25prozentige Erhöhung der Frachtsätze angesichts der geltenden Warenpreise ohne besondere Bedeutung ist.

— **Das Eisenbahnwesen im Bundeshaushalte im Jahre 1929.** Die Bundesbahnen sind in ihrer laufenden Gebarung für das Jahr 1929 nicht mehr zuschußbedürftig. Der Betriebsvoranschlag der Bundesbahnen bemißt die Betriebsausgaben mit 558,2 Millionen (+ 11,4 gegenüber 1928), die Betriebseinnahmen (ohne Eisenbahnverkehrssteuern) mit 573,6 (+ 20,3), so daß sich ein Betriebsüberschuß von 15,4 (+ 8,9) Millionen ergibt. Diesem Betriebsüberschuß von 15,4 Millionen, der sich durch den der Nebenbetriebe um 0,2 auf 15,6 Millionen vermehren soll, stehen Ausgaben von 42,4 (+ 9,5) Millionen gegenüber, und zwar 4,7 (+ 1,2) für Ausgaben der Kassenverwaltung und 37,7 (+ 11,3) Millionen für den Dienst der Anlageschulden. Dies ergibt einen Gebarungsabgang von 26,8 (+ 0,4) Millionen, der durch die Überlassung der gleich hoch veranschlagten Eisenbahnverkehrssteuern aufgehoben ist. Der Betriebsvoranschlag der Bundesbahnen geht von der Annahme aus, daß sich die in den ersten Monaten 1928 beobachtete Verkehrssteigerung fortsetzen wird. Von den Betriebsausgaben von 558,2 (+ 11,4) Millionen sollen 320,4 (+ 5,8) auf die Bezüge des aktiven Personals entfallen, 91,5 (+ 0,5) auf die Ruhegenüsse, 39,0 (+ 0) auf Lokomotivkohle bei Annahme der geltenden Kohlenpreise, 60,4 (+ 0,4) auf sonstige Sachausgaben, 41,9 (+ 0,9) auf allgemeine Unkosten. Das ständige Personal ist im Jahresdurchschnitt mit 81 000 (— 1000), die Pensionsparteien mit 60 100 (+ 70) angenommen und 36 900 (— 1300) Alt- und 23 200 (+ 1370) Neupensionisten. Das Gesamterfordernis für Ruhegenüsse ist mit 141,1 (+ 0,6) veranschlagt, wovon 49,5 (+ 0,1) als Beitrag zu den Altpensionen der Bundesbahnen und der Südbahn den Bund belasten.

Die wichtigste Ausgabe des Bundes für die Bundesbahnen ist die Gewährung von Investitionsdarlehen in der Höhe von 114 (+ 48,6) Millionen, davon 25 (— 18,4) für die Vollendung des zweiten Elektrisierungsprogrammes und 89 (+ 67) für andere Investitionen, vor allem Verbesserung des Oberbaues und des Fahrparkes. Die bevorstehenden Tariferhöhungen sind im Bundesbahnvoranschlag noch nicht berücksichtigt.

Der Bund ist für die österreichischen Südbahnlinien zu Leistungen auf Grund des Südbahnabkommens (Rom 1923) verpflichtet. Hieraus ergeben sich Ausgaben von 0,6 (— 0,5) Millionen für die Fortsetzung der von den Bundesbahnen besorgten Liquidierung und für restliche Zahlungen des

Bundes aus dem Titel der Garantieleistung und 9,9 (— 0,3) für Leistungen an den Obligationsfonds.

Weiter sind als Garantievorschüsse an elf Privatbahnen zur Deckung des Betriebsabganges, Schuldendienstes usw. 3 Millionen (+ 0) veranschlagt und für Investitionen dieser Bahnen 0,9 (— 0,1), ferner für die Bundesbahnen 405 Millionen als Ersatz für den Einnahmeausfall, den sie als betriebführende Unternehmung von Privatlokalbahnen erleiden, die durch Lokalbahngesetze begünstigt sind. 4,8 (+ 2,3) erhalten die Bundesbahnen für Betriebsausfälle aus der Betriebführung einiger burgenländischer Privatlokalbahnen. 1 (+ 1) Million hiervon ist für die Investitionen dieser Bahnen bestimmt. 1,14 (+ 0,14) sind für den Betriebsabgang der Vorortelinie eingesetzt, ferner 2,3 (— 0,9) für den Bau neuer Eisenbahnen, für die Liquidierung der Kahlenbergbahn 10 000 (— 5000) S, für die Einlösung von Privatbahnen 50 000 (— 500 000) S.

Ungarn.

— **Radio in den ungarischen Zügen.** Am 10. November wurde in Anwesenheit der Vertreter der Staatsbahn und der Radio-A. G. der erste ungarische Radiozug vom Budapester Ostbahnhof nach Györ (Raab) abgelassen. Schon bei den ersten Proben waren die Vermittelungen klar. Uniformierte Angestellte der Radio-A. G. geben Radiokarten aus und stellen die Apparate ein. Über jeden Sitz ist ein Kopfhörapparat angebracht. Die Benutzung kostet pro Stunde 44 bis 70 Heller. (30 bis 55 Rpf.) Alle Wagenklassen haben Radio. Binnen kurzem wird auch auf den Linien Budapest—Nyiregyháza, Budapest—Sátoraljaujhely, Budapest—Szeged, Budapest—Gyékényes, Budapest—Lökösháza, Budapest—Kelenia das Radio eingeführt werden.

— **Unmittelbare Verbindung der Cegléder mit der Hegyeshalomer Linie in Budapest.** Durch den Verlust der Marchegger Linie ist zur Zeit die Linie Budapest—Hegyeshalom die einzige nach dem Westen führende Linie Rumpfungarns. Mit dieser stand die Cegléder Linie, die Zufuhrstrecke des ganzen Alföldgebietes (des ungarischen Tieflandes) in keiner direkten Verbindung, und so mußten die aus dem Tiefland nach dem westlichen Auslande gesandten Güter in Budapest umgeladen werden. Durch die neue, 3,6 km lange, zweigleisige Verbindungsstrecke, die überall auf hohen Dämmen, mit Unterführungen der Straßen gebaut, nirgends den Verkehr stört, steht nun die Cegléder Linie — über die Station Budapest-Ferencváros (Budapest-Franzstadt) — mit der Linie Budapest—Hegyeshalom in unmittelbarer Verbindung, wodurch die Güter um drei Stunden früher an die nach den westlichen Absatzgebieten der ungarischen Produkte führende Linie gelangen. — Die neue Linie wurde kürzlich dem Verkehr übergeben. An dieser Strecke wurde eine neue Station (genannt „Köbányá—Vasgyár") erbaut.

— **Gesetzentwurf über wassertechnische Investitionen.** Der Ackerbauminister brachte im Abgeordnetenhaus einen Gesetzentwurf über wassertechnische Investitionen und sonstige wasserwirtschaftliche Maßnahmen ein. Nach der Vorlage soll der Ackerbauminister ermächtigt werden, vom Haushaltsjahre 1928/29 an, im Laufe von 15 Jahren an den Flüssen des Landes sowie am Plattensee für Wasserregulierungszwecke insgesamt 57 Millionen Pengö etwa 41 Millionen RM zu verwenden. In die Jahreshaushalte soll für diesen Zweck ein Betrag von je 3,8 Millionen Pengö eingestellt werden. Die Regulierungsarbeiten sollen an der Donau, Theiss, Drau und an sämtlichen Nebenflüssen vorgenommen werden, ferner auch an sonstigen Flüssen und Bächen, die Landesgrenzen bilden, wenn die Arbeiten aus Staatsinteresse oder aus Gesichtspunkten der Volkswirtschaft notwendig sind. Aus dem angeführten Gesamtbetrag sollen für die Donauregulierung 18 Millionen, für die Theissregulierung 11,25, für die Drau 3, für die Sió 6,6, für wassertechnische Arbeiten am Plattensee 4,4 Millionen verausgabt werden. Der Gesetzentwurf erteilt zugleich die Ermächtigung, außer den Ausgaben zu Lasten des Haushalts auch die Beiträge der Selbstverwaltungskörper und Wasserregulierungsgesellschaften für die Zwecke der durch den Staat durchgeführten Regulierungsarbeiten zu verwenden. Die Begründung faßt die bisherigen Ausgabe für Wasserregulierung auf Grund des genannten Gesetze zusammen. Es wurden danach seit 1908 bis 1925/26 insgesamt 75,2 Millionen Goldkronen verausgabt, wobei di Ausgaben der Inflationszeit auf Goldbasis umgerechne wurden. Die Begründung hebt ferner hervor, daß zu durchgehenden Regulierung der ungarischen Flußal schnitte ein Betrag von 189 Millionen Pengö erforderlic wäre. Da aber die gegenwärtige finanzielle Lage de Landes die Deckung solcher Investitionen, selbst auf lär gere Zeit verteilt, nicht zuläßt, wurde im Rahmen de jetzigen Gesetzentwurfes nur für die Durchführung jene Arbeiten Vorsorge getroffen, die dem Zwecke der Vor beugung von Überschwemmungen, der Wegschwemmun der Ufer, der Sicherung der Dämme, ferner vom Gesichts punkte der Schiffbarkeit der Flüsse sich als unumgänglic notwendig erwiesen. Der Bericht enthält ferner eine ein gehende Darstellung des in Aussicht genommenen Arbeits programms für die einzelnen Flußgebiete; 25 % der Fläch Rumpfungarns werden durch Dämme geschützt und bilde daher sogenanntes Hochwasserschutzgebiet. Im Arbeits programm wird auf die Beseitigung der Hindernisse de Flußschiffahrt auf den internationalen Schiffahrtsstraße der Donau und der Theiss besonders Rücksicht genommer Der Gesetzentwurf, der für die Durchführung der not wendigsten Wasserregulierungsarbeiten einen Plan fü eine längere Periode aufstellt, ist als zweckmäßige Maß nahme zu begrüßen.

— **Eröffnung des Budapester Handelshafens.** Am 22. Ok tober wurde der Budapester Handelshafen durch de Reichsverweser feierlich eröffnet. Über die Einrichtunge dieses zur Zeit größten geschlossenen Donauhafen mit einem Hafenbecken von 1000 m Länge, einer Getreidesilo neuester Einrichtung von 10 000 t Fassung Riesenkränen und anderen zahlreichen modernen Einrich tungen wurde bereits eingehend berichtet. (Siehe Nr. 1 Seite 327 d. Ztg.) Teilweise steht er schon seit Jahren i Betrieb, nun ist er vollständig dem Verkehr übergeben.

Vor dem Kriege hatte sich eine ungarisch-französisch Aktiengesellschaft gebildet und die Firma Schneide Creuzot mit den Arbeiten an dem Hafenbau betraut. E gelang der ungarischen Regierung, die Aktien des zoll freien Hafens an den ungarischen Staat heranzuziehe Seit dem Juli l. J. sind sämtliche Aktien in den Besitz de ungarischen Staates übergegangen, der somit die Verwal tung des aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten so wichtige Hafens unumschränkt in seinen Händen hat.

Übrige europäische Länder.

— **Tarifherabsetzung im Güterverkehr Holland—Skandinavien.** In Kopenhagen wurde kürzlich über Tarifmaßnahmen gegen den Wettbewerb der Schiffahrt im Verkeh Holland—Skandinavien beraten. An der Konferenz nahme Vertreter der Eisenbahnen Dänemarks, Schwedens, Nor wegens, Hollands und der Deutschen Reichsbahn teil. E handelt sich um einen ermäßigten nordisch-holländische Gütertarif für den Verkehr von Holland nach den nor dischen Ländern über Deutschland und umgekehrt.

— **Fahrplanverbesserungen im Verkehr mit Schweden.** Auf der Europäischen Fahrplankonferenz in Wien (22. bi 27. Oktober) sind auch im schwedischen Auslandsverkeh einige bemerkenswerte Fahrplanverbesserungen beschlos sen worden, die am 15. Mai 1929 für den neuen Jahre fahrplan 1929/1930 durchgeführt werden.

Zwischen Stockholm und Oslo wird die Tage verbindung erheblich beschleunigt. Man verläßt in de Hauptreisezeit (15. Juni bis 14. September) Stockhol 8 Uhr und erreicht Oslo bereits 19.30 anstatt 22 Uhr. I umgekehrter Richtung verläßt man Oslo 10.10 (anstatt 7.35 und trifft in Stockholm 21.10 ein. Die Beschleunigung, di durch Einlegung neuer schnellfahrender Züge zwische Laxå und Oslo erzielt wird, beträgt in beiden Richtunge 2½ Stunden.

Auch die Verbindung zwischen Stockholm und Narvi wird etwas beschleunigt. Man verläßt Narvik 8.15 sta

Uhr und trifft dort andererseits bereits um 11.15 statt 1.45 ein.

Zwischen Malmö und Kopenhagen wird schon mit Wirung vom 1. November d. J. an eine vierte Fährschifftour i jeder Richtung eingelegt. Ob diese auch nach dem 5. Mai 1929 beibehalten werden kann, wird von der Benutzung abhängen.

Im Verkehr mit Deutschland ist bemerkenswert, daß die Schwedenzüge D 13/18 Berlin—Saßnitz Hafen nd umgekehrt auch in den Wintermonaten beschleunigt erden. D 13 verläßt Berlin Stettiner Bf. 10.05 (statt 9.55), ährend D 18 bereits 19.07 anstatt 19.25 auf dem Stettiner f. in Berlin eintrifft. Auf diese Weise ist der Anschluß n die Züge von und nach München (Rom [ab und an Analter Bf.]) hergestellt. Auch ist, zunächst für den Somer 1929, ein weiterer durchgehender Kurswagen 1./3. Kl. erlin Stettiner Bf.—Stockholm in Aussicht genommen, der uf der ganzen Strecke als Sitzwagen verkehrt. Die durchehenden Schlafwagen Berlin bzw. Hamburg—Stockholm n D 13/18, die aber auf der schwedischen Strecke als chlafwagen verkehren, werden außerdem beibehalten.

Von besonderem Interesse für Schweden ist noch die inrichtung eines Schlafwagenkurses Hamburg—Pais, dessen Zustandekommen noch von weiteren Verhandngen zwischen deutscher und französischer Seite abängt. Es handelt sich vor allem um einen noch zu schafenden Ausgleich zwischen Mitropa und der ISG.

— **Die schwedischen Eisenbahnen im Jahre 1927.** Nach er soeben herausgegebenen „Allgemeinen Eisenbahntatistik für 1927" (Allmän Järnvägsstatistik år 1927) beug Ende 1927 die Länge des Netzes der dem öffentlichen erkehre dienenden schwedischen Staats- und Privatbahnen 6271 km, von denen 15985 km auf „Eisenbahnen von llgemeiner Bedeutung" und 286 km auf „Eisenbahnen ohne llgemeine Bedeutung" entfallen. Die Länge der im Laufe es Jahres neueröffneten Strecken betrug 217 km. Auf er anderen Seite kam eine Strecke von 24,7 km wegen uflassung in Abgang.

Das Staatsbahnnetz stieg durch Verstaatlichung on zwei Privatbahnen (136,7 km), Eröffnung der neuebauten Staatsbahnlinie Porjus—Jokkmokk (47,2 km) und uwachs infolge anderer Linienführung (1,2 km), von 055 km auf 6240 km.

Das vollspurige Privatbahnnetz (nur Eisenahnen von allgemeiner Bedeutung) vergrößerte sich nur on 6090,5 km auf 6118,1 km. Allerdings wurden zwei eue Privatbahnen dem Verkehr übergeben, die Dalästra Värmlandbahn (43,2 km) und die Strecken Söderamn—Iggesund und Hudiksvall—Njurunda der Ostküstenahn (121,2 km). Dem stand aber ein Abgang von 36,7 km infolge der oben erwähnten Verstaatlichung von wei Privatbahnen gegenüber. Das Netz der schmalpurigen Privatbahnen (von allgemeiner Bedeuung) verminderte sich um 20,5 km auf 3627,1 km.

Ein Vergleich der Länge des jetzigen schwedischen isenbahnnetzes mit dem Ende 1913 und Ende 1926 vorandenen ergibt:

	Staatsbahnen km	Privatbahnen voll-spurig km	Privatbahnen schmal-spurig km	insgesamt km	auf 100 qkm km	a. 10000 Einwohner km	Einwohner auf den qkm
Ende 1913	4688	6322	3367	14377	3,28	25,50	12,85
„ 1926	6055	6223	3801	16079	3,66	26,47	13,82
„ 1927	6240	6251	3781	16271	3,70	26,73	13,86

Der Fuhrpark bestand Ende 1927 bei den Staatsbahnen us 1009 Lokomotiven (davon 108 elektrisch), bei den rivatbahnen aus 1178 Lokomotiven (davon 15 elektrisch). azu kamen 9 Triebwagen bei der Staatsbahn und 100 bei n Privatbahnen. Der Bestand der Personenwagen (einschl. r kombinierten Personen-Post- und Personen-Gepäckagen) betrug bei den Staatsbahnen 1921, bei den Privatbnen 2240, die Zahl der Gepäck- und Güterwagen bei n Staatsbahnen 26281, bei den Privatbahnen 31854.

Die Betriebsleistungen betrugen bei der Staatsbn 28,2 Mill. Zugkm, bei den Privatbahnen 35,5 Mill. ugkm, die Zahl der Lokomotivkilometer bei der Staatsbahn 8,7 Mill., bei den Privatbahnen 41,3 Mill., die Zahl der Wagenachskilometer bei den Staatsbahnen 1058,2 Mill., bei en Privatbahnen 755,9 Mill.

Über die Verkehrsleistungen geben folgende Zahlen Aufschluß. Es wurden bei der Staatsbahn 28,3 Mill. Reisende befördert (im Vorjahre 27,9 Mill.), bei den Privatbahnen 37,99 Mill. (i. V. 37,94 Mill.), die Zahl der Personenkilometer betrug bei der Staatsbahn 1316,8 Mill., bei den Privatbahnen 845,4 Mill. Es wurden bei der Staatsbahn 18,7 Mill. t Güter befördert, bei den Privatbahnen 24,7 Mill. t. Die Zahl der Gütertkm betrug bei der ersteren 2633,5 Mill., bei den letzteren 1456,5 Mill.

Das Betriebsergebnis läßt sich dahin zusammenfassen: Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen bei der Staatsbahn 63,39 Mill. Kr, bei den Privatbahnen 44,06 Mill. Kr, aus dem Güterverkehr bei der Staatsbahn 119,1 Mill. Kr, bei den Privatbahnen 92,9 Mill. Kr, die Gesamteinnahmen (einschl. des Postverkehrs und sonstiger Einnahmen) 195,86 Mill. Kr bei der Staatsbahn, d. h. auf das Betriebskilometer 31419 Kr und 148,19 Mill. Kr bei den Privatbahnen, d. h. nur 14971 Kr auf das Betriebskilometer. Die Gesamtausgaben beliefen sich bei der Staatsbahn auf 159,78 Mill. Kr oder 25554 Kr auf das Betriebskilometer, bei den Privatbahnen auf 137.61 Mill. Kr oder 12511 Kr auf das Betriebskilometer.

Die Betriebszahl betrug daher bei der Staatsbahn 81,26, bei den Privatbahnen 83,57.

Der Überschuß betrug bei der Staatsbahn 48,96 Mill. Kr (im Vorjahre 45,63 Mill. Kr), bei den Privatbahnen 32,31 Mill. Kr. (i. V. 28,24 Mill. Kr.). Von den 65 normalspurigen Privatbahnen arbeiteten 7 mit Verlust, von den 51 schmalspurigen Privatbahnen 14.

Der Personalbestand betrug bei der Staatsbahn 27609 Köpfe (im Vorjahre 28060), bei den Privatbahnen 23252 Köpfe (i. V. 23489).

Ein Vergleich zwischen den Ziffern der Staatsbahn und der Privatbahnen zeigt bereits, daß der schwedischen Staatsbahn, obwohl ihr Netz nur etwas über ein Drittel des Gesamtnetzes beträgt, wirtschaftlich die größte Bedeutung zukommt. Die Hauptlinien, auf denen sich auch der größte Verkehr abwickelt, sind in der Hand des Staates. Die wirtschaftliche Lage der Privatbahnen hat sich von Jahr zu Jahr verschlechtert, so daß in Zukunft mit einem Rückgang des Privatbahnnetzes zu rechnen sein wird, da mit der Betriebseinstellung unwirtschaftlicher Privatbahnen oder auch der Übernahme notleidender Privatbahnen durch den Staat zu rechnen ist.

Eine Gegenüberstellung der Zahlen für 1927 und 1926 ergibt, daß der Verkehr bei der Staatsbahn und den Privatbahnen, denen eine größere wirtschaftliche Bedeutung zukommt und die daher nicht so stark unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden haben wie namentlich die Bahnen nur lokaler Bedeutung, eine geringe Zunahme aufweist. Für das Jahr 1928 wird allerdings mit wesentlich ungünstigeren Ergebnissen zu rechnen sein, da namentlich der Streik in der Erzindustrie bis in den August 1928 den Erzverkehr so gut wie lahmgelegt hatte.

— **Neues System für Eisenbahnlichtsignale in Schweden.** Einer Meldung von „Svenska Dagbladet" zufolge, ist von zwei Schweden, Carl Ohlsson am Elektrizitätswerk Linköping und Ingenieur Anders Andersson, eine neue Konstruktion für Lichtsignale erfunden worden. Es handelt sich um ein elektrisches Lichtsignal, das u. a. den Vorteil bietet, daß es nicht die Rundfunksendung für Rundfunkhörer stört, die an der Eisenbahnlinie wohnen. Der Apparat wird in Sanderssons verkstäder in Linköping (Schweden) hergestellt. In den meisten Ländern soll er patentiert sein. Er soll sich bei praktischen Erprobungen an der Västervikbahn als betriebssicher und wirtschaftlich für die Eisenbahnen erwiesen haben.

Die Konstruktion, die im Prinzip selbst wesentlich von früheren Warnungssignalen abweicht, beruht auf einer ständig leuchtenden Lichtquelle, die durch eine rotierende Anordnung während einer längeren Zeit verdeckt wird, um eine kürzere Zeitspanne dann freigelassen zu werden, um das Licht gegen die Wegstrecke zu werfen, gegen die das Signal sich richten soll. Die rotierende Anordnung beruht auf demselben Prinzip, das für die gewöhnlichen elektrischen Stromzähler Verwendung findet. Die ganze erforderliche Energiemenge beträgt 6 Watt, d. h. erheblich weniger als bei anderen bisher konstruierten Warnungssignalen.

— **Inbetriebnahme einer ostfinnischen Eisenbahnlinie.** Anfang November d. J. wurde die neue Eisenbahnlinie Viborg—Polläkkälä dem Verkehr übergeben. Hierdurch werden nicht nur die reichen landwirtschaftlichen Gegenden östlich von Viborg, sondern vor allem auch die Industrien am unteren Vuoksi-Fluß mit den Seehäfen Viborg (Viipuri) und Björkö (Koivisto) verbunden.

— **Internationale Güterzugkonferenz in Krakau.** Am 26. d. M. begann in Krakau eine internationale Konferenz über die Vereinheitlichung der Güterkurse im internationalen Verkehr. Die Konfrenz wird sich mit der Ausarbeitung des Fahrplans dieser Züge für das nächste Jahr 1929/1930 befassen. Etwa 80 Vertreter der Eisenbahnverwaltungen aus Deutschland, Italien, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, Griechenland, der Tschechoslowakei, der Schweiz, Ungarn, Dänemark, Polen und Holland nehmen an diesen Besprechungen teil.

— **Eine neue Eisenbahnlinie zwischen Nord- und Südrußland.** Wie sowjetamtlich berichtet wird, ist die Eisenbahnlinie Wenew-Uslowaja soeben in Betrieb genommen worden. Diese Strecke verbindet die Linie Sysran—Wjasma mit der Rjasan-Ural-Bahn und hat insofern eine besondere Bedeutung, als sie die Kohlenzufuhr aus dem Donezbecken nach dem Zentralen Industriegebiet erleichtert. Durch die Inbetriebnahme der neuen Strecke ist eine dritte direkte Linie nach dem Süden geschaffen worden. Ferner hat diese Linie Ausgänge nach dem unteren Wolgalauf über Jelez, Grjasy und Stalingrad.

— **Beratungen über den Verkehr Europa—Ostasien über Rußland.** Am 12. d. M. wurden in Prag die Beratungen über den direkten Verkehr Europa—Ostasien eröffnet. Namens des Eisenbahnministers begrüßte Sektionschef Dr. Riha die erschienenen Vertreter und hob die Bedeutung des zur Beratung stehenden Verkehrs für die Industrie, den Handel und Fremdenverkehr hervor. An den Beratungen beteiligen sich die Vertreter von 24 Eisenbahnverwaltungen, Schiffahrtsgesellschaften aus Europa und Asien (Japan, China). Den Vorsitz hat der Vertreter Sowjetrußlands Swertschkow inne, da der größte Teil der Strecke durch dieses Staatsgebiet führt. Im Hinblick auf die große Zahl und den Umfang der Fragen, welche mit der Regelung des Verkehrs und der Tarife zusammenhängen, wird die Tagung längere Zeit dauern, zumal die Verhandlungen in fünf Sprachen übersetzt werden müssen.

— **Verkehrswerbung der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat den Mitgliedern der Landesverbände für Fremdenverkehr in der tschechoslowakischen Republik, eine 33prozentige Fahrpreisermäßigung zuerkannt. Juristische Personen, wie Gemeinden, Anstalten, Vereine und andere Verbände haben jedoch keinen Anspruch auf diese Ermäßigung. Die Fahrpreisermäßigung wird ab 1. Januar 1929 auf Grund der Landesverbands-Mitgliederausweise gewährt, welche den Schalter- und Kontrollbediensteten vorgewiesen werden müssen. Weiter werden ermäßigte Rückfahrkarten für gewisse Verkehrsbeziehungen für die Winterzeit ausgegeben: 1. Mit vierzehntägiger Gültigkeit über 50 km, sowohl für fahrplanmäßige Züge als auch für Sonder-Sportzüge; 2. mit dreitägiger Gültigkeit für Personenzüge 3. Klasse auf eine Entfernung von 20 bis 50 km, oder auch weniger als 20 km, wenn der ermäßigte Fahrpreis für mindestens 20 km bezahlt wird.

— **Eisenbahnunglück in der Tschechoslowakei.** Nach dem am 9. September d. J. erfolgten folgenschweren Zusammenstoß des Berlin—Prag—Wiener Schnellzuges in der Station Saitz (siehe Nr. 37, S. 1003 und Nr. 38, S. 1031) hat sich ein neuerliches Zugunglück ereignet. Der Schnellzug Prag—Znaim, der in Prag um 15 Uhr 44 abgeht, ist am 23. November bei der Einfahrt in die Station Nimburg (eine Schnellzugsstunde von Prag entfernt) mit einem Güterzug zusammengestoßen. Der Zusammenstoß wurde dadurch verschuldet, daß sich ein Güterzug ohne Ermächtigung des Zugexpedienten gegen den anfahrenden Schnellzug in Bewegung setzte. Bei dem Zusammenstoß wurden der Lokomotivführer des Güterzuges und drei Reisende des Schnellzuges getötet, acht Personen schwer und zehn leicht verletzt. Der angerichtete Sachschaden wird auf eine halbe Million Kc geschätzt.

— **Rumänien und die europäische Fahrplankonferenz in Wien.** Auf der Ende Oktober in Wien stattgehabten internationalen Fahrplankonferenz stellte Rumänien den Antrag auf Einführung der zweiten Klasse in den Orient-Expreßzug. Die diesbezüglichen Verhandlungen der Konferenz verliefen jedoch ergebnislos. Dafür wurde aber erreicht, daß der neue rumänische Bukowinaexpreß Bukarest—Czernowitz vom 1. Mai nächsten Jahres ab Anschluß nach Warschau und Berlin erhält. Die Reise Bukarest—Berlin wird mit diesem Zuge in 32 Stunden zurückgelegt werden können.

— **Pullmanwagen in Rumänien.** Die Rumänischen Staatsbahnen vereinbarten mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Einstellung von Pullmanwagen erster und zweiter Klasse in den vom 1. Juni bis zum 1. Oktober verkehrenden Karpathenexpreß Bukarest—Kronstadt. In der Zeit vom 1. Oktober bis 1. Juni werden diese Wagen zwischen Bukarest und Galatz verkehren.

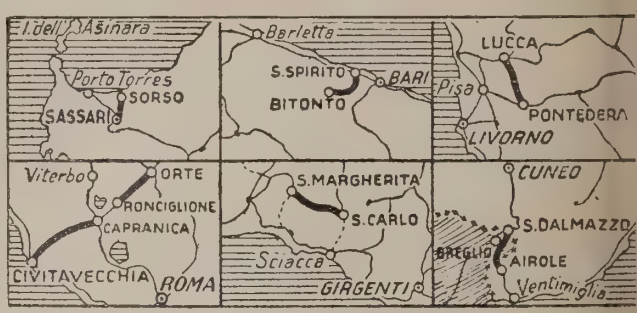
— **Eröffnung von sechs italienischen Eisenbahnstrecken.** Am 28. Oktober (Beginn des VII. Jahres der faszistischen Regierung) wurden die folgenden neuen regelspurigen Eisenbahnlinien eröffnet:

1. Die Linie Sorso—Sassari, in Sardinien (Dampfbetrieb), mit einer Länge von 11 km.

2. Die Linie Santo Spirito—Bitonto, in Apulien (elektrischer Betrieb), mit einer Länge von 8½ km.

3. Die Linie Lucca—Pontedera, in Toscana (Dampfbetrieb), mit einer Länge von 25 km. Diese Linie durchfährt die Ebene zwischen Lucca und Pistoia und verbindet miteinander die zwei alten Eisenbahnlinien Pistoia—Lucca—Viareggio und Firenze (Florenz)—Pisa—Livorno.

4. Die Linie Orte—Civitavecchia in Latium (Dampfbetrieb), mit einer Länge von 78 km, welche die seit mehreren Jahrzehnten erwartete direkte Verbindung zwischen dem Adriatischen (Ancona—Terni—Orte) und dem Tyrrenischen Meere (Rom—Civitavecchia—Pisa) endlich hergestellt hat.



5. Die Linie San Carlo—Santa Margherita, in Sizilien, (Dampfbetrieb), mit einer Länge von 25 km.

6. Die zwei italienischen Teilstrecken der teilweise auf französischem Gebiete laufenden Linie Cuneo—Ventimiglia (Dampfbetrieb), mit einer Länge von 10 km, welche Linie eine direkte und rasche Verbindung zwischen Turin und der italienischen westlichen Riviera (Riviera di Possente) darstellt.

Bisher war die Riviera vom Piemont aus nur auf dem weiten Umweg der über Savona laufenden Eisenbahnlinie zu erreichen.

Erwähnt sei noch zuletzt die ebenfalls am 28. Oktober eröffnete Seilbahn (Funicolare centrale) von Neapel, mit einer Länge von 1200 m (Spurweite 1,20 m).

In Neapel bestanden bekanntlich schon früher zwei Seilbahnen zum Vomero hinauf mit den Ausgangsstationen Montesanto und Chiaia. Man kann jetzt den Hügel des Vomero auch mit der neueröffneten Seilbahn erreichen, was dem Publikum sehr zu gute kommt wegen der zentralen Lage der neuen Abfahrstation in unmittelbarer Nähe der Galleria Umberto I. und weil sich die zwei älteren Linien in manchen Tagesstunden für den regen Verkehr als unzureichend erwiesen haben.

— **Die Eisenbahnlinie Messina—Catania unterbrochen ırch den Ausbruch des Ätnas.** Die feurige Masse die aus ·m östlichen Hange des Ätnas vor wenigen Tagen aus·worfen wurde, hat einen Lavastrom von 12 km Länge ıd 1 km Breite gebildet. Der verwüstete Streifen war ner der fruchtbarsten Siziliens und muß nun für viele ·mmende Menschengeschlechter als vollständig vernichtet ıd unbrauchbar betrachtet werden.

Nun hat der fürchterliche Strom am 13 d. M. zu allen ıderen Schäden noch ein neues Unheil heraufbeschworen, ·mlich die Lavaüberschwemmung der Bahn um den Ätna i Nunziata und der Staatsbahnlinie Messina—Catania, ·ischen Giarre und Fiume Freddo, bei der Station Mascali.

Einige Tage wurden die Reisenden mittels Autos über die ıdstraße unweit vom Meere befördert; da aber nun auch ·se Straße überschwemmt ist, so hat die Überführung r Reisenden auf dieser Seite der Insel gänzlich aufgehört. ır der weite Umweg über die nördliche Staatsbahnlinie ·ssina—Cefalu—Xirbi—Catania ist nunmehr benutzbar. ıdernfalls müssen die zwischen Catania und Messina ırenden Schiffe benutzt werden.

Die Lokalbahn um den Ätna (Circumetnea) hat ihrer·ts einige beschleunigte Zugpaare zwischen Catania und ·dimonte Etneo in Verkehr gestellt. Zwischen dieser letz·en Lokalbahnstation und der Station Fiume Freddo der lienischen Staatsbahnen wird der Personenverkehr auf ıer gut gepflegten Landstraße mittels Autos bedient und rd auf diese Weise die Verbindung mit der Hauptlinie gen Messina hergestellt.

Fremde Erdteile.

— **Mangel an Lokomotivführern auf Ceylon.** Bei den ıatsbahnen von Ceylon fehlt es so an Lokomotivführern, ß Güterzüge zuweilen ausfallen müssen, weil kein Loko·tivführer gestellt werden kann. Abhilfe ist nur möglich rch Einstellung vermehrter Kräfte für diesen Dienst. Die ıatsbahnen von Ceylon suchen daher durch Anzeigen in glischen Zeitungen erfahrene Lokomotivführer zu geınen, und außerdem bilden sie zur Zeit über 100 Einge·rene für den Beruf des Lokomotivführers aus. Ein Teil ı diesen ist so weit vorgeschritten, daß sie schon demnächst den Dienst selbständig übernehmen können, und die Anzeigen in England versprechen Erfolg, so daß man für die nächste Zeit der Einwanderung einer genügenden Zahl leistungsfähiger Lokomotivführer entgegensieht. Man hofft infolgedessen, daß in absehbarer Zeit die jetzt bestehenden Schwierigkeiten verschwinden werden, so daß der Zugverkehr wieder dem Verkehrsbedürfnis angepaßt und planmäßig durchgeführt werden kann.

— **Eisenbahnen in Bolivien.** Bolivien hat Schwierigkeiten mit seinen Eisenbahnen. Die Eisenbahn Villazon—Atocha wird seit April 1927 von einer anglo-argentinischen Unternehmung im Auftrage der Regierung betrieben. Der Verkehr hat seitdem erheblich zugenommen, und es sind Anstrengungen gemacht worden, ihn noch weiter dadurch zu heben, daß die Fracht für Erze um rd. 46 M für 1 t herabgesetzt worden ist. Der Betriebsfehlbetrag ist in der letzten Zeit von 80 000 M monatlich auf 36 000 M zurückgegangen, aber trotzdem hat die den Betrieb führende Unternehmung die Regierung gebeten, sie in Anbetracht der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Eisenbahn aus ihrem Vertrag zu entlassen. Sie hatte die Verpflichtung übernommen, die rückständigen Zahlungen zu leisten, wobei sie 2 % der eingehenden Gelder als Vergütung erhalten sollte. Die Regierung schuldet ihr 1,6 Mill. Mark, und als nötig erkannte Unterhaltungsarbeiten haben aus Mangel an Mitteln unterbleiben müssen. — Über die Form, in der in Zukunft die Eisenbahn Arica—La Paz betrieben werden soll, schweben schon seit längerer Zeit Erörterungen, die neuerdings zu dem Ergebnis geführt haben, daß für den auf dem Boden von Bolivien gelegenen Teil Privatbetrieb als die richtigste Betriebsform erkannt worden ist. Infolgedessen hat sich in La Paz mit einem Kapital von 3 Mill. Mark eine Gesellschaft gebildet, die den Betrieb unter Beaufsichtigung durch die Regierung übernehmen will. 20 % der Aktien sollen durch die Allgemeinheit gezeichnet werden. Zwischen den Regierungen von Bolivien und von Chile ist ein Abkommen zustande gekommen, auf Grund dessen Chile 60 % und Bolivien 40 % der Roheinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb erhält. Der in Chile gelegene Teil der Eisenbahn wird vom Staate betrieben, und man ist sehr gespannt, wie sich der Betrieb gestalten wird, wenn er auf einer durchgehenden Eisenbahn in zwei verschiedenen Händen ist und noch dazu auf einem Teil Staatsbetrieb, auf dem anderen Privatbetrieb stattfindet.

Internationaler Verkehr.

— **Verhandlungen Deutschland-Österreich zur Anlage I des IÜG.** Nach Artikel 4 § 2 des IÜG. können zwei oder mehrere Vertragsstaaten durch besondere Abmachungen vereinbaren, daß einzelne durch das IÜG. ausgeschlossene Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder daß die in der Anlage I zum IÜG. aufgeführten Gegenstände unter leichteren Bedingungen zum internationalen Verkehr zwischen diesen Staaten zugelassen werden können.

Nachdem zwischen Deutschland und Österreich zum Zwecke des Abschlusses solcher Vereinbarungen schon Vorbesprechungen stattgefunden hatten, traten in Wien am 7. November 1928 Vertreter beider Staaten zusammen, um sich über die endgültige Fassung eines diesbezüglichen Übereinkommens zu einigen. Die Verhandlungen, bei denen auch das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern vertreten war, fanden am 10. November 1928 ihren Abschluß. Es ist im Interesse der Versender, namentlich der beteiligten Industrien, zu hoffen, daß sich auch andere Staaten diesem Vorgehen anschließen.

ımtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

weiterung der Abfertigungsbefugnisse von Bahnhöfen

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saa·). Am 15. November 1928 ist der rechts der Bahnstrecke Großenhain—Cottbus zwischen den Bahnhöfen Ruhland und Brieske gelegene Haltepunkt Grube Viktoria III, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Änderung von Bahnhofsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Arnstadt—Saalfeld (Saale) gelegene Bahnhof Roda-Niederwillingen führt vom 15. Dezember 1928 ab die Bezeichnung Niederwillingen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung s erlassen worden:

Nr. III 201 vom 16. November 1928 an die Mitglie des Satzungsausschusses, die Dänischen, Norwegischen Schwedischen Staatsbahnen und die Schweizerischen B desbahnen, betr. Umarbeitung der Satzungen des Vere DEV.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 11. November 1928 verstarb in Pößneck

Geheimer Baurat

Herr Alfred Eberlein

Regierungs- und Baurat a. D.

im 77. Lebensjahr.

Der Verstorbene stand vom Mai 1876 bis Ende Juli 1910, dem Tage seiner Versetzung in den Ruhestand, im Eisenbahndienste und war zuletzt als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamtes in Berent — Bezirk der früheren Eisenbahndirektion Danzig — tätig.

Erfurt, den 14. November 1928. (1287)

Der Präsident
der Reichsbahndirektion Erfurt.

Wir haben von einem schmerzlichen Verluste Kenntnis zu geben. Am 14. ds. verschied nach kurzer Krankheit

Reichsbahnoberrat

Herr Ludwig Maier

Zugbeförderungsdezernent der Reichsbahndirektion Regensburg.

In langjähriger treuer Dienstleistung hat er seine Arbeitskraft für die vormaligen Bayerischen Staatseisenbahnen und für die Deutsche Reichsbahn mit bestem Erfolge eingesetzt.

Persönlich stand er uns allen nahe durch sein liebenswürdiges, aufrechtes und offenes Wesen.

Wir haben ihm am 17. ds. im Münchner Waldfriedhof das letzte Geleit gegeben und wollen ihm ein treues Andenken bewahren.

Regensburg, den 19. November 1928. (1285)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Druckfehlerberichtigung:

Im Teilheft B II 50 wird die Entfernung Viersen—Krautscheid von 101 in 111 km berichtigt. (1314)

Berlin, den 23. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 43.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 43 in neuer Fassung unter gleichzeitiger Erweiterung des Warenverzeichnisses und Ermäßigung der Frachtsätze. (1315)

Berlin, den 22. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Druckfehlerberichtigung.

Im Teilheft B II 34 wird die Entfernung Neumünster—Bielefeld Hbf. von 229 in 329 km geändert. (1300)

Berlin, den 17. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Besonderes Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden eine Anzahl Bahnhöfe der Hohenzollerischen Landesbahn in Hechingen in vorgenannten Tarif einbezogen. Bekanntgabe durch den TVA. I vom 29. November 1928.

Breslau, den 26. Nov. 1928. (1312)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-italienischer Güterverk über Iselle, Pino, Chiasso, Brenn und Tarvisio. Direkter Tarif v

1. November 1928. Teile II und I

Mit Gültigkeit vom 1. Dezem 1928 wird die Station Kelheim Frachtsätzen für die Tarife Nr. 1 bis 1123 in den Tarif aufgenomm

München, den 24. Nov. 1928. (13

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

Heft B. Entfernungen für den B nen- und Wechselverkehr der f heren Preußisch-Hessischen u Staats- und Privatbahnen usw.

Die durch Nachtrag 24 zu B I bekanntgegebene Streichung der S tion Braunschweig Nord mit Entf nung bei den Stationen Büddenste Söllingen (Braunschw.) und Völ (Kreis Neuhaldensleben) ist auch dem Neudruck, gültig vom 15. Aug 1928, durchzuführen. (129

Berlin, den 19. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezem 1928 werden bei der Farge—Ve sacker Eisenbahn für Güter der T rifklasse A, bei der Gera—Meus witz—Wuitzer Eisenbahn für Brau kohlen und Braunkohlenbrikette u bei der Hohenzollerischen Land bahn für alle Güter einzelne F schlagsfrachten ermäßigt.

Näheres enthält der am 29. Nove ber 1928 erscheinende Tarif- u Verkehrsanzeiger. (131

Berlin, den 24. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güt verkehr (Verkehr mit deutschen S hafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezemb 1928 ist in der „Besonderen Frac ermäßigung für Güter des Tari Nr. 20“ (S. 630) der erste Abs wie folgt richtigzustellen: Für Güt der Abteilung B werden die Frac sätze von Stettin nach Moravs Ostrava-Přívoz, Svinov-Vitkovice u Třinec um 647 hč und nach Podbr zová um 269 hč unter nachstehend Bedingungen ermäßigt. (129

Dresden, den 18. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Dresden.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Dezember 1928 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite		Anstoßpunkte 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
34	Augsburg West (Augsb. Lb.)	927	831	796	736	718	682	683	695	704	706	677	672
	Zu 5a												
43	Haunstetten (Augsb. Lb.)	932	836	801	741	723	687	688	700	709	711	682	677
	Zu 5a												

Bei den Stationen Augsburg-Lechhausen und Augsburg Ring (Seite 34) ist — mit Gültigkeit ab 4. Dezember 1928 — zu ergänzen: „Zu 5a".

München, den 20. November 1928. (1288)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11 — Bk. 32 —

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 93 des Tarifheftes bei dem Bahnhof „Poděbrady lázně" in der laufenden Nummer 10 der Schnittfrachtsatz II von „757" in „575" richtigzustellen.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten) Heft 12 — Bk. 4 —

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden auf den Seiten 38/39 und 62/63 die Frachtsätze für den Bahnhof „Mirošow" wie folgt ersetzt. Für diese Sätze ist die vom 1. Oktober 1928 gültige Tafel zur Ermittlung der Schnittfrachtsätze I nicht anzuwenden.

	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
I	1136	1136	1136	1136	1160	1160	1144	1144	1144	1144	1136	1136	1144	1144	1136	1136	1144	1144	1136	1136
II	561	728	553	720	537	704	553	720	553	720	561	728	545	712	553	720	545	712	553	720

	11		12		13		14		15		16		17		18		19	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
I	1168	1168	1152	1152	1168	1168	1144	1144	1144	1144	1136	1136	1136	1136	1144	1144	1144	1144
II	529	696	545	712	537	704	553	720	553	720	553	720	553	720	553	720	553	720

Dresden, den 20. November 1928. (1298)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Pfälzischer Güterverkehr. Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden die Verkehrsstellen der Augsburger Lokalbahnen: „Augsburg West" und „Haunstetten" in die Tarife einbezogen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

2. Ab 1. Dezember 1928 wird die Lokalbahnverkehrsstelle Scherenau in den Tarifen gestrichen. (1291)

München, den 21. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird das Teilheft B II 48 unter Berücksichtigung der bereits erschienenen Nachträge 1—33 neu herausgegeben. Preis 2,90 RM. (1289)

Berlin, den 19. November 1928
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 wird der Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung" des A. T. 139 geändert. Ferner wird die Gültigkeitsdauer dieses Tarifs — jederzeit widerruflich — unter Erhöhung der jährlichen Mindestmenge auf 45 000 t vom 1. Januar 1929 ab längstens bis zum 31. Dezember 1929 verlängert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1295)

Altona, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 werden in Abteilung 54 verschiedene Frachtsätze ermäßigt und für den Verkehr mit Rumänien neue Frachtsätze (R-Sätze) eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1299)

Altona, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Am 1. Dezember 1928 wird der Nachtrag 5 herausgegeben. Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger I. Der Nachtrag kann durch Vermittlung der beteiligten Güterabfertigungen oder unmittelbar von den auf dem Tarif angegebenen Stellen bezogen werden. Preis 0,30 RM. (1306)

Dresden, den 23. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Ausnahmetarif K 54.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1928 wird der Bahnhof Murrhardt in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs K 54 einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (TVA. I). (1308)

Stuttgart, den 22. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Die Gültigkeit der für den Verkehr mit Italien bekanntgegebenen Sätze wird bis zum 31. Dezember 1928 einschließlich verlängert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1305)

Altona, den 23. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1928 wird der Bahnhof Weikersheim als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 159 (Papier, Pappe usw. zur Ausfuhr) aufgenommen. (1301)

Berlin, den 22. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1928 wird „Häcksel von Stroh und Heu" in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 16f für Heu und Stroh einbezogen. (1302)

Berlin, den 23. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird bei der Neuhaldensleber Eisenbahn die Zuschlagsfracht für den Ausnahmetarif 2d für Haus- und Straßenkehricht von 10 Rpf auf 5 Rpf für 100 kg herabgesetzt. (1293)

Berlin, den 17. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. November 1928. Erweiterung des A. T. 181. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1294)

Altona, den 19. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 70.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 tritt der Ausnahmetarif K 70 für Zucker in Kraft. (1283)

Berlin, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ab 26. November 1928 treten infolge Entfernungskürzungen bei Frederiksund und einer Reihe deutscher Stationen in den deutsch-dänischen Verbandstarifen niedrigere Schnittfrachtsätze in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1286)

Altona, den 19. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1928 werden die Bahnhöfe Atzenbach Zu 103 und Schopfheim als Versandbahnhöfe in den Ausnahmetarif 11 m für Baumwollabfälle usw. zum Düngen beim Weinbau einbezogen. (1309)

Berlin, den 24. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1928 wird der Bahnhof Görlitz als Versandbahnhof in die Ausnahmetarife 159 (Papier, Pappe usw. zur Ausfuhr) und 161 (Tonwaren zur Ausfuhr) aufgenommen. (1310)

Berlin, den 24. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Nordisch - Italienischer Güterverkehr über Deutschland—Schweiz und Deutschland—Österreich. Direkter Tarif vom 1. April 1926.

Der auf 1. Januar 1929 vorläufig angekündigte neue Tarif wird erst zum 1. Februar 1929 ausgegeben werden. In den Tarif sind auch die wichtigsten Stationen der Dänischen Staatsbahnen aufgenommen.

Die Gültigkeit des bisherigen Tarifs wird bis zur Ausgabe des neuen Tarifs verlängert. (1304)

München, den 23. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Infolge Eröffnung des Durchgangsverkehrs über die Strecke Bad Schwarlau—Neustadt (Holst.) treten ab 1. Dezember 1928 die im Nachtrag 33 zu den Teilheften B I 10 und B II 1—64 bekanntgegebenen Entfernungsänderungen in Kraft. Die in den Neudruck des Teilheftes B II 34 vom 15. November 1928 übernommenen Entfernungen gelten auch erst vom 1. Dezember 1928. (1303)

Berlin, den 19. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928. Teil I.

In der Anmerkung auf Seite 21 erhält der letzte Satz des 1. Absatzes folgende Fassung:

„Unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz oder Anschlußwerk der Versandstation, ferner (1292)

Bei Sendungen der Tarife:	von den in den Ausnahmetarifen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Heft C II b)
Nr. 1075—1082 . .	Nr. 106
Nr. 1101	Nr. 135
Nr. 1201—1209 . .	Nr. 168
Nr. 1214	Nr. 173
Nr. 1221—1283 . .	Nr. 35a

enthaltenen Versandstationen."

München, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. Dezember 1928 ist auf Seite 18 des Tarifs der Absatz d) mit allen Ergänzungen zu streichen und dafür zu setzen:

d) Augsburger Lokalbahn

Stationen und Haltestellen	Anzustoßen an die Entfernung der Anschlußstation	km**)
Augsburg-Lechhausen . . .	Augsburg Hbf.	40
Augsburg-Ost .	Augsburg Hbf.	20
Augsburg-Ring..	Augsburg Hbf.	30
Augsburg-Süd .	Augsburg Hbf.	10
Augsburg-West .	Augsburg Hbf.	35
Haunstetten . .	Augsburg Hbf.	40

**) Die Zuschlagsfrachten sind im Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib unter lfd. Nr. 5 a angegben. (1290)

Außerdem ist zu ergänzen:

Seite 5	Augsburg West	siehe Seite 18, und
Seite 8	Haunstetten	siehe Seite 18.

München, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif K 63.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 werden die Bahnhöfe Charlottenburg Gbf. und Tempelhof als Empfangsbahnhöfe in den Ausnahmetarif K 63 einbezogen. (1281)

Berlin, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 71.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 tritt der Ausnahmetarif K 71 für Papier der Klassen B und C in Kraft. (1282)

Berlin, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten) Heft 12.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden auf den Seiten 38/39 und 62/63 bei dem Bahnhof „Mirošov" sämtliche Schnittfrachtsätze I und II für Kohle und Koks geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, den 20. Nov. 1928. (1277)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 wird der Bahnhof Duderstadt als Versandbahnhof der Ziffer 3 B usw. in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel einbezogen. (1278)

Berlin, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 wird der Bahnhof Zell (Wiesental) als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 11 m für Baumwollabfälle usw. zum Düngen beim Weinbau im Deutschen Reich einbezogen. (1279)

Berlin, den 19. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1928 wird der Bahnhof Hainsberg (Sa.) als Versandbahnhof der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. (1280)

Berlin, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost - Mitteldeutsch - Russischer Güterverkehr — Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden die Bahnhöfe Großdehsa-Oelsa, Halbau am Hochstein und Kleindehsa in den ost-mitteldeutsch-sächsischen Gütertarif einbezogen. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen. (1284)

Berlin, den 20. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

---

3. Verdingungen.

Lieferung von 584 600 kg kohlensaurem Baryt, 98 %, chemisch gefällt, in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1929. (1307)

Öffnung der Angebote am 14. Dezember 1928, 11 Uhr, im Zimmer 155 der Reichsbahndirektion Hannover. Verdingungsunterlagen gibt das Präsidialbüro gegen Bareinsendung von 0,50 RM im Zimmer 208 ab. Zuschlag bis spätestens 30. Dezember 1928.

Hannover, den 22. November 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

chriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

r. 49 Berlin, den 6. Dezember 1928 LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

er Landstraßenverkehr in Amerika.

atz nicht belegen.

is Gedingeverfahren auf Güterböden und Umladehallen.

agenklassensystem in den Oststaaten.

ichrichten.

Deutschland: Ergänzung des Wagenparks der Deutschen Reichsbahn. — Neue Züge im Sommerfahrplan. — Verschönerung der Bahnanlagen der Reichsbahn — Verkehrswesen und Alkoholmißbrauch. — Verkehrswerbung der Reichsbahn im Auslande. — Das Wesen und die Formgebung des Eisenbetons. — Personalnachrichten.

Österreich: Ermäßigte Ausflugsrückfahrkarten mit Hotelbegünstigung. — Wiener Straßenbahnen. — Österreichs Außenhandel im Oktober.

Ungarn: Triebwagen auf der Györ — Sopron — (Raab — Ödenburg) — Ebenfurter Bahn. — Die Kohlenfrage in Ungarn. — Landeskongreß der ungarischen Kaufleute. — Ungarns Außenhandel im Oktober.

Übrige europäische Länder: Deutsch-Litauischer Handelsvertrag. — Neuregelung der Verkehrsvorschriften in Polen. — Eröffnung der Strecke S. Dalmazzo di Tonda—Airole der Linie Cuneo—Ventimiglia und Einführung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zwischen Italien und Frankreich durch den neuen Grenzübergang von Breil. — Die vereinigten Kreiseisenbahnräte in der Schweiz. — Die schweizerische Güterzugbremse. — Dr. Bamberger †. — Anleihen der französischen Eisenbahnen. — Klagen der französischen Eisenbahnen. — Die englischen Eisenbahnen als Flugunternehmer.

Fremde Erdteile: Neuordnung der Eisenbahngesetzgebung in Niederländisch-Ost-Indien. — Bahnbauten in Marokko.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Landstraßenverkehr in Amerika.

Übersetzung des VI. Kapitels aus Stuart Dagett „Principles of Inland Transportation". New York — London bei Harpers 1928.

Von Dr. W. Spieß und E. Mecklenburg, Berlin.

Schon im Archiv für Eisenbahnwesen (Jahrg. 1928, ft 6, S. 1570) ist die Besprechung von Daggetts Buch mit r Ankündigung geschlossen worden, das Werk sollte mindstens in gewissen Teilen dem deutschen Leserkreise zunglich gemacht werden. — War damals zunächst an die undlegenden Kapitel über das amerikanische Eisenbahnifwesen gedacht, so läßt die soeben wieder mit großer bendigkeit aufgenommene Debatte über die Einordnung s Kraftwagens in unser Transportsystem die Bekanntbe von Daggetts Darstellung des amerikanischen Kraftgenwesens als besonders akut und aktuell erscheinen. an liest und hört heute ja zwar viel über Amerikas ansportzustände. Aber die Quellen sind dabei meist sehr eziell und — was bedenklicher ist — meist sehr subctiv. Über ein ganzes Wissensgebiet sich einheitlich in rhältnismäßig gleichbleibender Breite oder Kürze zu terrichten, gibt am zuverlässigsten ein akademisches ndbuch Gelegenheit. Und gerade ein solches ist uns eben von Daggett beschert. Verständlich und klar geschrieben, mag es hier ohne weiteres Begleitwort zur Sprache kommen. Soweit der Herausgeber glaubte, Einschränkungen oder Vorbehalte machen zu müssen, ist dies in wenigen eigenen Bemerkungen geschehen. Die Übersetzung ist wortgetreu. — Die (wenigen) Umstellungen und Kürzungen, die (z. B. gleich zu Anfang im historischen Teil) vorgenommen sind, sind rein stilistischer oder raumtechnischer Natur. — Vor allem sind viele, deutschem Geschmack überflüssig erscheinende Sperrdrucke bzw. Unterüberschriften vermieden. — Der Kürze halber sind auch gestrichen alle Anmerkungen, die lediglich Zitate, Quellennachweisungen u. dgl. enthalten. — Der deutsche Leser, der die von Daggett zitierte Literatur in die Hand zu nehmen gedenkt, liest auch schon Daggett im Urtext. — Im übrigen aber genügt es wohl, wenn hier vom Herausgeber bemerkt wird: Daggett bringt sozusagen zu jeder Zahl, zu jedem Positivum, das er mitteilt, die Belegstelle, woher seine statistischen oder sonstigen Angaben entnommen sind. Seine Angaben machen in dieser Art den zu-

verlässigsten Eindruck, zumal seine Hauptquellen die großen Arbeiten der Interstate Commerce Commission und des United States Bureau of Public Roads sind. —

* * *

Daggett schreibt also:

Wege.

Das Wegenetz ist in den U. S. A. dank der vorzüglichen Leistungen der Eisenbahn in seiner Entwicklung lange zurückgehalten worden. Was vor 1891 auf wegebaulichem Gebiete fertiggestellt wurde, erfolgte ausschließlich aus Mitteln der örtlichen Verwaltungen. Eine staatliche Teilnahme am Straßenbau fand bis dahin nur in einem einzigen (den deutschen Leser nicht interessierenden) Falle[1]) statt.

Im Jahre 1891 erließ der Staat New Jersey als erster ein Gesetz, das bis zu einem gewissen Maße eine staatliche Teilnahme am Straßenbau vorsah. Es wurde ein staatliches Highway Department eingerichtet und den örtlichen Stellen (Gemeinden) nachgelassen, den Staat um seine Unterstützung bei Wegebauten zu bitten; und wenn sie dies taten, übernahm der Staat den Entwurf im Gesamtplane und in den Einzelheiten, die Überwachung und die Beaufsichtigung des Straßenbaus und ein Drittel der Kosten. Diese von New Jersey eingeleitete Politik fand in den anderen Staaten in gleicher oder ähnlicher Form Nachahmung, bis im Jahre 1917 sämtliche 48 Staaten Gesetze über staatliche Unterstützung beim Straßenbau angenommen hatten. Heute haben 32 Staaten eine vollständige staatliche Aufsicht über den Bau und die Unterhaltung der Hauptverkehrswege des Staates, die ganz oder zum größten Teil auf Staatskosten gebaut sind. Die anderen Staaten sind nicht so weit gegangen; aber fast alle haben eine Überwachung des von ihnen geldlich unterstützten Straßenbaus angeordnet; auch bewilligen sie Staatsgelder als Anteil an den Baukosten.

Das Eingreifen auch der Bundesregierung in den Landstraßenbau erfolgte durch den sogenannten Federal-aid Road Act von 1916, der durch den Federal Highway Act von 1921 dann ergänzt wurde.

Das erstere dieser Gesetze ermächtigte den Secretary of Agriculture in den U. S. A., an der Verbesserung der Poststraßen mit höchstens 50 % des Betrags der Instandsetzungskosten sich zu beteiligen. Die Bundesunterstützung war auf die Zahlung der bewilligten Summe beschränkt, und in keinem Falle durfte sie mehr als 10 000 Dollar für die Meile betragen, wenn nicht Kosten für Brücken von mehr als 20 Fuß Länge in Betracht kamen. Jeder Staat, der um Bundesunterstützung einkam, wurde angehalten, ein staatliches Landstraßenamt zu schaffen, das nach seinen Befugnissen und seiner Ausstattung in der Lage war, mit der Bundesregierung zusammenzuarbeiten und die Verantwortung für eine sofortige Überwachung des Baus zu übernehmen. Diese Bestimmung hatte den Zweck, auch von staatlicher Seite eine Teilnahme von Bedeutung am Landstraßenbau zu gewährleisten. Der Federal Highway Act von 1921 ermächtigte den Sekretär für Landwirtschaft, unter Mitarbeit der staatlichen Landstraßenämter, ein Netz der wichtigsten, mehrere Staaten und Provinzen verbindenden Landstraßen festzulegen, das auf 7 % des gesamten bei Annahme des Gesetzes im einzelnen Staa vorhandenen Wegenetzes bemessen wurde. Eine Bunde unterstützung wurde nur für die Straßen gewährt, die diesem Netz gehörten. Schließlich wurde noch bestimm daß die so gebauten Straßen entweder vom Staat oder v der Bundesregierung instand gehalten werden müssen.

Von den 2 941 294 Meilen Fahrwegen (1 Meile = 1,609 km die im Jahre 1924 in den Vereinigten Staaten vorhand waren, fallen 171 687 Meilen unter das 7-%-Netz der Bund landstraßen. Diese Landstraßen berühren fast jede Sta mit über 5000 Einwohnern, und sie sind so ausgewählt, da wenn zu ihren beiden Seiten 10-Meilenzonen abgegren werden, diese Zonen die Wohnplätze von 90 % der gesa ten Bevölkerung der U. S. A. einschließen. Das sogenann Staatsstraßennetz umfaßt außer den Bundes- noch weite Straßen, so daß sich insgesamt 251 056 Meilen ergebe Das übrige Wegenetz besteht aus Provinzial- und G meindewegen, die gewöhnlich ungepflastert sind und v Provinzialstellen, Wegeverbesserungsverbänden oder v den verschiedensten städtischen und Bezirksstellen verwa tet, gebaut und unterhalten werden.

Aus dieser Darstellung sieht man, daß die Vereinigt Staaten mit Wegen gut versehen sind, und daß eine syst matische Regelung ihrer Unterhaltung und Verbesserun geschaffen worden ist. Die Aufgabe für das Land in bezu auf die Verkehrsstraßen besteht jetzt nicht so sehr in d Anlage neuer Straßen als vielmehr im Ebnen und Pl nieren der alten Straßen, um sie der sensationellen Z nahme der Anwendung von Kraftfahrzeugen, die die letzte Jahre ausgezeichnet hat, anzupassen.

Kraftfahrzeuge in den Vereinigten Staaten.

Die Statistiken über Erzeugung und Eintragung v Kraftfahrzeugen in den Vereinigten Staaten gehen zurü bis zum Jahr 1895. Von 5 zu 5 Jahren geben sie folgend Zahlen:

Jahr	Erzeugt	Eingetragen
1895	4	4
1900	5 000	8 000
1905	25 000	78 000
1910	187 000	468 500
1915	969 930	2 445 666
1920	2 204 947	9 231 941
1925	4 150 235	19 954 347
1926	4 223 170	22 001 393

Von den gesamten im Jahre 1926 in den Vereinigte Staaten eingetragenen 22 001 393 Automobilen ware 19 237 171 Personenwagen und 2 764 222 Lastkraftwagen. Über die Zahl der gefahrenen Personen oder der beför derten Tonnenmengen bestehen keine Statistiken. Eine a früherer Stelle bei Daggett (S. 5) in ihren Grundlage spezialisierte Schätzung für 1926 hat indessen eine Zah von beinahe 4 Milliarden Reisenden und 300 Millione Frachtgut pro Jahr ergeben. Heute ist sie bestimmt scho wesentlich höher; doch soll — da eine richtige Schätzun für den Augenblick nicht möglich ist, von jener 4-Milliar denzahl ausgegangen sein: Wenn jeder Reisende durch schnittlich 20 Meilen befördert worden ist, würde die ganz Transportleistung annähernd 80 Milliarden Personenmeile betragen.

Das in den Kraftfahrzeugen investierte Kapital is nicht bekannt; aber der Wert der jährlichen Erzeugun der Industrie wird von der National Automobil Chambe of Commerce auf 3 163 756 676 Dollar geschätzt. De

[1]) Es handelt sich um den 1811 begonnenen, nie vollendeten Plan der Bundesverkehrsstraße von der Ostküste bis St. Louis. Vgl. bei Daggett, S. 100. — Der Herausgeber.

Kapitalswert der Straßenbahnen der Vereinigten Staaten beträgt rund 5½ Milliarden und derjenige der Eisenbahnen rund 20 Milliarden Dollar. Die letzteren Zahlen schließen jedoch noch die Kosten für Konzessionierung und Gleisbettung ein, Kosten, wie sie das Automobil nicht unmittelbar treffen.

Das Automobil ist definiert worden als ein Fahrzeug, das sich mit eigener Kraft fortbewegt und nicht auf Schienen läuft. So verstanden war auch Cugnots Straßenwagen von 1769 schon ein Automobil, und die gleiche Bezeichnung kann auf viele der mit Dampf betriebenen Maschinen angewendet werden, die der Eisenbahn vorangegangen sind und mit ihr während ihrer ersten Jahre im Wettbewerb gestanden haben. Der für das Automobil bedeutungsvolle Anfang ist jedoch weniger in diesen frühen Versuchen als vielmehr in der später erfolgten Erfindung und Anwendung des Verbrennungsmotors mit Benzinantrieb zu finden. — Den Verbrennungsmotor, der Benzin oder Petroleumäther zum Antrieb benutzt, ließ sich ein deutscher Techniker, namens Gottfried Daimler, im Jahre 1884 patentieren. Daimler brachte seine Maschine an einem Fahrrad und später an Schiffen an, von denen eins während der Pariser Ausstellung von 1887 auf der Seine fuhr. Für diese Maschine interessierte sich ein Franzose namens Levassor. Er war Mitinhaber einer Fabrik für Holzbearbeitungsmaschinen, der Firma Panhard & Levassor. Die Firma sicherte sich im Jahre 1887 die französischen Rechte an Daimlers Erfindung, und Levassor selbst erfand dann die geistvollen Mechanismen der Kupplung, Übersetzung und der Ausgleichgetriebe für die Übertragung der Kraft auf Treibräder, welche heute das Automobil charakterisieren; und damit erst, kann man sagen, war dann das heutige Automobil geboren.

Das erste brauchbare Automobil wurde also im Jahre 1887 gebaut; es folgte die Zeit der Verbesserung, der Propaganda, der Erzeugung und Verbreitung, wie sie bis zum heutigen Tage noch dauert. Die fast beispiellose Entwicklung des Automobils soll hier nicht beschrieben werden. Neben ihrer Plötzlichkeit ist, als sie charakterisierend und die Entfaltung des Autos von der einstmaligen Entwicklung von Eisenbahn oder elektrischer Straßenbahn unterscheidend, nur die Tatsache zu registrieren, daß — im Gegensatz zu letzteren Verkehrsmitteln — das Auto anfänglich nur dazu bestimmt war, an private Benutzer unmittelbar, nicht aber an Unternehmer verkauft zu werden, die den Auto-Transport als Geschäft betrieben. — Auch heute noch, wo Autobuslinien und Lastkraftwagengesellschaften sich stark vermehren, werden die meisten Wagen von ihren Eigentümern selbst benutzt. Diese Tatsache der individuellen Benutzung ist von bedeutendem Einfluß sowohl auf die an den Markt kommenden Kraftfahrzeugtypen wie auch auf den Umfang der Verkäufe und den Zweck, für den die Automobile zunächst und im allgemeinen verwendet werden. —

Die vollständigsten allgemeinen Angaben über die Benutzung der Kraftwagen in den Vereinigten Staaten findet man in den Berichten über Verkehrszählungen, die von dem United States Bureau of Public Roads in Zusammenarbeit mit örtlichen Behörden herausgegeben und als Beweismaterial und Unterlagen von der Interstate Commerce Commission im Jahre 1926 gesammelt worden sind. Die Interstate Commerce Commission unternahm nämlich im Jahre 1926 aus eigenem Antriebe Ermittlungen, um Unterlagen zu bekommen, auf Grund derer sie Vorschläge für die künftige Automobil- und sonstige Gesetzgebung machen könnte. In allen wichtigen Landesteilen der Vereinigten Staaten wurden daraufhin an geeigneten Orten Untersuchungen angestellt und Material aus Interessentenkreisen eingezogen. — Zusammen mit den Ermittlungen der einzelnen Staaten stellt diese Bundesuntersuchung eine ganz außerordentlich umfassende Sammlung von Unterlagen über die Beförderung von Gütern und Personen in den Vereinigten Staaten durch Kraftfahrzeuge dar. — Außer den Bundesuntersuchungen sind in Kalifornien, Maine, Connecticut, Pennsylvanien, Illinois und Ohio weitere Ermittlungen, und an anderen Stellen örtliche Zählungen vorgenommen worden, deren Ergebnisse nicht veröffentlicht worden sind. Die Technik dieser Ermittlungen ist folgende: An vielen Punkten der großen Verkehrsstraßen eines Staates werden Stationen eingerichtet. Die an diesen Punkten vorbeifahrenden Wagen werden gezählt, die Zahl der Reisenden wird vermerkt, in einigen Fällen werden die Wagen angehalten, es wird nach der Länge der beabsichtigten Fahrt gefragt, und das Ladegewicht von Lastkraftwagen wird festgestellt. Die Zählung in Kalifornien umfaßte den Zeitraum vom 27. August bis 20. September 1922 und vom 25. Januar bis 3. März 1923. In Connecticut wurden Zählungen von Personenkraftwagen vom 11. September 1922 bis 11. Februar 1923 und Zählungen von Lastkraftwagen vom 11. September bis 3. Dezember 1922 vorgenommen. Die Ermittlungen in Maine dauerten vom 1. Juli bis 31. Oktober 1924, die in Cook County, Illinois, wurden während des Sommers und Herbstes 1924 durchgeführt, während man in Ohio vom Dezember 1924 ab ein Jahr lang (! D. H.) Ermittlungen anstellte. Die Ergebnisse der Ermittlungen in Pennsylvanien sind noch nicht veröffentlicht [2]).

Kraftfahrzeugtypen.

Die Kraftfahrzeuge können in vier Typen eingeteilt werden. Drei von ihnen sind: der Privatkraftwagen (der gewöhnlich vom Eigentümer benutzt wird und für zwei bis sieben Personen eingerichtet ist), der Kraftomnibus und der Lastkraftwagen. Ein vierter Typ, der Schienenwagen mit Motorantrieb, wird im Laufe der Besprechung nur kurz berührt werden. Das in privatem Eigentum befindliche und privater Benutzung dienende Automobil ist fraglos der wichtigste Typ des Kraftwagens. Es ist gleichzeitig derjenige Typ, über den die wenigsten bestimmten Tatsachen bekannt sind, weil die privaten Besitzer keinen regelnden Körperschaften unterworfen sind, wenig Aufzeichnungen machen, keine Berichte einzureichen haben und auch keinen Grund haben, die Leistungen ihrer Wagen öffentlich bekannt zu geben, zumal sie selbst in der Hauptsache deren Benutzer sind. Wer über diese Wagen Untersuchungen machen will, ist deshalb gezwungen, sich bei allen Ermittlungen — mit Ausnahme der Zahl der eingetragenen Fahrzeuge und der Art und Höhe der erhobenen

---

[2]) Teilzählungen des Verkehrs sind durch staatliche oder Gemeindebehörden in einer Reihe anderer Staaten vorgenommen worden. In den meisten Fällen haben sich diese Zählungen damit begnügt, die Zahl der an ausgewählten Punkten der Verkehrsstraßen in bestimmten Entfernungen vorbeifahrenden Wagen festzuhalten bei oberflächlicher Unterscheidung der beobachteten Fahrzeuge. Sie wurden weniger sorgfältig durchgeführt und sind weniger unterrichtend als die im Text besprochenen Ermittlungen.

Steuern — auf die durch gelegentliche Zählungen auf den Verkehrsstraßen geschaffenen Unterlagen zu stützen.

Die Verkehrszählung in Kalifornien, die während 25 Tagen im Sommer 1922 stattfand, ergab 2037 Fahrzeuge an einem 16-Stundentag. Von diesen waren 1724 Personenwagen, 254 Lastkraftwagen oder Anhänger, 35 Kraftomnibusse und 24 Pferdewagen. Ein ähnliches Bild ergibt sich im Staate Maine, wo in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Oktober 1924 das Bureau of Public Roads der Vereinigten Staaten 357 Millionen Personenkraftwagen-Meilen gegen nur 35 Millionen Lastkraftwagen-Meilen in dem gleichen Zeitraum notierte. Bei dieser Zählung sind Omnibusse nicht von Privatwagen unterschieden.

Die von Pferden gezogenen Fahrzeuge haben praktisch aufgehört, auf amerikanischen Chausseen zu verkehren. Sie sind nicht nur durch die größere Leistungsfähigkeit des Kraftwagens, sondern auch durch die Gefahren verdrängt worden, die das Befahren der Straßen mit geringeren Geschwindigkeiten als denen des Kraftwagens mit sich bringt. Die nachteilige Wirkung der harten und schlüpfrigen Straßen auf die Füße der Pferde ist gleichfalls ein wichtiger Faktor gewesen. Man vergißt jedoch leicht, wie kurze Zeit erst seit der Verdrängung des Pferdes vergangen ist. Während für Kalifornien keine älteren Statistiken als von 1922 vorliegen, zeigt sich, daß in Massachusetts noch im Jahre 1909 57 % des Landstraßenverkehrs von Pferden bewältigt wurden. Selbst 10 Jahre später betrug in Jowa der Anteil der von Pferden gezogenen Wagen am Gesamtverkehr noch 9,7 %.

Bleibt man indessen zunächst bei der Betrachtung der Personenkraftwagen, so betrug in Kalifornien die Durchschnittszahl der Reisenden in einem Wagen im Sommer 2,02 und im Winter 1,84. In Ohio war der Durchschnitt 2,3 und in Illinois 2,7; hier schwankte er zwischen 2,3 und 3,5 Personen pro Wagen, je nachdem, ob im einzelnen Falle der Autobus größeren oder geringeren Anteil am Verkehr hatte.

Entgegen der allgemein verbreiteten Ansicht ist die durchschnittliche Beförderungsstrecke für Personen im Automobil ziemlich lang. Während die durchschnittlichen Reiseentfernungen auf Eisenbahnen im Jahre 1924 in den Vereinigten Staaten 38,7 Meilen betrugen, war der Durchschnitt für Reisen im Automobil im Jahre 1922 in Kalifornien und 1925 in Ohio 38 Meilen. In Connecticut war er ein Jahr früher 45,1 Meilen. Die Ermittlungen in Connecticut geben den weiteren Aufschluß, daß die durchschnittliche Entfernung für Geschäftsreisen 29,7 Meilen und für anderen Verkehr 55,5 Meilen betrug. Beim Vergleich der Entfernungen des Automobil- und Eisenbahnverkehrs muß indes beachtet werden, daß die durchschnittliche Länge der Eisenbahnreisen durch die Einbeziehung des Vorort- und Zeitkartenverkehrs in die Durchschnittsrechnung verringert wird. Beim Automobil beeinflußt der Stadtverkehr mit seinen kurzen Entfernungen die durchschnittlichen Entfernungen des Kraftwagenverkehrs nicht in demselben Umfange, weil die Orte, an denen Zählungen des Kraftwagenverkehrs stattfinden, meist draußen auf der Landstraße liegen.

Die einzige Untersuchung des United States Bureau of Public Roads, die über die durchschnittliche Geschwindigkeit der Automobile Aufschluß gibt, ist die in Kalifornien vorgenommene. Dort wurden Geschwindigkeitsprüfungen mit Stoppuhren auf abgemessenen Teilstrecken von 200 Yards an verschiedenen Orten im mittleren und südlichen Teil des Staates vorgenommen; im ganzen wurden 4784 Fahrzeuge geprüft. Folgende Geschwindigkeiten wurden von drei verschiedenen Orten berichtet:

Geschwindigkeitsprüfung in Kalifornien.

Art des Wagens	Anzahl der Fahrzeuge	Durchschnittliche Stundengeschwindigkeit in Meilen
Personenkraftwagen, leichte	404	26,2
„ schwere . . .	440	31,4
Lastkraftwagen, leichte, beladen . .	75	19,1
„ „ leer . . .	81	20,9
„ schwere, beladen . .	72	14,0
„ „ leer . . .	51	17,0
Kraftomnibusse	39	33,1

Die Personenkraftwagen und Autobusse scheinen auf den ausgezeichneten Landstraßen Kaliforniens nahezu mit der Höchstgeschwindigkeit von 35 Stundenmeilen zu fahren. Lastkraftwagen kamen natürlich langsamer vorwärts.

Ein hoher Prozentsatz von Automobilfahrten findet zu Vergnügungszwecken statt. Eine Schätzung in Connecticut im Jahre 1922 ergab 65 % Vergnügungs- und 35 % Geschäftsreisen. Cook County, Illinois, meldete 68 % nichtgeschäftliche und 32 % Geschätfsreisen. Auch die Tatsache, daß in Kalifornien annähernd 41 % aller Fahrzeuge an Sonnabenden und Sonntagen gezählt wurden, während nur 59 % für die anderen 5 Tage der Woche blieben, zeigt, daß Personenkraftwagen in reichem Maße für Vergnügungsreisen benutzt werden. Der Lastkraftwagenverkehr auf den Landstraßen Kaliforniens zeigt keine ähnliche Anreicherung zum Wochenende.

Der Kraftomnibus faßt 4 bis 45 Personen außer dem Führer und verkehrt gewöhnlich zwischen feststehenden Endstationen auf bestimmtem Wege. Er arbeitet wie die Eisenbahnen und Vorortbahnen als öffentliches Verkehrsmittel, unterscheidet sich aber von beiden dadurch, daß er überall auf öffentlichen Straßen und niemals auf ihm privat gehörendem Wege fährt. — In seinen Anfängen war der Kraftomnibusverkehr sehr einfach, wie die Geschichte des Jitneys*) beweist. Der Jitney war ein 5 oder 7 Personen fassendes Automobil, das, gewöhnlich von seinem Besitzer selbst betrieben, in den großen Städten Amerikas zur Beförderung von Personen benutzt wurde. Man scheint es zuerst gegen Ende des Jahres 1914 als einen besonderen Typus erkannt zu haben. Die Zahl der Jitneys wuchs eine Zeitlang sehr schnell und brachte die Straßenbahngesellschaften besonders in der Zeit von 1915 bis 1920 in gewisse Verlegenheiten. Auf fester Grundlage ruhte dieser Betrieb jedoch nie. Der Jitney-Wagen wurde meist ursprünglich zu anderen Zwecken, als um dem öffentlichen Verkehr zu dienen, gekauft, und es war dann nur ein nachträglicher Einfall seines Besitzers, wenn er mehr oder weniger dazu benutzt wurde, diesem Einnahmen zu verschaffen. Bei längerem Gebrauch zeigte sich der Jitney, obwohl er den Benutzern gewisse Bequemlichkeiten bot, für den Unternehmer unrentabel, wie auch der verhältnismäßig große Raum, den er auf der Straße jeweils in Anspruch nahm, und damit seine Rückwirkung auf den anderen Verkehr und die Tatsache, daß sein Eigentümer niemandem verantwortlich war, ihn vom Standpunkt städtischer Verkehrspolitik zu einem unerwünschten Verkehrsmittel machten. Eine ihm unfreundliche Gesetzgebung wirkte denn auch mit seinen ungenügenden Einnahme-

*) Der Jitney ist dem Herausgeber als Typ nicht bekannt. Wo liegt die Grenze zwischen Jitney und Cab?

ergebnissen zusammen dahin, daß der Jitney aus den Straßen der Städte verschwand.

Die National Automobil Chamber of Commerce und die unter dem Namen „Autobustransport (Bus Transportation)“ bekannte Zeitschrift schätzen gemeinschaftlich die Zahlen der in Betrieb befindlichen Kraftomnibusse in den Vereinigten Staaten wie folgt:

Einteilung der Kraftomnibusse nach ihrer Verwendung, für den 1. Januar 1927 geschätzter Stand.

Dem öffentlichen Verkehr dienende Fahrzeuge:	
Im Binnenverkehr einzelner Staaten	31 500
Zwischen verschiedenen Staaten verkehrend	2 500
Im Besitz von elektrischen Bahnen u. dgl. befindlich	7 284
Im Besitz von Eisenbahnen u. dgl. befindlich	522
Gesamtzahl der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kraftomnibusse	41 806
Nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmte Fahrzeuge:	
Hotelomnibusse	1 050
Aussichtswagen und Wagen für Gesellschaftsfahrten	2 650
Für Industriezwecke	1 100
Im Besitz von (öffentlichen und privaten) Schulen	32 800
Verschiedenen weiteren Zwecken dienend (einschließlich der den Bahnhofsverkehrsgesellschaften gehörenden Omnibussen)	400
Gesamtzahl der nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmten Kraftomnibusse	38 000
Gesamtzahl aller Kraftomnibusse (geschätzt)	79 806

Der Gesamtsumme liegen Untersuchungen zugrunde, die sich auf 86 % des Gesamtbestandes erstrecken. Der Rest ist geschätzt.

Im Verkehr der Großstadt ist der Jitney dem langsameren aber großräumigen Kraftomnibus gewichen, der statt der 5 bis 7 Personen 30 bis 45 faßt und häufig sowohl innen als auch auf dem Verdeck Fahrgäste befördert. Diese Autobusse haben ein ähnliches Fassungsvermögen wie die Straßenbahnwagen und unterscheiden sich auch in bezug auf Geschwindigkeit nicht stark von diesen.

Die Vorzüge des Autobusses gegenüber der Straßenbahn, mit der er in Wettbewerb steht, liegen hauptsächlich in der Billigkeit der Beschaffung und in der leichten Beweglichkeit des Betriebes. Die Autobuslinie baut sich keinen eigenen Weg aus und spart so eine bedeutende Ausgabe. Auch dürften die ersten Kosten bei Einrichtung einer elektrischen Bahn wohl größer sein als für Wagen mit Benzinantrieb, wofern nicht der Verkehr sehr stark ist. Es ist berechnet worden, daß aus den vorangeführten Gründen ein Autobusbetrieb schon bei 250 Fahrgästen für die Meile sich lohnt, während eine Straßenbahn bei den jetzigen Preisen wenigstens 1500 Fahrgäste je Meile haben muß, um sich in gleicher Weise halten zu können. Autobuslinien eignen sich deshalb für weniger dicht besiedelte Quartiere und zur Erschließung neuer Wohngebiete. Es ist zwar allerdings auch wahr, daß die Schaffung von Autobuslinien in gewissem Umfange nur deswegen so billig ist, weil der Steuerzahler die Baukosten der Straße aufbringt, auf welcher der Autobus verkehrt; aber damit ist die Spanne bis zur Rentabilitätsgrenze der Straßenbahn doch nicht voll erklärt, und selbst dann würde die günstigere Wettbewerbslage des Autobusses eben doch Tatsache bleiben.

Der Autobus ist nicht nur billig zu beschaffen, er ist auch von größerer Beweglichkeit beim Betriebe; er ist nicht an eine Straße und an eine Fahrbahn innerhalb der Straße gebunden. Die Autobusse können bei Feuersbrünsten, Paraden oder anderen Hindernissen Umwege machen. Sie können die Fahrgäste an der Schwelle des Fußsteigs absetzen. Ein fahrender Autobus kann den anderen Bus, der Fahrgäste ein- oder absteigen läßt, überholen. Auch finden es viele Leute geschmacksmäßig angenehmer, mit dem Autobus als mit der Straßenbahn zu fahren.

Die Hauptnachteile beim Autobusverkehr sind die höheren Betriebskosten bei mäßigem Verkehrsumfang und die höheren Unterhaltungskosten, — Tatsachen, die bestehen bleiben, selbst wenn bei der Straßenbahn die Ausgaben für Instandhaltung des Gleisbettes mit in Betracht gezogen werden. Einen Fahrgast im Autobus zu befördern, erfordert mehr Energieverbrauch als in der Straßenbahn; das Wagenmaterial wird schneller abgenutzt, und von dem Führer muß größere Geschicklichkeit verlangt werden. Außerdem nutzt der Autobus die Straße weniger aus als die Straßenbahn, wenn er nicht mit Verdeckplätzen versehen ist; und selbst wo solche vorhanden sind, ist es bei stürmischem Wetter nicht angenehm, auf dem Verdeck zu sitzen.

Immerhin sind die Vorzüge des Autobus in gewissen Ausprägungen des Großstadtverkehrs so augenfällig, daß in den letzten Jahren eine Anzahl von Straßenbahnen ihrem Bestand an elektrischen Straßenbahnwagen Kraftfahrzeuge hinzugefügt haben. So befaßten sich am 1. Januar 1927 266 elektrische Bahnen in den Vereinigten Staaten mit Autobusbetrieb; sie betrieben 7284 Autobusse auf Straßen von insgesamt 13 619 Meilen. Die Aufnahme dieses Verkehrsbetriebes ist zum größten Teil ganz jungen Datums. Eine die ganzen U. S. A. umfassende Ermittlung, die von der Electric Railway Association im Januar 1924 durchgeführt wurde, stellte 123 Straßenbahngesellschaften fest, die zusammen 1207 Autobusse betrieben. Von den 123 Gesellschaften hatten drei den Autobusbetrieb erst in dem Monat begonnen, in dem die Zählung stattfand; 51 fingen im Jahre 1923 damit an, 30 im Jahre 1922, 13 im Jahre 1921, 13 vor 1921, und 13 berichteten nichts über das Datum des Beginns.

Der Zweck, für den die elektrischen Bahnen die Autobusse benutzen, ist natürlich in den einzelnen Orten verschieden. In einer beträchtlichen Zahl von Fällen ist der Autobus ganz oder teilweise an die Stelle des Bahnbetriebes getreten. Nach dem „Bus Transportation“ ist dies in den Jahren 1917 bis 1927 bei nicht weniger als 2279 Meilen Bahnstrecke geschehen; darunter sind 1471 Meilen, bei denen Autobusse den Bahnbetrieb einer Gesellschaft ganz, und 809 Meilen, bei denen sie ihn teilweise ersetzten. Noch häufiger ist der Autobus zur Verlängerung von Straßenbahnlinien, zur Eröffnung neuer Linien in das Innere der Stadt, für den Verkehr von einem Ende der Stadt zum anderen oder für den Überlandverkehr benutzt worden in den Fällen, in denen der Verkehr einen elektrischen Betrieb nicht gerechtfertigt hätte.

Im allgemeinen scheint der Großstadtautobus kaum Aussicht zu haben, beim Massentransport von Fahrgästen in großen Städten den Platz der Straßenbahn einzunehmen; aber für besondere Zwecke, auf bestimmten Linien und für Strecken, wo der Verkehr gering ist, hat der Autobus seine Zweckmäßigkeit bewiesen. Der städtische Autobusverkehr

ist durchaus nicht etwa auf die Vereinigten Staaten beschränkt; im Gegenteil ist in europäischen Städten, wie London, Berlin, Paris, der Autobusverkehr hoch entwickelt.

Außer dem langsamen großräumigen Omnibus in den Städten sind große, starkmotorige Autobusse auf vielen Überlandlinien in Betrieb. Diese Autobusse stehen in Wettbewerb mit elektrischen Vorortbahnen und auch mit Eisenbahnen.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Wegen ist überraschend. Wir nahmen schon Bezug auf die im Jahre 1927 veröffentlichten Schätzungen, die auf Grund einer Zählung von 32 425 Autobussen oder 78 % des Gesamtbestandes zu einer Gesamtzahl von 41 806 in den U. S. A. als öffentliche Verkehrsmittel betriebenen Autobussen gekommen sind. Von den wirklich gezählten 32 425 Autobussen waren 17 598 vom städtischen Autobustyp, 9971 vom Sedan- und Parlor-Car-Typ (Sessel- und Luxuswagen), und 4856 waren Touristenwagen. Dem Überlandverkehr dienen die Kraftfahrzeuge der beiden zuletzt genannten Arten. Von diesen für den öffentlichen Überlandverkehr bestimmten Autobussen wurden in Neu-England 986 gezählt; 4434 in den übrigen nördlich vom Ohio und Potomac und östlich vom Mississippi liegenden Staaten, 3256 im Südosten, 3264 in den Staaten westlich vom Mississippi bis zur Küste des Stillen Ozeans und 2887 in Kalifornien, Oregon und Washington. Bei Angabe der Streckenlänge unterscheiden die erwähnten Statistiken nicht zwischen Autobussen des städtischen Autotyps und anderen Autobussen. Die Gesamtlänge der Strecken, auf denen in den Vereinigten Staaten Autobusse betrieben wurden, betrug am 1. Januar 1927 270 068 Meilen.

Nach Angaben des United States Bureau of Public Roads betrug im Jahre 1925 die gesamte Streckenlänge in den acht Staaten Connecticut, New Hampshire, West Virginia, Kentucky, Arizona, Oregon, Washington und Maryland 18 196 Meilen. Nach Abzug von 102 Meilen für geographisch sich deckende, also doppelt gezählte Linien bleiben 18 094 Meilen. Diese Zahl ist 7 % der Meilenlänge aller Landstraßen und 68 % der staatlichen Verkehrsstraßen dieser acht Staaten. Die Streckenlänge der gesamten Eisenbahnen in jenen acht Staaten betrug nur 22 994 Meilen, so daß der Autobus ein entfernungsmäßig fast ebenso weites Gebiet bestrich wie die Eisenbahn; immerhin hatte er natürlich nicht das gleiche Fassungsvermögen.

Der Überlandverkehr des Automobils befindet sich in einem Übergangsstadium. Das statistische Material zeigt, daß ein großer Teil der Autobuslinien noch mit kleinen Parks von gewöhnlichen Personenkraftwagen arbeitet, die von einzelnen Personen oder kleineren Unternehmungen gefahren werden und mit Kapital dieser ihrer Besitzer angeschafft bzw. finanziert sind.

Einteilung der Überland- und Vorortkraftomnibusse nach ihrem Fassungsvermögen 1925.

Staat	Anzahl der Kraftomnibusse von verschiedener Größe				
	1—7 Personen	8—14 Personen	15—24 Personen	25 und mehr Personen	Zusammen
Connecticut . .	40	30	77	21	168
New Hampshire	12	18	14	—	44
West Virginia	91	14	43	1	149
Kentucky	148	70	51	1	270
Arizona	62	10	17	3	92
Oregon	—	—	—	—	—
Washington . .	147	173	191	35	546
Maryland	7	47	96	11	161
	507	362	489	72	1430

Im Gegensatz zu den oben beschriebenen Organisationen bestehen heutzutage jedoch auch eine beträchtliche Zahl von einflußreichen Gesellschaften, die den Verkehr mit großen Parks besonders gebauter Wagen betreiben und Einnahmen erzielen, die sich in Kalifornien manchmal auf ½ Million Dollar im Jahre belaufen. Das Wagenmaterial dieser Gesellschaften wird ständig verbessert. Einige der zuletzt gebauten Fahrzeugtypen haben Raucherabteile, Toiletten, Frühstücksgelegenheit, Sessel mit verstellbarer Rückenlehne für Nachtfahrten und Platz zur Unterbringung von 75 bis 150 Pfund Gepäck für jeden Fahrgast.

Bei den größeren Auto-Transport-Konzernen, die die wichtigsten Straßen beherrschen, besteht die Neigung, sich zusammenzuschließen, und man darf mit der Zeit bei den Kraftomnibussen wohl eine ähnliche Konzentration und Festigung der Unternehmungen erwarten, wie sie bei den Eisenbahnen schon besteht. Um von der Lage der Dinge in Kalifornien zu sprechen, sei eine Erklärung des Generaldirektors einer großen Kraftwagengesellschaft vor der Interstate Commerce Commission über die Zusammenschlußbewegung in diesem Staate angeführt:

„ . . . Lassen Sie uns einen typischen Fall annehmen . . . . Wir wollen eine Linie, die zwischen Los Angeles und San Diego verkehrt, mit „A“ bezeichnen. Zunächst mögen 60 lauter einzelnen Transportunternehmern gehörige Automobile auf dieser Strecke fahren. Auf Grund der Vermittlung eines Agenten kommt es zwischen ihnen zu der Übereinkunft, die Bezeichnung „A“ einheitlich auf die sämtlichen 60 Wagen zu setzen, Fahrpreise bekanntzugeben und Fahrkarten zu verkaufen; wenn die Wagen in einer Stadt ankommen, nehmen sie dem Bahnhof gegenüber an feststehendem Platze Aufstellung, lassen dort die Fahrgäste einsteigen und fahren auf ihrer Strecke dann weiter. — In einem späteren Stadium schließen sich die 60 ursprünglichen Unternehmer oder ihre Nachfolger zu fester Gruppe zusammen; noch später gründen sie dann eine förmliche Gesellschaft und in dieser arbeiten sie dann als eine organische Einheit, als eine Gemeinschaft mit soviel Wagen, wie jeweils für den Verkehr erforderlich sind.

Und ebenso wächst auch der Überlandverkehr heran: die einzelnen Linien werden zu einer Betriebsgesellschaft zusammengeschlossen und diese eine Gesellschaft kauft mit der Zeit die kleineren Nebenlinien oder die Wettbewerbslinien aus und macht den Betrieb zu einem einheitlichen, der sich über das ganze, zur Verfügung stehende Gebiet erstreckt.“

Die Geschichte der Verschmelzung von Autobuslinien ist bisher nicht überall gleich; klar ist jedoch, daß die Zukunft bei der Gesellschaft größeren Umfanges liegt. Sie allein kann sich ein Wagenmaterial beschaffen, das geeignet ist, den Verkehr von der Eisenbahn herüberzuziehen; sie hat die Möglichkeiten großzügigerer Leitung und auch größere Wahrscheinlichkeiten für eine gesunde Finanzpolitik für sich. Mit dem Stadtomnibus teilt der Überlandkraftomnibus den Vorzug, im Vergleich zu den Ausgaben der Einrichtung eines Eisenbahn- oder elektrischen Überlandbahnbetriebes ein kleineres Anlagekapital für seinen Betrieb zu erfordern; hinzu kommt der Vorzug der leichteren Umlegung bestehender Linien und die Möglichkeit der Einsetzung häufigerer Verkehrseinheiten, wie sie sich daraus ergibt, daß beim Autobusbetrieb der einzelne Wagen und nicht ein ganzer Zug die Einheit ist.

Ein Nachteil des Kraftomnibus liegt darin, daß er die ffentlichen Landstraßen benutzt. Infolgedessen kann er urch anderen Verkehr gehemmt werden. Dies verringert eine Geschwindigkeit und vermehrt die Möglichkeit von nfällen. Im letzteren Sinne wirkt auch als Nachteil, daß ie Autobuslinie ihre Fahrbahn nicht in Ordnung halten nd überwachen lassen kann, wie es die Eisenbahn tut. chließlich ist der Kraftomnibus leichter gebaut als ein isenbahnwagen; er bietet den Fahrgästen weniger Beegungsfreiheit und im allgemeinen ist er auch nicht in er Lage, unterwegs Schlaf- und Speisegelegenheit zu ieten. Um einen Verkehr auf weite Entfernungen (selbständig) zu bewältigen, ist der Kraftwagen deshalb weiger geeignet.

Es bleibt noch festzustellen, in welchem Umfange as Auto als neues Verkehrsmittel den Verkehr der isenbahn und der elektrischen Vorortbahn ergänzt nd inwieweit es mit diesen älteren Formen des Transortwesens in Wettbewerb steht. Dabei ist die Tatıche zu berücksichtigen, daß in den Vereinigten Staaten ine beträchtliche Zahl der Autobuslinien nicht parallel den orhandenen Eisenbahnlinien liegt. Das Thema der geograhischen Lage von Autobuslinien wurde im Jahre 1925 on dem United States Bureau of Public Roads in volksirtschaftlicher Untersuchung behandelt und man kam auf rund der Zahlen für sieben Staaten zu dem Schluß, daß ı diesen Staaten nur 41 % der Streckenlänge der Autobusnien den Eisenbahnlinien parallel laufen. Weitere 28 % er Autobuslinien standen mit den Eisenbahnen in nur ittelbarem Wettbewerb insofern, als ihre Endstationen war auch über Eisenbahnen Verbindung hatten, die Reise wischen den Endstationen der Autobuslinie jedoch auf der isenbahn ein- oder mehrmaliges Umsteigen und einen Umeg nötig machte. Die Untersuchung stellte ferner fest, aß in vielen Fällen die mittelbar mit den Eisenbahnen in ettbewerb stehenden Autobuslinien Querverbindungen arstellen, die sehr viel kürzer sind als die mittelbar beoffenen Eisenbahnwege; und es kann aus dieser Tatıche mit ziemlicher Sicherheit gefolgert werden, daß in iesen Fällen der Eisenbahnbetrieb unwirtschaftlich ist und aher ganz außer acht gelassen zu werden verdient.

Der Rest der Autobuslinien (31 %) kam für den Wettewerb mit der Eisenbahn überhaupt nicht in Frage.

Andererseits ist nicht zu leugnen, daß der Überlandutobus in einzelnen Fällen — ungeachtet der Tatsache, ıß viele seiner Linien den Eisenbahnstrecken nicht paıllel laufen — den Eisenbahnen dennoch in großem Umıge Verkehr entzogen hat; dies, obgleich die Autobusıhrpreise gewöhnlich höher sind als die der Eisenbahn nd nicht niedriger[3]).

Tatsächlich belegt wird die Schädigung der Bahn durch mtliche Statistiken z. B. in Kalifornien, wo von 1922 bis 925 die Zahl der von der Eisenbahn beförderten Personen m 6 % abnahm, während die Zahl der vom Überlandkraftmnibus beförderten um 5 % zunahm[4]). Die Abnahme der ahl der von den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von 921 bis 1924 beförderten Personen und die Zunahme der durchschnittlichen Länge der Eisenbahnreisen führen zu demselben Schluß.

Weitere Unterlagen für den Wettbewerb zwischen Kraftwagen- und Eisenbahnpersonenverkehr wurden für die Interstate Commerce Commission im Jahre 1926 gesammelt und unter Nr. 18 300 eingereicht. Das Material besteht aus historischen Angaben über den Umfang des vom Automobil im Laufe der Jahre nach und nach der Eisenbahn abgenommenen Personenverkehrs; weiter aus Vergleichszahlen zwischen Autobus- und Eisenbahnfahrpreisen und schließlich aus Schätzungen gut unterrichteter Personen über die Wirkung des Autobusses auf den Eisenbahnverkehr. Die Denkschrift zeigt, daß im mittleren Westen die Autobusfahrpreise gewöhnlich — aber nicht durchweg — niedriger sind als die Eisenbahnpreise und daß der Autobus häufiger verkehrt als die Eisenbahn. In anderen Teilen der U. S. A. haben die Autobusse nicht gleich günstige Fahrpreise; sie nehmen manchmal mehr, manchmal weniger Fahrgeld als die Eisenbahn. Außer dieser Darstellung der Fahrpreise führt das zusammengestellte Beweismaterial eine große Zahl von Fällen an, in denen die Einnahmen der Eisenbahn nach Einrichtung eines Kraftomnibusverkehrs bedeutend geringer wurden; und die Denkschrift zeigt mit überzeugender Klarheit, daß Kraftomnibus und Privatautomobil zusammen einen beträchtlichen Teil des Kurzstreckenverkehrs und einen kleineren unbestimmten Teil des Langstreckenverkehrs der Eisenbahn an sich gerissen haben. Festzustellen, wieviel von den Verlusten der Eisenbahn auf den Wettbewerb des Autobus und wieviel auf den noch ernsteren Wettbewerb des Privatautomobils zurückzuführen ist, ist nur selten möglich; auch sind keine Unterlagen für eine zahlenmäßig genaue Berechnung der Einwirkung des Autobusverkehrs auf die Eisenbahneinnahmen vorhanden.

Die einfachsten Gegenmaßnahmen der Eisenbahnen, um dem Autobuswettbewerb zu begegnen, sind, den vorhandenen Personenverkehr auszubauen, Ausflugsfahrten zu veranstalten und gegen Gesuche von Autobus- und Lastkraftwagen-Unternehmern um Zulassung als öffentliche Verkehrsbetriebe Einspruch zu erheben. — Außer solcher etwas sehr offener Abwehrpolitik haben die Eisenbahnen selbst mit dem Betrieb von Kraftomnibussen sich befaßt oder auch den Betrieb von Schienenmotorwagen auf den eigenen Gleisen aufgenommen. Auf Hauptstrecken kann zwar, wenn der Verkehr stark ist, der Benzinwagen nicht mit der Dampflokomotive in Wettbewerb treten. Andererseits aber stellt sich der Betrieb eines einzelnen, von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Wagens weniger teuer als der eines Dampfzuges mit seiner Mindestausrüstung von Lokomotive, Tender und Wagen. Der Wagen mit Benzinantrieb ist daher für Nebenstrecken wohl geeignet, und er hat sogar auch auf der Hauptstrecke seine Vorzüge, wenn eine schnelle Zugfolge notwendig, die durchschnittliche Belastung mit zahlenden Fahrgästen aber gering ist. Ein Beispiel für diesen Fahrzeugtyp ist ein kürzlich für die Susquehanna and New York Railroad Company gebauter Schienenwagen mit Benzinantrieb. Die Höchstgeschwindigkeit dieses Wagens beträgt 63 Meilen in der Stunde, und er bietet fünfzig Personen Sitzgelegenheit.

Neben den Versuchen, dem Wettbewerb durch Betrieb von Motorfahrzeugen auf ihren eigenen Schienen zu be-

---

[3]) Vgl. aber die nachstehend folgenden Ergebnisse von r. 18 300 der Interstate Commerce Commission. — Der erausgeber.

[4]) Hier unterläuft bedauerlicherweise der bekannte atistisch-technische Fehler, aus absolut verschiedenen orderzahlen gezogene gleiche (bzw. ähnliche) Prozentahlen einander gleich zu stellen. — Der Herausgeber.

gegnen, hat eine Anzahl von Eisenbahngesellschaften Schwestergesellschaften gegründet, die Kraftomnibusse auf Rechnung der Eisenbahn betreiben.

Die folgende Stelle aus einer Erklärung, in welcher die New England Transportation Company die Eröffnung eines Eisenbahn-Autobusverkehrs der New York, New Haven and Hartford Railroad Company ankündigte, soll die Gründe auseinandersetzen, die die Eisenbahnen zu dieser Politik veranlaßten.

„Die New York, New Haven and Hartford Railroad Company", sagte ein Beamter der Gesellschaft, „hat seit einigen Jahren erkannt, daß neue Transportmethoden aufgekommen sind, denen es bestimmt ist, einen dauernden Platz im öffentlichen Verkehrswesen einzunehmen. Wenn sich diese Transportmethoden auch noch so sehr entwickeln mögen, wird das Wirtschaftsgebiet, das von unserer Gesellschaft bedient wird, doch hinsichtlich seiner schweren Massentransporte immer von der Eisenbahn abhängig sein. Der Personenverkehr hingegen kann auf einigen Strecken nur noch mit großem Verlust durch Dampflokomotiven betrieben werden, und so ist die Gesellschaft mit neuen Versuchen vorangegangen, die auf eine weniger kostspielige Betriebsmethode hinzielen. Zu diesem Zweck hat sie sich mit Herstellern von Schienenwagen mit Benzinantrieb zusammengetan und einige ihrer Personenzüge durch solche Wagen ersetzt, um den Verkehr, der bei seinem geringen Umfang nur mit billigeren Transportmethoden durchgeführt werden konnte, in der Hand zu behalten.

Die Gesellschaft findet, daß bei der schnellen Zugfolge, die das Publikum wünscht, ihr Betrieb auch mit Schienenmotorwagen für Personenbeförderung teilweise nicht mehr wirtschaftlich durchgeführt werden kann. Da die Dinge so liegen, beabsichtigt die Gesellschaft, auf der Bahnstrecke zwar den Güterverkehr und — soweit erwünscht — den Verkehr der Personenzüge oder Motorschienenwagen möglichst aufrechtzuerhalten, auf parallelen Landstraßen aber Autobusbetrieb einzurichten.

Außerdem ist der Verkehr zwischen einzelnen Stationen der Gesellschaft bisher über Strecken gegangen, die jetzt Umwege bedeuten, wenn man sie mit den Entfernungen über neugebaute Chausseen vergleicht. Die Gesellschaft plant, zwischen einigen solcher Stationen einen Kraftomnibusverkehr in Angriff zu nehmen und so den Verkehr, der von jeher die Eisenbahn benutzt hat, in der Hand zu behalten. In Zusammenarbeit mit den Reisenden und Verkehrsfachleuten der Gesellschaft erstrebt die Direktion der New Haven-Bahn, soweit nur irgend durchführbar, eine Erweiterung und Ergänzung des bestehenden Verkehrs."

Neben der Verwendung des Kraftomnibus im Verkehr außerhalb der Stadt haben einige Eisenbahnen eine Aufgabe für den Kraftwagen im Verkehr zwischen den Bahnhöfen gefunden. Ein Beispiel dafür ist der im Jahre 1926 erfolgte Weggang der Baltimore und Ohio-Eisenbahn vom Pennsylvania-Bahnhof, den sie bis dahin als Endstation in New York benutzt hatte, und an Stelle des Eisenbahnbetriebes auf dieser Strecke die Einsetzung von Kraftomnibussen zwischen der Endstation der Baltimore und Ohio-Bahn in Jersey City und den inneren Stadtbezirken in Manhattan und Brooklyn.

Der Betrieb von Autobuslinien durch Eisenbahnen h sich erst in jüngster Zeit entwickelt. Er ist jetzt jedo aufgenommen worden von der Boston & Maine-, der N York, New Haven & Hartford-, der Great Northern-, d Spokane, Portland & Seattle-, der Chicago, Milwaukee St. Paul-, der Canadian Pacific-, der Pennsylvania-Eise bahn und von vielen anderen Gesellschaften. Die Antwo ten auf eine Rundfrage, die 1926 von der Interstate Co merce Commission ausging, ergaben gegenüber den v Kraftverkehrsgesellschaften und Einzelpersonen betrieb nen 21 863 Autobussen eine Gesamtsumme von 505 Aut bussen, die von Eisenbahngesellschaften oder ihr Schwestergesellschaften betrieben wurden. Das ist ab nur der Anfang eines Verfahrens, das sich wahrscheinli beträchtlich ausdehnen wird.

Lastkraftwagen.

Die Hauptverwendungszwecke des Frachtautomob oder Lastkraftwagens sind folgende:

1. Die Beförderung von Kleinhandelsware, wie Fleisc waren, Backwaren, Molkereiprodukten, Materialwaren u Waren für Spezialgeschäfte, auf bestimmte Mindestentfe nungen, wo die Verkehrsbedingungen und der Fahrpla eine Durchschnittsgeschwindigkeit gestatten, die größer a die des Pferdes ist. Die genaue Grenze, bei der der Las kraftwagen dem Pferdefuhrwerk vorzuziehen ist, muß i jedem Fall von dem Ergebnis einzelner Untersuchung abhängen; es besteht jedoch kein Zweifel, daß in viele Fällen der Gebrauch des Kraftwagens sparsamer ist.

2. Ein anderer Verwendungszweck ist die Beförderun von leicht verderblichen Gütern, wie Milch, Eier, Gemüs und Obst, aus den Erzeugungsgebieten in die größere Städte. Mehr als 95 % der Milchbelieferung von Städte wie St. Paul, Milwaukee und Cincinnati geschieht durc Lastkraftwagen.

In Kalifornien geht das Obst mit Lastkraftwagen vo der Plantage zum Packhaus, von dort zur Eisenbahn ode unmittelbar von der Plantage zum Markt. Der Versan geschieht überall in bestimmten Monaten; er beginnt m der Melonenernte im Imperial Valley, wo die Hauptversan zeit einige Wochen dauert; dann werden die Kraftwage nach der Gegend von Los Angeles gebracht, um de Transport von Zitronen oder Heu und Getreide zu übe nehmen; von dort werden die Wagen nach Bakersfield un Umgegend für die Baumwollernte dirigiert, von da nac Fresno zur Getreide- und Weinernte; und dann weiter z anderen Gegenden, um dort nacheinander die beste Ernt zeit wahrzunehmen, bis im Laufe eines Jahres ein große Teil von Lastkraftwagen im Staate eine vollständige Rund tour gemacht hat und wieder an seinem Ausgangspunk angelangt ist.

Die Organisation des Transportes von leicht verderb lichen Gütern ist sehr verschieden. Das Federal Burea of Markets hat festgestellt, daß viel Ware von dem Farme selbst befördert wird, der ein Lastautomobil besitzt un seine eigenen Erzeugnisse sowie auch die seiner Nachbar mit Kraftwagen zum Markt bringt. Die Beförderung ge schieht ferner aber auch durch Spediteure der Gegend, di den Transport als Geschäft betreiben, durch Vermieter vo Automobilen und Lastkraftwagen, die sich gleichfalls mi Überlandbeförderung befassen, und durch große Gesel schaften, welche umfangreiche Parks von Lastkraftwage über weite Gebiete verkehren lassen.

3. In einigen Teilen des mittleren Westens gibt es Spediteure, die sich ganz auf die Beförderung von lebendem Vieh von den Farmen zu den Lagerhöfen oder Eisenbahnverladeplätzen spezialisieren. Beförderungswege von 60 bis 80 Meilen sind dabei häufig. Die Lastkraftwagen, die nach auswärts bestimmte Schweine, Hornvieh und Schafe befördern, werden auf dem Rückweg beladen mit Handelsgütern, landwirtschaftlichen Maschinen, Düngemitteln und anderen Frachtgütern, die von den Industriezentren nach den an der Kraftwagenstrecke liegenden kleineren Städten versandt werden.

4. Auch für die Beförderung von Haushaltsgegenständen findet ein Sonderverkehr statt. Für diesen Zweck gebaute gedeckte Wagen fahren oft weite Strecken. Sie bieten den Vorteil einer schnellen Beförderung und einer Verminderung von Beschädigungen, weil bei ihnen jede Umladung der Fracht unterwegs fortfällt.

5. Andere wichtige Verwendungsmöglichkeiten des Lastkraftwagens sind die Beförderung von Baustoffen, wie Bauholz, Sand und Zement, von Bedarfsgegenständen der Petroleumfelder und von Filmbedarf.

Einen Überblick über die Wesensart der Empfänger von Lastkraftwagensendungen gibt die folgende Tafel nach der im Jahre 1924 in Cook County unternommenen Verkehrszählung.

Empfänger von Lastkraftwagensendungen, Cook County, Illinois, 1924.

Empfänger	Prozentsatz der Lastkraftwagen
Kleinhandelsgeschäfte	25,8
Baufirmen	20,8
Selbstverbraucher	17,7
Großhandelsgeschäfte	10,8
Bahnhöfe	10,2
Fabriken	6,7
Farmen	5,5
Verschiedene	2,5
Zusammen	100

Der größte Teil des schweren Lastkraftwagenverkehrs in Cook County besteht aus Transporten einzelner Massengüter, wie Ziegelsteine oder Sand, die in 5- bis 7½-Tonnenwagen verladen werden. Es ist dies der unter „Baufirmen" aufgeführte Verkehr. Der für Cook County typische Lastkraftwagenverkehr ist anderer Art, er besteht aus beschleunigten Transporten der verschiedenen schon erwähnten Waren in Wagen von ½ bis 2½ Tonnen. Diese Beobachtungen in Illinois stimmen mit Berichten aus anderen Staaten überein, wie z. B. aus Connecticut, wo 79 % der eingetragenen Lastkraftwagen 2½ Tonnen oder weniger fassen, und der Stückgutverkehr bei weitem den Massenverkehr übersteigt. Ähnlich ist es in Maine, wo 95,9 %, in Ohio, wo 89,3 % und in Pennsylvanien, wo 83,7 % aller Lastkraftwagen 2½ Tonnen oder weniger fassen.

Aus dem eben Gesagten kann man schließen, daß der Lastkraftwagen die meisten Tonnenmengen im Nahverkehr befördert. Tatsächlich zeigen auch Ermittlungen in verschiedenen Staaten, daß z. B. in Connecticut 79,5 %, in Kalifornien 60,7 %, in Maine 80,5 %, in Ohio 71,6 % und in Cook County, Illinois 75,8 % der beladenen Wagen weniger als 30 Meilen zurücklegen. In Connecticut und Maine verkehren 47 % über weniger als 10 Meilen. Der Verkehr über kurze Strecken herrscht also vor.

Die im Lastkraftwagen über lange Strecken beförderten Tonnenmengen sind verhältnismäßig gering und nach Angabe des United States Bureau of Public Roads sogar im Rückgang begriffen. Dieser Verkehr besteht: 1. aus leicht verderblichen und an bestimmte Lieferfristen gebundenen Gütern, die durch Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrs gewonnen werden, und 2. aus Gütern, die bei Beförderung mit der Bahn oder auf dem Wasserwege einer besonderen Vorbereitung bedürfen, wie Haushaltsgegenstände. Im allgemeinen sind durch die Schwierigkeit, Ladung für die Rückfahrt zu erhalten, und durch die damit verbundenen bedeutenden Kosten lange Beförderungsstrecken für den Lastkraftwagen unwirtschaftlich[5]).

Ein bedeutender und vielleicht sogar der wichtigste der Vorzüge des Lastkraftwagens besteht darin, daß er in der Lage ist, die Sendungen an ihrem Ausgangsort aufzunehmen und sie ohne Umladung an ihrem Bestimmungsort auszuliefern. Das erlaubt den Verfrachtern, leichtere Verpackungen zu benutzen, vermindert die Möglichkeit eines Verlustes oder einer Beschädigung und trägt zur Beschleunigung des Verkehrs bei unter Vermeidung der für die Großstadtbahnhöfe charakteristischen Überfüllung. Manchmal ist es möglich, ganz ohne Verpackung auszukommen. Der große Unterschied zwischen Bahn- und Kraftwagenbeförderung in dieser Beziehung wurde in Erklärungen vor der Interstate Commerce Commission im Jahre 1926 betont und besonders von einem Verkehrsunternehmer wie folgt behandelt:

„Der Farmer", sagte der Zeuge, „der eine Fünftonnenladung Kohl aus einem 30 Meilen von Boston entfernten Ort versenden will, muß sich entweder Fässer verschaffen, um den Kohl darin zu verpacken, wenn er ihn der Eisenbahn zur Beförderung übergeben will, oder er muß die Fracht für eine ganze Wagenladung bezahlen . . . . Um 5 Tonnen (= 10 000 Pfund) zu versenden, muß er 100 Barrels (Fässer) kaufen, die bei uns die Normalverpackung für Kohl und Kürbisse sind, das Stück zu 35 Cents; das macht 35 Dollar für die 100 Barrels. Er muß eine Fahrt von 10 bis 15 Meilen von seinem Wohnsitz aus unternehmen, um die leeren Barrels zu erhalten, muß sie in seine Farm bringen, sie auf seinen kleinen Lastkraftwagen oder sein Pferdefuhrwerk laden und möglicherweise 5 bis 10 Fahrten zur nächsten Bahnstation, die 3 bis 10 Meilen entfernt ist, machen, und dann für die Barrels allein noch 2500 Pfund mehr an Fracht bezahlen, weil auf der Eisenbahn das Bruttogewicht berechnet wird; das macht annähernd 40 bis 45 Dollar Mehrkosten für diese Kohlsendung.

---

[5]) Motor Bus and Truck Investigation, Seite 667, Erklärung Mc Kay. Dieser Zeuge erklärte ferner im Namen des Amtes für öffentliche Wege der Vereinigten Staaten: „Eine Untersuchung des Lastkraftwagenverkehrs in den Vereinigten Staaten zeigt, daß die Entwicklung eines starken Kraftwagenverkehrs über die Kurzstreckenzone hinaus wirtschaftlich ungesund ist . . . Der Verkehr aus den Städten besteht in erster Linie in der Belieferung der Nahzone. Der Verkehr in die Städte besteht großen Teils aus Erzeugnissen der Gegend, hauptsächlich aus Nahrungsmitteln. Die Mengen der von einem zum anderen Verladeplatz beförderten Güter sind schon bei kurzen Strecken ungleichmäßig und mehr und mehr verschieden bei Zunahme der Entfernung; so wird durch die Schwierigkeit, Ladung für den Rückweg zu bekommen, die Entwicklung des Langstreckenverkehrs gehemmt." (Ibid., Seite 670.)

Wir hingegen übernehmen den Kohl lose am Versandort gegen Zahlung der Fracht- und Rollgeldgebühren und liefern ihn bei dem Großhändler oder dem Verkäufer ab. Er hält Raum für uns bereit, und der wird sogleich belegt. So spart der Farmer die Reise und die Verpackung und das Publikum die riesigen Kosten, die keinem Menschen angenehm sind."

Frage: „Wo geschieht das Verwiegen?"

Antwort: „Auf der Farm. Der Farmer gibt uns seine Waage. Manchmal stellt der Großhändler hier eine Waage auf und wir wiegen noch einmal. Bisweilen fahren wir leer auf solch eine Waage und wiegen unseren Wagen. Dann wird er beladen, und wenn er nach Boston kommt, wird er auf der Stadtwaage gewogen. Wir geben den Zettel dem Kaufmann oder Großhändler, der zieht unser Leergewicht ab und erhält so das Nettogewicht[6])."

Da der Lastkraftverkehr an Umfang zunimmt und mehr und mehr von öffentlichen Verkehrsunternehmen übernommen wird, werden die Kraftverkehrsgesellschaften zweifellos bald gezwungen sein, eigene Stationen einzurichten, da sie das Problem einer Zusammenziehung des Frachtverkehrs ins Auge fassen müssen, um ihren Laderaum besser ausnutzen zu können. So wird sich die Lage des Kraftwagentransportes immer mehr der des heutigen Eisenbahntransportes angleichen, so daß sich die relativen Vorzüge des Kraftwagens wieder vermindern werden. Indessen ist es sehr wahrscheinlich, daß die Eisenbahnen die Belieferung der Verbraucher und die Entgegennahme von Landesprodukten in noch größerem Ausnahme besorgen und zu diesem Zweck zweifellos ihrem jetzigen Bestand Lastkraftwagen hinzufügen werden. Der Lastkraftwagenbetrieb seinerseits wird, selbst wenn gewisse örtliche Stationseinrichtungen nötig werden, auch weiterhin um die Mehrkosten günstiger bleiben, die bei der Bahn die gleichzeitig nötige Verwendung zweier Fahrzeugtypen[7]) und das Gleisbett mit sich bringt; auch wird der Kraftwagen den Vorteil des kleineren Fassungsvermögens, das ihm bei einigen Arten des Frachtverkehrs zugute kommt, nicht einbüßen.

Ein weiterer Vorteil des Lastkraftverkehrs ist der, daß das für seine Einrichtung notwendige Mindestkapital geringer ist als bei der Eisenbahn. Dieser Vorteil tritt zwar gegenwärtig noch besonders in den Vordergrund, weil der Lastkraftwagen häufig die öffentlichen Wege noch benutzt, ohne ein Entgelt dafür zu zahlen[8]). Es ist jedoch wahrscheinlich — wenn auch keine Statistiken vorhanden sind um die Wahrheit dieser Annahme zu beweisen —, daß auch bei gewissenhafter Inrechnungstellung jener Kosten die Spesen für Beförderung kleiner Frachtmengen beim Lastkraftwagen geringer bleiben als bei der Bahn.

Der Lastkraftwagen verkehrt häufiger als die Eisenbahn; er trägt dazu bei, die Mengen der Bestände, die die Kaufleute der kleineren Orte auf Lager haben, zu verringern, den Umfang ihres Assortiments daher andererseits zu steigern; er übernimmt Spezialtransporte und hält auch vielfach, wo es gewünscht wird, besonderes Wagenmaterial bereit. Die Summe dieser und der vorher erwähnten Vorzüge genügt schon, um den Lastkraftwagen zu starken Einbrüchen in den bisher den Eisenbahnen obliegenden Verkehr, namentlich in das Stückgutgeschäft auf kürzere Strecken in den Stand zu setzen; und noch ist der Höhepunkt nicht erreicht.

Die Frachtsätze des Lastkraftwagens sind von Station zu Station gewöhnlich ebenso hoch wie die der Eisenbahn oder höher; trotzdem aber sind die Kosten für den Versender beim Kraftwagen geringer, weil das Rollgeld am Anfang und Ende des Beförderungsweges fortfällt. Diese Tatsache zusammen mit der Schnelligkeit und Beweglichkeit des Kraftwagens erklärt die Bereitwilligkeit des Verfrachters, eine nominell höhere Beförderungsgebühr zu zahlen. Für die Gestaltung der Frachtsätze im Lastkraftverkehr besteht keine Norm; es werden jedoch Entfernung, Beschaffenheit der Straßen, besondere Beförderungswünsche und Wert der Sendung dabei berücksichtigt.

Das zur Verfügung stehende Zahlenmaterial gibt uns keine Möglichkeit, mit einiger Genauigkeit festzustellen, einen wie großen Anteil am Lastkraftverkehr die vorschriftsmäßig organisierten Gesellschaften haben, die einen öffentlichen Verkehr betreiben, und welcher Teil des Verkehrs in Händen von Verfrachtern liegt, denen sowohl die Kraftwagen wie die Waren gehören, die in ihnen befördert werden. In Cook County, Illinois, fand man bei Zählung auf den Landstraßen des Gebietes, daß 83 % der beladenen Kraftwagen den Versendern oder Empfängern der beförderten Güter gehörten, und nur 17 % von gewerbsmäßigen Spediteuren betrieben wurden. Zu der letztgenannten Gruppe gehören auch die sogenannten „Contract"-Beförderungen. Was den Anteil gewerbsmäßiger Spediteure in anderen Staaten anlangt, so wird er von dem United States Bureau of Public Roads in Connecticut auf 25 %, in Ohio auf 18 % und in New Hampshire auf 21 % geschätzt. Schätzungen bei der Interstate Commerce Commission geben die Zahl der dem öffentlichen Verkehr dienenden Lastkraftwagen mit 10 % der Gesamtzahl an. Das Bureau of Public Roads kommt zu dem Ergebnis, daß die entsprechende Zahl in Connecticut und Pennsylvanien 6 und in New Hampshire 13 % ist. Genaue Unterlagen für diese Frage sind jedoch in den Vereinigten Staaten nicht vorhanden; es läßt sich nur die Tatsache feststellen, daß in Händen gewerbsmäßiger Spediteure wahrscheinlich weniger als ein Viertel des

---

[6]) Die Ausdrucksweise in dieser Erklärung ist stellenweise ein wenig verändert, um sie verständlich zu machen. — Der Herausgeber.

[7]) Die Trennung von Kraft und Gefäß (Lokomotive und Wagen) ist stellenweise doch auch recht vorteilhaft. Der Lastkraftwagenbetrieb hat sie im Sattelschleppersystem übernommen. — Der Herausgeber.

[8]) H. R. Trumbower vom United States Bureau of Public Roads hat in einer Untersuchung die von sämtlichen Kraftfahrzeugen aller Typen im Jahre 1925 gezahlten Fahrlizenzgebühren und Steuern in Höhe von 740 000 000 Dollar oder ¾ des gesamten Landstraßenhaushalts geschätzt. Trumbower meint, daß, um den Rest zu decken, die Steuern und Abgaben der Industriebetriebe und Geschäftsleute, die mit der Kraftwagenindustrie und dem Landstraßenverkehr zu tun haben, ausreichend seien, so daß man sagen könne, die Last der Finanzierung der Landstraßen ruhe auf deren Benutzern. Diese Art der Berechnung hat zwar einen gewissen Wert; aber sie übersieht die Tatsache, daß man von den Kraftfahrzeugen ebenso wie von allen anderen Vermögensobjekten erwarten muß, daß sie wie zur Erhaltung der besonderen Einrichtungen, die sie benutzen, so auch zu den allgemeinen Verwaltungskosten der Regierung ihren Anteil beisteuern. Es ist daher nicht richtig, die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer so betrachten zu wollen, als seien sie ausschließlich für die Erhaltung der Landstraßen bestimmt; für diesen Zweck kommt nur der Unterschiedsbetrag in Betracht zwischen den von den Kraftfahrzeugen eingenommenen Steuern und dem Steuerbetrage, der allgemein normalerweise auf einem ähnlichen Vermögensobjekte ruhen würde.

gesamten Lastkraftverkehrs liegt und daß richtig organisierter öffentlicher Lastkraftwagenverkehr verhältnismäßig unbedeutend ist.

Verwendung von Lastkraftwagen durch Eisenbahngesellschaften.

Einige Eisenbahnen haben Lastkraftwagen verwendet, um den Frachtverkehr auf Gebiete ohne Eisenbahnverbindung auszudehnen, oder um durch ihn den Eisenbahnbetrieb auf unwirtschaftlichen Nebenbahnen zu ersetzen. Außer diesen Verwendungszwecken haben die Eisenbahnen folgende Betätigungsfelder für den Lastkraftwagen gefunden:

1. Benutzung von Lastkraftwagen an Stelle von Eisenbahngüterzügen zur Verbindung zweier Bahnhöfe.

2. Benutzung von Lastkraftwagen bei Querverbindungen zwischen zwei Stationen, die an verschiedenen Streckenabschnitten liegen und sonst Umladung nötig machen würden.

3. Beförderung von kleineren zu größeren Stationen, um Zusammenladung der Güter nach gleichem Bestimmungsort in durchgehenden Wagen zu ermöglichen und dadurch Fahrzeit und Kosten zu ersparen.

4. Beförderung von größeren zu kleineren, abseits liegenden Bestimmungsstationen, wo die Auslieferung an den Empfänger stattfindet.

5. Die Güterbeförderung zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffahrtslinien, Transport mit Kraftwagen statt mit Leichter.

6. Beförderung von Behälterpackungen (unit containers) für Handelswaren und schwere Massengüter, wie Ziegelsteine usw.

Im Juli 1927 wurden von 46 Eisenbahnen Lastkraftwagen, Traktoren und Anhänger für verschiedene Zwecke benutzt. Die Zahl der damals verwendeten Kraftfahrzeuge war über 3400. Von den großen Eisenbahn-Gesellschaften unterhielten folgende entweder mit ihren eigenen oder mit gemieteten Lastkraftwagen Kraftverkehr zur Bedienung der Bahnhöfe: die Boston und Albany-, die Lehigh Valley-, die Erie-, die New York Central-, die Pennsylvania-, die Boston und Maine-, die Delaware, Lackawanna und Western-, die Great Northern-, die Maine Central-, die New York, New Haven und Hartford- und die Southern Pacific-Eisenbahn. Es muß auch erwähnt werden, daß alle in St. Louis und Cincinnati, Ohio, einmündenden Eisenbahnen einen Kraftverkehr zur Verbindung ihrer Bahnhöfe mit Hilfe der vereinigten Kraftverkehrsorganisationen unterhalten, die seit einer Reihe von Jahren in diesen Städten wirken. Die Buffalo, Rochester und Pittsburgh-, die Lehigh Valley-, die Baltimore und Ohio-, die New York Central-, die Pennsylvania-, die Long Island- und die New York, Ontario und Western-Eisenbahn verwenden Lastkraftwagen als Ersatz für lokale Güterzüge. Von der Canadian National-, der Lehigh Valley-, der Erie-, der Boston und Maine-, der Delaware, Lackawanna und Western- und der Maine Central-Eisenbahn werden Lastkraftwagen benutzt, um die Güter bis ans Haus des Empfängers zu bringen.

Die meisten Eisenbahnen, die einen eigenen Verkehr von Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen unterhalten, tun dies mit Hilfe von Schwestergesellschaften aus dem Gedanken heraus, daß durch eine besondere Organisation des Landstraßenverkehrs größere Leistungen zu erreichen sind. Gegenwärtig werden jedoch die meisten der im Dienste der Eisenbahnen arbeitenden Lastkraftwagen weder von den Eisenbahnen selbst, noch von ihren Schwestergesellschaften betrieben, sondern sie gehören unabhängigen Kraftverkehrskonzernen, die nur auf Grund von Verträgen für die Eisenbahn arbeiten.

* * *

Die vorstehende Darstellung Daggetts hinterläßt den Eindruck, daß die amerikanischen Verhältnisse äußerlich durchaus andere, die praktischen Auswirkungen des Wettbewerbs des Autos aber dort schlechterdings dieselben sind, wie sie sich auch bei sämtlichen europäischen Eisenbahnnetzen bemerkbar machen. Aber wenn so auch die Beobachtungen des Fachmanns in Amerika angesichts der Gleichheit der Bewegung auf uns nicht besonders originell wirken können gegenüber den Bemerkungen, die uns auch aus den andern Ländern vorgetragen werden, so ergibt sich doch aus manchen Einzelheiten Daggetts eine besondere Ausbeute, ebenso wie gegenüber anderen Teilen der Darstellung eine gewisse Enttäuschung nicht zu unterdrücken ist. Besonders bemerkenswert erscheint in Daggetts Ausarbeitung der Gedanke, daß die Eisenbahnen (durch Indienststellung von Autos) dem Wesen der Kraftwagenunternehmungen, — die Kraftwagenunternehmungen aber (durch fortschreitende Koalierung einerseits und Einrichtung örtlicher, stationsartiger Anlagen andererseits) dem Eisenbahnbetriebscharakter sich annähern; eine derartige beiderseitige Fortbildung käme, wenn sie einen die Entwicklung beherrschenden Charakter annähme, dann doch auf ein früheres oder späteres Nebeneinander, nicht Gegeneinander beider Verkehrsmittel hinaus. Voraussetzung einer in diesem Sinne für die Eisenbahn erträglichen Lösung müßte aber dabei sein, daß die Gesamtvolkswirtschaft erst der Existenznotwendigkeit der Eisenbahn und daher auch der Verpflichtung, deren Existenz sicherzustellen, sich voll bewußt würde. Einstweilen ist dies nur in sehr beschränktem Maße der Fall. Auto und Eisenbahn sind vor Gesetz und Verwaltung noch lange nicht gleich; und hier ist der erste Punkt, wo uns Daggetts Darstellung etwas unvollständig erscheint. — Die öffentlichen Lasten und Privilegien des Autos in Amerika sind nicht so übersichtlich dargestellt, daß man wirklich ein Urteil darüber gewänne, inwieweit auch in Amerika das Auto als vor der Bahn bevorzugt zu bewerten bzw. was alles bisher an Ausgleichsmaßnahmen mit dem Ziele der gleichen Belastung des Autos mit der Eisenbahn dort durchgeführt oder geplant ist. Der exakte Stoff Daggetts soll hier nicht durch, dem Herausgeber nur sehr second hand bekanntgewordenes Material „bereichert“ werden. Feststeht auch ohne solches, daß der legislativ-administrative Vorsprung des Autos vor der Eisenbahn in Amerika (wie auch in allen europäischen Ländern) proportional jedenfalls geringer ist als in Deutschland; allein schon wegen der besonderen Dawes-Belastung der Reichsbahn. — Aber auch die Stellung der Aufsichtsinstanz, namentlich der Interstate Commerce Commission ist eine andere als z. B. in Deutschland. Die Interstate Commerce Commission ist sich bewußt — und sie hat das namentlich der Schiffahrt gegenüber häufig expressis verbis betont —, daß ihre älteste Tochter die Eisenbahn ist und daß deren Belange im wohlverstandenen volkswirtschaftlichen Interesse zuerst zu fördern sind. Wenn man, abweichend von dieser amerikanischen Übung

aber in Europa vielfach der Eisenbahn die Massentransporte durch Neubau von Kanälen streitig macht, die Expreß- und Schnellwertsendungen durch Subventionierung des Luftverkehrs schmälert, im Wege ungenügender steuerlicher Belastung des Autos dessen Konkurrenzkraft entfesselt und diejenige der Bahn durch eine deren Tarifkraft neutralisierende Tarifaufsicht verkürzt, so kann der Atem der Eisenbahn nicht hinreichen, um ihren letzten Existenzrückhalt, die hochwertigen Gütertransporte, gegen den Kraftwagen erfolgreich zu verteidigen. Die Reaktion wird einmal ja schließlich doch kommen: Immer bleibt ja der Bahn ein finanzpolitisch zwar sehr schmaler, transporttechnisch aber um so heiklerer, und darum auch von keinem der anderen Verkehrsmittel bestrittener Restbesitz an Verkehr übrig, und dieser, in der Hauptsache der Abonnenten-, Berufs-, Schüler-, Milch- und dgl. Verkehr wird die Einengung der Eisenbahn dann durch unerschwingliche Tarife büßen. — Hier müssen — wenn zwischen Eisenbahn und Auto von Staats wegen in Gesetz und Verwaltung nicht rechtzeitig gleichgezogen wird — die Gegenmaßnahmen der Eisenbahn einsetzen.

Die Frage der Gegenmaßnahmen aber ist der zweite Punkt, dessen Behandlung bei Daggett etwas zu kurz gekommen ist. Zwar den ersten, für die Beurteilung der Möglichkeit von Gegenmaßnahmen der Eisenbahnen grundsätzlichsten Unterschied nicht nur im Personen- sondern auch im Güterverkehr hat Daggett noch richtig gekennzeichnet, wenn er neben dem „Wettbewerb des Autobus" den „noch ernsteren Wettbewerb des Privatautomobils" als selbständige Art der Konkurrenz anführt. Dem Privatautomobil, das durch die eventuellen staatlichen Maßnahmen — gasoline tax, Reifen- oder Wegesteuer und dergl. — ebenso wie das Verkehrsgewerbeautomobil getroffen wird, steht die Eisenbahn, was die Natur ihrer eigenen Gegenmaßnahmen betrifft, im Personenverkehr hilflos gegenüber. Der Privatautobesitzer hat die Pferdekräfte seines Wagens heute nicht weniger zu völlig freier eigener Verfügung als der von Mephisto gepriesene Besitzer, der „sechs Hengste zahlen kann". — Von Tag zu Tag steigt die Zahl der Privatautobesitzer, verengt sich der Kreis der potenten Eisenbahnreisenden, wenigstens für Entfernungen bis etwa 100 km. Mag dieser Wettbewerb des Privatautos auch bei deutschen Privateinkommens- und Vermögensverhältnissen noch auf längere Jahre hinaus erträglich sein; symptomatisch ist er darum nicht minder: Rationalisierung ist Parole; Hauptform und Ziel der Rationalisierung aber ist die Beseitigung vermeidbarer, also die Verminderung der gesamten Transporte. Zahlenmäßigen Errechnungen der daraus zu gewärtigenden Transport- und Eisenbahn-Einnahme-Ausfälle wird zwar entgegengehalten, daß die Anreicherung, die die Rationalisierung bringe, auch wieder in neuen Verkehr sich umsetzen würde. — Dies ist grundsätzlich bis zu einem gewissen Grade richtig. Rein rechnerisch lassen sich auf Grund der bisherigen Verkehrsquanten die der Eisenbahn durch die Rationalisierung drohenden Verluste sicher nicht erfassen. Die in der Rationalisierung gewonnene größere wirtschaftliche Bewegungsfreiheit wird gerade auch neue Verkehrsbedürfnisse entstehen bzw. Befriedigung finden lassen. Frage ist aber, ob diese Verkehrsbedürfnisse sich gerade auf die Eisenbahn beziehen werden. Im Personenverkehr spricht die Wahrscheinlichkeit dieserhalb nicht für die Eisenbahn, sondern für das Auto: Denn mit steigendem Reichtum nimmt zwar beispielsweise das Reisebedürfnis sehr wesentlich zu. Aber dieses Reisebedürfnis führt, soweit Wochenend- und dergleichen Reisen in Frage kommen, in erster Linie zur Anschaffung von Motorrädern, Automobilen, Wassersportfahrzeugen und dergleichen. Es ist sehr zu befürchten, daß auch bei diesem durch eine erfolgreiche Rationalisierung gesteigerten Reisebedürfnis die Eisenbahn wieder verhältnismäßig zu kurz kommt.

Immerhin ist die Personenverkehrsseite in Europa die weniger wichtige. Die entscheidende Konkurrenz in Europa ist die Lastkraftwagenkonkurrenz; aber auch hier ist der Unterschied zwischen Privatautomobil und verkehrsgewerblich benutztem Lastkraftwagen stark zu unterstreichen und insbesondere stärker zu unterstreichen, als dies Daggett getan hat. Gegen den Privatlastwagen und gegen den von ihm bedienten Werkverkehr steht der Eisenbahn auf Tarif- und Beförderungsgebiet eine durchschlagende Waffe zur Verfügung: der Betrieb kann so beschleunigt und verbessert werden, daß der Anreiz zur Benutzung des Autos bei diesem ohnehin häufig aus Anschluß kommenden oder in Anschluß gehenden (oder von, in Anschluß gehenden) Verkehr wegfällt. Auch können die Tarifsätze der Eisenbahn erfahrungsgemäß soweit abgesenkt werden, daß jeder wirtschaftliche Anreiz zur Verwendung von Privatautomobilen wegfällt. — Der Einwand gegen solche Tarifierung liegt nicht auf dem Gebiete der Wettbewerbsunmöglichkeit, sondern in der rein eisenbahn-internen Erwägung, das ganze Tarifsystem werde durch solche Individualtarife untergraben. Immerhin sind derartige Tarife auch in Amerika, wie Daggetts Ausführungen in anderen Kapiteln zur Eisenbahntarifpolitik im allgemeinen darlegen, nach den Grundsätzen der Interstate Commerce Commission gestattet und es ist auch füglich zu bezweifeln, ob die Erschütterung des Tarifsystems durch die bei uns sogenannten K-Tarife Ursache oder Folge ist: Denn systematische, d. h. tarifmäßige Preisbildung setzt Marktbeherrschung, Monopolismus, voraus. Das Warenhaus kann seine Preise nicht tarifmäßig, sondern es muß sie individuell für jeden einzelnen Artikel nach Angebot, Nachfrage, Selbstkosten und Konkurrenz festsetzen. In dem Maße, in dem die Eisenbahn ihr Monopol verliert, verliert sie ohnehin die Möglichkeit der Aufrechterhaltung eines streng systematischen Tarifs, wie er etwa die Vorkriegszeit charakterisiert, aber auch sie nicht wirklich eigentlich beherrscht hat. — Dem Lastkraftwagenverkehr des Privatautomobils gegenüber ist jedenfalls in der Form der K-Tarife die Möglichkeit zu überlegener Bekämpfung des Kraftwagens in thesi gegeben; für die Eisenbahn also nur eine Frage des Geschmacks (unter Umständen auch eine Frage der Auseinandersetzung mit der Aufsichtsbehörde).

Anders liegt die Sache gegenüber dem verkehrsgewerblich arbeitenden Lastkraftwagen. Während der K-Tarif, durch den der Privatwagenbezug vielleicht an Gerste einer Brauerei zwischen X und Y tarifmäßig gefaßt wird, grundsätzlich keine tarifarische und finanzielle Rückwirkung über diesen Gersteverkehr jener Brauerei hinaus haben kann, liegt dies beim gewerblichen Kraftwagenverkehr anders. Hier beeinflußt die Errichtung des Tarifs auch die Quanten des bisher noch auf der Eisenbahn laufenden Verkehrs und auch Relationen zwischen anderen Stationen ähnlichen Charakters. Eine klare Kalkulation über Vorteile und Nachteile der Einführung eines K-Tarifs für die Eisenbahnfinanzen ist daher in solchem Falle im vorhinein überhaupt nicht möglich, und gegenüber dem privatgewerblichen Automobil (gegenüber dem sogenannten Spediteur-

transport) ergibt daher der K-Tarif (ganz abgesehen von der volkswirtschaftlichen Seite) nicht dieselbe eindeutige Möglichkeit der Wettbewerbsaufnahme wie gegenüber dem Privatautomobil (im sogenannten Werkverkehr).

Sehr wichtig für die Abschätzung der verkehrspolitischen Tragweite der letzteren Erkenntnis ist nun, daß Daggett auch für Amerika bei dort viel weiter vorgeschrittenen Verhältnissen ein ganz ähnliches Verhältnis in der Verteilung des Kraftwagenverkehrs zwischen Privatautomobil und Spediteurverkehr berichtet, wie es auch für europäische Verhältnisse geschätzt wird. Nach Daggett werden nicht 20 % des gesamten Lastkraftwagenverkehrs als der Anteil des Spediteurverkehrs angesehen werden können. Und wenn Daggett den gesamten an das Auto verlorenen Güterverkehr auf 300 Millionen Tonnen schätzt, so reduziert sich diese Zahl, wenn man nur den durch keinerlei präjudizienfreien Werk-K-Tarif rückgewinnbaren Verkehr erfassen will, auf knapp ⅕ jener Summe, das wären also für Amerika etwa 50—60 Millionen Tonnen. Ähnliche Betrachtungen könnten und müssen auch auf europäischer Seite mit europäischem Material angestellt werden. Vielleicht ist überhaupt der bedeutendste Gewinn, den man aus Daggetts Lektüre ziehen kann, der, daß eine ganze Reihe von Statistiken und Berechnungen aus durchaus anderen Gesichtspunkten hier aufgestellt und wiedergegeben sind, als sie bislang in Europa gepflegt werden.

Platz nicht belegen.

Von Geheimrat E. E. Schmid, Bern.

In Nr. 36/1927, S. 981 dieser Zeitung stand ein kleiner, von mir verfaßter Artikel, der „Platz belegen" überschrieben und in dem auf die Unklarheit des Wortes „Platz" (statt: Sitzplatz) hingewiesen worden war. Dieser Artikel hat insofern eine praktische Auswirkung gehabt, als in § 18 (²) der neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung nun von Belegen des „Sitzplatzes" gesprochen ist und als in der letzten Sitzung des internationalen Transportkomitees zu Budapest unter Bezugnahme auf diesen Artikel die Besserfassung der entsprechenden einheitlichen Zusatzbestimmung zum IÜP. beantragt wurde.

Ich möchte aber auch von dem umgekehrten Fall sprechen, von dem nämlich, in dem Sitzplätze n i c h t belegt werden sollen.

Eine der lästigsten Erscheinungen im Personenverkehr ist zweifellos folgende: Man hat auf einer Zwischenstation des Zuges einer viel befahrenen Strecke, sie mag München—Berlin, Lyon—Paris oder Mailand—Zürich heißen, einzusteigen. Man durchwandert die D-Wagen, alle Sitzplätze sind belegt; ganze Stilleben von Mänteln, Hüten, Büchern, Schirmen, Kissen, Handtaschen sind hergestellt. Der Schüchterne wandelt von Abteil zu Abteil, überall dasselbe Bild. Der Gewandtere fragt einen Abteilinsassen, ob und welcher Platz noch frei sei. Meist mürrisch wird, wenn sich ein Insasse überhaupt findet, die Antwort erteilt, der oder jener Platz sei frei, und es wird ebenso mürrisch mit dem Abräumen des Stillebens begonnen. Man steht im Gang mit Gepäck und wartet, in den Gängen drängen sich die Suchenden hin und her, der Verkehr wird gehemmt und erschwert. Jeder Reisende kennt das, jeder Reisende sieht dem Einsteigen auf solchen Unterwegsstationen mit Sorge entgegen.

Die Ursache liegt darin, daß eben die Reisenden teils aus Bequemlichkeit, teils absichtlich in ihren Abteilen alle Sitzplätze belegen und dadurch für den Zusteigenden es fast unmöglich machen, sich rasch einen Platz zu suchen. Man wird einwenden, daß in den meisten Zügen außen an den Abteilen Nummern die belegten und die nicht belegten Plätze aufzeigen. Aber einmal ist diese Einrichtung nicht in allen Wagen angebracht, dann ist die Anordnung auch ziemlich verschieden, so daß man sich nicht so rasch zurechtfindet, ferner ist auf die Dauer die Übereinstimmung der Nummeraufzeigung mit der tatsächlichen Sitzplatzbelegung, namentlich nach Grenzübergängen und Personalwechsel, nicht gewahrt. Ein Theoretiker wird noch darauf hinweisen, daß nach § 18 der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung der Schaffner verpflichtet ist, den Reisenden die Plätze anzuweisen. Praktisch ist es aber unmöglich, daß der Schaffner allen Suchenden seine Hilfe leiht und zum Suchen der Plätze käme vorerst noch das Suchen nach dem Schaffner.

Ich glaube, jeder Reisende würde es dankbar empfinden, wenn dieser den Verkehr erschwerende Zustand abgeschafft würde.

Man könnte zunächst an einen Appell an die Reisenden selbst denken, der etwa wie das „Nicht hinauslehnen" mehrsprachig in den Abteilen angeschlagen wird. Etwa: Die Reisenden werden gebeten, nicht die freien Plätze zu belegen. Ich verspreche mir aber von einem solchen Appell an den Altruismus nicht das geringste. Denn die wahre Stimmung des Reisenden ist die, wie sie in einer mir jüngst gemachten Äußerung eines Mitreisenden zum Ausdruck kam. Strahlend über seine Reisegewandtheit, sagte er mir: „Wenn ich allein im Abteil bin, belege ich immer alle Plätze und steige dann auf den Zwischenhalten etwas aus. Dann halten die Zukommenden das Abteil für besetzt und können auch niemanden fragen." Es wird immer Reisende geben, die zu egoistisch oder zu bequem sind, die Plätze freizuhalten, und diese Reisenden werden sogar die Mehrzahl sein. Wirksam wäre nur der Zwang.

Nun soll natürlich die Sache nicht übertrieben werden. Wenn tatsächlich nach dem Einsteigen Plätze frei geblieben sind, so steht dem nichts im Wege, daß die schon vorhandenen Reisenden sie mitbenützen, sich bequemer setzen oder Reisegebrauchsgegenstände darauf legen. Unterwegs stört das auch niemanden; nur beim Einsteigen soll freigemacht werden.

Eine Abhilfe könnte vielleicht durch eine in die Reglements und Verkehrsordnungen aufzunehmende Bestimmung geschaffen werden, die etwa lautet: „Während des Aufenthalts auf Stationen darf der Reisende nur den ihm zustehenden Sitzplatz belegen. Bei Zuwiderhandlung hat er sofort für den weiter belegten Sitzplatz den Fahrpreis bis zur nächsten fahrplanmäßigen Haltstation (oder auch eine feste Geldbuße) zu bezahlen."

Dieser Vorschlag soll keine Patentlösung sein, sondern nur eine Anregung zur Beseitigung eines Zustandes, der die Reisenden zweifellos enorm belästigt und die glatte Abwickelung des Verkehrs erschwert, die nötigen Maßnahmen zu ergreifen.

Das Gedingeverfahren auf Güterböden und Umladehallen.

Von Güterinspektor **Stahl**, Wiesbaden.

Unter diesem Thema hat Reichsbahnrat Dr. Bein in Nr. 17 und 18 der „Reichsbahn" neben verschiedenen Arbeits- und Begriffsbestimmungen über Gedingevorgänge sehr bemerkenswerte Ausführungen auch allgemeiner Art über Arbeits- und Bewertungsrichtlinien gebracht, die dem Gedingepraktiker wertvolle Unterlagen bilden können.

Der verständnisvolle Einführungsvortrag über das Gedingewesen wird zweifellos viel als Kommentar zur Gedingevorschrift benutzt werden. Was nun bei derartigen Vorträgen und den Gedingebestimmungen nicht ausgeführt wird und auch nicht einzeln behandelt werden kann, sind die Auswirkungen, die sich bei der Arbeitsausführung des Gedingeverfahrens unmittelbar zeigen. Zur Beurteilung der Leistungsmöglichkeit, der Art wie der Menge nach, durch die Gedingeteilnehmer und zur Bewertung des Überverdienstes auf dem Güterboden sollen, angeregt durch die erwähnten Ausführungen, einige Beobachtungen aus der Praxis behandelt werden.

Hauptfaktoren des Gedingewesens auf Güterböden sind: Anzahl der Arbeitskräfte, deren Verhältnis zur Soll- und Istleistung sowie beider Resultat, die Übertagewerke.

Zur Bemessung der Arbeitskräfte für die Gedingeleistungen kann allgemein von der Festlegung der Sollleistung in einem mittelstarken Verkehrsabschnitt ausgegangen werden. Ist die Solleistung ermittelt, dann wird ein aufmerksamer und umsichtiger Leiter nach einem gewissen Beobachtungszeitraum ein ziemlich sicheres Bild erhalten, was er seinen ständigen Arbeitskräften bis zur Höchstleistung zumuten kann und darf. Es bietet sich ihm außerdem ein gewisser Spielraum im Rahmen der Gedingevorschriften für das Einstellen und Abstoßen von Aushilfskräften, um so einerseits den ständigen Arbeitern einen erträglichen Mehrverdienst zu sichern, andererseits aber auch den wirtschaftlichen Vorteil des Gedingeverfahrens für die Verwaltung auszuschöpfen. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine möglichst genaue Erfassung der Stückzeiten. Für die Festlegung einer solchen Stückzeit sind zwar in der Theorie verschiedene Möglichkeiten gegeben, die aber in der Praxis meistens sehr schwer einwandfrei auszuführen sind. Mit der Stoppuhr wird man bei der Eigenart der Verhältnisse und der Ungleichheit der Güter bei Stellen mit allen, und zwar zusammenfallenden Leistungsarten oft nicht das Richtige treffen können, zumal beim Auftauchen des Arbeitszeitmessers die Beteiligten ohne weiteres ihre Leistung oft unauffällig strecken werden. Um hier ein einigermaßen rechtes Treffnis zu finden, müßte schon mit einem oder auch zwei Versuchen mit einer auf Grund genauer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse angenommenen Stückzeit in einem bestimmten Zeitraum gearbeitet werden. Eine endgültige, beiden Kontrahenten gerecht werdende Stückzeitfestlegung sollte m. E. sogar bei unveränderten örtlichen Verhältnissen erst nach Ausprobieren durch alle Verkehrsabschnitte des Jahres erfolgen. Wie die Ermittlung der Stückzeit im einzelnen ausgeführt werden kann, ist in den Ausführungen von Dr. Bein mehrfach angedeutet.

Ist nun die Stückzeit ermittelt, dann sind die Normalleistung (Solleistung) und die hierfür erforderlichen Arbeitskräfte nicht allzu schwer abzugrenzen. Bildet so die Solleistung den Ausgangspunkt für die Bemessung der ständigen Arbeitskräfte, so muß das Hauptbestreben zur Rentabilität des Gedingeverfahrens jetzt darauf gerichtet sein, mit diesen Kräften Spitzenleistungen zu erzielen. Als solche sind zweifelsohne anzusprechen, das Gesamtarbeitsaufkommen eines Arbeitsabschnitts auch bei größerer Steigerung mit den vorhandenen Kräften zu bewältigen, natürlich ohne offensichtliche Überanstrengung der Belegschaft. Ich möchte dies als eine Art von Arbeitsstabilisierung bezeichnen.

Durch Einstellen von entsprechenden Aushilfskräften bei stärkerem Verkehrsanfall wird zwar das Arbeitspensum leichter gemeistert, aber meistens auch auf Kosten der Arbeitsqualität und, ich glaube nicht zuviel zu behaupten, zum Nachteil der Stammarbeiter. Unkenntnis der Verhältnisse, ungewohnte Arbeitsverrichtungen und Mängel in der Ausnützung der Arbeitsvorteile aller Art sind Eigenschaften, die sich in einer Karrenzzeit von drei Tagen nicht ins Gegenteil verwandeln lassen und die vorübergehende Arbeitskräfte in den Gemeinschaften nicht begehrt machen. Bis zur brauchbaren Verwendung als Gedingearbeiter wird meistens die Zeit des Abstoßens wieder herangekommen sein, so daß in der Regel nicht viel Positives herausgekommen sein wird.

Wenn nun nach diesen Ausführungen die Aufnahme von Aushilfskräften in die Gedingegemeinschaften möglichst vermieden werden soll, so darf dies nicht als grundsätzliche Stellungnahme gegen Heranziehung von Neukräften in Konjunkturzeiten überhaupt aufgefaßt werden, sondern soll mehr dazu dienen, einer allzu ängstlichen Drosselung der Überverdienste der ständigen Belegschaft zu begegnen.

Die Akkordbasis, der Grundlohn, ist allgemein durch Tarifvertrag rechtsverbindlich festgelegt, sie ist für Arbeitstätten innerhalb desselben Wirtschaftsgebietes gleich.

Der Umrechnungsfaktor (Stücksatz) dagegen wird von der Lage der Arbeitsstätte nach Wirtschaftsgebieten nicht berührt, sondern bildet für jede Arbeitsstätte eine besondere Vereinbarung, die sich nach den Arbeitsbedingungen und örtlichen Verhältnissen richtet. Eine Abgrenzung der Höhe des Akkordlohnes (Überverdienstes) ist im Tarifvertrag selbst nicht vorgesehen, wenn auch allgemein eine Überverdienstgrenze von 25 % bis 30 % nach den ungeschriebenen Richtlinien des Akkordsystems angenommmen wird.

Wenn nun zeitweise Spitzenleistungen mit der ständigen Belegschaft erzielt werden können mit der Aussicht auf einen hohen Überverdienst, so darf die Höhe desselben, selbst wenn die Norm zeitweise verhältnismäßig höher überschritten werden sollte, nicht Anlaß geben für Zurückrevidieren der Stücksätze. Oft liegt die Höhe des Überverdienstes nicht allein an den Stücksätzen selbst, sondern wird öfters wesentlich beeinflußt durch wechselnde Begleitumstände verschiedener Art. Durch geschicktes und vorteilhaftes Disponiern, z. B. beim Abrichten und Bereitstellen der Wagen können merkliche Arbeitsvorteile geschaffen werden.

Diese Arbeitsleistungen der Aufsichtsorgane werden und können beim Festlegen der Stücksätze zahlenmäßig nicht erfaßt und bewertet werden.

Der Zweck des Gedingeverfahrens, Anregung und Anreiz zur Höchstleistung wird durch ängstliches Experimentieren mit den Stücksätzen durchbrochen und gehemmt. Auch ein Vergleich mit anderen Stellen, auch gleichartiger und großer, darf nur mit Vorsicht für die Höhe des Überverdienstes gewertet werden. Örtliche Verhältnisse, Art des Gutes und, worauf es ganz besonders ankommt, der Arbeitsgeist und die gesamte Arbeitseinstellung der örtlichen Belegschaft sind, neben der Eignung der Dienststellenleiter und Schuppenaufsichtsorgane, wesenliche Merkmale der erzielten Leistungen, und sind wohl nie allenthalben auf einen gleichen Nenner zu bringen.

Eine beachtenswerte Aufgabe beim Gedinge ist nun, die Quantitätsleistungen, die nach der Natur der Sache stets Hauptziel der Gedingeteilnehmer bilden werden, mit der Qualitätsleistung in Einklang zu bringen. Wenn auch die Quantitätsleistungen, besonders im Hinblick auf die Wertung zur Beschleunigung der Beförderung auch aus Wettbewerbsgründen wesentliche und dankbare Bestrebungen bilden und bilden müssen, so wird doch immer zu prüfen bleiben, ob hierbei nicht oft durch das Sinken der Qualitätsarbeit die Bilanz ein Minus ergibt.

Steht die Höchstleistung der Menge nach in erträglichem Verhältnis zu den Verpflichtungen, die der Reichsbahn für Ersatzleistungen erwachsen? Wird das Ansehen der Reichsbahn durch Unregelmäßigkeiten aller Art bei der Arbeitsausführung nicht zu viel gefährdet? Dies werden stets wichtige Kalkulationsfragen bei der Gedingearbeit bilden müssen.

Wie kann nun die Arbeitsqualität neben Quantitätsspitzenleistungen gehalten oder erzielt werden?

Zu dieser Frage sei eine markante Stelle aus den Ausführungen von Dr. Bein angeführt. Es heißt dort unter anderem:

„Ausschlaggebend ist meines Erachtens die Tatsache, daß der Gedingearbeiter am Arbeitserfolg interessiert ist und unter dem Einfluß seines erhöhten Leistungswillens ganz anders arbeitet als der Zeitlohnarbeiter. Dies gilt besonders für den Gruppenführer. Gerade er ist in der Lage, nicht nur seine körperlichen, sondern auch seine geistigen Kräfte anzuspannen und dadurch die Leistung seiner Gruppe zu erhöhen; denn die Art, wie er die Güter nach den zweckmäßig gelegten Frachtbriefen aussucht, wie er sie auflegt, wie er überhaupt auf seine Leute einwirkt, ist für die Höhe der Leistung entscheidend."

Diese bemerkenswerten Sätze zeigen, daß hier das psychologische beim Arbeitsvorgang ausgezeichnet beobachtet wurde.

Die Art und Weise, wie der Gruppenführer seine Arbeit selbst auffaßt und ausführt, beispielsweise nur die Behandlung von Unregelmäßigkeiten, ist hauptausschlaggebend für die gesamte Arbeitsverrichtung der Belegschaft auf dem Güterboden. Das Beispiel des Gruppenführers (Vorarbeiters) erzieht die Gemeinschaft zweifelsohne zur exakten Leistung. Exempla docent.

Wenn nun für die Art der Arbeitsausführung im gesamten Gedingeverfahren und für dessen Erfolg das Arbeitsinteresse des Vorarbeiters eine so wichtige Rolle spielt, dann muß die Erhaltung und Belebung dieses Interesses höchstes Bestreben sein. Einen Weg hierfür sehe ich darin, den Gruppenführer in der Lohnbemessung vor den übrigen Arbeitern etwas besser hervortreten zu lassen. Ein Stundenlohnzuschlag von 1 Rpf, wie er zur Zeit besteht, ist nicht ausreichend, einerseits den Posten eines Vorarbeiters begehrenswert zu gestalten, andererseits auch das Interesse dieser Arbeitsgruppe zu heben. Wie schwer es hält, manchmal tüchtige Arbeiter zur Übernahme eines Vorarbeiterpostens zu bewegen und zu finden oder die Vorarbeiter selbst bei der Stange zu halten, wird wohl mancher Schuppenbeamte bestätigen können.

Die Arbeitsleistung eines Gruppenführers darf deshalb bei der Beurteilung des Gedingeerfolges nicht allzu gering eingeschätzt werden. Neben der Verantwortung für die richtige Arbeitsausführung seiner Gruppe wird der Gruppenführer für Regulierungen von Unregelmäßigkeiten oft Pausenzeiten aufwenden müssen, um die Tagesarbeit ordentlich abschließen zu können. Abgesehen von diesen Zeitaufwänden wird er auch öfters sonstigen Unzuträglichkeiten, ja bisweilen auch Grobheiten, seitens seiner Mitarbeiter ausgesetzt sein, von denen der Dienststellen- oder Schuppenleiter aus begreiflichen Gründen meistens nichts erfahren wird. Durch sein Vertrauensverhältnis, als das der Arbeitsposten eines Vorarbeiters (Gruppenführers) betrachtet werden muß, wird er bei der allgemeinen Einstellung der Arbeiter auch stets etwas mißtrauisch beobachtet werden.

Ist nun all dies durch die bestehende Abgeltung mit einem Pfennig Mehrlohn aufgewogen?

Meiner Ansicht nach könnte durch eine Stundenlohnhervorhebung von etwa 4 bis 5 Rpf vor den übrigen Arbeitern bezweckt werden, größeres Interesse am Geschäftsgang bei den Gruppenführern zu schaffen und auch diese Arbeitsposten begehrenswerter erscheinen zu lassen. Ist dies erreicht, dann wird sich eine weitere vorteilhafte Auswirkung darin zeigen, daß Schuppenbeamte schließlich mehr für andere Arbeiten und Aufgaben freigemacht werden können.

Wenn ich nun in diesem Zusammenhang der Arbeitsauffassung und Arbeitseinstellung der Gruppenführer besonderen Wert beigemessen habe, so deshalb, weil nach meiner Ansicht hier der Hebel angesetzt werden kann zur Erzielung von zufriedenstellenden Qualitätsleistungen auch im Sinne des Rationellen.

Menge und Güte der Arbeitsverrichtung in vernünftigen Grenzen und in Einklang gehalten, ergibt bei richtiger Arbeitsbewertung als Resultat den Nutzwert.

Bei aller Gedingearbeit ist deshalb ein ständiges Wägen und auch Wagen bei Beschäftigungsanzahl, deren Leistung und Verdienst, unerläßlich, wenn das Gedingeverfahren den Endzweck erfüllen soll, aus dieser Arbeitsmethode den besten Nutzwert zu erzielen.

Wagenklassensystem in den Oststaaten.

In der letzten Zeit hat die Fachpresse viele Bemerkungen über das Eisenbahnwagensystem in den Oststaaten gebracht, die aber nicht ganz den Tatsachen entsprechen. Eine Übersicht des Wagenklassensystems in den nach dem Kriege entstandenen Oststaaten ergibt folgendes:

Die finnländischen Bahnen führen in der Regel nur Wagen 2. und 3. Klasse; die 1. Klasse wird nur in einigen wichtigen Schnellzügen geführt. Die Schlafwagen sind ausnahmslos bahneigene und sind geteilt in Abteile 1. bis 3. Klasse. Bemerkenswert ist hier, daß alle Schlafwagenschaffner weibliche Personen sind. Die Speisewagen, die nur in einzelnen Kursen laufen, gehören der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Nach den Zuggattungen werden die Züge eingeteilt in Schnell-, Eil-, Personen- und gemischte Züge. Für die Benutzung der Schnellzüge wird ein Zuschlag erhoben. — Die Spurweite der finnländischen Bahnen ist die Breitspur (1524 mm).

Die estländischen Bahnen besitzen nur Wagen 1. und 3. Klasse. Die 4. Wagenklasse ist bei den estländischen Bahnen nie eingeführt gewesen und steht ihre Einführung auch nicht in Aussicht. Was den Schlafwagenverkehr anbelangt, so hat die Internationale Schlafwagengesellschaft nur die Strecke Reval (Tallinn)—Walk—(Riga) in ihren Händen, wo alle drei Wagenklassen geführt werden. Außerdem laufen noch bahneigene Schlafwagen (nur 1. und 3. Klasse) auf den Strecken Reval—Walk—Isborsk und Reval—Narva. Auf sämtlichen Strecken gibt es zur Zeit keinen Speisewagenbetrieb. Nach der Zuggattung werden die dem Personenverkehr dienenden Züge eingeteilt in Eil-, Personen- und gemischte Züge. Alle Züge sind zuschlagfrei. Die Spurweite ist die Breitspur (1524 mm).

In Lettland führen die Züge die 1. bis 3. Wagenklasse; die 1. Klasse wurde erst im Frühjahr 1928 eingeführt und läuft in sämtlichen beschleunigten Zügen der wichtigsten Strecken; diese Wagenklasse wird jedoch sehr wenig benutzt. Auch der Schlafwagenverkehr ist schwach. Die internationalen Schlafwagen verkehren auf den Strecken Riga—Meitene—(Wirballen) (1. bis 3. Klasse); Riga—Walk—(Reval) (1. bis 3. Klasse) und Riga—Libau (2. und 3. Klasse). Die bahneigenen Schlafwagen führen nur Wagen 3. Klasse und verkehren auf den Strecken Riga—Dünaburg und Riga—Windau. Auch verkehren Speisewagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft auf der Strecke Riga—Meitene—(Wirballen). Die Züge werden eingeteilt in Eil-, Personen- und gemischte Züge, welche alle zuschlagfrei sind. Die Spurweite ist meistens die russische Breitspur (1524 mm), ein kleiner Teil ist auch normalspurig (1435 mm).

Die litauischen Bahnen führen in der Regel Wagen 1., 2. und 3. Klasse, im Memelgebiet auch 4. Klasse. Die internationalen Schlafwagen laufen auf den Strecken Wirballen—Kowno—Janischki—(Riga) (1. bis 3. Klasse) und Wirballen—Kowno—Memel (2. bis 3. Klasse), die bahneigenen (nur 3. Klasse) auf den Strecken Kowno—Memel und Kowno—Griva. Die Speisewagen sind von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft nur in einem Zuge, und zwar auf der Strecke Wirballen—Kowno—Janischki—(Riga) eingeführt worden. Es gibt drei Zuggattungen: Schnell-, Personen- und gemischte Züge, die Schnellzüge sind zuschlagpflichtig. Die Spurweite ist ausschließlich die normale (1435 mm).

Ebenso führen die Züge in Polen in der Regel nur Wagen der drei ersten Klassen, ausgenommen in den Be-

zirken der Eisenbahndirektionen Danzig, Kattowitz und Posen, wo auch die 4. Wagenklasse in Personenzügen mitgeführt wird. Die 1. Wagenklasse führen fast alle Schnellzüge und sogar viele Personenzüge.

Der Schlafwagenverkehr gehört ausschließlich der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft mit Ausnahme eines Wagenumlaufes der „Mitropa“ auf der Strecke Danzig—Dirschau—Berlin. Die Schlafwagen führen die 1. und 2. Wagenklasse, nur auf einzelnen Linien verkehren auch solche 3. Klasse. Der Speisewagenbetrieb wird von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft geleitet. Im allgemeinen ist der Schlaf- und Speisewagenverkehr hier verhältnismäßig stark ausgedehnt. Nach den Zuggattungen werden die Züge eingeteilt in Luxus-, Schnell- und Personenzüge, erstere zwei sind zuschlagpflichtig. Die Spurweite ist die normale (1435 mm).

Einen Triebwagenverkehr (3. Klasse) gibt es auf den finnländischen, estländischen und polnischen Bahnen. Außerdem ist in allen Staaten das Schmalspurbahnnetz (Spurweite 600, 750 und 1000 mm) sehr stark ausgedehnt, es wird aber nur die 2. und 3. Wagenklasse geführt.

E. Timma, Reval.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ergänzung des Wagenparks der Deutschen Reichsbahn.** Die bisherigen Wagen 4. Klasse, die neben den Sitzplätzen zur Zeit noch Stehplätze haben, werden — wie wir dem Deutschen Verkehrsdienst entnehmen — vollständig mit Sitzbänken ausgerüstet werden und infolge dieser Maßnahme in ihrer Ausstattung der 3. Klasse gleichen. Ausgenommen hiervon sind lediglich die Wagen, die für den Traglastenverkehr benötigt werden und hierfür größere freie Räume behalten müssen. Voraussichtlich werden 9000 Wagen die Ausstattung der 3. Klasse erhalten. Sämtliche bisherigen Wagen 4. Klasse werden Fenstervorhänge erhalten und damit auch in dieser Beziehung den Wagen 3. Klasse gleichen.

Infolge der Aufwanderung der Reisenden aus der 3. in die 2. Klasse müssen neue Wagen der 2. Klasse beschafft werden. Es sind zur Zeit 737 Wagen 2. Klasse im Bau. Für die neuen 2.-Klasse-Wagen ist ein neuer Einheitstyp gewählt worden. Dieser neue Einheitstyp wird ein vierachsiger Wagen mit Drehgestellen und einer Länge von über 20 m sein. Er wird einen durchgehenden Mittelgang haben, zu dessen beiden Seiten die Sitzplätze abteilmäßig angeordnet sind. Die Wagen zeichnen sich durch eine angenehme Ausstattung aus und haben nur an den Enden Türen und an Stelle der offenen Plattformen der zweiachsigen Wagen geschlossene Vorbauten. Um das Ein- und Aussteigen zu beschleunigen und zu erleichtern, sind an jedem Wagenende auf jeder Seite 2 Türen vorgesehen. Die Ausrüstung des Toilettenraumes ist wie heute in den D-Zügen üblich durchgeführt. Einige dieser Wagen werden in den nächsten Tagen in Betrieb gestellt, um besonders die Anordnung der Sitzplätze und die Ein- und Aussteigemöglichkeiten praktisch zu erproben.

Um schon vor Fertigstellung der im Bau befindlichen Polsterwagen den Reisenden der Polsterklasse in jedem Falle gepolsterte Sitzgelegenheit zu geben, wird zur Zeit eine Reihe von Wagen 3. Klasse behelfsmäßig als Polsterwagen hergerichtet, indem die Sitzbänke mit Polsterkissen versehen werden und auch eine gepolsterte Rücklehne eingebaut wird. Diese Wagen werden noch in diesem Jahre fertig und, soweit nötig, vorübergehend in Dienst gestellt werden.

— **Neue Züge im Sommerfahrplan.** Im kommenden Sommerfahrplan, der am 15. Mai nächsten Jahres in Kraft treten wird, soll nach dem „Deutschen Verkehrsdienst“ zum ersten Male eine FD-Zug-Verbindung für den Osten geschaffen werden. Dieses Zugpaar wird Berlin mit Breslau und Oderberg verbinden, Anschluß nach Wien haben und einen Schlafwagen Breslau—Wien führen. Der Zug wird durch Umwandlung der Schnellzüge D 37/D 30 in FD-Züge geschaffen und beschleunigt durchgeführt werden. Unterwegsaufenthalte sind in Frankfurt (Oder), Breslau, Oppeln und in Beuthen vorgesehen. In Berlin hat das neue FD-Zugpaar außerdem Anschluß an die FD-Züge 111 und 112 von und nach Holland.

Zwei weitere FD-Züge werden zwischen Berlin und Aachen und Hamburg und Köln eingerichtet werden, die eine neue Tagesverbindung zwischen Berlin und Hamburg einerseits und Ruhrgebiet, Rheinland, Brüssel und Paris andererseits herstellen. Die neuen FD-Züge 26/25 Berlin—Hamm—Essen—Duisburg—M. Gladbach—Aachen treffen in Hamm mit den neuen FD-Zügen 226/225 Altona/Hamburg—Münster—Hamm—Elberfeld—Köln zusammen, wo die Kurswagen gegenseitig ausgetauscht werden. Die Züge führen Kurswagen Berlin—Köln, Berlin—Brüssel, Berlin—Paris und Altona/Hamburg—Köln, Altona/Hamburg—Paris. Für die Verbindungen sind folgende Fahrzeiten vorgesehen: ab Berlin, Friedrichstraße 8.00, ab Hamburg Hbf. 8.38, ab Bremen 10.12, an Köln 15.12, an Aachen 16.28, an Brüssel im Sommer 20.25, im Winter 19.05, an Paris im Sommer 23.20, im Winter 22.50 Uhr. Für die Rückfahrt: ab Paris im Sommer 9.00, im Winter 7.50, ab Brüssel im Sommer 12.20, im Winter 11.25, ab Aachen 15.57, ab Köln 17.17, an Hamburg Hbf. 23.44, an Berlin Friedrichtstraße 0.23 Uhr.

— **Verschönerung der Bahnanlagen der Reichsbahn.** Die Reichsbahn ist seit längerer Zeit bemüht, durch Blumenanpflanzung und Anlegen von Grünflächen die Bahnanlagen zu beleben. Um auch das Personal zur Mithilfe hierbei anzuregen, haben die Reichsbahndirektionen auch in diesem Jahre einen Wettbewerb zur Verschönerung der Bahnanlagen unter den Bediensteten veranstaltet. So haben sich z. B. im Bezirk der Reichsbahndirektion Köln Beamte und Arbeiter an dem Wettbewerb stark beteiligt. Er erstreckte sich hauptsächlich auf die Verdeckung unschön wirkender Waldflächen und Gebäude, auf Blumenschmuck an den Dienstgebäuden der Bahnhöfe, Dienstwohnungen usw., auf Verschönerung der Gartenanlagen an den Bahnstrecken, sowie auf Anpflanzungen an den Bahndämmen zur Hebung des Landschaftsbildes. In neunzig Fällen konnten Bedienstete jetzt für die aus eigener Entschließung geschaffenen Anlagen und Verbesserungen mit Geldpreisen bedacht werden. Auch die Reichsbahndirektion Köln selbst hat sich der Ausschmückung der Dienstgebäude durch Blumen und der Bepflanzung der Bahnhofsvorplätze, der Bahnböschungen usw. angenommen.

— **Verkehrswesen und Alkoholmißbrauch.** Die Konferenz der Abteilung „Verkehrswesen“ des Deutschen Vereins gegen Alkoholismus (g. d. Mißbrauch geistiger Getränke) am 7. November in Münster (Westf.) war so gut besucht, daß der große Rathaussaal gefüllt war. Reichsbahndirektionen, Eisenbahnervereine, Oberpostdirektionen und Schutzpolizeibeamte waren zahlreich vertreten, darunter auch Eisenbahngesellschaften aus Holland und Österreich. Über „Mäßiger Alkoholgenuß als Unfallursache“ sprach Reichsbahnrat Dr. Ing. Müller, Elberfeld*). Geheimrat Ammann, der Vorsitzende der Verkehrsabteilung, legte auf Grund seiner Beobachtungen und Erfahrungen dar, was in der nächsten Zukunft an Organisations- und Vortragsarbeit zu leisten sei. Geh. Med.-Rat Dr. Wagner, der Vertreter der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, und Reichsbahnoberrat Dr. Kerssenboom, Ver-

*) Der Vortrag wird in einer der nächsten Nummern dieser Zeitung veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

treter der Reichsbahndirektion Münster, erklärten, daß die Reichsbahn die Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs als ihre ernsteste Aufgabe betrachte, daß aber nicht der Anschein erweckt werden dürfe, als ob gerade die Bediensteten der Reichsbahn dem Alkohol besonders fröhnten. Pflicht- und Verantwortungsgefühl der Eisenbahnbediensteten müssen anerkannt werden. Die Einrichtungen der Reichsbahn zur Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs seien umfangreich und würden weiter ausgebaut. Prof. Dr. Gonfer machte praktische Vorschläge für die Durchführung der Verfügung der Hauptverwaltung vom 14. August 1928, wobei er die Mitarbeit der Bahnärzte als besonders wichtig bezeichnete.

— **Verkehrswerbung der Reichsbahn im Auslande.** Im Lichthof des ehemaligen Kunstgewerbemuseums in Berlin, Prinz Albrechtstraße, wurde am 4. Dezember durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr. Dorpmüller, eine sehenswerte Ausstellung der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (R. D. V.) in Gegenwart vieler Behörden-Vertreter usw. eröffnet.

Generaldirektor Dr. Dorpmüller ging in seiner Ansprache davon aus, daß Aufklärung über Deutschland im Auslande in der Nachkriegszeit noch mehr not tue als in der Vorkriegszeit. In Erfüllung eigener Interessen komme hierbei die Reichsbahn nationalen Interessen entgegen. In gemeinsamer Arbeit müßten alle Verkehrstreibenden mit ihren Mitteln dahin wirken, daß Deutschland das begehrteste Reiseziel der Welt wird. Im Auslande habe man immer noch ein falsches Urteil über Deutschland. Nur durch eigene Anschauung und persönlichen Besuch Deutschlands könne das Verständnis für deutsches Wesen und deutsche Art geweckt werden. Die Reichsbahn habe Büros im Auslande eröffnet und plane, weitere Büros in Südamerika, Paris und dem Osten. Die verkehrswerbende Propaganda umfasse nicht nur die deutschen Eisenbahnen mit ihren Einrichtungen, sondern auch die Schilderung in Schrift und Bild über deutsches Land, deutsche Städte, deutsche Kunst, deutsche Industrie, deutsche Musik, deutschen Sport, um nur einiges aufzuführen. Die Reichsbahn glaube, mit dieser ihrer Arbeit ein Stück deutscher Kulturarbeit zu leisten. Der Leiter der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (R. D. V.), Wirkl. Rat Krauss, schilderte sodann den Aufbau und die Entwicklung der deutschen Verkehrswerbung im Auslande.

Die durch ihre Geschlossenheit sehr eindringlich wirkende Ausstellung zeigt, daß die Reichsbahn in ihrer Propaganda im Ausland den richtigen Weg beschritten hat. Die Wände des Lichthofes sind mit 70 Riesenphotos bedeckt, die in künstlerischen Aufnahmen landschaftliche und architektonische Schätze Deutschlands zeigen. Neben diesen Riesenphotos sieht man Deutschlandplakate in Kupfertiefdruck. Rund 750 000 Plakate sind seit 1925 im Auslande verbreitet. In der Mitte des Saales ist eine große Vitrine aufgestellt, in der die Werbeschriften der R. D. V. in den wichtigsten Weltsprachen aufliegen. Die sehenswerte Ausstellung ist vom 5. bis 12. Dezember von 9 bis 5 Uhr täglich, auch Sonntags, geöffnet; der Eintritt ist frei.

— **Das Wesen und die Formgebung des Eisenbetons.** Über dieses Thema hielt in der Preußischen Akademie des Bauwesens Professor Dr. Ing. W. Gehler-Dresden am 9. November einen Vortrag als Erläuterung und Begründung einer von der Akademie zu stellenden Preisaufgabe aus dem Gebiete des Eisenbetonbaues. Von einem Unterausschuß war folgendes Thema vorgeschlagen worden, das in der Vollsitzung der Akademie genehmigt wurde:

„Da der Eisenbetonbau in Gestaltung und Formgebung noch vervollkommnet werden kann, soll eine Untersuchung über die Verwendung von Schalen und Platten aus Eisenbeton, sowie über den Zusammenbau fabrikmäßig hergestellter Eisenbetonbauteile in Theorie und Praxis vorgenommen werden. Darzustellen sind die bisherigen Verwendungsarten und die Entwickelungsmöglichkeiten. Die Bearbeitung kann sich auf eines oder auf mehrere dieser Teilgebiete erstrecken."

Der Eisenbetonbau hat in dem vergangenen Vierteljahrhundert seines Bestehens durch seine neu geschaffenen einfachen Grundformen und ihre mannigfaltigen Verbindungen die Formgebung im gesamten Bauwesen stark beeinflußt, so daß heute der Eisenbeton als Gestalter die lebhafte Anteilnahme weiter Fachkreise erweckt. Der Vortragende wies darauf hin, daß im innersten Wesen dieses Baustoffes eine bestimmte rein sachliche Formgebung begründet ist. Sie hat den Geist der neuzeitlichen Sachlichkeit der Architektur unseres Zeitalters vorbereitet und findet daher auch heute ein weit größeres Verständnis bei der Allgemeinheit als in den vergangenen Jahrzehnten. Ein weit verbreiteter Irrtum ist die Auffassung, daß Eisenbeton eine Masse sei, die kautschukartig in jede beliebige phantastische Form gepreßt werden könne. Die ewigen unwandelbaren Gesetze der Statik und die höchst eigenartigen Festigkeitseigenschaften dieses Baustoffes prägen sein inneres Wesen und damit auch die Eigenart seiner Formgebung. Je mehr der Baukünstler diesen inneren Zusammenhang erfaßt, um so kraftvoller und zugleich um so wirtschaftlicher werden seine Bauwerke aus Eisenbeton. Dieser Baustoff ist vor allem ein künstlicher Stein und weist die Hauptvorzüge der besten natürlichen Gesteine auf, so vor allem die hohe Druckfestigkeit. Das ureigenste Anwendungsgebiet des Eisenbetons sind daher lotrechte Säulen und Stützen, sowie gewölbeartige Bogen. Seine schwächste Seite bildet, ebenso wie bei den Naturgesteinen, die äußerst geringe Zugfestigkeit und die Wesensart eines spröden Baustoffes, die sich in den Brucherscheinungen der Gleitflächen und Spaltrisse äußert. Das Schwinden beim Erhärten in der Luft führt zu der Notwendigkeit, Trennungsfugen anzuordnen, die die Formgebung stark beeinflussen. Aus diesen Grundeigenschaften können bestimmte Folgerungen für eine zweckmäßige Anwendung des Eisenbetons hergeleitet werden, die der Vortragende für das Gebiet des mittigen Druckes (Säulen und Bogen), des gebogenen Balkens und der Rahmen, der Platten und Schalen, an zahlreichen Beispielen eingehend erläuterte, wobei gleichzeitig die durch den Baustoff bedingten Grenzen der Anwendungsmöglichkeiten erörtert wurden. Ein noch ausbaufähiges Anwendungsgebiet bildet der Zusammenbau von fabrikmäßig hergestellten Eisenbetonbauteilen, wofür ebenfalls schon zahlreiche Anwendungsbeispiele vorgeführt werden konnten. Während die Gebiete der Säulen und Gewölbe, der gebogenen Balken und der Rahmen theoretisch als voll ausgebaut bezeichnet werden können und nur hinsichtlich der Ausführungsverfahren noch Fortschritte zu erwarten sind, eröffnen sich noch viele Anwendungsmöglichkeiten für Platten und Schalen, sowie für den Zusammenbau von Fertigerzeugnissen. Die Akademie des Bauwesens will auf diese Möglichkeiten einer weiteren Vervollkommnung des Eisenbetonbaues durch Stellung einer Preisaufgabe besonders hinweisen und vor allem das heranwachsende Geschlecht zu tätiger Mitarbeit auf diesem bedeutsamen Gebiete anspornen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden versetzt: die Reichsbahnräte Grun, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Göttingen, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Brandenburg-West, Möl-bert, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Niederschöneweide, zum Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, Hans Günther, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schwerte, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Stargard (Pom.), Bothe, bisher bei der Reichsbahndirektion Oppeln, als Leiter einer Abteilung zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Göttingen, Ucko, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Friedberg (Hess.), zum Reichsbahn-Betriebsamt Kassel 2, Strohmayer, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Belzig, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Betriebsamt Friedberg (Hess.), Dr. Ing. Karl Zimmermann, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Olpe, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Betriebsamt Arnsberg (Westf.), Dr. Ing. Rummler, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Oppeln 2, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Betriebsamt Bad Salzungen, Rabenalt, Vorstand des Reichsbahn-Neubau-

amts Erfurt, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Oppeln 2, Bader, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Kassel 2, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Belzig, Metzig, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Offenbach (Main), in gleicher Eigenschaft zum neuerrichteten Reichsbahn-Neubauamt Friedberg (Hess.), Friedrich Schmidt, bisher beim Reichsbahn-Neubauamt Heilbronn, zur Reichsbahndirektion Berlin, Ungewitter, bisher bei der Reichsbahndirektion Regensburg, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Nördlingen und Knoll, bisher bei der Reichsbahndirektion Regensburg, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Buchloe, sowie die Reichsbahnbaumeister Keiling, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Niederschöneweide, Ost, bisher beim Reichsbahn-Maschinenamt Gleiwitz, zur Reichsbahndirektion Oppeln, und Tackert, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Stargard (Pom.), in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schwerte.

Bestellt: Direktor bei der Reichsbahn Dr. jur. Teubner, bisher beurlaubt, zum verkehrstechnischen Leiter der Oberbetriebsleitung Ost in Berlin.

Überwiesen: die Reichsbahnräte Schoiack, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Schweidnitz, zum dortigen Reichsbahn-Betriebsamt, Zeininger, bisher bei der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), zum Reichsbahn-Betriebsamt Königsberg (Pr.) 1, und Dr. jur. Geyer, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Nürnberg 2, in gleicher Eigenschaft zum Reichsbahn-Betriebsamt Nürnberg 3, der Reichsbahnamtmann Rubenbauer, Vorstand der Bahnstation München Hauptbahnhof, zur Reichsbahndirektion München und der Reichsbahnbaumeister Bürklen, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, als Leiter einer Abteilung zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin.

Gestorben sind: Reichsbahnoberrat Ludwig Maier, Dezernent der Reichsbahndirektion Regensburg, und der Reichsbahnrat Kraft, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Arnsberg (Westf.).

Österreich.

— **Ermäßigte Ausflugsrückfahrkarten mit Hotelbegünstigung.** Die Österreichischen Bundesbahnen bringen vom 1. Dezember d. J. angefangen für die Dauer der Winterfahrordnung, das ist bis 15. Mai, ermäßigte Ausflugsrückfahrkarten mit Hotelbegünstigung für die Strecken Wien—Payerbach-Reichenau, Wien—Mürzzuschlag und Wien—Mariazell zur Einführung. Die Karten gelten zur Hinfahrt nur am unmittelbaren Werktag vor Sonn- oder Feiertagen, zur Rückfahrt an den dem Reiseantrittstag unmittelbar folgenden Sonn- oder Feiertagen oder am nächstfolgenden Werktag. Weihnachten, Neujahr und Ostern sind von der Begünstigung ausgeschlossen. Die Besitzer der ermäßigten Fahrtausweise genießen in einer Reihe von Hotels eine Ermäßigung von 15 bis 20 % der normalen Zimmer- und Verpflegungspreise.

— **Wiener Straßenbahnen.** Das Jahr 1927 hat eine weitere gleichmäßig fortschreitende Entwicklung des Verkehrs gebracht. Die Zahl der Fahrgäste — rund 640 Millionen — ist um 3,9 %, die Fahrleistung — 160 Millionen Wagenkilometer — um 4 %, die Einnahmen dagegen sind nur um 2,9 % gestiegen. Das erhebliche Ansteigen, besonders der Personalkosten, hat trotz der gegen Ende des Jahres wirksam gewordenen Tariferhöhung dem Unternehmen einen Verlust von 12,5 Millionen Schilling gebracht. Die Straßenbahn hatte eine Betriebslänge von 284,5, die Stadtbahn eine solche von 26,2 Kilometer.

Am Ende des Berichtsjahres standen 1662 Trieb- und 2074 Anhängewagen mit 176 472 Plätzen zur Verfügung. In diesen Wagen gibt es 94 588 Stehplätze und 81 884 Sitzplätze. Die Zahl der Unfälle ist von 5564 Unfällen mit 457 Verletzten, darunter 12 Toten, im Jahre 1926 auf 5638 Unfälle mit 483 Verletzten, darunter 21 Toten, im Jahre 1927 gestiegen. Dazu kommen noch 217 Unfälle mit 32 Verletzten im Kraftwagenbetrieb. Für Körperverletzungen mußte das Unternehmen 130 333 S, für Sachschäden rund 26 000 S leisten.

Von den 640 Millionen Fahrgästen entfallen auf die Stadtbahn ungefähr 100 Millionen.

Der Gesamtbestand aller beim Unternehmen beschäftigten Personen betrug am Ende des Jahres 16 767 Personen, darunter 522 Frauen.

Bei Gesamteinnahmen von 120,5 Millionen Schilling beträgt der Gesamtaufwand für das Personal 95,7 Millionen Schilling, so daß für Sachausgaben nur etwas über 24,8 Millionen verblieben, während sich die Gesamtausgaben auf 133 Millionen Schilling beliefen. Das Defizit des Jahres 1927 macht daher allein 12½ Millionen Schilling aus, wozu noch die Verlustvorträge der zwei Vorjahre im Betrage von 11,6 Millionen Schilling kommen. Insgesamt hat daher die Straßenbahn einen Abgang von 24 Millionen Schilling. Der Kraftstellwagenbetrieb ist mit 366 000 S passiv. Die Anlagewerte stehen mit 174,7 Millionen, darunter die Stadtbahn-Elektrisierungskosten mit 17 Millionen Schilling, das Unternehmerkapital mit 108,4 Millionen Schilling zu Buch. Die Bankschulden erreichen den Betrag von 68,8 Millionen Schilling.

— **Österreichs Außenhandel im Oktober.** Im Monat Oktober betrug die Einfuhr 279,4 Millionen Schilling, die Ausfuhr 206,9 Millionen Schilling und der Einfuhrüberschuß 72,5 Millionen Schilling. Ein Vergleich mit den Ziffern des Vormonats zeigt, daß die Einfuhr eine Senkung um 8,8 Millionen Schilling, die Ausfuhr hingegen eine Steigerung um 5,1 Millionen Schilling erfahren hat und daß somit das Passivum um 13,9 Millionen Schilling geringer war als im September. Mit dem Oktober des Vorjahres verglichen, zeigt die Einfuhr eine Abnahme, die Ausfuhr eine Zunahme, der Gesamtumsatz war dagegen geringer.

In den ersten zehn Monaten des Jahres 1928 betrug das Passivum 819,7 Millionen Schilling und ist um 38,9 Millionen Schilling geringer als das Passivum im gleichen Zeitraum des Vorjahres, da bei Zunahme des Gesamtumfanges die Ausfuhr stärker gestiegen ist als die Einfuhr.

Ungarn.

— **Triebwagen auf der Györ—Sopron—(Raab—Ödenburg)—Ebenfurter Bahn.** Die Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn verwendet auf der eigenen Bahn, wie auf der in ihrem Betriebe stehenden Neusiedler Seebahn — als erste in Ungarn — seit 1. Februar 1925 Triebwagen zur Personenbeförderung, welche infolge der ausgezeichneten Ergebnisse beständig vermehrt werden. Die Anzahl der Reisenden hat sich auffallend vermehrt, wie auch die Betriebsergebnisse bei diesen Triebwagen sich gegenüber dem Lokomotivbetrieb viel besser stellen.

Infolge dieser Erfahrungen hat die Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn die Schnellzüge auf ihrer Linie Györ—Sopron (Raab—Ödenburg) eingestellt und an ihrer Stelle Eilmotorwagen in Verkehr gesetzt, welche die Strecke in 1½ Stunden, also in einer um eine halbe Stunde kürzeren Zeit durchfahren als die früheren Schnellzüge.

Die Betriebsergebnisse dieser Eilmotorwagen sind ebenfalls sehr gut. Diese und auch die übrigen Triebwagen zeigen im allgemeinen wenig Betriebsstörungen und sind auch wegen der Rauchlosigkeit der Fahrt beim reisenden Publikum sehr beliebt. Auch bekämpfen diese Triebwagen wirkungsvoll die schon sehr fühlbar gewordene Kraftwagenkonkurrenz.

Zur weiteren Bekämpfung des Autoverkehrs hat die Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn eine ihrer stärksten Konkurrenz-Unternehmungen käuflich erworben und diese — Eisenstadt—Ebenfurter — Autobuslinie in ihren eigenen Betrieb übernommen.

— **Die Kohlenfrage in Ungarn.** Die gegenwärtige allgemeine Kohlenkrisis, die besonders den kohlenausführenden Staaten, wie Deutschland, England und Polen große Schwierigkeiten verursacht, macht sich auch in Ungarn fühlbar und bedroht den Betrieb der Kohlenbergwerke mit der

größten Gefahr. Erschwert wird in Ungarn die Frage noch dadurch, daß in Ungarn die Kohleneinfuhr 11,3 Millionen Tonnen beträgt — ein schwieriger Belastungsposten in der ungarischen Außenhandelsbilanz. Seit dem 1. Januar 1928 bis Ende Juni wurden 48 378 Wagen ausländische Kohlen und 19 169 Wagenladungen Koks eingeführt, während in der gleichen Zeit nur 10 000 Wagenladungen Bergwerksprodukte aus Ungarn ins Ausland ausgeführt wurden.

Die Ursache dieser für Ungarn unvorteilhaften Verhältnisse sind laut den Ausführungen des „Verkehrsanzeiger" („Közlekedési Tudosító") in mehreren Umständen zu suchen. Hiernach ist Ungarn noch nicht durch entsprechende Verordnungen (hohe Schutzzölle, Eisenbahntarife) in solchem Maße gegen die Einfuhr ausländischer Kohlen geschützt wie die meisten europäischen Staaten. Ferner wird von gewissen Betrieben die ausländische Kohle, die einen größeren Heizwert besitzt als die meisten ungarischen Kohlenarten, dieser vorgezogen. Um diesem Mangel abzuhelfen wird neuerdings versucht, die ungarische Kohle auch in der Qualität der ausländischen gleichzustellen. So wurde in Pécs ein Kohlenwaschwerk eingerichtet, in welchem die Schwarzkohle des dortigen Gebietes durch Waschen von den Aschenbestandteilen befreit wird und dadurch einen höheren Heizwert erreicht. Im übrigen ist auch bereits in Industriezweigen der Verbrauch ausländischer Kohlen in letzter Zeit gesunken, und zwar bei den Industrieunternehmen um 19 %, bei der Gasfabrikation um 8 %, bei den Eisenbahnen um 29,5 %.

Die Einfuhr an Koks hingegen stieg: für Industriezwecke um 196 %, für Haushaltungszwecke um 93 %.

Ein Teil dieser Einfuhr, der sog. Hochofenkoks, ist nicht zu ersetzen, da dieser höchstens 1 % Schwefel enthalten darf. Hingegen kann bei der Gasproduktion 20 % der Pécser Kohle ohne Gefahr dem ausländischen Koks beigemischt werden.

Kürzlich gelang es auch aus der gewaschenen Pécser Kohle ein neuartiges Produkt, die sog. „Eierkohle" herzustellen, welche sämtliche Ansprüche der Heizung im Haushalte befriedigt und somit auch hier die ausländische Kohle ersetzt.

Eine weitere Verbesserung der ungarischen Kohlenlage wäre durch erhöhte Ausfuhr zu erwarten, diese ist jedoch durch die Konkurrenz der ausländischen Kohle sehr erschwert. Einzelne Gebiete scheinen für den Absatz geeignet, so besonders Jugoslawien. Die Ausfuhr nach Italien ist auch nicht ganz aussichtslos.

Diese Frage trat in letzter Zeit in Verbindung mit der „Ungarische Woche" besonders in den Vordergrund. Diese gut gelungene Ungarische Woche bezweckte eine allgemeine Propaganda zur Unterstützung der ungarischen Produktion.

— **Landeskongreß der ungarischen Kaufleute.** Anläßlich des Landeskongresses der Kaufleute in Székesfehérvár wurden auch Verkehrsfragen berührt. Der ehemalige Präsident der Staatsbahnen K. v. Tolnay hielt unter dem Titel „Der Staat und die Verkehrspolitik" einen Vortrag, in welchem er u. a. betonte, daß von den Gesichtspunkten der Sicherheit, der Zeitdauer und der Kosten des Transportdienstes die vier bestehenden Verkehrsmittel, die öffentlichen Straßen, die Wasserstraßen, die Eisenbahn und der Luftverkehr bereits einen Grad der Entwicklung erreicht haben, bei dem man sich ihnen mit Beruhigung anvertrauen kann. Was die Frage der Schnelligkeit anbelangt, so stehe der Luftweg natürlich hors concours da. In um so größerer Konkurrenz stehen, wie Redner weiter ausführte, die übrigen Verkehrswege miteinander. Mit der Eisenbahn tritt nicht nur das Automobil, sondern in manchen Beziehungen auch das Schiff in erfolgreichen Wettbewerb. Schärfer als zwischen Eisenbahn und Schiff entwickelt sich der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil. In der wichtigsten Frage der Transportspesen steht auch der Luftweg voran. Hinsichtlich der Transportkosten, wie auch der Schnelligkeit ist die Konkurrenz am schärfsten zwischen Eisenbahn und Automobil. Das Auto hat sich auch hinsichtlich der Kosten als konkurrenzfähig erwiesen. Begreiflich sei daher, daß die Eisenbahnen diese Konkurrenz nicht gern sähen. Auch das Handelsministerium nehme einen solchen Standpunkt ein. K. v. Tolnay unterbreitete einen Beschlußantrag, nach dem die Regierung ersucht wird, in Zukunft sich ausschließlich durch die allgemeinen Verkehrsinteressen leiten zu lassen.

— **Ungarns Außenhandel im Oktober.** Nach den Angaben des Zentralstatistischen Amtes erreichte die Einfuhr im Oktober 116,1 Millionen, die Ausfuhr 80,5 Millionen Pengö, so daß sich der Einfuhrüberschuß auf 35,6 Millionen Pengö belief. Im Oktober vorigen Jahres hat die Einfuhr 112,6, die Ausfuhr 80,6 und der Einfuhrüberschuß 32 Millionen Pengö betragen. Im Vergleich zum Vorjahr ist im abgelaufenen Monat die Einfuhr von rohem und bearbeitetem Holz, Maschinen und Apparaten, Mineralöl, Rohbaumwolle, Mais und Reis stark gestiegen, die Einfuhr von Wolle und Baumwollstoffen und Baumwollgarnen dagegen gefallen. Die Ausfuhr von geschlachtetem Geflügel, Roggen, Kartoffeln und Eisenhalbfabrikaten hat beträchtlich zugenommen, während die Ausfuhr von Weizen, Gerste, Mehl und Bohnen zurückgegangen ist.

Übrige europäische Länder.

— **Deutsch-Litauischer Handelsvertrag.** Wir entnehmen hierüber der „Reichsbahn" folgendes: Am 30. Oktober ist nach längeren Verhandlungen zwischen Deutschland und Litauen ein Handelsvertrag unterzeichnet worden. Auf dem Gebiet des Warenverkehrs sind keine Tarifermäßigungen vorgesehen, vielmehr gelten hier die Bestimmungen der Meistbegünstigung. In der Niederlassungsfrage sieht der neue Vertrag die Meistbegünstigung vor, die im alten Vertrag nicht vollständig erreicht war. Alle in Litauen lebenden Deutschen haben die volle paritätische Inländerbehandlung. Für den Erwerb von Grundstücken gilt die Meistbegünstigungsklausel.

Besonders wichtig für die Reichsbahn sind die in den Vertrag aufgenommenen Bestimmungen in den Verkehrs- und Frachttariffragen. Hinsichtlich der tarifarischen Behandlung der Durchfuhrtarife nach Königsberg und Memel haben sich die beiden Vertragsstaaten gegenseitig die Parität eingeräumt. Diese Frage war während der Verhandlungen besonders scharf umstritten. Die eingegangene Bindung besteht darin, daß Deutschland den Frachtverkehr über Königsberg nicht zuungunsten der litauischen Häfen begünstigen darf. Auf der anderen Seite darf Litauen Königsberg frachtlich nicht benachteiligen.

Auch für die weitere Entwicklung des deutschen Eisenbahnverkehrs nach dem Osten enthält der Vertrag wichtige Bestimmungen, namentlich über die Einführung direkter Gütertarife. Diese sind vorgesehen zwischen Königsberg und den litauischen Stationen sowie für den Durchgang durch Litauen nach Stationen, die jenseits von Litauen gelegen sind.

Durch den Vertrag hat Litauen dem Deutschen Reiche die Inländerbehandlung für die Beförderung von Floßholz und für die gesamte Binnenschiffahrt zugestanden, mit Ausnahme der Strecke des Memelstromes oberhalb Schmalleningken. Für die Seeschiffahrt ist ganz allgemein die Inländerbehandlung vereinbart.

Der Vertrag gilt auf 5 Jahre und läuft automatisch weiter, wenn er nicht 6 Monate vorher gekündigt wird. Der neue Handelsvertrag wird in Kürze dem Kabinett vorgelegt und dann dem Reichstag zugeleitet werden. Die Ratifizierung dürfte in Kürze stattfinden.

— **Neuregelung der Verkehrsvorschriften in Polen.** Im polnischen Gesetzblatt (Dziennik Ustaw Nr. 89) vom 24. Oktober 1928 ist eine Verordnung des polnischen Verkehrsministers erschienen, die auf den Eisenbahnen der Republik Polen eine neue Verkehrsordnung für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr und eine neue Verkehrsordnung für den Güterverkehr ab 1. November 1928 einführt.

Die wichtigsten Bestimmungen der neuen Verkehrsvorschriften im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sind folgende:

Die Geltungsdauer der Fahrkarten ist neu geregelt, und zwar beträgt die Geltungsdauer, sofern in besonderen Fällen nicht anders bestimmt, bei Entfernungen bis 150 km 24 Stunden, für jede weiteren angefangenen 200 km weitere 24 Stunden, bei Rückfahrten bis 75 km 24 Stunden, für

jede weitere angefangenen 100 km 24 Stunden. Ermäßigte Sonderfahrkarten können eine hiervon abweichende Geltungsdauer haben. Das Datum der Fahrkarte gilt als erster voller Tag ihrer Gültigkeit. Die Reise kann während der Geltungsdauer der Fahrkarte zu einer beliebigen Zeit begonnen werden; die Eisenbahn behält sich aber das Recht vor, für gewisse Linien und Abschnitte zu bestimmen, daß die Abreise am Tage der Verabfolgung der Fahrkarte erfolgen muß. Unterbrechung der Fahrt ist gestattet 1. einmal bei 48stündiger Gültigkeit der Fahrkarte und 2. zweimal bei längerer Geltungsdauer. Wer nicht im Besitze einer gültigen Fahrkarte ist, muß für die zurückgelegte Strecke den doppelten Betrag entrichten; wer sich aber rechtzeitig beim Schaffner meldet, zahlt nur den einfachen Betrag mit einem Zuschlag von 1 Zloty. Jeder Reisende kann zwei Kinder bis zu vier Jahren unentgeltlich mitnehmen, sofern er für sie keinen besonderen Platz beansprucht. Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden für die Hälfte des Tarifsatzes befördert. Der Mangel an Plätzen in der entsprechenden Klasse und die Zurücklegung der Fahrt in einer niedrigeren Klasse aus diesem Anlaß berechtigt zur Rückforderung der Preisdifferenz.

Handgepäck kann unentgeltlich bis zu 25 kg mitgeführt werden. Die Höhe der Entschädigung für in Verlust geratenes Gepäck wird auf höchstens 34 Zloty (bisher 5 Zloty) für jedes fehlende Kilogramm brutto festgesetzt. Wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen werden kann, so beträgt die Pauschalgebühr 17 Zloty für jedes fehlende Kilogramm (brutto). Bei Expreßgut stellt sich die Entschädigungsquote auf 86 Zloty für jedes fehlende Kilogramm Bruttogewicht und wird bis auf das Doppelte dieser Norm erhöht, wenn schlechter Wille oder grobe Nachlässigkeit der Eisenbahn nachgewiesen werden kann. Bei Berechnung der Entschädigung für verlorengegangenes Expreßgut wird der Börsenpreis der betreffenden Ware bzw. der Marktpreis zugrunde gelegt.

Von den Neuerungen der Verkehrsordnung für den Güterverkehr ist u. a. hervorzuheben, daß die Frachtbriefe hinsichtlich des Formats und des Textes geändert werden. Im übrigen lehnt sich die neue polnische Verkehrsordnung des Güterverkehrs an die diesbezüglichen Bestimmungen der deutschen, österreichischen und tschechoslowakischen Eisenbahnen stark an.

— Eröffnung der Strecke S. Dalmazzo di Tenda—Airole der Linie Cuneo—Ventimiglia und Einführung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zwischen Italien und Frankreich durch den neuen Grenzübergang von Breil. Am 31. Oktober wurde zur Ergänzung der Linie Cuneo—Ventimiglia die Strecke S. Dalmazzo di Tenda—Airole im Betriebe der Italienischen Staatsbahnen für den öffentlichen Verkehr eröffnet. (Vgl. Nr. 48, S. 1292.)

Die Linie ist vollspurig und eingleisig, beginnt in der Station Cuneo, endet in Ventimiglia und läuft 80 km auf italienischem Gebiete (und zwar Cuneo—französische Grenze Nord 63 km und französische Grenze Süd—Ventimiglia 17 km) und 19 km auf französischem Gebiete. (Siehe Abb.)

Die zwischen den Stationen Cuneo und S. Dalmazzo di Tenda und zwischen den Stationen Airole und Ventimiglia gelegenen italienischen Strecken wurden schon früher zu verschiedenen Zeitpunkten dem Betriebe übergeben.

Auf der Teilstrecke, die das französische Gebiet durchläuft, besorgen die Italienischen Staatsbahnen den Zug- und Kontrolldienst. Die zwei französischen virtuellen Grenzübergänge in und aus dem französischen Gebiete werden franz. Nordgrenze und franz. Südgrenze genannt.

Die Gesellschaft der PLM.-Bahnen besorgt den gesamten Dienst in den französischen Stationen Fontan-Saorge und Breil.

Der Zugverkehr und die Zusammenstellung der Züge wie auch der Telegraphendienst werden auch auf der französischen Teilstrecke in italienischer Sprache und nach den italienischen Eisenbahnvorschriften abgewickelt.

Bei Unglücksfällen auf der französischen Teilstrecke, die die Zuhilfenahme von Rettungsmitteln erheischen, werden nach näherer Regelung diese von den Italienischen Staatsbahnen oder der PLM.-Bahn geliefert.

Das Maschinen- und Zugpersonal der Italienischen Staatsbahnen ist während der Durchfahrt auf der französischen Strecke dem französischen Beamten unterstellt.

Alle mündlichen oder schriftlichen Verfügungen, die den Gang der Züge betreffen, werden jedoch in italienischer Sprache erteilt.

In der Station Breil der PLM.-Eisenbahn erfolgt die Übergabe und Übernahme der Transporte und gilt Breil als französisch-italienische Übergangsstation sowohl für die französische Nordgrenze als auch für die französische Südgrenze; mit der Bezeichnung Breil transit.

Ein besonderes Übereinkommen regelt die gemeinsame Benutzung dieses Bahnhofs.

Die Gesamtstrecke Cuneo—Ventimiglia enthält folgende Stationen, von Norden nach Süden: Cuneo, Boves, Borgo S. Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante, Limone, Vievola, Tenda, Briga Marittima, S. Dalmazzo di Tenda (französische Nordgrenze), Fontan-Saorge, Breil (französische Südgrenze), Piena, Olivetta S. Michele, Airole, Bevera, Ventimiglia. Die Skizze stellt die ganze Linie dar.

Ganz unabhängig von der oben geschilderten Ergänzungsstrecke der Linie Cuneo—Ventimiglia auf französischem Gebiete, wurde mit einer neuen französischen Linie, die Station Breil mit Nizza verbunden und gleichzeitig mit der ersteren Strecke eröffnet.

Diese neue Linie läuft für eine kurze Strecke auf italienischem Gebiete, doch besitzt diese kurze Strecke keinen Bahnhof.

— Die vereinigten Kreiseisenbahnräte in der Schweiz. Nach Artikel 25 des schweizerischen Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 betr. die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen treten die drei schweizerischen Kreiseisenbahnräte jährlich zweimal auf Ein-

ladung und unter Vorsitz des Vorstehers des Eisenbahndepartements (Eisenbahnministers) zur gemeinsamen Beratung zusammen. Die 10. derartige Sitzung fand Ende November statt. Es lag unter anderem eine Anregung des Kreiseisenbahnrates zur Behandlung vor, in Zukunft bei schweizerischen Festen (Musik-, Sänger- und Schützenfesten) nicht nur den aktiven Teilnehmern, d. h. den mit einer offiziellen Festkarte versehenen, sondern auch sämtlichen Besuchern (wie es also bei wichtigen Ausstellungen geschieht) Fahrvergünstigungen einzuräumen. Die Bundesbahnen nahmen hierzu eingehend Stellung. Es wurde von ihnen darauf hingewiesen, daß diese größeren schweizerischen Feste ohnehin jetzt schon so stark besucht würden, daß die Menschenmassen nur mit Schwierigkeit befördert und in den Feststädten untergebracht werden könnten. Außerdem stünden meist ohnehin besondere Verwaltungssonderzüge mit Fahrpreisermäßigungen zur Verfügung. Die Bundesbahnen kamen zu dem Schluß, derartige Fahrpreisermäßigungen an alle Besucher solcher Feste nicht zugestehen zu sollen. Die schweizerische Tagespresse steht dem Entschluß der Bundesbahnen billigend gegenüber und scheint ebenfalls eine Förderung des Besuchs dieser zahlreichen schweizerische Feste zu Lasten der Betriebsrechnung der Bundesbahnen nicht für zweckmäßig zu halten.

— **Die schweizerische Güterzugbremse.** Im Bauvoranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1929, über den wir in Nr. 45 dieser Zeitung berichtet haben, war ein Ansatz von 700 000 Fr für Ausrüstung von Güterwagen mit Luftdruckbremse vorgesehen. Die Drolshammerzugbremse war als die geeignete bezeichnet worden und eine Vorlage an den Verwaltungsrat noch in Aussicht gestellt.

Der Verwaltungsrat wohnte nun in Beisein des Vorstehers des Eisenbahndepartements Ende November den Versuchen mit dieser Bremse auf der gefällsreichen Strecke Airolo—Castione bei. In der daran anschließenden Sitzung in Bellinzona genehmigte der Verwaltungsrat einstimmig den Antrag der Generaldirektion, daß die Drolshammergüterzugbremse unter Verteilung der Kosten auf 6 Jahre mit einer Gesamtaufwendung von 15 Millionen Fr einzuführen sei. Die durch die Einführung der neuen Bremse entstehenden jährlichen Betriebsausgaben von 1 112 000 Fr setzen sich zusammen aus:

300 000 Fr für Erzeugung der Druckluft,
742 000 Fr für Unterhaltungskosten und
70 000 Fr für Personalvermehrung.

Dagegen können 392 Mann Zugbegleitungspersonal (Bremser) eingespart werden oder rechnerisch ausgedrückt 2 890 000 Fr.

Die neue Bremse entspricht den an eine durchgehende Güterzugbremse gestellten internationalen Anforderungen und arbeitet in beliebiger Zugzusammenstellung mit der Westinghouse- und der Kunze-Knorrbremse.

Ihre Einführung ermöglicht auch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und eine Verkürzung der Fahrzeiten und bedeutet einen großen technischen Fortschritt auf den Schweizerischen Bundesbahnen.

— **Dr. Baumberger †.** Am 26. November ist Dr. Robert Baumberger, Vize-Direktor des Eisenbahndepartements des schweizerischen Bundesrates, nach langem Leiden im Alter von erst 53 Jahren gestorben. Nicht nur die schweizerische Eisenbahnverwaltung erleidet durch den Tod dieses fähigen und fleißigen Beamten, der sich durch seine große Begabung und seine Tüchtigkeit zu einer hohen Ministerialstellung emporgearbeitet hatte, einen harten Verlust, sondern es wird auch für das internationale Verkehrswesen der Tod dieses Mannes schwer empfunden werden. War er doch einer der besten schweizerischen Mitarbeiter auf den Konferenzen des Jahres 1923, als die beiden internationalen Übereinkommen, die am 1. Oktober 1928 in Kraft traten, geschaffen wurden. Auch weiterhin wurde in den Sitzungen der fachmännischen Kommission zur Anlage I. IÜG. die Mitwirkung Dr. Baumbergers hoch geschätzt, der in seiner steten Sachlichkeit und mit seinem praktischen Blick immer das Richtige zu treffen wußte. Alle, die mit ihm arbeiten konnten, werden ihm ein dankbares Angedenken bewahren. E. S.

— **Anleihen der französischen Eisenbahnen.** Die fünf großen französischen Eisenbahngesellschaften, die Staatsbahnen und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen haben im Jahre 1927 Anleihen im Betrage von 3847 Mill. Fr aufgenommen, gegen das Jahr 1926 ein Mehr von 1555 Mill. Diese Zunahme ist an erster Stelle auf die Anleihen der beiden Staatsbahnnetze zurückzuführen. Im Jahre 1926 waren die Staatsbahnen an den Eisenbahnanleihen nur mit 557 Mill. beteiligt, und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen waren überhaupt ohne Anleihe ausgekommen, 1927 war der Geldbedarf der Staatsbahnen, der nicht aus dem Betriebe gedeckt werden konnte, sondern Anleihen nötig machte, auf 1488 Mill. gestiegen, und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen mußten 288 Mill. aufnehmen. Während im Vorjahre die Anleihen der Staatsbahnen nur 24 % des Gesamtbetrags ausmachten, den die französischen Eisenbahnen auf diesem Wege aufgebracht hatten, sind die beiden Staatsbahnnetze im Jahre 1927 mit 46 % daran beteiligt. Das hängt damit zusammen, daß sie seit dem 1. Januar 1927 wirtschaftlich selbständig geworden sind, daß sie also Betriebsfehlbeträge nicht mehr durch Vorschüsse aus der Staatskasse ausgleichen können, sondern selbst für Deckung sorgen müssen. Die neu aufgenommenen Anleihen müssen nun im wesentlichen dazu dienen, frühere Vorschüsse aus der Staatskasse zurückzuzahlen, das Geld ist also kein werbendes Kapital, es handelt sich dabei nur darum, an die Stelle eines Gläubigers einen anderen zu setzen. Da Geld in Frankreich schwer zu haben ist und das Ausland bessere Bedingungen bot, sind 1290 Mill. Fr, etwa ein Drittel des Gesamtbetrags der Anleihen, aus dem Ausland hereingeholt worden; daran waren die beiden Staatsbahnnetze mit 843 Mill., also etwa mit der Hälfte des auf sie entfallenden Betrags, beteiligt.

— **Klagen der französischen Eisenbahnen.** Daß die großen französischen Eisenbahnnetze im Jahre 1927 mit einem Fehlbetrag von 750 Mill. Fr. abgeschnitten haben, war in dieser Zeitung schon berichtet worden. Sie schieben die Schuld an diesem ungünstigen Ergebnis ihres Betriebes im wesentlichen der Politik zu, die der Staat gegenüber den Eisenbahnen verfolgt, und weisen auf England als ein Land hin, in dem die Eisenbahnen sich einer größeren Fürsorge durch den Staat erfreuen. Der Ausstand in den englischen Kohlenbergwerken, der vom Mai bis November 1926 gedauert hat, hat seinen Einfluß nicht auf England beschränkt. Eine seiner Folgen ist eine Übererzeugung von Kohle in den Departements Nord und Pas-de-Calais, und um die Kohle, die dort im Überfluß vorhanden ist, unterzubringen, haben die Tarife für deren Beförderung nach dem Westen und Südwesten Frankreichs so herabgesetzt werden müssen, daß sie für einen großen Teil dieser Sendungen nur noch die Selbstkosten decken. Die Maßnahmen, die die englische Regierung in der letzten Zeit getroffen hat, um das Wirtschaftsleben Englands zu heben, werden in Frankreich als eine Abwehr gegen die Schäden angesehen, die der englische Bergbau durch die Vorzugstarife für die französische Kohle erleidet. In England sind nämlich, wie auch hier bereits berichtet, die Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung gezwungen worden, die Tarife für die Beförderung der Kohle von der Zeche bis zum Hafen herabzusetzen. Soweit haben sich in beiden Ländern die gleichen Vorgänge abgespielt, aber damit endet auch schon die Übereinstimmung. Die französische Regierung hat den Eisenbahnen keinen Ersatz für den durch die Ermäßigung der Kohlentarife verursachten Ausfall an Einnahmen geboten, und das ist für diese um so schmerzlicher, als die Abmachungen zwischen Regierung und Eisenbahnen vom Jahre 1921 im Gegensatz zu den früheren Bestimmungen auf dem Grundsatz des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen beruhen; die Allgemeinheit der die Eisenbahnen benutzenden Kreise muß daher die Mindereinnahmen decken, die die Begünstigung der Kohlenbergwerke zur Folge hat. Anders dagegen in England. Dort sind die Eisenbahnen durch Herabsetzung der Steuern in demselben Maße entlastet worden, in dem ihnen durch die niedrigeren Tarife ein Ausfall an Einnahmen entsteht. Beide Posten betragen jährlich etwa 4 Mill. Pfd. Sterl., und davon kommen schätzungsweise 2,8 Mill. den Kohlenbergwerken zu gute. Diese Politik Englands kann den Erfolg haben, daß das

Opfer, das die französischen Eisenbahnen durch Herabsetzung der Tarife zugunsten des Kohlenbergbaus gebracht haben, vergeblich ist. Man leitet aus diesen Vorgängen die Folgerung ab, daß die englische und die französische Regierung grundlegend verschiedene Ansichten von ihren Verpflichtungen gegenüber einem notleidenden wichtigen Zweig des Wirtschaftslebens haben. In England geht man davon aus, daß in einem solchen Fall der Staat helfen muß, in Frankreich ist man entgegengesetzter Ansicht. Das mag für den vorliegenden Fall zutreffen, im allgemeinen muß man aber wohl sagen, daß die englische Wirtschaftspolitik sich immer davor gehütet hat, die Eisenbahnen zu unterstützen, vielmehr immer ihnen gegenüber den Standpunkt eingenommen hat, sie seien wie jedes andere auf Erwerb gerichtete Unternehmen verpflichtet, selbst dafür zu sorgen, daß ihr Betrieb Überschüsse abwirft.

Die Klagen der französischen Eisenbahnen über die unfreundliche Haltung der Regierung ihnen gegenüber beziehen sich namentlich auf die Besteuerung. Die Verkehrssteuer belastete im Jahre 1913 den Personenverkehr mit 12 %, heute macht sie 32,5 % von einem um 240 % erhöhten Fahrpreis aus; sie ist also auf das 8,2fache erhöht worden. Im Güterverkehr beträgt sie 10 % gegenüber Null vor dem Kriege; sie ersetzt hier den Umsatzstempel, der aber im allgemeinen nur 2 % ausmacht. Gegen eine derartige Besteuerung wird nicht nur aus den Kreisen der Eisenbahnen, sondern auch aus denen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft Widerspruch erhoben. Man hatte in diesen Kreisen gehofft, daß diese Last im Jahre 1929 erleichtert werden würde, und glaubte auf Grund von Erklärungen der Regierung zu dieser Hoffnung berechtigt zu sein; der Entwurf des Staatshaushalts für 1929 hat aber in dieser Beziehung eine schwere Enttäuschung gebracht.

Die Eisenbahnen leiden aber auch unter der Kapitalertragsteuer, die in manchen, zwar eine Ausnahme bildenden Fällen die gesamten Zinsen eines Anlagepapiers, in nicht seltenen Fällen aber 35 und 40 % davon aufzehren. Infolgedessen müssen die Sparer eine hohe Verzinsung des Geldes fordern, das sie den Eisenbahnen zur Verfügung stellen. Die Eisenbahngesellschaften verlangen nicht, daß von heute auf morgen der Zinsfuß der Vorkriegszeit mit 4,5 % wieder hergestellt wird, aber sie weisen doch darauf hin, daß teueres Geld die Entwickelung des Eisenbahnwesens, sowohl was den Neubau wie auch was den Ausbau der bestehenden Anlagen und die Einführung elektrischer Zugförderung anbelangt, aufhalten muß, und sie fordern daher einen allmählichen Abbau der Lasten, die heute mit der Beschaffung von Kapital verbunden sind. Wenn z. B. das Kapital für den Bau der Sahara-Eisenbahn nur gegen eine Verzinsung mit 8 bis 9 % beschafft werden kann, wird es unmöglich sein, diese Bahn zu bauen. Die Regierung müßte erlauben, daß die Eisenbahnen im Auslande Anleihen aufnehmen, und es müßte ein Ausgleich zwischen dem Geldbedarf des Staates und dem der Wirtschaft gefunden werden.

— **Güterkursbücher in England.** Die London & Nordost-Eisenbahn hat kürzlich ein Güterkursbuch von 32 Seiten herausgegeben. Der Umschlag ist etwas reklamehaft gehalten: er zeigt auf gelbem Grund einen Güterzug in Schwarz und schwarze, grün abgesetzte Schrift. Nach der Vorrede soll das Güterkursbuch die Versender und Empfänger von Gütern unterrichten, wann Güter in durchgehenden Wagen ohne Umladung von einem Bahnhof abgehen müssen, um möglichst schnell ihr Ziel zu erreichen. Es wird ersucht, als Wegevorschrift „über die London & Nordostbahn" anzugeben, damit die Güter des vollen Vorteils teilhaftig werden, der mit dem durchgehenden Versand über die Strekken dieser Eisenbahn verbunden ist. Das Kursbuch enthält natürlich nur die Verbindungen für Orte, die im Verkehrsbereich der Nordostbahn liegen. Die Orte sind nach dem ABC geordnet. Bei jedem ist die Zeit angegeben, wann das Gut am Abgangsort spätestens aufgeliefert werden muß, und eine weitere Spalte enthält die Angabe, wann es am Zielort in Empfang genommen werden kann. Während die erstgenannte Zeit nach der Stunde, und zwar verschieden für Montag bis Freitag und für Sonnabend, angegeben ist, ist die Angabe des Eintreffens am Ziel nur nach halben Tagen gemacht, z. B. „am nächsten Morgen" „am übernächsten Morgen", auch „zu Mittag des nächsten Tages" und ähnlich. Der Versender kann also ersehen wann er das Gut aufliefern muß, der Empfänger, wann er es abholen lassen kann. — Die anderen englischen Eisenbahnen geben ihren Benutzern lose Blätter in die Hand, die für bestimmte Verkehrsbeziehungen ähnliche Angaben enthalten wie das Güterkursbuch der Nordostbahn, diese scheint aber die einzige unter den englischen Eisenbahnen zu sein, die den Stoff für ihr ganzes Verkehrsgebiet in einem geschlossenen Heft zusammenfaßt. Besonders eingehende Angaben enthalten in dieser Beziehung Rundschreiben der Großen Westeisenbahn, die sie an die Gewerbetreibenden ihres Verkehrsbereiches richtet. Nach einem Hinweis auf die Vorteile, die die Eisenbahn ihren Benutzern beim Versand von Gütern zu gewähren vermag, wird die Bereitwilligkeit erklärt, die Güter zu jeder dem Versender genehmen Zeit abholen zu lassen. Bei den Güterzug-Fahrplänen, bei denen nur angeführt ist, wann sie den Ausgangsbahnhof verlassen und wann sie am Ziel ankommen, ist angegeben, welche Art von Gütern sie befördern, welche Bahnhöfe unterwegs sie bedienen und welche Anschlüsse sie vermitteln. Bekanntlich fahren in England die Güterzüge allgemein in der Nacht. Vom Bahnhof Paddington der Großen Westeisenbahn in London gehen z. B. die Güterzüge zwischen 8 Uhr abends und 2 Uhr 15 Minuten morgens ab. Das Einsammeln der Güter in der Stadt, das mit den Fahrzeugen der Eisenbahngesellschaft besorgt wird, ist bereits um 4 Uhr 30 Min. beendet, und um 5 Uhr werden die Annahmestellen geschlossen. Die Zwischenzeit wird gebraucht, um die Güter abzufertigen; es handelt sich dabei im Durchschnitt um 7000 Einzelsendungen, die etwa 1100 t wiegen. Entsprechende Zeit vergeht bei der Ankunft am Ziel. Ein um 11 Uhr 15 Min. in Paddington abgehender Güterzug trifft z. B. um 4 Uhr 15 Min. in Bristol ein; es dauert aber bis 10 oder 11 Uhr, ehe die Güter den Empfängern zugestellt sind. Beim Umfang des Netzes der Großen Westeisenbahn ist es allgemein möglich, Güter am Tage nach der Auflieferung am Ziel dem Empfänger auszuhändigen. So verkehren z. B. zwischen London einerseits, Penzance, Fishguard und Birkenhead andererseits Eilgüterzüge mit Luftsaugebremse nach Fahrplänen, die denen der Personenzüge entsprechen und streng eingehalten werden. Über diesem Fernverkehr wird aber auch der Nahverkehr nicht vernachlässigt.

— **Sechzig Jahre Metropolitan-District-Eisenbahn.** Aus Anlaß ihres sechzigjährigen Bestehens hat die Londoner Metropolitan-District-Eisenbahn auf dem Bahnhof South Kensington eine Ausstellung ihrer Betriebsmittel veranstaltet. Sie beginnt mit einer Tenderlokomotive der Achsanordnung 2 B, der letzten noch im Dienst befindlichen aus einer Reihe von 56, die bis 1905, dem Zeitpunkt des Übergangs zu elektrischer Zugförderung, im Personenverkehr verwendet wurden; 1883 gebaut, wird die ausgestellte Lokomotive heute noch zur Beförderung von Arbeitszügen benutzt. Es folgt dann ein zweiachsiger Personenwagen aus derselben Zeit, eine der ersten elektrischen Lokomotiven, von denen noch sieben vorhanden sind, ein Triebwagen aus dem Jahre 1905. Den Abschluß bildet ein ganz eiserner Wagen aus dem Jahre 1920 und ein Wagen Bauart 1928. Von dieser Bauart sind 101 Stück bestellt, von denen 80 als Ersatz ausgemusterter Wagen, die übrigen zur Verstärkung des Wagenparks dienen sollen. Um Auskünfte zu erteilen, waren zu der Ausstellung ein Wagenführer und ein Schaffner kommandiert, die noch beim Dampfbetrieb Dienst getan hatten.

Im Jahre 1900 hatte die Metropolitan-District-Eisenbahn gegen 44 Mill. Personen befördert; bis 1904, dem letzten Jahr des Dampfbetriebs, war die Zahl auf über 51 Mill. angewachsen. 1910 waren 72 Mill. erreicht, 1914 wurden 89 Mill. überschritten, und das Jahr 1927 brachte einen Verkehr mit etwas über 123,5 Mill. Personen. 1900 wies der Fahrplan 884 täglich verkehrende Züge auf, die sich auf der Strecke Mansion House—South Kensington in 3¼ Minuten Abstand folgten. 1907 waren die entsprechenden Zahlen 1044 Züge und 2½ Minuten, und zur Zeit verkehren 2168 Züge in einem Mindestabstand von 1⅔ Minuten.

— **Die englischen Eisenbahnen als Flugunternehmer.** hne ihre Absicht vorher angekündigt zu haben, veröffentchen die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen gleichutende Entwürfe für Gesetze, die sie dem Parlament orlegen wollen und mit denen sie die Genehmigung zum etriebe von Flugzeugen erstreben. Es soll ihnen dadurch ie Berechtigung zugesprochen werden, Flugzeuge anzuhaffen und zu betreiben, Flugplätze anzulegen, Grund nd Boden zu diesem Zweck zu erwerben und darauf die ötigen Baulichkeiten, auch für Nebenanlagen, zu errichn. Bei der Genauigkeit, mit der die englische Gesetzesprache Rechte zu umgrenzen pflegt, wird in dem Gesetzntwurf ausdrücklich ausgesprochen, daß die Eisenbahnesellschaften berechtigt sein sollen, für ihre Dienste im uftverkehr Tarife festzusetzen und Vorschriften zu erssen. Ferner wollen sie die Genehmigung dafür erngen, daß sie sich mit Kapital an bahnfremden Flugnternehmen beteiligen, daß sie mit solchen Betrieben bkommen schließen, auf Grund deren sie mit ihnen Hand n Hand arbeiten. Die Rechte, die die englischen Eisenahnen im Luftverkehr anstreben, gehen ziemlich weit. Die Gesetzentwürfe zeigen, daß die Eisenbahngesellschafen nicht, wie sie es beim Kraftwagen getan haben, die ntwickelung abwarten und sich dann in einer Lage nden wollen, in der sie dem neuen Verkehrsmittel gegenber im Nachteil sind. Sie wollen vielmehr tätig in die ntwickelung des Flugverkehrs eingreifen und von dem ewinn, der daraus zu erzielen ist, sich einen angemessen Anteil sichern. Bei der geringen Größe des Landes ird sich freilich nicht viel Gelegenheit zur Betätigung n Luftverkehr finden, denn seine Vorteile beginnen erst, enn es sich um sehr große Entfernungen handelt. Es t deshalb anzunehmen, daß sie mit ihren neuen Gesetzen eabsichtigen, einen über die Grenzen Englands hinausehenden Luftverkehr einzurichten. Die gleichlautende assung der vier Gesetzentwürfe ist übrigens ein interssantes Beispiel für das enge Handinhandarbeiten der ier englischen Eisenbahngesellschaften.

Fremde Erdteile.

— **Neuordnung der Eisenbahngesetzgebung in Niederndisch-Ost-Indien.** Im November ist eine neue Eisenbahnesetzgebung in Kraft getreten, die der bisherigen Unterheidung zwischen Eisenbahnen (Haupt- und Nebeneisenahnen) und Kleinbahnen eine andere Grundlage gibt. Die Bestimmungen über die Kleinbahnen, die aus einer eit stammten, in der Bahnen unterster Bedeutung zur ufschließung des Landes als Kleinbahnen entstanden, aßten in keiner Weise mehr zu den nebenbahnähnlichen leinbahnen, die sich aus ihnen entwickelt haben und die ellenweise in direkten Verkehr mit den Eisenbahnen geeten waren und auch nicht mehr zu den ebenfalls Kleinahnen darstellenden Straßenbahnen der Großstädte. ndererseits war für derartige Kleinbahnen die Möglicheit, Eisenbahn zu werden, wenn das Gewand als Kleinahn zu eng geworden, außerordentlich erschwert, da die estimmungen über den Beförderungszwang und die Hafng für Personen- und Sachschäden, wie sie die Unterellung unter das Recht der Eisenbahn im Gefolge haben ußte, nach der ganzen Art für den bisher durch die leinbahn bedienten Verkehr untragbar waren. Es war aher nötig, ein Mittelding zu schaffen, bei dem die Lasten it der Art des Verkehrs in Einklang standen und dabei or allem den inneren Verkehr der neu zu schaffenden isenbahnart zu schonen. Dabei war auch die bauliche nd betriebliche Seite zu berücksichtigen und namentlich ie Höchstgeschwindigkeit zu beachten, die man der neuen rt von Eisenbahn zuerkennen wollte. Diese betrug bisng bei Kleinbahnen 30 km und nur bei besonderen Verältnissen 45 km in der Stunde, für Nebenbahnen 45 km, alls nicht der General-Gouverneur aus besonderen ründen eine höhere Geschwindigkeit zuließ. Zudem aren bislang in Indien eine große Anzahl leichter Bahnen ir industrielle und landwirtschaftliche Zwecke vorhanen, die nach den bisherigen Bestimmungen dem öffentchen Verkehr nicht dienen durften, die aber nach der anzen Art der kolonialen Verhältnisse doch recht gut em allgemeinen Verkehr nutzbar gemacht werden konnten. Endlich mußten die Rechtsverhältnisse der städtischen Straßenbahnen, die bislang als Kleinbahnen galten und die weder den Hauptbahnen angepaßt werden noch Kleinbahnen bleiben konnten, neu geregelt werden.

So kam man zu einer neuen Einteilung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen und die Gesetzgebung unterscheidet jetzt:

Eisenbahnen 1. Klasse (Hauptbahnen),
Eisenbahnen 2. Klasse (Nebenbahnen),
ländliche Kleinbahnen,
städtische Kleinbahnen (Straßenbahnen).

Unter Hauptbahnen sind diejenigen Eisenbahnen zu verstehen, auf denen mit mehr als 60 km gefahren wird, ihre Rechtsverhältnisse haben sich nicht geändert. Für die neue Art Nebenbahnen (Eisenbahnen 2. Klasse) gilt folgendes: Während die früheren Kleinbahnen im Gegensatz zu den Eisenbahnen keine Beförderungspflicht kannten und die Freiheit besaßen, die an sich auch für sie bestehende volle eisenbahn- und frachtrechtliche Haftung auszuschließen oder einzuschränken, besteht nunmehr für die jetzt zu Nebenbahnen (Eisenbahnen 2. Klasse) gewordenen Kleinbahnen Beförderungspflicht und volle Haftung gleich den Hauptbahnen, doch ist in der Haftungsfrage — und das ist das eigenartige — die Möglichkeit einer anderen Regelung vorgesehen, indem die Nebenbahnen in drei verschiedene Arten zerfallen, für die die Haftungsgrundsätze verschieden sind. Die Nebenbahnen der Gruppe A, die in ihrer Verkehrsart am meisten den Hauptbahnen ähneln, und die mit diesen in direktem Verkehr stehen, stehen hinsichtlich des Verkehrsrechts den Hauptbahnen völlig gleich. Umgekehrt gelten diese Bestimmungen für die Bahnen der Gruppe C durchweg nicht, und hier bleibt es im allgemeinen den Bahnen überlassen, ihr Verkehrsrecht selbst zu regeln. Dazwischen liegen die Bahnen der Gruppe B, für die das Verkehrsrecht der Hauptbahnen nur insoweit gilt, als ein direkter Verkehr mit den Hauptbahnen stattfindet; im inneren Verkehr gilt dagegen das allgemeine Handelsrecht und Vertragsfreiheit.

Unter Kleinbahnen sind jetzt nur noch die ländlichen Kleinbahnen und die Straßenbahnen zu verstehen; die bisherigen Kleinbahnen werden also Nebenbahnen. Die ländlichen Kleinbahnen, d. h. Bahnen, deren Geschwindigkeit 20 km nicht übersteigt, unterliegen weder der Beförderungspflicht noch der strengen Haftung des Eisenbahnrechts. Während für die Eisenbahnen nach wie vor eine Konzession der Krone nötig ist, bedarf es für den Bau der Kleinbahnen nur der polizeilichen Erlaubnis des General-Gouverneurs, der diese Zuständigkeit auf die Provinzialinstanzen übertragen kann.

Für die städtischen Straßenbahnen sind im allgemeinen Rahmenbestimmungen erlassen, während die sonstigen Zulassungsbestimmungen von der Gemeinde selbst erlassen werden können. Der Entscheidung des General-Gouverneurs bleibt es vorbehalten, was als ländliche Kleinbahnen und was als Straßenbahn zu gelten hat (vgl. Dr. Beyen in Spoor en Tram, 1928, Nr. 5 und 7).

— **Bahnbauten in Marokko.** Am 7. November wurde in Marokko die neue Vollspurbahn Tanger—Marrakesch in Anwesenheit des Sultans und des französischen Generalresidenten eingeweiht. Die Eröffnung und die Inbetriebsetzung dieser Bahn ist ein bedeutendes Ereignis für Marokko, denn sie verbindet den Süden mit dem Norden des Landes und setzt Tanger und Fes mit Marrakesch in Verbindung. Es laufen also heute bequem eingerichtete Züge ohne Unterbrechung der Fahrt von der Meerenge von Gibraltar über die fruchtbaren marokkanischen Ebenen bis zum Fuße des Hohen Atlas. Die Entfernung von Tanger über Petitjean, Rabat und Casablanca nach Marrakesch beträgt 670 km. Von dieser Hauptlinie gehen Seitenlinien von Petitjean nach Fes und von Sidi-el-Aidi nach Ued-Zem, und mit diesen Seitenlinien weist nun das marokkanische Vollspurbahnnetz eine Länge von rund 1000 km auf. Soeben sind auch die Arbeiten für die große Linie Fes—Udja an der algerischen Grenze aufgenommen worden, die 335 km mißt und wo bereits eine Schmalspurbahn besteht. Marokko besitzt nämlich auch ein Schmalspurnetz zu militärischen Zwecken in einer Ausdehnung von rund 1300 km, wozu nach weitere 200 km Neubauten

kommen. Diese Schmalspurbahnen sind gute Verkehrszubringer für die großen Vollspurstrecken. Die erwähnten Bahnneubauten erlauben es, von einem Ende von Französisch-Nordafrika, von Marrakesch bis Tunis und selbst bis nach Gabes in der Nähe der tripolitanischen Grenze zu fahren, d. h. über eine Strecke von rund 3000 km, was ungefähr der Strecke Paris—Triest—Konstantinopel entspricht.

Wasserverkehr.

— **Wie groß ist die deutsche Binnenschiffsflotte?** Die soeben vom Statistischen Reichsamt herausgegebenen Zahlen über den Bestand der deutschen Binnenflotte für Anfang 1927 geben interessante Aufschlüsse über deren zahlenmäßige Entwicklung. Im Laufe des Jahres 1927 hat sich der Bestand der deutschen Binnenflotte nach der Zahl der Schiffe um 2 %, nach der Tragfähigkeit um 1,8 % und nach der Gesamtleistungsfähigkeit der Fortbewegungsmaschinen um 2,7 % vermehrt. Mit einer Gesamtzahl von 18 679 (ausschließlich Hamburger Schuten) ist die Zahl der Schiffe im deutschen Binnenschiffsbestand fast 4¾mal so groß wie die Zahl der Schiffe im deutschen Seeschiffsbestand. Dagegen ragt die Gesamttragfähigkeit der deutschen Binnenflotte bei einer erheblich geringeren Durchschnittsgröße der Binnen- als der Seeschiffe mit rund 6,5 Millionen Tonnen nur um etwas mehr als die Hälfte über die Gesamttragfähigkeit des deutschen Seeschiffsbestandes hinaus.

In der Verteilung auf die einzelnen Hauptstromgebiete ergeben sich folgende Schiffsbestandzahlen: Im Odergebiet, in den märkischen Wasserstraßen und im Elbegebiet befinden sich 10 931 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 3 136 900 Tonnen, im Rheingebiet 3542 Schiffe mit 2 286 700 Tonnen, im Wesergebiet und im Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle 2303 Schiffe mit 668 400 Tonnen, auf den ostpreußischen Wasserstraßen 860 Schiffe mit 142 600 Tonnen und im Donaugebiet 287 Schiffe mit 146 200 Tonnen, d. h. es entfallen von der gesamten deutschen Binnenschiffstonnage auf das Odergebiet, die märkischen Wasserstraßen und das Elbegebiet 48,2 %, auf das Rheingebiet 35,1 %, auf das Wesergebiet und das Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle 10,3 % und auf die ostpreußischen Wasserstraßen und das Donaugebiet je 2,2 %.

Luftverkehr.

— **Der Anteil des Luftverkehrs am österreichischen Außenhandel.** Mit der Entwicklung des österreichischen Luftverkehrs ist auch sein Anteil am österreichischen Außenhandel in steter Zunahme begriffen. So hat sich die statistisch erfaßte Einfuhrmenge im Jahre 1927 auf 344,4 Meterzentner erhöht gegenüber von 263,8 Meterzentner im Jahre 1926. Die mit Flugzeugen ausgeführte Menge ist von 493,3 Meterzentner im Jahre 1926 auf 751 Meterzentner im Jahre 1927 gestiegen. Der Menge nach ist die Ausfuhr mehr als doppelt so groß als die Einfuhr. Dagegen betrug die letztere dem Werte nach im Jahre 1927 21,2 Millionen Schilling (im Jahre 1926 nur 3,8 Millionen), der Wert der Ausfuhr 7,8 Millionen gegen 5,2 Millionen im vorhergehenden Jahre. Der auffallend hohe Wert der Einfuhr ist darauf zurückzuführen, daß im Jahre 1927 aus Ungarn 4275 kg Gold im Werte von mehr als 20 Millionen Schilling zur Einfuhr gelangten.

Was die Einfuhr anbelangt, so steht der Menge nach die Tschechoslowakei mit 147,3 Meterzentner an erster Stelle, dann folgen Großbritannien (mit Rücksicht auf die erwähnten Goldsendungen), das Deutsche Reich und Frankreich. Die Ausfuhr richtet sich in erster Linie nach Polen, Jugoslawien und Rumänien, während das Deutsche Reich erst an sechster Stelle reiht.

Kraftwagenverkehr.

— **Kraftfahrzeuge in Holland.** Seit dem Jahre 1927 ist in Holland auf Grund des Wegesteuergesetzes vom 1. Mai 1927 eine genaue Feststellung der Zahl aller Kraftfahrzeuge möglich. Das Zentralbüro für Statistik veröffentlicht nach den so gegebenen Unterlagen in der Augunummer seiner monatlichen Berichte folgende Zahlen:

Art der Kraftfahrzeuge	Anzahl der versteuerten Kraftfahrzeuge am 30. Juni	
	1927	1928
Fahrräder mit Hilfsmotor	543	334
Motorräder	28 344	29 177
Personen-Kraftwagen	44 791	52 885
Autobusse	3 023	3 233
Frachtwagen	23 229	27 393
Zusammen	99 930	113 022

Nach dem Wortlaut des Gesetzes sind unter Autobusse zu verstehen Kraftwagen, die eingerichtet sind für d Beförderung von mehr als 7 Personen einschl. den Lenke

Die Zahl der Kraftfahrzeuge ist nach der Statistik einem Jahre um 13 092, d. h. um gut 13 % gestiegen. A stärksten war die Zunahme der Personenwagen und d Frachtwagen. Von den Kraftfahrzeugen waren am 30. Ju 1928 in den 4 großen Städten Amsterdam, Rotterdam 's-Gravenhage und Utrecht, auf die von den rd. 7 500 0 Einwohnern Hollands etwa ¼ entfällt, 14 342 Personenwagen und 7358 Frachtwagen, aber nur 467 Autobusse davon 163 in Rotterdam, vorhanden.

— **Kraftwagen und Eisenbahnen in der Schweiz.** Anfan November fand in Zürich eine verkehrswissenschaftliche Tagung statt, auf der der Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen Dr. Schrafl einen hoch interessanten Vortrag über das Thema Kraftwagen un Eisenbahnen hielt. Im allgemeinen treffen natürlich für di Schweiz hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen Kraftwagen und Eisenbahnen die gleichen Verhältnisse zu wi in anderen Staaten. Besonders bemerkenswert waren abe in dem Vortrag die ziffernmäßigen Feststellungen und An gaben des Vortragenden. Darnach entzieht der Kraftwagen den schweizerischen Bahnen zur Zeit 7 % des Personenverkehrs und 6,3 % des Güterverkehrs; das bedeutet einen jährlichen Verlust von 36 bis 40 Millionen Franken wobei besonders die Nebenbahnen betroffen werden. I Deutschland beträgt der Verkehrsverlust 5,5 %. Ohne diesen Wettbewerb könnte jetzt bei den Bundesbahnen ein Tarifabbau von 10 % stattfinden. Anderseits hat aber die Sesa im Jahre 1927 den Bundesbahnen 770 000 Tonnen a Transporten zurückgewonnen, ein Erfolg, der allgemein begrüßt wurde. Von allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten war auch der Hinweis sehr fesselnd, daß di Bundesbahnen durch die weitgehende Elektrisierung di Kohleneinfuhr aus dem Ausland um 25 bis 35 Millionen jährlich verringert haben, daß aber infolge der Autoeinfuhr jährlich 100 Millionen an das Ausland gezahlt werden und zwar 70 Millionen für die Wagen selbst und 30 Millionen für den einzuführenden Betriebsstoff. Der Vortragende wies auch darauf hin, daß die Aufwendungen der Kantone für Straßenunterhaltung von 11 Millionen im Jahre 1912 auf 23 Millionen im Jahre 1923 gestiegen seien. Dazu kämen noch Mehraufwendungen gleicher Art der Gemeinden mit 25 Millionen sowie Mehraufwendungen für Verkehrspolizei.

Auch der Vortragende erblickt die Lösung der Frage wie es wohl in den meisten Staaten der Fall ist, in vernünftigem Zusammenarbeiten zwischen den beiden Verkehrsmitteln.

Rechtspflege.

— **Ungültigkeit der Wahl für die Bezirksbetriebsratswahl wegen nicht vorschriftsmäßiger Veröffentlichung des Wahlausschreibens.** Am 13. Januar 1928 hat der Wahlvorstand für die Bezirksbetriebsratswahl bei der Reichsbahndirektion Oppeln ein Wahlausschreiben erlassen und darin die Frist zur Einreichung von Wahlvorschlagslisten bis zum 21. Januar 1928, nachmittags 3 Uhr, anberaumt. Dieses Wahlausschreiben ist nicht gemäß § 28 der Wahlordnung für die Betriebsvertretungen bei der Deutschen

eichsbahn-Gesellschaft im Mitteilungsblatt der Reichsbahnrektion veröffentlicht worden. Wegen dieser Unterlasung hat der Bezirksleiter des allgemeinen Eisenbahnerrbandes, nachdem der Wahlvorstand seine am 23. Januar rspätet eingereichte Liste für ungültig erklärt hatte, den eschluß des Wahlvorstandes angefochten. Nach der inwischen am 25. und 26. Februar 1928 stattgehabten Wahl t der Bezirksleiter den Antrag gestellt, die ahl für ungültig zu erklären. Diesem Antrage t das Arbeitsgericht Oppeln entsprochen. Und das eichs-Arbeitsgericht hat die von der Deutschen eichsbahn-Gesellschaft gegen die Entscheidung des Arbeitserichts eingelegte Beschwerde zurückgewiesen. ie Entscheidungsgründe hierzu führen folgendes s: Nach § 28 der Wahlordnung für die Betriebsvertrengen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom . Dezember 1924 RMINBl. S. 40 ist das Wahlausschreiben a. im Mitteilungsblatt der Reichsbahndirektion zu verffentlichen. Im Einklang mit der Rechtsauffassung des ntragstellers nimmt das Arbeitsgericht an, daß eine Verffentlichung im Amtsblatt der Reichsbahndirektion nicht attgefunden habe. Nach den Feststellungen des Arbeitserichts haben dem Mitteilungsblatt der Reichsbahndirekon vom 14. Januar 1928 lediglich Abdrucke des ahlausschreibens beigelegen, zu dem Zweck, die nzelnen Dienststellen mit den erforderlichen Stücken für en (gleichfalls vorgeschriebenen) Aushang zu versehen. as Amtsblatt selbst hat weder im Text noch auch nur in estalt eines Hinweises auf die Beilage das Wahlausschreiben enthalten; ebensowenig war etwa dem Wahlausschreiben die Form eines Beiblatts zu dem amtlichen Mitilungsblatt gegeben. Auch in der voraufgegangenen Numer vom 7. Januar war lediglich bekanntgegeben worden, aß die Wahlausschreiben den Dienststellen besonders zuehen würden, und es war daran die Weisung geknüpft, en Eingang zu überwachen und die eingegangenen Stücke ofort dem örtlichen Wahlvorstand zu übergeben. Wie das rbeitsgericht weiter feststellt, waren die Abdrucke nicht inmal der gesamten Auflage des Amtsblattes eigelegt, sondern nur denjenigen Stücken, die für jene ienststellen bestimmt waren. Hatten die örtlichen Dienstellen einmal die Wahlausschreiben weisungsgemäß dem mtsblatt entnommen, so war aus dem Inhalt der Amtslattnummer überhaupt nicht mehr zu ersehen, daß ihr das ahlausschreiben beigelegt gewesen war. Wenn das rbeitsgericht bei diesem von ihm festgestellten Sachverhalt ngenommen hat, daß eine Veröffentlichung im Amtsblatt n Sinne des § 28 Abs. 1 der erwähnten Wahlordnung überaupt nicht stattgefunden habe, so weist diese Annahme einen Rechtsirrtum auf; vielmehr ist dem Arbeitsgericht arin lediglich beizutreten. — Ebenso unbedenklich sind die eiteren Annahmen des Arbeitsgerichts, daß die Vorschrift er Veröffentlichung des Wahlausschreibens in dem amtchen Mitteilungsblatt zu den wesentlichen Vorschriften er das Wahlverfahren gehört, daß eine nachträgliche Eränzung des Rechtsmangels nicht möglich und daß nicht achgewiesen sei, daß durch den Verstoß das Wahlergebnis icht verändert werden konnte, vgl. § 20 der WahlVO. (Aus en „Reichsgerichtsbriefen". Herausgeber: K. Mißlack, eipzig S 3.) (RAG. B. 32/28. — 3. Oktober 1928.)

Bücherschau.

— **Schnellste Beförderung von Frachtgutsendungen auf er Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland.** Ausabe Winter 1928/29.

Die in Heftform ausgegebene Kursübersicht ist im Aufage der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bearbeitet von den Oberbetriebsleitungen West n Essen, Süd in Würzburg und Ost in Berlin, herausgeeben von der Oberbetriebsleitung West in Essen. Bestellungen auf das Heft werden von den Reichsbahndirekonen, den Verkehrsagenturen der Deutschen Reichsbahnesellschaft im Auslande und dem Werbebüro der Deutchen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin entgegengenommen.

Auf neun Karten sind die Verbindungen von Hamburg, Bremen, Emden, von Holland, von Belgien und Luxemburg, on Frankreich und von dem Saargebiet, von der Schweiz, on Österreich, von der Tschechoslowakei, von Polen und von Litauen, von den Ostseehäfen, Schweden und Dänemark nach und von den Auslandsübergangspunkten dargestellt. Aus einer unmittelbar an die Karte angeschlossenen Übersicht ist die Beförderungsdauer in Stunden zu entnehmen. Die Darstellung der Kurse auf den Karten gewinnt dadurch sehr an Übersichtlichkeit, daß die Verbindungslinien für die einzelnen Ausgangspunkte verschiedenfarbig dargestellt sind, wodurch ein sehr rasches und sicheres Zurechtfinden ermöglicht wird. So sind beispielsweise die Verbindungslinien auf Karte I für die von Hamburg ausgehenden Verbindungen rot, die von Bremen ausgehenden grün, und die Verbindung ab Emden schwarz gezeichnet. In der unmittelbar anschließenden, zur Karte I gehörigen Tabelle sind die Beförderungszeiten für die einzelnen Kurse in Stunden angegeben. Dabei wird das Aufsuchen der Zielstation wieder dadurch wesentlich erleichtert, daß die Übergänge der einzelnen Länder in der Darstellung zusammengefaßt sind, z. B. von Hamburg, Bremen und Emden nach Holland; dann folgen die Übergänge von Belgien, Frankreich, Schweiz usw. Von Hamburg nach Basel beträgt die Beförderungsdauer 26, von Bremen 25, von Emden 44, von Hamburg nach Rotterdam 40, nach Passau 43, nach Kufstein 57, nach Lindau 64, Königsberg 54 Stunden usw., gewiß eine glänzende Beförderung.

Angaben über die Dauer einer anschließenden Beförderung auf den ausländischen Bahnen enthält das Güterkursbuch.

Die vorliegende Übersicht, Kursübersicht, stellt in ihrer ganz vorzüglichen Ausführung eine sehr wertvolle Ergänzung des Güterkursbuches dar und läßt in augenfälliger Weise die auf den Linien der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestehenden vorzüglichen Beförderungsgelegenheiten erkennen. —r.

— **Aus der Praxis des Veranschlagens von Eisenbetonbauten.** K. Lerche. Zweite neubearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1928. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geheftet 4 RM.

Bei der Veranschlagung von Bauten muß der Ingenieur aus volkswirtschaftlichen Gründen den geringsten Aufwand für die Erstehung der Bauwerke ermitteln. Als Bauherr wird er die verschiedenen Ausführungsmöglichkeiten aus den einzelnen Baustoffen, Eisen, Beton, Mauerwerk, Eisenbeton bzw. ihrer Kosten miteinander vergleichen, als Unternehmer für die Abgabe seines Angebots die günstigste und billigste Ausführungsart erforschen müssen. In allen Fällen wird dazu die genaue Kenntnis der Baustoffmengen benötigt, die gerade beim Eisenbeton eine gewisse Zeit erfordert. Meistenteils ist jedoch zur Ermittelung der Kosten für ein Eisenbetonbauwerk nicht genügend Zeit vorhanden, um einmal eine genaue statische Berechnung anzufertigen und dann die Massen an Beton, Eisen und Schalung festzustellen. Eine solche genaue Arbeit wird auch vielfach unwirtschaftlich sein; eine überschlägliche Berechnung für die Massenermittlung genügt in diesen Fällen.

Wie die Arbeiten für Massenfeststellungen an Hand einer Überschlagsrechnung erleichtert werden können, behandelt der Verfasser im ersten Abschnitt dieses Buches, und zwar für Hoch- und Tiefbauten. Bezüglich der Hochbauten werden Angaben über Decken mit verschiedenen Nutzlasten, über Balken mit gleicher Last und verschiedener Länge, über das Verhältnis der Massen von Mittel- und Endfeldern kontinuierlicher Platten und Balken, über Massen der Balken bezogen auf 1 m² Decke bei verschiedener Trägerteilung und über Eisenbetonstützen gegeben; für die Tiefbauten sind Unterlagen zur Ermittelung der Massen für Stützmauern, Turbinenfundamente und Zweigelenkbogenbrücken in diesem Werke vorhanden.

Diesem Abschnitt über die Massenermittelung, der die Hälfte des 76 Seiten starken Büchleins in Anspruch nimmt, folgen dann die Abschnitte über die Kalkulation der zu den Eisenbetonarbeiten gehörigen Tiefbauarbeiten, wie der Wasserhaltung und Rammarbeiten und weiter der Löhne und Materialien.

Gerade die Angaben über den Arbeitsaufwand für die verschiedenen Arbeiten sind wertvoll, besonders da hierüber in der Literatur genaue Angaben der Verhältnisse fehlen, die für den Lohnanteil maßgebend und bei der

Kalkulation zu berücksichtigen sind. Das, worauf es hierbei ankommt, wird im Abschnitt über die Kalkulation der Löhne durch Beobachtungen auf der Baustelle, durch Nachkalkulationen, erläutert. Aus diesen Nachkalkulationen einer Anzahl von Ausführungen ergibt sich auch die Zusammensetzung der Kolonnen aus gelernten und ungelernten Arbeitern und daraus der mittlere Stundenlohn, der für die einzelnen Arbeiten einzusetzen ist.

Am Schluß des Buches findet man noch einige, zwar unbedeutende Erläuterungen über die Zusammenstellung und Auswertung der Selbstkosten von Bunkern, Kohlenwäschen und Brücken, weiter über allgemeine Unkosten und Verdienst. Auch einige Akkordsätze für verschiedene Arbeiten nach Stundensätzen werden genannt.

Dem erfahrenen Praktiker wird das Buch zwar nur als Nachschlagewerk von Nutzen sein; jedoch allen denjenigen, die sich in die Kalkulation von Eisenbetonbauwerken einarbeiten wollen, und für die Zwecke der Nachprüfung werden diese Angaben aus der Praxis des Veranschlagens von Eisenbetonbauten gute Dienste leisten.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Hamburger Übersee-Jahrbuch 1928.** Herausgegeben in Verbindung mit dem Überseeclub Hamburg von Friedrich Stichert. Mit 17 Abbildungen. Hamburger Übersee-Jahrbuch Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, Speersort 5—11. 394 Seiten. Preis: 12 RM.

Wie alljährlich im Herbst, so ist auch in diesem Jahre das Hamburger Übersee-Jahrbuch mit seinem Bande für 1928 erschienen. Die Reihe der Aufsätze eröffnet Bürgermeister Dr. Petersen mit einer kurzen Abhandlung über „Das Konsularwesen in Hamburg“ und Dr. Schweer mit einer solchen über „Hamburg—New York, Handels- u Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt“. Es folgen da acht Vorträge, die im letzten Jahr im Überseeclub gehal sind. Von ihnen seien angeführt: „Die deutsche Wirtsch und die internationale Verschuldung“ von dem jetzig Reichsfinanzminister Dr. Hilferding, „Österreichs Zuku und das Deutsche Reich“ von Minister a. D. Riedl, „L Osten Deutschlands und seine Stellung im Gesamtrahm der deutschen Wirtschaft und Politik“ von Reichsminis a. D. Graf v. Kanitz und „Die Abrüstungsfrage“ von G v. Bernstorff. Dem besonderen Interesse der Leser dies Zeitschrift aber wird der Vortrag des Generaldirektors Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Ing. Dorpmül über „Reichsbahn und Elektrisierung“ begegnen. Den A sätzen folgen fünf Berichte über überseeische Länder u sechs allgemeine volkswirtschaftliche und historische A handlungen, von denen nur die von Dr. Wiskemann „Ha burg zwischen Europa und Übersee“ genannt sei, weil ihr auch die Bedeutung der Eisenbahn für Hamburg streift wird. Alsdann wird in 14 Kapiteln über Hambur Warenmärkte berichtet. Den Schluß bildet die Mitglied liste des Überseeclubs Hamburg, die rund 2000 Namen e hält. Die beigegebenen Abbildungen haben zum größer Teile alte und neue Städtebilder Hamburgs und New Yor zum Gegenstand.

Der neue Jahrgang des Übersee-Jahrbuchs ist eine wi dige Fortsetzung der bisher erschienenen fünf Bände. M seinen inhaltreichen und interessanten Beiträgen von h vorragenden Kaufleuten, Volkswirten, Gelehrten und M nistern ist er ein wertvolles Handbuch nicht nur für jed Kaufmann, sondern auch für jeden, der sich mit volkswi schaftlichen Fragen zu beschäftigen hat.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember 1928 wird der an der Strecke Kreiensen—Holzminden gelegene Bahnhof Wenzen, der bisher nur dem Stückgutverkehr diente, auch für den Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1333)

Kassel, den 27. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Am 10. Januar 1929 wird der links der Strecke Löttringhausen—Dortmund Süd bei km 71,96 zwischen Hörde-Hacheney und Löttringhausen gelegene Bahnhof Brünninghausen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet. (1343)

Essen, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird unter den Sonderfrachtsätzen im Abschnitt B des Ausnahmetarifs 1 f für Daub- (Faß-) Holz usw. der Bahnhof Lauenstein (Sa.) als Empfangsbahnhof aufgenommen.

Berlin, den 26. November 1928. (1322)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 408 a. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 e I für Steinkohlen und Steinkohlenbrikette zum Bekohlen von See- und Flußfahrzeugen vom 1. Oktober 1928.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Abschnitt IV. Geltungsbereich bei den unter a) genannten Hafenbahnhöfen in alphabetischer Reihenfolge nachzutragen:

Brunsbüttelkoog Nord, Glückstadt, Hammersbeck Zu 23 a, Stade und Tönning.

Im Abschnitt I. Vorbemerkungen ist unter 4. die Farge—Vegesacker Eisenbahn nachzutragen. (1325)

Essen, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 wird im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel die Stelle Hornabfälle usw. geändert. (1345)

Berlin, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. Dezemb 1928 werden die A. T. 31, 32, 33, 3 35 e, 41, 49, 52, 53, 59, 61, 96, 99, 141 u 188 durch Aufnahme weiterer Bah höfe ergänzt bzw. geändert. Näher durch Reichsbahntarifanzeiger. (134

Altona, den 3. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 73.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezemb 1928 tritt der Ausnahmetarif K 73 fü Jutegarn in Kraft. (1341

Berlin, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (1318

Mit Gültigkeit vom 6. Dezemb 1928 werden verschiedene neue Bah höfe in den Tarif aufgenommen Näheres hierüber und über weite Tarifergänzungen im T. V. A. I.

Dresden, den 30. November 192

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif D 30 a Verkehr Niederlande — Polen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird nachstehender Durchfuhrausnahmetarif für Schrot sendungen eingeführt:

Verkehr Niederlande — Polen.

Durchfuhrausnahmetarif D 30 a
für Schrot
(gültig bis auf jederzeitigen Widerruf).

1. Anwendungsbedingungen.

1. Der Ausnahmetarif gilt bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in Wagenladungen:

a) für Sendungen, die mit durchgehenden Frachtbriefen von den Niederlanden unmittelbar nach Polen und darüber hinaus über die in diesem Tarif genannten Strecken der Deutschen Reichsbahn befördert werden, oder

b) für Sendungen, die mit durchgehenden Frachtbriefen von den Niederlanden in den in diesen Tarif einbezogenen deutsch-polnischen Grenzausgangsstationen ankommen und ohne Veränderung der Ladung unmittelbar nach Polen oder darüber hinaus weiterverfrachtet werden.

2. Durch die Zurückbeförderung der Güter nach Deutschland wird die Anwendung dieses Ausnahmetarifs verwirkt.

3. Für Güter, die von deutschen Binnenstationen nach dem Auslande befördert und von dort im Durchzuge durch Deutschland nach dem Ausland weiterverfrachtet werden, sind die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs nicht anwendbar.

2. Frachtberechnung.

1. Die Fracht wird nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B berechnet.

2. Bei Auflieferung einer Mindestmenge von 10000 t innerhalb eines Zeitraumes von 12 aufeinanderfolgenden Monaten von einem und demselben Absender während der Gültigkeitsdauer dieses Tarifs werden nachträglich die im nachstehenden Frachtsatzzeiger festgesetzten Frachtsätze in Anrechnung gebracht und der Unterschied erstattet.

3. Die Erstattung der Frachtunterschiede wird auf Antrag im Rückvergütungswege durch die Reichsbahndirektion Köln vorgenommen, wenn binnen 6 Monaten nach Ablauf der für die Erreichung der Mindestmenge festgesetzten Frist durch Vorlage der Original- oder Duplikatfrachtbriefe nebst Freibetragsberechnungen und eines Verzeichnisses, in dem die Sendungen einzeln unter Angabe der deutschen Grenz-, Ein- und Austrittsstationen, der erhobenen deutschen Frachten und des Gewichtes aufgeführt sind, der Nachweis über die beförderten Mindestmengen erbracht wird.

3. Veröffentlichung.

Änderungen, Ergänzungen und die Aufhebung dieses Tarifs werden veröffentlicht:

1. im „Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privatbahnen“ (T. V. A. J.) (Berlin);

2. in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ (Berlin).

Maßgebend ist die Veröffentlichung zu 1.

4. Frachtsatzzeiger.

Von / Nach	Richterich Grenze	Herzogenrath „	Dalheim „	Kaldenkirchen „	Straelen „	Hassum „	Cranenburg „	Emmerich „	Bocholt „	Borken/Westf. „	Gronau/Westf. „	Bentheim „	Laarwald „	Weener „
	Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg													
Groß Boschpol Grenze . . .	183	181	178	175	175	175	178	175	170	167	158	157	166	152
Firchau „ . . .	163	161	157	155	155	156	158	156	151	147	138	137	146	132
Schneidemühl „ . . .	151	150	146	143	143	144	147	144	139	135	127	126	134	126
Zollbf.														
Kreuz „ . . .	141	139	135	132	132	133	136	133	129	125	116	115	124	115
Neu Bentschen „ . . .	140	138	134	132	131	132	134	132	127	123	115	114	123	113
Fraustadt „ . . .	150	149	144	142	144	145	148	145	140	136	129	127	135	127
Wehrse „ . . .	156	156	153	151	153	154	156	153	149	145	136	135	144	135
Korsenz „ . . .	162	160	156	154	156	157	159	156	152	149	140	139	148	139
Freyhan „ . . .	171	170	165	163	165	166	169	166	161	157	150	148	156	153
Pluder „ . . .	180	178	173	171	173	175	177	175	169	166	157	156	165	160
Brynnek „ . . .	183	180	178	175	178	178	180	178	173	170	161	160	169	164
Beuthen „ . . .	186	185	181	178	180	181	183	181	177	173	164	163	172	168
(Oberschl. Hbf.)														
Borsigwerk „ . . .	185	183	180	177	180	180	183	180	177	172	163	162	171	167
Hindenburg „ . . .	185	184	181	178	180	181	183	180	177	172	164	163	172	167
(Oberschl.)														
Sosnitza „ . . .	185	183	181	178	180	181	183	180	177	172	163	162	171	167
(Richtung Mokoszowy)														

Köln, den 27. November 1928. (1316)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Mitteldeutsch—Südwestdeutscher Güterverkehr

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1928 wird das Tarifheft 1 neu ausgegeben. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (1326)

Erfurt, den 3. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Tfv. 1024. Binnentarif der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der vorbezeichnete Binnentarif für Personen, Gepäck, Tiere und Güter mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde neu herausgegeben.

Der bisherige Tarif vom 1. April 1926 wird aufgehoben. Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der Anhaltischen Landes - Eisenbahngemeinschaft. (1336)

Dessau, den 27. November 1928.

Anhaltische
Landes-Eisenbahngemeinschaft.

Ausnahmetarif K 74.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 74 für Zucker in Kraft. (1337)

Berlin, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 192 für Benzol in Kraft. (1338)

Berlin, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 72.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 72 für Güter der Tarifklassen A und B in Kraft. (1339)

Berlin, den 29. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 erscheint der Ausnahmetarif 1 s für grobe Holzwaren in neuer Fassung. (1340)

Berlin, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Badisch - Bayerischer Güterverkehr.

In die Entfernungstafel II des Tarifs sind einbezogen worden: Der Bahnhof Hintschingen, die Gütern nebenstellen Bruchhausen, Gerolzahn, Höllsteig und Legelshurst, ferner die Reichsbahnkraftwagenstationen Häusern und St. Blasien, letztere vom Tage der Betriebseröffnung, voraussichtlich Mitte Dezember 1928. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (1342)

München, 1. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird der Nachtrag 5 herausgegeben. Außer bereits bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen enthält der Nachtrag einige neue Bestimmungen. Als wesentliche Ergänzung wird hervorgehoben, daß zur Ermöglichung einer richtigen Frachtberechnung anläßlich der Neufassung des § 6 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B (vergleiche Nachtrag III vom 15. Oktober 1928 Seite 2) diejenigen Übergangsbahnhöfe, bei denen eine Kleinbahn mit beschränktem Achsdruck anschließt, besonders durch das Zeichen Kl ⊙ . . . gekennzeichnet sind. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß vom 1. Dezember d. Js. ab bei dem Bahnhof Berlin Westhafen auf Antrag im Frachtbrief auch die Abfertigung von bisher nicht zugelassenen Eil- und Frachtstückgütern angängig ist. Am Schluß des Nachtrags sind die seit dem 1. Juni d. Js. (Erscheinen des Nachtrags 4) neu aufgenommenen Bahnhöfe und die Änderungen von Bahnhofsnamen der Übersichtlichkeit halber zusammengestellt.

Der Preis des von den bekannten Abgabestellen zu beziehenden Tarifnachtrages wird noch besonders mitgeteilt. (1329)

Berlin, den 27. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 407. Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. Kohlenausnahmetarif 6 d vom 21. August 1924.

Der Ausnahmetarif 6 d wird zum 1. Dezember 1928 unter Einarbeitung der durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger und den Nachtrag I bekanntgemachten Änderungen neu herausgegeben. (1328)

Breslau, den 26. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden die Bahnhöfe der Augsburger Lokalbahn Augsburg West und Haunstetten in die direkten Tarife einbezogen.

Näheres enthält der am 1. Dezember 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1332)

Berlin, den 27. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 59.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 59 in neuer Fassung. (1319)

Berlin, den 28. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, vom 1. September 1927.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1330)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird der Bahnhof Ruhleben als Versandbahnhof der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen.

Berlin, den 26. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin. (1331)

Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) — Bk.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 wird im Ausnahmetarif 147 (Fette und Öle, pflanzliche, zur Ausfuhr) der Bahnhof Odernheim (Glan) als Versandbahnhof nachgetragen.

Berlin, den 23. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion. (1327)

Ausnahmetarif K 40.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden verschiedene Bahnhöfe als Versandbahnhöfe in den Ausnahmetarif K 40 für Wein einbezogen. (1320)

Berlin, den 26. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 3. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 191 für Glas in Kraft. (1321)

Berlin, den 29. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ab 15. Dezember 1928 wird der Bahnhof Nürnberg Nord in die deutsch - nordischen Verbands - Gütertarife einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1346)

Altona, den 1. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1 b.

Der Spezialtarif 17 a für Holz der Klasse C gilt seit dem 28. November 1928 auf der niederländischen Strecke auch in der Richtung von den Niederlanden nach Deutschland. (1317)

Köln, den 28. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direktor Tarif vom 1. November 1928.

Teil III, Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1928 ist nachzutragen:

	im Teil III Seite 224:	Durchfuhrtarif Nr. 1354 b)	c) Rpf. für 100 kg
27	n. Warnemünde v. Chiasso tr.	462 *)	441 *)
	im Teil IV Seite 198:		
1	von Brennero n. Warnemünde	556 *)	435 *)

*) Gültig bis 31. Januar 1929 für Sendungen von Italien, welche mit direktem Frachtbrief nach Kopenhagen aufgegeben werden. (1323)

München, den 29. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Am 1. Dezember 1928 ändern sich die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 u. Zur Vermeidung von Zweifeln wird die Anmerkung auf den Seiten 4 und 5 des Tarifs wie folgt geändert:

Während der Gültigkeit des Ausnahmetarifs 6 u — Tfv. 404 — ist dieser anzuwenden, wenn seine Anwendungsbedingungen erfüllt sind, und es sich um Brennstoffe handelt, die im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 6 u genannt sind. (1324)

Essen, den 29. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch - Östereichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 tritt der Nachtrag III in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1335)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tf. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B vom 1. April 1928.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1928 wird in das Verzeichnis IV — (Verzeichnis der zur Beförderung in Behälterwagen zugelassenen Güter) — neu aufgenommen: „Schwefelammonium (Ammoniumsulfitlauge)". (1334)

Berlin, den 29. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 50 | Berlin, den 13. Dezember 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Auswahl des Verkehrsmittels.

Wie ich mir einen Abreißkalender für Unfallverhütung denke.

Ehrung des Staatsministers von Breitenbach.

Fern-Ost-Flugverkehr (Flugpostlinien).

Bildpläne im Betriebe.

Der „unfallversicherungspflichtige Betrieb" im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes.

Frankfurt—Bebra—Berlin.

Nachrichten.

Deutschland: Ein neuer Berliner Bahnhof. — Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik. — Neue Wagen für den Rheingoldzug. — Milchfürsorge bei der Reichsbahn. — Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.

Österreich: Fremdenverkehr zwischen Österreich und Ungarn.

Ungarn: Eisenbahntariffragen. — Wohnungsfürsorge der Staatsbahnen. — Subventionierung der ungarischen Seeschiffahrtunternehmungen.

Niederlande: Zu den Betriebsergebnissen der Niederländischen Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Eröffnung der Privatbahn Åmål—Årjäng (Schweden). — Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen. — Neubeschaffung von Lokomotiven für die estländischen Schmalspurbahnen. — Verkehrsverbesserungen auf den lettländischen Bahnen. — Ausbau des Rigaer Hauptbahnhofs. — Bäder-Rundreisefahrkarten in der Tschechoslowakei. — Eine neue Gütereinteilung der englischen Eisenbahnen. — Sparkonten für Eisenbahnreisen in England. — Steuerliche Entlastung der englischen Wirtschaft und die Eisenbahnen. — Neue Wagen für die Londoner Metropolitan District-Eisenbahn. — Sieben Tage Wochenende. — Wilde Tiere auf der Reise.

Fremde Erdteile: Eisenbahnen auf Madagaskar. — Sonderwagen der Pennsylvania-Eisenbahn. — Eisenbahnhaltestellen ohne Namen in Afrika.

Wasserverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Auswahl des Verkehrsmittels.

Abgekürzte Wiedergabe eines im staatswissenschaftlichen Fortbildungskursus zu Berlin gehaltenen Vortrages.

Von Prof. Dr. Ing. **Blum**, Hannover.

Die nachstehenden Zeilen sollen einen Beitrag zu der Frage liefern, wie die verschiedenen Verkehrsmittel geeignet sind, um die verschiedenen Transporte auszuführen, und wie demgemäß die Verkehrspolitik zu handhaben ist, damit jeder Transport dem geeignetsten Verkehrsmittel zugewendet wird.

Selbstverständlich ist diese Frage nicht vom Standpunkt des Einzelinteresses zu entscheiden sondern vom Standpunkt der Allgemeinheit; es kommt also darauf an, zu ermitteln, welches Verkehrsmittel unter Abwägung aller Vorzüge und Nachteile und unter Berücksichtigung aller maßgebenden Verhältnisse volkswirtschaftlich am günstigsten ist. Sobald man diesen Boden des Allgemein-Besten verläßt und sich — bewußt oder unbewußt — von Rücksichten auf irgendein Einzelinteresse leiten läßt, muß man natürlich zu falschen Ergebnissen kommen.

Den Ausgangspunkt muß selbstverständlich das Bedürfnis bilden; es muß also festgestellt werden, welche Forderungen (oder Wünsche) der Verkehr stellt, wobei aber die Einschränkung zu machen ist, daß sich die Forderungen im Rahmen der Vernunft und der notwendigen Rücksicht auf andere zu halten haben. Es wird nämlich gerade im Verkehr und hier namentlich bezüglich der Geschwindigkeit zuviel gefordert, teils aus Unkenntnis, indem man die Bedeutung der Geschwindigkeit überschätzt, die Kosten und Gefahren aber unterschätzt, teils aus Rücksichtslosigkeit gegen sich selbst und andere, indem man den Verkehr in eine Art Talmi-Sport umlügt. Hier ist auch zu beachten, daß der „Verkehr" zur Zeit einer der beliebtesten Tummelplätze für Dilettanten und Wichtigtuer ist, die mit hohen Forderungen und kühnen Projekten und mit Verunglimpfungen des Vorhandenen die eigene Bedeutung zu heben suchen.

Die wirklichen Bedürfnisse sind gemäß den Eigenarten der drei Verkehrsarten ruhig und sachlich zu ermitteln. Die drei Verkehrsarten sind: Menschen, Sachen und Nachrichten. Jede die-

ser drei Arten muß aber, um ihre Bedürfnisse genauer zu ermitteln, in mehrere Untergruppen gegliedert werden, denn innerhalb jeder Art gibt es eine ganze Stufenleiter verschiedener Gruppen, deren Anforderungen an die Verkehrsleistungen von recht bescheidenen zu sehr hohen Forderungen ansteigen. Innerhalb jeder Verkehrsart sind nämlich bestimmte Gruppen mit einer geringen Qualität der Beförderung zufrieden, sofern ihnen hierdurch Billigkeit gewährleistet werden kann, während andere Gruppen auf hohe Qualität Wert legen, die natürlich nicht so billig zur Verfügung gestellt werden kann. Für die vorliegende Untersuchung braucht aber den so verschiedenen Forderungen all der Untergruppen nicht im einzelnen nachgegangen zu werden, vielmehr reicht es aus, wenn die drei Verkehrsarten zu zwei Hauptgruppen zusammengefaßt werden, die der Eisenbahner als Personenverkehr und Güterverkehr bezeichnen würde.

A Der Personenverkehr umfaßt in diesem Sinn:

die Reisenden, soweit sie nicht als Truppen, Auswanderer, Sachsengänger, Pilger usw. in großen Massen in geschlossenen Transporten reisen, deren ganze Beförderungsweise der des Güterverkehrs nahesteht;

die Nachrichten (die Post ohne die Postpakete);

gewisse Güter, nämlich das Reisegepäck, die Postpakete und andere hochwertige und leichtverderbliche und daher eilige Sachen, die unter den Bezeichnungen Expreßgut oder Eilgut in den Personenzügen befördert werden.

B. Der Güterverkehr umfaßt dagegen:

die große Masse aller Güter, namentlich die sog. „wohlfeilen Massengüter“ (Brenn- und Baustoffe, Holz, Erden, Steine, Erze, Düngemittel, Rüben, Kartoffeln), die in Deutschland etwa 82 % des Gesamtgüterverkehrs ausmachen;

die oben erwähnten Menschenmassen;

die Tiere, soweit sie nicht zu A 3 zu rechnen sind.

Der „Personenverkehr“ stellt nun die Forderung nach einer hohen Qualität der Beförderung, nämlich nach Sicherheit, Pünktlichkeit, Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Geschwindigkeit, ferner nach Schonung und Annehmlichkeiten. Diese Forderungen sind im allgemeinen berechtigt, und es wird ihnen auch weitgehend entsprochen, was z. B. in Fahrplan, Zusammensetzung und Ausstattung der Züge, desgleichen in den hohen Leistungen des Personenverkehrs für Post-, Expreß- und Eilgutverkehr zum Ausdruck kommt. Den hohen Forderungen kann natürlich nur durch einen entsprechend hohen Aufwand (für Bahnhöfe, Strecken, Wagen, Kohle, Beamte usw. usw.) also mittels hoher Selbstkosten entsprochen werden, und der Personenverkehr muß daher auf Billigkeit verzichten. Diese Feststellung darf aber nicht — wie es leider oft geschieht — falsch verstanden oder gedeutet werden; vielmehr ist hier der Begriff „Billigkeit“ relativ zu nehmen, nämlich im Vergleich zu der zweiten Hauptgruppe, also zum Güterverkehr. Tatsächlich müssen die größte Zahl der Reisenden ihre Wünsche auf Qualität der Beförderung herabsetzen, weil sie doch auf Billigkeit achten müssen und daher nur die Fahrpreise der untersten Wagenklasse und der gewöhnlichen Personenzüge aufbringen können; und auch für viele zum Personenverkehr gehörigen Güter ist größtmögliche Billigkeit ein dringendes volkswirtschaftliches Bedürfnis.

Selbstverständlich werden viele übertriebene Forderungen gestellt (namentlich nach Vermehrung der Züge, Einstellung von Kurswagen, Erhöhung der Geschwindigkeit), denen die Verkehrsanstalten, da sie die allgemeinen Interessen zu vertreten haben, entgegentreten müssen. Es ist hiermit also dem Einzelnen leicht gemacht, sich über die „Rückständigkeit“ eines bestimmten schon vorhandenen Verkehrsmittels abfällig zu äußern und die angeblichen Vorzüge anderer Verkehrsmittel, die erst eingerichtet werden sollen, zu preisen. Insbesondere wird die Bedeutung der Geschwindigkeit überschätzt. Hier ist nämlich zu beachten, daß es für den Reisenden nicht auf die höchste Fahrgeschwindigkeit, sondern lediglich auf den wirklichen Zeitverlust ankommt, den er erleidet, und dieser ist auf der Eisenbahn (und dem Schiff) oft überhaupt nicht vorhanden, weil die Reisezeit zum Arbeiten, Essen, Schlafen usw. voll ausgenutzt werden kann — in Deutschland fahren gewisse Nachtschnellzüge vielleicht eher zu schnell als zu langsam, da die Zeit zum Ausschlafen nicht ausreicht und der Zug zu früh ankommt.

Der Güterverkehr muß dagegen auf möglichste Billigkeit Wert legen, und zwar um so mehr, je niedriger der eigene Wert des Gutes ist. Der Güterverkehr muß daher seine Forderungen auf Qualität möglichst herabsetzen; er muß sich also mit Verkehrsleistungen begnügen, bei denen er gerade eben keinen Schaden erleidet, und im allgemeinen muß der gesamte Verkehr und Betrieb (Zugzahl, Fahrplan, Geschwindigkeit, Art der Wagen, Ausstattung der Bahnhöfe) unter dem beherrschenden Gesichtspunkt eingerichtet werden, daß für die Verkehrsanstalt die Selbstkosten ein Minimum werden, denn nur dann ist sie in der Lage, dem Verkehr die niedrigsten Tarife zu gewähren.

Dieser Gesichtspunkt — niedrigste Selbstkosten im Verkehr der wohlfeilen Massengüter! — ist nun für das ganze hier zur Erörterung stehende Problem von ausschlaggebender Bedeutung, und zwar aus zwei Gründen:

a) Der allgemeinen Volkswirtschaft kann der Verkehr durch nichts so wirkungsvoll dienen wie durch die billigste Beförderung der wohlfeilen Massengüter, denn diese bilden die Grundlage des gesamten Wirtschaftslebens, jede Verteuerung wirkt also lähmend, jede Verbilligung fördernd; wenn irgendwo, so muß also hier das „Grundgesetz der Wirtschaftlichkeit“ erfüllt werden, daß der Zweck mit dem geringsten Aufwand von Mitteln erreicht werden muß.

b) Der Verkehr in den wohlfeilen Massengütern bildet das Rückgrat der Finanzen der großen Transportanstalten, denn dieser Verkehr erfordert einerseits die größten Aufwendungen für Bau und Betrieb, er bringt aber auch die größten Einnahmen, während andere Verkehrszweige manchmal nicht ihre Betriebskosten decken und meist zur Verzinsung des Anlagekapitals wenig oder nichts beitragen; namentlich sind große Teile des Personen- und des Stückgutverkehrs und viele Nebenlinien und Bahnen in abgelegenen Landesteilen „Zuschußbetriebe“, weil die Forderungen hoch sind, die Tarife aber aus zwingenden volkswirtschaftlichen Gründen niedriggehalten werden müssen.

Es fragt sich nun, welche Eignung die verschiedenen Verkehrsmittel besitzen, um den vorstehend angedeuteten Forderungen zu entsprechen.

Am besten wäre es eigentlich, wenn ein Verkehrsmittel allen Forderungen voll entsprechen könnte, denn dann hätte die Verkehrspolitik die Aufgabe, alle Kraft auf dieses eine Verkehrsmittel zu konzentrieren, damit es einerseits höchste Qualität, andererseits höchste Billigkeit erzielen würde.

Dieses eine „Universal-Verkehrsmittel" müßte folgenden Ansprüchen genügen:

1. Es müßte alle Verkehrsarten befördern können, und zwar gemäß ihren verschiedenen, vorstehend erörterten Forderungen.
2. Es müßte alle Verkehrsmengen befördern können, also sowohl die größten Mengen des sog. Massenverkehrs, als auch die kleinen Mengen des Einzelverkehrs; denn es kommt vom Standpunkt der Allgemeinheit stark darauf an, daß auch die Kleinen, namentlich die Dörfer und Kleinstädte, die kleinen Bauern und Kleingewerbe, billig und gut bedient werden — ein Punkt, auf den wir noch zurückkommen müssen.
3. Es müßte „räumlich universal" sein, also jeden Punkt mit jedem anderen Punkt verbinden. Wo diese Bedingung nicht erfüllt ist, muß nämlich ein zweites Verkehrsmittel einspringen, um den Transport einzuleiten und zu beenden; dies ist namentlich bei der Schiffahrt der Fall, die räumlich leider nicht universal ist und daher der Eisenbahn als Zubringer und Verteiler bedarf, womit also Umladungen verbunden sind.
4. Es müßte „zeitlich universal" sein, also jederzeit zuverlässig arbeiten; wenn dies nämlich nicht der Fall ist, wenn also sein Betrieb bei Nacht oder bei ungünstigem Wetter ruhen muß, so muß für diese Zeiten ein anderes Verkehrsmittel einspringen. Diese wichtige Frage ist namentlich beim Verhältnis der Binnenwasserstraßen zu den Eisenbahnen zu beachten.

Das vorstehend gekennzeichnete Verkehrsmittel besteht nun leider nicht und wird wohl auch nie erfunden werden.

Aber es gibt doch Verkehrsmittel, die in gewissen Beziehungen stark „universal" sind, die daher keinen (wesentlichen) Wettbewerb haben und die durch die Verkehrspolitik gefördert werden können und müssen, ohne daß dabei auf die anderen Verkehrsmittel besondere Rücksicht zu nehmen ist.

Ein theoretisch „universales" Verkehrsmittel ist, wie der Geograph Kohl schon um 1830 festgestellt hat, das Luftfahrzeug, denn es kann allen vier Forderungen entsprechen, aber es ist leider so kostspielig, daß es nur einer ganz dünnen Oberschicht von Menschen und Gütern und einer etwas stärkeren Schicht der Nachrichten dienstbar gemacht werden kann; trotz der hohen Subventionen, die in allen Staaten geleistet werden und die überall weit mehr als die Hälfte der Selbstkosten decken, kommt für den Luftverkehr höchstens ein Prozent des Gesamtverkehrs als wirtschaftliche Basis in Betracht.

Der Luftverkehr kann daher aus der nachstehenden Betrachtung ausscheiden, und zwar um so mehr, als sein Tätigkeitsfeld in erster Linie im Transozean-Verkehr gesucht werden muß, so daß nur der Wettbewerb gegen den (Schnell-) Dampfer und den elektrischen Nachrichten-Verkehr, namentlich den Fernsprecher, in Betracht kommt.

„Universal" ist ferner — aber nur innerhalb seiner Verkehrsart — der elektrische Nachrichten-Verkehr, denn er befördert alle Nachrichten (bald einschließlich Lichtbildern und Autorunterschriften), und zwar zwischen allen Punkten und zu allen Zeiten.

Aus diesem in ihrer Eigenart universalen Charakter der beiden genannten Verkehrsmittel ergibt sich, wie hier kurz vorweggenommen sei, daß die Allgemeinheit (der Staat) diese Verkehrsmittel fördern muß, ohne dabei auf die anderen Verkehrsmittel wesentlich Rücksicht zu nehmen — wir kommen auf diesen Punkt aber noch zurück.

Scheidet man nun den Luft- und elektrischen Nachrichten-Verkehr aus, so kann man den Gesamtverkehr — unbeschadet der oben angegebenen Gliederung in drei Verkehrsarten und zwei Hauptgruppen — in zwei Hauptteile gliedern, und zwar nach regionalen Gesichtspunkten, nämlich in den Überseeverkehr und den Binnenverkehr.

Hierbei braucht der Begriff „Überseeverkehr" nicht weiter erläutert zu werden, dagegen ist zum Begriff „Binnenverkehr" zu bemerken, daß zu ihm nicht nur der „Landverkehr" (Schienenwege und Straßen) und der Binnenwasserstraßenverkehr, sondern auch der „Küsten-Verkehr" (z. B. Calais—Dover, Lübeck—Danzig, Odessa—Rotterdam) gehört, weil er durch andere Verkehrsmittel des Binnenverkehrs ersetzt werden kann.

Überseeverkehr und Binnenverkehr unterscheiden sich nun im Sinne unserer Betrachtung dadurch, daß im Überseeverkehr nur ein Verkehrsmittel, nämlich das Seeschiff, tätig ist, so daß hier (abgesehen vom Luftverkehr und vom elektrischen Nachrichten-Verkehr) kein Wettbewerb besteht, also auch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels nicht in Frage kommt; demgemäß brauchen wir diesen Verkehr nicht weiter zu untersuchen.

Unsere Erörterung muß sich also auf den Binnenverkehr konzentrieren; wir haben also zu untersuchen, wie die verschiedenen Transporte auf:

1. Binnenwasserstraßen, Küstenfahrt, Ströme, Kanäle, Binnenseen,
2. Eisenbahnen, allgemein auf Schienenwege, einschl. der Klein- und Straßenbahnen,
3. Straßen, d. h. Kraftwagen,

zu verteilen sind, damit, wie oben bemerkt, der Gesamtverkehr zum höchsten Nutzen für die Allgemeinheit bedient wird.

Zunächst gibt es hier bestimmte Untergruppen des Verkehrs, für die ein bestimmtes Verkehrsmittel fast das Monopol hat; so werden die wohlfeilen Massengüter immer den Wasserweg wählen, wenn sie von der Küstenfahrt oder großen, sehr gut schiffbaren Strömen Gebrauch machen können; ferner wird sich der Verkehr auf die ganz kurzen Entfernungen der „Straße" bedienen, weil die Benutzung der Eisenbahn oder Wasserstraße nicht lohnt (zu beachten ist hier aber der Wettbewerb zwischen Straßenbahn und Omnibus).

Schaltet man diese Untergruppen aus, so muß man der Eisenbahn den Vorrang vor den beiden anderen Verkehrsmitteln einräumen — ein Bekenntnis, das selbstverständlich oft scharfen Widerspruch bei den Vertretern der beiden anderen Verkehrsmittel hervorruft.

Da ich mich küzlich in der „Umschau" ausführlich über den „universalen Charakter der Eisen-

bahn" ausgesprochen habe*), so kann ich mich hier kurz fassen:

1. Die Eisenbahn ist „universal" vom Standpunkt der Verkehrsarten, denn sie befördert alle drei Hauptverkehrsarten (Reisende, Nachrichten und Güter) mit allen ihren Untergruppen außer den besonders eiligen Nachrichten; man vergleiche die Stufenleiter der Eisenbahnzüge vom Güterzug mit einem billigen Massengut bis zum FD-Zug mit den höchstwertigen Untergruppen aller drei Hauptarten. Die Eisenbahn hat nämlich einerseits so geringe Selbstkosten, daß sie die wohlfeilen Massengüter mit ausreichender Billigkeit befördern kann, andererseits stellt sie eine so hohe Qualität der Beförderung zur Verfügung, daß sie Personen, Nachrichten, hochwertige und leichtverderbliche Güter an sich ziehen muß.

Gute Binnenwasserstraßen kommen neben ihr namentlich für den Transport der Massengüter auf lange Entfernungen in Betracht; schwache Binnenwasserstraßen (kleine Flüsse, Kanäle mit vielen Schleusen) sind ihr unterlegen; im allgemeinen muß aber der Wasserverkehr 15% billiger sein als der Eisenbahnverkehr, damit sich die Güter dem Wasserweg zuwenden, denn jedes Gut (jeder Verfrachter) weiß die übrigen Vorzüge der Eisenbahn zu schätzen (s. u.).

Der Kraftwagen kommt gegen den Schienenweg im allgemeinen nur auf kurze Entfernungen in Betracht; der Kraftomnibus hat seine so vielfach behauptete Überlegenheit über die Straßenbahn noch nicht erwiesen; er steht allerdings noch in der Entwicklung, aber auch die Straßenbahn ist noch zu erheblichen Fortschritten befähigt; tatsächlich bewältigt die Straßenbahn in den meisten Riesenstädten und in fast allen Großstädten den Hauptteil des Verkehrs, und im allgemeinen heißt es nicht: „Straßenbahn oder Omnibus", sondern „Straßenbahn und Omnibus", denn jedes dieser beiden Verkehrsmittel hat seine besonderen Vorzüge und Nachteile, so daß die Wahl nur nach eingehenden Untersuchungen getroffen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist „universal" vom Standpunkt der Verkehrsmengen, denn sie ist sowohl dem kleinen wie dem großen Verkehr gewachsen. Sie arbeitet nämlich mit verhältnismäßig kleinen Verkehrseinheiten, nämlich mit „gewöhnlichen" Wagen von 5 bis 20 Tonnen Nutzlast und im Personenverkehr nötigenfalls mit Triebwagen und „leichten Dampfzügen"; sie kann daher auch den Kleinverkehr mit nicht allzu hohen Selbstkosten bedienen. Sie kann aber die kleinen Verkehrseinheiten auch größer ausgestalten (vgl. den Groß-Raum-Güterwagen); namentlich aber kann sie sie zu großen Betriebseinheiten, nämlich zu „Zügen", zusammensetzen, die bis zu 1000 Reisende und 1000, 2000 und noch mehr Tonnen Güter enthalten; und sie kann diese Betriebseinheiten in kurzer Zeitfolge und mit großer Geschwindigkeit befördern. Der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn ist in diesem Sinne keine Grenze gesetzt; die Eisenbahn bedarf also auch keiner „Entlastung" durch andere Verkehrsmittel.

Die Binnenwasserstraßen sind ihrer Natur nach dagegen nur auf große Verkehrsmengen eingestellt, da sie mit großen Transportgefäßen (Schiffen von 400 bis 600 bis 1000 bis 2000 Tonnen) arbeiten müssen, um wirtschaftlich zu sein. — Umgekehrt ist der Kraftwagen nur auf kleine Mengen eingestellt, weil seine Transportgefäße klein sind und nur recht unvollkommen zu „Zügen" zusammengesetzt werden können.

3. Die Eisenbahn ist „universal" vom Standpunkt der Zeit, denn sie ist von Klima und Witterung (fast) unabhängig. Sie überwindet die trockene Glut der Wüste, die feuchte Hitze des Urwaldes und die Kälte der nordischen Breiten; Regen, Schnee, Eis und Wassermangel können ihr kaum etwas anhaben; selbst große Katastrophen (Schneeverwehungen, Hochwasser, Dammbrüche, Bergrutsche) setzen immer nur einzelne Linien, und auch diese nur auf kurze Zeit außer Betrieb, so daß der Verkehr durch Umleitung aufrechterhalten werden kann.

Die Binnenwasserstraßen versagen dagegen bei Frost, u. U. auch bei Hochwasser und Wassermangel. Während ihres Versagens muß dann die Eisenbahn einspringen; sie muß also in ihren gesamten Anlagen (Strecken, Bahnhöfen, Lokomotiven, Wagen usw.) so leistungsfähig sein, daß sie für die Zeit der voraussichtlichen „Wassersperren" den Gesamtverkehr übernehmen kann. Glücklicherweise fällt in Deutschland die Zeit des stärksten Güterverkehrs (Oktober) nicht in die Frostperiode. Auch der Kraftwagen ist gegen die Naturgewalten empfindlicher als die Eisenbahn.

4. Die Eisenbahn ist „universal" vom Standpunkt des Raumes, denn sie verbindet jeden Punkt (einer geschlossenen Landmasse) mit jedem anderen Punkt; sie bildet daher einerseits die größten geschlossenen Netze, andererseits kann sie sich aber auch aufs feinste verästeln; ihre schwach belasteten Ausläuferstrecken sind in der Form eingleisiger Neben- und Kleinbahnen im Bau und Betrieb so billig, daß sie in jedes Tal, in jedes Dorf, auf jeden wichtigen Paß vordringen können; ihre Anschlußgleise können in Fabriken, Bergwerke, Steinbrüche eingeführt werden. Auf der Eisenbahn ist kein Umladen (außer beim Wechsel der Spurweite) notwendig, sie führt jeden Transport von der Verlade- zur Empfangsstation unmittelbar durch, sie bedarf keines anderen („Anstoß"-) Verkehrsmittels (abgesehen vom Fuhrwerk zum An- und Abrollen).

Die Binnenwasserstraßen können dagegen ihrer Natur nach weder derart geschlossene Netze bilden, noch sich so fein verästeln. Sie bedürfen vielfach eines zweiten Verkehrsmittels (meist der Eisenbahn) zur Zuführung und zur Weiterleitung der Transporte; mit den dazu erforderlichen Umladungen sind Kosten, Zeitverluste und u. U. auch Wertverminderungen verbunden. — Der Kraftwagen ist räumlich ebenfalls universal; er kann im Vergleich zur Eisenbahn die Transporte „von Haus zu Haus" sogar noch besser durchführen; jedoch ist dabei zu beachten, daß weite Kraftwagentransporte zu kostspielig werden, und daß im Gesamtverkehr der unmittelbare Verkehr von Anschlußgleis zu Anschlußgleis (Binnenhafen—Seehafen, Zeche—Hafen, Hütte—Hafen, Zeche—Kohlenlager, Fabrik—Fabrik) noch wichtiger ist als der sogenannte Verkehr „von Haus zu Haus".

Auf diesen Punkt sei etwas ausführlicher eingegangen, weil die Bedeutung des „Anschlußgleises" für die Wirtschaft und für die Eisenbahn und außerdem für den Städtebau leider sogar vielen „Eisenbahnern" nicht genügend bekannt zu sein scheint. Von unserem gesamten Güterverkehr wird nämlich nur etwa ein Drittel in den sog. öffentlichen Güterbahnhöfen umgeschlagen, dagegen

*) Vgl. „Die Umschau" 1928, Heft 13.

zwei Drittel in den Privatanschlüssen. Diese verdienen daher, wie Kümmell mit Recht hervorgehoben hat, einer weit eingehenderen Behandlung in Wissenschaft und Praxis, als sie sie bisher gefunden haben; die Privatanschlüsse müssen als die eigentlich wichtigsten Verkehrsanlagen des Güterdienstes vom einfachen Anschlußgleis bis zum ausgedehnten Zechen- oder Hafenbahnhof noch sorgfältiger durchgearbeitet werden als die Güterbahnhöfe, — deren Anordnung übrigens als wissenschaftlich gut geklärt bezeichnet werden kann —, denn einerseits bereitet der Wechsel im Betreibenden (Eisenbahn — Anschlußinhaber), verbunden mit Übergabe und Übernahme und oft verbunden mit Lokomotivwechsel besondere Schwierigkeiten, anderseits müssen die Privatanschlüsse meist in andere Bauanlagen (Fabriken, Hütten, Zechen, Häfen) eingefügt werden, so daß man für das Entwerfen nicht die einfachen Verhältnisse und Freiheiten hat wie bei den „gewöhnlichen" Güterbahnhöfen, bei denen meist nur auf die Zuwegung Rücksicht zu nehmen ist.

Städtebaulich sind die Privatanschlüsse besonders bedeutungsvoll und oft recht schwierig, weil Anschlüsse auf der freien Strecke nicht mehr zulässig sind, so daß sie auf einen Güterbahnhof oder einen besonderen „Betriebsbahnhof" konzentriert werden müssen. Sie treten daher im Bebauungsplan nur an wenigen Stellen auf, hier aber als Groß-Erscheinungen, durch die die Gesamtverteilung der Industriegebiete bestimmt, und hierdurch auch vieles für die Disposition der Freihäfen und der Wohngebiete maßgebend beeinflußt wird. Die richtige Durchbildung des „Privatanschlußgleises" wird also vielfach auch die Auswahl des richtigen Verkehrsmittels stark mitbestimmen, denn wenn die Anschlußgleise gut und billig arbeiten, wird mancher Transport (auch auf kurze Strecken) die Eisenbahn bevorzugen.

Man könnte nun annehmen, daß die Wahl des richtigen Verkehrsmittels — sofern die Unterschiede in Eignung und Kosten (in Qualität und Billigkeit) einigermaßen erkennbar sind, nicht schwierig sei, daß sich vielmehr jeder Transport „von selbst" dem richtigen Verkehrsmittel zuwenden werde. Wer hierauf vertraut und wer außerdem in der Wirtschaft, also auch im Verkehr, nichts von „Planwirtschaft" oder staatlicher Bevormundung wissen will, sondern vom „freien Spiel der Kräfte" den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erwartet, der wird dafür eintreten, daß man die Auswahl jedem Einzelnen (Verfrachter und Reisenden) überlassen solle, denn dieser werde schon im eigenen Interesse die richtige Wahl treffen, und wenn er hierbei Fehler begehe, so sei das nur sein eigener Schaden, nicht aber ein Schaden für die Allgemeinheit. Tatsächlich wird auch sehr viel dem einzelnen überlassen (z. B. ob Eisenbahn oder Schiff, ob Frachtgut oder Eilgut, ob Straßenbahn oder Droschke usw.); eine unbeschränkte Freiheit ist aber auch hier, wie so oft, von Übel; denn der Verkehr ist allgemein so wichtig, daß die Allgemeinheit (der Staat) ordnend und regelnd eingreifen muß. Zunächst summieren sich nämlich etwaige Fehler der „einzelnen" infolge der ungeheuer großen Menge der Transportvorgänge derart, daß die vielen kleinen privatwirtschaftlichen Nachteile zu einem großen volkswirtschaftlichen Verlust führen. Sodann erfordern die Verkehrsanstalten derart große Kapitalien, daß es der Allgemeinheit nicht gleichgültig sein kann, ob diese mehr oder weniger gut arbeiten. Ferner sind im Verkehr so viele Menschen tätig, daß die Allgemeinheit an deren gesicherter Existenz Interesse nehmen muß. Außerdem greift der Verkehr vielfach in die Rechte der anderen ein, und leider ist er in vielen Fällen mit Gefahren verbunden; der Staat muß also Stellung nehmen, damit die Eingriffe und Gefahren auf das geringstmögliche Maß herabgesetzt werden. Schließlich ist der Verkehr aber von so allgemeiner Bedeutung, für die Wirtschaft, die Kultur, die Volksgesundheit und die Landesverteidigung, daß der Staat darum besorgt sein muß, daß jedes Verkehrsmittel so gut wie möglich arbeitet, und daß durch planmäßiges Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsmittel der für die Gesamtheit höchste Nutzen erzielt wird. Zu diesem Zwecke muß der gesunde Wettbewerb aufrechterhalten, es muß aber ungesunder Wettbewerb vermieden werden, und es müssen die für die Förderung des Verkehrs überhaupt verfügbaren Mittel (worunter nicht etwa nur Geld zu verstehen ist) auf die verschiedenen Verkehrsmittel planmäßig derart verteilt werden, daß keines vor den anderen ungebührlich bevorzugt wird.

Am sichersten wird das Ziel des höchsten volkswirtschaftlichen Nutzens erreicht, wenn sich die Verkehrspolitik klar dazu bekennt, daß jedes Verkehrsmittel seine Eigenwirtschaftlichkeit erringen und dauernd behaupten muß, daß es also seine Selbstkosten (Ausgaben) aus seinen Einnahmen decken muß. Mit anderen Worten: Die Allgemeinheit darf nicht einem einzelnen Verkehrsmittel dauernd Geschenke zuwenden, indem es ihm einen Teil seiner Selbstkosten abnimmt, diesen also auf die Allgemeinheit der Steuerzahler übernimmt. Die Allgemeinheit darf aber auch nicht ein einzelnes Verkehrsmittel mit Sonderausgaben belasten, die mit der Durchführung seiner Verkehrsaufgaben nichts zu tun haben.

Dieser volkswirtschaftlich so selbstverständliche Grundsatz wird leider in Deutschland gegenwärtig nicht genügend beachtet. Einerseits haben nämlich die Benutzer der Straßen (Fuhrwerke und Kraftwagen) für die Verzinsung der in den Straßen angelegten Kapitalien und für die Unterhaltung und Erneuerung der Straßen nichts, bzw. zu wenig zu bezahlen; desgleichen werden in der Schiffahrt Verzinsung und Unterhaltung der Wasserstraßen und Häfen größtenteils auf die allgemeinen Ausgaben des Staates und der Städte übernommen; dagegen muß die Reichsbahn nicht nur die vollen Kosten für Verzinsung, Tilgung, Unterhaltung und Erneuerung aufbringen, sondern es sind ihr außerdem noch politische Lasten (in Gestalt von gewissen Pensionen, von rückständiger Erneuerung usw.) aufgebürdet; außerdem wird von der Reichsbahn erwartet —, und zwar mit Recht! —, daß sie den abgelegenen und den wirtschaftlich schwachen Gebieten Wohltaten zuwendet, obwohl hierbei eine Deckung der Selbstkosten oft nicht erzielt werden kann. In diese — auf die Dauer der Gesamtwirtschaft schädlichen — Verhältnisse darf man aber nicht plötzlich mit rauher Hand eingreifen; man darf also z. B. die sog. „Kraftwagensteuer", die übrigens keine „Steuer", sondern eine Abgabe für die Benutzung der von der Allgemeinheit geschaffenen und unterhaltenen Wege ist, nicht plötzlich so hoch ansetzen, daß die Allgemeinheit sofort ihre gesamten Aufwendungen vergütet erhält, sondern man muß der so schwer gegen den ausländischen Wettbewerb

ringenden deutschen Kraftwagen-Industrie eine gewisse „Schonzeit“ gönnen. Desgleichen darf man nicht der Binnenschiffahrt plötzlich die Verzinsung und die Unterhaltung der Binnenwasserstraßen auferlegen, denn es würde dann ein beträchtlicher Teil dieses wichtigen Gewerbes zum Erliegen kommen. Ferner sind Zuschüsse der öffentlichen Hand zulässig und sogar geboten, wenn es sich um die Entwicklung junger Verkehrsmittel und um die Verkehrsbedienung wirtschaftlich schwacher Gebiete handelt. Zur Zeit muß der Staat namentlich den Luftverkehr durch „Subventionen“ unterstützen, weil er noch so jung ist, daß mit einer Eigenwirtschaftlichkeit wohl kaum vor 10 bis 15 Jahren gerechnet werden kann. Ferner müssen abgelegene Landesteile und die Grenzgebiete besonders gut bedient werden, auch wenn dabei die Selbstkosten nicht voll gedeckt werden können; besonders wichtig ist in dieser Beziehung ferner der Ausflug- ur Sportverkehr und der Vorort- (Wohn-) Verkeh weil er für die Gesundheit und Wieder-Ertüchtigung d Volkes von so hoher Bedeutung ist. Leider wird gera der Reichsbahn die Erfüllung dieser vaterländischen u sozialen Pflichten dadurch erschwert, daß die deutsc Verkehrspolitik noch nicht zu einer gleichmäßig gerechte Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel gebrac werden konnte. Die Eisenbahn ist nämlich, abgesehen vo den schon erwähnten Mehrbelastungen vergleichswei auch noch dadurch benachteiligt, daß sie einer besonde strengen Haftpflicht unterliegt und daß sie der Be förderungs- und Betriebspflicht unterworfe ist, während die anderen Verkehrsmittel sich die lohne den Transporte aussuchen können und bei ungünstige Verhältnissen (bei ungünstiger Witterung oder beim Nac lassen des Verkehrs) den Betrieb einstellen dürfen.

Wie ich mir einen Abreißkalender für Unfallverhütung denke.

Von Dr. **Hans A. Martens**, Berlin.

In Deutschland ist das Verständnis für die Unfallverhütung bisher noch nicht so in die große Masse des Volkes eingedrungen, wie es erforderlich ist, um die Mitarbeit aller auf diesem wichtigen Gebiet zu gewährleisten. Zwar ist die Werbung zur Mitarbeit lebhaft in mancherlei Form: Wiederholt haben die Rundfunksender Vorträge über Unfallverhütung, in denen sie als eine Volksaufgabe bezeichnet wurde, verbreitet. Und die Unfallverhütungsbild G. m. b. H. beim Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften gibt zum dritten Male einen Unfallverhütungskalender heraus in der Hoffnung, durch ihn Segen zu stiften. Schon im Geleitwort zu dem Kalender für 1928 wird angegeben, daß jeder achte gewerbliche Arbeiter den Kalender von 1927 erhalten habe. Ein ähnliches Buch, nur mit dem engeren Leserkreis der Landwirtschaft ist vom Verband der landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften in Kassel unter dem Titel „Landwirtschaftliche Unfallverhütung“ herausgegeben worden, und ein drittes Heftchen mit dem Titel „Augen auf! Das Büchlein zur Unfallverhütung für Jung und Alt“, herausgegeben vom Verband Deutscher Berufsgenossenschaften in Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Schul-Verkehrswacht soll besonders die Gefahren des Verkehrs alten und jungen Menschen klarmachen und dabei zeigen, wie sich der Mensch unfallfrei in der Familie, auf der Straße und auf der Eisenbahn bewegen soll. In Berlin hat vor einiger Zeit eine Unfallverhütungswoche in Verbindung mit der Polizei stattgefunden, die besonders den Berliner Einwohnern helfen wollte, in dem Großstadtverkehr, der von Monat zu Monat mehr Opfer fordert, Unfälle zu vermeiden.

Von dem amerikanischen „Nationalen Sicherheits-Rat“ wird ein Wandkalender in gewaltiger Zahl verbreitet, in dem alle Gebiete der Unfallverhütung auf 12 Kalenderblättern behandelt werden. Man hat auch dieses Werbeverfahren in Deutschland aufgegriffen; und die Unfallverhütungsbild-Gesellschaft beim Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften hat einen Abreißkalender mit 12 Blättern herausgegeben. Der leitende Gedanke, einen Abreißkalender in die Dienste der Unfallverhütung zu stellen, ist der, daß dieser Kalender, der an der Wand aufgehangen wird, alltäglich zu seinem Besitzer spricht und ihn durch das einen Monat lang dargebotene Bild a die Berufsgefahren erinnern soll. Dieser Leitgedanke is sicher nicht unrichtig, denn die Werbung durch Büche läßt in ihrer Wirkung im Laufe der Zeit ganz erheblic nach. Bücher wirken nur während des Lesens, so star ihr Inhalt es vermag. Die Wirkung wird um so schwäche je weiter die Zeit zurückliegt, in der die Bücher gelese wurden, und schließlich werden sie ganz vergessen. De wegen ist ein Mahner nötig, der alltäglich warnt un gleichzeitig beratend hilft. An dem in Deutschland ge schaffenen obgenannten Unfallverhütungs-Abreißkalen der habe ich zu bemängeln, daß er zum Aushang in einen Büro noch allenfalls erträglich ist, jedoch zum Schmuck eines Wohnzimmers oder einer Studierstube schon wegen seiner Größe (210 × 420 mm in Hochform) nicht rech geeignet ist. Ob man die Bilder und die Art ihrer Dar stellung für geschmackvoll genug hält, um sie ein Jah lang, d. h. jedes Monatsbild einen Monat lang, auf sic wirken zu lassen, ist reine Geschmackssache. Mir habe die Bilder nicht gefallen. Aber vielleicht haben ander mehr Vergnügen an der modernen Art des Künstlers, de die Bilder geschaffen hat.

Es lag daher nahe, über einen Abreißkalender nachzu denken und Forderungen aufzustellen für einen Abreiß kalender, der sowohl sachlich als auch künst lerisch als Wandschmuck für eine Wohnung jeder Beurteilung standzuhalten vermag Die nachfolgenden Vorschläge machen keinen Anspruch darauf, die Aufgabe völlig zu lösen. Sie mögen nur al ein Beitrag zur Lösung für eine Aufgabe betrachte werden, die zweifellos wichtig genug ist. Denn ein Abreiß kalender kann wohl als vollgültiges Werbemittel in de Bewegung zur Unfallverhütung angesehen werden.

Wenn der Kalender in weiteste Volksmassen eindringen soll, so muß er alle Äußerlichkeiten eines erstklassigen verkaufsfähigen Gegenstandes haben. Dazu gehört für einen Abreißkalender in erster Reihe ein eindrucksvolles Titelblatt und ein eindrucksvoller, schlagwortartiger Name des Kalenders, der sich sofort, wenn er auf dem Markt angeboten wird, in das Gedächtnis des Lesers oder Beschauers von Schaufensterauslagen einprägt. Reklamefachleute mögen sich an dieser Aufgabe versuchen.

Ferner ist wesentlich für den Erfolg der Massenverbreitung sein Preis. Er darf nicht, wie die zahlreichen Abreißkalender, die in jedem letzten Vierteljahr in dem Buchladen auftauchen, 3,— bis 4,— RM kosten, sein Preis darf höchstens 1,— RM betragen. Da für diesen billigen Preis natürlich ein Abreißkalender, wie er weiter nachstehend beschrieben wird, nicht herzustellen sein wird, so müssen die Herstellungskosten zum größten Teil oder gänzlich durch Geschäftsreklame, die auf der Rückseite des Kalenders anzubringen sein wird, gedeckt werden. Als Reklamegebiete kommen vorzugsweise in Frage alle Gebrauchsgegenstände der Häuslichkeit, wie elektrische Apparate aller Art, Lampen, Radioapparate, Wirtschaftsgegenstände wie Leitern, Schränke, Geschirr usw.; daneben steht es natürlich in dem Belieben jeder Firma, ihre Reklame dem Kalender anzuvertrauen. Daß die Reklame auf der Rückseite auch gelesen wird, dafür sorgt der sachliche Text, den jedes Kalenderblatt auf der Rückseite tragen wird, und der den Besitzer des Kalenders veranlassen wird, auch die Rückseite alltäglich anzusehen.

Für die Verbreitung des Kalenders kommen nicht nur Deutschland, sondern auch die deutschsprechenden Länder Österreich und die Schweiz in Frage, die der deutschen Unfallverhütung, soweit mir bekannt ist, besonderes Interesse entgegenbringen. Der Kalender würde alle Volksschichten zu umfassen haben und muß daher so textlich und bildlich ausgestattet werden, daß er sowohl im Palast wie in der bescheidenen Hütte seine Aufgabe zu erfüllen vermag.

Um den sachlichen Inhalt des Abreißkalenders so gut wie nur möglich zu gestalten, bedarf es der Mitwirkung aller an der Unfallverhütung interessierten öffentlichen Körperschaften, Behörden und Unternehmungen. Als solche kommen in Frage das Reichsministerium des Innern (Polizeiwesen), das Ministerium für Wissenschaft und Volksbildung, das Reichsversicherungsamt, die Versicherungsgesellschaften, die großen Industrieverbände, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die Deutsche Reichspost, der Reichsverband Deutscher Hausfrauenvereine und andere mehr. Die Mitwirkung dieser beispielsweise genannten Körperschaften ist aber nicht nur bei der Herstellung des Kalenders vonnöten, sondern sie kann auch nicht entbehrt werden, um den Kalender an jeden einzelnen im deutschen Volke heranzubringen: Die Behörden werden für seinen Vertrieb kräftig zu werben haben bei dem ihnen unterstellten Personal. Die großen Industrieverbände werden einzeln die in ihnen zusammengeschlossenen Unternehmungen für den Kalender zu gewinnen haben; und die Schulen werden besonders durch die Kinder auf die Eltern zwecks Beschaffung des Kalenders einzuwirken haben. Auch geldliche Unterstützungen bei der Herstellung des Kalenders oder bei der Beschaffung für nicht zahlkräftige Abnehmer werden die genannten Körperschaften zu leisten haben.

Der Kalender ist in Hochform (160 × 245 mm) auszuführen, damit er eine nicht zu große Wandfläche einnimmt und in der Häuslichkeit keine Schwierigkeiten für das Aufhängen bereitet. Er wird in drei Felder (siehe Bild) eingeteilt, die voneinander durch durchlöcherte Trennlinien getrennt sind. Das oberste Feld ist das sogenannte „Kalenderfeld", das Mittelfeld ist das „Werbefeld für Unfallverhütung" und das unterste Feld ist das „Feld für Vermerke", die der Besitzer des Kalenders selbst einzutragen den Wunsch hat (Fristenkalender). Das Kalenderfeld (85 mm hoch) soll enthalten groß sichtbar die Datumszahl, den Monat und den Wochentag, so wie Angabe über Sonnen- und Mond-Auf- und -Untergang, ferner die Zahl der im Jahre bereits vergangenen und noch kommenden Tage. Auch die Angabe der Kalenderwoche wäre nicht unerwünscht. Die großen Festtage wären ebenfalls zu bezeichnen.

Bei der Herstellung des Abreißkalenders für Unfallverhütung darf nicht der Fehler gemacht werden, den viele Kunst-, Sport-, Geschichts-, Jagd- und ähnliche Kalender leider haben, daß nämlich ein Blatt mehrere Datumstage trägt: Man ist ängstlich bemüht, die Anzahl der Blätter und damit den textlichen und bildlichen Inhalt zu verringern mit dem Zweck, den Verkaufspreis in erträglichen Grenzen zu halten. Daß trotzdem der Verkaufspreis immer noch zu hoch ist bei derartigen Kalendern, wurde weiter oben schon berührt. Dieser Fehler muß unter allen Umständen vermieden werden, weil man nämlich die Übersicht über das Tagesdatum völlig verliert und der Zweck des Abreißkalenders dadurch völlig vernichtet wird: Angabe des Datums für jeden Tag, wenn man ein Blatt nach dem andern abreißt. Ich selbst benutze Wandkalender mit dem beregten Fehler niemals, und ich habe auch an vielen Stellen gesehen, daß Kalender mit diesem Fehler beiseite gestellt und durch einfachere, die diese Fehler nicht hatten, ersetzt waren.

Das Werbefeld (110 mm hoch), also das mittelste Feld ist bestimmt zur Aufnahme des Unfallverhütungsbildes. An Stelle des Bildes sollen auch Mahnworte zur Unfallverhütung oder zur Gesundheitserziehung erscheinen.

Das untere Feld (50 mm hoch) enthält nur die Überschrift „Vermerke“ und in einer Ecke ein Symbol für die Unfallverhütung, und dient sonst ganz dem persönlichen Gebrauch des Kalenderbesitzers als Fristenkalender. Das Symbol auf jedem Vermerkblatt soll dem Besitzer des Kalenders den Begriff „Unfallverhütung“ tagtäglich einhämmern.

Da der Kalender der Unfallverhütung in der Häuslichkeit, auf der Straße, beim Sport, auf der Reise und im Berufe dienen soll, so werden Bilder und Mahnworte aus jedem genannten Gebiet zu bringen sein. Motive zu den Bildern liegen zahlreich vor. Sie werden aus den Unfällen des Tages entnommen. An Stoff ist also kein Mangel. Es ist auch kein Fehler, daß Unfallverhütung aus verschiedenen Berufen auf dem Kalender erscheint; denn man muß bedenken, daß die heranwachsende Jugend auch aus dem Kalender lernen soll und schon frühzeitig mit Gefahren eines Berufes vertraut wird, der später einmal erwählt wird. Zur Abwechslung können Zeitungsberichte über Unfälle wörtlich oder zurechtgemacht so gedruckt werden, daß der Leser erkennt, daß es Zeitungsausschnitte sind.

Die Bilder müssen in Buntdruck hergestellt werden, etwa zwei- bis vierfarbig. Auch die Mahnworte lassen sich farbig zur Erhöhung der Wirkung ausführen. Größte Sorgfalt ist auf die Herstellung der Bilder zu verwenden. Jedes Bild sollte ein kleines Kunstwerk der Darstellung und des Farbendrucks sein. Hierauf verwenden die Amerikaner größte Sorgfalt und große Mittel. Deshalb wirken auch die Bilder des amerikanischen Kalenders so außerordentlich befriedigend auf den Beschauer. Das wichtige Werbemittel der Wiederholung ist auch bei den Bildern und Mahnworten des Abreißkalenders anzuwenden, d. h. ein Bild oder ein Mahnwort erscheint wiederholt im Laufe des Jahres. Man vermeidet dadurch den Fehler der oben gedachten Kunst-, ... usw. Kalender, die durch ihre Fülle an Text und Bildern viel zu viel bieten. Es ist fast ganz ausgeschlossen, daß der überreiche Inhalt jedes Kalenderblattes wirklich in den geistigen Besitz übergeht. Diese Beschränkung der Bilder und Mahnworte auf wenige hat auch den Vorzug der Verbilligung der Herstellung für sich. Die Anzahl der Bilder wird für die erste Ausgabe des Kalenders versuchsweise mit 30 zu bemessen sein. Soweit die Darstellung im Werbefeld zum Verständnis oder zur Vertiefung der Werbewirkung der Bilder einer Erläuterung bedarf, ist sie auf der Rückseite des gleichen Kalenderblattes oder auch eines späteren, um zum Nachdenken anzuregen, anzubringen. Der Kalenderbesitzer wird dann angeregt, zunächst selbst über das Bild nachzudenken, kann dann aber sich selbst nachprüfen an Hand der Beschreibung. Das ist außerordentlich wichtig, denn die Unfallverhütung beruht zum nicht geringen Teil auf Denkarbeit, was noch viel zu wenig beachtet wird. Beim Lesen der Rückseite des Kalenderblattes wirken dann selbsttätig die dort angebrachten Firmenreklamen.

Als erstes Blatt unter dem Titelblatt des Kalenders würde eine kurze Gebrauchsanweisung für den Kalender aufzudrucken sein, die über den Zweck und Gebrauch unterrichtet. Der gleiche Text würde auch für ein Reklameblatt, das an Interessenten des Kalenders und zur geschäftlichen Werbung zu verwenden ist, zu gebrauchen sein.

Um dem Kalenderbesitzer den bleibenden Wert der Bilder und Worte in Feld 2 klar zu machen, ist die Beigabe einer kleinen Mappe zur Aufbewahrung der Bilder und Mahnworte zweckmäßig. Erfahrungsgemäß werden die Kalenderblätter, wenn eine derartige Aufbewahrungsmappe fehlt, nicht sorgfältig gesammelt, sondern verlieren sich recht bald. Unter Umständen kann für das Vorhandensein aller Bilder und Mahnworte in einer Ausfertigung am Jahresschluß eine kleine Prämie ausgesetzt werden, die etwa im Preisnachlaß für den Bezug des folgenden Kalenders bestehen könnte.

Für den Entwurf der Bilder sind nur allerbeste Künstler, die gut zu bezahlen sind, in Aussicht zu nehmen. Es empfiehlt sich mehrere Künstler heranzuziehen, damit Einförmigkeit in der Art der Darstellung vermieden wird. Falls auch die Gesundheitslehre mitbearbeitet werden soll, wäre ärztliche Mitarbeit vorzusehen.

An einigen Stellen des Jahres kann auf einem Blatte zur Mitarbeit an der nächsten Auflage des Kalenders eingeladen werden. Es dreht sich darum, das Interesse zu wecken, selbsterlebte Unfälle oder selbsterlesene Unfallbeschreibungen der Kalenderschriftleitung mitzuteilen oder auch Vorschläge zu machen zu neuen Bildern oder Mahnworten. Für bemerkenswerte Skizzen zu Bildern oder Mahnworten könnte man auch je nach dem Wert der Vorschläge kleine Entschädigungen auszahlen; denn Geld bleibt nun einmal der große Anreger.

Wo werden die Männer sich finden, und welcher Verlag wird es sein, der einen deutschen Abreißkalender für Unfallverhütung mit geschickter Hand entwirft, fertigbringt und in ungezählten Mengen zu verkaufen versteht?

— **Die Wintersaison in der Schweiz 1928/1929.** Sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen, zusammengestellt von der Schweizerischen Verkehrszentrale. Herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne.

Die alljährlich erscheinende Broschüre, die Auskunft über die sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen in dem kommenden Winter enthält, ist neu erschienen und durch die Schweizerischen Verkehrszentralen Zürich und Lausanne zu beziehen.

Ehrung des Staatsministers von Breitenbach.

Am 1. Dezember d. J. jährte sich zum fünfzigsten Male der Tag, an dem der Preußische Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten von Breitenbach in die Preußische Staatsbahnverwaltung eintrat. Aus diesem Anlaß erhielt Exzellenz von Breitenbach von dem Reichsverkehrsminister von Guérard ein Schreiben, in dem ihm namens der Reichsregierung die aufrichtigsten Glückwünsche übermittelt werden. In dem Schreiben wird weiter ausgeführt, „daß die dem Herrn Minister unterstellten Verwaltungen dank seiner weitblickenden und tatkräftigen Leitung für die glänzende Entwicklung der deutschen Wirtschaft vor dem Kriege und für die Landesverteidigung in schweren Kriegsjahren Gewaltiges geleistet haben.“ Ebenso richtete der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dorpmüller ein Schreiben an Minister von Breitenbach, in dem ihm zu diesem Tage im Namen der Deutschen Reichsbahn und zugleich persönlich die wärmsten Glückwünsche dargebracht werden. Es wird weiter das Gefühl der Dankbarkeit ausgedrückt „für alles das, was der Herr Minister in den vier Jahrzehnten seiner amtlichen Wirksamkeit an bleibenden Werten geschaffen hat. Es werde unvergessen bleiben, wie er mit zielbewußter Tatkraft die Preußischen Staatsbahnen zu einem segenbringenden Werkzeug des Wirtschaftslebens gemacht und dies Werkzeug unablässig geschärft und ausgestaltet habe, so das es den höchsten Aufgaben gewachsen war.“

Ferner wurde Exzellenz von Breitenbach eine besondere Ehrung von der Reichsbahn-Gesellschaft dadurch zuteil, daß ihm eine in der Staatlichen Preußischen Porzellanmanufaktur in Berlin angefertigte Vase überreicht wurde. Die Überreichung fand in der Wohnung des Ministers in Bückeburg am 8. Dezember d. J. durch den Generaldirektor Dr. Dorpmüller statt, der sich dankenswerterweise die Pflege der Tradition ganz besonders angelegen sein läßt. In seiner Begleitung befanden sich der Staatssekretär Vogt und Ministerialdirektor Anger. Die Vase, eine sogenannte Weimarer Vase, deren Original sich im Schloß Sanssouci befindet, ist mit den Bildern der Verwaltungsgebäude der ehemaligen Kgl. Preußischen Eisenbahn- jetzigen Reichsbahndirektion Hannover und des ehemaligen Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Wilhelmstraße, geschmückt. Es sind dies die Stätten, in denen der Minister seine vierzigjährige Dienstzeit in der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung begann und beschloß. Seine Einberufung erfolgte durch Minister von Maybach, sein Eintritt bei der Direktion Hannover am 1. Dezember 1878. Hier und bei der Eisenbahnkommission Kassel, wo er sich von Mai bis Ende 1879 aufhielt, erhielt v. Breitenbach seine praktische Ausbildung. Nach Ernennung zum Regierungsassessor wurde er an die Kgl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahnen nach Breslau versetzt. — Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm von Breitenbach im Frühjahr 1906. Seiner Tätigkeit und seiner hohen Verdienste als Minister ist in dieser Zeitung verschiedentlich gedacht, so daß wir bei dieser Gelegenheit nicht näher auf diese einzugehen brauchen. Gleich nach Ausbruch der Revolution erbat Minister von Breitenbach unter Berufung auf das von Kaiser Wilhelm II. bereits vorher genehmigte Abschiedsgesuch seinen sofortigen Abschied. Er erhielt denselben von den damaligen Machthabern am 11. November 1918, genau 12½ Jahre nach Übernahme des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Am 1. Dezember 1918, also an dem Tage, an dem er vor vierzig Jahren in den Preußischen Staatseisenbahndienst eingetreten war, verließ der Minister mit seiner Familie Berlin. Nach einem Aufenthalt während des Winters 1918/1919 in Bad Wildungen nahm Minister von Breitenbach seinen Wohnsitz in Bückeburg.

Auch an dieser Stelle seien nachdrücklich dem Herrn Minister zu seinem Ehrentage, dem 1. Dezember, die wärmsten und aufrichtigsten Glückwünsche ausgesprochen, denen, wie wir gewiß sind, die zahlreichen Verehrer des Herrn Ministers sich gern anschließen werden. W.

Fern-Ost-Flugverkehr (Flugpostlinien).

Von Hauptmann a. D. **Oefele**, München.

Der internationale Großverkehr über Kontinente und Ozeane hinweg gehört zu den wichtigsten Verkehrsaufgaben der Luftfahrt. Seitdem die Entwicklung des Flugwesens in neuerer Zeit so fortgeschritten ist, daß es dem Verkehr im weiten Umfange dienstbar gemacht werden kann, sind sich alle maßgebenden Stellen des Luftverkehrs darüber einig, daß das Flugzeug dazu berufen ist, in absehbarer Zukunft im interkontinentalen Luftverkehr eine bedeutende Rolle zu spielen.

Deshalb läßt auch ein Vergleich der Streckennetze des deutschen Luftverkehrs aus den verflossenen Jahren eine fortschreitende Bewegung und Ausbau der nach dem Ausland führenden Langstrecken gegenüber kurzen Verbindungen erkennen. Und jetzt geht man auch mit festem Willen daran, den Flugverkehr über die Ozeane und Kontinente hinweg der Verwirklichung näher zu bringen.

Dabei spielt der transkontinentale Luftweg nach dem Fernen Osten eine besonders wichtige Rolle. Bei der großen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Fernschnellverbindung ist diesem Projekt schon seit geraumer Zeit weitgehende Beachtung und Förderung zuteil geworden. Aber die Einrichtung eines regelmäßigen Luftdienstes ist bisher aus technischen und politischen Gründen noch nicht möglich gewesen.

Die luftpolitischen Verhältnisse sind bei den transkontinentalen Strecken bekanntlich nicht so einfach gelagert. Da sie über verschiedene Länder führen, können sich aus Hoheitsgründen Barrieren für den Luftverkehr ergeben, die nur durch das Zusammenarbeiten der betreffenden Länder zu beseitigen sind. Die technische Möglichkeit der Einrichtung eines Flugverkehrs auf dieser Fernlinie mußte erst erkundet werden.

Die Deutsche Luft Hansa steht seit dem im Jahre 1926 unter der Leitung von Dr. Robert Knauß mit zwei Großflugzeugen ausgeführten Ostasienflug über Rußland, Sibirien nach Peking in fortschreitenden Verhandlungen mit russischen Luftfahrtskreisen über die Einrichtung eines Luftdienstes nach dem Fernen Osten. Diese Bestrebungen gelten der Verwirklichung der geplanten sogenannten „Transeurasia-Linie“ über Moskau—Irkutsk nach Schanghai, also der großen transkontinentalen Fernostlinie Hamburg—Schanghai über Sibirien. An der Erschließung dieser Strecke beteiligt sich die Luft Hansa in engster Zusammenarbeit mit der Deutsch-russischen Luftverkehrsgesellschaft (Deruluft) und der russischen Luftverkehrsgesellschaft Dobroljet.

Die Deruluft befliegt bekanntlich bereits seit dem Jahre 1922 in Betriebsgemeinschaft mit der Luft Hansa die Strecke Berlin—Moskau. Die Dobroljet hat nun seit dem 1. August dieses Jahres auf einer weiteren Etappe der geplanten Transeurasia-Linie, nämlich von Moskau bis Nowosibirsk, einen zweimal wöchentlichen Flugpost-

Als Flugzeug wurde kein Passagierflugzeug, sonder ein modernes leistungsfähiges Postflug zeug eingesetzt, und zwar das Hansa-Flugzeug D 147 „Ural", ein Junkers-Flugzeug W 33 mit L-5-Motor, als der durch die Ozeanflüge bekannte Typ. Die Maschin erhielt durch Zusatztanks einen Aktionsradius von etw

dienst in beiden Richtungen eingerichtet. Und die Luft Hansa hat in letzter Zeit auf Einladung der Inspektion der Zivil-Luftflotte der Sowjet-Union und in Gemeinschaft mit der Dobroljet zwei erfolgreiche Verkehrs-Erkundungsflüge bis Irkutsk am Baikalsee durchgeführt, die ein äußerst günstiges Resultat für die baldige, aussichtsreiche Durchführung des Fernost-Flugverkehrs ergeben haben.

Die Vorbereitungen zu diesen beiden Fernost-Verkehrserkundungsflügen Berlin—Irkutsk in Sibirien waren von der Moskauer Vertretung der Luft Hansa mit der Inspektion der russischen Zivil-Luftflotte, der Deruluft und Dobroljet vereinbart worden. Die deutschen Wünsche fanden in Moskau weitgehendes Entgegenkommen.

1500 km. In Anbetracht der Tatsache, daß diese Sibirienflüge keine Rekordflüge, sondern auf Zuverlässigkeit eingestellte Verkehrsflüge sein sollten, hielt sich die mitgenommene Gesamt-Nutzlast innerhalb der amtlich festgesetzten Gewichtsgrenzen. Hierdurch unterscheiden sich somit die Sibirien-Verkehrsflüge der Luft Hansa grundsätzlich von den bewußt durch Überbelastung ein großes Risiko in Kauf nehmenden Rekord- und Langstreckenflüge. Die Besatzung bestand bei beiden Flügen aus dem Leiter der deutschen Erkundungsflüge v. Schröder von der Zentralverwaltung der Luft Hansa, dem Flugzeugführer Albrecht und dem Bordwart Eichentopf.

Die beiden Luft Hansa-Sibirienflüge, von denen der erste in kaum einer Woche von Berlin nach Irkutsk und

zurück ausgeführt wurde, haben bewiesen, daß keinerlei technische Gründe gegen die Einrichtung einer Schnellverkehrsverbindung auf der geplanten Transeurasia-Linie mehr bestehen. Wenn auch der östliche Teil der Strecke, die Taiga, insbesondere zwischen Krasnojarsk und Irkutsk, welcher stundenlanges Fliegen über dichten Urwäldern erfordert, nicht ganz einfach ist, so dürften doch die hier vorliegenden Schwierigkeiten nicht weniger größer sein, als sie bereits auf der häufig von Nebeln heimgesuchten Deruluft-Teilstrecke Smolensk—Dünaburg auftreten. Der Ural ist eine Wetterscheide, die jedoch in der Gegend von Swerdlowsk nur 300 m hoch ist und daher kein ernsthaftes Hindernis für einen regelmäßigen Luftverkehr bedeutet. Ausgesprochen einfach ist das Durchfliegen der großen vom Ural ostwärts bis nahezu Krasnojarsk reichenden westsibirischen Tiefebene.

Während für die Rückreise des zweiten Erkundungsfluges im Interesse gründlicher Erkundungen und Besprechungen längere Aufenthalte an einzelnen Orten von vornherein vorgesehen waren, sind die drei ersten Reisen zwischen Berlin und Irkutsk mit beachtlicher Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit jedesmal in etwa 35 Flugstunden durchgeführt worden. Dabei hat die ganze rd. 6500 km lange Strecke nur knapp 3½ Tage in Anspruch genommen. Auf Grund dieser Ergebnisse dürfte die Gesamtflugzeit für die ganze rund 10 000 km lange Strecke von Berlin bis Schanghai im Rahmen eines regelmäßigen Luftverkehrs zukünftig nur 5 Tage betragen.

Diese Flugzeiten werden sich jedoch noch ganz wesentlich verkürzen lassen, sobald die Linie die für Nachtflüge erforderlichen Einrichtungen in den Flughäfen und längs der Strecke erhalten hat und der planmäßige Nachtflugbetrieb sowie Maschinenwechsel eingerichtet sein wird. Daß gerade in Ostrußland und Sibirien die Verhältnisse für einen Nachtflugbetrieb besonders günstig sind, haben einzelne Nachtflüge gezeigt, die das Flugzeug „Ural“ im Verlauf der Sibirienflüge durchgeführt hat. Die Nachtbefeuerung läßt sich in dieser lichterlosen Gegend mit erheblich geringeren Kosten als in Mitteleuropa organisieren. Auf den sibirischen Flugplätzen ist die Einrichtung von Nachtbefeuerungsanlagen durch die Dobroljet gegenwärtig schon im Gange.

Nach dem jetzigen Stande der Technik dürfte daher der Flug Berlin—Irkutsk in zweitägigem Tag- und Nachtbetrieb mit Maschinenwechsel durchzuführen sein. Das heißt, daß die ganze Transeurasia-Linie bis Schanghai bei großzügigem Einsatz aller bereits vorhandenen technischen Hilfsmittel des modernen Tag- und Nachtflugbetriebes in verhältnismäßig kurzer Zeit so entwickelt werden kann, daß sie in 2½ Tagen zu bewältigen ist. Die Seereise mit dem Schnelldampfer durch den Suezkanal dauert heute noch fünf Wochen, und der Sibirien-Expreß auf der großen sibirischen Bahn braucht 17 Tage.

Auch die Tagesleistungen waren bei beiden Erkundungsflügen sehr beachtliche. So wurde bei den beiden Hinflügen die Strecke Berlin—Kasan, d. s. 2345 km, an einem Tage mit nur einer Zwischenlandung in Moskau durchflogen; dies entspricht etwa der Entfernung Berlin—Gibraltar. Die tägliche Durchschnittsleistung betrug bei den ersten drei Flügen zwischen Berlin und Irkutsk 11 Stunden bei einem Tages-Kilometer-Durchschnitt von 1760 km, was etwa der Entfernung Berlin—Tunis entspricht.

Flugzeug und Motor haben sich während der beiden Flüge ausgezeichnet bewährt, obgleich sie niemals in einer Halle untergestellt wurden.

Als weiteres wichtiges Ergebnis dieser beiden Erkundungsflüge nach Sibirien ist hervorzuheben, daß die deutschen Flieger auf allen russischen Flughäfen eine überaus herzliche Aufnahme und bei der Durchführung der Flüge besonders entgegenkommende, kameradschaftliche Unterstützung durch die Deruluft und die Dobroljet gefunden haben. Auch das Interesse der gesamten Bevölkerung war außerordentlich stark und ist in der uneingeschränkten Bewunderung über die hervorragenden Leistungen der deutschen Verkehrsfliegerei zum Ausdruck gekommen. In dem täglichen engen Zusammenarbeiten mit den russischen Luftfahrtskreisen ist der Eindruck gewonnen worden, daß eine deutsch-russische Luftfahrt-Zusammenarbeit, wie sie bereits seit Jahren mit der Deruluft besteht, auf der Linie nach dem Fernen Osten möglich ist und von Deutschen und Russen angestrebt wird.

Die Ergebnisse der beiden erfolgreichen Sibirien-Erkundungsflüge werden nun verkehrswirtschaftlich wohl dahin ausgewertet werden, daß die große Transeurasia-Linie zunächst erst einmal als **Postlinie** ausgebaut wird und die Beförderung von Fluggästen einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleibt. Man wird hier bei der Einrichtung des Luftpostdienstes am zweckmäßigsten dem Vorbild der Amerikaner folgen, indem man zunächst verhältnismäßig kleine, aber schnelle und leistungsfähige moderne Postflugzeuge, wie das Junkers-Flugzeug vom „Bremen“-Typ, einsetzt und erst mit zunehmender Verkehrsfrequenz die Größen der Maschinen langsam steigert. Mit unseren heutigen modernen Postflugzeugen kann bei ununterbrochenem Tag- und Nachtflugbetrieb und Maschinenwechsel die Post von Hamburg nach Schanghai über Sibirien in 60 Stunden befördert werden.

Nach den Erfahrungen der diesjährigen Flüge darf bei diesem Fernost-Postbetrieb mit einer recht guten Maschinenausnutzung gerechnet werden. Gerade der „Bremen“-Typ entspricht dem, was man von einem Postflugzeug für den transkontinentalen Luftpostbetrieb verlangt. Es bestehen also günstige Aussichten für einen wirtschaftlichen Betrieb. Infolge des großen Aktionsradius der modernen Postflugzeuge und der günstigen meteorologischen Verhältnisse des kontinentalen Klimas ist zu erwarten, daß die künftigen Fernost-Postflüge auch mit der erforderlichen postalischen Regelmäßigkeit durchgeführt werden können. Nur für den Winterluftverkehr liegen noch keine praktischen Erfahrungen vor. Nach den angestellten Untersuchungen liegen jedoch die meteorologischen Verhältnisse für einen Winterbetrieb in Sibirien nicht ungünstiger als in Mitteleuropa.

Die Möglichkeit einer zweiten, nicht weniger beachtenswerten Flugverbindung nach dem Fernen Osten über Indien ist durch den eben erst beendeten erfolgreichen Ostasienflug des Frh. von Hünefeld bewiesen worden. Wenn auch dieser Flug des Barons v. Hünefeld bedauerlicherweise durch eine Notlandung kurz vor dem Ziel Tokio abgebrochen werden mußte, weil das Flugzeug dabei schwer beschädigt worden ist, so hat er doch ein volles Ergebnis für die Beurteilung und Ausbau-Möglichkeit auf dieser Luftfernverbindung gebracht, die über Sofia—Angora—Bagdad—Buschir—Karaschi—Allahabad—Kalkutta—Mandalai—Hanoi—Kanton nach Schanghai und weiter nach Tokio führt.

Auch Frh. v. Hünefeld hat für seinen Erkundungsflug ein Junkers-Postflugzeug vom Typ der „Bremen“, das Schwesterflugzeug „Europa“, benutzt. Auch hier hat sich dieses verhältnismäßig kleine, aber schnelle Ganzmetallflugzeug mit seinem leistungsfähigen Junkers-Motor und seinem großen Aktionsradius glänzend bewährt und sich als äußerst widerstandsfähig und wetterbeständig erwiesen.

Auch dieser Versuchsflug hat gezeigt, daß keine unüberwindlichen Schwierigkeiten, weder in politischer noch in technischer Hinsicht, für die Einrichtung und den Ausbau eines Fernost-Flugverkehrs über Indien bestehen. In politischer Beziehung ist als beachtenswertes Ergebnis hervorzuheben, daß auch auf dieser Fernostlinie die deutsche „Europa“-Besatzung überall eine ausgezeichnete Aufnahme bei der Bevölkerung gefunden hat und auch hier für die Einrichtung eines regelmäßigen Luftdienstes bereitwillige Zusammenarbeit der beteiligten Länder vorhanden ist. Gerade darin liegt der Wert des Erkundungsfluges; denn er zeigt, daß der Luftweg über Sibirien nicht die einzige mögliche Schnellverbindung nach dem Fernen Osten ist, daß vielmehr hierfür auch der Weg über Indien als nicht zu unterschätzende Konkurrenzlinie in Betracht gezogen werden muß.

In technischer Hinsicht ist festzustellen, daß Frh. v. Hünefeld für seinen Versuchsflug keinerlei besondere Vorbereitungen bezüglich der Bodenorganisation getroffen, sondern sich lediglich mit der in den überflogenen Ländern bestehenden Bodenorganisation begnügt hat. Er hat

aber auf seinem ganzen Fluge überall Flughäfen vorgefunden, auf die er sich stützen konnte.

Frh. v. Hünefeld hat den ganzen, insgesamt über 14 000 Luftkilometer langen Weg von Berlin über Bagdad—Kalkutta—Schanghai bis Tokio in zirka 90 Flugstunden mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 160—170 km pro Stunde zurückgelegt. Die Strecke Berlin bis Schanghai hat er in etwa 78 Flugstunden durchflogen. Dabei hat er verhältnismäßig kurze Tages-Etappen geflogen und, nachdem er mit den vorhandenen Landungsmöglichkeiten rechnen mußte, den ganzen Flug bis Tokio in 12 Tages- bzw. Nachtflügen durchgeführt. Zur Strecke Berlin—Kalkutta—Schanghai hat er 11 Tage gebraucht. Die tägliche Durchschnittsleistung betrug 1000 km. Zum Teil war aber die Tagesleistung erheblich höher. So wurde die 1800 km lange Teilstrecke Buschir — Karaschi in 12stündigem Nachtflug und die ebenso lange Schlußstrecke Schanghai—Tokio in 12stündigem Tagflug bewältigt. Die Tages-Etappen Berlin—Sofia und Karaschi—Allahabad waren je 1500 km lang und wurden in 9 Stunden geflogen.

Bei der Auswertung auch dieses Flugergebnisses muß natürlich in erster Linie ebenfalls an die Einrichtung eines regelmäßigen Fernost-Flugpostdienstes gedacht werden. Der Erkundungsflug hat gezeigt, daß die Post auf dem transkontinentalen Luftwege über Indien bei der heutigen primitiven Bodenorganisation schon in 10 Tagen nach Schanghai befördert werden kann. Das ist ein Viertel der Zeit, welche die Post bei der B förderung mit dem Schiff braucht. Auch diese Flugze läßt sich aber noch ganz wesentlich verkürzen, wenn ei mal die Strecke bodenorganisatorisch ausgebaut sein wir und größere Tagesetappen geflogen werden. Und bei Einsatz leistungsfähiger und schneller, moderner Pos flugzeuge, wie der „Bremen"-Typ, hat gerade auch dies Fernost-Luftpostlinie Anwartschaft auf Eige wirtschaftlichkeit. Es ist daher zu erwarten, daß auch a dem Luftweg über Indien ein aussichtsreicher Luftpos verkehr nach dem Fernen Osten unter maßgeblicher deu scher Beteiligung geschaffen wird.

Von besonderer Bedeutung für die beiden transkont nentalen Fernost-Luftpostlinien über Sibirien und Indie ist es, daß nach Berichten aus Japan dort eine Einheits luftverkehrsgesellschaft gegründet worden ist, die eine zehnjährigen Subventionsvertrag mit der Regierung erha ten hat und den japanischen Luftverkehrsdienst sowol innerhalb des eigenen Staates wie auch nach dem Auslan organisieren soll. Zunächst ist die Einrichtung de Strecke Tokio—Schanghai in Aussicht genon men, weil nicht nur die planmäßige Verbindung diese beiden Wirtschaftszentren des Fernen Ostens aussichts reich ist, sondern in Schanghai auch die beiden Luftweg von Mitteleuropa ihre Endstation am Stillen Ozean finde Damit fügt sich Japan mit beachtlicher Initiative in di Organisation der kommenden transozeanischen und tran kontinentalen Strecken ein und ermöglicht den Fernost Luftverkehr bis Tokio.

Bildpläne im Betriebe.

Von Reichsbahnobersekretär **R. Mehldau**, Soest.

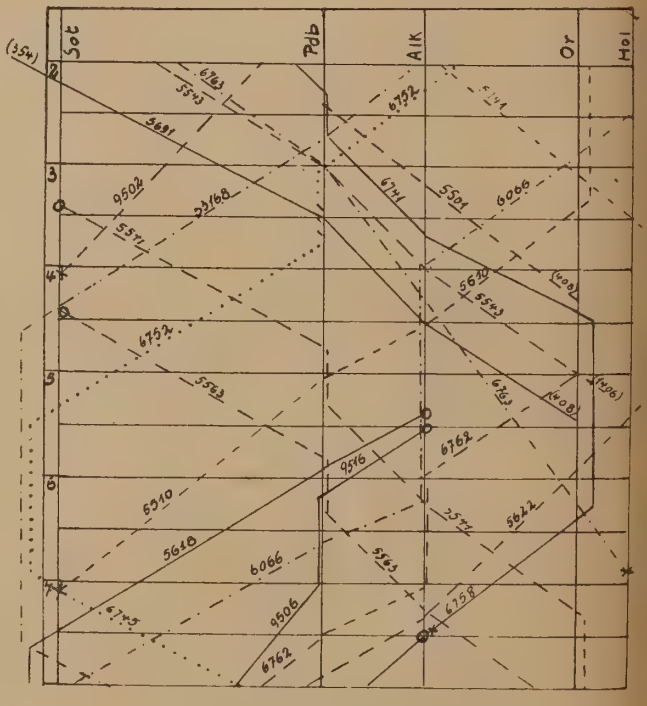
Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ist nicht zuletzt die Verwendung und Ausnutzung der Güterzugbegleitmannschaften von Bedeutung. Wenn auch für alle regelmäßig verkehrenden Züge die Begleitung durch Dienstpläne von vornherein festgelegt ist und Abweichungen hiervon im Allgemeinen weder notwendig noch zweckmäßig sind, so können doch in der Verwendung dieser Regelmannschaften plötzlich Verschiebungen eintreten. Dies wird stets dann der Fall sein, wenn bei größeren Streckensperrungen infolge von Unfällen oder bei sonstigen störenden und unvorhersehbaren Ereignissen erhebliche Zugverspätungen auftreten. Alsdann tritt die Möglichkeit ein, daß diejenigen Begleitmannschaften, die mit verspäteten Zügen auf dem Wendebahnhof ankommen, ihre Gegenzüge für die Rückfahrt nicht rechtzeitig übernehmen können. Erneute Verspätungen sind die Folge. Verspätungen bedeuten aber Mehraufwand an Maschinen und Mannschaften, bedeuten Verzögerung in der Frachtenbeförderung, unter Umständen Verstopfung von Bahnhöfen, immer aber auch Gefährdung des Betriebes.

Diese Hindernisse müssen mit allen verfügbaren Mitteln hintangehalten und durch vorausschauende Maßnahmen möglichst herabgemindert werden.

Hierzu sind neben den Bahnhöfen in hervorragendem Maße die Zugleitungen berufen, denen die Verwendung der Zugbegleitmannschaften in die Hand gegeben ist. Sie müssen jederzeit die Übersicht haben, wann und in welchem Umfange planmäßige und Bedarfsmannschaften zur Verfügung stehen und wie sie bei Störungen des Regelbetriebes zweckmäßig zu verwenden sind. Sie müssen wissen, welche Züge ihres Geschäftsbereiches von eigenen oder fremden Mannschaften begleitet werden. Bei Strecken mit sehr regem Zugverkehr oder mehreren Strecken wird es natürlich nicht möglich sein, dies alles im Kopf zu haben, und auch das Hervorsuchen aus den verschiedenen Dienstplänen ist eine zu zeitraubende Arbeit, die nicht sofort ein umfassendes Bild der gesamten Mannschaftsgestellung vermittelt. Dies ist aber zur Beurteilung der bei Störungen zu ergreifenden Maßnahmen unbedingt erforderlich. Hierzu kann ein einfacher Behelf in Gestalt des abgebildeten Planes dienen, der zunächst kurz erläutert werden soll.

Das Gerippe des Planes besteht aus wagerechten Stundenlinien, während als Senkrechte im Verhältnis des kilometrischen Abstandes die Personalwechselbahnhöfe eingetragen werden. Es entspricht also den Gerippe des liegenden Fahrplans. Wo der stehende Fahrplan üblich ist, wird sich die umgekehrte Anordnung empfehlen.

In das so entstandene Gerippe werden die Güterzüge ihrer zeitlichen Lage entsprechend eingetragen. Dabei können, weil es sich nur um einen Behelf handelt, die



Zeichen-Erklärung

o Dienstbeginn × Dienstsch'uß

Begleitmannschaft ——— Alk — — — Sot

. . . Or — . — Hol

Unterwegsaufenthalte, sofern sie wegen ihrer Kürze für Mannschaftswechsel nicht in Frage kommen oder die Zugweglinie kein zu sehr verzerrtes Bild ergibt, allgemein entbehrt werden. Die Grenze für die notwendige Aufenthaltsdauer auf den Wendebahnhöfen muß nach den überall verschiedenen Verhältnissen verschieden groß angenommen werden. Auch die Angaben der genauen Abfahrt und Ankunft sind nicht notwendig. Für den zu erreichenden Zweck gibt die Lage der Zugweglinie hinreichend Aufschluß.

Die Zugweglinien werden mit verschiedenen Farben ausgezogen, derart daß für jeden Mannschaftsbahnhof, dessen Mannschaften für die von der Zugleitung zu überwachenden Strecken in Frage kommen, eine andere Farbe gewählt wird. Die Zugweglinie behält ihre entsprechende Farbe bis zu dem Bahnhof, auf dem ein Wechsel der Begleitmannschaft stattfindet. Auf den Wendebahnhöfen wird alsdann die Farblinie vom anbringenden zum abzufahrenden Zuge gezogen. Dienstbeginn und Dienstschluß sind zweckmäßig mit besonderen Zeichen zu versehen. Bei Fahrgastfahrten (Fahrten ohne Dienst) ist der dienstplanmäßig zu benutzende Zug am Ende oder Anfang der Zugweglinie in Klammern zu vermerken. Damit ist der Behelf fertiggestellt.

Es bleibt jetzt nur noch die Frage zu beantworten, welche Vorteile ein solcher Bildplan in der Handhabung bietet und ob er den Anforderungen, die allgemein an Bildpläne gestellt werden müssen, gerecht wird.

Einfachheit muß zunächst gefordert werden. Alles Überflüssige, wie genaue Ankunft- und Abfahrtzeiten, ist weggelassen. Ebenso können die Gattungsbezeichnungen der Güterzüge und die Unterwegsaufenthalte entbehrt werden. Der Plan kann also ohne große Mühe und Zeitaufwand hergestellt werden.

Durch Weglassen alles Entbehrlichen gewinnt die Übersichtlichkeit. Die Dienstleistungen der Zugbegleitmannschaften entsprechen im wesentlichen den Zugweglinien des Bildfahrplans, so daß sie in ihrer zeitlichen Lage und Dauer mit diesen übereinstimmen und mit einem Blick zu Rate gezogen werden können.

Für den Zugleitungsbeamten bedeutet es daher erleichtertes Arbeiten, das die geringe Mühe der Plananfertigung reichlich lohnt. Er kann, sobald ihm größere Verspätungen gemeldet werden, ohne Schwierigkeit feststellen:

1. Wo ist die Begleitmannschaft des verspäteten Zuges beheimatet?
2. Wie lange ist sie im Dienst?
3. Welchen Gegenzug hat sie auf dem Wendebahnhof dienstplanmäßig zu übernehmen?
4. Reicht die um die wahrscheinliche Verspätung verkürzte Wendezeit zur ordnungsmäßigen Übernahme des Gegenzuges noch aus?
5. Muß hier etwa eine Bedarfsmannschaft eingeschoben werden?
6. Kann eine Mannschaft, die dienstplanmäßig einen anderen Zug zu begleiten hat, vorgeschoben werden?
7. Kann die verspätete Mannschaft einen anderen planmäßigen oder Bedarfsgüterzug übernehmen?

Alle diese Fragen lassen sich an Hand des Bildplanes in wenigen Augenblicken erörtern. Dementsprechend läßt sich handeln. Es lassen sich im voraus Maßnahmen treffen, um die Störungen soweit als möglich zu regeln, kurz gesagt: wirtschaftlich handelnd kann in das feinnervige Gefüge des Betriebes eingegriffen und unliebsamen Mißständen vorgebeugt werden.

Der „unfallversicherungspflichtige Betrieb“ im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes.

Kröners Ausführungen zu meinem Aufsatz auf Seite 994 des laufenden Jahrgangs nötigen mich zu folgenden Bemerkungen:

Ich habe in erster Linie die Meinung bekämpft und muß auch jetzt bestreiten, daß ein Beamter, der eine Dienstreise im Kraftwagen zurücklegt, „im Automobilbetrieb“ beschäftigt sei. Gerade die von mir angeführten Entscheidungen des RG. vom 11. Februar 1907 (Zeitung des Vereins 1907, S. 620) und 3. November 1910 (RGZ. Bd. 75, S. 10) sprechen gegen Kröner. Der Unfall des Amtsstraßenmeisters auf der Bahnfahrt ist nicht deshalb als Betriebsunfall erkannt worden, weil er auf der Eisenbahn eintrat und etwa deshalb der Beamte im versicherungspflichtigen Bahnbetriebe beschäftigt gewesen wäre, sondern nur weil die Dienstreise der versicherungspflichtigen Bauaufsicht zugerechnet wurde. Beim Steuerbeamten, der einen Fahrschein für die Dienstreise nach einer auswärtigen Brauerei löste und dabei verunglückte, wurde der Betriebsunfall nicht darauf gegründet, daß der Beamte etwa im Beförderungsbetrieb der Post verletzt worden sei, sondern lediglich darauf, daß er zur Ausübung einer versicherungspflichtigen Betriebstätigkeit die Dienstreise angetreten hatte. Ähnliche Erwägungen kehren in den (auch sonst lehrreichen) Urteilen des RG. in JW. 1910, S. 953, und Zeitung des Vereins 1927, S. 915, wieder, vor allem jedoch im Urteil vom 5. Oktober 1897 (Egers Entsch. Bd. 14, S. 323), wo ein Zollbeamter auf einem Dienstgang vom Zuge überfahren wurde. Hier wurde ein Betriebsunfall verneint, weil der Grenzzolldienst keinen versicherungspflichtigen Betrieb darstelle und keine Beschäftigung im Bahnbetrieb vorliege; zweifellos wäre die Entscheidung die gleiche, wenn der Zollbeamte, ohne daß er im Zug dienstlich zu tun hatte, mit diesem gefahren wäre (z. B. um rasch an eine andere Stelle der Grenze zu gelangen und dort Aufsicht zu üben) und hierbei den Unfall erlitten hätte. Das RG. stellt ausdrücklich fest, „eine Ausdehnung auf solche Beamte, welche von einem unfallversicherungspflichtigen Betriebe verletzt worden sind, ohne in demselben beschäftigt gewesen zu sein“, sei im UFG. nicht beabsichtigt und die Revision irre, „wenn sie auszuführen versucht, daß dem RUFG. alle diejenigen Beamten unterlägen, welche im dienstlichen Interesse den Gefahren eines versicherungspflichtigen Betriebes ausgesetzt seien, vielmehr muß noch weiter hinzukommen, daß sie in diesem Betriebe beschäftigt sind“.

Kröner beruft sich auch zu Unrecht auf RGZ. Bd. 60, S. 207; denn der Steuerbeamte, der in der Brauerei verunglückte, war eben dort dienstlich tätig. RGZ. Bd. 105, S. 64, betrifft überhaupt keine Dienstreise und sagt nur beiläufig, „eine solche fällt in den Bereich der Dienstbeschäftigung“, also etwas ganz anderes.

„Daß ein Verwaltungsbeamter, der auf einer Dienstreise mit der Eisenbahn einen Unfall erleidet, diesen in einem versicherungspflichtigen Betriebe erleidet“, trifft deshalb nicht zu. Wenn also z. B. der Haftpflichtdezernent einer RBD., um mit einem Verletzten zu verhandeln, oder ein Beamter des Rechnungsbüros, um eine Stationskasse zu übergeben, nach auswärts fährt und dabei verunglückt — mag er die Deutsche Reichsbahn oder eine Privatbahn, einen amtlichen oder privaten Kraftwagen u. dgl. benutzen —, liegt kein Betriebsunfall im Sinne des UFG. vor. Daß der Beamte bei Reisen auf der Eisenbahn mehr gefährdet ist als in seinem Dienstgebäude, ist rechtlich ganz unerheblich (vgl. hierzu RGZ. Bd. 81, S. 55, Bd. 95, S. 131, Bd. 101, S. 220).

Ich habe am Schluß meines Aufsatzes auf die Neuregelung hingewiesen, die der dem Reichsrat vorgelegte Entwurf eines UFG. bringen will. Wenn Kröner zur Stütze seiner Auffassung betont, daß dieser Entwurf „nur die auf Grund des alten UFG. entwickelte Rechtsprechung und Praxis verwertet“ und „keine grundsätzlichen Neuerungen bringen will“, so kann ihm wohl der Entwurf nicht vorgelegen haben. Dieser gibt nämlich — neben anderen Verbesserungen für die Beamten — die bisherige Beschränkung auf den „versicherungspflichtigen Betrieb“ absichtlich auf und spricht nur vom „Unfall im Dienst“; die dem Entwurf beigegebene amtliche Begründung stellt ausdrücklich fest, daß der Entwurf in diesem Punkte bewußt vom bisherigen Reichsrecht abweicht. Ich hoffe nur, daß der Entwurf in dieser Form bald Gesetz werden möge und damit die Akten über den vorliegenden — von mir hiermit unwiderruflich abgeschlossenen — Streit endgültig geschlossen werden können.

Reichsbahnoberrat Dr. Neumann, Regensburg.

Frankfurt—Bebra—Berlin.

Zum 60. Jahrestag der Eröffnung.

Am 15. Dezember 1868, vor 60 Jahren, wurde der Verkehr auf der Eisenbahnstrecke Frankfurt—Bebra—Berlin eröffnet. Es war kein Ereignis wie das der Eröffnung der ersten deutschen Bahn von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835 oder etwa der von Frankfurt nach Höchst (Main) im September 1839. Die Frankfurter Zeitungen aus dem Dezember 1868, die so sorgfältig über die Kurse der Eisenbahnpapiere, über Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen berichteten, haben das Ereignis nicht einmal erwähnt. Und heute mag es wohl überhaupt nicht mehr zeitgemäß erscheinen, davon zu reden. Manchen dünkt die Eisenbahn eine längst überholte Einrichtung. Das Zeitmaß des Weltverkehrs ist heute ein ganz anderes geworden; man hat sich daran gewöhnt, den so klein gewordenen Raum der Erde aus der Vogelschau zu betrachten. Man denkt an Weltfluglinien Berlin—Yokohama, San Franzisko—Sidney. Der Zeppelin fliegt in 60 Stunden nach New York, und die Liste der Fahrgäste, die ein paar tausend Dollar für die Rückfahrt nach Europa übrig haben, ist in den ersten Stunden schon überzeichnet. Schon zielt das Raketen-Flugzeug nach dem Mars oder einem andern Planeten, mit dem es sich lohnt freundnachbarliche Beziehungen anzuknüpfen. In Berlin laufen 22, in Frankfurt (Main) 16 große Fluglinien zusammen, auf denen man in 3½ Stunden von Frankfurt (Main) nach Berlin, in 4½ nach Genf oder Amsterdam, in 3½ nach Hamburg usw. reisen kann. 1700 Postkraftlinien von mehr als 30 000 km Wegelänge fahren jährlich annähernd 60 Millionen Kilometer in alle Winkel Deutschlands, wo die Eisenbahn nicht hinkommt.

Wer denkt angesichts solcher Glanzleistungen noch an die alte Eisenbahn, die sich im Jahre 1927 mit ihren 45 Milliarden Personen- und 72 Milliarden Gütertonnenkilometern in Deutschland abmühte? Einem Verkehr, der den andern überhaupt erst möglich macht, der das starke Rückgrat des gesamten Verkehrs und Wirtschaftslebens bildet. Mühsam ist die Entwicklung der Eisenbahn vor sich gegangen. Während in kühnen Plänen Weltflugnetze von hunderttausenden von Kilometern mit einemmale in den Luftraum entworfen werden, sind die einzelnen Eisenbahnlinien langsam aus rein örtlichen Bedürfnissen heraus von Stadt zu Stadt herangewachsen und haben sich erst nach vielen Jahrzehnten zu einem einheitlichen deutschen Netze zusammengeschlossen, wie es etwa der kühn vorausschauende Geist Friedrich Lists 1833 sich ausdachte. So erhielt auch Frankfurt (Main) erst 33 Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn seine unmittelbare kürzeste Verbindung mit Berlin. Am 15. Dezember 1868 wurde das letzte Teilstück der Strecke Hanau—Bebra fertiggestellt. Frankfurt—Bebra—Berlin wurde zur bedeutendsten Verkehrsstraße von Mittel- und Nordost-Deutschland nach Südwestdeutschland, der Schweiz, Italien und Südostfrankreich, Bebra zum Angelpunkt dieses Verkehrs. Seitdem ist d Name dieses Dorfes, das eine der kleinsten unter den de schen Ortschaften war, in den Mittelpunkt der Fahrplän Kursbücher und so mancher Reiseerörterungen gerüc Fünf bis sechstausend Einwohner, in der Hauptsache a gesiedelte Eisenbahner und Geschäftsleute, zählt der O Für den Reisenden, der im Kraftwagen das Land durc fliegt, bedeutet der Name Bebra nicht viel, dem Flugze kündet er sich nur durch das unübersehbare Netz v Schienen, Weichen, Signalen und Lichtern an, die a der Tiefe heraufblinken.

Die Bahnlinie Hanau—Bebra mündete zunächst in d Frankfurter Ostbahnhof ein, von wo sie durch d städtische Verbindungsgleis nach dem Main-Neckarbah hof geleitet wurde. Erst am 1. Dezember 1875 wurde d heutige Linie Offenbach—Hanau südlich des Mains e öffnet. Im Jahre 1874 fiel die Strecke Hanau—Bebra d neuerrichteten Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) z die von 1880 ab bis 1895 die ganze Strecke von Berlin b nach Saarbrücken und Trier verwaltete. Durch den 19 eröffneten 3½ km langen Schlüchterner Tunnel wur eine bedeutende Verkürzung der Fahrstrecke herbe geführt.

Der Fahrplan aus dem Jahre 1869 weist drei für d Personenverkehr von Frankfurt nach Berlin bestimm Züge auf mit einer Fahrzeit von 12½ bis 17 Stunde Seitdem hat sich vieles im Verkehrsleben geändert. I Jahre 1868 waren die Beziehungen zwischen Frankfu und Berlin noch nicht so lebhaft wie heute. Berlin hat 700 000, Frankfurt 80 000—90 000 Einwohner. Ziemlich g nau im gleichen Verhältnis, nämlich auf das Sechsfach haben beide Städte bis heute ihre Einwohnerzahl vermehr Das Eisenbahnnetz von Europa hat sich immer enger ve flochten. Während unser Erdteil den 15. Teil der g samten Fläche des Festlandes der Erde einnimmt, besitz er ein Viertel bis ein Drittel des Erdeisenbahnnetzes. Un im Schnittpunkt dieses großen europäischen Verkehrs, i der Mitte zwischen fast allen Hauptstädten Europas lieg Frankfurt (Main). Die weitaus wichtigste Linie de Frankfurter Bahnnetzes aber, im Personen- wie im Güte verkehr, ist die Strecke Frankfurt—Bebra. Die Haupt verkehrsstraße vom gesamten Osten Deutschlands hinte Hamburg—Berlin—Leipzig nach dem Südwesten und fü die Nord-Südverbindungen eine der wichtigsten nebe Kassel—Frankfurt, Leipzig—Hof—Nürnberg und de Rheinlinien. Sie ist in jeder Beziehung die Standardlini der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). Die am beste mit D- und Fern-D-Zügen, mit Speise- und Schlafwage ausgestattete Bahnverbindung. In 7 Stunden fährt ma heute die 539 km im F-D-Zug nach Berlin. Auf diese Strecke liefen s. Zt. in Deutschland die ersten durchgehen den Wagen mit Seitengang und die ersten Speisewagen Frankfurt—Berlin war 1848 auch die erste größere Tele graphenlinie Europas.

O. Föhlinger.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ein neuer Berliner Bahnhof.** Am 10. d. Mts. ist der Bahnhof „Ausstellung“ in Berlin dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Reichsbahn hat damit im Westen von Berlin einen Umsteigebahnhof hergestellt zwischen der Berliner Ringbahn und der Stadtbahn. Die Fertigstellung dieses Bahnhofes bildet den Schlußstein für die große Umwälzung, die sich zwischen den Bahnhöfen Charlottenburg und Eichkamp in mehrjähriger Arbeit vollzogen und weitgehende Änderungen in den bisherigen Bahnanlagen herbeigeführt hat. Wir werden in der nächsten Nummer unserer Zeitung eine ausführliche Darstellung hierüber bringen.

— **Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik.** Vor kurzem ist, wie die „Reichsbahn“ mitteilt, vom Reichsverkehrsminister, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und vom Preußischen Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung die „Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik (Degebo)“ ins Leben gerufen worden. Die Gesellschaft hat den Zweck, praktische und wissenschaftliche Forschungen auf dem Gebiet der Bodenmechanik anzustellen, insbesondere über die Eigenschaften aller Bodenarten als Baugrund und Baustoff und die Ursachen und Wirkungen dieser Eigenschaften. Sie besteht aus höchstens 21 Mitgliedern, die von den Gründern berufen werden, und betreibt eine Forschungstelle, die der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg angegliedert ist (Berlin-Charlottenburg, Berliner Straße 171—172). Ihre laufenden Geschäfte werden von dem Vorstand und einem

Arbeitsausschuß geführt, der sich zunächst aus zwei Hochschulprofessoren und einem Baubeamten als Geschäftsführer zusammensetzt. Die Forschungsgesellschaft soll in gleicher Weise für Behörden und private Unternehmungen arbeiten. Die Gesellschaft wird ihren Aufgaben am besten dienen können, wenn sie von möglichst vielen Stellen zur Mitwirkung herangezogen wird. Eine wichtige Aufgabe der Forschungsgesellschaft wird darin bestehen, mit den verschiedenen deutschen Stellen, die sich mit ähnlichen Forschungen befassen, besonders auch mit den geologischen Landesanstalten, in enge wissenschaftliche Fühlung zu treten. Die Reichsbahndirektionen sind von der Hauptverwaltung angewiesen worden, die Gesellschaft in jeder Weise zu unterstützen und sie in geeigneten Fällen mit der Abgabe von Gutachten zu betrauen.

— **Neue Wagen für den Rheingoldzug.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat für den in diesem Sommer eingerichteten „Rheingold"-Zug, der Holland mit der Schweiz über die Rheintallinie verbindet, eine Anzahl weiterer Wagen des gleichen Typs bestellt. Es ist geplant, die Wagenzahl des Rheingoldzuges, der bisher sechs Wagen führt, vom nächsten Sommer ab zu erhöhen. Ein Zeichen dafür, daß dieser erste Luxuszug der Deutschen Reichsbahn mit seiner modernen und geschmackvollen Einrichtung in kurzer Zeit allgemeine Beliebtheit erlangt hat.

— **Milchfürsorge bei der Reichsbahn.** In kaum einem anderen Berufsstand kommt es, wie der Zeitungsdienst des Reichsmilchausschusses schreibt, auf einen so hohen Grad körperlicher und geistiger Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit an, als gerade bei den Eisenbahnern. In rechter Erkenntnis dieser Tatsache hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach Benehmen mit dem Hauptbeamten- und dem Hauptbetriebsrat eine Verfügung zur Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs erlassen, der wir u. a. entnehmen:

„Bei der Prüfung der Fürsorgemaßnahmen (Ziffer II der Verfügung vom 12. August 1925 — 58. 266. 207 —) ist darauf zu achten, daß Einrichtungen zur Entnahme von Trinkwasser ausreichend und in gesundheitlich einwandfreiem Zustand vorhanden und gebrauchsfähig sind. Es ist ferner erwünscht, daß dem Personal im Dienst mehr als bisher Gelegenheit zum Genuß von Milch gegeben wird. An verschiedenen Stellen der Reichsbahn, so z. B. in München, Regensburg und Stuttgart, sind Verkaufsstände auf den Bahnhöfen eingerichtet worden, in denen frische Milch und andere Erfrischungen zu billigen Preisen an Reichsbahnbedienstete verkauft werden. Ähnliche Einrichtungen bestehen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken Berlin, Grunewald, Tempelhof, Brandenburg-West und Potsdam.

Die Bediensteten machen mehr und mehr von dieser Gelegenheit Gebrauch. Wir ersuchen, solche Einrichtungen nach Möglichkeit zuzulassen und zu fördern.

In den eisenbahnseitig eingerichteten oder geförderten Kantinen dürfen Schnaps und schnappsähnliche Getränke nicht feilgeboten werden. Auch muß dort überall Gelegenheit zur Entnahme von Milch, Mineralwasser usw. geboten werden. Weiter ist zu prüfen, ob in diesen Kantinen der Ausschank geistiger Getränke nicht besser ganz zu unterlassen ist."

— **Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft** hielt am 4. Dezember in Berlin im Ingenieurhause ihre Hauptversammlung ab. Als Einleitung wurde im Film der Betrieb eines der größten Verschiebebahnhöfe, und zwar Hamm (Westf.) gezeigt. Daran schloß sich die Eröffnung der Beuthaufgabe für das Jahr 1928, mit dem Titel „Untersuchung neuer Verschiebeverfahren". Der Bearbeiter, Reichsbahnbauführer Ernst Garbers, Hannover, wurde mit der goldenen Beuthmedaille und dem Reichsbahnreisestipendium für seine fleißige Arbeit belohnt. Der Vorsitzende wies dann darauf hin, daß es in diesem Jahre 75 Jahre her sei, daß der um die technische Ausbildung so hochverdiente Beuth gestorben sei, der Preisträger also gewissermaßen eine besonders wertvolle Gedächtnismedaille damit erhielt. Der Vorsitzende gedachte dann noch eines Großen der Maschinentechnik, des am 28. November vor genau 100 Jahren geborenen Theoretikers auf diesem Gebiete, Zeuner. Um diese bedeutenden Männer dann gewissermaßen durch ihre indirekten Erfolge zu ehren, referierte er über die neueste Großtat der Technik, über das Luftschiff „Graf Zeppelin". Nach Mitteilung der Entstehungsgeschichte dieses Luftschiffes wurde an Lichtbildern nach Photos und Plänen der technische Aufbau erklärt. Die prächtigen Bilder dieses welthistorischen Fluges gaben der Feier einen würdigen Abschluß.

Österreich.

— **Fremdenverkehr zwischen Österreich und Ungarn.** Am 29. November fand in Wien eine Tagung des österreichisch-ungarischen Komitees zur Förderung des Fremdenverkehrs statt. Der Geschäftsführende Vizepräsident des ungarischen Fremdenverkehrsverbandes, Dr. Tausz, regte die gemeinsame Herausgabe einer Broschüre für die im Jahre 1930 in Ungarn stattfindenden großen Feierlichkeiten des Anno santo an. Wünschenswert wäre auch Abhaltung gegenseitiger Vorträge über Kunst und Literatur in den beiden Hauptstädten. Die ungarischen Vertreter regten die Erleichterung des Kraftwagenverkehrs zwischen Budapest und Wien nach Schweizer Muster und eine Zusammenarbeit der beiden Fremdenverkehrsvereinigungen in der Werbearbeit in Amerika an. Sie teilten auch mit, daß der Landesverkehrssenat in Budapest wegen Abschaffung des Paßvisums und der Erleichterung der Grenzkontrolle im Verkehr zwischen den beiden Ländern an die ungarische Regierung herangetreten sei. Ferner wurde die Führung von besonderen Ausflugs- und Wochenendzügen zwischen Budapest und Wien zur Sprache gebracht. Sektionsrat Dr. Naswetter von der Österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft erörterte die Schwierigkeiten der Einrichtung von Wochenendzügen zwischen den beiden Hauptstädten und teilte mit, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Einvernehmen mit den Ungarischen Staatsbahnen für das nächste Frühjahr die Führung eines Sonderzuges zwischen Wien und Budapest mit 50prozentiger Fahrpreisermäßigung in Aussicht genommen hat.

Ungarn.

— **Eisenbahntariffragen.** Im Abgeordnetenhaus hat sich der Handelsminister über aktuelle Fragen u. a. wie folgt geäußert: Die Tariffrage wurde im Abgeordnetenhaus mehrfach erwähnt und hierbei der Standpunkt vertreten, es sei nicht unbedingt notwendig, den Haushalt der Staatsbahnen unter allen Umständen verlustfrei aufrechtzuerhalten. Die Direktion der Staatsbahnen befolgt durchaus keine selbständige Wirtschaftspolitik, sondern hält sich genau an die ihr vom Handelsminister und vom Finanzminister erteilten Weisungen. Bei der Feststellung des Haushalts der Staatsbahnen finden jedesmal langwierige Verhandlungen wegen Erhöhung des Reinerträgnisses der Staatsbahnen statt. Wir befleißigen uns der größten Sparsamkeit, ein weiterer Personalabbau kann jedoch nicht mehr durchgeführt werden. Tritt eine Ermäßigung der Tarife ein — ich behaupte nicht, daß sie nicht durchgeführt werden muß —, so verringern sich die Einnahmen, während die Lasten, vor allem die Pensionslasten, unverändert bestehen bleiben. Schon deshalb müssen wir in dieser Frage sehr vorsichtig zu Werke gehen und dürfen nicht außer acht lassen, daß eine Tarifermäßigung sich nicht nur im Haushalt der Staatsbahnen, sondern auch im Staatsvoranschlag geltend machen wird. Eine Reform der Tarife muß aber im Einvernehmen mit sämtlichen übrigen wirtschaftlichen Faktoren durchgeführt werden. Wie ist es nun mit der absoluten Höhe unserer Tarife bestellt? Im allgemeinen kann festgestellt werden, daß die Staatsbahntarife dem allgemeinen Teuerungsprozeß nicht gefolgt sind. Sie sind nicht übermäßig erhöht worden, und wenn wir sie mit den ausländischen Tarifen vergleichen, so sehen wir, das Ungarn zu den Ländern mit den niedrigsten Tarifen gehört. Eine Ausnahme bilden einzelne Artikel. Im übrigen ist eine Überprüfung der Tarife im Gange, doch kann diese nicht den Zweck verfolgen, den allgemeinen Stand herabzudrücken.

Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen äußerte sich der Minister besonders eingehend über die Tarifverhältnisse auf der Strecke Budapest—Fiume und den Adriatarif, wobei er bemerkte, daß auf der Strecke Wien—Triest der Tarif der gleiche geblieben, auf der Strecke Budapest—Fiume aber der Frachtentarif im Vergleich zur Vorkriegszeit wesentlich höher sei. Dies sei hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß in der Vorkriegszeit im Verkehr mit Fiume Tarife gewährt sind, die tief unter dem Selbstkostenpreis standen. Diese Tarife waren sogenannte Konkurrenztarife, die ins Leben gerufen wurden, um die Fiumer Strecke wettbewerbsfähig zu halten. Nach Verlust von Fiume gehöre der größere Teil der Fiumer Strecke zu Jugoslawien, das kein Interesse habe, die gleiche Tarifpolitik zu befolgen.

— **Wohnungsfürsorge der Staatsbahnen.** Zur Abhilfe der Wohnungsnot und auch aus dienstlichen Rücksichten hat die Staatsbahnverwaltung am Fuße des Ofener Gebirges in Budapest ein neues Wohngebäude errichtet, das 66 Beamten gesunde und mit allen Verkehrsmitteln leicht zu erreichende Wohnungen sichert. Es wurden 4 Wohnungen zu 4 Zimmern, 31 zu 3 Zimmern und 31 zu 2 Zimmern gebaut. Sämtliche Räumlichkeiten sind mit Zentral-

heizung versehen und aufs Beste ausgestattet. Fast jede Wohnung hat Balkon oder Veranda. Die Pläne des ganz modernen Baues wurden in der Hochbau-Abteilung der Staatsbahnverwaltung verfertigt. Angeregt wurde der Bau durch Staatsbahndirektor Ing. Rabong. Die obere Bauaufsicht führte Oberinspektor Ing. Goszleth, die Arbeiten wurden durch Obering. Heumann geleitet.

Das neue Haus, welches einen weiteren Beweis des sozialen Sinnes der Obersten Leitung bedeutet, wird im Januar 1929 vollständig fertig.

Die Staatsbahnen haben die Mieten der Wohnungen aus sozialen Rücksichten viel niedriger festgesetzt als der allgemein übliche Mietzins beträgt.

— **Subventionierung der ungarischen Seeschiffahrtunternehmungen.** Im Jahre 1893 wurde die erste Subvention für eine ungarische Seeschiffahrtgesellschaft von der gesetzgebenden Körperschaft bewilligt und im selben Jahre das erste ungarische Seefahrzeug erbaut. Seit diesem Zeitpunkt wuchs die Zahl der ungarischen Überseeschiffe auf 35 mit einem Registertonnengehalt von 135 297 im Jahre 1918. Die günstige Entwicklung ist auf die Subventionspolitik der ungarischen Regierung zurückzuführen. Mit dem Friedensschluß verlor Ungarn nicht nur seinen einzigen Seehafen Fiume, sondern es mußte auch sämtliche Schiffe über 2000 Registertonnen an die Wiedergutmachungskommission abtreten. Die ungarischen Schiffahrtgesellschaften aber, deren Sitz sich nicht in Budapest, sondern in Fiume befand, haben dadurch, daß Fiume unter Fremdherrschaft geraten war, eo ipso aufgehört, ungarische Unternehmungen zu sein. Die großen volkswirtschaftlichen Interessen Ungarns lassen es aber als erwünscht erscheinen, daß die ungarische Flagge auf den Weltmeeren wieder erscheint und daß in der Weltschiffahrt auch die ungarische, wenn auch in bescheidenerem Rahmen, vertreten ist. Diese Überlegungen haben die ungarische Regierung bewogen, den Schiffahrtgesellschaften, die sich mit freier Schiffahrt befassen, oder sich zu befassen wünschen, eine Reihe von Steuer- und Gebührbegünstigungen zu bewilligen. Die finanzielle Lage des ungarischen Staates gestattet es heute nicht, die ungarischen Schiffahrtgesellschaften in so kraftvoller Weise zu unterstützen, wie in der Vorkriegszeit. Es muß dennoch schon jetzt festgestellt werden, daß die Interessen des ungarischen Ausfuhrhandels, der nach der Levante überwiegt, die Schaffung von einzelnen Schiffahrtlinien fordert; die aber nur ins Leben gerufen werden können, wenn die ungarische Regierung ihnen in wirksamer Weise zu Hilfe eilt. In dem, dem Abgeordnetenhause vor kurzem vorgelegten Gesetzentwurf werden den Schiffahrtunternehmungen verschiedene Steuer- und Gebührenbegünstigungen in Aussicht gestellt, jedoch mit der Einschränkung, daß nur solche Schiffahrtgesellschaften der Begünstigung teilhaftig werden können, die moderne Fahrzeuge in Betrieb halten.

Niederlande.

— **Zu den Betriebsergebnissen der Niederländischen Eisenbahnen** äußerte sich der holländische Minister für Wasserbau beim Etat für Wasserbau u. a. wie folgt:

Der geäußerten Befriedigung über die in Aussicht stehenden günstigeren Betriebsergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen schließe er sich an, nur solle nicht übersehen werden, daß eine weitere Ermäßigung der Ausgaben offenbar nicht mehr durchführbar sei, dieselben würden vermutlich vielmehr eine Steigerung aufweisen. Außerdem werde damit zu rechnen sein, daß die Eisenbahnen in der Zukunft erhebliche Beträge zur Deckung des Fehlbetrags der Pensionskasse zu übernehmen haben würden.

Die Wirkung der Tarifermäßigung vom 1. Juli 1926 sei noch nicht hinreichend bekannt, um jetzt schon beurteilen zu können, ob eine weitere Ermäßigung geboten sei. Die erzielten günstigen Ergebnisse seien übrigens nicht ausschließlich auf diese Tarifermäßigung, sondern auch auf andere Umstände wie die wirtschaftliche Wiederauflebung und die Elektrisierung einiger Bahnstrecken zurückzuführen.

Die Beförderungspreise für Reisende 1. und 2. Klasse seien 1926 mehr ermäßigt worden als die Preise dritter Klasse, um wieder zu einer besseren Besetzung der höheren Wagenklassen zu gelangen. Aber auch die Preise für die Beförderung von Reisenden 3. Klasse seien damals nicht unbedeutend herabgesetzt worden. Es liege keine Veranlassung vor, das jetzt bestehende Verhältnis zu ändern.

Die Beförderungspreise für lebende Tiere seien am 1. Juli 1927 derart herabgesetzt worden, daß eine weitere Ermäßigung nicht in Betracht komme.

Hinsichtlich der verlangten Tarifermäßigung für kinderreiche Familien wies der Minister auf die bereits bestehenden Vergünstigungen für Kinder hin. Diese Vergünstigungen kämen der Natur der Sache nach an erster Stelle den großen Familien zugute. Übrigens sei Unterstützung kinderreicher Familien nach Ansicht des Ministers nicht Sache der Eisenbahnen.

An eine allgemeine Wiedereinführung der bahnseitigen Überwachung von Überwegen könne nicht gedacht werden. Die durch Beseitigung dieser Überwachung erzielte Ersparnis betrage jährlich über 1 600 000 Gulden.

Der zur Untersuchung der Sicherheit auf den unbeschrankten Überwegen eingesetzte Ausschuß habe noch keinen Bericht erstattet; dies dürfte jedoch innerhalb absehbarer Zeit zu erwarten sein. Der Ausschuß sei aber schon jetzt zu dem Schlusse gelangt, daß die Lage auf einer Anzahl von Überwegen eine Wiedereinführung der bahnseitigen Überwachung nicht fordere. Aus diesem Grunde könne er dem Antrag einiger Mitglieder der Zweiten Kammer zur Wiedereinführung der Überwachung auf solchen Bahnübergängen, auf denen sich Unfälle ereignet hätten, nicht entsprechen.

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung der Privatbahn Åmål—Årjäng (Schweden).** Am 1. Dezember wurde in Westschweden die 40 km lange Privatbahn Åmål—Årjäng dem Verkehr übergeben. Die Genehmigung zum Bau dieser Bahn wurde bereits 1914 erteilt, aber erst in den letzten Jahren wurde der Bau ernstlich betrieben. Der ursprüngliche Kostenanschlag lautete auf 3,89 Mill. Kr. Die Kosten werden indessen etwa 8 Mill. Kr betragen. Das Aktienkapital beträgt nur 1,45 Mill. Kr. Der schwedische Staat hat aber erhebliche Mittel zur Verfügung gestellt, da der Bau dieser Bahn im Staatsinteresse lag. Man wollte das von der Bahn erschlossene Gebiet, das an der norwegischen Grenze liegt, mit dem schwedischen Mutterlande verknüpfen, um den Verkehr schwedischen Linien und Häfen zuzuführen.

Die neue Linie erschließt eine landschaftlich reizvolle Gegend mit großen Wäldern und vielen Seen. Infolge des Waldreichtums hat sich die Holzindustrie und die Fabrikation von Papiermasse in der von der Bahn berührten Gegend entwickelt. Infolge der Bahn und der vorhandenen Wasserfälle, die für industrielle Anlagen geeignet sind, erhofft man eine weitere Entwicklung. Der Bau der Bahn bot verschiedene technische Schwierigkeiten. So mußte ein Tunnel von 264 m Länge (Bollsbytunneln) gebaut und vielfach mußten umfangreiche Sprengungen vorgenommen werden.

Nebenbei wird bemerkt, daß erst Anfang dieses Jahres in diesem Landesteile von Schweden eine Privatbahn dem Verkehr übergeben wurde, die Linie Mellerud—Arvika (vgl. S. 29 ds. Ztg.).

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen.** Im September betrugen die Einnahmen der Schwedischen Staatsbahn 17,2 Mill. Kr (im Vorjahre 17,3 Mill. Kr), die Ausgaben 13,7 Mill. Kr (i. V. 13,9), der Überschuß mithin 3,5 Mill. Kr (i. V. 3,4). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt das Monatsergebnis, wie im Vorjahre, einen Zuschuß von 0,1 Mill. Kr.

Für die drei ersten Vj. (1. Januar bis 30. September) betrugen die Einnahmen 137,4 Mill. Kr (i. V. 146,8), die Ausgaben 118,3 Mill. Kr (i. V. 118,6), der Überschuß mithin 19,1 Mill. Kr (i. V. 28,2). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich ein Zuschuß von 13,3 Mill. Kr (i. V. nur 3,5).

Die Anzahl der Reisenden wie auch die beförderte Gütermenge entsprechen im September der des Vorjahres.

Die schwedischen Privatbahnen konnten im August an Einnahmen 12,8 Mill. Kr erzielen (i. V. 13,32), während sich die Ausgaben auf 11,72 Mill. Kr (i. V. 11,80) beliefen. Der Überschuß betrug mithin 1,08 Mill. Kr (i. V. 1,52). Während die Zahl der Reisenden etwas gegen das Vorjahr stieg (von 3,73 auf 3,87 Mill.), ging die beförderte Gütermenge von 2,18 Mill. t auf 1,68 Mill. t zurück, seit Jahresanfang von 15,10 Mill. t auf 11,38 Mill. t, also recht erheblich.

— **Neubeschaffung von Lokomotiven für die estländischen Schmalspurbahnen.** Auf den Schmalspurbahnen Estlands macht sich der Mangel an Lokomotiven sehr bemerkbar, weil in den letzten 12 Jahren keine neuen Lokomotiven beschafft worden sind, obgleich neue Strecken von rund 220 km in Betrieb genommen wurden und der Verkehr in den letzten Jahren sehr gestiegen ist. Die Lokomotiven sind auch veraltet; die jüngste Personenzug-Lokomotive stammt aus dem Jahre 1912. Infolgedessen ist der ganze Lokomotivenpark ziemlich leistungsunfähig. Daher übersteigt auch die Zuggeschwindigkeit der Personenzüge auf den Schmalspurbahnen nicht 22 km/Std.. Die Eisenbahn hat daher vorgesehen, mindestens 5 Lokomotiven jährlich zu beschaffen und hat ferner beschlossen, im laufenden Jahre noch einen Auftrag zur Beschaffung von weiteren 5 schmalspurigen Lokomotiven zu geben. Die Bestellungen werden jetzt vergeben. — Für die Beschaffung von 5 neuen Lokomotiven ist ein Kredit von 250 000 EKr (rund 220 000 RM) vorgesehen.

— **Verkehrsverbesserungen auf den lettländischen Bahnen.** Zur Beschleunigung des Fernverkehrs plant das lettländische Verkehrsministerium, die Schnellzüge von und nach Berlin, Moskau und Reval nur auf jenen Stationen halten zu lassen, wo es unbedingt notwendig ist. Die Fahrgeschwindigkeit auf eine Höhe zu bringen, wie sie in Westeuropa üblich ist, ist in Lettland noch nicht möglich, da hierzu ein ganz anderer Unterbau nötig wäre. Eine Verbesserung ist in der Beleuchtung der Personenzüge auf den Breit- und Normalspurstrecken eingetreten, indem die Laternen mit Talglichten verschwunden und die Wagen durchweg mit elektrischer Beleuchtung versehen wurden.

— **Ausbau des Rigaer Hauptbahnhofs.** Nach dem Haushaltsvoranschlag des lettländischen Verkehrsministeriums für das Jahr 1929/30 ist der Ausbau des Rigaer Hauptbahnhofs geplant. Der Bahnhof wird zwei neue Gleispaare für die Strandbahn und die Züge nach Mitau erhalten. In den nächsten Jahren sollen beide Rigaer Bahnhöfe vereinigt und an den Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes herangezogen werden.

— **Bäder-Rundreisefahrkarten in der Tschechoslowakei.** Vom Zentralverband der tschechoslowakischen Bäder werden mit dem Eisenbahnministerium Unterhandlungen zur Einführung eigener Bäderrundfahrten mit ermäßigtem Block von mehrtägiger Gültigkeit gepflogen. Der Vorschlag geht dahin, diese Blocks, ähnlich wie die Rundfahrten, für eine zusammenhängende Bädergruppe herauszugeben und sie mit einer entsprechenden Fahrpreisermäßigung auf den zugehörigen Eisenbahnstrecken sowie mit einem Kost- und Wohnungspreisnachlasse in den Bädern zu vereinigen.

— **Eine neue Gütereinteilung der englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahnen haben auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1921 die Verpflichtung, an Orten, die das Verkehrsministerium bezeichnet, zu Preisen, die dieses Ministerium für angemessen erachtet, Druckstücke ihrer Gütereinteilung zum Verkauf bereitzuhalten. Am 1. Januar 1929 soll eine Neuauflage des 1. Teils dieser Einteilung zum Preise von 2 Sh 6 P herausgebracht werden, während für den 2. und 3. Teil, die die gefährlichen Güter und die mit Personenzügen zu befördernden Güter enthalten, die bisherige Einteilung beibehalten wird. Monatlich werden lose Blätter herausgegeben, die die vorbehaltlich der Genehmigung durch das Tarifgericht beabsichtigten Änderungen im Güterverzeichnis enthalten. Sie können gegen Vorauszahlung von 2 Sh 6 P für ein Jahr bezogen werden.

— **Sparkonten für Eisenbahnreisen in England.** Neben der Einrichtung, mit deren Hilfe man Fahrkarten auf Abzahlung erwerben kann (s. Nr. 31 d. Ztg. vom 2. August 1928, S. 845), hat die London & Nordosteisenbahn nunmehr im Einvernehmen mit einer Bank, die, nach ihrem Namen — Yorkshire Penny Bank — zu schließen, eine Volksbank sein soll, die Möglichkeit geschaffen, daß man sich bei dieser Bank ein Konto anlegen kann, um damit seine Reisen zu finanzieren. Die Einzahlungen können in regelmäßigen Zeitabständen oder gelegentlich erfolgen. Wenn man eine Reise unternehmen will, erhebt man nicht das Geld für die Fahrkarte, sondern man erhält einen Gutschein, bei dem 5 % Zinsen angerechnet werden und den man am Schalter der Eisenbahn gegen eine Fahrkarte umtauscht. Die Einrichtung soll den eigentlichen Reiseverkehr fördern, die Gutscheine werden also nicht angenommen, wenn Dauerkarten verlangt werden. Im übrigen können aber die Sparer von ihrem Konto auch bares Geld erheben. Die Beteiligung an dieser Art, Spargelder zu sammeln, steht jedermann frei, sie ist aber zunächst örtlich auf gewisse Teile der Grafschaften Durham und Yorkshire beschränkt. Da die Einrichtung als Versuch bezeichnet wird, ist anzunehmen, daß sie bei Bewährung auf weitere Bezirke ausgedehnt werden soll. Ähnliche Einrichtungen bestanden schon in Lancashire, aber in Durham und Yorkshire liegt der erste Fall vor, in dem die Eisenbahngesellschaft mit einer Bank zu diesem Ziel zusammenarbeitet.

— **Steuerliche Entlastung der englischen Wirtschaft und die Eisenbahnen.** Die neue englische Steuergesetzgebung bezweckt eine Verminderung der Steuerlast für die Schlüsselindustrien der englischen Wirtschaft; die englischen Eisenbahnen sollen aber von der Ersparnis

an Steuern, die das Gesetz für sie zur Folge hat, keinen Vorteil haben, sondern diese Ersparnis soll den Benutzern der Eisenbahnen in der Form zugute kommen, daß die Tarife entsprechend herabgesetzt werden. Nach dem bereits erlassenen Gesetz sollen diese Maßnahmen am 1. Oktober 1929 in Kraft treten, die englische Wirtschaft kann aber nicht so lange warten, und die Regierung hat daher dem Parlament einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem die Herabsetzung der Eisenbahntarife bereits am 1. Dezember Gültigkeit erlangen soll. Um die Eisenbahnen für den Verlust an Einnahmen, der dadurch herbeigeführt wird, schadlos zu halten, soll ein Betrag von 3½ Mill. Pfd. bereitgestellt werden, der dem Railway Clearing House zur Verwaltung überwiesen wird. Eine Million soll das Parlament sofort bewilligen, um den Einnahmeausfall der Eisenbahnen bis zum 31. März zu decken, der Rest wird durch das Staatshaushaltsgesetz für 1929 angefordert werden. Von der Frachtermäßigung sollen bestimmte Güter, darunter Kohle, Eisen und Stahl, Erze, Grubenhölzer, landwirtschaftliche Erzeugnisse, einschließlich der Milch, betroffen werden; sie beträgt bei dem größten Teil 10 % der Frachtsätze. An der staatlichen Entschädigung nehmen alle Eisenbahnen teil, deren Tarife auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1921 festgesetzt sind, sowie die Kleinbahnen des öffentlichen Verkehrs; sie müssen jedoch dem Verkehrsminister anzeigen, daß sie bereit sind, die Bedingungen anzunehmen, unter denen die Staatsmittel bereitgestellt werden. Die vom Ministerium dem Clearing House überwiesenen Beträge sind getrennt von den sonstigen Geldbeständen der Eisenbahnen zu verwalten. Die mit der Verwaltung dieses Fonds verbundenen Kosten werden dem Clearing House und den Eisenbahngesellschaften ersetzt; hierfür ist ein Betrag von 16 667 Pfd. vorgesehen. Sollte der Einnahmeausfall der Eisenbahnen größer sein als die zu seiner Deckung gewährte Staatshilfe, so müssen die Fehlbeträge von den Eisenbahnen nach einem von ihnen zu vereinbarenden Schlüssel anteilig getragen werden. Aus ihren Kreisen wird schon jetzt die Besorgnis ausgesprochen, der Verkehr könne durch die neuen Maßnahmen so angeregt werden, daß die Staatsmittel hinter dem Betrag der Tarifermäßigungen zurückbleiben, so daß die Eisenbahnen von der Herabsetzung der Steuern nicht nur keinen Vorteil haben, sondern sogar die Mittel aufbringen müssen, durch die andere Betriebe unterstützt werden.

— **Neue Wagen für die Londoner Metropolitan District-Eisenbahn.** Die neuesten Wagen der Metropolitan District-Eisenbahn entsprechen in ihrer Bauart im wesentlichen denjenigen der Hampstead-Strecke und der City & South London-Eisenbahn, wie sie dort seit dem Umbau verkehren, doch hat man sich beim Entwurf die mit jenen Wagen gesammelten Erfahrungen zu nutze gemacht und manche Verbesserungen an ihnen angebracht, dabei auch auf die besonderen Erfordernisse des Londoner Schnellverkehrs Rücksicht genommen. Bestellt sind zur Zeit 101 solche Wagen; die Lieferung soll in der Hauptsache Anfang 1929 beendet sein. Die äußere Form der Wagen ist durch den Verlauf nach Stromlinien gekennzeichnet; Vorsprünge sind so viel wie irgend möglich vermieden. Die Fenster sind größer als bei den älteren Wagen. Die Enden der Dachaufbauten sind abgerundet, wodurch der Eindruck der Stromlinienform verstärkt wird. Die Wagen haben 40 feste Sitzplätze, die mit Plüsch gepolstert sind, und vier Klappsitze. Die Kopflaternen werden durch Klappen ein- und ausgeschaltet, die vom Führerstand aus bedient werden. Die Windschutzwände neben den Türen sind so weit zurückgesetzt, daß man neben ihnen stehen kann, ohne den Verkehr der ein- und aussteigenden Fahrgäste zu behindern. Besonderer Wert ist auf die Heizung gelegt. Die elektrischen Lampen sind in doppelten Reihen zu beiden Seiten der Wagen angeordnet und mit matten Glocken umgeben, so daß das Licht angenehm gedämpft ist. Die Motoren entwickeln 240 PS.

— **Sieben Tage Wochenende.** Unter dieser Überschrift kündigen die englischen Eisenbahnen an, daß ihre Wochenendkarten aus Anlaß des Weihnachtsfestes vom 21. bis 27. Dezember gelten werden. Die Reise muß am Freitag, Sonnabend oder Sonntag angetreten werden; für die Rückfahrt ist die Zeit von Sonnabend bis Donnerstag freigegeben. Es werden Fahrkarten auf Entfernungen ausgegeben, für die der Fahrpreis mindestens 4 Sh. in der 1. und 2 Sh. 6 P. in der 3. Klasse beträgt; er ist für Hin- und Rückfahrt mit dem ein- und eindrittelfachen Satz der einfachen berechnet und kommt dadurch auf den Betrag von einem Penny die Meile (5 Pf/km), wofür man fast jeden Ort in England erreichen kann. Für diejenigen Reisenden, die noch am Weihnachtsheiligenabend arbeiten müssen, von den Wochenendkarten also keinen Gebrauch machen können, werden nach besonders beliebten Reisezielen Sonderzüge gefahren, für die der Preis ähnlich wie für die Wochenendkarten berechnet ist. Die Benutzer der Wochenendkarten haben aber den Vorzug, daß sie in der Wahl der Züge nicht auf die Sonderzüge beschränkt sind.

— **Wilde Tiere auf der Reise.** Im Dezember wird in den bekannten Ausstellungsräumen Earls Court in London ein Zirkus eröffnet. Die dabei ausgestellten Tiere, 200 an der Zahl, reisen mit Sonderzug aus Holland nach Zeebrügge. Ein Fährdampfer der Belgisch-Englischen Fährbootgesellschaft ist gechartert worden, um die Löwen, Tiger, Seelöwen, braunen und Eisbären sowie Elefanten nach Harwich überzuführen, von wo sie mit Sonderzug nach London gebracht werden. Eine ungewöhnliche Zug- und Schiffsladung.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen auf Madagaskar.** Das Eisenbahnnetz der Insel Madagaskar besteht aus drei Strecken. Die erste führt von Tamatave an der Küste hin bis Brickaville und wendet sich dann landeinwärts, um Tananarive zu erreichen; sie ist 370 km lang und hat einen Jahresverkehr von 250 000 t. Von Tananarive führt eine Eisenbahn nach Süden, in deren Verlängerung eine Straßenbahn gebaut werden soll. Eine dritte Strecke zweigt von der erstgenannten ab. An der Ostküste soll ein neuer Hafen angelegt werden, und von diesem soll eine Eisenbahn landeinwärts gebaut werden, die in Verbindung mit der an zweiter Stelle genannten Eisenbahn gebracht werden soll. Von diesen Eisenbahnen aus sollen Feldbahnen in 60 cm Spurweite ausstrahlen, um das ferner liegende Gelände zu erschließen. Außerdem wird der Verkehr auf Madagaskar durch die Küstenschiffahrt, einige Flüsse, einen Kanal und vier Straßen bedient. Das Innere der Insel birgt reiche Schätze, und es lohnt sich, diese zur Ausfuhr an die Küste zu bringen. — Einige Schwierigkeiten bereitet die Beschaffung der zur Lokomotivfeuerung nötigen Kohle. Sie aus Natal einzuführen ist teuer, und es wird daher Holz verfeuert. Es gibt zwar Kohlenlagerstätten auf der Insel, aber um diese nutzbringend ausbeuten zu können, müßte erst eine Eisenbahn gebaut werden. Obgleich Pläne für die Erschließung dieser Lagerstätten zur Erörterung stehen, ist doch andrerseits ein Entwurf zur Einführung elektrischer Zugförderung auf der Eisenbahn im Rahmen eines Plans zur Versorgung der ganzen Insel mit elektrischer Kraft aufgestellt worden, der demnächst verwirklicht werden soll. Selbst dann wird es aber lohnen, die Kohlenlagerstätten abzubauen, und ihre Förderung wird den Eisenbahnen lebhaften Verkehr zuführen. Man erwartet, daß die Kohle von Madagaskar bis Indien und bis in den Suezkanal mit der Kohle von Natal und Transvaal erfolgreich wird in Wettbewerb treten können, namentlich als Bunkerkohle für die in jenen Gegenden verkehrenden Schiffe.

— **Sonderwagen der Pennsylvania-Eisenbahn.** Zur Beförderung von Kulissen und anderem Theatergerät umherziehender Schauspielertruppen hat die Pennsylvania-Eisenbahn 45 Sonderwagen von 21,5 m Länge gebaut. Sie erhalten Namen, wie es in Amerika auch für Züge üblich ist, und zwar sollen dazu die Namen bekannter Größen der Theaterwelt gewählt werden. 25 weitere Sonderwagen, die die Pennsylvania-Eisenbahn in ihren Wagenpark eingestellt hat, sollen zur Beförderung von Rennpferden in Schnellzügen dienen. Sie sind 22,6 m lang. Auch sie werden besonders benannt, und zwar nach den bekanntesten Rennplätzen der Vereinigten Staaten. Beide Arten von

Wagen haben Türen an den Stirnseiten, die Theaterwagen, um lange Kulissen vor Kopf einladen zu können, die Pferdewagen, um die Kraftwagen der Jockeys und Trainer bequem verladen zu können.

— **Eisenbahnhaltestellen ohne Namen in Afrika.** Auf der Sudan-Staatsbahn Wadi Halfa—Abu Hamed, die, im Jahre 1896 aus militärischen Gründen unter Lord Kitchener gebaut, durch die Wüste führt, gibt es neun Haltestellen, die keinen Namen haben, sondern mit Nummern bezeichnet sind. Das Namensschild dieser Haltestellen, wenn man von einem Namensschild überhaupt reden darf, trägt lediglich die Nummer 1 bis 9.

Wasserverkehr.

— **Zusammenlegung in der südslawischen Schiffahrt.** Die beiden größten südslawischen Schiffahrtslinien, die „Atlantische Schiffahrt Ivo Račic" und die „Südslawisch-Amerikanische Schiffahrtsgesellschaft", beide in Split, vereinigten sich unter der Firma „Südslawischer Lloyd A. G." mit einem Kapital von 275 Millionen Dinar. Die neue Gesellschaft verfügt über 24 Ozeandampfer mit 20 000 t Schiffsraum und betreibt den Verkehr mit Südamerika. Die vor kurzem eingeleiteten Verhandlungen mit einer großen englischen Schiffahrtsgesellschaft wegen einer Interessenannahme in Südslawien hatte zu keinem Ergebnis geführt.

— **Stapellauf des ersten tschechoslowakischen Elbe-Motor-Frachtschiffes.** Dieser Tage ist im Moldau-Umschlagsplatz Holleschowitz bei Prag das erste von den vier vom tschechoslowakischen Arbeitsministerium für die Elbeschiffahrt bestellten Dieselmotor-Frachtschiffen vom Stapel gelassen worden. Die Schiffe sind für die direkte Verbindung zwischen Prag und Hamburg bestimmt und werden der tschechoslowakischen Elbeschiffahrts A. G. zum Betrieb übergeben.

Kraftwagenverkehr.

— **Der Kraftwagenverkehr der französischen Eisenbahnen.** Mit der Einrichtung von Kraftverkehrstrecken haben die französischen Eisenbahnen den Rahmen überschritten in dem sich ihre Tätigkeit bis dahin abspielte; sie haben sich damit auf ein neues Gebiet begeben. Daß sie das zu einer Zeit getan haben, als von einem Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen noch nicht die Rede war, zeigt, daß sie von Anfang an die Verkehrsbedeutung des Kraftwagens richtig erkannt haben. Daß die Politik, die sie in dieser Beziehung betrieben haben, richtig war, zeigt der Erfolg.

Die französischen Eisenbahnen bieten den Benutzern ihrer Kraftwagen manche Vorteile. Die Fahrpreise schwanken je nach den Schwierigkeiten, die die befahrene Strecke bietet, sind aber immer mäßig. Für Reisen, bei denen sowohl Eisenbahn wie Kraftwagen benutzt werden, werden besondere Vergünstigungen gewährt, teilweise bestehend in einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten für die Reise zum Ausgangspunkt der Kraftwagenfahrt. Manche Fahrkarten gelten für beide Verkehrsmittel. Plätze im Kraftwagen können im voraus belegt werden. Das Gepäck der die Kraftwagen benutzenden Reisenden wird entweder in Lastkraftwagen oder mit der Eisenbahn befördert. Auf die Sicherheit des Betriebes wird besonderer Wert gelegt. Den Unternehmern, die Kraftwagen im Dienste der Eisenbahnen betreiben, werden strenge Vorschriften in bezug auf die Bauart und Ausstattung der Wagen gemacht.

Die Zahl der Kraftwagenstrecken, die von den französischen Eisenbahnen oder in deren Dienst betrieben werden, ist zu groß, als daß alle hier aufgezählt werden könnten. Sie nimmt ständig zu, und es können hier nur die bedeutendsten erwähnt werden.

Paris ist der Ausgangspunkt für zahlreiche Kraftwagenstrecken, die von den Staatsbahnen und der Nordbahn betrieben werden. Die Ostbahn hat im Jahre 1924 die drei bedeutendsten Badeorte ihres Verkehrsgebiets, Vittel, Contrexèville und Plombières erst untereinander, dann mit Colmar durch eine Kraftwagenstrecke verbunden, an der auch die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen beteiligt sind. 1927 war die Zahl der Kraftwagenstrecken der Ostbahn auf acht, 1928 auf elf angewachsen. Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen bedienen mit ihren Kraftwagen den Verkehr in den Vogesen; ihr Netz ist 1158 km lang.

Die Mittelmeerbahn war die erste unter den Eisenbahngesellschaften Frankreichs, die einen Kraftwagenverkehr einrichtete; sie ist auf diesem Gebiet am weitesten vorgeschritten. Ihr Verkehrsgebiet eignet sich allerdings ganz besonders zur Entwickelung eines solchen Verkehrs. Ihre Kraftwagenstrecken liegen im Jura, in den Alpen, im Massif Central und an der Küste des Mittelländischen Meers; sie durchschneiden diese Gegenden und bringen sie miteinander in Verbindung. Am bekanntesten ist die Route des Alpes, auf der man in sechs Tagesabschnitten von Nizza nach Evian fahren kann. Die Entfernung beträgt 640 km oder 763 km, je nachdem, ob die Fahrt über Chamonix oder Grenoble geht. Die Straße hebt sich wiederholt auf 2000 m, sogar bis auf 2500 m. Im Winter kann nur die Strecke von Aix-les-Bains nach Grenoble und Nizza betrieben werden. Die Route des Alpes setzt sich als Route du Jura bis Besançon und Mülhausen fort, wo sie an die Route des Vosges der elsaß-lothringischen Eisenbahnen anschließt. Die Mittelmeerbahn betreibt ferner die 400 km lange Strecke Grenoble—Vichy und gemeinsam mit der Orléansbahn die 252 km lange Route thermale d'Auvergne, die die Badeorte Vichy, Châtel-Guyon, Mont-Dore usw. berührt. 1913 wies der Kraftwagen-Fahrplan der Mittelmeerbahn 40 Strecken auf, auf denen 45 000 Fahrgäste über 400 000 km befördert worden waren; 1927 war die Zahl der Strecken auf 201, die der Fahrgäste auf 250 000, die der Kilometer auf 2 530 000 gestiegen. Die Kraftwagenstrecken dieser Gesellschaft sind mit mehr als 11 000 km länger als ihr Eisenbahnnetz, das 9300 km umfaßt.

Das Verkehrsgebiet der Orléansbahn ist nicht so umfangreich wie das der Mittelmeerbahn; es bietet aber besonders in der Touraine, in Anjou, in der Südküste der Bretagne und im größten Teil des Massif Central hohe landschaftliche Reize. Die einzelnen Gebiete sind aber zu weit voneinander entfernt, als daß man sie mit durchgehenden Kraftwagenstrecken untereinander verbinden könnte. Die Eisenbahngesellschaft hat aber eine ganze Anzahl Einzelstrecken eingerichtet, auf denen schon 1913 38 126 km geleistet wurde. Bis 1928 war die Zahl dieser Strecken auf 40 mit 5346 km Länge angewachsen; geleistet wurden 1927 314 000 km, 1928 sah der Fahrplan 340 000 km vor. Zwölf Strecken gehen von Orléans, Blois, Tours, Saumur und Angers aus. Gemeinsam mit der Staatsbahn wird ein Kraftwagenverkehr betrieben, mit dessen Hilfe man in sechstägiger Fahrt die Küste der Bretagne besuchen kann. An zwei anderen Stellen sind ebenfalls sechs Tage in Anspruch nehmende Rundfahrten eingerichtet worden, von denen eine sich mit dem Cevennen-Verkehr der Mittelmeerbahn und mit einer von der Südbahn ausgehenden, die Cevennen mit den Pyrenäen verbindenden Strecke berührt.

Die Südbahngesellschaft betreibt als besonders bemerkenswertes Unternehmen eine Kraftwagenverbindung zwischen Biarritz und dem Kap Cerbère, mit dem sie die ganze Länge der Pyrenäen vom Golf von Biscaya bis zum Golf von Lyon bestreicht, unterwegs alle die großen Badeorte dieses Gebirges berührend. Die Strecke ist 870 km lang; die Straße erhebt sich wiederholt auf 2000 m und mehr. Am Ostende kann man wahlweise über das malerische Carcassonne fahren; von dort besteht eine 238 km lange Verbindung nach Millau, die weiter bis zu der schon erwähnten Verbindung mit den Kraftwagenstrecken der Orléansbahn verlängert ist. Im vergangenen Sommer sind in dieser Gegend drei neue Rundfahrten von 150 km, 167 km und 680 km Länge eingerichtet worden; die letztgenannte wird in drei Tagesabschnitten zurückgelegt.

Die Kraftwagenstrecken der Südbahn sind zusammen 2615 km lang; sie sind seit 1925 von 870 km Länge über 998 km und 1750 km auf diese Ausdehnung angewachsen. 1925 wurden ohne die damals noch nicht bestehende Pyrenäenstrecke 7300 Fahrgäste, 1927 aber 16 600 befördert.

Das Verkehrsgebiet der Staatsbahnen weist keine Gebirge auf, in denen wie bei den bisher genannten Eisenbahnen ein besonders lohnender Kraftwagenverkehr eingerichtet werden könnte, aber sie hat in der Bretagne zusammen mit der Orléansbahn die schon erwähnte, 750 km lange Rundfahrt eingerichtet. Von Brest und Morlaix gehen je vier Kraftwagenstrecken aus, die zusammen 910 km lang sind.

Die Nordbahn ist in bezug auf die Pflege des Kraftwagenverkehrs unter den französischen Eisenbahnen noch am weitesten zurück; sie hat erst im Sommer 1928 das erste solche Unternehmen eingerichtet. Die übrigen sechs großen Eisenbahnnetze Frankreichs betrieben im Sommer 1928 Kraftwagenstrecken von zusammen 24 054 km Länge, das ist mehr als die Hälfte der Länge des französischen Eisenbahnnetzes, das 42 000 km umfaßt. 1926 und 1927 waren die Kraftwagenstrecken 17 581 km und 21 483 km lang; es hat also eine lebhafte Fortentwickelung stattgefunden. Der Verkehr ist allerdings zurückgegangen. 1927 wurden 275 000 Personen befördert, 50 000 weniger als im Vorjahre, was auf die wirtschaftlichen Verhältnisse in Frankreich zurückzuführen ist, die überhaupt auf die Entwickelung des Reiseverkehrs einen ungünstigen Einfluß ausgeübt haben. Wk.

Rechtspflege.

— **Die Verpflichtung der Eisenbahn zur Vorlage ihrer Untersuchungsakten.** Soweit die Berufung einen Beweis eines Verschuldens der Bekl. und eine Verletzung der ihr obliegenden Aufklärungspflicht durch Vorlage der Ermittlungsakten zu erbringen sucht, waren diese Anträge als rechtlich und sachlich unbegründet abzulehnen. Die von dem LG. angezogene und im wesentlichen richtig gewürdigte Rspr. zu § 82 EVO. ist allerdings nicht einheitlich und hat vielfach (vgl. die Zusammenstellung in Brodbeck, Vorlage der bahnamtlichen Untersuchungsakten, Verkehrsrecht VIII S. 106 ff.) in Anlehnung an das Urt. des OLG. Naumburg (JW. 1922, 516) unter Heranziehung des § 810 BGB. der Bahn eine weitgehende Verpflichtung zur Vorlage aller Ermittlungen auferlegt. Der Senat hat mit Blume, EVO. (§ 82 Anm. 1) und Rundnagel-Fritsch-Sperber (S. 182 ff.) und v. der Leyen (JW. 1922, 516) den § 82 EVO. als lex specialis gegenüber dem § 810 BGB. angesehen und die Bahn dafür verpflichtet erachtet, eine Sachuntersuchung über den Zustand des Gutes, Betrag des Schadens und, soweit möglich, Ursache des Schadens anzustellen und nach Aufklärung aller dieser Punkte „das Ergebnis“ dieser Untersuchung den Beteiligten mitzuteilen. Diese Verpflichtung zur Mitteilung erstreckt sich aber nur auf die vorerwähnten Punkte; die Bahn ist jedoch nicht gehalten, Ermittlungen, welche sie aus anderen, insbes. innerdienstlichen Gründen angestellt hat, den Beteiligten bekanntzugeben. Für den vorl. Fall muß mit dem LG. die vorgelegte Tatbestandsaufnahme vom 8. März 1924 als eine ausreichende Mitteilung des „Ergebnisses“ i. S. des § 82 angesehen werden. Daß in dieser Tatbestandsaufnahme Rubriken nicht ausgefüllt sind, welche für den Transport des Wagens nicht in Betracht kommen, ist kein Mangel. Auch die Zeugenaussagen geben, wie der erste Richter zutreffend dargetan hat, keine Anhaltspunkte dafür, daß die Bekl. ihre Aufklärungspflicht nicht nach allen Richtungen erfüllt hätte, die Zeugen schildern eingehend die über den ganzen Transport des Wagens sich ausdehnenden Nachforschungen, deren Ergebnis in der Tatbestandsaufnahme festgelegt ist, daß Vermutungen der Zeugen in diese Urkunde nicht aufgenommen sind, ist nicht, wie die Kl. meint, ein Mangel, sondern ein Vorzug der Urkunde. Da die Kl. auch keinerlei sonstige Anhaltspunkte für irgendeine Unterlassung der Bekl. bei Aufklärung des Sachverhalts erbracht hat, waren die Anträge auf Vorlage weiterer Ermittlungen aus den angeführten Gründen zurückzuweisen. (OLG. Darmstadt, Urt. v. 12. Juli 1928, 2 U 177/27; JW. 28, S. 2331.)

— **Als „Beschädigung“ i. S. § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. kann nur eine qualitative äußere oder innere Verschlechterung der Substanz, nicht aber eine auf anderen Umständen beruhende Wertverringerung des Gutes angesehen werden. Die Eisenbahn ist unter bestimmten Voraussetzungen wegen positiver Vertragsverletzung schadensersatzpflichtig.** Der Kl. stützt den erhobenen Anspruch auf eine Verletzung des mit der Bekl. abgeschlossenen Frachtvertrages durch die Bekl. Der Erstrichter hat den Klageanspruch dem Grunde nach als nach § 84 EVO. gerechtfertigt angesehen, weil die durch die falsche Bezeichnung der Tiere als Beobachtungsvieh verursachte Minderung ihres Verkaufswertes eine „Beschädigung“ darstelle, für welche die Bahn auch ohne Verschulden hafte. Der Senat schließt sich dieser nur von Eger (EVO., 3. Aufl., § 84 Anm. 445) vertretenen Rechtsanschauung nicht an. Als „Beschädigung“ i. S. § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. kann nur eine qualitative äußere oder innere Verschlechterung der Substanz, nicht aber eine auf anderen Umständen beruhende Wertverringerung des Gutes angesehen werden (Blume Weirauch, EVO. 1926, § 84 Anm. 5; Staub, HGB., §§ 41 Anm. 3, 429 Anm. 6; Düringer-Hachenburg, HGB., § 39 Anm. 5; Mosse-Heymann, HGB., § 414 Anm. 4; Rundnagel Die Haftung der Eisenbahn 1924, S. 33; Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, im Handb. des Handelsrechts von Ehrenberg Bd. V, II S. 218). Der Klageanspruch kann deshalb nicht aus einer Haftung der Bahn nach §§ 84, 8 EVO. abgeleitet werden, und der Bekl. ist ferner zuzugeben, daß in der EVO. auch keine sonstige Bestimmung enthalten ist, auf welche der erhobene Anspruch gestützt werden könnte. Dagegen irrt die Bekl., wenn sie annimmt, da mangels Anwendbarkeit der EVO. höchstens eine außervertragliche Haftung der Bahn nach §§ 823, 831 HGB. in Betracht kommen könne.

Die aus den Frachtgeschäften der Eisenbahn für die Vertragschließenden entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten sind in erster Linie nach den in § 471 HGB. aufgezählten zwingenden Vorschriften des HGB. zu beurteilen, sodann nach der EVO. (§ 454 HGB.) weiterhin nach den sonstigen Bestimmungen des HGB., schließlich nach den Normen des BGB. (Art. 2 EGHGB.) im HGB. (§§ 456, 466) und in der EVO. (§§ 84, 94) ist nur die Haftung der Bahn für Schäden geregelt, welche durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes während des Transportes oder durch Transportverzögerung entstehen. Damit ist aber die vertragliche Haftung der Bahn nicht erschöpft. Im übrigen kann die Bahn vielmehr nach der Rechtslehre und Rspr. unter bestimmten Voraussetzungen wegen positiver Vertragsverletzung schadensersatzpflichtig gemacht werden.

Durch Abschluß des Frachtvertrages vom 22. November 1926 ist zwischen den Parteien ein gegenseitiges Schuldverhältnis begründet worden. Nach § 276 BGB. hat der Schuldner, sofern nicht ein anderes bestimmt ist, Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten; fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt. Der Schuldner, der diese Sorgfaltspflicht verletzt, ist ohne weiteres zum Ersatz des dadurch verursachten Schadens verpflichtet (RG. 106, 25). Nach § 278 BGB. hat der Schuldner für ein Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen aufzukommen. Das HGB. gibt der Regel des § 276 BGB. für den Handelsverkehr einen bestimmteren Inhalt. Als gewerbsmäßiger Frachtführer ist die Reichsbahn-Gesellschaft Kaufmann nach § 1 Abs. II Ziff. 5 HGB. Ihre Frachtgeschäfte sind Handelsgeschäfte nach § 343 HGB. Wer aus einem Geschäft, das auf seiner Seite ein Handelsgeschäft ist, einem anderen zur Sorgfalt verpflichtet ist (§ 276 BGB.), hat für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen (§ 347 HGB.; vgl. auch § 81 Abs. III EVO.). Der Frachtführer hat die Sorgfalt eines „ordentlichen Frachtführers“ anzuwenden (§ 429 HGB.). Nach § 65 Abs. II EVO. hat die Bahn, solange das Gut unterwegs ist, d. h. von dessen Annahme bis zu dessen Ablieferung, als Nebenverpflichtung aus dem Frachtvertrag die etwaigen Polizeivorschriften (hier die seuchenpolizeilichen Vorschriften) zu erfüllen; in diesem Falle hat sie die Pflichten eines Spediteurs. Als solcher hat sie das übernommene Geschäft mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen und dabei die Weisungen ihres Auftraggebers zu befolgen, widrigenfalls sie sich schadensersatzpflichtig macht (§§ 407 Abs. II, 408 Abs. I, 384 Abs. I, 385 HGB.). Nach § 458 HGB. (§ 5 EVO.) haftet die Bahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Diese Vorschrift gilt für die Haftung der Bahn aus dem

Frachtvertrag überhaupt und ist nicht etwa auf die Fälle der §§ 84, 94 EVO. beschränkt (Rundnagel, die Haftung der Eisenbahn, S. 20).

Hiernach kommt es darauf an, ob der Bahn die falsche Bezettelung des Wagens und Frachtbriefes als fahrlässiges Verschulden anzurechnen ist. Der Senat bejaht diese Frage, weil die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmannes, Frachtführers und Spediteurs die richtige Handhabung der etwa für ihren Gewerbebetrieb bestehenden Vorschriften verlangt, und weil es ferner zur Sorgfaltspflicht nicht bloß des Spediteurs, sondern auch des Frachtführers gehört, von den Weisungen des Auftraggebers nicht ohne Anlaß abzuweichen.

Die einschlägigen seuchenpolizeilichen Vorschriften sind in den §§ 175 u. 178 der bay. Bek. v. 27. April 1912 über den Vollzug des ViehseuchenG. v. 26. Juni 1909 und des BayAusfG. hierzu v. 13. August 1910 enthalten (GVBl. 459, 462). Danach ist nach dem Ausbruch der Maul- und Klauenseuche die Ausfuhr von Klauenvieh aus nichtverseuchten Gehöften des Sperrbezirkes (§ 173 a. a. O.) nach in der Nähe liegenden Eisenbahnstationen zur Weiterbeförderung nach Schlachthöfen nur dann zulässig, wenn unmittelbar vor der Überführung der Tiere zur Schlachtstätte durch amtstierärztliche Untersuchung festgestellt wird, daß der gesamte Klauenviehbestand des Gehöftes noch seuchenfrei ist und die Bezirkspolizeibehörde einen Erlaubnisschein zur Ausfuhr der Tiere aus dem Seuchenorte ausstellt. Die gleichen Vorschriften gelten entsprechend für die Ausfuhr von Klauenvieh aus Beobachtungsgebieten (§ 177 a. a. O.) mit der Maßgabe, daß in solchen Fällen der Ausfuhrerlaubnisschein auch vom Bezirkstierarzt ausgestellt werden kann. Wird die Erlaubnis zur Ausfuhr von Schlachtvieh aus Beobachtungsgebieten erteilt, so ist ein Ausfuhrerlaubnisschein nach dem Muster der Anlage IX zu der Bek. v. 27. April 1912 (GVBl.) auf rotem Papier auszustellen. In beiden Fällen verständigt die Bezirkspolizeibehörde die Verladestation und die Direktion des Bestimmungsschlachtviehhofes auf dem kürzesten Wege, in der Regel telegraphisch, von der Ausstellung des Ausfuhrerlaubnisscheines. Der Ausführende hat den Ausfuhrerlaubnisschein vor der Verladung an die Verladestation abzugeben. Die Verladestation hat den für die Beförderung benutzten Eisenbahnwagen durch einen gelben Zettel mit der Aufschrift „Sperrvieh" bzw. „Beobachtungsvieh" zu kennzeichnen, einen gleichen Zettel auf dem Frachtbriefe anzubringen und den Ausfuhrerlaubnisschein dem Frachtbriefe beizuheften. Da im vorl. Fall der Kl. eines Ausfuhrerlaubnisscheines nicht bedurfte und einen solchen der Bahn nicht vorgelegt hatte, die Station S. auch keine polizeiliche Nachricht von der Ausstellung eines Ausfuhrerlaubnisscheines erhalten hatte, so bestand für die Station S. keinerlei Anlaß, von sich aus besondere Maßnahmen zu ergreifen und die Tiere des Kl. ohne dessen Wissen auf Wagen und Frachtbrief als „Beobachtungsvieh" zu deklarieren. Dies widersprach vielmehr der Weisung des Kl., der sein Vieh, wie aus den Umständen und dem von ihm übergebenen amtstierärztlichen Gesundheitszeugnis zu entnehmen war, als gesundes, keinerlei Beförderungsbeschränkung unterliegendes Vieh verfrachtet haben wollte.

Die Bekl. behauptet, die Station S. sei durch das Telegramm des Bezirksarztes P. irregeführt worden. Das kann nicht anerkannt werden. Das Telegramm enthielt nur die Mitteilung, daß die Verladung von Klauentieren ohne vorherige amtstierärztliche Untersuchung verboten sei: diese keineswegs unnötige besondere Anordnung stützte sich auf die §§ 18, 20 Abs. II ViehseuchenG. Daß alle zur Verladung gelangenden Klauentiere als Beobachtungsvieh zu behandeln seien, war aus dem Telegramm nicht zu entnehmen. Dasselbe bezog sich, wenn dies auch nicht ganz klar zum Ausdruck gebracht worden ist, nur auf Klauentiere, welche aus dem um Sperrbezirk und Beobachtungsgebiet gebildeten sog. Schutzgebiete (§ 180 a. a. O.) stammen und welche im Eisenbahnverkehr keinerlei Beschränkungen unterliegen. Das vom Bezirksamt für die Ausfuhr solcher Tiere verlangte, sich nur auf die ausführenden Tiere selbst, nicht auf den gesamten Klauenviehbestand des Herkunftsgehöftes beziehende Gesundheitszeugnis hat die Station S. mit dem Ausfuhrerlaubnisschein verwechselt, der für die Ausfuhr von Klauenvieh aus dem Sperrbezirk oder dem Beobachtungsgebiet vorgeschrieben ist. Unkenntnis dieser Vorschriften auf Seite eines gewerbsmäßigen Frachtführers ist kein entschuldbarer Irrtum. Nur entschuldbarer Irrtum schließt die Fahrlässigkeit aus. War sich der Annahmebeamte der Station S. über die einschlägigen Vorschriften oder über Sinn und Tragweite des bezirksamtlichen Telegramms nicht im klaren, so hätte er sich durch eine telephonische Anfrage bei dem Bezirksamt P. Klarheit darüber verschaffen müssen; das verlangt die Sorgfaltspflicht nicht bloß eines ordentlichen Spediteurs, sondern auch eines ordentlichen Frachtführers und Kaufmannes überhaupt. (OLG. München, Urt. v. 11. Mai 1928, L 265/28 I; JW. 28, S. 2331.)

— **Haftung der Zollverwaltung für unrichtige Zollauskünfte.** Das Reichsgericht hat kürzlich die Zollverwaltung für unrichtige Zollauskünfte seiner Beamten für haftbar erklärt. Der Kläger bezog eine Wagenladung Bohnenkonserven. Auf Befragen des Angestellten des Klägers hat der Beamte des Zollamts erklärt, daß diese Ware zollfrei sei. Darauf beantragte er die zollfreie Einfuhr der Ware und verkaufte sie. Nach Verkauf der Ware verlangte die Zollverwaltung 4000 RM Zoll. Der Kläger bezahlte die Summe zur Vermeidung der Zwangsvollstreckung, klagte aber den Betrag gegen das Deutsche Reich als Schadenersatz ein. Oberlandesgericht wie Reichsgericht gaben der Klage statt. Den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts entnehmen wir folgendes:

Die Ware, durch deren unrichtige zollamtliche Behandlung dem Kläger ein Schaden entstanden ist, bestand aus in Salzwasser eingelegte Bohnen in luftdicht abgeschlossenen Dosen. Der Beauftragte der Klägerin hatte die Ware in seinem dem Zollbeamten vorgelegten schriftlichen Antrag auf Zollbefreiung als „Bohnenkonserven" bezeichnet. Der mit der Abfertigung betraute Beamte konnte daher über die Natur des Einfuhrgutes nicht im Unklaren sein. Wie das Berufungsgericht zutreffend feststellt, waren Bohnenkonserven nach den damals geltenden gesetzlichen Vorschriften zollpflichtig (vgl. die „Zusammenstellung" RGBl. 1922, S. 68). Dies hätte der Zollsekretär B. wissen müssen. Wenn er Zweifel an der Bedeutung der gesetzlichen Vorschriften hegte, war es seine Pflicht, sich in einwandfreier Weise Gewißheit über die Zollpflicht der Gemüsekonserven zu verschaffen. Dieser Pflicht hat er nicht dadurch genügt, daß er den Fall mit einem Zollassistenten besprach. Er hätte sich an seinen Vorgesetzten wenden müssen und dessen Rat erbitten oder mit seiner Hilfe die tarifrechtlichen Vorschriften nachprüfen müssen. Daß die Feststellung, ob Bohnenkonserven zollpflichtig sind, mit irgendwelchen erheblichen Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre, kann nicht anerkannt werden. Es handelte sich nicht um einen gewöhnlichen Einfuhrartikel, sondern um marktgängige Ware. Daher muß erwartet werden, daß jeder bei einem großen Zollamt mit der Abfertigung des Zollgutes betraute Beamte in der Lage ist, die Zollpflicht solcher Waren festzustellen. Bei sorgsamer Behandlung der Angelegenheit wäre der Zollbeamte hierzu auch imstande gewesen. Er hat danach fahrlässig gehandelt. Durch seine Fahrlässigkeit hat er auch eine ihm gegenüber dem Zollschuldner, dem Kläger, obliegende Amtspflicht verletzt. Für die Klägerin war die Entscheidung, ob die Ware zollfrei war oder nicht, von weittragender Bedeutung. Wenn die Ware für zollpflichtig erklärt worden wäre, hätte sie von der Einfuhr Abstand genommen; denn der Zollbetrag erreichte beinahe den Inlandspreis von Bohnenkonserven, so daß ein Verkauf der Konserven zu angemessenem Preise unmöglich gewesen wäre. Der Kläger konnte daher beanspruchen, daß der Zollbeamte bei der zollamtlichen Behandlung der Ware ihr gegenüber mit aller Sorgfalt feststellte, ob die Ware zollfrei eingeführt werden dürfe, damit er nicht durch die nachträgliche Erhebung des hohen Zollbetrages schweren Schaden erlitt. Wenn die Revision darauf hinweist, daß nach §§ 76, 212 RAbgO. ausdrücklich die Möglichkeit der Nachforderung von Zollbeträgen vorgesehen sei, die Zollfestsetzung also gewissermaßen nur vorbehaltlich der Berichtigung erfolgte, so ergibt sich gerade aus dieser Vorschrift wegen der weittragenden Folgen nachträglicher Zollerhebung die Pflicht für den Zollbeamten, gewissenhaft vorzugehen. Die Vorschrift stellt keinen Frei-

brief für die Zollbeamten und ihre Beamten in dem Sinne dar, daß bei den Zollfestsetzungen nicht von vornherein mit der nötigen Sorgfalt, auch gegenüber dem Zollschuldner, verfahren werden müßte.

Die Revision macht auch mitwirkendes Verschulden des Klägers geltend. Sie weist darauf hin, daß der Kläger schon im Frühjahr 1924 in Zollsachen sehr bewandert gewesen sei und behauptet, er wäre verpflichtet gewesen, bei Abnahme der Ware auf die ungewöhnliche Höhe eines Schadens im Falle unrichtiger Verzollung aufmerksam zu machen. Beide Umstände sind ohne rechtliche Bedeutung. Das Verhalten des Klägers ergibt nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts, daß er nicht gewußt hat, ob die Bohnenkonserven zollpflichtig waren. Nur hierauf kommt es an. Zu einem besonderen Hinweis auf die Höhe eines möglicherweise entstehenden Schadens war der Kläger nicht verpflichtet. Der Beamte, der die Zollabfertigung vornahm, ersah aus den Zollbegleitpapieren Art und Menge der Ware; er sah auch, daß es sich um einen ganzen Eisenbahnwaggon mit Konserven handelte. Er mußte sich daher selbst sagen, daß erhebliche Werte in Betracht kamen, und mußte dementsprechend sorgsam verfahren (Urt. des RG. vom 22. Mai 1928).

Dieses Urteil, das in vielen Fachzeitschriften veröffentlicht worden ist, hat man dort in seiner Wirkung auch auf die Eisenbahn auszudehnen versucht. Indessen liegen aber die Verhältnisse bei der Eisenbahn wesentlich anders als bei der Zollverwaltung.

Man kann den Zolltarif nicht dem Eisenbahn-Gütertarif gleichstellen. Beim Gütertarif handelt es sich in der Regel nicht um Preise für Beförderung im einfachsten Sinne, sondern — mittelbar oder unmittelbar — um Fragen der Auslegung des Tarifs. Eine Auskunft über den Gütertarif setzt bei der jetzigen Ausgestaltung des deutschen Gütertarifwesens eine ganz besondere Kenntnis voraus und erfordert ein eigenes Studium, um bestimmte Frachten auszurechnen. Genau ebenso wie keinem Geschäftsmann zugemutet werden kann, über Auslegung von Vertragsbestimmungen eine bindende Auskunft zu erteilen, so kann man billigerweise auch von der Eisenbahnverwaltung nicht verlangen, sich durch eine Tarifauskunft von vornherein zu binden. Demgegenüber ist der Zolltarif einfach aufgebaut, so daß sich die Zollverwaltung im Gegensatz zur Eisenbahnverwaltung sogar dazu entschließen konnte, auf Antrag verbindliche amtliche Auskünfte über den Zolltarif zu erteilen, für die das Landesfinanzamt zuständig ist, in dessen Geschäftsbereich die Schlußabfertigung der Ware stattfinden soll.

Im vorliegenden Falle ist gleichwohl das Reichsgericht darüber hinausgegangen und hat sogar eine von einem Beamten eines Zollamtes erteilte Auskunft für verbindlich erachtet. Indessen wäre der Fall bei der Eisenbahnverwaltung im Hinblick auf §§ 6 und 70 EVO. anders zu beurteilen. Nach § 70 EVO. besteht eine Nachzahlungspflicht ohne Rücksicht darauf, ob der nach § 6 EVO. gehörig veröffentlichte Tarif durch irrige Auslegung der Tarifvorschriften falsch angewendet oder durch Rechenfehler eine falsche Berechnung der Fracht herbeigeführt ist. Nach § 70 Abs. 2 EVO. ist der Absender nach Maßgabe seines Freivermerks sogar auch nach erfolgter Einlösung des Frachtbriefes zur Nachzahlung verpflichtet. In der nach Abschluß des Frachtvertrages erfolgten Eintragung der falsch berechneten Fracht in den Frachtbrief kann nicht etwa ein dem Beamten und damit der Eisenbahnverwaltung selbst zur Last zu legendes Verschulden (Fahrlässigkeit) erblickt werden. Wie das OLG. Naumburg in seiner Entscheidung vom 26. April 1923 (Aktz. 5 U 1622) treffend ausführt, ist ein solches schon deshalb nicht anzunehmen, weil es sich bei der unrichtigen Anwendung einer Tarifstelle um nichts weiter als eine Frage der Auslegung der bestehenden Vorschriften handelt. Ein Irrtum des Beamten in dieser Beziehung kann nicht schon als Verschulden angesehen werden, das zeigt schon das Vorhandensein des § 70 EVO.

Wenn man auch dem § 70 EVO. die §§ 76, 212 RAbgO. gegenüber setzen wollte, so bildet das Hauptbedenken gegen eine verbindliche Auskunft der Eisenbahn die Bestimmung des § 6 EVO. Denn hiernach ist die gleichmäßige Anwendung der Tarife gegenüber jedermann vorgeschrieben.

Aber auch für eine vor Abschluß des Frachtvertrages erteilte Tarifauskunft ist eine Haftung der Eisenbahn abzulehnen. Es könnte für eine solche Haftung nur ein vertragliches Verschulden oder eine vom Beamten begangene unerlaubte Handlung, für die die Eisenbahn einzustehen hätte, in Betracht kommen. Denn die Vorschriften des § 4 HGB. und des § 5 EVO., wonach die Eisenbahn für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei Ausübung der Beförderung bedient, haftet, sind nur anwendbar, wenn bereits ein Beförderungsvertrag abgeschlossen ist, weil sich diese Haftpflicht nicht auf Handlungen erstreckt, die vor Abschluß des Frachtvertrages liegen und ebenso wenig auf selbständige Handlungen und Verpflichtungen, welche die Leute der Eisenbahn außerhalb des Frachtvertrages dem Absender gegenüber übernommen haben. Eine Haftung auf Grund des § 839 BGB. kommt schon deshalb nicht in Frage, weil, wenn die einer Person erteilte Auskunft nicht als private Mitteilung des betreffenden Beamten, sondern als Amtshandlung anzusehen wäre, der Beamte jedenfalls nicht als Staatsbeamter in Ausübung einer ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt handelte; denn der Eisenbahnbetrieb des Staates — die Behördenqualität der Reichsbahn ist ja, wie allgemein bekannt, anerkannt — fällt nicht in das Gebiet der Ausübung staatlicher Hoheitsrechte, sondern in die rein privatrechtlicher Tätigkeit. Die von einem Eisenbahnbeamten fahrlässigerweise erteilte unrichtige Auskunft könnte daher nur dann eine Ersatzpflicht der Eisenbahn begründen, wenn entweder eine rechtsgeschäftliche Sorgfaltspflicht verletzt wäre oder eine Rechtspflicht zur Auskunftserteilung, sei es auf Grund privatrechtlicher, sei es auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften bestanden oder eine unerlaubte Handlung vorgelegen hätte (in ähnlichem Sinne auch das Urteil des OLG. Hamburg vom 4. März 1925 [Aktz. Bf. V. 42/1925]), abgedr. in der V. Ztg. 1925, S. 693. Auch sei auf das Urteil des Obersten Gerichtshofes Brünn vom 22. Oktober 1927 (Aktz. I. 92/27), abgedr. in dieser Zeitung, Jahrg. 1928, S. 933, verwiesen. P.

— **Der Mangel der schriftlichen Anmeldung eines Schadensersatzanspruches gegen die Eisenbahn ist als behoben anzusehen, wenn die Eisenbahn auf telephonisches Ersuchen bei einer eingetretenen Gewichtsminderung der Sendung die erforderlichen Erhebungen gepflogen hat (§§ 73, 77, 82, 97, 99 EBR., § 503 ZPO.).** Der Revision wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung (§ 503 Pkt. 1 und 4 ZPO.) muß die Berechtigung versagt werden.

Man kann zwar mit dem Berufungsgericht nicht übereinstimmen, daß die klägerische Firma als Absender den in Verlust geratenen Gutes aus eigenem Recht den Ersatz einklagen könne, denn gemäß § 99 EBR. ist nur derjenige berechtigt, die Rechte aus dem Frachtvertrage geltend zu machen, dem das Verfügungsrecht zusteht, und das Verfügungsrecht des Klägers als Absenders ist gemäß § 73 (9) EBR. mit der Auslieferung des Frachtbriefes an den Empfänger auf diesen übergegangen, aber dennoch muß man die Einrede der unzulänglichen Aktivlegitimation als unbegründet betrachten. Die klägerische Firma begründet ihre Klagelegimitation damit, daß ihr der Klageanspruch von der Firma R. I. abgetreten wurde, was sie übrigens auch nachgewiesen hat.

Weder die allgemeinen Rechtsvorschriften, noch das EBR. schreiben für die Gültigkeit der Abtretung eine besondere Form vor; die Behauptung, daß hier überhaupt eine Erklärung des Zedenten notwendig wäre, widerspricht dem Aktienmaterial.

Bereits bei der am 5. Januar 1926 erfolgten Anfertigung des Hauptprotokolls hat die Firma R. I. erklärt, daß sie um Auszahlung des Schadensersatzes an den Kläger ersuche, bei der mündlichen Zeugenaussage am 24. Juni 1926 hat sodann der öffentliche Gesellschaftler der Firma bestätigt, daß der Ersatzanspruch — wie dies übrigens bereits in der Klage erwähnt wird — dem Kläger abgetreten und der klägerischen Partei mitgeteilt worden ist.

Die Anschauung, daß der Ersatzanspruch gemäß § 97 (2) Pkt. 4 EBR. nicht ordnungsgemäß erhoben ist, weil er bei der Eisenbahn nicht schriftlich angemeldet wurde, kann nicht als richtig angesehen werden. Die erwähnte Vorschrift macht zur Bedingung, der Erhaltung des Anspruches, daß der Verfügungsberechtigte sofort nach Entdeckung der bei Annahme des Gutes nicht erkennbar gewesenen Mängel, den Antrag stellt, und zwar entweder bei der Eisenbahn auf Feststellung des Zustandes des

Gutes gemäß § 82 EBR., oder bei Gericht auf Besichtigung des Gutes durch Sachverständige. Im gegebenen Falle hat der Empfänger des Gutes zwar nicht schriftlich, jedoch telephonisch beantragt, daß die Minderung des Gutes von der Eisenbahn gemäß § 82 EBR. festgestellt werde; wenn aber trotz des Mangels einer schriftlichen Form dem Antrag entsprochen und wenn die beantragte Feststellung von der Eisenbahn selbst durch Anfertigung eines Hauptprotokolls durchgeführt worden ist, so wurde auf den Mangel der schriftlichen Form seitens der Eisenbahn endgültig verzichtet. Die Revision selbst behauptet nicht, daß noch eine andere rechtliche Voraussetzung für die Beurteilung des Klageanspruches gemäß der Ausnahmebestimmung des § 97 (2) EBR. gefehlt hätte, weshalb nicht einzusehen ist, warum er nach dem ersten Absatz des § 97 EBR. beurteilt werden sollte, der doch die Rechtsregel aufstellt, daß alle Ansprüche gegen die Eisenbahn mit der Bezahlung der Fracht und mit der Abnahme des Gutes erlöschen.

Nur nebenbei wird bemerkt, daß die Abnahme des Gutes nicht bereits am 4. Januar 1926 nachmittags erfolgte, als der Diener der Firma R. I. in den Bahngüterschuppen kam, den eingelösten Frachtbrief vorlegte und nach Bereitstellung des Gutes zur Abnahme den Beamten des Güterschuppens ersuchte, dieses dem Spediteur auszuliefern, sondern erst dann, als der Beamte selbst auf dem Frachtbrief nachträglich am 5. Januar 1926 bestätigte, daß an diesem Tage das Gut dem Spediteur übergeben und von ihm aus dem Güterschuppen abgeholt wurde. Erst mit diesem Augenblick trat das Gut aus der Verwahrung der Bahn und diese haftete bis zu diesem Augenblick noch immer als Frachtführer gemäß § 84 EBR., weil die Abnahmefrist noch nicht abgelaufen war.

Wie die Einwendungen rechtlicher Natur, so sind auch die gerügten Widersprüche bezüglich der Schriftstücke gegenstandslos. Das Berufungsgericht hat in voller Übereinstimmung mit den Akten festgestellt, daß die beklagte Partei den angegebenen Inhalt der ausgeraubten Kiste in Abrede gestellt habe. Bei der am 4. Juni 1926 stattgefundenen mündlichen Verhandlung hat die beklagte Partei, wie die Berufung besagt, nicht alle Behauptungen der Klage geleugnet, sondern trug ihren Schriftsatz vom 4. Juni, in welchem von dem behaupteten Leugnen keine Rede ist, vor. Die Kiste wurde vom Beamten des Güterschuppens am 5. Januar 1926 gemäß § 77 EBR. nicht amtlich gewogen, und das Berufungsgericht behauptete auch nicht, daß die Wägung amtlich gewesen sei; seine tatsächliche Voraussetzung ist nur der Umstand, daß die Kiste bei Anfertigung des Protokolls im Hause des Empfängers vom Beamten des Güterschuppens nachgewogen wurde, wobei man gegenüber dem Frachtbrief eine Gewichtsminderung von 46½ kg festgestellt hat.
Diese Voraussetzung ist in voller Übereinstimmung mit der Zeugenaussage des Beamten und sie mußte vom Berufungsgericht in gleicher Weise in Erwägung gezogen werden wie die sonstigen festgestellten Tatumstände. Mit den übrigen, unter dem Titel des Widerspruchs mit den Schriftstücken vorgetragenen Einwendungen ist dieser zulässige Revisionsgrund nicht im Sinne des Gesetzes durchgeführt, denn sie erschöpfen sich nur in einem unzulässigen Ankämpfen gegen die Macht der durchgeführten Beweise und deren vom Berufungsgericht vorgenommenen Bewertung. Dies gilt sowohl von der Tatsache, daß die Kiste nicht während der Zeit ihrer Auslieferung und der Abfassung des Hauptprotokolls beraubt wurde, als auch von der Feststellung, daß alle Waren, die nach der klägerischen Behauptung in Verlust geraten sind, sich in der Kiste befanden als diese der Bahn zur Beförderung übergeben wurde.

Mit diesen tatsächlichen Feststellungen, die keinen Gegenstand der Revision gemäß § 503 ZPO. bilden können, wurde auch der Beweis erbracht, daß das Gut verloren gegangen ist, womit der Klageanspruch gemäß § 97 (2), Pkt. 4 und 84 EBR. begründet ist (Oberster Gerichtshof Brünn, vom 12. April 1928 — Rv. 1172/27). F.

Bücherschau.

— **Die städtischen Straßenbahnen und die Stadtbahn in Wien.** Von Ingenieur Ludwig Spängler, Direktor der städtischen Straßenbahnen. Wien, 1928. Sonderabdruck aus dem Städtewerk „Das neue Wien". Zu beziehen durch die Geschäftsstelle des Städtewerkes, Wien, VIII, Josefstädterstr. 29, oder durch den Verlag „Elbemühl Papierfabriken und graphische Industrie A.-G.", Wien, III.

Der vorliegende Sonderabdruck bildet einen Teil des unter amtlicher Mitwirkung der Gemeinde Wien erscheinenden vierbändigen Städtewerks „Das neue Wien", eines Sammelwerkes, das die gesamte Tätigkeit der Gemeinde Wien in den Jahren 1919—1928 in ausführlicher Weise behandelt. Spängler berichtet einleitend über den Werdegang der Wiener Straßenbahnen. Man erfährt, daß die erste Pferdebahnlinie in Wien im Jahre 1865 von einer belgischen Firma ausgeführt wurde. 1868 gründete sich die Wiener Tramway-Gesellschaft, die dann im Jahre 1897 die erste elektrisch betriebene Linie eröffnete. Die Gesellschaft liquidierte im Jahre 1899; an ihre Stelle trat die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen. Von dieser Gesellschaft kaufte die Gemeinde Wien bereits am 1. Januar 1902 alle Linien samt dem ganzen Wagenpark und betraute die Siemens- & Halske A. G. mit dem Ausbau des Netzes und dem Betriebe des ganzen Unternehmens bis längstens 31. Dezember 1903. Gleichzeitig ließ die Gemeinde Wien das Unternehmen im Handelsregister unter der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen" eintragen. Im gleichen Jahre erwarb die Gemeinde auch die Konzession für das Netz der „Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft". Am 1. Juli 1903 übernahm die Gemeinde den Eigenbetrieb aller Straßenbahnen und 1904 auch die elektrische Bahn nach Kagran. Der Bericht hebt hervor, daß seit der Vereinigung der Wiener Straßenbahnen in den Händen der Gemeinde der Betrieb der Straßenbahnen in ständiger Entwicklung begriffen ist, die nur durch den Weltkrieg und seine wirtschaftlichen Folgen Hemmungen erlitt, um so dann wieder in den Händen der neuen Gemeindeverwaltung zu höchster Entfaltung emporgeführt zu werden. Die Umwandlung der dann noch erworbenen Dampfstraßenbahnlinien auf den elektrischen Betrieb wurde streckenweise durchgeführt und in den Jahren 1920 bis 1922 mit der Elektrisierung der letzten Dampfstraßenbahnstrecken Mauer—Mödling und Kagran—Groß-Enzersdorf abgeschlossen. Außer den elektrischen Straßenbahnlinien betreibt die Gemeinde Wien seit dem Jahre 1908 auch eine gleislose Bahn mit elektrischer Oberleitung nach dem System Stoll zwischen Pötzleinsdorf und Salmannsdorf und hat seit der Übernahme des Kraftstellwagenbetriebes von der im Jahre 1922 aufgelösten Unternehmung „Gemeinde Wien — städtische Kraftstellwagenunternehmung" ein Netz von Kraftstellwagenlinien ausgebaut, die teils als Taglinien dem innerstädtischen Verkehr dienen, teils als Nachtlinien über belebte Straßenzüge äußere Bezirke mit der inneren Stadt verbinden. Spängler betont, daß die städtischen Straßenbahnen das einzige Massenverkehrsmittel für die Wiener Bevölkerung bilden, während sich in anderen Großstädten in diese Aufgabe noch Hochbahnen, Untergrundbahnen, Omnibus- und zahlreiche Kraftstellwagenunternehmungen teilen. Dieser Umstand führte zu einer Beanspruchung der Straßenbahnen bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Da zur Entlastung der Straßenbahnen unbedingt Maßnahmen getroffen werden müßten, an den Bau einer Untergrundbahn, für den die Vorarbeiten vor dem Kriege schon ziemlich weit vorgeschritten waren, jedoch mangels der erforderlichen Geldmittel und mit Rücksicht auf das bei dem hohen Zinsfuß zu erwartende unvermeidliche große Defizit vorläufig nicht gedacht werden konnte, faßte die Gemeinde Wien zunächst die Elektrisierung der innerstädtischen Linien der seit dem Jahre 1918 eingestellten Wiener Stadtbahn, die in Friedenszeiten immerhin eine nennenswerte Frequenz aufzuweisen hatten, ins Auge. Durch die Einrichtung eines Schnellbahnbetriebes auf diesen Stadtbahnstrecken unter engem Zusammenschluß mit dem Straßenbahnnetz und unter Verwendung gemeinsamer Fahrbetriebsmittel sollte wenigstens eine teilweise Entlastung der Straßenbahnen zu erzielen sein. Hierüber ist in Nr. 47 des Jahrgangs 1925 dieser Zeitung berichtet.

Die Quelle verbreitet sich dann noch ausführlich über den Bahnbau, die Bahnunterhaltung, die elektrischen Anlagen und über den Wagenpark der Straßenbahnen, über das Reklamewesen, die Hochbauten, den Verkehr und Betrieb und schließlich über den Tarif und die Fahrpreisvergünstigungen.

Nachdem auch der Kraftomnibusbetrieb behandelt und Personalfragen und auch die Wohlfahrtseinrichtungen der städtischen Straßenbahnen besprochen worden sind, geht der Bericht auf die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn ein, auf die hierfür in Frage kommenden Bahnhofsbauten, die Gleisanlagen, Fahrleitungsanlagen, auf die Beleuchtung der Tunnel und Haltestellen und in aller Kürze auch auf die Fernsprechanlagen; erklärt wird auch die selbsttätige Signalanlage. Nach Darlegungen über den Wagenpark der Stadtbahn, über den Verkehr und Betrieb schließt Spängler seinen interessanten Bericht zusammenfassend etwa folgendermaßen: „Wenn es auch zufolge der Notwendigkeit, die Weiterentwicklung Wiens abzuwarten, und mit Rücksicht auf die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse bisher unmöglich war, der Ausführung der schon vor dem Krieg geplanten Untergrundbahn näherzutreten, so ist es andererseits doch gelungen, die Wiener Stadtbahn durch die Elektrisierung zu modernisieren und sie durch die Einbeziehung in den Straßenbahnbetrieb der Bevölkerung erfolgreich dienstbar zu machen; das Straßenbahnnetz wurde durch wichtige neue Linien erweitert, der Fahrplan verbessert und vermehrt, die innere Stadt wurde dem Autobusverkehr erschlossen und dessen Ausdehnung auf das dichter bevölkerte Stadtgebiet in die Wege geleitet. Der niedrige Tarif, der insbesondere bei Berücksichtigung seiner Ausdehnung auf die Stadtbahn auch nach der letzten Tariferhöhung vom 4. Oktober 1927 noch weiter unter der Friedensparität verbleibt, ist dem auch aus anderen bekannten Gründen entstandenen, gegenüber der Friedenszeit bedeutend größeren Verkehrsbedürfnisse außerordentlich entgegengekommen; als Ergebnis zeigt sich eine Steigerung des gesamten innerstädtischen Verkehrs von rund 380 Millionen Fahrgästen (Straßenbahn, Stadtbahn und Stellwagen) im Jahre 1913 auf 627 Millionen (Straßenbahn, Stadtbahn und Autobus) im Jahre 1926.

Während also im Jahre 1913 bei einer Bevölkerung Wiens von 2,13 Millionen auf jeden Einwohner rund 178 jährliche Fahrten entfallen, kommen im Jahre 1926 bei einer Bevölkerung Wiens von nur rund 1,87 Millionen insgesamt 335 jährliche Fahrten auf jeden Bewohner, eine Ziffer, welche sonst nur in bedeutend größeren Weltstädten erreicht wird."

Aus vorstehendem kurzen Überblick geht hervor, daß das Sonderheft willkommene Auskünfte über die verschiedenartigsten Gebiete des Wiener Verkehrslebens gibt und daß nicht nur, wie man nach dem offiziellen Titel der Abhandlung annehmen könnte, über Straßenbahnen im landläufigen Sinne berichtet ist. W. M.

— **Der Große Brockhaus.** Handbuch des Wissens in zwanzig Bänden. Fünfzehnte, völlig neubearbeitete Auflage von Brockhaus-Konversations-Lexikon. Erster Band A bis Ast. F. A. Brockhaus, Leipzig, 1928.

In Nummer 46, Seite 1246 dieser Zeitung, machten wir auf das baldige Erscheinen einer neuen Auflage von Brockhaus-Konversations-Lexikon aufmerksam. Der erste Band der neuen 15. Auflage liegt nun vor. Die 14. Auflage erschien — 100 Jahre nach dem Beginn der ersten Auflage — in den Jahren 1892 bis 1896 in 16 Bänden unter dem Titel „Brockhaus-Konversations-Lexikon". Das neue Werk, die 15. Auflage, führt den Titel „Der Große Brockhaus, Handbuch des Wissens" und erscheint in 20 Bänden. Der „Kleine Brockhaus" in 4 Bänden ist zuletzt im Jahre 1924 in gänzlich umgearbeiteter und wesentlich verbesserter Auflage erschienen und in dieser Zeitung, Jahrgang 1924, Nr. 6, Seite 86 bis 89, eingehend besprochen worden.

Über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit eines derartigen Nachschlagewerkes sind keine Worte mehr zu verlieren. Der Griff nach dem Lexikon ist für jeden modernen Menschen zur Selbstverständlichkeit geworden. Wenn ein solches Nachschlagewerk auch nicht auf alle Fragen erschöpfende Auskunft geben kann und der Fachmann auf Fachliteratur zurückgreifen muß, so bietet es doch — worauf wir bereits bei der Besprechung des „Kleinen Brockhaus" hinwiesen — eine gute Hilfe, um sich höherer Kenntnis zu nähern. Der Verlag selbst äußert sich hierzu dahin, daß einer der leitenden Grundsätze bei der Neugestaltung des Werkes der gewesen ist, „den ‚Großen Brockhaus' zu einem wahren Volksbuch zu machen, einem Buche, in dem man sich Rat und Belehrung in allen Fragen des täglichen Lebens holen kann — sei es für Beruf oder Familie, sei es für Kunst oder Wissenschaft, sei es für eine Liebhaberei oder zu ernstem Studium".

Der erste vorliegende Band der 15. Auflage, der mit dem Worte "Astyanax" schließt, macht den denkbar besten Eindruck. Das Äußere ist geschmackvoll. Er enthält zur Erläuterung des Textes zahlreiche Karten, Bildnisse, technisch vollendete Landschafts- und Städtebilder, Diagramme, Notenbeispiele, Handschriften berühmter Persönlichkeiten usw. Zum erstenmal befinden sich in einem großen deutschen Lexikon Autotypien (Wiedergabe von Photographien). Bei einem Vergleich mit der letzten 14. Auflage fällt auf, daß die Artikel kürzer und übersichtlicher sind. Es macht sich dieser Vorzug z. B. geltend beim Stichwort „Alpenstraßen und Alpenbahnen", bei dem die große Reihe dieser Straßen und Bahnen auf einer Tafel (Seite 325) übersichtlich aufgeführt sind. Eine bessere und sachlichere Darstellung bringt z. B. auch der Text zum Wort „Alfons, Fürsten", Seite 278 gegen die auf Seite 382 der 14. Auflage. Entsprechend der ganzen Entwicklung des politischen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens ist eine Reihe neuer Stichwörter aufgenommen. So erscheinen z. B. die Worte „Arbeitsprinzip", „Arbeitspsychologie", „Arbeitsrecht", „Arbeitsordnung" usw. zum erstenmal; die „Arbeitsversicherung" hat eine viel ausgedehntere Behandlung erfahren. Zweckmäßig sind zum schnellen Auffinden auch die umrahmten Teile des Textes. In solchen Umrahmungen werden z. B. aufgeführt Ratschläge bei Krankheiten oder — wie beim Wort „Arzt" — der Berufsberatungsartikel. Welche Seite des Buches man auch aufschlägt, man verweilt gern bei dem Gebotenen.

Die Anschaffung des Werkes nach dem vorliegenden ersten Bande kann nur empfohlen werden. Der Verlag hat einen ermäßigten Subskriptionspreis geschaffen, der aber nur beschränkte Zeit gelten soll. In Ganzleinen 22,50 RM statt mindestens 25,— RM. Auch alte Lexika aller Verlage können in Zahlung gegeben werden und ermäßigen den Bandpreis abermals. In Lieferungen erscheint das Lexikon nicht, die Erfahrungen haben gezeigt, daß die Ausgabe in einzelnen Heften und Heftchen zuviel Nachteile für die Bezieher mit sich bringt; dafür sind aber Monatsraten von nur fünf Reichsmark an für die Subskribenten möglich. W.

— **Das Betonieren bei Frost.** F. Böhm, Graz. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Berlin 1928. Preis geheftet 3.60 RM.

Die Einflüsse, die niedere Temperaturen auf Beton ausüben, sind zwar in den letzten Jahren in Aufsätzen technischer Zeitschriften und auch in einigen technischen Werken behandelt worden; jedoch fehlte bisher eine Zusammenfassung der verschiedenen praktischen Möglichkeiten des Frostschutzes bei Betonbauten. Deshalb ist die Herausgabe dieses 70 Seiten starken Büchleins über „Betonieren bei Frost" sehr zu begrüßen, zumal das Betonieren in der kalten Jahreszeit für große Betonbauten immer mehr Bedeutung erhält; denn für den Bauherrn bedeutet die Fortführung der Arbeiten in den Wintermonaten eine frühere Inbenutzungsnahme des betreffenden Baues, für den Unternehmer und die Arbeiter eine Beschäftigungsmöglichkeit auch die Frostperiode hindurch, so daß dadurch der ausgesuchte Arbeiterstamm eines Unternehmers nicht der Erwerbslosigkeit anheimfällt und der tadellose Arbeitsapparat dem Unternehmer beim Beginn größerer Bautätigkeit immer zur Verfügung steht. Ob die Mehrkosten der Winterarbeit wirtschaftlich gerechtfertigt sind, wird natürlich in jedem einzelnen Falle besonders geprüft werden müssen. An einem Beispiel ermittelt der Verfasser die Mehrkosten für die Frostvorkehrungen mit rund 2 % der gesamten Bausumme; selbstverständlich sind sie abhängig auch von der Zweckbestimmung und Ausführungsart des betreffenden Bauwerks. Eine Erhöhung der

Arbeitsleistungen bei diesen Mehrkosten zu berücksichtigen, wie der Verfasser meint, erscheint mir nicht angängig; denn die allein gegebene Begründung, daß bei dem hohen Arbeitsangebot zur Winterzeit jeder um seinen Arbeitsplatz bangt und deshalb mehr leistet, ist m. E. ohne Belang.

Nach einer kurzen, aber für diesen Zweck ausreichenden Erläuterung über den Einfluß des Frostes auf den abgebundenen Beton und auf das Abbinden und Erhärten des Betons werden die Maßnahmen und Vorkehrungen zur Verhinderung von Wärmeverlusten der einzelnen Zuschlagstoffe (Wasser, Sand, Kies, Schotter und Zement) und des Betons selbst sowie die Arten der Wärmezuführen zu den einzelnen Bestandteilen des Betons und zu diesem selbst behandelt. Dabei wird in einfacher, klarer Ausdrucksweise unter Zuhilfenahme von Abbildungen kurz beschrieben, wie die Baustoffe zweckmäßig gelagert werden, wie der Beton während der Erzeugung und Beförderung sowie bei der Verwendung in engen und tiefen Baugruben und über Tage, in schwachen Abmessungen in wagerechten und lotrechten, hohen Bauteilen zu schützen ist, wie die Baustoffe und das Wasser durch offene Feuer, Öfen, Heizkörbe und Dampf und der Beton je nach den Abmessungen und der Verwendungsart (in Fundamenten, Stützmauern, Decken usw.) in der zweckmäßigsten Weise künstlich erwärmt werden können; dabei ist auch die kostspieligste Arbeitsanordnung, die Einschalung der ganzen Baustelle und die Beheizung des so geschaffenen inneren Arbeitsraumes, erwähnt, die z. B. in großen Kurorten, in denen nur während des Winters gebaut werden kann, anzuwenden ist.

Zum Schluß faßt der Verfasser noch einmal alle erörterten Vorkehrungen zusammen und stellt Richtlinien für die Durchführung der Frostmaßnahmen auf.

Die Beaufsichtigung der Betonarbeiten, die auch im Sommer und in den milden Jahreszeiten recht eingehend und streng sein soll, muß natürlich bei den Winterausführungen noch wesentlich verschärft werden, was namentlich für die Herstellung von Eisenbeton gilt; denn jede Beton- und Eisenbetonherstellung zur Frostzeit birgt mehr Gefahr von Mißerfolgen in sich als eine solche in den Sommermonaten. Wer an eine Winterarbeit herantreten will, verschaffe sich folglich zunächst eine genaue Kenntnis aller etwa eintretender Umstände und Ausführungsmöglichkeiten. Dabei wird ihm das vorliegende Büchlein in guter Ratgeber sein. J. Kuhnke-Berlin.

— **Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart.** Unter Förderung des Reichsverkehrsministers, des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V., des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes E. V., des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs E. V., des Automobilclubs von Deutschland, des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins E. V. In Beiträgen namhafter Fachmänner herausgegeben von Geh. Kommerzienrat Dr. Allmers, 1. Vorsitzender des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V., Generaldirktor R. Kaufmann, Präsident des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins E. V., Landesbaurat Dipl. Ing. C. Fritz, Präsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs E. V., Ingenieur E. Kleinrath, Vorsitzender des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes E. V. (Deutscher Automobil-Händler-Verband), Geh. Regierungsrat Dr. Ing. e. h. Pflug, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. Verlag von Heimar Hobbing in Berlin SW 61. Preis in Ganzleinenband 32 RM.

Der Zweck des in prächtiger Ausstattung mit vielen Abbildungen versehenen Werkes ist, das für die Gegenwart im Vordergrund des Interesses stehende Gebiet des deutschen Automobilwesens in seinen mannigfaltigen Verzweigungen zur Darstellung zu bringen. Diese Aufgabe ist durch die Veröffentlichung einer Reihe von Beiträgen aus der Feder bewährter Sachverständiger gelöst. In 2 Teilen werden die Technik und die Fabrikation des Kraftfahrzeuges einschließlich ihrer Nebenbetriebe, die Kraftverkehrswirtschaft, der Handel mit Kraftfahrzeugen, das Kraftfahrzeug im Gebrauch, die Organisation des deutschen Automobilwesens, der Kraftfahrsport, Motorboote und Bootsmotoren und der Straßenbau behandelt. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug sowie die bisherige Stellung der Reichsbahn zum Auto ist im dritten Teil, Kapitel 3, von Diplom-Ingenieur Preuß, Düsseldorf, behandelt. Hier ist zu bemerken, daß die auf Seite 110 für die 3. und 2. Klasse für Eil- und Personenzüge mit 5 bzw. 7½ Rpf auf den Kilometer angegebenen Sätze jetzt nicht mehr zutreffen, da die Einheitssätze für 1 km in Personenzügen für die 3. Klasse 3,7 und für die 2. Klasse 5,6 Rpf betragen. Hierdurch verschieben sich die Angaben des Vergleichs zwischen den Kosten des Autos mit denen der Eisenbahn wesentlich zugunsten der Eisenbahn, soweit der Personenzug in Frage kommt. Ein wirtschaftlicher Anhang enthält Sonderbeschreibungen führender Firmen der deutschen Frachtverkehrswirtschaft.

Die Abhandlungen geben einen umfassenden Überblick über das gegenwärtige Autowesen. Durch die Zusammenfassung des Gesamtgebietes werden den Fachkreisen neue Anregungen gegeben, während bei der gemeinverständlichen Darstellung der Inhalt des Werkes auch dem nichtfachmännisch vorgebildeten Leser großes Interesse bietet, da er sich über die vielen Fragen, die häufig Gegenstand der Unterhaltung sind, eingehend unterrichten kann. So kann das Werk nicht nur dem Autobesitzer und Techniker sondern auch dem Juristen, Verwaltungsbeamten, Versicherungspraktiker usw. empfohlen werden. W.

— **Fertigkonstruktionen im Beton- und Eisenbetonbau.** Von Prof. Dr. Ing. A. Kleinlogel. Verlag Wilh. Ernst u. Sohn, Berlin. Preis geh. 8,60 RM.

Zum ersten Male wird hier im Zusammenhange eine erschöpfende Übersicht über die Verwendung von Fertigkonstruktionen im Beton- und Eisenbetonbau gegeben, die aus vorher fabrikmäßig hergestellten Teilen auf der Baustelle zusammengesetzt werden. Eisenbetonpfähle, Eisenbahnschwellen und sogenannte Zementwaren (Rohre, Kabel, Kanäle usw.) sind hier nicht berücksichtigt. Ist man zwar hier und dort bereits oben genannten Konstruktionen begegnet, so muß man doch bei Durchsicht des Buches über die Vielseitigkeit der Anwendung von Fertigkonstruktionen staunen. Abgesehen von den vielen meist schon bekannten Betondecken aus fertigen Balken fesselt besonders der Abschnitt über aus Einzelteilen zusammengesetzte Hallen- und Industriebauten größerer Abmessungen, die bereits auch in Deutschland mehrfach erstellt sind, wobei Spannweiten von 20 bis 24 m vorkommen. Auch bei Kirchenbauten, insbesondere bei Wiederherstellung zerschossener Kirchen im französischen Kriegsgebiet begegnen wir einer derartigen Bauweise. So ist z. B. der gewaltige Dachstuhl der Kathedrale von Reims nach einem französischen Vorschlage aus wenigen, typisierten Betoneinzelteilen (hauptsächlich Betonbohlen mit Zapfen und Zapfenlöchern, die von ungelernten Arbeitern mittels Eisenklammern oder Holzkeilen verbunden werden) wieder errichtet worden. Erwähnt sei hierbei, daß nach Angabe des Erfinders das System nie berechnet, sondern alles nur gefühlsmäßig und nach Probebelastungen bestimmt ist, was bei uns mit Recht wohl nicht zugelassen werden dürfte. Dem Kapitel über die bekannten Siedlungsbauten aus Fertigteilen-System May in Frankfurt a. Main, über deren Wert und Schönheit noch der Kampf der Meinungen tobt, folgt ein weiteres über den Bau von Gewächshäusern. Hierfür eignet sich die neue Bauweise besonders, da die geringe Höhen der Bauten leichte, gefällige Abmessungen der Fertigteile gestatten. Ebenso kann man beim Brückenbau, wenn auch nur bei Brücken geringerer Spannweiten oder langen Brücken mit zahlreichen kleinen, gleichgroßen Öffnungen — als Beispiel ist unter anderen die 600 m lange Desnabrücke bei Tschernigow angeführt — vorteilhaft von Fertigkonstruktionen für die Fahrbahn Gebrauch machen.

Mehrere Kapitel über die Herstellung von Stütz- und Ufermauern sowie Bahnsteigmauern aus meist bekannten Konstruktionen schließen das Buch.

Die ganze, mit zahlreichen Bildern und Zeichnungen von Einzelteilen und fertigen Bauten durchsetzte Darstellung ist mustergültig und wird ihren Zweck, nicht nur einen Überblick, sondern vor allem neue Anregungen zu geben, in vollem Umfange erfüllen. Darum sei es jedem Ingenieur zum Studium empfohlen. Dr. Ing. Busse.

— **Einführung in die Kenntnis des Oberbaues.** Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule Lehrfach i 4. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft. Berlin 1928. 41 Seiten Text. Din A 4. 41 Abbildungen.

Mit diesem Heft liegt das erste einer ganzen Reihe von Lehrheften vor, die als Anhalt für den Lehrer beim Unterricht, für den Schüler bei der Wiederholung und im Selbststudium eine nützliche Rolle in dem von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Unterrichtung ihres Personals großzügig eingeleiteten Unternehmen zu spielen berufen sind. Nähere Angaben über diese Unterrichtung des Personals findet man in der dem Heft vorangestellten Einführung und vor allem in dem Werk des auf dem Gebiet des Unterrichts bemerkenswert hervorgetretenen Referenten in der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft Geheimen Baurates Dr. Schwarze: Die Personalausbildung bei der Deutschen Reichsbahn. Die Lehrhefte richten sich an die Dienstanfänger. Die Lehrfächer, in denen der Unterricht erteilt wird, sind in eine Reihe von Abschnitten gegliedert, die von der allgemeinen Verwaltung bis zum Schiffsdienst alle bei der Reichsbahn vorkommenden Dienstzweige umfassen. Der Teil i (= Ingenieurbau) behandelt den bautechnischen Dienst, und in ihm ist das vorliegende Heft für die nichttechnisch vorgebildeten Bediensteten bestimmt, für deren Dienstausübung ein gewisses Verständnis bautechnischer Anlagen — hier insonderheit des Oberbaues — von großem Wert, ja man darf wohl sagen, erforderlich ist.

Aus der Fülle dessen, was über technische Dinge in Büchern und Zeitschriften geschrieben wird, kann sich der Laie unmöglich entnehmen, was er sucht und braucht. Hier wird ihm nur, soweit er sich über den Eisenbahnoberbau, also Gleise und Weichen, unterrichten will, ein vorzügliches Mittel geboten. Das Büchlein bietet alles, was der Nichtfachmann unter den Eisenbahnern auf diesem Gebiet wissen soll, in knapper Form zusammengedrängt und dem Verständnis des Nichttechnikers vollständig angepaßt. In dieser Beziehung sind sowohl die sprachliche Art der Darstellung als auch die Abbildungen zu loben, welch letztere die rein geometrischen Zeichnungen in den schwierigen Punkten durch schneller verständliche perspektivische Wiedergaben ergänzen. Zugrunde gelegt sind natürlich die Konstruktion des Reichsbahnoberbaues und die Vorschriften der Reichsbahngesellschaft. Aber die allgemeine Einführung in diese technischen Dinge überhaupt macht das Heft auch über den Kreis der Bediensteten dieser Verwaltung hinaus für jeden nicht speziell Vorgebildeten nützlich, der sich mit diesem Gebiet befassen will.

Der Preis des Buches ist mit 50 Rpf sehr wohlfeil.

Schneider.

— **Handbuch der physikalischen und technischen Mechanik.** Herausgegeben von Prof. Dr. F. Auerbach un Prof. Dr. W. Hort. Band VI, Lieferung 2. Leipzig 192 Verlag von Johann Ambrosius Barth. XVIII, 458 Seite mit 426 Abbildungen im Text. Preis geh. 50 RM.

Die vorliegende neue Lieferung, die den VI. Band de Handbuches der physikalischen und technischen Mechanik* abschließt, bringt hauptsächlich Abhandlungen, die sic mit der Anwendung der Mechanik der Gase befassen. S behandelt Prof. Dr. Gustav Flügel, Danzig, eing hend Windräder, Dampf- und Gasturbinen. Prof. D. Emil Everling, Berlin, gibt eine ausführliche Darste lung der Luftkräfte an Fahrzeugen (Widerstand, Auftrie Drehmoment, Tragflügelkräfte, Luftkraftmessungen, Lan fahrzeuge), die auch für den Eisenbahner von große Wichtigkeit sind. Der Abschnitt „Segel- und Rotorschif fahrt" von Heinrich Croseck, Berlin, behandelt di geschichtliche Entwicklung, die Aerodynamik des Segel und die Theorie des Segelns. Die Mechanik des Flugzeuge wird in der Abhandlung „Dynamische Luftfahrt" von Pro Dr. Emil Everling, Berlin, eingehend dargestellt, de auch die statische Luftfahrt (Mechanik der Ballone) be arbeitet hat. Prof. Dr. Richard Fuchs, Berlin, ent wickelt die Berechnung der Luftkräfte in der Flugtechni mittels der Theorie der Funktionen einer komplexen Ver änderlichen. Ein Gebiet, das in der neueren Zeit imme mehr an Bedeutung gewonnen hat, behandelt Dr. Ing. Kur Wagner in dem Abschnitt „Pneumatische Förderung" Von großer Wichtigkeit für die Praxis ist ferner die aus führliche Abhandlung „Verdichten und Verdünnen vo Gasen" von Dr. Arthur Seligmann, Bremen. De Abschnitt „Energieumsetzungen in den Kolbenkraftmaschi nen", der von dem zweiten Herausgeber, Prof. Dr. Wil helm Hort, Berlin, bearbeitet ist, beschließt den Band dem ein ausführliches Sachregister beigegeben ist.

Der ganze Band zeigt wieder, wie vorzüglich Heraus geber und Sachbearbeiter zusammen gewirkt haben, um ei Werk aus einheitlichem Gusse zustande zu bringen Vor allen Dingen sind die ausführlichen Literaturhinweis jeder Abhandlung rühmend hervorzuheben. Nicht zu ver gessen sind auch die vorzüglichen Abbildungen und di glänzende Ausstattung. Einer besonderen Empfehlung bedarf das schöne Werk nicht, es spricht für sich selbst

Sch.

*) Vgl. Nr. 12, S. 346, und Nr. 25, S. 694, Jahrg. 1927 Nr. 7, S. 195, Nr. 28, S. 759, Nr. 33, S. 906 und Nr. 39 S. 1055, Jahrg. 1928.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Eröffnung und Schließung von Bahnhöfen und Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Bahnhöfen

Graz—Köflacher Eisenbahn. Die in Nr. 46 der Zeitung gemeldete Auflassung des Bahnhofes Rosenthal wird bis auf weiteres aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Am 10. Januar 1929 wird der links der Strecke Löttringhausen—Dortmund Süd bei km 71,96 zwischen Hörde-Hacheney und Löttringhausen gelegene Bahnhof Brünninghausen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Am gleichen Tage wird der Bahnhof Hörde-Hacheney für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie den öffentlichen Güterverkehr geschlossen und dient von diesem Tage an nur noch dem Wagenladungsverkehr des angeschlossenen Werkes. Der öffentliche Stückgut- und Wagenladungsverkehr wird vorläufig vom Bahnhof Hörde übernommen.

Änderung von Bahnhofsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Der Bahnhof Bruchhausen erhält zur Unterscheidung von gleichnamigen Bahnhöfen ab 1. Januar 1929 die Bezeichnung „Bruchhausen b. Ettlingen".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 234 vom 28. November 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betr. Antrag auf Überprüfung der Frage der Überhöhung in Gleisbögen.

Nr. III 194 vom 19. November 1928 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Anschluß der Trossinger Bahn an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr. III 208 vom 29. November 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die Österreichischen Bundesbahndirektionen und das Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, betr. Vereinswagenübereinkommen (VWÜ). Ergänzung.

Nr. III 212 vom 6. Dezember 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Ständigen Ausschüsse des Vereins.

Nr. IV 230 vom 19. November 1928 an die Mitglieder des Satzungsausschusses und nachr. an die Dänischen, Norwegischen und Schwedischen Staatsbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen, betr. Übersicht über die internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachrufe.

Am 2. Dezember ds Js. verschied in Breslau

Abteilungsdirektor i. R. und Ober- und Geheimer Baurat a. D.

Herr Hermann Simon

im 76. Lebensjahre.

Der Verstorbene war seit 1881 im Eisenbahndienste und vom Juli 1906 bis zu seiner am 1. Oktober 1921 erfolgten Zurruhesetzung bei der früheren Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, zuletzt als Abteilungsdirektor, tätig. Als langjähriger Vertreter des Präsidenten hat er diesem namentlich in der schweren Kriegszeit, wo die Bedürfnisse des Heeres die höchsten Anforderungen an die Grenzdirektion stellten, mit allen seinen Kräften treu zur Seite gestanden. Durch seine Liebenswürdigkeit und gleichmäßige Freundlichkeit hat er ebenso wie durch seine Sachkenntnis und Erfahrung die dauernde Liebe, Verehrung und Hochachtung aller derer erworben, die mit und unter ihm gearbeitet haben. Allseitig ist daher die Trauer. Ein treues Gedenken wird ihm auch von allen Seiten bewahrt werden.

Oppeln, den 6. Dezember 1928. (1360)

Der Präsident
die Beamten und Arbeiter der Reichsbahndirektion Oppeln.

Am 2. Dezember 1928 verschied in seinem 74. Lebensjahre

Geheimer Regierungsrat Dr. jur.

Herr Gustav Wollenberg.

Der Heimgegangene stand seit dem 1. April 1885 im Eisenbahndienst, gehörte seit 1895 der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) an und ist hier bis zu seiner im Jahre 1920 erfolgten Zurruhesetzung ständig als Personaldezernent tätig gewesen. Ein treuer Mitarbeiter von unverdrossener Berufsfreudigkeit und stets freundlicher Hilfsbereitschaft ist mit ihm dahingegangen.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Königsberg (Pr.), den 7. Dezember 1928. (1369)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Dezember 1928 wird der n der Bahnstrecke Kassel—Waldappel gelegene Haltepunkt Hessisch Lichtenau Stadt für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet. (1368)

Kassel, den 7. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Kassel.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1928 wird der Nachtrag 7 herausgegeben (Preis 0,40 RM). Er enthält neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen die infolge der Gütertariferhöhung vom 1. Oktober 1928 umgerechneten erhöhten Ausnahmetarife 1 e (beschlagenes sw. Holz), 1 f (Daub-) (Faß-) Holz sw.), 1 g (Holzdraht), 1 m (Prügelholz), 1 r (Scheitholz usw.), die mit dem 1. Januar 1929 in Kraft treten. Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt. Im Weiteren wird der Ausnahmetarif 2 a für Stoffe zum Spülversatz zum 1. Januar 1929 durch einen neuen Ausnahmetarif ersetzt. (1373)

Berlin, den 8. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2. (Tfv. 511).

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Rindvieh der Klasse S 2 wird bis längstens zum 31. Dezember 1929 verlängert. (1375)

Berlin, den 8. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S 1. (Tfv. 512).

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Pferde der Klasse S 1 wird bis längstens zum 31. Dezember 1929 verlängert. (1374)

Berlin, den 8. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Einführung einer neuen Hafenordnung für Maltsch Hafen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1929 erscheint eine neue Hafenordnung nebst Gebührentarif für die Umschlagstelle Maltsch Hafen. Über die Höhe der Gebühren gibt die Umschlagstelle Auskunft. (1376)

Breslau, im Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1928 bzw. 15. Februar 1929 treten bei einigen Privatbahnen eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 13. d. Mts. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1370)

Berlin, den 7. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 wird auf Seite 653 bei dem Bahnhof Rot b. Laupheim in Spalte 3 die Dienstbeschränkung „OR" nachgetragen. (1371)

Berlin, den 6. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif, Teil V vom 16. August 1926.

Die nächsten Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger enthalten eine Bekanntmachung über verschiedene Änderungen und Ergänzungen, die im Tarif, Teil V durchgeführt wurden.

München, den 10. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt (1372)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird der Bahnhof Trais-Horloff als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 14 a für Braunkohlenbenzin einbezogen. (1367)

Berlin, den 5. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 werden Entfernungen für Fischsendungen von Kolberg und Kolberg Vorbf. nach Köslin über Belgard erstellt. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1347)

Berlin, den 3. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1928 werden die Zuschlagsfrachten für Holz bei den Nebenbahnen Bad Aibling — Feilnbach, Sonthofen — Oberstorf und Türkheim (Bay.) Bf.— Bad Wörishofen ermäßigt und mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 einige Zuschlagsfrachten bei Wilhelmhaven Industriehafen erhöht. Näheres enthält der am 6. Dezember 1928 erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1350)

Berlin, den 1. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird das Warenverzeichnis der Ziffer II der „Besonderen Frachtsätze für die Donauumschlagstellen im Verkehr mit Ungarn" in Abt. F erweitert. Die Mindestmenge und die zu stellende Sicherheit wird herabgesetzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1351)

Altona, den 2. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird das Warenverzeichnis der Abteilung 70 erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1352)

Altona, den 4. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1928 werden in einer größeren Anzahl von Tarifen Änderungen und Ergänzungen, insbesondere die Aufnahme weiterer tschechoslowakischer Versand- und Empfangsstationen, durchgeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (1353)

Dresden, den 4. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Ausnahmetarif K 34.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 34 in neuer Fassung unter gleichzeitiger Erweiterung des Geltungsbereichs auf verschiedene Bremer Bahnhöfe. (1354)

Berlin, den 29. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch - Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1928 werden die Bahnhöfe Augsburg West und Haunstetten der Augsburger Lokalbahn in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres im Reichsbahn-Tarifanzeiger. (1362)

Erfurt, den 7. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird der Bahnhof Zella-Mehlis West in die Ausnahmetarife 159 für Papier und Pappe usw. zur Ausfuhr, 160 für Glas usw. zur Ausfuhr und 161 für Tonwaren usw. zur Ausfuhr als Versandbahnhof einbezogen.

Berlin, den 4. Dezember 1928. (1363)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird der Grenzübergangspunkt Pfronten—Steinach Grenze in Ziffer 2 des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs 35 a für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nachgetragen.

Berlin, den 4. Dezember 1928. (1364)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird der Ausnahmetarif 65 a für Erlenstammholz auf Birkenstammholz ausgedehnt. (1365)

Berlin, den 4. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 wird der Bahnhof Heidelsheim als Versandbahnhof in die Abt. B des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs 173 für Malz zur Ausfuhr einbezogen. (1366)

Berlin, den 4. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 75.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 75 für Getreide in Kraft. (1348)

Berlin, den 4. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 31.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 wird die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs K 31 bis zum 31. Dezember 1929 verlängert und die Jahresmindestmenge auf 16 000 t herabgesetzt. (1349)

Berlin, den 3. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezemb 1928 wird der Bahnhof Edling a Versandbahnhof in der Abt. C d Geltungsbereichs des Ausnahmetari 173 für Malz zur Ausfuhr nachg tragen. (135

Berlin, den 3. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif K 52.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezemb 1928 erscheint der Ausnahmetai K 52 in neuer Fassung unter gleic zeitiger Erweiterung des Warenve zeichnisses und des Geltungsb reichs. (155

Berlin, den 30. November 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 5 b. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Der Ausnahmetarif 134 für Zucke rüben wird aufgehoben und ist streichen, da er in den direkt deutsch-litauischen Güter- und Tie tarif einbezogen ist. (135

Berlin, den 3. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güte verkehr. Ausnahmetarif 2 für Mal

Mit Gültigkeit vom 15. Dezemb 1928 werden die Bahnhöfe Barme Rittershausen und Bochum Nord den Tarif aufgenommen. Näher Reichsbahntarifanzeiger. (135

Dresden, den 5. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Deutsch-dänischer Verbands - Güte tarif, Teil II, Heft 2.

Am 16. Dezember 1928 tritt Au nahmetarif 26 für Orangen (Apfe sinen), Mandarinen und Zitronen Wagenladungen von Warnemünd über Gjedser nach Kopenhagen Kraft. Näheres durch Reichsbah tarifanzeiger. (135

Altona, den 7. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltunge

Wechselgüterverkehr Bayern (recht rhein. Netz)—Sachsen.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezemb 1928 werden die Bahnhöfe Augsbu West und Haunstetten der Augsbu ger Lokalbahn in das Heft B (Er fernungen 5) aufgenommen. Näher ist aus dem Tarif- und Verkehrsa zeiger für den Güterverke (T. V. A. I) zu ersehen; auch gebe die beteiligten Stellen Auskunft.

Dresden, den 6. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.
(136

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berl

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 51 | Berlin, den 20. Dezember 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Die Wirbelstromgleisbremse in Magdeburg-Buckau.

Zur Betriebseröffnung des Bahnhofes „Ausstellung" der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz.

Mäßiger Alkoholgenuß als Unfallursache.

Befahren einer Langsamfahrstelle am Unterrichtsmodell.

Fünf Jahre — Österreichische Bundesbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Veränderungen in der Besetzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Präsident von Völcker †. — Preisausschreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die neuen Rheinbrücken bei Ludwigshafen-Mannheim, Speyer und Maxau. — Personalnachrichten.

Österreich: Wechsel in der Leitung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. — Ministerialrat a. D. Reinhardt †.

Ungarn: Die Lage der Eisenbahnen im Oktober. — Nutzbarmachung des Budapester (Csepeler) Handeshafens. — Ungarns Außenhandel mit Deutschland.

Niederlande: Wiedereröffnung des Niederländischen Eisenbahnmuseums.

Übrige europäische Länder: Erste zweigleisige Bahn in Estland. — Verlängerung des vorläufigen Eisenbahnabkommens zwischen Polen und Lettland. — Gebühren für Schlafwagenbenutzung in Polen. — Neuer polnischer Kohlentarif. — Transportmuseum in Moskau. — Neubauprogramm der russischen Eisenbahnen 1929. —Mitteleuropäische Fremdenverkehrswerbung. — Lemberg—Czernowitzer Eisenbahn. — Italienischer Auslands-Güterverkehr. — Die Eisenbahn Nizza—Cuneo. — Ende der ersten Eelektrisierungsperiode der Schweizerischen Bundesbahnen. — Die Eisenbahnen im französischen Haushalt für 1929. Verkehrssteuer in Frankreich.

Fremde Erdteile: Eisenbahnen in Burma. — Versuche mit ausländischen Lokomotiven auf der Chinesischen Ostbahn.

Internationaler Verkehr.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Wirbelstromgleisbremse in Magdeburg-Buckau.

Von Reichsbahnrat Dr. Ing. **Bäseler**, München.

Seit einigen Wochen ist auf dem Hauptablaufberg in Magdeburg-Buckau eine Wirbelstromgleisbremse in vorläufigen Betrieb genommen worden. Sie ist hergestellt von der Gesellschaft für Oberbauforschung. Einige Restarbeiten fehlen noch, doch kann schon aus dem bisherigen Ergebnis entnommen werden, daß die Bremse den dortigen Anforderungen vollauf genügt. Sie hat 12 m Bremslänge und ergibt eine völlig ausreichende Vorbremsung der ablaufenden Wagen. Da die Reibung bei dem geringen Anpressungsdruck der Bremsschienen, der nur ein Bruchteil desjenigen der mechanischen Bremsen ist, einen so hohen Wert nicht ergeben kann, ist damit zugleich bewiesen, daß in überwiegendem Maße Wirbelstromeffekt entsteht. Das steht in Einklang mit früheren Berechnungen sowie Messungen in der Werkstatt der Siemenswerke, wonach der Wirbelstromeffekt etwa ⅔, die Reibung etwa ⅓ der Bremskraft ausmacht.

Die Bremse wirkt, ihrer Natur entsprechend, außerordentlich weich; sie schont in hohem Maße die Radreifen bezl. der Abnutzung und die Achsen bezl. der Biegung; sie ist augenscheinlich frei von der Gefahr des Aufsteigens und läßt sich leicht steuern. Die Bremse ist aus Versuchsgründen stark überdimensioniert; es hat sich bereits ergeben, daß sie bei gleicher Bremsleistung mit wesentlich weniger Stoffaufwand hergestellt werden kann.

Die Entstehung eines nennenswerten Wirbelstromeffektes ist selbst von Fachleuten oft angezweifelt worden, auch in der Öffentlichkeit. Der Einwand ist bei den für elektrische Verhältnisse geringen Geschwindigkeiten zu verstehen. Deshalb hatte die erste Bremse auf der Verkehrsausstellung in München starke Kurzschlußwicklungen in den Schienen; es zeigte sich jedoch, daß damit das richtige Maß schon überschritten und das Magnetfeld bei höheren Geschwindigkeiten stark geschwächt war, wodurch die Bremskraft erheblich sank. Es wurde deshalb diesmal angestrebt, nur den Wirbelstromeffekt im Rade auszunutzen, der ursprünglich mangels ausreichender Unterlagen nicht in Rechnung gestellt war. Die Magdeburger Bremse scheint zu ergeben, daß dies nach der anderen Seite zuweit geht und daß ein Mittelweg am günstigsten ist.

Die Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirbelstrombremse liegen namentlich in der Richtung der bei ihr besonders leicht zu verwirklichenden selbsttätigen Steuerung, welche eine vom Bremswärter gewählte Auslaufgeschwindigkeit genau und ohne Beobachtung des Bremsvorganges herstellt. Das ist namentlich für entfernt liegende Bremsen wichtig, die der Wärter nicht von der Seite beobachten kann und die ohne selbsttätige Steuerung einen besonderen Mann erfordern würden. Man strebt nämlich immer mehr dahin, das Bremsen auf Ziel und auf Laufweite zu trennen, weil sich diese Aufgaben, in einer Bremse vereinigt, widersprechen. Besonders notwendig ist dies auf älteren Bahnhöfen mit ihren langen Mutterstraßen. Die Wirbelstrombremse bietet in diesen Fällen auch die Möglichkeit, sie ohne nennenswerte Einseitigkeit der Bremsung einseitig in eine Weiche einzubauen, ebenso in Krümmungen (Weichenkrümmungen). Dadurch fallen viele Änderungen des Gleisplans nebst Verkürzung der Nutzgleislängen, die sonst eintreten würden.

Der Verfasser möchte auch hier betonen, daß er in der schweren Gleisbremse zwar ein sehr wichtiges, aber keineswegs das wichtigste noch auch das letzte Ziel der Rangiertechnik erblickt. Wenn er sich zunächst der schweren Bremse zugewendet hat, so geschah es nur deshalb, weil hier bei der bis dahin bestehenden Entwicklung der Rangiertechnik am ersten eine praktische Ausführung zu erwarten war, während andere Ziele noch weitgehende Klärung der Anschauungen voraussetzen. Bezüglich des Hemmschuhes, seiner Wirkung und seiner praktischen Bedeutung haben inzwischen Leibbrands *) ebenso einfache wie beweiskräftige Versuche und Überlegungen diese Klärung im wesentlichen herbeigeführt. Das letzte Ziel ist für den Verfasser, soweit der Verteilungsvorgang in Frage kommt, der zwangläufige Ablauf, der es gestattet, beliebig viele Gleise an einen Berg zu hängen, dadurch unmittelbar alle notwendigen Untergruppen zu bilden und so den heute meist noch nötigen zweiten Rangiergang im wesentlichen zu ersparen.

*) Verkehrstechnische Woche 1928, Nr. 31, 32 und 33.

Zur Betriebseröffnung des Bahnhofes „Ausstellung" der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

1. Die Bahnanlagen.

Von Reichsbahnrat **Zorn**, Berlin.

Nachdem bereits am 23. August d. J. die neuen Vorortgleise von und nach Spandau und die daran gelegenen Bahnhöfe Eichkamp und Heerstraße in Betrieb genommen worden sind, ist am 10. Dezember auch der letzte im Zusammenhang mit den großen Umbauarbeiten bei Charlottenburg errichtete Bahnhof, nämlich der Bahnhof „Ausstellung" dem Betriebe übergeben worden.

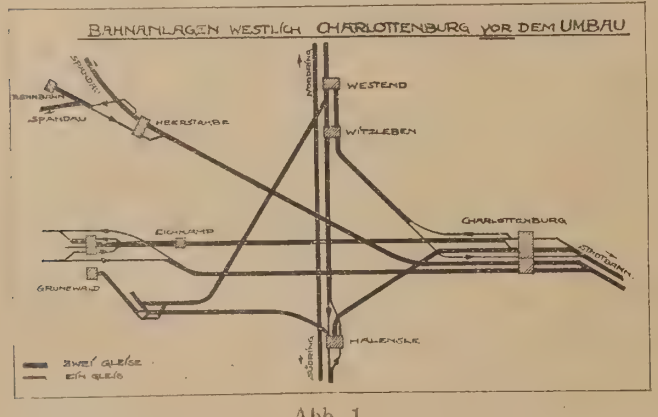


Abb. 1.

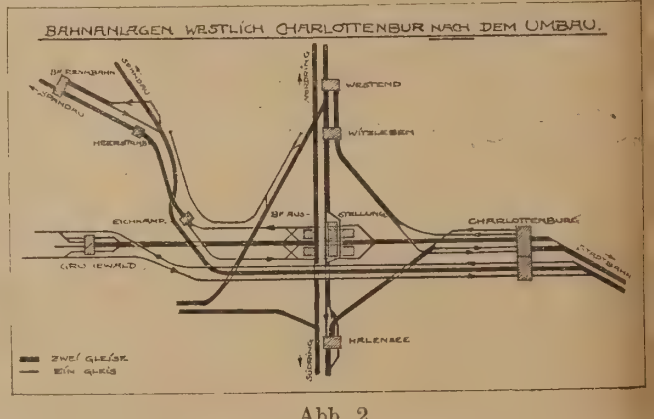


Abb. 2.

Der Bahnhof Ausstellung, welcher einem starken Verkehrsbedürfnis seine Entstehung verdankt, besitzt seine große Bedeutung darin, daß er neben seiner Eigenschaft als künftiger Ausstellungsbahnhof für das von der Stadt Berlin geplante Messegelände, vor allem dem Umsteigeverkehr vom Vollring zu den Vorortstrecken von und nach Grunewald bzw. Spandau dient. Bisher mußten die Reisenden, welche vom Ringe, sei es vom Nordring, sei es vom Südring, kamen, stets nach Charlottenburg fahren, um durch Umsteigen und Wechsel der Bahnsteige die Möglichkeit zur Weiterfahrt nach Grunewald oder Spandau zu haben. Dieses war ein Übelstand, welcher für die Fahrgäste, die die Vollringzüge benutzten, noch dadurch erhöht wurde, daß diese Reisenden zuvor in Witzleben oder Halensee auf die Nordring- bzw. Südringzüge übergehen mußten, ehe sie nach Charlottenburg gelangen konnten.

Dieses ein- bzw. zweimalige Umsteigen bedingte für die Reisenden einen sehr unangenehm empfundenen Zeitverlust, der überdies mit häufigen großen Unbequemlichkeiten besonders zu den Hauptverkehrszeiten und an schönen Sonntagen, verbunden war.

Es kamen deshalb die Ringstrecken als Zubringerlinien für die Vorortstrecken nicht in dem Maße in Betracht, wie sie es hätten sein können und auch wohl gewesen wären, wenn den Anwohnern der Ringbahn eine bequeme Umsteigemöglichkeit am Kreuzungspunkte des Ringes mit den Vorortstrecken geboten worden wäre. Diesen Mangel behebt nunmehr der Bahnhof Ausstellung, und es steht zu erwarten, daß die Ausnutzung der Vorortzüge von und nach Grunewald und Spandau gerade durch den Umsteigebahnhof sich in bedeutendem Maße steigern wird.

Um die Neuanlagen entsprechend würdigen zu können, muß die frühere Linienführung der Gleise westlich des Bahnhofes Charlottenburg an dieser Stelle etwas eingehender besprochen werden, um zu zeigen, welche Schwierigkeiten bei Errichtung des neuen Bahnhofes zu überwinden waren.

Die Prinzipskizzen Abb. 1 und 2 zeigen die Linienführung vor und nach dem Umbau des Umsteigebahnhofes. Aus Abb. 1 ist zu ersehen, wie die Kreuzungsstelle der Vollringgleise mit den Vorortgleisen von und nach Grunewald auch noch von den Gleisen von und nach Spandau überschnitten wird. Diese Gleise überschritten auf drei hintereinander liegenden Brücken, einer gewölbten steinernen und zwei eisernen, die Grunewald-, die Vollringpersonen- und die Gütergleise.

An dieser Stelle mußte nun Platz geschaffen werden für die Anlage der drei neuen Bahnsteige (vgl. Abb. 2).

Abb. 3.

Um den oberen Bahnsteig, den Bahnsteig im Zuge der Vollringpersonengleise anlegen zu können, war es notwendig, daß zunächst die Vollringgütergleise, die parallel zu den Vollringpersonengleisen verliefen, seitlich verschoben und die bisherigen Spandauer Gleise außer Betrieb gesetzt wurden. Die Errichtung einer großen zweigleisigen Blechträgerbrücke, einer Brücke auf drei Stützen von rund 24 m + 29 m Spannweite, schuf die neue Fahrbahn für die Güterzüge. Abb. 3 zeigt die fertige Eisenkonstruktion und die Probebelastung dieser Brücke. Gleichzeitig mit dieser Arbeit wurde die Verlegung der neuen Gleise nach Spandau betrieben. Diese Arbeiten wurden so gefördert, daß nach Inbetriebnahme dieser Gleise am 16. August 1927 die Stillegung der alten Strecke erfolgte und mit dem Abbruch der alten eisernen Spandauer Brücken begonnen werden konnte. Unmittelbar hieran schloß sich nun die provisorische Verschiebung der Vollringpersonengleise, so daß jetzt der Ausführung der Betonwiderlager für die Gleisbrücken des oberen Bahnsteiges nichts mehr im Wege stand.

Am 1. Februar 1928 begann die Montage der Eisenkonstruktion für die Personengleisbrücken und für den oberen Bahnsteig.

Neben diesen Ausführungen liefen die großen Erdarbeiten für die Herstellung des rund 60 m breiten Einschnittes für die beiden unteren Bahnsteige und die Kehranlage des Bahnhofes Ausstellung. Diese Breite des Einschnittes war erforderlich, weil mit der Umgestaltung der Bahnanlagen am westlichen Ende vom Bahnhof Charlottenburg nunmehr auch die Vorortzüge von und nach Spandau durch die Stadt über die Stadtbahngleise geleitet werden sollten. Sie benutzten bisher durch Berlin die Ferngleise; dadurch war ihre Zahl und ihr Fahrplan von den Fernzügen abhängig, was natürlich zu Störungen Veranlassung gab.

Wie bereits vorstehend erwähnt, besitzt der Bahnhof Ausstellung drei Bahnsteige, und zwar einen oberen von 12,55 m Breite für die Vollringpersonenzüge und zwei untere von je 14,75 m Breite für die Züge nach Spandau und nach Grunewald bzw. von Grunewald und von Spandau. Zum Schutze des Publikums gegen die Unbill der Witterung erhielt der obere Bahnsteig eine geschlossene mit Oberlicht und großen Seitenfenstern versehene Halle, während die beiden unteren Bahnsteige mit zweistieligen Hallen überdacht wurden. Die Länge der Bahnsteige beträgt rund 160 m. Die Verbindung der beiden unteren Bahnsteige mit dem oberen Bahnsteig wird außer durch zwei massive Treppen noch durch je eine Rolltreppe hergestellt. Bei diesem Bahnhofe wurden zum ersten Male von der Reichsbahn Rolltreppen angelegt, um dem Publikum das Umsteigen so bequem wie möglich zu gestalten. Mit einer Stufenbreite von 1,2 m und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von rund 0,5 m/sek wird jede Treppe in der Lage sein, etwa 8000 Menschen in der Stunde zu befördern. Bereits jetzt hat man bei der Ausbildung der massiven Treppen vorsorglich darauf Bedacht genommen, daß, falls die Rolltreppen den auf sie gesetzten Erwartungen entsprechen sollten, noch je eine Rolltreppe, allerdings unter Kürzung der Breite der massiven Treppen, eingebaut werden kann, ohne daß für diesen Umbau Störungen des Verkehrs eintreten würden und nennenswerte Kosten aufgebracht werden müßten.

In dem zwischen den Vollring- und Vorortgleisen entstandenen Zwickel und zwar in dem, welcher dem künftigen Messegelände zunächst liegt, ist das Empfangsgebäude des Bahnhofes angeordnet worden. Hierzu gelangt man vom oberen Bahnsteig über eine weitere Treppenanlage und Brücke und damit auch zum Bahnhofsvorplatz. Dieser Vorplatz steht mit den städtischen Straßen durch eine Betonbrücke, Walzträger in Beton, in Verbindung, welche die Gleise Grunewald-Westend überspannt.

Am 10. Dezember, nach einer knapp eineinhalbjährigen Bauzeit ist jetzt der Bahnhof Ausstellung dem Verkehr übergeben und ist somit durch die Fertigstellung des gesamten Baues des Bahnhofes Ausstellung eine lang erforderliche Verbesserung im Westen der Berliner Stadtbahn verwirklicht worden.

2. Das Empfangsgebäude.

Von Reichsbahnrat **Richard Brademann**, Berlin.

Der Eisenbahnarchitekt, der bei großen Ingenieurwerken mitzuwirken hat, muß sich oft mit vielen Forderungen abfinden, die ihm seinen Entwurf erschweren, die sich aber aus Notwendigkeiten des Betriebes ergeben, dem zu dienen seine Aufgabe ist. Besonders stark ist diese Bindung bei den neuen Anlagen des Umsteigebahnhofs bei Charlottenburg gewesen. Während das hoch über den Gleisen gelegene Empfangsgebäude des neuen Bahnhofs Eich-

kamp nur aus einer Schalterhalle besteht, von der aus über eine Brücke die zum Bahnsteig führenden Treppen er-

Abb. 4.

reicht werden, mußte beim Entwurf zum Empfangsgebäude des Bahnhofs „Ausstellung“ vor allem auf dessen spätere Bedeutung als Messebahnhof Rücksicht genommen werden. Denn nur für den Umsteigeverkehr wäre ein besonderes Empfangsgebäude nicht erforderlich gewesen. Es hätte genügt, einige Diensträume vorzusehen, die auf den Bahnsteigen untergebracht werden konnten. Das Luftbild (Abb. 4) zeigt, daß in der Nähe weder Gebäude noch Anlagen vorhanden sind, die einen Verkehr bringen können, der den Bau eines Empfangsgebäudes gerechtfertigt hätte. Möglich allerdings, daß der Zugang zur Funkhalle vom Bahnhof Ausstellung her als bequem gewählt werden wird. Nun hätte man ja nach Lösung der Aufgabe die Ausführung zurückstellen können. Aber bei der gedrängten Anlage der Gleiswege wäre ein späterer Bau während des Betriebes nur unter größten Schwierigkeiten und starker Behinderung des Verkehrs und unter Belästigung der Reisenden und nicht zuletzt mit erhöhten Kosten möglich gewesen. Man wurde sich darüber klar, daß die für den späteren starken Verkehr erforderlichen Zugänge und der Bau der hauptsächlichsten Teile des Empfangsgebäudes schon während des Umbaues der Gleisanlagen angelegt werden mußten.

Die Kreuzung der Stadt- und Ringbahngleise legte den Gedanken nahe, das Gebäude über der Kreuzung zu errichten und mit einer einzigen Kuppelhalle alle Bedingungen, vor allem die einer Überdachung der Bahnsteige zu erfüllen. Ein solcher Entwurf wäre vielleicht die Lösung gewesen, wenn nicht die überschlägliche Berechnung der Kosten abschreckend gewirkt hätte, denn bei diesem Entwurf mußte gleich das ganze Gebäude ausgeführt werden, da die technischen Schwierigkeiten einer stückweisen Ausführung — zunächst nur der Stützpunkte und erst beim Einsetzen des Massenverkehrs des ganzen Gebäudes — zu groß gewesen wären. So mußte denn, was städtebaulich zu bedauern ist, dieser Entwurf zu den Akten gelegt werden.

Die Aufgabe war, eine Anlage zu schaffen, die einmal den augenblicklichen Verhältnissen entsprach, also den Umsteigeverkehr zwischen Stadt- und Ringbahn und daneben den Zu- und Abgang von Reisenden ermöglichte und die zweitens für den späteren Massenverkehr eine Erweiterung zur Bewältigung des stärksten Verkehrs zuließ. Die Lösung wurde darin gefunden, daß das Empfangsgebäude in den Winkel zwischen Ring- und Stadtbahnsteige gelegt wurde, an einem Vorplatz, der zunächst vom Kronprinzendamm und von der Neuen Kantstraße her für Fußgänger zugänglich ist und der später dem Massenverkehr des Messebetriebes dienen wird.

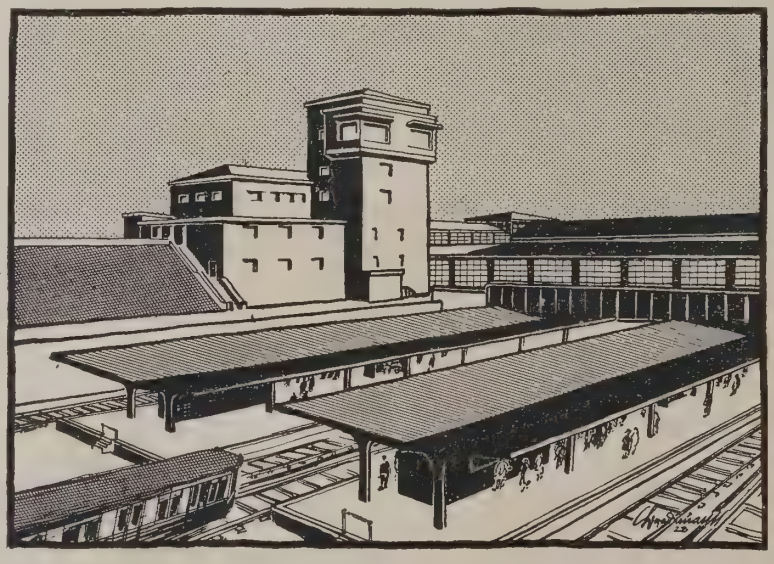


Abb. 5.

Durch eine Schalterhalle mit sechs Fahrkartenschaltern und zwei Passimetern gelangt man über eine Brücke und 5 m hohe Treppen zum Ringbahnsteig und von dort 6 m tiefer zu den Stadtbahnsteigen. Das Gelände gestattet nach Westen zu eine spätere Erweiterung durch Schaffung einer zweiten Schalterhalle, von der der Stadtbahnsteig unmittelbar zugänglich sein wird, während dann die erste Schalterhalle nur dem Ringbahnverkehr dient.

Abb. 6.

In dem östlichen Winkel zwischen Stadt- und Ringbahnsteigen hat ein Stellwerk Platz gefunden, das, um auch über die obere Halle hinweg den Betrieb beobachten zu

können, etwa 20 m über die Stadtbahngleise gelegt werden mußte. Diese Forderung für die Sicherung der Strecken bot eine willkommene Gelegenheit, dem sich nur niedrig über den Vorplatz erhebenden Gebäude in dem Stellwerksturm einen architektonischen Mittelpunkt zu geben. Das Empfangsgebäude, dessen Gestaltung die Abb. 5 und 6 zeigen, ist mit rotbunten Klinkern verblendet, die eine nur geringe Unterhaltungskosten fordernde Außenhaut bilden. Seine Grundfarbe vereint sich mit der rotbraunen Bemalung der Ringbahnhalle. Einige lebhaftere Punkte bilden die Bahnsteighäuschen, deren Kachelverkleidung mit der Bemalung des Eisengerippes zusammengestimmt ist — überwiegend gelb auf den Stadtbahnsteigen, überwiegend rotbraun auf den Ringbahnsteigen — so daß dem häufiger die Strecke befahrenden Reisenden sofort augenfällig klar wird, wo er sich befindet.

Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz [1]).

Von Reichsbahnrat Dr. **Paszkowski**, Berlin.

Auf Veranlassung der Schweizerischen Bundesbahnen und unter Mitwirkung des Verbandes schweizerischer Transportanstalten, von Handelskammern und anderen Verbänden wurde am 1. Oktober 1926 die „Sesa“ (Schweizerische Expreß-A. G.) mit einem Kapital von 1 Mill. Frank ins Leben gerufen, von dem die Bundesbahnen die Hälfte übernehmen (vgl. Jahrg. 1926, S. 871 d. Ztg.).

Die folgenden Ausführungen sollen einen Überblick über die Gründe geben, die zur Schaffung der Sesa führten, ferner über ihre Organisation, Aufgaben und ihre bisherige Tätigkeit.

Der ständigen Abwanderung auf den Kraftwagen versuchten die Schweizerischen Bundesbahnen in mannigfacher Weise entgegenzutreten. Sie trafen mit einer Anzahl von Großversendern Frachtvereinbarungen. Bei der Entscheidung von Erstattungsforderungen im Güterverkehr verfuhr man weitherziger. Die Beförderung von Stückgut wie Wagenladungsgut beschleunigte man durch Trennung von Fern- und Nahverkehr, durch Schaffung von Ferngüterzügen, und schuf häufigere Abbeförderungsmöglichkeiten. Die Annahmezeit für Güter dehnte man aus und führte vielfach auch Nachtdienst ein.

Aber trotz aller dieser Maßnahmen konnte man die Abwanderung auf den Kraftwagen nicht aufhalten. Bei den hohen Tarifen der Schweizer Bundesbahnen erscheint es verständlich, daß sich der Wettbewerb bei Entfernungen bis zu 100 km besonders unangenehm bemerkbar machen mußte. Dazu kommt, daß der Kraftwagenverkehr in der Schweiz durch ein gut ausgebautes Wegesystem, das in großem Maße auf eine mit den Eisenbahnen parallel laufende Linienführung hingewiesen ist, und dadurch, daß die Entfernungen innerhalb der Landesgrenzen verhältnismäßig gering sind, begünstigt wird.

Aber der Hauptvorteil des Kraftwagens besteht nach Ansicht der Schweizer Bundesbahnen weniger in den billigeren Frachtkosten als in der Hausbeförderung. Man wollte daher dem Absender und dem Empfänger die Sorge um das Ab- und Zurollen der Güter abnehmen, zumal sich das Rollen der Güter — der Camionnagedienst, wie er in der Schweiz heißt — oft teurer als die Fracht stellt. Man mußte daher den Rollfuhrbetrieb verbilligen und vereinfachen.

Erwägungen dieser Art innerhalb verschiedener Kreise führten am 1. Oktober 1926 zur Schaffung einer privaten Aktiengesellschaft unter der Firma „Sesa Schweizerische Expreß-A. G.“, Suisse Expreß S, A., mit dem Ziele,

1. die Bestrebungen zu unterstützen, um die Personen- und Güterbeförderung zu verbessern,
2. Geschäfte jeder Art zu betreiben, die in der einen oder anderen Weise in Verbindung mit der Beförderung von Personen und Gütern stehen.

Zur Erreichung dieses Zieles mußte diese Gesellschaft in ein enges Zusammenarbeiten mit den bestehenden Verkehrsunternehmungen treten.

Ein solcher Hilfsdienst, „ohne den die Eisenbahn nicht länger auskommen könne“, konnte nach der Ansicht der Bundesbahnen nur glücken, wenn die verantwortliche Leitung des Unternehmens freie Bahn für ihre Initiative und ihren kaufmännischen Impuls hatte. Abgesehen von diesem inneren Beweggrunde, der für eine private Organisation spricht, mußte es zweifelhaft erscheinen, ob die Bundesbahnen bei der gegenwärtigen Rechtslage selbst einen solchen Hilfsdienst übernehmen konnten.

Andererseits aber erkannte man, daß die Eisenbahnen, besonders die Bundesbahnen, als die eigentlichen Träger des Verkehrs, sich einen weitgehenden Einfluß bei der Schaffung der Gesellschaft sichern mußten, ohne jedoch das private Kapital zu verdrängen und ohne hemmende Fesseln auf die private Initiative zu legen. Auch um den Nebenbahnen zu ermöglichen, der Vorteile der „Sesa“ ebenfalls teilhaftig zu werden, nahm man, wie Bundesrat Dr. Haab in der Beantwortung einer Anfrage im Schweizerischen Nationalrat ausführte, davon Abstand, diese Organisation, was ja auch möglich gewesen wäre, einfach den Bundesbahnen anzugliedern.

Nach Art. 11 der Statuten der Sesa sind die bestimmenden und ausübenden Organe der Sesa:

1. die Generalversammlung,
2. der Verwaltungsrat,
3. der Verwaltungsausschuß,
4. die Direktion.

Nach Art. 12 ist die Generalversammlung das Haupt der Sesa. Zu ihrer Befugnis gehört unter anderem folgendes: Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrats, Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrats, die Beschickung des Verwaltungsausschusses und die Stellung des Präsidenten dieses Ausschusses. Es wird bemerkt, daß die Bundesbahnen als Großaktionär einen entscheidenden Einfluß auf die Besetzung der leitenden Posten im Verwaltungsrat und in der Direktion gehabt haben. Auch die 38 an der Sesa beteiligten Privatbahnen sind im Verwaltungsrat vertreten.

Die Angelegenheiten der Sesa werden nach Art. 20 von einem Verwaltungsrat geleitet, der für drei Jahre gewählt

---

[1]) Vgl. Jahrg. 1926, S. 871, 1927, S. 416 und 829 d. Ztg. Die Eisenbahn, der Kraftwagen, die Sesa. Vortrag bei Anlaß der Generalversammlung des Schweizer. Grossistenverbandes in Basel am 6. April 1927 von Dr. E. Locher, Direktor der Sesa.

wird. Der Verwaltungsrat arbeitet eine Geschäftsordnung aus, in der die Rechte und Pflichten des Verwaltungsrats, des Verwaltungsausschusses und der Direktion festgelegt werden. Der Verwaltungsrat trifft unter anderem folgende Entscheidungen: Anstellung von Direktionsmitgliedern, Errichtung neuer Agenturen, Einführung neuer Geschäftszweige und innere wichtige oder grundsätzliche Entscheidungen.

Nach Art. 30 bereitet der Verwaltungsausschuß die Verhandlungen des Verwaltungsrats vor und entscheidet über die nach der Geschäftsordnung dem Verwaltungsausschuß zugewiesenen Angelegenheiten.

Die laufenden Geschäfte werden gemäß Art. 31 von der Direktion erledigt, die zur Zeit aus Direktor Dr. E. Locher und einem Vizedirektor, Ing. Hohl, besteht, die beide im Dienste der Bundesbahnen gestanden haben.

Aus dem Abkommen mit den Bundesbahnen sei hervorgehoben:

Nach Art. 1 übertragen die Bundesbahnen der Sesa den ergänzenden Beförderungsdienst mit den Kraftwagen oder anderen geeigneten Beförderungsmitteln, innerhalb des ganzen von den Bahnen bedienten Gebietes nach Richtlinien, die sich teils aus dem folgenden ergeben, teils zum Gegenstand näherer Verträge gemacht und in einer besonderen Anweisung aufgenommen werden.

Nach Art. 2 verpflichtet sich die Sesa, mindestens einen solchen ergänzenden Transportdienst an allen Orten einzurichten, an denen die Bahnen vor Abschluß des Abkommens den Rollfuhrdienst (Camionnage) eingerichtet hatten.

Außer der Besorgung des Camionnagedienstes — das Hauptziel für die Gründung der Sesa — ist auch die Einrichtung eines Überlanddienstes in Anlehnung an § 71 Abs. 4 des schweizerischen Transportreglements in Aussicht genommen. Die Sesa soll Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, dorthin befördern und umgekehrt von solchen Ortschaften auf die günstigst gelegene Eisenbahnstation abholen und für Weiterbeförderung sorgen.

Nach Art. 4 ist die Sesa berechtigt, die Beförderung von Stückgut und Wagenladungsgut ohne Benutzung der Bahnen ausführen zu lassen. Erfolgt der Transport parallel mit oder unter Umgehung der Linien der Bundesbahnen, muß die Genehmigung der Bahnen eingeholt werden. Eine solche Genehmigung ist nicht erforderlich, wenn der Transportweg durch die von der Sesa angeordnete Beförderung eine Verkürzung von 50 % erfährt oder wenn mindestens zwei Umladungen auf der Eisenbahnstrecke vermieden werden.

Nach Art. 5 verpflichtet sich die Sesa, für die schnellstmögliche Beförderung des durch ihr Eintreten beförderten Gutes zu sorgen und gemeinsam mit den Bahnen zu beraten, wo und wie eine Beschleunigung der Transporte, die im Interesse der Versender liegt, bewerkstelligt werden kann.

Die Sesa führt nach Art. 6 die Transporte mit eigenen oder geliehenen Lastkraftwagen aus und ist verpflichtet, nur Transportmittel zu verwenden, die geeignet sind, einen in jeder Hinsicht zuverlässigen Gütertransport zu sichern, wozu auch Schutz des Gutes vor Feuchtigkeit gehört.

Die Sesa kann nach Art. 8 zur Erreichung dieses Zieles Abkommen mit der Postverwaltung, mit den Privatbahnen und anderen Beförderungsinstituten abschließen.

Nach Art. 9 wird der Frachtanteil, den die Sesa für Transporte fordern kann, die durch ihre Mitwirkung ausgeführt werden, nach Abkommen mit den Bahnen festgesetzt.

Die Güterabfertigungen der Bundesbahnen haben Aufträge für die Sesa entgegenzunehmen und sie weiter zubefördern. Auf den von den Bundesbahnen angegebenen Stationen soll die Sesa in der Abfertigungszeit der Güterabfertigung durch einen eigenen Beamten vertreten sein.

Es ist nach Art. 13 in erster Linie Sache der Sesa, das erforderliche Personal für den ergänzenden Transportdienst zu stellen. Die Bundesbahnen werden dagegen das Personal der Güterabfertigungen der Sesa zur Hilfeleistung in dem Maße zur Verfügung stellen, wie dies die Arbeit der Bahnen gestattet. Eine Entschädigung für solche Hilfeleistung der Bahnen soll näher vereinbart werden.

Nach Art. 14 können die Bundesbahnen verlangen, daß nicht geeignetes Personal aus dem Dienste der Sesa entfernt wird. Das Personal trägt ein von den Bahnen genehmigtes äußeres Kennzeichen.

Gemäß Art. 15 stellen die Bundesbahnen die Räume, technischen Hilfsmittel, die dem allgemeinen Güterverkehr dienen, der Sesa sowie anderen Versendern zur Verfügung. Die Anlage und Instandhaltung fester Anlagen auf Bahneigentum zum Gebrauch der Sesa erfolgt durch die Bahnen, muß aber von der Sesa verzinst und getilgt werden.

Nach Art. 17 werden die Bundesbahnen, sofern dies erforderlich ist, die Güterwagen mit besonderen Einrichtungen versehen und sie der Sesa gegen eine angemessene Entschädigung zur Verfügung stellen.

Nach Art. 19 werden die Bundesbahnen der Sesa Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Aufstellung der Fahrpläne für die Güterbeförderung geben. Soweit möglich, sollen die vorgebrachten Wünsche berücksichtigt werden. Nach Art. 23 verpflichtet sich die Sesa gegenüber den Verkehrtreibenden, die Enschädigungspflicht wegen Verlust, Verminderung, Beschädigung nach den für die Bahnen geltenden Bestimmungen zu übernehmen.

Als Entgelt für die geleistete Hilfe erhält die Sesa einen gewissen Prozentsatz von den Frachteinnahmen, die der Bahn durch die Tätigkeit der Sesa zufließen.

Als ein weiteres Glied in den Bestrebungen, einen unwirtschaftlichen Landstraßentransport zu vermeiden, hat die Sesa ein Übereinkommen mit dem Schweizerischen Spediteurverbande abgeschlossen. Aus den Bestimmungen dieses Übereinkommens seien folgende angeführt:

Nach Art. 1 wird der Spediteurverband, soweit wie möglich, die Mitglieder veranlassen, dem Übereinkommen durch schriftliche Unterschrift beizutreten. Die Sesa ihrerseits wird nur mit Spediteuren zusammenarbeiten, die dem Übereinkommen beigetreten sind (in dem folgenden als Vertragsspediteure bezeichnet).

Nach Art. 2 verpflichtete sich die Sesa, weder direkt noch indirekt internationale Spediteurgeschäfte auszuführen oder zu organisieren. Die Sesa wird nach Art. 3, soweit möglich, den Sammelverkehr unterstützen, der von den Vertragsspediteuren organisiert wird und unter keinen Umständen wettbewerbsmäßig eingreifen.

Die Vertragsspediteure verpflichten sich nach Art. 5, den offiziellen Schweizerischen Transportinstituten den Güterverkehr zwischen dem Auslande und der Schweiz zuzuführen, soweit die Spediteure über die Beförderungsweise verfügen können.

Die Vertragsspediteure verpflichten sich gemäß Art. 7, keinen Kraftwagenverkehr in Wettbewerb mit den Schweizerischen Eisenbahnen einzurichten.

Die erste Aufgabe der Sesa war eine Neuordnung des Camionnagewesens, da die Bundesbahnen von einem gewissen Zeitpunkte ab sämtlichen Rollfuhrunternehmern die Verträge gekündigt hatten. Es war daher der Abschluß neuer Rollfuhrverträge erforderlich.

Die Sesa hat auf jeder in Frage kommenden Station mit einem Spediteur ein Abkommen über die Errichtung einer Sesaagentur und Besorgung des die Eisenbahnbeförderung ergänzenden Transportes geschlossen. Aus den Bestimmungen solcher Abkommen verdienen folgende Erwähnung. Nach Artikel 3 wird auch die Camionnage im weiteren Sinne (über den eigentlichen Bestellbezirk hinaus) dem Vertragsspediteur übertragen. Sein Recht auf Betrieb des Personenverkehrs wird beschränkt.

Als Eisenbahnspediteur verpflichtet sich nach Art. 4 der betreffende Spediteur auch zur Abholung und Zufuhr von Wagenladungsgut. (Expreßgut und Gepäck fällt nicht unter das Abkommen, sondern setzt besondere Vereinbarungen voraus.) Nach Art. 6 ist er nicht berechtigt, ohne Genehmigung der Sesa Gütertransporte für eigene Rechnung oder durch einen Dritten auszuführen. Ausgenommen sind jedoch:

1. Güter für das eigene Geschäft des Vertragsgegners,
2. Transporte innerhalb eines näher bestimmten Lokalbezirkes,
3. Umzugsgut, das ausdrücklich auf der Landstraße befördert werden soll, oder für das sich die Eisenbahnfracht höher stellt,
4. Verleihung von Fuhrwerken zur Verwendung innerhalb des Lokalbezirkes.

Nach Art. 9 erfolgt der Rollfuhrdienst nach einem von der Sesa gebilligten Plan, in dem die Anzahl der Fuhrdienste und die Abfahrzeiten von der Station festgelegt sind. Die Pläne für den erweiterten Rollfuhrdienst werden näher zwischen den am Abkommen teilnehmenden Parteien vereinbart (Art. 15). Der Spediteur darf keine größeren Anforderungen an die Verpackung des Gutes stellen, als die am Transporte beteiligten Verkehrsinstitute unbedingt verlangen. Soweit eine mildere Handhabung der Verpackungsvorschriften voraussichtlich zu einer Erhöhung der Gütermenge führen könnte, wird die Sesa hiervon unterrichtet (Art. 16). Erstattungsansprüche aus Anlaß des Verlustes, der Beschädigung u. a. werden von der Sesa erledigt, wobei diese beim Vertragsspediteur Rückgriff nehmen kann (Art. 19).

Gleichzeitig mit dem Abschluß von neuen Abkommen mit Fuhrunternehmern nahm die Sesa eine allgemeine Regulierung des Fuhrgelder-Tarifs sowie eine bedeutende Ermäßigung der Fuhrgeldsätze (bis zu 34 %, durchschnittlich etwa 20 %) vor. Es ist für jede Station, für die ein Rollfuhrdienst eingerichtet ist, bestimmt, welcher von den Normalsätzen für die verschiedenen Fuhrbezirke zur Anwendung kommt. Diese Stationstarife für den Eisenbahnrollfuhrdienst sind in einen von den Bundesbahnen herausgegebenen Tarif aufgenommen. Der Tarif ist für das Publikum für 2 Fr. käuflich. Er setzt den Versender instand, die Beförderungskosten von Haus zu Haus zu berechnen, sofern auf der Versandstation — Empfangsstation ein Rollfuhrdienst eingerichtet ist. Diese Neuordnung trat am 1. Februar 1927 in Kraft.

Eine weitere Aufgabe der Sesa war der Abschluß von besonderen Frachtabkommen. Die Bundesbahnen und 70 Privatbahnen haben der Sesa die Ermächtigung gegeben, mit den Verkehrtreibenden Abkommen über die Beförderung aller Güter für die gleichen Sätze (hierunter Fahrgelder und Nebenkosten) zu treffen, die eine wirtschaftliche Kraftwagenbeförderung fordern kann.

Es handelt sich hier also um die Schaffung von Kraftwagenwettbewerbstarifen, ähnlich den K-Tarifen der Deutschen Reichsbahn. Dr. Haab[2]) führte im schweizerischen Nationalrat darüber folgendes aus: Die schweizerischen Eisenbahnen gedenken in ihrem internen und direkten Verkehr über ihre Linien die Konkurrenzfrachten der Kraftwagenbeförderung einzuhalten, genau so, wie dies zur Bekämpfung der ausländischen niedrigen Bahntarife geschehen ist. Die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die normalspurigen und zahlreiche schmalspurige Privatbahnen haben nämlich beschlossen, künftig Güter aller Art zu denjenigen Frachtsätzen zu befördern, die sich bei einer richtig kalkulierten Automobilbeförderung ergeben. Voraussetzung für die Einräumung dieser Frachtsätze ist nach der im Eisenbahn-Amtsblatt[3]) erschienenen Bekanntmachung, daß es sich um Transporte handelt, die bereits zum Automobil abgewandert waren oder nachgewiesenermaßen abzuwandern drohen, daß sich ferner die Beförderung zu den in Betracht kommenden Frachtsätzen für die Bahn noch lohnt, und daß sich der Versender verpflichtet, jährlich eine gewisse Mindestgütermenge mit der Bahn zu befördern und ganz oder in bestimmtem Umfange auf die Automobilbeförderung zu verzichten.

Die rechtliche Zulässigkeit solcher Frachtvereinbarungen war auch in der Schweiz durchaus nicht zweifelsfrei. In der Schweiz gibt es eine ähnliche Bestimmung wie die des § 6 EVO. Nach dem Transportgesetz von 1893 ist jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, verboten und nichtig. Es sind vielmehr nur Tarifermäßigungen gestattet, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingung jedermann in gleicher Weise zugutekommen.

Die Schweizer Bundesbahnen begründen ihren Standpunkt folgendermaßen[4]): Die genannte Bestimmung des Transportgesetzes beruht auf der Auffassung, daß die Eisenbahn über ein tatsächliches Beförderungsmonopol verfügt und sie daher ohne das Eingreifen des Gesetzes in der Lage ist, durch willkürliche Festsetzung des Beförderungspreises einzelne Interessentenkreise, Personen oder Landesgegenden gegenüber andern zu bevorzugen. Einmal ist das Beförderungsmonopol der Eisenbahn infolge des Aufkommens des Automobils dahingefallen (cessante ratione legis, cessat lex ipsa), sodann zeigt es sich bei näherem Zusehen ohne weiteres, daß es sich bei den Frachtsätzen, die von den Bahnverwaltungen zur Abwehr der Automobilkonkurrenz zugestanden werden, nicht um Tarifermäßigungen im Sinne der erwähnten Gesetzesvorschriften handelt. Wenn die Bahn einem Verfrachter Frachtsätze in der Höhe der Kosten einräumt, die er im Falle der

---

[2]) Eisenbahn und Sesa. Interpellation Dr. Tschumi im Nationalrat und Beantwortung der Interpellation durch Bundesrat Dr. Haab (Sitzung vom 30. Juni 1927).

[3]) Eisenbahnamtsblatt Verf. Nr. 274/27 „Maßnahmen betreffend die Automobiltransporte".

[4]) Dr. Haab in der Sitzung des Schweizerischen Nationalrats vom 30. Juni 1927.

Beförderung mit dem Automobil aufzuwenden hat, so gewährt sie ihm damit keinen Vorteil, der ihm sonst entgehen würde. Denn es ist nicht erst die Bahn, die ihn in die Lage versetzt, seine Waren billiger zu befördern als andere; er befindet sich ganz ohne Zutun der Bahn in dieser Vorzugsstellung, weil für ihn die Möglichkeit besteht, sich des Automobils zu bedienen. Die Bahn schafft also dadurch, daß sie im einzelnen Falle die Bahnfracht den für die Automobilbeförderung aufzuwendenden Transportkosten gleichstellt, keine Verschiedenheit in der Stellung der Verfrachter zueinander, die nicht ohnehin bestände. Wenn die Bahn auf solche tarifarische Maßnahmen verzichten wolle, so wäre die Wirkung lediglich die, daß sie die Transporte an das Automobil verlieren würde; für den Versender blieben die Transportkosten ganz dieselben. Es ist deshalb unrichtig, daß die Sesa nur ein Mittel sei zur Umgehung der Bestimmungen des Transportgesetzes. —

Man stellt es also in der Schweiz darauf ab, ob die Belange des Publikums, die geschützt werden sollen, gewahrt werden und bejaht dies. Bei einer Beurteilung des Schweizer Standpunktes muß man sich in die Lage der Schweiz versetzen, wo die Allgemeinheit diesen Fragen anders gegenübersteht als in Deutschland. Die Schweiz steht mehr als andere Länder von jeher in Wettbewerb mit seinen Nachbarländern und darf im Interesse der Selbsterhaltung kein Mittel unversucht lassen, den Verkehr über schweizerische Linien zu ziehen. Jedem, der sich mit den Schweizer Tarifen zu beschäftigen hat, ist bekannt, wie weit in der „Taxgleichstellung" die Schweiz geht. Sofern ihr nur ein bescheidener Gewinn bleibt, übernimmt sie die Tarife der Wettbewerbsbahnen. Nur diese Grundeinstellung findet man bei den erörterten Sondertarifen wieder. Die Schweiz vertritt hier eine Ansicht, die sich über kurz oder lang wohl auch in anderen Ländern durchringen wird.

Was die gewährte Ermäßigung selbst betrifft, so soll sie durchschnittlich 23 % gegenüber den Normaltarifen betragen.

Um die Verbindung der Sesa mit den Verkehrtreibenden in dem ganzen Lande zu erleichtern, ist eine Auskunfts-, Werbe- und Beobachtungstätigkeit organisiert worden, die von geeigneten Beamten des Eisenbahnpersonals wahrgenommen wird. Das Gebiet der Bundesbahnen ist für diese Zwecke in 25 Kreise eingeteilt. Die Kreisleiter stehen in unmittelbarem Schriftwechsel mit der Sesa. Sie haben keine Befugnis, Abkommen mit den Verkehrtreibenden abzuschließen, sondern ihre Aufgabe ist es, die vorbereitende Aufklärungsarbeit im Interesse des Verkehrtreibenden und der Sesa zu machen, sowie überhaupt die Güterbeförderung in ihrem Gebiete zu beobachten. Es ist auch ihre Aufgabe, darüber zu wachen, daß die Verkehrtreibenden die von ihnen bei Eingehung der Frachtabkommen eingegangenen Bedingungen einhalten.

Die Verwaltung der Sesa besteht im ganzen aus 16 Köpfen. Die Büroräume befinden sich auf dem Bahnhof Zürich Enge. Die Betriebsausgaben der Gesellschaft begrenzen sich wesentlich auf Verwaltungsausgaben, da die Transporttätigkeit von den Unternehmungen bestritten wird, die sich wirtschaftlich selbst tragen müssen. Die Einnahmen der Gesellschaft bestehen in einem Prozentsatz der Frachteinnahmen für die Transporte, die durch Tätigkeit der Gesellschaft den Bahnen zugeführt werden (sogenannte Sesa-Transporte). Aus dem Übereinkommen zwischen der Sesa und den Privatbahnen ergibt sich, daß die Privatbahnen der Sesa denselben Satz wie die Bundesbahnen bezahlen, sofern der Beitrag der Bundesbahnen 4 % nicht übersteigt. Tritt dieser Fall ein, so sollen die Privatbahnen 4 % bezahlen sowie die Hälfte von dem von den Bundesbahnen ferner gezahlten Prozentsatz. Man kann vielleicht hieraus schließen, daß mit einer Sesaprovision von ungefähr 4 % gerechnet wird. Dagegen soll die Sesa keine Provision für Frachten bekommen, die den Bahnen durch die Verkehrsvermehrung zugeführt werden, die auf das verbesserte Rollfuhrsystem zurückzuführen sind.

Was schließlich die bisherigen Ergebnisse der Sesa anbelangt, so hätte nach dem Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. Oktober 1926 bis zum 31. Dezember 1927[5]) die Einnahme aus normalen Frachtsätzen für die durch die Sesa beförderten Güter 6,64 Mill. Frank betragen. Demgegenüber betrug die wirkliche Einnahme infolge der Vergünstigungen nur 5,10 Mill. Frank. Von diesem Betrage sind die an die Sesa zu zahlenden Provisionen (3—4 %) noch nicht abgezogen. Die von der Sesa beförderte Gütermenge belief sich in dem genannten Zeitraum auf 347 000 t. Im laufenden Jahre soll sich die Sesa weiter günstig entwickelt haben. Ob aber im nächsten Jahre infolge des bevorstehenden Tarifabbaues[6]) nicht hierin eine erhebliche Wandlung eintreten dürfte, oder dann, falls sich die Schweizer Bundesbahnen nach dem Muster der Deutschen Reichsbahn entschließen sollten, selbst K-Tarife zu erstellen, wird die Zukunft lehren. Der weiteren Entwicklung der Sesa wird man auch in Deutschland mit großem Interesse entgegensehen.

[5]) 1. Geschäftsbericht und Jahresabrechnung der Sesa (1. Oktober 1926 bis 31. Dezember 1927).
[6]) Vgl. S. 1214 d. Jahrg.

— **Höflichkeit im Eisenbahndienst.** Die niederländische Eisenbahnzeitschrift „Spoor- en Tramwegen" erzählt das folgende, charakteristische Erlebnis: Ein im Haag wohnender Ausländer will abends um 7.00 nach Rotterdam fahren. In aller Eile löst er am Schalter im Haag eine Karte nach Rotterdam-Hofplein und erreicht noch gerade den elektrischen Schnellzug. Als er in Rotterdam den Bahnhof verlassen will, wird er von dem Sperrebeamten ersucht, mit zum Stationsvorstand zu gehen. Unwirsch erklärt er, er habe es eilig und daher keine Zeit. Mit einem höflichen: „Wie es Ihnen beliebt" läßt der Beamte ihn daraufhin gehen.

Abends um 11.00 kommt derselbe Ausländer wieder im Haag an. Er ist nicht wenig erstaunt, als er hier wieder ersucht wird, mit zum Stationsvorstand zu kommen. Da er jetzt mehr Zeit hat, geht er mit, und was stellt sich nun heraus? Nach dem eiligen Bezahlen seiner Fahrkarte hat der Reisende vor dem Schalter, ohne es zu merken, zwei ausländische Banknoten auf den Boden fallen lassen. Eine hinter ihm stehende holländische Dame hat das Geld aufgehoben und, da der Reisende selbst schnell zum Zuge geeilt war, am Schalter abgegeben. Dort wurde die Nummer der Fahrkarte des Verlierers festgestellt und sofort nach Rotterdam-Hofplein durchgegeben; ebenso auch an die beiden Ausgänge der Station im Haag. Die Beamten an den stark begangenen Sperren haben dann von 7.00 bis 11.00 abends alle Karten, die sie erhielten, auf die Nummer nachgeprüft. —

Das ist „praktische Verkehrswerbung" durch das als besonders höflich bekannte holländische Eisenbahnpersonal.

M.

Mäßiger Alkoholgenuß als Unfallursache. [1])

Von Dr. Ing. **Müller**, Reichsbahnrat, Elberfeld.

Die Wirkung des Alkoholgenusses als Unfallursache ihrer gröbsten Form — dem Rausch — ist für die Unlverhütung von verhältnismäßig geringer Bedeutung. trunkenheit ist erkennbar und kann unschädlich gecht werden, vorausgesetzt, daß rechtzeitig zugegriffen rd. Die wesentlich folgenschwerere Gefahrenquelle liegt dem im landläufigen Sinne „mäßigen" Alkoholgenuß rborgen, den unsere Trinkgewohnheiten in allen Schichi der Bevölkerung mit sich bringen, und der nach unser heutigen allgemeinen Anschauung noch als erlaubt d als unbedenklich gilt.

I.

Um im folgenden auch von denen richtig verstanden werden, die sich mit der Alkoholfrage noch nicht ernster faßt haben, denen namentlich die physische und psychie Wirkung von Alkoholmengen, wie wir sie in unserem ivaten und öffentlichen Gesellschaftsleben zu genießen egen, nicht bekannt sind, kurz folgendes:

Viele namhafte Ärzte und Psychiater haben in eingenden Untersuchungen experimentell den Einfluß geringer koholmengen auf die körperliche und geistige Leistungsigkeit des Menschen geprüft und den Umfang und die uer der Wirkungen festgestellt. Es ist hier nicht der t, in die Einzelheiten einzudringen[2]); hier nur kurz das esentliche, das ich bitten muß, als Tatsache hinzunehmen:

1. Die anregende Wirkung des Alkohols ist nur von sehr kurzer Dauer; die Hauptwirkung ist eine erschlaffende.
2. Wirkungen sind schon bei geringen Alkoholmengen, wie sie in einem halben Liter Bier, einem viertel Liter Wein oder einem Gläschen Schnaps enthalten sind, nachweisbar.
3. Die erschlaffende Wirkung ist eine stark nachhaltige; je nach dem Unfang der genossenen Menge hält sie Stunden bis Tage an. (Ausgesprochene Alkoholvergiftungserscheinungen sind hierbei ausgeschlossen.)
4. Beeinträchtigt werden namentlich: die rasche Auffassungsfähigkeit, Entschlußkraft und Ausdauer. Das Farbenunterscheidungsvermögen wird gemindert; die Selbstkritik und das Verantwortungsempfinden erlahmt.

Selbstverständlich ist die Stärke der Alkoholwirkung ie sehr verschiedene; sie ist nicht nur abhängig von der nossenen Menge, sondern auch von der unterschiedlichen npfindlichkeit der Personen; bei gleichen Personen sogar n dem jeweiligen Ernährungs- und Gemütszustand und rgleichen mehr. Mengengrenzen, bei denen der Alkohol wirken beginnt, oder zum Rauschzustand führt, können so allgemein niemals angegeben werden; ebenso wie sich e Begriffe „mäßig" und „unmäßig" jemals eindeutig rden bestimmen lassen. Wenn sie auch verschieden sind, sind die Wirkungen aber da, auch dann, wenn „Gehnung" bei regelmäßigem Genuß vorzuliegen scheint. Die von Natur gegebene Leistungsfähigkeit ist dann dauernd entsprechend gemindert.

Am wichtigsten für unsere Betrachtungen ist, daß diese Wirkungen geringer Alkoholmengen äußerlich nicht erkennbar sind und subjektiv nicht empfunden werden. Die eigene Urteilskraft verfällt selbst der Wirkung, der Betreffende fühlt sich leistungsfähiger, ist in Wirklichkeit aber geschwächt. Darin liegt die große Gefahr und die Erklärung für viele Ungeschicklichkeiten und Unüberlegtheiten als Unfallursache.

Es soll hierbei nicht verkannt werden, daß auch andere Ermüdungsursachen von gleichem Einfluß auf die Leistungsfähigkeit und Arbeitslust sein können. Leichte Erkrankungen, deretwegen man sich nicht sofort krank melden will; häusliche Sorgen, die Zerstreutheit verursachen; auch unser viel gepriesener Sport kann in der Übertreibung zu vorübergehender Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit führen. Ob diese Gründe in gleichem Umfang als Unfallursache praktisch in Betracht kommen, wie Alkoholgenuß, bleibe dahingestellt. Von diesem unterscheiden sie sich grundsätzlich jedenfalls darin, daß der Betroffene sich seiner Hemmungen bewußt ist und sich darauf einstellen kann. Ein Kraftfahrer mit dem Empfinden des Unwohlseins fährt vorsichtig; ein Kraftfahrer in „gehobener Stimmung" fährt darauflos.

Ferner muß der Vollständigkeit halber erwähnt werden, daß ein wesentlicher Teil aller Unfallursachen überhaupt außerhalb menschlichen Vermögens liegt und rein dinglicher Art ist. Nach den statistischen Unterlagen der DRG. beträgt der Anteil menschlichen Versagens als Unfallursache seit 1925 im Jahresdurchschnitt 54 % (gegenüber 60 % 1913). In industriellen Betrieben werden 75 %, im Straßenverkehr 80 % und mehr genannt. Die Erfahrungen im Eisenbahnwesen zeigen aber, daß ein Unfall selten auf eine Ursache allein zurückzuführen ist; meistens war das unglückselige Zusammentreffen mehrerer Zufälligkeiten notwendig, um den Unfall zu verursachen. Trotz aller Sorgfalt im Bau und in der Unterhaltung der Sicherungsanlagen kommen Versager vor. Aber dann, gerade dann ist der Augenblick gekommen, wo der denkende Mensch die Sachlage richtig erfassen und rechtzeitig eingreifen soll. Versagt auch er im entscheidenden Augenblick, dann ist der Unfall unvermeidlich. So selbstverständlich wir uns jeder technischen Neuerung bedienen, um die Unfallgefahr zu verringern, so selbstverständlich sollten wir uns die Erkenntnis moderner Forschung der Medizin zu Nutze machen, um den denkenden Menschen, den immer noch wertvollsten Sicherheitsfaktor, bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit stets auf der vollen Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu halten. Alkoholgenuß in jeder Form setzt sie aber herab.

II.

Es ist sehr schwer, statistisch nachzuweisen, in welchem Umfang der nicht bis zum Rauschzustand führende, im allgemeinen noch als mäßig bezeichnete Alkoholgenuß sich als Unfallursache praktisch auswirkt. Denn die Untersuchung der Schuldfrage wird nur ganz selten einwandfrei festzustellen vermögen, ob Alkoholgenuß überhaupt in

---

[1]) Vortrag auf der Jahresversammlung des Deutschen reins gegen den Alkoholismus in Münster am 7. Nomber 1928.

[2]) Unterlagen liefert der Verlag „Auf der Wacht", rlin-Dahlem, Werderstraße 16.

Frage kommt, und in welchem Umfang alkoholische Wirkung vorgelegen hat.

Die Statistiken versagen hier völlig. Nicht einmal der Begriff „Angetrunkenheit" ist zu finden. Sie kennen nur die offensichtliche Trunkenheit, die nicht mehr beschönigt werden kann. Dazu gehört bei unserer heute noch herrschenden allgemeinen Einstellung zur Alkoholfrage schon ein starker Grad der Trunkenheit. Nach der amtlichen Statistik des Berliner Polizeipräsidiums bewegt sich der Anteil der Trunkenheit als Unfallursache zwischen 2,5 und 3 % (1927 = 2,85 %). Bei der Reichsbahn fehlen derartige Zahlen völlig, weil ihre Unfallstatistik nicht nach Unfallursachen im einzelnen unterscheidet. Will man im Ernst glauben, daß damit der Anteil des Alkohols an den Unfällen erschöpft ist? Er ist weit größer! Ihn vollkommener zu erfassen ist durchaus nicht so unmöglich, wie man glaubt. Dr. med. Max Grünwald, Dortmund, teilt hierzu u. a. mit[3]), daß „auf Grund gesetzlicher Bestimmungen in Dänemark und England nach jedem polizeilich festgestellten Kraftwagenunfall der Führer vom Polizeiarzt genau untersucht wird, um festzustellen, ob Alkoholeinwirkung nachzuweisen ist. Die Untersuchung erstreckt sich auf folgende Fragen:

1. Wie ist das Aussehen des Untersuchten (schläfrig, niederhängende Augenlider, schlaffe Gesichtszüge, rotes Gesicht, blutunterlaufende Augen usw.?).
2. Wie ist das Auftreten? (Lärmend, aufgeräumt, geschäftig, redselig, unruhig, starr, stumpf usw.?)
3. Ist er über Zeit und Ort gut unterrichtet?
4. Wie ist das Gedächtnis (man läßt ihn einige Adressen wiedergeben) und die Fähigkeit der Wiedergabe? (Der Untersuchte wird z. B. aufgefordert, über den Unfall zu berichten, evtl. ein Bild in einer illustrierten Zeitschrift zu beschreiben.)
5. Wie ist die Sprache (verworren, näselnd, lispelnd, stotternd)? Man versucht, ihn schwierige Worte wiederholen zu lassen, z. B. das Wort ‚Konstantinopolitaner', man läßt ihn eine kleine Zeitungsnotiz vorlesen usw.
6. Wie ist sein Gang? (Die Untersuchung kann auf verschiedene Weise angestellt werden. Man kann den Untersuchten auch auffordern, die Füße zusammenzuschließen und die Augen zuzumachen.)
7. Die Handbewegungen und die Handschrift werden beobachtet.
8. Schließlich wird der Puls und die Pupille untersucht, evtl. auch nach Alkoholdunst und Krankheitsanzeichen geforscht.

Zur allgemeinen Durchführung einer derartigen Maßnahme gehört allerdings eine grundsätzlich andere, auf mehr Sachkenntnis und bessere Einsicht gestützte Einstellung unserer maßgebenden Kreise.

Wenn es auch niemals gelingen wird, den Einfluß des Alkohols auf die Verkehrsunfälle erschöpfend zu erfassen, so ist es doch notwendig, einen wenigstens einigermaßen zutreffenden Anhalt zu schaffen. Denn in der Unkenntnis über die wirkliche Sachlage liegt die große Schwierigkeit der Erziehung der Allgemeinheit zu einer wirklich streng gefaßten Mäßigkeit, die Gewähr bietet für eine wirksame Zurückdrängung des Alkohols als Unfallursache. Die große Masse will praktische Beweise; mit theoretischer Erkenntnis ist ihr nicht gedient. Das ist bedauerlich; al es ist so, und es wird noch viele Opfer kosten, bis sie s gezwungen eines besseren belehren läßt. Diesen Proz — die Überführung theoretischer Erkenntnis weniger die praktische Nutzanwendung durch die Gesamtheit ist Aufgabe der Intellektuellen, der „führenden" Krei Mögen sie sich der Wichtigkeit der hier vorliegenden A gabe recht bald in vollem Umfang bewußt werden.

III.

Auf die Unterstützung der Allgemeinheit sind wir der Verbesserung der gegenwärtig herrschenden Zustän angewiesen. Die Zahl derjenigen, die im Getriebe unse modernen Verkehrswesens aktiv mitwirken, ist so gr und ihre Verflochtenheit mit dem übrigen Volksganzen so innig, daß unmöglich für sie allein Sondergesetze v geschrieben werden können in bezug auf eine Gewohnhe die in unserem privaten und öffentlichen Gesellschaf leben noch so verwurzelt ist wie der Genuß alkoholisch Getränke. Solche Maßnahmen scheitern an ihrer pra tischen Undurchführbarkeit, wenn die Allgemeinheit nicht stützt und ihre Befolgung selbst mit überwacht. Da bedarf es einer durchgreifenden Umstellung und der Selb disziplin aller im Sinne eines strengen Mäßigkeitsbegriff der die Unschädlichkeit des Gebrauches alkoholischer G tränke als Genußmittel wirklich verbürgt und sie da au schließt, wo es im Interesse der öffentlichen Sicherh notwendig ist. Es darf nicht vorkommen, daß der Führ eines Kraftwagens vor Antritt einer Fahrt oder unte wegs überhaupt alkoholische Getränke zu sich nimmt od gar von denen, die sich ihm anvertrauen, angeboten kommt. Es muß ausgeschlossen sein, daß ein Eisenbah Betriebsbeamter unter der Nachwirkung vorabendlich Alkoholgenusses die Führung eines Zuges oder die B dienung eines Stellwerkes übernimmt und so mit Erm dungserscheinungen seinen Dienst schon beginnt, wie s am Schluß auch einer anstrengenden Schicht nie auftrete Tut er das, so ist nicht allein er, sondern stets die Trin sitte unserer heutigen Geselligkeit und damit die Allg meinheit selbst schuldig, die ihn zum Trunk zur Unz oder zum unmäßigen Trinken verleitet.

Reichen demnach Gesetze, Verfügungen und Verbo allein auch nicht aus, so sind sie doch nötig, um d Gröbste zu verhüten und das Rüstzeug zu bieten zur A bahnung einer allgemeinen Umstellung. Sie dürfen ab nicht einseitig nur die Verbraucherkreise treffen, sonde müssen auch der Produktion und dem Vertrieb die Bi dungen auferlegen, die verhüten, daß die Flut alkoholisch Getränke hemmungslos über die Allgemeinheit gegosse werden kann. Das Ausland beweist, daß das mit Erfo möglich ist. Die nordischen Länder sind in der Alkoho gesetzgebung wesentlich weiter vorgeschritten als wi Wenn es auch noch Versuche sind und eine befriedigend Form noch nicht gefunden ist, so sind die guten Wirkunge doch da. Das gleiche gilt von der viel umstrittenen Pr hibition in Amerika, über deren Wert und Unwert wir Europa durchaus falsch unterrichtet sind. Sollte das Ve botsgesetz jemals eine Abschwächung erfahren, nie wi der Amerikaner wieder einen Zustand zulassen, der — w bei uns — jedem gestattet, zu trinken wann, wo und wi viel er will. Die persönliche Freiheit im Tun und Lasse des einzelnen hört da auf, wo das Wohl der Gesamtbe in Frage kommt. Diesen allgemeinen Grundsatz auch a unsere Trinksitten anzuwenden, sollten wir alsbald u

[3]) Siehe Eisenbahntechn. Rundschau 1927, Nr. 17, Seite 277—280.

ıtschließen, auf eine Sitte, die selbst die persönliche Frei-
eit nicht duldet.

Alkoholverbote sind auch bei uns nichts Seltenes mehr. ie Industrie hat längst erkannt, daß bei einer enthaltmen Belegschaft nicht nur die Unfallziffer sinkt, sondern ıch die Leistungsziffer steigt. Die Deutsche Reichsbahn ıt seit Jahren das Alkoholverbot während des Dienstes. ie Polizeibehörden greifen mehr und mehr zum Alkoholerbot im Kraftfahrwesen, soweit ihnen hier ein Einfluß berhaupt möglich ist. Wie schwer solche Verbote ohne eiwillige Mitwirkung der Allgemeinheit praktisch wirkm durchzuführen sind, zeigt folgende kurze Überlegung:

1. Ein industrielles Werk, dessen Arbeitsstätten auf bestimmt umgrenztem Gebiet liegen, und dessen Belegschaft durch die Kontrolle des Pförtners ein- und ausgeht, ist wohl in der Lage, innerhalb seines Werkes den Alkoholausschank zu verhindern. Was der einzelne aber außerhalb des Werkes vor Beginn der Arbeit macht, liegt auch außerhalb des Machtbereiches des Werkes.
2. Bei einem öffentlichen Verkehrsbetrieb, wie die Deutsche Reichsbahn, liegen die Verhältnisse schon wesentlich schwieriger. Die Arbeitsstätten sind weit zerstreut. Viele ihrer Betriebsstellen sind öffentlich. Ihre Bahnhofswirtschaften bieten dem Personal allenthalben Möglichkeit und Anreiz zum Genuß alkoholischer Getränke. Das gleiche gilt von den oft zahlreichen Schankwirtschaften in unmittelbarer Umgebung ihrer großen öffentlichen Betriebsstellen. Auf Ruhe- und Wendestationen ist das Zugpersonal sich selbst überlassen. Die straffe Organisation gibt zwar die Möglichkeit, dem Personal den Wunsch der Verwaltung, im Dienst den Alkohol zu meiden, durch Unterricht und Befehle zur Kenntnis zu bringen; aber verhindern kann sie es nicht; denn es ist unmöglich, eine Kontrolle des einzelnen durchzuführen. Man ist hier schon im wesentlichen auf die Verständigkeit und den guten Willen aller angewiesen.
3. Bei dem öffentlichsten unserer Verkehrsbetriebe, im Kraftfahrwesen, ist aber nicht nur jede Beschränkung, sondern jede allgemeine Befehlsgabe und Einflußmöglichkeit ausgeschlossen. Jeder Kraftfahrer kann tun und lassen, was er will. Für Berufsfahrer ist zwar der Versuch gemacht, das Alkoholverbot anzuordnen; für die Selbstfahrer — die große Mehrzahl unserer Kraftwagenführer — kommt nur die Ermahnung bei Aushändigung des Führerscheins in Betracht; die Befolgung liegt ganz im Ermessen des einzelnen.

Die Beispiele lassen erkennen, mit welchen Schwierigeiten derartig wohlgemeinte Anordnungen zu kämpfen aben. Am schwierigsten liegen die Verhältnisse zweifelıs im öffentlichen Kraftwagenverkehr auch deshalb, weil ier nicht allein mit dem Zustand des Wagenführers, sondern auch mit dem der Fußgänger zu rechnen ist. Nach der tatistik Berlins für 1927 sind von den Schuldfällen der 'ahrer 4,3 %, von den Schuldfällen der Fußgänger 7,2 % uf Trunkenheit zurückzuführen.

Man hat versucht, einen Vergleich zwischen Unfallziffern im Eisenbahn- und Kraftverkehr zu ziehen; B. wurden 1926 in Deutschland im Eisenbahnbetrieb 31 Personen, im Straßenverkehr 4411 Personen getötet. Diese Zahlen sind zwar sehr lehrreich, aber ein Urteil über den Sicherheitswert läßt ein derartiger Vergleich nicht zu, da die gemeinsame Vergleichsbasis (etwa die Personenkilometer) fehlt. Wichtiger ist die Tatsache, daß die Zahl der Unfälle bei der Eisenbahn sinkt, während sie im Straßenverkehr unverhältnismäßig viel rascher steigt als die Zunahme dieses Verkehrs selbst. Auch der Umstand, daß von 1925 bis jetzt 80 % aller Unfälle auf Eisenbahnübergängen auf die Unachtsamkeit der Kraftwagenführer zurückzuführen sind, läßt erkennen, wo die größere Unsicherheit liegt.

IV.

Es soll hier nicht der Fehler einseitiger Überschätzung der Alkoholgefahr gemacht werden. Die Unfallursachen sind so außerordentlich vielgestaltig und miteinander so verwoben, daß es sehr schwer ist, die wirkliche Größe des Anteils einer bestimmten Ursache eindeutig festzustellen. Um sie aber einigermaßen erkennen und bewerten zu können, ist es notwendig, sie einmal bewußt einseitig scharf zu betonen und schlaglichtartig zu beleuchten. Nur so ist es möglich, der Erkenntnis des Richtigen näherzukommen. Das geschieht aber bezüglich der Alkoholfrage heute noch nicht. Es ist auffallend, wie wenig gerade sie in unserer Unfallliteratur Erwähnung findet. Auch die Praxis der Unfallbeurteilung und Unfallverhütung berücksichtigt sie noch durchaus ungenügend. Die Aufgabe ist nicht leicht und greift in liebgewordene Gewohnheiten, Überlieferungen und vermeintliche Vorrechte ein. Ihr deshalb aber auszuweichen, ist falsch. Damit wird das Problem nicht gelöst und der Allgemeinheit ist nicht gedient.

Wir kommen zum Schluß und zu dem Ergebnis, daß es in allen Schichten unseres Volkes noch an dem nötigen Wissen um die hier vorliegenden Dinge fehlt. Hier gilt es, Wandel zu schaffen. Ansätze dazu sind vorhanden. Regierungsstellen, Polizeibehörden, Stadtverwaltungen, Verkehrs- und Industriebetriebe versuchen, im Wege der Bekanntmachung und Belehrung, der Verordnung und Verfügung die Öffentlichkeit und ihr Personal auf die Bedeutung der Alkoholfrage im allgemeinen und im besonderen hinzuweisen. Sportverbände, Ärzte- und Lehrerorganisationen, sowie die Religionsgemeinschaften wirken in zunehmendem Maße aufklärend. Selbst in Akademikerkreisen scheint man endlich erkannt zu haben, daß eine Umstellung der überalterten Sitten notwendig ist. Aber die Anordnungen, die Ratschläge und Ermahnungen der führenden Stellen können sich praktisch nicht auswirken, solange die Allgemeinheit sie nicht aufnimmt und weiterträgt. Lehrer als Erzieher, Ärzte als Berater, Ingenieure als Betriebsleiter, Beamte als Verwaltungs- und Aufsichtsorgane, Richter im Urteilsspruch, die Führer von Standes- und Berufsorganisationen, alle müssen jeder an seiner Stelle bestrebt sein, die allgemeine Einstellung zur Alkoholfrage als Kulturproblem allmählich umzugestalten, im Sinne einer Vertiefung des Wissens über die Wirkung alkoholischer Getränke und einer Schärfung des Verantwortungsgefühls jedes einzelnen der Gesamtheit gegenüber. Die Notwendigkeit hierfür tritt nirgends deutlicher zutage als im öffentlichen Verkehrswesen, und nirgends kann mit besserer Aussicht auf Erfolg auf die große Masse eingewirkt werden als hier, wo jedem einzelnen täglich die Gefahr vor Augen steht. Hier zeigt sich am deutlichsten, daß die Alkoholfrage kein individual-ethisches, sondern ein sozialethisches Kulturproblem ist.

Befahren einer Langsamfahrstelle am Unterrichtsmodell.

Zugfahrten über Langsamfahrstellen sind in den letzten Monaten rege erörtert worden. Der Betriebsmaschinendienst trägt die Verantwortung, daß die durch Signale geschützten Langsamfahrstellen durch die Lokomotivführer in der angeordneten ermäßigten Geschwindigkeit befahren werden. Der Anfang einer Langsamfahrstelle ist erst in neuester Zeit durch eine Merktafel gekennzeichnet worden. Diese Maßnahme wird von allen Lokomotivführern sehr begrüßt werden und zur Betriebssicherheit erheblich beitragen. Ich darf darauf aufmerksam machen, daß diese Kennzeichnung des Streckenanfangs, die bisher im Deutschen Signalbuch nicht vorgesehen war, von mir in meinem Buche „Grundlagen des Eisenbahn-Signalwesens“ vor zwanzig Jahren bereits gefordert wurde. Schon damals habe ich gemeinsam mit vorsichtigen Betriebsamtsvorständen den Anfang sehr gefährlicher Gleisumbaustellen mit behelfsmäßigen, von dem Lokomotivpersonial gut zu sichtenden Mitteln bezeichnen können.

Für die gewissenhafte Beachtung der Vorschriften kann man aber bessere Gewähr leisten, wenn das Personal, das sich seiner Dienstpflichten bewußt ist, auch Verständnis und Überzeugung für die Richtigkeit und Notwendigkeit von Dienstvorschriften hat. Für den vorliegenden Fall habe ich deswegen vor 16 Jahren ein Modell erdacht und ausführen lassen, welches im Unterricht des Lokomotivpersonals bei Besprechung des Befahrens von Langsamfahrstellen immer vorgeführt wurde. Das Modell hatte ich in einer Betriebskwerkstatt meines Amtsbezirks bauen lassen. Es konnte in einem Kasten bequem verpackt werden, so daß es bei den Betriebswerkstätten und Lokomotivbahnhöfen zwecks Benutzung im Unterricht umlaufen konnte. Es ist vielleicht nicht ohne Nutzen für die heutige Zeit, dieses längstvergessene Modell hiermit wieder in Erinnerung zu bringen.

Es kam mir darauf an, dem Lokomotivpersonal anschaulich vor Augen zu führen, wie eine geschwächte Gleisstelle, die besonderer Schonung beim Befahren von Zügen bedarf, namentlich durch Befahren mit gebremsten Achsen oder durch unzulässig hohe Geschwindigkeit mehr in Anspruch genommen wird, als wenn der Zug mit der zulässigen ermäßigten Geschwindigkeit über die zu schonende Gleisstelle hinwegrollt. Das Modell besteht aus einem unbeweglichen, etwa 0,5 m langen Gleisstück, an das sich ein auf drei Rollenpaaren gelagerter verschiebbarer Gleisrahmen anschließt, der die schwache Gleisstelle (ausgekoffertes Gleis oder eine Notbrücke) darstellen soll. Dieser verschiebbare Rahmen stößt gegen einen Hebel, der bei Verschieben des Rahmens ausschlägt, was durch einen über einer Bogenteilung spielenden Zeiger deutlich sichtbar gemacht wird. Auf dem Gleis läuft ein kleiner zweiachsiger Wagen, den Zug darstellend; eine Wagenachse kann in verschiedener Stärke mit einer Bremskurbel angebremst werden. Der Wagen wird von Hand oder durch (...) wichtsantrieb in Bewegung gesetzt.

Folgende Versuche werden durchgeführt:

a) Der Wagen läuft ungebremst und langsam über d... Gleis. Dabei wird das Gleis geschont und der l... wegliche Gleisrahmen bleibt ruhig liegen.

b) Der Wagen läuft in gebremstem Zustand über d... Gleis. Infolge der stärkeren Gleisbeanspruchu... durch die gebremsten Räder wird der Gleisrahmen ... der Fahrtrichtung mitgenommen.

Durch dieses mit sehr geringen Kosten in den Wer... stätten selbst herzustellende Modell wird der Unterric... über das Befahren von Langsamfahrstellen belebt, u... jeder, der den Unterricht besucht hat, wird die Vorführu... am Modell nicht vergessen und ebenso wenig die Nut... anwendung von dem Gesehenen.

Als Vorstand eines Maschinenamts habe ich seiner Z... an das Lokomotivpersonal noch ein Merkblatt herau... gegeben, welches namentlich im Frühjahr, wo die Glei... arbeiten zu beginnen pflegen, den Lehrstoff noch befestig... sollte.

Die Abbildung des Modells findet sich im „Organ f... die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1914. Heft 8 vo... 15. April, Tafel 17. Die zugehörige Beschreibung befind... sich in dem gleichen Heft auf Seite 134.

Wenn dem kleinen Modell noch eine amtliche Empfe... lung mitgegeben werden darf, so sei erwähnt, daß im Jah... 1916 dem Verfasser dieser Zeilen vom Herrn Minister d... öffentlichen Arbeiten eine Prämie „für Erfindung des M... dells zur Darstellung des Befahrens einer Langsamfah... stelle“ gewährt worden war.

Zum Schluß darf noch eine zweite erzieherische Ma... nahme aus meinen Erfahrungen erwähnt werden; wen... irgend möglich, sollten gefährliche Langsamfahrstelle... durch Radtaster begrenzt werden, so daß die erforderlich... Fahrzeit auf einem Schaubild festgehalten werden kan... Wenn dem Lokomotivpersonal die Mindestdauer der Fah... zeit über die Langsamfahrstelle zwischen den beide... Tastern unter Angabe der dabei auftretenden und nur zu... lässigen Fahrgeschwindigkeit mitgeteilt wird, so darf ma... mit großer Sicherheit hoffen, daß jeder dienstwillige Loko... motivführer die Fahrgeschwindigkeit nicht überschreite... wird. Andererseits aber ist auch der Aufsichtsbeamte a... der Baustelle bzw. das zuständige Betriebsamt in der Lage... dem zuständigen Maschinenamt einwandfreie Unterlage... über die Fahrgeschwindigkeiten der Züge zu liefern, un... alle Streitigkeiten, die sich aus der manchmal recht phan... tasievollen Schätzung ergeben, welche die Rottenführe... ihrer Meldung über die Geschwindigkeit der Züge beim Be... fahren der Langsamfahrstelle zugrunde legen, werden ver... mieden.

Dr. Hans A. Martens, Berlin.

Fünf Jahre — Österreichische Bundesbahnen.

In der am 4. Dezember 1928 abgehaltenen Vollversammlung der Gesellschaft österreichischer Volkswirte sprach der Präsident der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen Dr. techn. et Dr. rer. mont. h. c. Georg Günther über das Thema „Fünf Jahre — Österreichische Bundesbahnen“.

Der Vortragende schilderte einleitend die schwierigen Verhältnisse, unter welchen die Unternehmung ihre verantwortungsvolle Aufgabe übernommen hat. Nach Wiederherstellung eines festen Grundes für den Wiederaufbau der österreichischen Staats- und Volkswirtschaft durch die Stabilisierung der Währung war das Defizit der Bundesbahnen als eine der drückendsten Sorgen der Regierung zurückgeblieben.

Die Regierung hat sich deshalb zur Entstaatlichung entschlossen und damit den richtigen Weg beschritten. Die Bundesbahnen sind — befreit von politischen Einflüssen und ausgestattet mit der Handlungsfreiheit des Kaufmanns — zu jenem inneren Gleichgewicht gelangt, das im Sanierungsprogramm als eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Wiederaufrichtung der österreichischen Staats- und Volkswirtschaft bezeichnet worden ist.

Um das große Aufbauwerk zum Erfolg zu führen, mußte die neue Leitung selbst mit bürokratischen Methoden brechen und auch bei den Angestellten das Verständnis für die in der Volkswirtschaft üblichen Arbeitsformen sowie das Vertrauen in die Führung erwecken.

Der Vortragende zeigte sodann die Ergebnisse der Gebarung auf und entrollte im Anschluß daran die ganze lange Reihe von grundlegenden Maßnahmen, welche die Geschäftsleitung in fünfjähriger Arbeit durchgeführt hat, um die Anlagen und Einrichtungen zu Höchstleistungen zu befähigen und den Ertrag zu steigern. Der Vortragende teilte mit, daß die Einnahmen seit der Kommerzialisierung um 52 %, die Ausgaben dagegen nur um 28 % gestiegen sind, daß die gesamte Verkehrsleistung 1927 um 27 % höher war als 1923, daß aber der größere Verkehr mit geringerem Personalaufwand bewältigt wird.

Die Jahresleistung an Gesamtlasttonnenkilometern ist von 1923 bis 1927 um 30 %, die Anzahl der zurückgelegten

Zugskilometer um 27 % gestiegen. Dagegen hat sich der Personalstand, bezogen auf die Betriebsleistung, vermindert. Während noch im Jahre 1923 auf 1000 Zugskilometer 4,7 und auf eine Million Gesamtlasttonnenkilometer zehn Bedienstete entfielen, weist das Jahr 1927 für die gleichen Leistungseinheiten nur 1,7, beziehungsweise 5,7 Bedienstete auf. Dementsprechend hat sich auch der Personalaufwand für 1 Kilometer Betriebslänge von 19,5 auf 15,2 Köpfe ermäßigt.

An der Steigerung der Einnahmen hat naturgemäß der Güterverkehr den größeren Anteil. Bei der besonderen Bedeutung Österreichs als Durchfuhrgebiet hängt seine Entwicklung nicht ausschließlich von der Wirtschaftslage im Innern, sondern sehr wesentlich auch von der wirtschaftlichen Konjunktur der Nachbarstaaten ab. Der geschickten Ausnützung der in letzterer Richtung sich bietenden Möglichkeiten ist es zu verdanken, daß sich sowohl die Betriebsleistungen als auch die Einnahmen im Güterverkehr in ständig ansteigender Kurve bewegen.

Weniger zufriedenstellend ist ein Vergleich im Personenverkehr mit der Anzahl der gefahrenen Personenkilometer. Die Anzahl der beförderten Personen ist seit vier Jahren bei ungefähr gleichgebliebener Fahrtleistung in beständiger Abnahme begriffen. Es wurden im Jahre 1924 3743 Millionen Personenkilometer gefahren und 120 Millionen Personen befördert. Im Durchschnitt des Jahres 1927 ist die Frequenz bei einer Fahrleistung von 3612 Millionen Kilometer auf 108 Millionen Passagiere gesunken. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr zeigen trotz dieser absteigenden Entwicklung bis 1926 infolge der Tariferhöhungen noch eine Steigerung. Aber das Jahr 1927 brachte gegenüber dem Vorjahre einen absoluten Einnahmeausfall im Personenverkehr. Das laufende Jahr scheint eine Ausnahme in dieser Richtung zu bilden und eine Besserung in den Personenverkehrseinnahmen zu bringen. Diese Besserung ist wohl vorwiegend auf den außerordentlichen Fremdenzustrom während des Sängerfestes, zum Teil aber auch auf die nunmehr sichtlich in Erscheinung tretenden Wirkungen der neueingerichteten Auslandswerbung zurückzuführen.

Die Bundesbahnen lassen es auch an anderen Mitteln nicht fehlen, um den Personenverkehr auf einen befriedigenden Stand zu heben. Der Anschluß Österreichs an die großen internationalen Verkehrsrouten ist wiederhergestellt und über das Vorkriegsmaß hinaus durch neue Verkehrsverbindungen, unter denen der Arlbergexpreß eine hervorragende Stellung einnimmt, erweitert worden.

Die gesteigerten Verkehrsleistungen der Bundesbahnen sind um so bemerkenswerter als sie mit einem der Zahl nach unzulänglichen Fahrpark bewerkstelligt werden müssen. Die Bundesbahnen besitzen derzeit nur 5327 Personenwagen, 30 301 Güterwagen und 2750 Lokomotiven und Triebwagen. Durch Einlieferung bereits bestellter Fahrbetriebsmittel werden sich die Bestände in den Jahren 1929 und 1930 um 490 Personenwagen und 5450 Güterwagen vermehren.

Um mit den geringen Fahrbetriebsmitteln den Verkehr bewältigen zu können, wird derzeit ein Güterwagen 64 mal im Jahre umgesetzt, d. h. nach je 4½ Tagen wieder beladen, während er noch 1922 nur 35 mal im Jahre umgesetzt, somit erst nach 8½ Tagen wieder beladen wurde.

Ein Schnellzugswagen legt derzeit im Tagesdurchschnitt 1244 Achskilometer, ein Personenwagen 202 Achskilometer zurück.

Interessant waren die Mitteilungen über die wirtschaftliche Struktur des Güterverkehrs. Die statistischen Ziffern ließen erkennen, daß sich die österreichische Einfuhr in absteigender Kurve, dagegen die Ausfuhr, die Durchfuhr und der Binnenverkehr in aufsteigender Linie bewegt.

Die Bahnanlagen mußten in einen den erhöhten Ansprüchen entsprechenden Zustand versetzt und die Sicherheitseinrichtungen auf eine möglichst hohe Stufe der Vollendung gebracht werden. Die Österreichischen Bundesbahnen haben in den letzten fünf Jahren rund 1200 Kilometer Geleise ausgewechselt und dafür nahezu 68 Millionen Schilling aufgewendet. Bis Ende des Jahres 1928 werden ungefähr 40 % aller Hauptgeleise mit schwerem Oberbau ausgerüstet sein. Die jetzt zu den Verstärkungen verwendeten Schienen haben ein Metergewicht von 42,10 bis 44,35 Kilogramm und eignen sich für einen Achsdruck von 20 Tonnen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometer per Stunde. Da aber in der Zukunft mit noch höherem Achsdruck gerechnet werden muß, sind in den Entwürfen für die weiteren Verstärkungen Schienen mit einem Gewicht von 49 Kilogramm per Kurrentmeter vorgesehen, die einen Achsdruck von 25 Tonnen gestatten. Für die Lokalbahnen sind Oberbauformen gewählt worden, die einem Achsdruck von 16 Tonnen genügen. Von 168 Strecken, die hier in Betracht kommen, können schon jetzt 99 mit 16 Tonnnen Achsdruck befahren werden. Diese Verstärkung des Oberbaues hat aber nicht nur die technischen Voraussetzungen für größere Belastungen und verminderte Fahrzeiten geschaffen, sondern auch den Vorteil einer wesentlichen Verminderung der Erhaltungskosten gebracht. Um diesen Vorteil noch weiter zu steigern und die Fahrbetriebsmittel möglichst zu schonen, werden seit einiger Zeit zumeist Schienen von 20 bis 25 Meter Länge verwendet.

Im Zusammenhange mit den Oberbauverstärkungen sind auch die Brücken einer gründlichen Nachprüfung unterzogen worden. Insgesamt mußten seit 1923 900 Brückentragwerke mit einem Aufwande von rund 10 000 Tonnen Stahl ausgewechselt oder verstärkt werden. Der überwiegende Teil dieser Bauten entfällt auf die elektrisierten Strecken.

Es werden große Mittel aufgewendet, um den Oberbau den erhöhten Geschwindigkeiten entsprechend zu verstärken, die Signaleinrichtungen auf die höchste Stufe der technischen Vollkommenheit zu bringen, die Tragfähigkeit der Brücken und Objekte mit der größeren Belastung und dem intensiveren Verkehr in Einklang zu bringen und die Bahn gegen Lawinengänge, Felsstürze und sonstige Gefahren des Wetters oder der Gebirgslage zu sichern. Durch die weitgehenden baulichen Verbesserungen sind auch die Voraussetzungen für die volle Ausnützung der Vorteile des elektrischen Betriebes, die ja vornehmlich in der Beschleunigung des Verkehrs liegen, geschaffen worden.

Mit dem Elektrisierungsproblem beschäftigte sich der Bericht des Präsidenten, Dr. Günther, wegen der darüber noch im Gange befindlichen öffentlichen Erörterung mehr von der historischen Seite als von technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Aus dem gleichen Grunde sind auch bei der Besprechung der Tarifpolitik der Unternehmung die aktuellen Fragen, die mit der eben in Durchführung begriffenen Tarifreform zusammenhängen, nicht näher erörtert worden.

Bei der Anwendung der Tarife konnte im Güterverkehr ebensowenig wie im Personenverkehr auf die Gewährung von Begünstigungen verzichtet werden. Nach Eintritt der Auswirkungen der durchgreifenden Tarifreform des 1. Januar 1924 hat das Frachtbegünstigungswesen an Bedeutung gewonnen. Die Entwicklung der Tarifnachlässe zeigt von da ab bis heute eine ständige Aufwärtsbewegung, die zahlenmäßig darin zum Ausdruck kommt, daß am 1. Juli 1928 bereits 380 Tarifnachlässe in Geltung standen. Von diesen entfallen auf Ausfuhrbegünstigungen rund 30 %. 22 % sind auf den Wettbewerb des Lastautomobils und 18 % auf den Wettbewerb von Schiffahrtsunternehmungen zurückzuführen. 15 % haben ferner ihren Grund im Wettbewerb ausländischer Schienenwege, und die restlichen 15 % verfolgen die Absicht, die inländische Erzeugung zu fördern.

Von den Wettbewerbsmaßnahmen zur Erhaltung oder Gewinnung von Transporten seien besonders jene hervorgehoben, die sich auf den Bierversand beziehen. Die Biersendungen waren in den Jahren 1922 und 1923 zum größten Teil an das Automobil verloren gegangen. Im März 1924 sind jedoch Vereinbarungen abgeschlossen worden, die den Biertransport von rund 4000 Wagen des Jahres 1923 bis zum Jahre 1927 auf 28 500 Wagen gesteigert haben. Aus der erhöhten Verfrachtung von Bier haben die Bundesbahnen bis 1915 allein schon rund 15 Millionen Schilling an Mehreinnahmen erzielt.

Zur Wiedergewinnung der an das Lastautomobil verlorengegangenen Kaufmannsgüter sind in den nächsten Verkehrsrelationen beschleunigte Stückgutsammelverkehre eingerichtet und in einigen Fällen auch auf die Zustellung von Haus zu Haus ausgedehnt worden. Diese Sammelverkehre haben sich schon so gut entwickelt, daß die für eine Reihe solcher Verkehre bestandenen tarifarischen Sonder-

maßnahmen mit Ende 1927 aufgelassen und durch ein allgemeines Nahbareme ersetzt werden konnten. In der Folge ist dieses Nahbareme entsprechend ausgebaut und vielfach auch individuellen Bedürfnissen angepaßt worden. Jetzt bildet es schon einen unentbehrlichen Bestandteil des Tarifes. Bis zum 15. Juli 1928 ist das Nahbareme für 338 539 Sendungen im Gesamtgewicht von 264 743 Tonnen im Rückvergütungswege beansprucht worden. Das Nahbareme wird jetzt von 142 Verfrachtern benützt. Die Einnahmen aus den auf Grund desselben abgefertigten Sendungen betragen bisher rund 2 426 000 Schilling.

Im inneren Dienstbetrieb hat sich die Unternehmung die Errungenschaften moderner betriebswissenschaftlicher Forschung zu eigen gemacht. In den zwei großen Gebieten der Fahrparkerhaltung und der Beschaffung und Verwaltung von Material hat die Anwendung der Grundsätze einer modernen Betriebsorganisation, die Normung sowie die Rationalisierung aller Arbeitsvorgänge zu grundlegenden Neugestaltungen und zu weitgehenden Ersparnissen geführt. Nicht alle Vereinfachungen auf diesen Gebieten dienen der Bequemlichkeit der Reisenden oder Verfrachter, Es werden im Interesse möglichst ökonomischer Gebarung, die ja schließlich mittelbar auch den Interessenten zugute kommt, auch einige Opfer von den Reisenden oder Verfrachtern verlangt. Dies gilt besonders von Nachtsperren und von der Sperre von Haltestellen, die übrigens wegen der damit für das Publikum verbundenen Unannehmlichkeiten auf das geringste Maß eingeschränkt werden. In den letzten Jahren sind sie auf 37 zurückgegangen. Gegen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebe wird häufig eingewendet, daß sie auf Kosten der Betriebssicherheit gehen. Der Vortragende hielt dem die Zahlen der Unfallstatistik entgegen, die geeignet sind, solche Besorgnisse zu zerstreuen. Im Jahre 1924 sind auf 1 000 000 gefahrene Kilometer 14,33 getötete oder verletzte Personen entfallen, darunter 3,53 Reisende. Bis 1927 sind diese Verhältniszíffern auf 12.17 bzw. 1,19 gesunken.

Im Personaletat ist nach den Ausführungen des Vortragenden trotz der beständig sich vermindernden Aktivbestände eine Aufwärtsbewegung zu verzeichnen, die ihren Grund in der außerordentlichen Höhe der Pensionslast hat.

Die gesamten Personalausgaben einschließlich der Sozialversicherungskosten und der Fürsorgeabgaben sind seit 1923 um 57 % gestiegen.

Es bedurfte aus diesem Grunde verdoppelter Anstrengungen, um die gesamten Betriebsausgaben durch Rationalisierungsmaßnahmen möglichst herabzumindern und im richtigen Verhältnisse zum Ertrag zu erhalten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Veränderungen in der Besetzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft.** Die Reichsregierung hat durch Beschluß vom 14. Dezember 1928 an Stelle der ausgelosten Mitglieder Prof. Dr. Ing. Blum, Ministerpräsident a. D. Buck, Generaldirektor Dr. Ott und des freiwillig zurückgetretenen Reichskanzlers a. D. Dr. Luther folgende Herren vom 1. Januar 1929 zu Mitgliedern des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ernannt: Dr. Hermann Schmitz, Geh. Kommerzienrat und Vorstandsmitglied der. I. G. Farben-Industrie Berlin, Dr. h. c. Welcker, Generaldirektor der Firma Haniel u. Co. in Duisburg, Lokomotivführer Matthias Hermann in Nürnberg, und auf Benennung der Preußischen Staatsregierung, Dr. Otto Jeidels, Geschäftsinhaber der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin.

Mit der Ernennung des Lokomotivführers Hermann ist ein alter Wunsch des Personals, einen Sitz im Verwaltungsrat zu haben, in Erfüllung gegangen. Beamten- und Betriebsrat waren dem Anerbieten des Reichsverkehrsministers v. Guérard, ihnen gemeinschaftlich einen Sitz im Verwaltungsrat zu gewähren, durch Einigung nachgekommen und hatten ihn als Vertreter ihrer Gesamtinteressen in Vorschlag gebracht. Das Reichskabinett hat diesem Vorschlag zugestimmt.

Weiter sind durch Auslosung aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden: Generaldirektor Margot, Brigadier-General Mance und Geh. Baurat Habich. Die Ernennung neuer Mitglieder an Stelle dieser Herren durch den Treuhänder ist noch nicht erfolgt.

Die Wiederbesetzung der freigewordenen Stellen des Verwaltungsrats durch die Reichsregierung hat weitere Erörterungen zwischen dieser und dem Staatsgerichtshof hervorgerufen, der in der Sache angerufen worden war.

— **Präsident von Völcker †.** Der Präsident der Reichsbahndirektion München Geheimer Rat von Völcker ist am 18 d. Mts. mittags 12½ Uhr im Alter von 64 Jahren an einem Nierenleiden gestorben. Auf das Leben und Wirken dieses hervorragenden Eisenbahnfachmannes werden wir in der nächsten Nummer zurückkommen.

— **Preisausschreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die neuen Rheinbrücken bei Ludwigshafen Mannheim, Speyer und Maxau.** Wie die „Reichsbahn" mitteilt, hat in dem Wettbewerb für die Brücke bei Ludwigshafen-Mannheim das Preisgericht am 5./7. Dezember 1928 folgende Preise zuerkannt:

Einen 1. Preis von 7000 RM dem Entwurf mit der Kennzahl 2 141 887. Verfasser Zivilingenieur E. M. Kilgus, Breslau. Perspektiven dargestellt von Kunstmaler Gerhard Beuthner und Architekt Pfafferott, beide in Breslau.

Einen 2. Preis von 5000 RM dem Entwurf mit der Kennzahl 261 074. Verfasser Reichsbahnoberrat Krabbe, Reichsbahndirektion Essen.

Einen 3. Preis von 3000 RM dem Entwurf mit der Kennzahl 300 127. Verfasser Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Werk Gustavsburg, Gustavsburg bei Mainz, Grün & Bilfinger A.-G. Mannheim. Künstlerischer Berater Baudirektor Abel, Köln.

Einen 4. Preis von 2000 RM dem Entwurf mit der Kennzahl 777 777. Verfasser Dipl. Ing. Max Haaf, Mannheim-Neuostheim. Mitarbeiter Architekt Wilhelm Vorholz, Ludwigshafen (Rhein).

Zum Ankauf mit 1000 RM wurden empfohlen:

Der Entwurf mit der Kennzahl 765 894 A. Verfasser Louis Eilers, Hannover-Herrenhausen, Architekt Professor Dr. German Bestelmeyer, München, Kunstakademie, und der Entwurf mit der Kennzahl 7 924 318. Verfasser Professor Dr. Ing. Maier-Leibnitz, Stuttgart, Architekt Regierungsbaumeister Alfred Deiber, Stuttgart.

Zum Ankauf mit 500 RM wurden empfohlen:

Der Entwurf mit der Kennzahl 135 755. Verfasser Professor Dr. Ing. Gaber, Karlsruhe, in Verbindung mit Architekt Esch, Mannheim, und H. Honnef, Dinglingen, und der Entwurf mit der Kennzahl 2 211 868. Verfasser Bruno Schulz, Berlin-Grunewald, in Verbindung mit Walter Straßmann, Magistrats-Oberbaurat, Berlin-Wilmersdorf, als Architekt.

Sämtliche Entwürfe für die Brücke bei Ludwigshafen-Mannheim werden vom 23. Dezember 1928 bis einschließlich 6. Januar 1929 von 10 bis 18 Uhr im Verkehrs- und Baumuseum, Berlin NW 40, Eingang Invalidenstraße 50, öffentlich ausgestellt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Dr. jur. Eisele, bisher bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe, zum Reichsbahn-Betriebsamt Konstanz, Dörrwächter, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Konstanz, zur Reichsbahndirektion Karlsruhe, Reinicke, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Breslau 2, nach Mittelsteine unter Übertragung der Stelle des technischen Direktors des Kraftwerks daselbst, Wolfframm, bisher in Siegen, zur Reichsbahndirektion Berlin, Kallenbach, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Hannover, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Stendal 2, und Bokelberg, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Stendal 2, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Wetzlar, und die Reichsbahnbaumeister Leicht, bisher bei der Reichsbahndirektion Oppeln, zum Reichsbahn-Betriebsamt Waldenburg (Schles.). Wittschell, bisher beim Reichsbahn-Betriebsamt Waldenburg (Schles.), zum Reichsbahn-Betriebsamt

Berlin 10, Rasenack, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Bernhard Boehm, bisher beim Reichsbahn-Maschinenamt Hirschberg (Schles.), zur Reichsbahndirektion Breslau, Opitz, Leiter einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Lauban, zum Reichsbahn-Maschinenamt Hirschberg (Schles.), und Koesters, bisher beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Brandenburg West, zur Reichsbahndirektion Berlin.

Übertragen wurde dem Reichsbahnbaumeister Gohlke in Lauban die Stelle des Leiters einer Abteilung beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Lauban.

Österreich.

— **Wechsel in der Leitung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.** Der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen, Dr. Josef Maschat, hat den Präsidenten der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen, Dr. Günther, um Enthebung von seinem Posten als Generaldirektor gebeten. Präsident Dr. Günther hat diesem Wunsch in Würdigung der vorgebrachten Gründe Folge gegeben und bei diesem Anlaß an Generaldirektor Dr. Maschat nachstehendes Schreiben gerichtet:

„Sehr geehrter Herr Generaldirektor! Sie haben mir heute Ihre Demission als Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen und Vorsitzender im Vorstand dieses Unternehmens gegeben und hierbei zwingende Gründe persönlicher Natur sowie Gesundheitsrücksichten geltend gemacht. Ich muß mich nach einer Rücksprache mit Ihnen in das Unvermeidliche der Situation fügen und sehe mich zu meinem lebhaften Bedauern gezwungen, diese mir angebotene Demission, von der Sie schon des öfteren gesprochen haben, als etwas Unabwendbares hinzunehmen.

Was Sie für die Österreichischen Bundesbahnen in fünfjähriger Tätigkeit, die letzten vier Jahre als Generaldirektor, geleistet haben, können nur jene beurteilen, die Sie, wie ich, während dieser Zeit an der Arbeit gesehen haben. Mit Hintansetzung Ihrer Gesundheit haben Sie auch in schweren Zeiten Ihres Amtes gewaltet.

Nicht nur ich namens des Vorstandes, sondern alle Angestellten des Unternehmens, sowie alle Außenstehenden, werden Ihnen für Ihre Leistungen aufrichtig dankbar sein. In den Annalen des Unternehmens wird Ihr Name für immer eingetragen bleiben, als der eines Mannes, der höher als alles die von ihm übernommene Pflicht stellt. So wird die Erinnerung an Ihre Leistungen der Nachwelt erhalten bleiben.

Ich aber, der Ihnen ganz besonders zu Dank verpflichtet ist, gebe meiner zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß Sie, entlastet von der Bürde, die bisher auf Ihnen geruht hat, Ihre Gesundheit wiederherstellen können und daß Ihnen noch viele Jahre in Freude und Genugtuung über die geleistete Arbeit beschieden seien.

Der Präsident der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Günther."

Zum Nachfolger des Generaldirektors Dr. Maschat wurde der bisherige Beschaffungs- und finanzielle Direktor der Österreichischen Bundesbahnen Ingenieur Rudolf Foest-Monshoff bestellt.

Dr. Maschat ist 1874 geboren, ergriff nach Erlangung des Doktorgrades die richterliche Laufbahn, um später in den finanziellen Staatsdienst überzutreten. Im Jahre 1907 wurde er in das Departement für Eisenbahn- und Schiffahrtswesen des Finanzministeriums einberufen, wo er Gelegenheit hatte, das Budget des gesamten Verkehrswesens gründlich kennenzulernen. Im Jahre 1914 gelangte er auf den Posten eines Referenten im Eisenbahndepartement des Obersten Rechnungshofes. Die mit dieser Stellung verbundenen Dienstreisen und Überprüfungen der finanziellen Gebarung aller Staatsbahndirektionen gewährten Doktor Maschat die Möglichkeit, alle Dienstzweige des Eisenbahnwesens aus eigener Wahrnehmung kennenzulernen. Bei der Einführung der doppelten Buchhaltung im Bereiche der Bundesbahnen wirkte Maschat in maßgebender Weise mit. Anläßlich der Schaffung des selbständigen Wirtschaftskörpers der Österreichischen Bundesbahnen leisteten Maschat die auf Grund seiner vielfachen Verwendung gewonnenen Erfahrungen zum Nutzen der Sache ausgezeichnete Dienste. Am 1. Oktober 1923 wurde er zum finanziellen Direktor und nach dem im Dezember 1924 erfolgten Rücktritt des ersten Generaldirektors der Bundesbahnen Ingenieur Siegmund zu dessen Nachfolger auf den Posten des Generaldirektors und Vorsitzenden des Vorstandes bestellt. Maschat hat in diesem Amte allgemein Anerkanntes geleistet, einen unermüdlichen Arbeitseifer eingesetzt und seine hervorragenden Kenntnisse zur Verfügung gestellt. Während seiner Wirksamkeit konnten die Bundesbahnen auf den verschiedensten Gebieten eine erfolgreiche Reorganisation durchführen. Anläßlich des fünfjährigen Bestandes der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" als kommerzialisierter Betrieb im Oktober dieses Jahres wurde Maschat in Anerkennung seiner Verdienste das große goldene Ehrenzeichen der Republik verliehen.

Der neue Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Ing. Rudolf Foest-Monshoff, geboren im Jahre 1867, vollendete die Montanistische Hochschule in Leoben, begann seine industrielle Tätigkeit in Assling in Krain und Althütte in Böhmen und betätigte sich in der Folgezeit zunächst als Direktor, später als selbständiger Unternehmer in der obersteirischen Industrie. 1909 wurde er in den steiermärkischen Landtag gewählt, den er bis zu den Neuwahlen nach dem Umsturze angehörte. Im Jahre 1912 berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger auf den Bürgermeisterposten der Stadt Judenburg. Besondere Verdienste erwarb sich Ing. Foest in der Kriegszeit um die Lebensmittelversorgung Obersteiermarks. Diese Verdienste veranlaßten auch die steiermärkische Landesregierung, ihn nach dem Umsturze nach Graz zu berufen, wo er der „steirischen Anstalt für Einkauf und Volkswirtschaft" bis zu deren Auflösung im Jahre 1923 vorstand. Inzwischen war er auch in den Verwaltungsrat verschiedener Unternehmungen gewählt worden, unter anderem in den der Steiermärkischen Eskomptebank, bei der er anfangs 1922 leitender Verwaltungsrat wurde.

Bei der Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen trat Ing. Foest auf Aufforderung des Präsidenten Dr. Günther in den Vorstand der am 1. Oktober 1923 gebildeten Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" als Direktor für das Beschaffungswesen ein. Bald darauf wurde ihm auch die Leitung des finanziellen Dienstes übertragen.

Ing. Foest hat das Beschaffungswesen der Österreichischen Bundesbahnen auf neue Grundlagen gestellt und durch Erzielung großer Ersparnisse wesentlich zur Sanierung dieser Unternehmung beigetragen.

— **Ministerialrat a. D. Reinhardt †.** Am 29. v. M. verschied in Wien nach kurzem schweren Leiden im Alter von 58 Jahren der Ministerialrat a. D. des vormaligen Bundesministeriums für Verkehrswesen Heinrich Reinhardt. Aus dem politischen Verwaltungsdienste hervorgegangen, war Reinhardt im Jahre 1899 zur Dienstleitung in das Eisenbahnministerium einberufen worden, wo er durch eine lange Reihe von Jahren mit den Angelegenheiten befaßt war, die aus dem Staatshoheits- und dem Staatsaufsichtsrechte gegenüber Privatbahnen entspringen. Im Jahre 1917, als Vorstand an die Spitze des finanziellen Lokalbahndepartements berufen, oblag ihm unter den schwierigen Verhältnissen der letzten Kriegsjahre und der ersten Nachkriegszeit die Sorge für die Aufrechterhaltung einer geordneten finanziellen Gebarung bei den Bahnen niederer Ordnung, die gerade in der damaligen Periode mit vielfachen Widrigkeiten der verschiedensten Art zu kämpfen hatten, eine Aufgabe, der er sich auf glücklichste entledigte. Als Ende des Jahres 1919 im Staatsamt für Verkehrswesen ein eigenes Bureau für den Fremdenverkehr errichtet wurde, trat Reinhardt an dessen Spitze und legte dort in umsichtiger Arbeit den Grund für die künftige großzügige Entfaltung der Fremdenverkehrspropaganda. Ende 1922 trat Reinhardt unter vollster Anerkennung seiner Verdienste in den Ruhestand, ohne indes eifrigster Betätigung auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu entsagen. Als Österreich im Jahre 1923 berufen wurde, ein Mitglied in die Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes zu entsenden, fiel die Wahl auf Reinhardt. Er entfaltete nicht nur in der Kommission selbst, sondern auch in einer Reihe wichtiger Unterausschüsse eine umfassende und erfolgreiche Tätigkeit. Wie sehr auch in diesen Kreisen seine wertvolle Mitarbeit, sein konziliantes

Wesen und seine seltenen Charaktereigenschaften geschätzt wurden, beweist die Tatsache, daß Reinhardt nach Ablauf der ersten Funktionsperiode ungeachtet mannigfacher Bewerbungen anderer Staaten als österreichisches Mitglied in der Kommission verblieb, der er bis zu seinem Tode angehörte. Reinhardt vertrat Österreich auch auf den vom Völkerbund veranstalteten Verkehrskonferenzen und den im Rahmen des Völkerbunds abgehaltenen Paßkonferenzen. Er hatte namhaften Anteil an dem Zustandekommen der auf diesen Konferenzen beschlossenen zwischenstaatlichen Übereinkommen, von denen insbesondere jenen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, über das Regime der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung und über das internationale Regime der Eisenbahnen hervorragende Bedeutung zukommt. Um seines gründlichen Fachwissens und seines von tiefstem sittlichen Ernste getragenen Pflichtbewußtseins willen, nicht minder wegen seines liebenswürdigen kameradschaftlichen Wesens werden alle, die gemeinsame Arbeit mit Reinhardt verband, ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Ungarn.

— **Die Lage der Eisenbahnen im Oktober.** Dem Bericht des Finanzministers entnehmen wir folgendes:

1. Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Die Leistungen wie auch die Gebarungsergebnisse haben sich gegenüber dem Oktober des Vorjahres erhöht. Die Zahl der beförderten Personen betrug 8 213 950 (Oktober 1927: 7 668 570), die Güterbeförderung 2 783 810 (2 729 200) t, die Gütertonnenkilometerleistung 302 490 337 (294 114 897). Einnahmen und Ausgaben haben sich wie folgt entwickelt:

	Oktober 1928	Oktober 1927
	Pengö	
Einnahmen	30 052 000	29 721 009
Ausgaben	22 002 745	22 834 233
Überschuß:	8 049 255	6 886 776

2. Donau—Save—Adria-Eisenbahngesellschaft.

Gegenüber dem Monat Oktober 1927 haben die Leistungen dieser Eisenbahn etwas abgenommen.

— **Nutzbarmachung des Budapester (Csepeler) Handelshafens.** Unter dem Vorsitz des Staatssekretärs a. D. Kornel v. Tolney wurden in der Verkehrssektion der Budapester Handels- und Gewerbekammer unlängst einzelne wirtschaftspolitische Maßnahmen besprochen. In der Eröffnungsrede wies der Vorsitzende darauf hin, daß mit der Schaffung des Budapester (Csepeler) Hafens nur ein Rahmen entstanden sei, der erst noch mit entsprechendem Verkehr ausgefüllt werden müsse, wozu die zusammenfassende Arbeit der Regierung, der Behörden und der Interessenten erforderlich sei. Seitens der Ungarischen Fluß- und Seeschifffahrt-Gesellschaft wurde die Tarifpolitik der Verkehrsunternehmungen erörtert. Auf der Donau können die Tarife begreiflicherweise nicht so niedrig sein wie auf den deutschen Flüssen, weil infolge der ungünstigen hydrographischen Verhältnisse sich 50 bis 70 Prozent des Raumgehalts der Schlepper nicht ausnützen lassen. Die Schiffahrtsgesellschaften sind im übrigen gern bereit, unmittelbare Umschlagtarife mit der Bahn zu vereinbaren; ebenso sind sie geneigt, dem Wunsche der Handeskammer, es dem Transithandel zu ermöglichen, die im Csepeler Hafen lagernden Industriewaren zu Tarifen nach den Balkanländern zu transportieren, wie wenn sie von höhergelegenen Stationen unmittelbar nach der unteren Donau aufgegeben worden wären, nachzukommen. Der kommerzielle Direktor der Königl. Ungarischen Staatsbahnen, Dr. Otto v. Senn, erklärte, die Bahnverwaltung sei sich der Notwendigkeit einer weiteren Hafenförderung vollauf bewußt. Auch sei sie geneigt, die tarifpolitischen Kammervorschläge zu verwirklichen, die auf eine Begünstigung des Hafenverkehrs abzielen. Die Bahnverwaltung ist ferner bereit, zwischen der Bahn und der Schiffahrt einen Umschlagverkehr einzurichten und im Bereiche der Tarifbegünstigung bis zu der Grenze zu gehen, die durch das Gleichgewicht der Eisenbahnfinanzen abgesteckt ist.

— **Ungarns Außenhandel mit Deutschland.** Die Einfuhr Deutschlands aus Ungarn in den Monaten Januar-September des laufenden Jahres betrug 52,5 Millionen RM, während die deutsche Ausfuhr nach Ungarn 111,7 Millionen RM erreichte. Von der deutschen Ausfuhr nach Ungarn entfielen 90 Millionen auf industrielle Fertigwaren, der Rest überwiegend auf Halbfabrikate. Die Einfuhr Deutschlands aus Ungarn setzt sich naturgemäß hauptsächlich aus Lebensmitteln und Rohstoffen zusammen. Fertige Waren wurden im Werte von 6,6 Millionen RM geliefert, die sich in zahlreichen kleineren Posten besonders auf die Textil-, Leder- und Maschinenindustrie verteilen. Ein besonderes Interesse beansprucht die Ausfuhr von Bauxit, da Deutschland vorderhand fast das einzige Absatzgebiet ungarischer Bauxitgruben darstellt, andererseits gehört Ungarn zu den Hauptlieferanten des Reiches in diesem Grubenprodukt. In den Monaten Januar-Oktober betrug die Gesamteinfuhr Deutschlands an Bauxit 3 680 000 Doppelzentner gegen 4 610 000 Doppelzentner in der gleichen Vorjahrsperiode. An der Versorgung bis Ende Oktober des laufenden Jahres war Ungarn mit 1 522 000 Doppelzentner beteiligt.

Niederlande.

— **Wiedereröffnung des Niederländischen Eisenbahnmuseums.** Das Niederländische Eisenbahnmuseum, das behufs Reorganisation längere Zeit geschlossen war, ist am 1. Dezember 1928 wieder eröffnet worden.

Das Museum ist aus der Privatsammlung des im Januar des vorigen Jahres verstorbenen ersten Direktors G. W. van Vloten hervorgegangen. Der im Oktober 1927 ernannte Nachfolger des Herrn van Vloten J. J. M. H. M. Asselbergh hat die Eisenbahnmuseen in Berlin, München und Nürnberg besichtigt und unter Berücksichtigung der dort gesammelten Erfahrungen die Reorganisation des Museums vorgenommen. — In der Ansprache, die Dr. Ing. G. W. van Heukelom gelegentlich der Wiedereröffnung gehalten hat, widmete er dem verstorbenen ersten Direktor herzliche Worte, für die ein Sohn dankte.

Das Museum ist untergebracht in einem in der unmittelbaren Nähe des Hauptbahnhofes Utrecht Cs. gelegenen Gebäude (Moreelselaan 4).

Übrige europäische Länder.

— **Erste zweigleisige Bahn in Estland.** Im Januar 1929 wird das zweite Gleis der breitspurigen (1,524 m) Vorortbahn Reval (Tallinn)—Nömme dem Verkehr übergeben; außerdem erhält die Strecke eine Blockanlage und der Personenbf. in Reval ein elektr. Stellwerk. Die Strecke ist 7,9 km lang und ist die erste zweigleisige Bahn in Estland. Die Zahl der Vorortzüge wird von 38 Paar auf 50 Paar täglich erhöht werden. Diese Strecke Reval—Nömme ist durch Oberleitung elektrisiert und bildet gleichzeitig einen Teil der Bahnlinie Reval—Päsküll (Panäsküla) mit einer Betriebslänge von 11,2 km. Die genannte Strecke ist auch die einzige elektrisierte Bahn in Estland. — Die Eisenbahngeneraldirektion plant in allernächster Zukunft die Elektrisierung der obengenannten Strecke weiterzuführen, und zwar von Päsküll bis Kegel (Keila) mit einer Gesamtlänge von 16 km. Den Strom erhält die Bahn von dem elektrischen Kraftwerk der staatlichen Torfindustrie in Ellamaa, welches 60 km von Reval entfernt ist.

— **Verlängerung des vorläufigen Eisenbahnabkommens zwischen Polen und Lettland.** Angesichts der weiteren Verzögerung der polnisch-lettländischen Eisenbahnkonferenz ist das vorläufige Verkehrsabkommen zwischen den beiden genannten Ländern bis zum 1. Februar 1929 verlängert worden.

— **Gebühren für Schlafwagenbenutzung in Polen.** Das polnische Verkehrsministerium hat neue Gebühren für die Benutzung von Schlafwagen festgesetzt. Diese stellen sich im Schlafwagen I. und II. Klasse auf 5,70 Zl, in der III. Klasse auf 3,50 Zl je 100 km; doch wird in jedem Falle ein Mindestpreis für 250 km erhoben.

— **Neuer polnischer Kohlentarif.** Der Tarifausschuß es Staatlichen Eisenbahnrates hat einen Entwurf für die eform der Kohlenfrachtsätze angenommen, der eine abestufte Erhöhung der jetzt geltenden Tarife vorsieht. er neue Tarifentwurf stellt wieder einen Staffeltarif uf, bei dem aber die Frachtsätze für die kürzeren Strekken — mit Ausnahme der ganz kurzen Entfernungen unter 0 km — gegenüber den jetzt geltenden Sätzen besonders ark erhöht würden. Auch die übrigen Tarifstaffeln erahren Erhöhungen, wenn auch in geringerem Umfange. ı Zukunft würde die Eisenbahn für die Beförderung einer onne Kohle berechnen: bis zu 100 km 1,50 Zloty, bis zu 50 km 2,75 Zloty, bis zu 400 km 2,55 Zloty, bis zu 600 km 25 Zloty, bis zu 1000 km 1,65 Zloty.

Aus den Vergünstigungen für weite Strecken kann man chließen, daß der Tarifausschuß die bisherigen Erleichrungen für die seewärtige Kohlenausfuhr beibehalten ill, obwohl sich die Ausfuhr gerade in dieser Richtung isher am wenigstens rentabel erwies. Erschwert wird ıgegen die billige Preisberechnung für die Ausfuhr über ie näheren Landesgrenzen. Gleichgesetzt werden nach dem euen Entwurf in tarifarischer Hinsicht ostoberschlesische nd Dombrowaer Kohle. Für Kohle aus dem Krakauer Inustrierevier sollen besondere Ermäßigungen für den Nahverkehr eintreten, um den Absatz dieser Kohle in Westalizien zu steigern.

— **Transportmuseum in Moskau.** Das Volkskommisıriat für Verkehrswesen hatte bereits 1922 den Bau eines ransportmuseums in Moskau erwogen, der jedoch damals icht zur Ausführung gekommen ist. Der Plan ist jetzt ieder aufgenommen und die Errichtung beschlossen. Es ird erwogen, die Verwaltung des Museums nicht einer erwaltungsstelle, die außerdem andere Aufgaben hat, nzugliedern, sondern man hält es für die Entwicklung es Museums für zweckmäßiger, die Verwaltung selbändig zu machen.

— **Neubauprogramm der russischen Eisenbahnen 1929.** m Laufe des Jahres 1928/1929 ist der Bau folgender trecken vorgesehen:

1. Baku—Dschulfa, und zwar die Teilstrecke von Baku bis Achtschitschal, wo Gruben erschlossen werden sollen.
2. Die Troizk—Orsker Eisenbahn. Diese führt von Troizk um den Südural nach Orenburg und stellt nach Fertigstellung der Strecke Orenburg—Uralsk und der Brücke bei Saratow die Zufuhr sibirischen Getreides nach den Südhäfen sicher. Am 1. Januar 1929 wird die Brücke über den Uralfluß bei Orsk und im Laufe des Jahres von Troizk her der Oberbau fertiggestellt sein, so daß die Linie 1930 eröffnet werden kann.
3. Nischnedneprowsk—Apostolowo.
4. Nowobeliza—Priluki (östl. Kijew).
5. Die Linie Unetscha—Woroschba, südwestlich von Kursk, ist zu 60 % fertiggestellt und wird in zwei Jahren dem Betrieb übergeben werden können.
6. Die Linie Grischino—Pawlograd verkürzt die Beförderung der Kohlen zu den Djnepopetrowsker Werken. Die Arbeiten werden in zwei Bauperioden beendet werden.
7. Die Linien Kirschatsch—Orechowo und Ilinsk—Jegorowsk östlich Moskaus sind wichtig für die Beförderung der Baumwolle und bilden einen Teil der Moskauer Umgehungsbahn.

In der Hauptbausaison sollen 75 000 Arbeiter an den auten beschäftigt werden.

Für Neubauten sind aufgewandt:

1925/26	20,8	Millionen Rubel
1926/27	35,0	„ „
1927/28	80,0	„ „
1928/29	145,0	„ „

— **Mitteleuropäische Fremdenverkehrswerbung.** Am und 5. Dezember fanden in Prag internationale eratungen über den Fremdenverkehr unter Vorsitz der schechoslowakei statt. An den Beratungen nahmen Ver'eter von Österreich, Ungarn, Polen und Südslawien teil. ie Konferenz befaßte sich mit dem „Mitteleuropäischen Flugblatt für Nordamerika“ (vgl. auch Nr. 42 S. 1135 d. Ztg.). Dieses Flugblatt ist ein neuartiger Versuch, der zum ersten Male auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs unternommen wird. Die fünf Staaten haben einen Reiseplan zusammengestellt, wie am leichtesten die Schönheiten Mitteleuropas kennengelernt werden könnten. Es wird dabei der Standpunkt vertreten, daß ein jedes dieser Länder für einen besonderen Aufenthalt des Amerikaners mit Rücksicht auf seine Gewohnheiten zu klein ist. Zugleich mit der Festlegung des Reiseplanes wurde ein Kostenvoranschlag für diese Reise aufgestellt und ihre Durchführung für ein bestimmtes Entgelt angeboten. Die Flugblätter werden in Amerika durch Reisebüros verteilt werden.

Zur Fremdenwerbung im Osten wurde der Antrag der Tschechoslowakei angenommen, ein gemeinsames Fremdenwerbungsflugblatt aller fünf Staaten herauszugeben. Dieses Flugblatt soll in einer Auflage von 100 000 Stücken in englischer Sprache für die Werbung in Britisch-Indien und in 100 000 Stücken in holländischer Sprache für die Werbung in Niederländisch-Indien gedruckt werden. Ferner wurde beschlossen, weitere Schritte zwecks Abschaffung der Visa zu unternehmen.

— **Lemberg—Czernowitzer Eisenbahn.** Die Hauptversammlung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn hat das Übereinkommen mit Polen bezüglich einer etwa fünfzehnprozentigen Aufwertung der Leistungen Polens an die Gesellschaft grundsätzlich genehmigt; es wurde jedoch vereinbart, daß an die Durchführung dieses Abkommens erst geschritten werden solle, wenn mit Rumänien ein Übereinkommen abgeschlossen worden sei. Die Verhandlungen mit Rumänien werden fortgesetzt, und es wird gleichfalls eine fünfzehnprozentige Aufwertung gefordert. Die bisherigen Beratungen sollen diesbezüglich schon zu einer weitgehenden Annäherung an diesen Standpunkt geführt haben.

— **Italienischer Auslands-Güterverkehr.** Im Monat Oktober war sowohl die Ausfuhr als auch die Einfuhr durch die Eisenbahn viel stärker als im Oktober 1927, wie aus folgenden Daten entnommen werden kann:

Einfuhr: Oktober 1927 622 792 t, Oktober 1928 681 567 t + 9,44 %.

Ausfuhr: Oktober 1927 239 969 t, Oktober 1928 271 348 t + 13,07 %.

Die gesamte Einfuhr in den ersten vier Monaten des Betriebsjahres 1927/28 — Juli bis einschließlich Oktober — betrug 2 418 570 t und die Ausfuhr 1 066 663 t. Die Einfuhr war hiernach mehr als zweimal stärker als die Ausfuhr.

— **Die Eisenbahn Nizza—Cuneo.** Am 31. Oktober ist auf der 101 km langen Eisenbahn Nizza—Cuneo der durchgehende Betrieb eröffnet worden; damit ist eine Verbindung zwischen Nizza und Turin geschaffen worden, die um 100 km kürzer ist als der bisherige Weg zwischen diesen beiden Städten. (Siehe auch Nr. 49, Seite 1316 d. Ztg.) Die Eisenbahn führt durch außerordentlich malerisches Gebirgsgelände, es kommt ihr also erhebliche Bedeutung für den Touristenverkehr zu; der französische Minister der öffentlichen Arbeiten betonte bei der Eröffnungsfeier auch ihre militärische Bedeutung.

Die Vorarbeiten für die neue Eisenbahn gehen bis in das vorige Jahrhundert zurück. Von 1882 bis 1900 war von den Italienern die Eisenbahn von Cuneo nach San Dalmazzo di Tenda, also bis an die französische Grenze, gebaut worden, und es bestand schon damals der Plan, diese Eisenbahn, die nach Norden über Turin die Verbindung mit Mailand und darüber hinaus nach dem Simplon- und dem Gotthard-Tunnel vermittelt, nach Süden bis Ventimiglia zu verlängern. Das Tal der Roya wies den Weg für sie, sie mußte aber dabei auf eine Länge von 18 km französisches Gebiet durchqueren, und ehe der Bau in Angriff genommen werden konnte, mußte daher ein Staatsvertrag mit Frankreich geschlossen werden, was im Jahre 1904 geschah. Durch die Eisenbahn Cuneo—Col di Tenda—Ventimiglia hätten aber die drei französischen Gemeinden, die von ihr berührt wurden, nur Anschluß an Italien bekommen, und Frankreich fühlte sich daher ver-

anlaßt, von der Eisenbahn eine zweite nach Nizza abzuzweigen, um seinen bis dahin nur auf der Straße zugänglichen Gemeinden eine Schienenverbindung mit französischem Gebiet zu verschaffen. Durch den genannten Vertrag, der durch ein Gesetz von 1906 genehmigt wurde, übernahm Frankreich die Verpflichtung, eine Eisenbahn von Nizza ausgehend zum Anschluß an das italienische Eisenbahnnetz nach Cuneo über Sospel mit einer Abzweigung bei Breil zu bauen, die durch das Roya-Tal nach Ventimiglia führen sollte. Kurz vor Breil, das wieder auf französischem Gebiet liegt, durchschneidet die Eisenbahn Nizza—Cuneo italienisches Gebiet; sie tritt hier in einem 3887 m langen Tunnel unter dem Grazian-Berg aus dem Tal der Bevera in das der Roya über. Die beiden Mündungen dieses Tunnels liegen in Frankreich, während sein Mittelstück mit 2305 m Länge unter italienischem Boden hinführt. Ein Gesetz, ebenfalls vom Jahre 1906, überwies der Paris—Lyon—Mittelmeer-Eisenbahn den Bau und Betrieb des in Frankreich gelegenen Teils der neuen Eisenbahnverbindungen. 1910 wurde der Bau auf französischer Seite begonnen; er sollte 1914 beendet sein. Es stellten sich ihm aber sehr erhebliche Schwierigkeiten in den Weg, und der Krieg, bei dessen Ausbruch die Arbeiten noch im Gange waren, gab Anlaß zu ihrer Unterbrechung. Nach dessen Beendigung konnten sie wegen der Knappheit der verfügbaren Geldmittel nur langsam weitergeführt werden. Verzögert wurde die Fertigstellung noch durch die großen technischen Schwierigkeiten, die das Gelände dem Bau bereitete. Infolge der zahlreichen Tunnel und sonstigen Kunstbauten sind die Baukosten außerordentlich hoch geworden. Der italienische Teil dagegen war damals bereits fertiggestellt, und die Strecke von Ventimiglia bis Piena an der Grenze gegen Frankreich ist schon seit einigen Jahren in Betrieb.

Die Entfernung Nizza—Cuneo beträgt 123 km, diejenige von Breil bis Ventimiglia 22 km. Die Strecke von Nizza bis an die französisch-italienische Grenze ist 58,767 km lang; dazu kommt der von Breil in der Richtung nach Ventimiglia abzweigende Teil, der nach 4,397 km die Grenze erreicht. Die Strecke ist eingleisig, nur die Tunnel sind für zwei Gleise angelegt. Die Höchststeigung ist 1 : 40, der kleinste Halbmesser 300 m. Die Strecke beginnt im Bahnhof Nizza, der kürzlich umgebaut und erweitert worden ist, auf 15 m Seehöhe, führt dann zunächst, die Eisenbahn Nizza—Ventimiglia begleitend, an der Küste hin, um sich nach etwa 2 km landeinwärts zu wenden. Dann steigt sie unter 1 : 90 und 1 : 45, bis sie in dem Tunnel unter dem Col du Braus, der mit 5939 m der längste Tunnel in Frankreich ist, bis auf 418 m Seehöhe, um nach Breil bis auf 300 m zu fallen. Bis zur Grenze steigt sie hinter Breil wieder ziemlich gleichmäßig und überschreitet diese auf 600 m Höhe. An der Strecke liegen sieben Bahnhöfe und drei Haltestellen. Gleich hinter dem schon genannten Tunnel unter dem Grazian-Berg mündet auf 305 m Höhe die Eisenbahn von Ventimiglia ein. Ihr französischer Teil verläuft anfangs auf der Westseite der Hauptstrecke, wird dann von ihr überquert und überschreitet auf 226 m Höhe die italienische Grenze. Mit den schon genannten Tunneln beträgt die unterirdisch geführte Länge der Eisenbahn 23,6 km; 41 von den 45 Tunneln entfallen auf die Hauptstrecke, die vier übrigen auf die Strecke nach Ventimiglia. Daneben sind über 200 Brücken und Durchlässe vorhanden, von denen 40 eine Lichtweite von 10 m und mehr haben; sie sind insgesamt 3 km lang. Besonders bemerkenswert ist die Brücke über die Bevera-Schlucht, die von einem Parallelträger über zwei Öffnungen mit obenliegender Fahrbahn 30 m über dem Wasserspiegel des Flusses überschritten wird. Ein Mittelpfeiler wäre wegen des spitzen Winkels, unter dem sich Fluß und Eisenbahn schneiden, in das Flußbett zu stehen gekommen, und das mittlere Auflager des Trägers ruht daher auf dem Scheitel eines gemauerten Bogens von 25 m Spannweite, der sich gegen die beiden Wände der Schlucht stützt. Für andere Brücken ist Beton als Baustoff gewählt, 22 Talbrücken mit überwölbten Öffnungen von 6 bis 36 m sind in Mauerwerk ausgeführt. Auch eine Anzahl Brücken mit Einzelöffnungen bis 48 m Spannweite sind gemauert.

Der Ausgangsbahnhof in Nizza hat ein 75 m langes Empfangsgebäude mit daran anschließendem Güterschuppen von 43 m Länge, ferner einen Rundschuppen vo 110 m Durchmesser für 47 Lokomotiven, sowie eine Be triebswerkstatt mit sechs Ständen. Die Bahnhöfe i Breil und Fontan—Saorge haben die nötigen Einrichtu gen für den Grenzzolldienst. Die Strecke Ventimiglia-Cuneo wird von den Italienischen Staatseisenbahnen, di Strecke Nizza—Breil wird von französischer Seite betrie ben. In Breil gehen die von Nizza kommenden durch gehenden Wagen an den Zug Ventimiglia—Cueno—Turi über und umgekehrt.

— **Ende der ersten Elektrisierungsperiode der Schweizerischen Bundesbahnen.** Ab 15. Dezember 1928 steht auch di Strecke Oerikon—Schaffhausen und damit die ganze Streck Zürich—Schaffhausen der Schweizerischen Bundesbahne unter elektrischem Betrieb. Für die Elektrisierung de 41,7 km langen Strecke war ein Betrag von 4 350 000 F veranschlagt. Es ist damit die sogenannte erste groß Elektrisierungsperiode auf den Schweizerischen Bundes bahnen vollendet und bekanntlich beabsichtigt, eine ge wisse Pause eintreten zu lassen.

Ein gewaltiges Werk hat damit seinen vorläufigen Ab schluß gefunden. Es sind nunmehr von 2942 km 1611 km i elektrischem Betrieb oder über zwei Drittel des Gesamt netzes. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben es s verstanden, von den wenigen Bodenwerten, die das Lan an sich bietet, die wertvollste, die Wasserkraft, einer nutz bringenden Verwendung zuzuführen.

— **Die Eisenbahnen im französischen Haushalt für 1929.** Der Entwurf des französischen Staatshaushalt gesetzes für 1929 sieht die Genehmigung von Anleihen im Betrage von 2760 Mill. Fr. für Eisenbahnzwecke vor Hiervon entfallen 1060 Mill. auf den Ausbau der bestehen den Anlagen, 327 Mill. auf den Neubau, 930 Mill. auf di Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln, 413 Mill. für andere Zwecke, Ruhegehälter usw. Auf die einzelnen Netze ver teilen sich die Beträge wie folgt:

	Mill. Fr
Staatsbahnen	461
Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen	197.5
Nord-Eisenbahn	402,5
Ost-Eisenbahn	387
Paris—Lyon—Mittelmeer-Eisenbahn	552
Orleans-Eisenbahn	389.5
Süd-Eisenbahn	317.5
Pariser Gürtelbahnen	60

Aus der Staatskasse dürfen in die Gemeinschaftskass der Eisenbahnen Vorschüsse bis zum Betrage von 60 Mill. Fr eingezahlt werden.

Für Neubauten sind 350 Mill. Fr. 95,86 Mill. mehr als im Vorjahre, vorgesehen. Dieser Betrag wird fast ausschließlich für bereits im Bau befindliche Strecken, namentlich für diejenigen der Ostbahn und der Pyrenäenbahnen, aufgewendet werden. Eine besondere Bestimmung setzt die Beträge fest, die die Eisenbahngesellschaften für vom Staate auszuführende Vorarbeiten, für Neubauten und für den Ausbau der Wasserkräfte in der Dordogne vorzuschießen haben.

— **Verkehrssteuer in Frankreich.** Auf Grund der bisherigen Gesetzgebung wird in Frankreich bei der Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn eine Steuer erhoben, die auf den Hauptbahnen 10 und 5 %, auf den Nebenbahnen 6 und 3 % der Frachtsätze beträgt. Die Berechnung der Steuer macht infolgedessen Schwierigkeiten, wenn ein Gut von einer Haupt- auf eine Nebenbahn übergeht und umgekehrt und die Fracht dabei durchgehend erhoben wird. Das Staatshaushaltsgesetz für 1929 enthält, um diese Schwierigkeit zu beseitigen, die Bestimmung, daß die Steuer nach den Sätzen für die Hauptbahnen zu berechnen ist, wenn das Gut bei durchgehender Abfertigung beide Verkehrsmittel benutzt. Die Chronique des Transports gibt diese Neuerungen ihren Lesern mit dem im Druck hervorgehobenen Hinzufügen bekannt, die Regierung kündige an, daß keine Steuer erhöht werden soll, bei der Verkehrssteuer sei sogar ein Abbau, beginnend im Jahre 1929, versprochen worden, und nun werde diese Steuer nicht nur nicht ermäßigt, sondern sogar erhöht.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen in Burma.** Die erste Eisenbahn in Burma, die 260 km lange, die Hauptstadt Rangoon mit Prome verbindende Strecke, wurde 1877 in Betrieb genommen. Erst zwölf Jahre später folgte ihr die jetzige Hauptstrecke, nämlich die 620 km lange Eisenbahn von Rangoon nach Mandalay, der Hauptstadt von Oberburma. Die ersten Eisenbahnen wurden als Staatsbahnen gebaut und betrieben. 1896 wurde der Betrieb einer Gesellschaft übertragen. Neuerlings hat der zuständige Staatssekretär den Betriebsvertrag gekündigt, und so werden die Eisenbahnen von Burma wieder zum Staatsbetrieb zurückkehren. Die Eisenbahngesellschaft übernahm im Jahre 1896 ein Netz von 1426 km Länge, bis 1928 war dieses Maß auf 3072 km angewachsen. 331 km sind jetzt zweigleisig, während damals alle Strekken nur ein Gleis hatten. Die Spurweite ist 1 m. Im Betriebsjahr 1927/28 sind 40 km hinzugekommen, und 164 km waren im Bau.

Die Eisenbahnen von Burma stehen wirtschaftlich günstig da. Die Gesellschaft hat in den letzten drei Jahren 10, 12 und 14 % Dividende ausschütten können, und die Betriebszahl hat 1926/27 60,5, 1927/28 sogar nur 56 % betragen. Befördert wurden im letzten Jahr 27 Mill. Personen und 5 Mill. Tonnen Frachtgut. Der Betriebsmittelpark besteht aus 381 Lokomotiven, 4 Triebwagen, 1266 Personen- und 9967 Güterwagen, dazu noch 416 Dienstwagen. Neben 186 152 t Kohle wurden 94 590 t Holz verbraucht.

— **Versuche mit ausländischen Lokomotiven auf der Chinesischen Ostbahn.** Dieser Tage beginnen auf der Chinesischen Ostbahn Versuchsfahrten mit neuen amerikanischen und tschechischen Lokomotiven. Die Lokomotiven sind schweren Typs und nach den Erfordernissen des Geländes besonders gebaut. Die Lokomotiven sind von der amerikanischen Firma Betlheim und den tschechoslowakischen Skoda-Werken zu Versuchszwecken, die in Anwesenheit von Vertretern beider Firmen durchgeführt werden, geliefert worden. Über die Ergebnisse der Versuche und die Eignung der Lokomotiven wird eine besondere Kommission der Verwaltung der Chinesischen Ostbahn entscheiden. Die Skoda-Werke haben auch kürzlich mit der Ausführung eines Auftrages für den Bau von starken Eisenbahnbrücken bei Charbin begonnen.

Internationaler Verkehr.

— **Inkrafttreten des IÜG. und des IÜP.** Dem Vernehmen nach hat nunmehr, Anfang Dezember 1928, auch Portugal die Ratifikationsurkunden zu den beiden Berner Übereinkommen vom 23. Oktober 1924 hinterlegt. Da nach den laut Niederschrift vom 18. Oktober 1927 getroffenen Abmachungen die Übereinkommen für diejenigen Staaten, welche die Ratifikationsurkunden erst nach dem 1. Januar 1928 hinterlegen, nach einer Frist von drei Monaten, gerechnet von dem Hinterlegungstage, in Kraft treten, gelten die Übereinkommen auch im Verkehr mit Portugal zu Anfang März 1928. Damit ist dann der große Kreis der europäischen Staaten, für die die Übereinkommen gelten, fast gänzlich (es fehlt zur Zeit nur noch Litauen) geschlossen.

Rechtspflege.

— **Keine Haftung für Wasserschäden, die infolge von Brückenanlagen entstanden sind.** Über die Ruhr führt bei Mülheim (Ruhr) eine im Eigentum der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Beklagten) stehende Eisenbahnbrücke, deren Pfeiler zum Teil auf einem Ufergrundstück der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft m. b. H. (Klägerin) stehen. Als das Hochwasser der Ruhr im Januar 1925 die anliegenden Wiesengrundstücke der Klägerin überflutete, bildeten sich durch die Wirbelbildungen des Wassers an den Brückenpfeilern Auskolbungen, die die Klägerin wieder hat ausfüllen lassen. Durch Klage fordert sie Ersatz der dadurch entstandenen Kosten von der beklagten Reichsbahn-Gesellschaft. Klägerin behauptet, die Auskolbungen seien darauf zurückzuführen, daß die Brücke mit zu engen Flutöffnungen und mit im Querschnitt runden statt mit spitzwinkligen Pfeilern erbaut sei. Rechtlich stützt die Klägerin sich auf die §§ 903, 906 und 907 BGB. und auf schuldhafte Errichtung der Anlage, verlangt aber auch eine Haftung ohne Verschulden, da sie die Beseitigung der Anlage nicht verlangen könne.

Das Landgericht Essen erklärte den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt, das Oberlandesgericht Hamm erkannte auf Abweisung der Klage. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts durch Zurückweisung der Revision bestätigt. Die Entscheidungsgründe hierzu billigen zunächst die Ausschaltung der §§ 906, 907 BGB. als nicht anwendbar, da es sich um Wasserschäden im Flußbett und im Überschwemmungsgebiet handelt. Rechtliche Bedeutung und rechtliche Folgen solchen Wasserzuflusses lägen durchaus auf dem Gebiete des Wasserrechts. Voraussetzung des Schadensersatzanspruches sei hier jedenfalls, daß der Eigentümer berechtigt ist, den Eingriff zu untersagen. Hier handelt es sich — wie die reichsgerichtlichen Entscheidungsgründe weiter ausführen — um einen öffentlichen Fluß im Sinne des Landrechts und um einen Fluß erster Ordnung, bei dem die Einwirkungen auf die Strömung wasserrechtlich gestattet sind. Die Ausführungen des OLG., daß die Anlage der Beklagten hiernach zulässig sei, weil die Brücke unter der Herrschaft des Landrechts mit staatlicher Genehmigung erbaut ist, sind rechtlich zutreffend. Muß aber die Klägerin den Eingriff in die Strömung dulden, so kann ihr auch — abgesehen von dem eisenbahnrechtlichen Gesichtspunkte — kein Schadensersatzanspruch für die Folgen des Eingriffs zustehen. Aber auch aus § 14 des PrGesetzes vom 3. November 1838 betr. die Errichtung von Eisenbahnen läßt sich ein Schadensersatzanspruch nicht herleiten. Denn jede Haftung nach dieser Gesetzesbestimmung setzt ein Verschulden voraus. Ein solches ist nicht zu ersehen. Vielmehr hat das OLG. ohne erkennbaren Rechtsirrtum festgestellt, daß die Bauart der Brücke nicht fehlerhaft sei, und daß die einzig wirksame Abhilfe die völlige Entfernung der Pfeiler und die Anlage einer neuen Brücke mit großer Spannweite sein würde, daß aber die Aufwendung so hoher Kosten mit den Zwecken des Eisenbahnunternehmens unvereinbar wäre. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen". Herausgeber: K. Mißlack, Leipzig S 3.) (V 561/27. — 17. Oktober 1928.)

— **Grenzen der Haftung im Verhältnis zwischen Reichsbahn und Hamburger Hafenbahn.** Über die Frage, inwieweit der Hamburgische Staat als Unternehmer der Hafenbahn und inwieweit die Reichsbahn haftet, sind schon verschiedene Urteile ergangen. Wir nehmen Bezug auf Jahrg. 1925 S. 1233, Jahrg. 1926 S. 82 und 1180, Jahrg. 1928 S. 385 d. Ztg. Kürzlich hatte sich das Oberlandesgericht Hamburg mit dem Falle zu beschäftigen, ob der Eisenbahnbeamte der Güterabfertigung Hamburg, der gemäß Verfügung die Umstellung eines aus dem Inlande eingegangenen Wagens nach einem Kaischuppen bewerkstelligt, bei Entgegennahme des Umstellungsantrages zugleich auch für die Kaiverwaltung tätig geworden ist. Wir entnehmen den oberlandesgerichtlichen Entscheidungsgründen folgendes: Das Verhältnis zwischen Kaibahn und Reichsbahn ist schon mehrfach Gegenstand der Erörterung gewesen. Hierbei hat es sich jedoch immer um Transporte auf dem umgekehrten Wege vom Schuppen über die Kaibahn weiter ins Inland gehandelt. Es war in diesen Fällen die Frage zu entscheiden, von welchem Zeitpunkt an die Haftung der Reichsbahn für die beförderten Güter eintrat. Als Ergebnis dieser Erörterung im Schrifttum und Rechtsprechung ist festzustellen, daß mit der Übergabe der Güter von der Kaibahn an die Reichsbahn die Haftung von der einen auf die andere übergeht. Man hat angenommen, daß der Versender zwei Verträge abschließt, einen gewöhnlichen Landfrachtvertrag mit der Kaiverwaltung über die Beförderung vom Schiff bis zum Übergabebahnhof und einen Eisenbahnfrachtvertrag von der am Übergabebahnhof erfolgten Übergabe an die Reichsbahn an für den weiteren Weg (vgl. RGZ. Bd. 114, S. 387; OLG. Kiel Hanseat. Rechtszg. 1925, S. 715; „Zur Frage der Haftung der hamburgischen Kaiverwaltung", Hanseat. Rechtszg. 1925, S. 337). Dieses für den Weg vom Hafen

ins Inland gewonnene Ergebnis muß für den umgekehrten Weg in gleicher Weise gelten. Ganz zweifellos trifft es zu in einem Fall wie dem vorliegenden, in dem die umzustellenden Wagen aus dem Inlande gekommen sind, mit der Bestimmungsstation „Hamburg Freihafen". Mit Wagen, die dieses Ziel haben, wird nach § 18 der „besonderen Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg", wie folgt, verfahren: „Die Wagen werden auf einem Vorbahnhof, hier in Wilhelmsburg, beiseite gestellt und den Empfängern mit der Aufforderung angekündigt, innerhalb einer gewissen Frist zu verfügen, daß die Umstellung nach einem bestimmten Kaischuppen erfolgen soll." Diese „Besonderen Bestimmungen" sind nach ihrem Wortlaut eine Ergänzung des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil II, also gemäß § 6 EVO. Teil des Eisenbahnfrachtvertrages. Sonach war, als die Klägerin die Umstellungsanträge bei der Güterabfertigungsstelle einreichte, die Beförderung, die die Eisenbahn mit der Annahme der Frachtbriefe übernommen hatte, noch nicht beendet. Sie nahm mit diesen Anträgen nicht einen neuen Beförderungsauftrag entgegen, schloß keinen neuen Frachtvertrag, sondern erhielt nur die nach § 18 der „Besonderen Bestimmungen" erforderliche Anweisung für die Ausführung der letzten Etappe des bereits laufenden Vertrages. Die Kaiverwaltung hatte hiermit noch nichts zu tun, sondern dies war zunächst ausschließlich Sache der Reichsbahn.

Bücherschau.

— **Deutscher Reichsbahn-Kalender 1929.** Herausgegeben Von Dr. Dr. Hans Baumann. Konkordia-Verlag, Leipzig, Goethestr. 6, Preis 4 RM.

Der Deutsche Reichsbahn-Kalender 1929 schließt sich ebenbürtig seinen beiden Vorgängern an. Die gleiche Sorgfalt ist wieder dem vielseitigen Text und der vorzüglichen Wiedergabe der Bilder gewidmet. Das verdienstvolle Streben des Herausgebers immer Besseres zu leisten, tritt deutlich hervor.

Der Kalender soll diesmal hauptsächlich die Beziehungen zwischen Volk und Reisenden einerseits und Reichsbahn andererseits zeigen. Aus seinem reichen Inhalt sind besonders hervorzuheben die 30 Bilder, von denen je eins einer Reichsbahndirektion gewidmet ist. Wie die Menschenmassen im Ruhrgebiet und in Berlin in ihrem Reisebedürfnis befriedigt werden, wie die Landbevölkerung in Pommern, in Ostpreußen und Bayern sich der Reichsbahn bedient, wie die landschaftlich bevorzugten Gebiete Thüringens, des Harzes und des Riesengebirges und im Süden der Schwarzwald und die bayerischen Berge Deutsche und Fremde anlocken, zeigen diese Einzelblätter.

Neu sind auch die Blätter mit den Fernverbindungen zwischen einzelnen großen Städten Es wird hier der Lauf des Zuges mit erläuterndem Text und den Bildern der hauptsächlichsten Zwischenpunkte dargestellt. Der Kalender führt uns weiter durch die Schönheiten Deutschlands, gibt uns Aufschluß über die Technik des Betriebes und Verkehrs, die Wohlfahrtspflege der Reichsbahn usw. Endlich kehren auch die Blätter „Reichsbahn und Wirtschaft" wieder, die besonders interessante Vorgänge aus diesem Gebiet vor Augen führen.

Wir wünschen dem Kalender die gleiche gute Aufnahme, wie in den Vorjahren, nicht nur innerhalb der Verwaltung, sondern auch weit darüber hinaus. W.

— **Tabellen der Maximalquerkräfte und Maximalmomente durchlaufender Träger.** W. Kapferer. Zweite überarbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1928. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis: geh. 6,—, geb. in Leinen 7,20 RM.

Gegenüber der ersten, in Fachkreisen wohlbekannten Auflage ist die vorliegende, zweite Auflage dieses Tabellenwerkes nur wenig verändert worden. Wie in der alten, so enthalten auch in der neuen Ausgabe die ersten Seiten die Formeln, nach denen die Tabellen berechnet sind, und zwar voran die allgemeinen Formeln für einen durchlaufenden Träger von beliebiger Felderzahl und, aus diesen abgeleitet, diejenigen für die vorliegenden Tabellen für 2, 3 und 4 Felder. Wünschenswert wäre es gewesen, wenn diese Ausführungen bei der Überarbeitung des Buches etwas übersichtlicher in ihren Abschnitten entsprechend einem ausreichenden Inhaltsverzeichnis gekennzeichnet worden wären. Die Tabellen selbst für die durchlaufenden Träger mit 2, 3 und 4 Öffnungen verschiedener Weite bei gleichmäßig verteilter Belastung sind recht zweckmäßig gestaltet; vor jede Tabellengruppe sind Abbildungen gesetzt, aus denen die Bezeichnungen sowie die für die größten Querkräfte und Biegungsmomente maßgebenden Laststellungen ersichtlich sind — eine Neuerung in dieser Auflage, die sehr zu begrüßen ist.

Um den Gebrauch der Tabellen näher zu erläutern, sind an einem Beispiel die zur Berechnung nötigen Momente und Querkräfte nach den Tabellen bestimmt worden, was gerade bei der Anfangsbenutzung des Werkes einem jeden recht dienlich und wertvoll sein wird.

J. Kuhnke-Berlin.

— **C. Opitz: Große Kontor-Wandkarte von Deutschland,** Österreich und den anschließenden Grenzgebieten. Maßstab 1 : 600 000. Aufgezogen und mit Stäben versehen 30,— RM, auf Leinen aufgezogen und mit Stäben 38,— RM. Verlag J. J. Arnd, Leipzig C 1, Salomonstr. 10.

Die soeben neu erschienene Opitz'sche Karte enthält sämtliche Eisenbahnlinien mit Angabe ob Haupt- oder Nebenbahn, ob voll- oder schmalspurig, mit Bezeichnung aller Bahnhöfe, Haltepunkte usw., die im Bau begriffenen Eisenbahnen, schiffbare Flüsse und Kanäle, Kabel-, See- und Flußhäfen, Dampfschiffstationen usw. Ferner die Reichs-, Landes- und Provinzgrenzen und die Landstraßen, die sich für durchgehenden Autoverkehr eignen. Zur Opitz'schen Kontor-Wandkarte wird ein Ortsverzeichnis gratis geliefert. Das Ortsverzeichnis erleichtert das Auffinden jedes Ortes; es enthält rund 57 000 Ortsnamen von Deutschland, Österreich und der Tschechoslowakei. Die 185 × 215 cm große Karte ist klar und übersichtlich. E.

— **Über die Schmierschicht in Gleitlagern und ihre Messung durch Interferenz.** Von Dr. Ing. Robert Wolff. (Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, herausgegeben vom Verein Deutscher Ingenieure, Heft 308.) Mit 20 Abbildungen und 8 Zahlentafeln. Berlin 1928. VDI-Verlag G. m. b. H. IV, 25 Seiten. Preis geh. 5 RM, für VDI-Mitglieder 4,50 RM.

In der Versuchsabteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Göttingen sind die eingehenden Versuche vorgenommen worden, aus denen die vorliegende Arbeit entstanden ist. Sie bringt wichtige Aufklärungen über das Gebiet der Schmiertechnik, insbesondere bei hochbelasteten Gleitlagern, wie sie im Eisenbahnbetriebe zu Hunderttausenden im Betriebe sind.

Es fehlte bisher an einem einwandfreien Verfahren zur Messung der Schmierschichtdicke im Gleitlager, die für eine genaue Festlegung des Begriffes der Gleitfähigkeit eines Schmierstoffes von Bedeutung ist. Das neue, in der Göttinger Lagerversuchsanstalt erprobte Verfahren beruht auf der Licht-Interferenz bei einem Spalt aus der Welle des zu untersuchenden Lagers und einer am Lagermetall angebrachten Schneide; es gestattet bei einfacher Konstruktion eine hohe Genauigkeit gerade bei kleinen Massen und Veränderungen. Der Verfasser entwickelt nach einem kurzen Rückblick auf die bisherigen Verfahren eine neue Interferenzformel und beschreibt sodann eingehend den Versuchsstand und die Versuche, die mit drei verschiedenen Ölen (schwarzes Mineral-Sommeröl, Heißdampf-Zylinderöl und Voltol-Öl) durchgeführt wurden. Das überraschende Ergebnis ist, daß die Zähigkeit (Viskosität) eines Öles als Maß für die Schmierschichtbildung (Schmierfähigkeit) vollständig versagt. Die klassische hydrodynamische Vorstellung ist daher für in der Praxis vorkommende Schmierschichtdicken unzureichend. Der Verfasser schließt aus seinen Versuchen, daß die Haftung (Adhäsion) der Öle am Stahl der Welle bzw. am Lagermetall der Schale von entscheidendem Einfluß ist, insbesondere bei Schmierschichtdicken unter $^1/_{100}$ mm.

Für die weitere Forschung gibt die schöne Arbeit wertvolle Anregungen. Sie werden bei dem z. Z. im Bau befindlichen neuen Versuchsstand der Göttinger Versuchsabteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit verwertet, bei dem gleichzeitig Öldruck, Reibung und Schmier-

schichtdicke gemessen werden sollen. Auf Grund der Ergebnisse der weiteren Versuche wird sich dann eine neue mathematische Theorie der Reibung auf einwandfreien Unterlagen entwickeln lassen. Sch.

— **Die Bombe und andere Eisenbahnergeschichten.** Gesammelt von P. H. Eisheuer. Mit Bildern von Jürgen Wegener. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. In Ganzleinen geb. RM 6,40, geh. RM 5,— (Vorzugspreis für die Reichsbahn geb. RM 5,50, geh. RM 4,25).

Das Buch enthält eine Sammlung von Erzählungen eigener Erlebnisse der Verfasser aus ihrem Eisenbahndienst. Die meisten sind von „Leuten vom Fach" geschrieben. Doch finden sich unter diesen auch Namen mit gutem Klang aus dem Gebiet des Schriftstellertums. Wenn auch das Buch in erster Linie wohl für Eisenbahner bestimmt ist, so wird doch das Buch dazu beitragen, das Verständnis für die schweren Aufgaben des Eisenbahners auch in anderen Kreisen zu wecken und zu fördern. W.

— **Wärmetechnik im Schmiede-, Glüh- und Härtereibetrieb.** Untersuchung von Schmiede-, Glüh- und Härteöfen in Reichsbahn-Ausbesserungswerken. Von Dr. Ing. Friedrich Böhm (1928), 114 Seiten mit 40 Abbildungen. 5 RM. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8.

Diese Arbeit beruht auf eingehende Untersuchungen an Schmiede-, Glüh- und Härteöfen, die in den Ausbesserungswerken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft größtenteils durch den Verfasser selbst im Auftrage der Hauptstelle für Wärmewirtschaft und dessen verdienstvollen Leiters, Professor Dr. Eberle vorgenommen worden sind. Es liegt hier ein nachahmenswertes Beispiel für das Zusammengehen der akademischen Forschung mit der Verwaltung eines großen Unternehmens vor, aus dem beide Beteiligten Nutzen ziehen können.

In dem Bändchen werden zunächst die wärmetechnischen Vorbedingungen für die Erhitzung von Eisen erörtert, die infolge der hohen Arbeitstemperatur bereits theoretisch mit höheren Verlusten, insbesondere durch Strahlung und Abwärme belastet ist, als die meisten anderen Erhitzungsvorgänge, insbesondere die Erzeugung von Dampf. Die Bauarten der Schmiede-, Glüh- und Härteöfen — soweit sie in den verschiedenen Ausbesserungswerken vorgefunden wurden — werden beschrieben, die Versuchsergebnisse besprochen und in einer übersichtlichen Tafel einander gegenübergestellt. Hierbei ist besonderer Wert auf die wärmetechnische und wirtschaftliche Eigenart auch bei Verwendung verschiedener Beheizungsarten gelegt worden.

Während sich die eigenen Versuche auf feste Brennstoffe in Öfen mit unmittelbarer Verfeuerung, mit Halbgas und Staubfeuerung, sowie auf Schwachgas (Generatorgas) und Öl erstreckten, sind auch Leuchtgas und elektrischer Strom als Wärmequellen — wenn auch nur kurz — mit in den Bereich der Betrachtungen gezogen worden.

Die verschiedenen Möglichkeiten der Abwärmeverwertung sind besprochen. Der Verfasser kommt an Hand von Gegenüberstellungen zu dem Schluß, daß Generatorgas, das bekanntlich im allgemeinen nicht bezogen werden kann, sondern im eigenen Betriebe erzeugt werden muß, in wärmetechnischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht den Vorzug verdient.

Die Arbeit liefert wertvolle Unterlagen für die Beurteilung der Wärmeeinrichtungen in den Eisenbahnschmieden. Allerdings muß dabei im Auge behalten werden, daß nur eine beschränkte Zahl von Bauarten in Betracht gezogen worden ist. Jedenfalls ist hiermit eine Grundlage für die betriebswirtschaftliche Wertung der verschiedenen Einrichtungen geschaffen, die diese ausgezeichnete wärmewirtschaftliche Arbeit zu ergänzen hätte. Vor allem wäre noch der Nachweis zu führen, in welcher Weise die Wirtschaftlichkeit von dem Beschäftigungsgrad abhängt, da gerade der letztere bekanntlich in den Eisenbahnschmieden nicht nur durch die regelmäßigen Schwankungen, sondern auch durch den Zusammenhang mit der Einkaufspolitik für Ersatzteile wechselt. Es ist daher erforderlich, die festen und beweglichen Kosten getrennt zu betrachten. Im Schmiedebetrieb gehören nicht nur die Kapitalkosten, sondern auch gewisse wärmewirtschaftliche Verluste und Bedienungsausgaben zu den von der Beschäftigung unabhängigen Kostenelementen. Von diesem Gesichtspunkt aus ist auch die Gaserzeugung im eigenen Betriebe zu betrachten und es dürften dann wohl einige Schlußfolgerungen des Verfassers modifiziert werden.

Trotzdem ist aber — wie bereits bemerkt worden — die Behandlung des ganzen Stoffes sehr anerkennenswert und dem Buch die größte Verbreitung zu wünschen.

Dr. Landsberg.

— **„Winter in der Schweiz"**, Broschüre von 40 Seiten mit zahlreichen Illustrationen und einer Karte der Wintersportstationen, herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne, 1928.

Die Broschüre ist für diejenigen bestimmt, die sich für den Wintersport und für die Kurorte im winterlichen Hochgebirge interessieren. Für jede Station werden die Sportsmöglichkeiten, die sportlichen Einrichtungen, die Anzahl der Sportlehrer und Führer, die Skihütten, Sportklubs, Sonnenscheindauer, Ärzte, Apotheken, Gottesdienst usw. angegeben.

— **Lehrbuch der Frachtberechnung** im Eisenbahngüterverkehr mit einer Einführung: Güterversand — Güterempfang, und einem Anhang: Frachtberechnung für Expreßgut, Leichen und Tiere, Begleitpapiere nach dem Auslande, von Güterinspektor O. Gantert, Hamburg 26, Rumpffsweg 39. 80 Seiten, Hamburg 1928. Verlag der „Vereinigung Hamburger Verkehrsfachleute e. V.", Hamburg. Preis für Eisenbahnbeamte: geheftet 1,60 RM, gebunden 2,40 RM.

In den ersten zwei Abschnitten des Buches wird unter Hinweis auf die Bestimmungen der seit dem 1. Oktober 1928 gültigen Eisenbahn-Verkehrsordnung der Verlauf des Frachtgeschäfts von der Annahme der Güter bis zu deren Ablieferung in methodischer Reihenfolge dargestellt. In dem dritten, dem Hauptabschnitt, werden sodann die Grundsätze der Frachtberechnung mitgeteilt. Hierbei wird nicht nur die Anleitung zum Ausrechnen der Fracht an der Hand von Beispielen gegeben, sondern es werden auch zahlreiche Frachtberechnungsaufgaben gestellt, deren Lösungen alsdann nachfolgen. Frage und Antworten über die Grundsätze der Frachtberechnung beschließen diesen Teil. Mit Rücksicht auf den innerlichen Zusammenhang mit den Gütertarifen sind in einen Anhang die Tarifbestimmungen über Tiere, Expreßgut (einschließlich Flugeisenbahnverkehr) und Leichen aufgenommen. Ein Güterstichwörterverzeichnis erleichtert das schnelle Auffinden der gesuchten Bestimmung über einen Gegenstand.

Das Buch ist für den Selbstunterricht bestimmt, ohne daß hierdurch, wie im Vorwort richtig vermerkt wird, das Studium der Tarife selbst überflüssig wird. Das Werk ist aber eine gute Hilfe für denjenigen, der sich in das schwere Gebiet des Tarifwesens, insbesondere die Frachtberechnung, einarbeiten muß. Das Buch kann somit nicht nur dem Eisenbahnbeamten, sondern auch den Tarifeuren oder solchen, die es werden wollen, bei Privatfirmen empfohlen werden. W.

— **Europäisches Gütertarifverzeichnis** nach dem Stande vom 15. November 1928, Wien 1928, Verlag Fritz Riegler, Wien, V., Blechturmgasse 33, Preis 2 S.

Das Verzeichnis bringt in einer Systematik den Titel, Inhalt, Ausgabedatum, Preis, Währung usw. der Gütertarife von dreißig europäischen Ländern. Außer den Lokaltarifen sind auch die Internationalen Eisenbahnverbandstarife, sowie die sonstigen Verkehrsbeziehungen, die zwischen den einzelnen Ländern Europas bestehen, angeführt. Ein Abschnitt „Internationale Eisenbahn-Verbände" gibt kurz Aufschluß über das Wirken dieser Verbände. Ein weiterer Abschnitt enthält eine Übersicht über die „Internationalen Expreßgutverkehre". Am Schluß findet sich noch eine allgemeine Übersicht über Verkehrs-Literatur.

Das Buch kann dem Tarifeur bei seiner Arbeit gute Dienste leisten. Der Verlag wird gegen eine Jahres-Pauschale von 2 S monatlich Änderungsstreifen zur Ausgabe bringen. W.

— **Die Anpassung der Lokomotiven und Tender an Gleisunebenheiten.** In Heft 20 des laufenden Jahrgangs des „Organs" ist über diesen zeitgemäßen Gegenstand eine eingehende Untersuchung von ROR. Dr. Uebelacker veröffentlicht. Der Verfasser legt eine windschiefe Bahnfläche, die durch die Neigung des einen Schienenstranges gegen den anderen gekennzeichnet wird, zugrunde und berechnet nach einer anschaulichen Hilfsvorstellung, die das rechnerische Verfahren sehr einfach und durchsichtig gestaltet, die Änderungen, die die Federspannungen, insbesondere an den führenden Achsen der Lok und Tender, erfahren. Mit Hilfe des neuen Rechnungsverfahrens untersucht der Verfasser, wie in einem früheren Aufsatz die Neigung, die die einzelnen Achsen gegen den Rahmen einnehmen können, so im vorliegenden den Einfluß der Bauart zweiachsiger Drehgestelle, die in ihren wesentlichen Merkmalen unterschieden werden nach der Anordnung von Längs- und Querausgleichhebeln (Drei- und Vierpunktaufhängung) und der Art der Übertragung des Gewichtes des Hauptkörpers der Lok oder Tender auf das Drehgestell in der Mitte oder seitlich. — Querausgleichhebel oder Querfedern an den führenden Achsen, wie sie von Helmholtz, bei seinen Konstruktionen verwendet hat, schaffen den idealen Zustand, daß Gleisunebenheiten auf die Radbelastung ohne Einfluß sind. Bei den außen liegenden Federn der Tenderdrehgestelle wirken Gleisunebenheiten besonders nachteilig. — Den errechneten Entlastungen an den führenden Rädern entsprechen bestimmte Höchstwerte der seitlichen Führungskräfte, jenseits deren das Rad auf die Schiene statt abzugleiten, aufsteigen würde. Aus dem Verhältnis zu den tatsächlich vorkommenden Führungskräften (die in dem gewählten Beispiel wohl zu gering angenommen wurden), ergibt sich die „Entgleisungssicherheit". Die Berechnungen sind auf Grund von Rampenneigungen von 1 : 100 und 1 : 400 — letzteres Maß die in den neuen Oberbauvorschriften zugelassene stärkste Neigung — durchgeführt.

Am Schlusse seiner Ausführungen bespricht der Verfasser die tatsächlich vorkommenden einseitigen Rampenneigungen, die teils aus der Konstruktion des Oberbaues notwendig folgen, — beim Ein- und Auslauf in Gleisbögen zur Herstellung der Überhöhung — teils bei Gleisarbeiten zur Herstellung von Übergängen notwendig sind oder infolge mangelhaften Gleiszustandes auftreten können. Hierbei erscheint uns der Hinweis des Verfassers beachtenswert, daß nur für die erstgenannten Rampen genaue Vorschriften über die Neigung erlassen sind, während für die Übergangsrampen bei Gleisregulierungen im geraden und krummen Gleis bestimmte Maße nicht vorgeschrieben sind und es dem Aufsichtsorgan überlassen ist, die für den Bogeneinlauf geltenden Maße sinngemäß anzuwenden. Auch für die durch den Betrieb eintretenden Gleissenkungen und den Rampenverlauf fehlen Anhaltspunkte. Es sollten hier bestimmte Toleranzen aufgestellt werden für das, was als zulässige Abweichung (natürlich unter der Fahrzeugbelastung gemessen) betrachtet werden darf und die Abweichungen, die als unzulässig und gefahrdrohend sofort beseitigt werden müßten. Der Fahrzeugkonstrukteur kann dann diese Toleranzen für die Abmessungen der Spielräume, Federn usw. an den Fahrzeugen in Rechnung stellen.

Dabei muß selbstverständlich im Auge behalten werden, daß die Untersuchungen des Verfassers rein statisch sind und berücksichtigt werden muß, daß ein Fahrzeug unter größeren und geringeren Schwingungen von der einen in die andere Gleichgewichtslage übergeht.

— **Begleitpapiere für Auslandssendungen.** Die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf hat eine Neu-Auflage (8. Auflage) ihres Merkblattes „Begleitpapiere für Auslandssendungen" herausgegeben. Das Merkblatt ist auf den Stand vom 1. Oktober d. J. gebracht und berücksichtigt die vielen in der Zwischenzeit eingetretenen Änderungen für sämtliche europäischen Länder. Die Neu-Auflage weist außerdem wertvolle Ergänzungen auf. Es ist zum Einzelpreise von RM 0,25 von der Industrie- und Handelskammer unter Miteinsendung des Portos zu beziehen.

— **Empfindliche Galvanometer für Gleich- und Wechselstrom.** Von Dr. Otto Werner. Mit 93 Abbildungen und 17 Tabellen. Berlin und Leipzig 1928. Verlag von Walter de Gruyter & Co. VIII, 208 Seiten. Preis geh. 13 RM, in Leinen geb. 14 RM.

Die Galvanometer hoher Empfindlichkeit gehören zu den wichtigsten Hilfsmitteln bei physikalischen und technischen Untersuchungen; sie besitzen aber nur ein begrenztes Anwendungsgebiet und bedingen daher eine erheblich große Zahl von Typen. Um bei den Untersuchungen die geeignete Galvanometerbauart wählen zu können, ist eine Übersicht über diese vielgestaltige Materie notwendig. Das vorliegende Werk bringt daher nach einer klaren Entwicklung der Theorie den Aufbau, die Arbeitsweise und die Empfindlichkeitsdaten der verschiedenen Galvanometerbauarten sowohl für Gleich-, wie auch für Wechselstrom und bespricht eingehend die Gesichtspunkte für die Galvanometerauswahl, wobei die einzelnen Typen kritisch verglichen werden. Das sehr ausführlich gehaltene Literaturverzeichnis wird dem Benutzer des empfehlenswerten, gut ausgestatteten Werkes sehr willkommen sein. Sch.

— **Die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn.** Bearbeitet und herausgegeben von der Schiffahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium des Äußern, München. Preis 4,50 RM.

Die neue Zusammenstellung enthält alle am 1. November 1928 giltigen Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn, und zwar die Ausnahmetarife aus dem Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (235 Stück), die Ausnahmetarife, welche den Wettbewerb mit dem Kraftwagen aufnehmen, sogenannte K-Tarife (61 Stück), die Ausnahmetarife aus dem Donauumschlagstarif (33 Stück), die Kohlenausnahmetarife (28 Stück), den Nottarif und die Durchfuhrausnahmetarife — D — und SD — Tarife — (78 Stück), also insgesamt 430 Ausnahmetarife. Die Anordnung der Tarife erfolgte in derselben Weise als bei der letzten Zusammenstellung. Die Zusammenstellung bildet ein wichtiges Hilfsmittel für den praktischen Tarifdienst.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ)

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 5. Dezember 1928, W. D. Zahl 570/14: Infolge zahlreicher Lawinenabgänge mußte der Gesamtverkehr am Arlberg zwischen den Bahnhöfen St. Anton und Bludenz vom 2. bis 5. Dezember und auf der Strecke Innsbruck—Scharnitz der Mittenwaldbahn vom 3. auf den 4. Dezember eingestellt werden.

Wegen Schneeverwehung und Lawinengefahr mußte außerdem der Gesamtverkehr auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg Markt auf voraussichtlich 3 Tage eingestellt werden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 15. Dezember 1928 ist der zwischen den Stationen Clotten und Carden rechts der Bahnstrecke Trier—Koblenz gelegene Haltepunkt Pommern, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 300 kg eröffnet worden.

Änderung von Bahnhofsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Der an der Bahnstrecke Lünen Süd—Hamm (Westf.) gelegene Bahnhof Bergkamen-Werne erhält vom 1. Januar 1929 an die Bezeichnung Bergkamen.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 12. Dezember ds. Js. starb in Wittenberge, wo er im Ruhestand lebte, der

Regierungsbaurat i. R.

Herr Richard Gentz

im Alter von 71 Jahren.

Der Verstorbene ist im Jahre 1888 in den Eisenbahndienst eingetreten und hat wiederholt dem Eisenbahndirektionsbezirk Altona angehört, zuletzt bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1923 als Vorstand des Werkstättenamtes b in Wittenberge.

In allen Stellungen hat er sich seinen vielseitigen Aufgaben mit Sachkenntnis und regem Pflichteifer erfolgreich gewidmet.

Sein Andenken wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 14. Dezember 1928. (1391)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Altona.

2. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Dezember 1928 wird der zwischen den Stationen Clotten und Carden rechts der Bahnstrecke Trier—Koblenz gelegene Haltepunkt Pommern, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 300 kg eröffnet.

Mit demselben Tage wird Pommern in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen. (1379)

Trier, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Trier.

3. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Lünen Süd—Hamm (Westf.) gelegene Bahnhof Bergkamen-Werne erhält vom 1 Januar 1929 an die Bezeichnung Bergkamen. (1387)

Essen, den 12. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen.

4 Güterverkehr.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 195 für Isoliersteine usw. zur Ausfuhr in Kraft. (1398)

Berlin, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 76.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 76 für Papier in Kraft. (1397)

Berlin, den 12. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 196 für Phosphate, natürliche usw. über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, zur Durchfuhr durch Deutschland nach Polen in Kraft. (1396)

Berlin, den 12. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 werden eine Reihe Frachtsätze in den A. T. 52 und 61 geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1388)

Altona, den 14. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) Heft 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden neue Mindestmengenbestimmungen für Zyannatrium des Tarifs Nr. 90 (Abt. C) eingeführt. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger. (1389)

Dresden, den 15. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Ausnahmetarif K 78.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 78 für Papier in Kraft. (1407)

Berlin, den 13. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 79.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 79 für Papier der Klasse B in Kraft.

Berlin, den 14. Dez. 1928. (1408)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 214. Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 4 (Verkehr mit mitteldeutschen Stationen).

Am 1. Januar 1929 wird das Tarifheft 4 unter Aufhebung des bisherigen Tarifheftes vom 1. April 1927 nebst Nachträgen neu ausgegeben. Grundsätzliche Änderungen sind nicht eingetreten. Der Tarif wird ohne weiteres angewendet für Stückgüter und für Güter in Wagenladungen, für die keine Ausnahmetarife (Verbands- oder Binnenausnahmetarife) bestehen.

Zum gleichen Zeitpunkt erscheint als Anhang zu diesem Tarifheft ein Nottarif für gewisse Güter bei Verwendung im deutschen Reich mit ermäßigten Schnittfrachtsätzen.

Die Tarife können von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-N., Lößnitzstraße 12, oder von den Reichsbahnauskunftsstellen bezogen werden.

Preise: Tarifheft 49,50 RM, Anhang 0,50 RM. (1383)

Dresden, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 138 (Kupfervitriol zur Ausfuhr) wird bis längstens 31. Dezember 1929 verlängert. (1384)

Berlin, den 12. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 72.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 werden die Bahnhöfe Berlin Spreeufer und Leipzig Eilenb. Bf. in den Ausnahmetarif K 72 einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1385)

Hannover, den 13. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1929 wird zu den Teilen II, III und IV je der Nachtrag I ausgegeben. Die Nachträge enthalten außer den bisher bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen Frachtsätze und Entfernungen für eine größere Anzahl neu einbezogener Bahnhöfe.

Die bisherigen Ausschreiben zu den Tarifteilen II—IV werden mit der Ausgabe der Nachträge außer Kraft gesetzt. (1386)

München, den 13. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 — Frachterhöhungen, gültig vom 1. März 1929 —, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, wird der Nachtrag 34 zu den Kilometertafeln I und II herausgegeben. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. (1400)

Berlin, den 14. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4. Verkehr Deutsche Seehäfen—Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt.

In obengenanntem Tarif sind Druckfehlerberichtigungen durchgeführt worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1390)

Altona, den 15. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ausnahmetarif K 34 a.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 34 a in neuer Fassung unter gleichzeitiger Erweiterung des Warenverzeichnisses und Verlängerung der Geltungsdauer. (1392)

Berlin, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 194 für Halbfertig- und Fertigerzeugnisse der Schleifmittelindustrie zur Ausfuhr in Kraft. (1393)

Berlin, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif K 77.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 77 für Papier und Pappe in Kraft. (1394)

Berlin, den 12. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 412. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 i für Steinkohlen usw. zum Betriebe von Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 wird Dortmund-Obereving als Versandbahnhof in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 6 i aufgenommen. Die Frachtsätze betragen nach Berlin-Moabit, Charlottenburg und Weißensee b. Berlin 103 Rpf und nach Neukölln-Treptow und Rummelsburg b. Berlin 104 Rpf für 100 kg. (1395)

Berlin, den 10. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 wird der Bahnhof Ebstorf (Kr. Uelzen) als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 138 für Kupfervitriol zur Ausfuhr aufgenommen. (1403)

Berlin, den 15. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 wird der Frachtsatzzeiger im Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies durch einen neuen Frachtsatzzeiger ersetzt. (1404)

Berlin, den 15. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928.

Änderungen in den Ausnahmetarifen 39, 91, 145 und 181. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1382)

Altona, den 10. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C IIb (Ausnahmetarife) Tfv. 5b.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 7 f wird bis längstens 31. März 1929 verlängert. (1406)

Breslau, den 12. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Besonderes Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden eine Anzahl Bahnhöfe der Württembergischen Nebenbahnen A. G. in vorbezeichneten Tarif einbezogen. Bekanntgabe durch den T. V. A. I. (1401)

Breslau, den 14. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 wird im Ausnahmetarif 193 (Milchsäure zur Ausfuhr) der Bahnhof Ingelheim als Versandbahnhof nachgetragen. (1402)

Berlin, den 15. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 193 für Milchsäure zur Ausfuhr in Kraft. (1399)

Berlin, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 30 a. V kehr Niederlande—Polen.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in Tarif- und Verkehrsanzeiger-Ver gung Nr. 2140 in der Ausg Nr. 115 vom 3. Dezember 1928 in fünften Zeile das Wort „Schrot" ersetzen durch „Eisenschrot". (13 Köln, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. Dezemb 1928 werden die Ausnahmetarife 33, 35, 35 e und 162 ergänzt od geändert. Näheres durch Reichsbah tarifanzeiger. (138

Altona, den 11. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 19 wird der Ausnahmetarif 22 f Schwefelsäure durch Aufnahme d Abfuhrklausel als Anwendungsbedi gung ergänzt. Die Verkürzu der Veröffentlichungsfrist ist vo Herrn Reichsverkehrsminister g nehmigt. (140

Berlin, den 14. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Berlin.

Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr.

Durch Eröffnung der polnische Schmalspurbahnstrecken Radzionko Poludniowy—Kopalnia Kessel sow Radzionkow Poludniowy—Sucha G ra kommt ab 15. Dezember d. Js. vorgenanntem Tarif „Tarif B f den Verkehr zwischen den Statione des Staatsbahndirektionsbezirks K towice über Strecken des Reichsbah direktionsbezirks Oppeln, soweit s in diesem Tarif aufgeführt sind", Fortfall.

Es sind deshalb die diesen Tarif betreffenden Bestimmungen im deu schen und polnischen Text au dem Titelblatt, im Inhaltsverzeichn (Seite 2), im Vorwort (Seite 3) s wie auf den Seiten 101—117 z streichen. (1378

Oppeln, den 11. Dezember 1928.

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltunge

---

5. Offene Stellen.

Bahnmeister

zum möglichst baldigen Antritt ge sucht. Bedingung: Absolvent eine Baugewerksschule, möglichst mehr jährige Praxis im Bahnunterhal tungsdienst. Gesuche mit Lebenslau und Zeugnisabschriften an die (1377

Direktion der Zschipkau—Finster walder Eisenbahn-Gesellschaft in Finsterwalde (Niederlaus.).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter

Schriftleitung u. Verlag: Berlin, Köthener Str. 28-29. Fernruf: Lützow 4765. Postsch.-K.: Berlin 16271

Nr. 52 | Berlin, den 27. Dezember 1928 | LXVIII. Jahrgang

Inhalt:

Welche Vorteile bietet die Verwendung von Behältern im Eisenbahn-Stückgutverkehr?

Ein Vorschlag zur Beschleunigung der Abfertigung von Zügen mit Durchgangswagen auf den Bahnhöfen.

Lochkartenverfahren für die Anweisung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Schienenbahnen und Kraftwagen im Rahmen des Gesamtverkehrs.

Kann die Reichsbahn wirtschaftliche Anlagen erstellen trotz Mangel an Kapital?

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1927.

Nachrichten.

Deutschland: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im November 1928. — Niederschriften der Ständigen Tarifkommission. — Zum Tode des Präsidenten von Völcker. — Fahrkartenschalteranlage im Frankfurter Hauptpersonenbahnhof.

Österreich: Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen. — Zehnjährige Bestandfeier der Bahngendarmerie. — Österreichs Außenhandel.

Ungarn: Konferenz über die Getreideausfuhrtarife.

Übrige europäische Länder: Versuche mit Torfheizung bei den finnischen Staatseisenbahnen. — Polnische Gütertariferhöhung. — Die Lage des polnischen Lokomotivbaus. — Beförderungsleistungen der russischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1927/28. — Speisewagen auf der Berninabahn. — Gemeinschaftliche Werbetätigkeit der englischen Eisenbahnen. — Unwetter und Eisenbahnen in England. — Ein englischer Eisenbahnfilm. — Lange Lokomotivfahrten in England. — Hombergers „Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen".

Fremde Erdteile: Eine amerikanische Eisenbahnfähre. — Eisenbahnen in Mexiko. — Die australischen Bundesbahnen.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Welche Vorteile bietet die Verwendung von Behältern im Eisenbahn-Stückgutverkehr?

Von Dr. **Arthur Adam**, Köln (Rhein).

In den letzten Jahren wird viel von dem Behälterverkehr bei der Eisenbahn geschrieben und geredet. Das Wort hat sich zu einem Schlagwort ausgebildet, mit dem sich, wie fast stets bei Schlagworten, ganz verschiedene Begriffe verknüpfen und diese Zusammenfassung ganz verschiedener Einrichtungen und Erscheinungen unter demselben Schlagwort hat zu Unklarheiten und Mißverständnissen geführt.

Als Behälterverkehr dürfte anzusehen sein und ist den folgenden Betrachtungen zugrunde gelegt jeder Verkehr, bei dem zur Erleichterung der Beförderung eines Gutes eine Umhüllung verwendet wird, sei diese Umhüllung ein Kraftwagen, ein Elektrokarren, eine Plattform, eine Kiste oder ein Kasten (Hub- oder Rollkasten) oder nur ein Sack; das entscheidende Merkmal ist darin zu finden, daß aus beförderungstechnischen Gründen eine Hülle Verwendung findet. Da sich im Laufe der Untersuchung ergeben wird, daß im großen Umfange zur Erreichung des angestrebten Zwecks eine Umhüllung nicht erforderlich ist und ein Fahrgestell genügt, so behandele ich weiterhin neben dem Behälterverkehr den Fahrgestellverkehr.

Ganz neu ist auch in Deutschland ein Behälterverkehr im vorangeführten Sinne nicht. Schon lange Jahre vor dem Kriege wurden von den Deutschen Eisenbahnen große Kisten mit Einrichtungen zum Heben für die Beförderung von Sammelgütern, ferner große Körbe und Säcke für die Beförderung von kleineren Sendungen und Paketen verwendet. Als ältere Art eines solchen Behälterverkehrs ist ferner zu erwähnen die Zusammenfassung kleinerer Eisensendungen in Kästen, die die Eisenbahn anschaffte, bei der Beförderung verwendete und auf eigene Kosten zurücksandte. Veranlassung für die Beschaffung dieser Kästen war die Erleichterung der Verladung, Umladung sowie der Ausladung dieser kleinen Sendungen und die Verhütung der Verschleppung einzelner Stücke. Also lediglich Gründe wirtschaftlicher Art haben zur Beschaffung dieser Behälter geführt. In kurzer Zeit wurden die Beschaffungskosten für diese Kästen durch die schnellere Behandlung der Sendungen beim Ladegeschäft amortisiert.

In der Nachkriegszeit wurden bei der Reichsbahn in mehreren Bezirken Versuche mit Behältern (in des Wortes weiterer Bedeutung) durchgeführt, auf die im folgenden näher eingegangen wird. Letzten Endes ist auch der Fährbootverkehr, der sich zur durchgehenden Beförderung von Gütern zwischen dem Kontinent und England besonderer Wagen bedient, in gewissem Sinn als Behälterverkehr anzusprechen. Es liegt also nicht eine zwingende Notwendigkeit vor, den Behälterverkehr als eine amerikanische oder englische Einrichtung zu bezeichnen, die erst jetzt auch in Deutschland eingeführt werden soll. Erst recht ist es nicht notwendig, das deutsche Wort Behälter etwa durch container oder freightainer zu ersetzen. Allerdings soll man andererseits das Wort Behälter nicht verwenden, wenn zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks ein Fahrgestell genügt und der Umstand, daß die beförderten Güter auch lose umhüllt werden, keine ausschlaggebende Bedeutung für die Einrichtung hat.

Zuzugeben ist, daß das Bedürfnis zur Einrichtung von Eisenbahnverkehr unter Zuhilfenahme von Behältern und Fahrgestellen in der Nachkriegszeit verstärkt zutage getreten ist, und zwar nicht nur bei den europäischen Bahnen, sondern auch bei den amerikanischen. In Deutschland hat die Beförderung in Behältern erhöhte Bedeutung erst gewonnen, als der scharfe Wettbewerb der neueren Verkehrsmittel gegenüber der Eisenbahn einsetzte und ihr zunehmend Verkehr entzog, und als Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe und Handel ständig bessere und schnellere Beförderungsleistungen forderten.

Hiermit fiel zusammen, daß die Reichsbahn bei ihren Bestrebungen auf Rationalisierung, Verbesserung und Verbilligung ihres gesamten Apparats, insbesondere auch ihrer vielseitigen Betätigung auf dem Gebiete der Stückgutbeförderung dem Verkehr in Behältern im weiteren Umfange besondere Aufmerksamkeit widmen mußte.

Es ist daher durchaus zu begrüßen, daß seit einigen Jahren von den verschiedensten Seiten die Verwendungsmöglichkeit von Behältern im Eisenbahnverkehr eingehend erörtert wird. Bedauert muß aber werden, daß bei den meist wohl gut gemeinten Erörterungen die bisherigen Leistungen und Maßnahmen der Reichsbahn vielfach herabgemindert werden und zwar auch unter nicht ganz zutreffender Auslegung statistischer Ergebnisse und unter Verkennung der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse, Verkehrsmöglichkeiten und Verkehrsbedürfnisse. Bedauerlich ist auch, daß man die mit den vorgeschlagenen Neuerungen erreichbaren Vorteile häufig erheblich überschätzt.

Der Streit der Meinungen in den Abhandlungen über die zweckmäßigste Art des Behälterverkehrs zeigt deutlich, daß eine überstürzte Einführung oder Ausdehnung der vorgeschlagenen Einrichtungen vielfach nicht nur Vorteile, sondern Nachteile gebracht hätte. Die bisher angestellten Versuche sowie die gemachten Vorschläge sind recht verschieden. Nachstehende Übersicht, die ich an Hand der mir zur Verfügung stehenden Unterlagen zusammengestellt habe, mag einen Überblick über die bisherigen Versuche und Anregungen geben.

Ein Behälterverkehr wurde eingerichtet:

1. in Amerika bei der Boston und Maine-Bahn zur Stückgutbeförderung von Haus zu Haus auf der Strecke zwischen Boston, Worcester und Springfield.

   Verwendet werden geschlossene Rollbehälter aus Holz und Eisen, 2,44 m lang, 2,13 m breit, 2,44 m hoch, mit 3,5 t Ladegewicht. Vier mit Sperrung versehene drehbare Rollen (Schwingrollen) ermöglichen es, die Stückgutkasten sehr leicht selbst mit 5 t Last umherzurollen. Für die Beförderung der Kasten wurden beschafft Spezialeisenbahn-Plattformwagen und als Straßenfahrzeuge Kraftwagen mit besonderen Rollschienen, Übernahmeeinrichtung und Einrichtungen zum Heben und Senken des Kraftwagenkastens. Das Übersetzen der Rollkasten auf die Eisenbahnfahrzeuge und Kraftwagen wird auf den Bahnhöfen durch besondere Einrichtungen erleichtert.
2. in Amerika bei der New York Central Lines zur Beförderung von Eilgut sowie von hochwertigem Frachtgut, insbesondere Textilwaren und Post, anscheinend nur in einigen festen Verkehrsbeziehungen, und zwar zwischen New York, Buffalo, Rochester, Syracuse und Utica.

   Verwendet werden geschlossene Hubkasten, 2,75 m lang, 1,83 m breit, 2,25 m hoch, Ladegewicht: 3,175 t.

   Die Türen sind verschließbar und plombierbar. An jeder Ecke ist ein Auge zum Anheben beim Auf- und Abladen angebracht. Für die Beförderung auf der Eisenbahn sind besondere Behälterwagen mit eisernen Borden und einem Fassungsvermögen von neun Behältern für Eilgut und sechs für Frachtgut beschafft. Gebaut wurden bisher nur wenige derartige Fahrzeuge. Für die Beförderung auf der Straße sind besondere Fahrzeuge anscheinend nicht erforderlich. Dem Auf- und Abladen auf die Fahrzeuge dienen Krane und Flaschenzüge. Für die Beförderung von Ziegelsteinen sollen auf einer Linie und in einer Verkehrsverbindung besondere Einrichtungen getroffen sein.
3. in England bei der London Nordwestbahn zur Beförderung von Gepäckstücken und Stückgütern kleineren Umfangs zwischen London und Belfast.

   Verwendet werden geschlossene Rollkasten, 2,10 m lang, 1,40 m breit, 2,15 m hoch (einschl. Räder). Vier Räder ermöglichen die Fortbewegung.
4. in England bei der London Midland and Scottish Railway Company zunächst zur Beförderung von Baumwollwaren, später Verwendungsbereich anscheinend erweitert. Bisher sind etwa 300 Behälter im Gebrauch.

   Verwendet werden:

   1. geschlossene Hubkasten und zwar zwei Arten: 2,21 m lang, 1,90 m breit, 2,18 m hoch und 4,19 m lang, 1,90 m breit, 2,24 m hoch;
   2. offene Hubkasten, ebenfalls in zwei Größen: 2,29 m lang, 2,01 m breit, 1,35 m hoch und 4,22 m lang, 2,11 m breit, 1,35 m hoch.

   Das Ladegewicht beträgt 2,5 bzw. 4,0 t. Die Türen der geschlossenen Hubkasten sind verschließbar, die Wände können zusammengelegt werden. Zum Auf- und Abladen der Kasten werden anscheinend Krane verwendet. Über die Art der Behälterfahrzeuge sowie über die ortsfesten Einrichtungen konnten nähere Angaben nicht ermittelt werden.

   Inzwischen sollen sowohl in Amerika als auch in England weitere Bahnen dazu übergegangen sein oder die Absicht haben, den Behälterverkehr einzuführen.
5. in Frankreich zur Beförderung von empfindlichem Obst zwischen Südfrankreich und London.

Verwendet werden anscheinend Hubbehälter mit Lüftungseinrichtung, 2,40 m lang, 1,60 m breit, 1,20 m hoch. Die Behälter können für die Leerbeförderung auseinandergenommen und so zusammengelegt werden, daß sie nur wenig Raum einnehmen.

Weitere Einzelheiten konnten nicht festgestellt werden. Es handelt sich vorläufig noch um Versuche, die erst in jüngster Zeit aufgenommen wurden.

Aus dem Zweck und der Art der vorerwähnten von verschiedenen ausländischen Eisenbahnen getroffenen Einrichtungen, vor allem auch aus dem Umfang der beschafften Geräte darf wohl der Schluß gezogen werden, daß auch im Ausland der Behälterverkehr mehr oder weniger noch in den ersten Anfängen steckt, und daß er nur für Sonderzwecke eingerichtet wurde.

Auch bei der Reichsbahn sind, wie erwähnt, in den letzten Jahren in verschiedenen Gegenden Versuche mit Behältern angestellt und zum Teil auch mit Erfolg durchgeführt worden. Von den mir bekannten Fällen seien erwähnt:

1. Die schon anfangs 1926 von der Reichsbahndirektion München (vgl. den Artikel von ROR. Altenschöpfer „Der Eisenbahnkraftwagenverkehr an der Großmarkthalle München-Süd", Ztg. d. Vereins D. E. V. 1927, Seite 595) mit vielem Erfolg eingeführte und zweifellos durchaus zweckmäßige und vorbildliche Beförderung von Obst und Gemüse mit offenen Rolladegestellen. Diese Gestelle sind 2 m lang, 1 m breit, 1,50 m hoch und haben eine Tragfähigkeit von mehr als 1200 kg. Das Gewicht des Ladegestells beträgt 200 kg. Ein ganz besonderer Vorteil dieser Rolladegestelle liegt darin, daß sie in gewöhnlichen gedeckten Eisenbahnwagen ohne besondere Einrichtung befördert werden können. In die Straßenfahrzeuge (Kraftwagen und Anhänger) wurden besondere Einrichtungen, und zwar auf einer Seite aufgebogene U-Eisen als Laufschienen für die Ladegestelle eingeschraubt. Besondere Einsteckdorne in diesen gelochten Laufschienen dienen zum Festlegen der Gestelle. Zum Fortbewegen der Gestelle dienen:

   a) auf ebenem Boden und unbeladen auf Kugellager laufende Räder, davon ein Räderpaar drehbar;

   b) auf unebenem Boden für beladene Gestelle „Steinbockhubwagen" der Firma Steinbock A. G., Moosburg. Bei der Beförderung im Eisenbahnwagen wird das Ladegestell durch Radsperren gegen Verschiebungen während der Fahrt gesichert.

   Die Ladegestelle werden bereits bei der Auflieferstelle in der Großmarkthalle richtungsweise beladen, sei es, daß ein Ladegestell nur Gut für einen Empfangsbahnhof enthält, sei es, daß das Gestell Gut für mehrere an einer Strecke liegende Empfangsbahnhöfe aufnimmt, wobei das Ladegestell in mehrere Unterabteilungen eingeteilt wird. Diese Ladegestelle werden unentgeltlich für die Interessenten von der Eisenbahn vorgehalten; sie dienen lediglich dazu, das empfindliche Gut möglichst unbeschädigt dem Empfangsbahnhof zuzuführen und ferner die Umladung in München Hbf. zu ersparen. Die Ladegestelle werden von dem Empfangsbahnhofe der Versandstelle zurückgeschickt.

Ferner sind zu erwähnen:

2. im Bezirk Frankfurt Versuche, die in München erprobten Geräte zur Beförderung von Tonwaren in geschlossenen Wagen zu verwenden;
3. im Bezirk Köln ähnliche Versuche, bei denen indes der Versender die Behälter beschafft hat und sie auf eigene Kosten zurückkommen läßt;
4. im Bezirk Elberfeld Beförderung von unverpackten Textilwaren in besonderen Transportsäcken;
5. im Bezirk Köln Versuche zur Verwendung von Behältern oder Fahrgestellen für den allgemeinen Stückgutverkehr.

Auf diese letztgenannten Versuche werde ich weiter unten näher eingehen.

Die in den letzten Jahren in der Fachpresse gemachten Vorschläge für die Schaffung und Einrichtung des Behälterverkehrs gehen zum Teil erheblich weiter als die im Ausland und bei der Reichsbahn bisher angestellten Versuche. Es schlagen vor:

Professor Wentzel, Aachen:

Hubkasten, die auf jetzt schon vorhandenen offenen Eisenbahnwagen befördert und mit Hebekranen auf die Fahrzeuge auf- und abgeladen werden sollen;

Reichsbahnrat Derikartz, Koblenz:

Typisierte Rollkasten, ungefähr in der Größe der bisherigen Kraftwagen, je nach Art der zu befördernden Güter verschieden gestaltet.

Für ihre Beförderung sollen besondere Eisenbahnplattformwagen geschaffen werden. Die Kasten sollen in der Ladestraße auf die Spezialeisenbahnwagen aufgeschoben bzw. aufgerollt werden können. Die Ladestraßen sollen in bezug auf ihre Höhenlage zum Gleis etwas besser und genauer angelegt und unterhalten werden und nur während der Zeit, die nicht für die Behandlung des Schnellgüterzuges in Anspruch genommen wird, für den gewöhnlichen Verkehr freigegeben werden.

Reichsbahnrat Zinser, Münster:

Ladekasten (ohne Räder) von 3 m Länge und 1,80 m Breite, und zwar Kasten mit 5 t Bruttogewicht, die auch auf Lastkraftwagen übergehen können, und Kasten, die für diesen Umschlag nicht in Betracht kommen.

Für ihre Beförderung sollen:

1. besondere Eisenbahnwagen, lediglich Gestelle, die sechs Ladekasten aufnehmen können,
2. besonders eingerichtete Lastkraftwagen,
3. besonders eingerichtete Last- und Leerrampen,
4. besondere schiebebühnartige Fahrzeuge, die den Umschlag vom Zug auf die Rampe und umgekehrt vermitteln, gebaut werden.

Die Einrichtungen zu 1—4 sollen besondere Rollbahnen erhalten. Die offenen Kasten sollen aus Siliziumstahl hergestellt werden und 600 kg wiegen, die geschlossenen Kasten sollen mit Holz ausgekleidet werden und etwa 1000 kg wiegen.

An Behältern, die für den Übergang auf Lastkraftwagen nicht in Betracht kommen, sollen ausgebildet werden: Ladekübel, die sich für die Massenbeförderung von Kohlen, Erzen usw. und deren Umschlag in Schiffe eignen, größere Sammelkasten für die Aufnahme von Stückgütern, Spezialkasten für die Beförderung von Flüssigkeiten, Rollgestelle für Fahrzeuge usw. Soweit möglich, sollen die Behälter so gebaut sein, daß sie bei der Leerfahrt übereinandergeladen werden können.

Ing. Clemens Rickert, Bad Godesberg:

Geschlossene große Rollkasten aus 2 mm starkem Eisenblech besonderer Konstruktion mit Fenstern und Türen zur Beförderung von Stückgütern. Nutzraum 45,36 cbm = 97 % eines normalen bedeckten Güterwagens.

Die Kasten sollen Räder erhalten. Ihre Beförderung soll auf besonders gebauten und eingerichteten Eisenbahnfahrzeugen erfolgen.

Reichsbahnrat Dr. Ing. Bäseler, München:

1. Vorschlag: In diesem erklärt Dr. Bäseler, für eine allgemeine Anwendung scheide der Hubkübel aus, weil dann überall Krane errichtet werden müßten, die sowohl teuer als auch zu wenig leistungsfähig seien. Der Kasten müsse ziemlich groß sein, wenn er etwas nutzen soll. Für ein allgemeines Beförderungssystem käme der Rollkübel schon eher in Frage, aber für die Investierung größeren Kapitals im Fahrpark sei der Rollkübel noch zu träge, auch sei das Abfahren zu schwierig. Außerdem würden praktisch die größten Mißstände daraus entstehen, daß für abzufahrende Kübel die Fahrzeuge nicht zur Stelle wären. Man könnte sie zwar in solchen Fällen auf Rampen schieben, aber das sei nur ein Notbehelf. Auch vergrößere der Rollkübel das tote Gewicht des Straßenfahrzeuges erheblich. Der Kübel müsse also selbst Fahrzeug sein und zwar möglichst selbstbewegliches. Der Kraftwagen müsse, so wie er ist, übergehen.

Er schlägt besonders eingerichtete und zu dem Sonderzweck besonders gebaute Kraftwagen oder Zugmaschinen vor mit besonders gebauten Anhängern, die einen kleinen Antrieb mit Handkurbel besitzen. Ladefläche 2,80 zu 2,00 = 5,60 qm.

Laderaum für Kraftwagen 10, für Anhänger 14 cbm. Das sei sehr reichlich.

Für die Beförderung auf der Eisenbahn sollen besondere Plattformwagen gebaut und in genügender Zahl bereitgehalten, für den Übergang auf diese besondere Rampen gebaut werden, soweit nicht alte zweckmäßig gelegene Militärrampen verwendet werden können.

2. Vorschlag (Aufsatz „Der Behälterverkehr" in der Zeitschrift „Stahl überall" Nr. 4 vom 4. April 1928): Empfohlen werden geschlossene Behälter, und zwar:

a) Hubkasten	Länge m	Breite m	Höhe m	Tragf. t	Eigengew. kg	Inhalt cbm
1. Voll-Ldk.	2,01	2,65	2,10	2—3	1100	9,5
2. Halb-Ldk.	2,01	1,32	2,10	1—2	650	4,5
b) Rollkasten						
Viertel-Ldk.	1,04	1,34	1,55	0,5—1	300	2,1

Zum Abladen der Kasten zu a) sollen Krane (Portalkrane oder Seitenlaufkrane) verwendet werden. Es seien erforderlichenfalls besondere Krane und Krangleise für das Auf- und Abladen zu beschaffen.

Unter dem Viertel-Ladekasten sollen Räder angebracht sein, um auch den Verbrauchern, die über keine Hebevorrichtung verfügen, ein bequemes Abladen zu ermöglichen, doch sollen auch diese kleineren Kasten mit Ösen versehen sein, um das Auf- und Abladen mittels Kran zu ermöglichen.

Zur Beförderung der Kasten auf der Eisenbahn sollen R-Wagen dienen. Diese seien in der Lage, fünf Voll-, zehn Halb- und zwanzig Viertel-Wagen aufzunehmen.

3. Vorschlag: (Zeitung des Vereins D. E. V. Nr. 32 vom 9. August 1928).

Die nächstmögliche Entwicklung von der Hubkiste sei die Rollkiste, die mittels Rollen auf leichten Schienen vom Eisenbahnwagen zum Auto übergerollt werden könne. Die dritte Stufe sei die Fahrkiste mit Straßenrädern, die letzte Stufe die Fahrkiste mit Selbstbewegung (leichter Hilfsmotor oder Motor).

Der Kasten müsse vom Auto herunter. Einen Kran könne sich nicht jeder leisten. Denkbar wäre ein Auto mit schwenkbarem Ausleger oder man könne die Hub- oder Rollkiste auf Schrotleitern ablassen. Ein abgesetzter Hub- oder Rollkasten würde jedoch überall im Wege stehen.

Das Ziel müsse der Großbehälter (demnach Fahrkiste) sein, und zwar Behälter zu 4 t Tragfähigkeit.

Der Fahrbehälter müßte dreirädrig sein, zwei Hinterräder hoch und seitlich sitzend, straßenfähig, das dritte Rad untergebaut und mehr walzenförmig. Der Kasten soll auf der Straße entweder von Pferden oder von einem für den gedachten Zweck besonders gebauten Schlepper gezogen oder aber auf besonders zu bauenden Lastkraftwagen aufgeladen werden.

Der Kasten müsse Antrieb oder wenigstens einen Hilfsmotor haben, einfach und unbedingt betriebssicher, am besten Druckluftkessel und Druckluftantrieb einfachster Art. Am richtigen Güterbahnsteig sei er mit Kran, an kleineren Rampen mit Rad- und Kettenwinde fortzubewegen. Jede größere Station solle Druckluftanlage mit Vorratskessel zum Füllen der Fahrbehälter im Vorbeifahren haben. Es sollen im wesentlichen besondere Gleise und besondere Güterbahnsteige geschaffen werden, von der Strecke und der Straße unmittelbar anfahrbar. An Knotenpunkten sollen die Güterbahnsteige von allen Strecken unmittelbar, außerdem von der Straße erreichbar sein. Auf Zwischenstationen sollen kleinere Rampen 10 oder 20 m lang gebaut werden. Bei Rampen, die von den Hauptgleisen abgerückt werden müßten, könne der Spalt bei Bedarf überbrückt werden.

In weiteren Darlegungen gibt Dr. Bäseler einen Überblick über die zur Durchführung seiner Pläne noch notwendigen und zweckmäßigen Änderungen an Eisenbahnfahrzeugen und örtlichen Anlagen sowie über die für die Übergangszeit zu schaffenden Einrichtungen (Fahrzeuge, Rampen, Änderung der Personenbahnsteige und der Bahnsteigtreppen, der Bahnsteigaufzüge, Güterbahnsteige, Hebeeinrichtungen, kleine normalisierte Kasten, besondere Eisenbahnwagen als Verschluß und dergl.). Er rechnet mit der Notwendigkeit, die Behälter den Personen- und Güterzügen des allgemeinen Verkehrs mitzugeben. Er betont jedoch auch, es bleibe nur die Wahl für die Beförderung der Großbehälter eigene Schnellgüterzüge als eine besondere Zuggattung laufen zu lassen. Ein Schnellgüterzug solle aus zehn Wagen bestehen und vorn und hinten einen Triebwagen mit dieselelektrischem Antrieb haben, gleich zwei Triebwagen und acht Lastwagen = 4 × 8 = 32 Behälter mit je vier Tonnen = 128 Nettotonnen.

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieser Abhandlung auf die interessanten Ausführungen näher einzugehen.

Ministerialamtmann Reffler:

Durchaus beachtliche Gedanken zum Problem des Behälterverkehrs hat Ministerialamtmann Reffler in seinen Ausführungen (Zeitung des Vereins D. E. V. Nr. 11 vom 12. März 1925 und Nr. 37 vom 15. September 1927) gegeben.

Alle diese Vorschläge eignen sich jedenfalls weder zur Zeit noch auch in absehbarer Zeit unter Berücksichtigung der Verhältnisse, in denen sich die Deutsche Reichsbahn

befindet, zur praktischen Ein- oder Durchführung. Diejenigen Vorschläge, bei denen den Bedürfnissen und den Erfordernissen des Verkehrs Rechnung getragen ist, leiden durchweg daran, daß sie in die praktische Handhabung erst umgesetzt werden können, nachdem eine große Zahl meist sehr kostspieliger Fahrzeuge, die zudem vielfach erst neu zu konstruieren und zu erproben sind, beschafft und dann darüber hinaus die vorhandenen Einrichtungen bei der Eisenbahn um- oder ausgebaut sind. Bei der finanziellen Lage der Reichsbahn ist nicht damit zu rechnen, daß derartige Versuche durchgeführt werden und in nächster Zeit praktische Ergebnisse zeigen.

Ich bin gewiß ein Befürworter jeder Neuerung, die einigen Erfolg verspricht, trete gerne für jeden neuen Versuch ein, wenn er wirtschaftlich tragbar ist und nur mit Wahrscheinlichkeit einen Erfolg erwarten läßt. Ich bin aber, wie ich feststellen konnte, mit vielen anderen, die im Verkehrs- und Beförderungswesen stehen, der Überzeugung, daß man bei fast allen der obigen Vorschläge doch erheblich den Boden unter den Füßen verloren hat. Zum Teil sollen die vorgeschlagenen Behältereinrichtungen nur dem Stückgutverkehr dienen. Einige Vorschläge wollen aber so ziemlich den gesamten Güterverkehr auf die Beförderung im Behälterverkehr umgestellt sehen. Nach den Ausführungen Bäselers in der Ztg. d. Vereins DEV. vom 30. April 1925 soll mit Ausnahme des Massenverkehrs und des Verkehrs auf sehr große Entfernungen so ziemlich aller Stückgutverkehr und ein großer Teil der Ladungen für einen Behälterverkehr in Betracht kommen.

Bei Prüfung der Arbeiten, die auf den Ladestraßen und in den Anschlüssen, vor allem aber auf den Güterböden der Eisenbahn geleistet werden müssen, wie Annahme, Ermittlung des Gewichts, Sortieren, Verladen und Umladen nach zahlreichen verschiedenen Richtungen und Verkehrsgebieten, würden wohl fast alle, die die obigen Vorschläge ausgedacht haben, die Überzeugung gewinnen, daß die Zahl derjenigen Güter, die für eine Beförderung in Behältern, wenigstens in den bisher vorgeschlagenen, nicht in Frage kommt, außerordentlich groß ist, jedenfalls viel größer, als die Befürworter der Vorschläge annehmen. Sie würden den Eindruck gewinnen, daß auf den vorgeschlagenen Wegen nicht weiter zu kommen und das erstrebte Ziel nicht zu erreichen ist, mag dies auch nur in der Überwindung der Zugbildung oder in der Verkürzung der Güterböden-Karrwege liegen.

Ein dringendes Verkehrsbedürfnis zur allgemeinen Einführung eines Behälterverkehrs in einer der vorgeschlagenen Formen kann nicht anerkannt werden. Es erscheint äußerst zweifelhaft, ob die aufzuwendenden Kosten auch nur einigermaßen in entsprechendem Verhältnis zu dem zu erzielenden Erfolge stehen würden.

Man muß dem Problem des Behälterverkehrs durch praktische Versuche näherzukommen versuchen. Allerdings sind die Zeiten zu derartigen Versuchen außerordentlich ungünstig. Industrielle und Händler suchen auf allen Gebieten zu sparen und die Kosten herabzudrücken. Die Reichsbahn ist bei ihrer wiederholt erwähnten prekären finanziellen Lage wenig geneigt, Geld in Versuche zu stecken. Und doch wäre es grundverkehrt und äußerst kurzsichtig, wenn man von derartigen Versuchen Abstand nehmen wollte. Gerade die Lage, in der wir uns befinden, sollte uns zwingen, nicht nur bei dem Produktionsprozeß, sondern auch bei dem Beförderungsproblem jede Möglichkeit einer Verbilligung und Verbesserung zu prüfen. Nicht als ob man Mittel für beliebige Versuche hinauswerfen sollte, man muß mit den vorhandenen Mitteln sich einrichten, aber zweifellos bedeutet auch bei diesem Fragenkomplex Stillstand Rückschritt. Man darf nicht den Einwand gelten lassen — der ist so bequem — bisher ging es ja auch ohne diese neuen und neuartigen Hilfsmittel. Man muß vielmehr, wie es auch die ausländischen Bahnen tun, mit bald wirksamen Hilfsmitteln der heimischen Industrie Vorteile bieten, damit sie beim Wettbewerb mit der ausländischen nicht ins Hintertreffen gerät; man muß Neuerungen auch deshalb schaffen, weil bei Nichtanwendung und Nichtausnutzung moderner Hilfsmittel das ältere Transportunternehmen von den jüngeren mit frischen Kräften marschierenden immer mehr und über Gebühr ausgeschaltet wird.

Der Ausgangspunkt, von dem aus man den Behälterverkehr eingerichtet oder vorgeschlagen hat, war in den einzelnen Fällen ein ganz verschiedener. Die einen wollen durch die Behälter Beraubungen des Gutes während der Beförderung vorbeugen oder die Möglichkeit von Beschädigungen der Güter, die bei der bisherigen Art der Ver-, Um- und Ausladung mehr oder minder unvermeidlich sind, verhüten, andere wollen Schwierigkeiten, die sich bei der Eisenbahnbeförderung ergeben haben, mit Hilfe der Behälter überwinden. Wieder andere glauben mit Hilfe des Behälters den von der Eisenbahn auf den Kraftwagen übergegangenen Verkehr zurückgewinnen zu können, und schließlich haben andere darauf hingewiesen, daß durch die Verwendung von Behältern eine beschleunigte Beförderung erzielt werden könne.

Je nach dem Ausgangspunkt sind die vorgeschlagenen Behälter und die vorgeschlagenen Einrichtungen verschieden. Je nach dem verfolgten Zweck ist aber auch der Kreis derjenigen, die an der Verwendung von Behältern ein Interesse haben, verschieden. In manchen Fällen sind nur die Versender und Empfänger, in anderen nur die befördernde Eisenbahn und wieder in anderen alle an der Beförderung Beteiligten interessiert. Dies Interesse festzustellen ist deshalb von Bedeutung, weil je nachdem, wo das Interesse liegt, die Anstellung von Versuchen und bei der endgültigen Einführung die Übernahme der Kosten für die Behälter und die sonstigen Einrichtungen erwartet werden darf.

Je nachdem es sich um die eine oder andere der oben genannten Zweckbestimmungen handelt, sind auch die Anforderungen, die an den zu verwendenden Behälter gestellt werden müssen, ganz verschieden. Es ist klar, daß eine Umhüllung und zwar eine sichere Umhüllung gefordert werden muß, wenn der Behälter Diebstählen oder Beraubungen während des Transportes vorbeugen oder Sicherheit gegen Feuer und Wasser bieten soll. Soll der Behälter nur das Ladegeschäft erleichtern und die damit verbundenen Gefahren vermeiden oder die Schwierigkeiten, die sich bei der bisherigen Beförderungsweise ergeben haben, beseitigen, so genügt eine einfache Umhüllung, ein offener Behälter oder auch ein Fahrgestell ohne Seitenwände. Dasselbe trifft zu, wenn es sich darum handelt, eine Beschleunigung des Transports zu erzielen.

In vielen Fällen werden hiernach nicht nur Behälter im engeren Sinne, also Kasten, Kisten, Kübel, Verschläge sondern auch Behälter im weitere Sinne, d. h. Fahrgestelle, leicht fortbewegliche Plattformen, erforderlichenfalls versehen mit Einsteckrungen oder abnehmbaren Seiten- und Kopfwänden — je nach Art des Gutes — Vorteile bringen.

Dies gilt vor allem für die Beförderung der der Bahn übergebenen Stückgüter, die in bezug auf Mengen, Umfang und Art dauernd erheblichen Schwankungen unterliegen.

Man wird Verbesserungen und Einrichtungen schaffen müssen, die bald durchführbar sind, man wird sich nicht auf die Schaffung einiger Typen beschränken dürfen, sondern muß in Sonderfällen die einzelnen Behelfe den verschiedenen Gütern und Beförderungsarten anpassen. Man wird nicht nur Behälter (offene und geschlossene) für die Beförderung auf offenen, sondern auch Behälter für die Beförderung in gedeckt gebauten Eisenbahnwagen verwenden müssen.

Es soll zunächst untersucht werden, für welchen Zweck die Vorhaltung oder die Verwendung von Behältern vom Standpunkte einer guten Verkehrsbedienung aus ein dringendes Bedürfnis ist.

Was die Verhütung von Diebstählen anlangt, so wird in amerikanischen Berichten wiederholt darauf hingewiesen, daß die Verhütung von Diebstählen die Ursache für die Einführung des Behälterverkehrs bei den amerikanischen Bahnen gewesen sei. Das ist sicher zutreffend; es war dies andererseits aber nur ein Grund für die Einführung, die Verhältnisse lagen in den Jahren 1922/23 in Amerika ebenso trostlos wie bei den europäischen Eisenbahnen. Infolge der Nachkriegsverhältnisse waren Diebstähle und Beraubungen an der Tagesordnung. Die Verhältnisse haben sich aber sowohl in Amerika wie bei den europäischen, so auch bei den deutschen Eisenbahnen seit dieser Zeit grundlegend geändert; im allgemeinen sind in dieser Beziehung die Verhältnisse der Vorkriegszeit wieder eingetreten oder herbeigeführt worden. Jedenfalls kann dieser Umstand heute nicht mehr als Grund für die Beibehaltung oder gar für die Einführung eines Behälterverkehrs angeführt werden. Die Beraubungsgefahr ist heute weder für die Interessenten noch für die Deutsche Reichsbahn ein Grund, einen Behälterverkehr mit großen Kosten einzurichten, um den Beraubungen Abbruch zu tun. Die Aufwendungen würden zu dem Erfolg im Mißverhältnis stehen.

Was die Zurückgewinnung von Verkehr, der auf den Kraftwagen abgewandert ist, mit Hilfe von Behältern anlangt, so ist zu bemerken:

Der Hauptvorteil der Beförderung in Kraftwagen liegt darin, daß das Gut vom Versender zum Empfänger, von Fabrikhof zu Fabrikhof, vom Lager des Großhändlers zum Laden des Kleinhändlers unmittelbar befördert werden kann. Diesen Vorteil kann die Eisenbahn nur bieten, wenn Versender und Empfänger ein Anschlußgleis haben, in allen anderen Fällen muß eine Beförderung des Behälters mit dem Gute zum Bahnhof, dort eine Verladung auf den Eisenbahnwagen, am Bestimmungsort eine Entladung und Abbeförderung des Behälters zum Empfänger stattfinden, wozu im einzelnen Falle vielleicht noch eine Umladung unterwegs hinzutritt. Durch den Behälter an sich ist also der wesentlichste Vorteil des Kraftwagens, der in erster Linie zu seiner Benutzung Veranlassung gibt, die unmittelbare Beförderung ohne Umladung, nicht zu erreichen. Vielleicht gibt es unter Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Verkehrsbeziehungen, in denen es möglich ist, mit Hilfe eines Behälterverkehrs einen auf den Kraftwagen abgewanderten Verkehr für die Eisenbahn zurückzugewinnen; in diesem Falle wird die Bahn schon des eigenen finanziellen Vorteils wegen einen Behälterverkehr einrichten.

Als weiterer Grund für die Einführung von Behältern wird angeführt die Vermeidung von Beschädigungen, die bei der bisherigen Art der Beförderung mehr oder minder unvermeidlich sind, oder der Schutz gegen die Möglichkeit solcher Beschädigungen. Hierzu mag ausgeführt werden:

Die Entwicklung der Verhältnisse in der Nachkriegszeit hat dazu geführt, daß in weit größerem Umfange als vor dem Kriege kleinere Mengen und Quantitäten bezogen werden. Der Kleinverkäufer und Kleinhändler, der früher 5 t — ein halbe Wagenladung nach dem Vorkriegstarif, eine drittel Ladung nach dem jetzt geltenden 15-t-Normaltarif — bezog, bestellt heute vielfach Waren im Gewichte unter 2 t. Diese kleinen Quantitäten werden als Stückgut aufgegeben. Wenn es möglich ist, diese kleinen Mengen Stückgut von der Versand- bis zur Bestimmungsstation unmittelbar in einem Wagen zu befördern, dann besteht beförderungstechnisch kaum ein Unterschied zwischen der jetzigen Beförderung als Stückgut und der früheren als Wagenladung. Bei der früheren Beförderungsart lud der Versender in den Eisenbahnwagen ein und der Empfänger aus dem Wagen aus, bei der jetzigen ladet die Eisenbahn ein und aus. Anders liegen die Verhältnisse — und das sind bei weitem die meisten Fälle —, wenn die als Stückgut aufgegebene Sendung bei der Beförderung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation unterwegs ein oder gar mehrere Male umgeladen werden muß. Diese ein- oder mehrmalige Umladung fordert an sich, daß das Gut verpackt der Eisenbahn übergeben oder besser und sicherer verpackt werden muß als bei der unmittelbaren Beförderung in demselben Wagen, bei der es unterwegs nicht angefaßt wird. Diese Verpackung oder die bessere Verpackung kostet Geld. Früher, als die Bahn noch ein Monopol für die Beförderung in vielen Beziehungen, besonders auf weite Entfernungen hatte, mußte der Versender das Gut so verpackt aufliefern, wie es die Eisenbahn im Interesse einer sicheren Beförderung verlangte, und er trug die Kosten der Verpackung, letzten Endes auch im eigenen Interesse. Die Verhältnisse haben sich verschoben; der Kraftwagen kann in beliebigen Verbindungen Gut befördern, ohne daß es unterwegs einer Umladung bedarf. Fällt diese weg, so fällt auch die Notwendigkeit einer Verpackung weg oder einer Verpackung, die den Gefährnissen einer einmaligen oder mehrmaligen Umladung standhält. Wenn mithin der Kraftwagen auf eine bestimmte Entfernung teurer fährt als die Bahn, so wird die teure Fracht wettgemacht durch die wegfallende oder billigere Verpackung. Kann die Bahn nicht auf diese umstrittenen Entfernungen das Gut auch unverpackt oder in einer Verpackung, die nur der eigenen Sicherheit des Gutes dient (also nicht diktiert wird durch die Umladung), befördern? Diese Überlegung führt zu der Prüfung, ob nicht durch Verwendung von Behältern, in oder auf denen das Gut während der Beförderung sicher und unberührt ruht, Vorteile erzielt werden können. Der Vorteil für den Versender und Empfänger liegt darin, daß er das Gut nicht oder nur in einfacher Weise verpackt versenden oder beziehen kann, die Eisenbahn spart die Umladung und die Kosten der Umladung.

Die vorstehenden Ausführungen haben schon darauf hingewiesen, daß ein allgemeines Bedürfnis zur Einführung oder zur Vorhaltung von Behältern oder von Fahrgestellen aus dem Gesichtspunkt der unbeschädigten Beförderung nicht vorliegt. Überall da, wo das Gut unterwegs nicht behandelt wird, genügt im allgemeinen die

bisherige Art der Beförderung. In anderen Verkehrsbeziehungen muß von Fall zu Fall untersucht werden, ob ein Bedürfnis zur Benutzung von Behältern oder Fahrgestellen vorliegt und weiter, wer die Kosten der Beschaffung und Benutzung zu tragen hätte. Ich möchte wiederholen, daß der Interessent die Kosten der Verpackung spart und die Eisenbahn die Kosten der Umladung und die Zeitverluste bei dem Ladegeschäft.

Als letzter Beweggrund für die Einrichtung eines Behälterverkehrs kommt in Betracht die Verbesserung der Beförderung und zwar absolut betrachtet und nicht mit Rücksicht auf den Wettbewerb des Kraftwagens. Die Verbesserung in der Beförderung wird selbstverständlich ohne weiteres auf die Beziehung der Eisenbahn zum Kraftwagen einwirken und Transporte auf die Eisenbahn zurückziehen. Man soll aber meines Erachtens hierauf nicht abstellen, sonst wird das Beförderungssystem bei der Eisenbahn viel zu kompliziert. Man müßte dann immer unterscheiden, ob eine Konkurrenz des Kraftwagens vorliegt oder nicht; in ersterem Fall wäre ein Behälterverkehr einzuführen, im letzteren dagegen nicht. Wenn man davon ausgeht, daß die Beförderung bei der Eisenbahn an sich, insbesondere auf den Nahentfernungen zu bessern ist, daß die Leistungen nicht mehr den gestellten Anforderungen entsprechen, wird man zu klaren, Verfrachter und Eisenbahn gleichmäßig befriedigenden Ergebnissen kommen.

Nach dem bisherigen Stand der Erhebungen wird, soviel ich zu übersehen vermag, die Verwendung von Transportgefäßen in erster Linie in Betracht kommen für die Zuführung von Stückgütern nach und von den zwischen den Hauptknotenpunkten gelegenen Stationen an diese Hauptknotenpunkte.

Bevor ich auf die Abwickelung dieses Verkehrs mit Zuhilfenahme von Behältern und Fahrgestellen näher eingehe, muß ich folgendes einschalten:

Erhebungen über die Stückgutsbeförderung zwischen den kleineren Stationen und dem nächsten Knotenpunkte haben zu der Erkenntnis geführt, daß im allgemeinen der Aufwand an Lokomotivstunden, an Zugstunden, an Personal sowie an Wagen unverhältnismäßig groß ist, daß die bisherige Beförderungsweise in zahlreichen Kurswagen sehr schwerfällig und daß die Reisegeschwindigkeit der Stückgüterzüge sehr gering ist (3—11 km/Stunde).

Abhilfe kann nur geschafft werden, wenn man mit dem bisherigen System der Stückgutbeförderung, soweit die Heranführung der Stückgüter von den Zwischenstationen zu den Hauptknotenpunkten und umgekehrt in Betracht kommt, bricht und ein anderes an die Stelle setzt. Versuche in dieser Richtung haben zu folgendem Ergebnis geführt.

Dieser Verkehr wird am zweckmäßigsten unter Verwendung von Gütertriebwagen bedient. Ein solcher Gütertriebwagen, wie er nach den bisher bekannt gewordenen Plänen wohl zu erwarten ist, hat eine Ladefläche von 41 qm, einen Laderaum von etwa 120 cbm und ein Ladegewicht von 20—30 t, vielleicht noch größere Ausmaße. Da diese Gütertriebwagen bis zu zwei Anhängern befördern können, kommt das Fassungsvermögen dieser Anhänger hinzu; es stehen mithin, wenn nur ein Anhänger mitgeführt wird, bei einem Gütertriebwagenzug zur Verfügung:

70 qm Ladefläche, 200 cbm Laderaum und etwa 45 t Ladegewicht. Demgegenüber mag darauf hingewiesen werden, daß bei einem Kraftwagen mit Anhänger, der nach Bäselers Ansicht die Aufgabe der Zuführung der Stückgüter von den Nebenstrecken ebenfalls übernehmen könnte, nur zur Verfügung stehen:

12 qm Ladefläche, 30 cbm Laderaum und 10 t Ladegewicht.

Im Laderaum des Gütertriebwagens können die Begleitpersonale während der Fahrt sortieren, stapeln und die Güter für die Ent- und Umladung bereitstellen; das ist beim Kraftwagen nicht möglich.

Der Gütertriebwagen kann in einer Geschwindigkeit von 80—100 km fahren. Die Fahrgeschwindigkeit des Kraftwagens ist erheblich geringer. Der Triebwagen ist von Witterung und Straßenverkehr unabhängig; der Kraftwagen dagegen nicht. Es erübrigt sich wohl, weitere Ausführungen zu machen, ob der Kraftwagen oder der Gütertriebwagen besser geeignet ist, den Verkehr zwischen den Hauptknotenpunkten und den Zwischenstationen zu bedienen. In der Praxis hat sich ein solches Gütertriebwagensystem schon seit längerer Zeit mit bestem Erfolge bewährt. Allerdings mußten wegen Fehlens von Triebwagen vorläufig „Ersatzgütertriebwagen" in Dienst gestellt werden. Es wurden verwandt: als Ersatz für den Motor des Triebwagens Lokomotiven, als Ersatz für den Laderaum des Triebwagens ein vierachsiger Packwagen oder ein besonders konstruiertes Aggregat, bestehend aus einem Packwagen und einem großräumigen Güterwagen, und als Ersatz für den Anhänger ein großräumiger bedeckter Wagen. Die Ersatzgütertriebwagen bedienen Strecken bis zu 90 km; sie fahren auf den Hauptstrecken mit einer Geschwindigkeit von 75 km in der Stunde. Sie müssen diese Geschwindigkeit erreichen, weil sowohl die Zeit, die zur Abfuhr der aufgegebenen Güter, wie die Zeit, die zur Zuführung der Empfangsgüter zur Verfügung steht, außerordentlich beschränkt ist. Wenn der angestrebte Zweck einer schnellen Beförderung auch der Stückgüter von und nach den zwischen den Hauptknotenpunkten gelegenen Stationen erreicht werden soll, so müssen die Versandgüter noch in der dem Aufgabetag folgenden Nacht den Anschluß an die Ferngüterzüge oder an die Anschlußtriebwagen auf den Knotenpunkten erreichen. Die Empfangsgüter müssen noch am Vormittag des Tages, an dem der Ferngüterzug auf dem Knotenpunkt eingetroffen ist, auf sämtlichen Empfangsstationen der Zwischenstrecken zur Ausgabe bereitstehen.

Die Versand-Sammelfahrten können im allgemeinen erst nach der Stunde 18 beginnen, weil die meisten Stückgüter erst in den Spätnachmittagsstunden aufgeliefert werden. Auf den Hauptknotenpunkten müssen sie spätestens Stunde 21 eintreffen, um noch die Anschlußzüge oder die Anschlußtriebwagen zu erreichen. Bei Durchführung des Systems stehen im Nahverkehr alle Güter am Tage nach der Auflieferung in den Vormittagsstunden abnahmebereit.

Mit dem Triebwagensystem wurde nicht nur eine beschleunigte Beförderung erreicht, es wurde auch der hohe Wagenverbrauch herabgemindert sowie bedeutende Ersparnisse an Lokomotivstunden und an Personalaufwand erzielt. Auch wurde das sehr zeitraubende und umständliche Rangieren mit den Streckenzügen an den Güterschuppen der Unterwegsstationen entbehrlich gemacht; es wurde durch kleine Bewegungen der kurzen Triebwagenzüge ersetzt. Schon bald stellte sich bei den Versuchen mit diesen Triebwagenfahrten heraus, daß, wenn die Beförderung der Stückgutgüter zwischen den Hauptknotenpunkten und den zwischengelegenen Stationen so beschleunigt vor sich gehen

sollte, wie es unbedingt geboten ist, die Verwendung von Behältern bzw. von einfachen Fahrgestellen unerläßlich sei.

Die Aufenthaltszeiten für das Ein- und Ausladen auf den Unterwegsstationen konnten bei den Gütertriebwagen von vornherein viel kürzer bemessen werden als bei den Stückgüterzügen; bei diesen muß aus mehreren, oft aus sehr vielen Kurswagen aus- und eingeladen werden. Entweder müssen die Ladepersonale große Wege zurücklegen, um an die Wagen heranzukommen, oder der lange Zug muß mehrfach bewegt werden. Beides erfordert viel Zeit. Dies fällt weg bei dem Triebwagenzug, der nur aus zwei bis drei Wagen besteht. Bei ihm kommen nur kurze Wege in Betracht, und ein Vor- und Zurücksetzen erfordert nur den Bruchteil einer Minute. Gleichwohl waren auch bei den Triebwagen für die Ein- oder Ausladung von etwa einer Tonne Stückgut im Durchschnitt etwa 8 Minuten erforderlich. Hier können Behälter oder richtiger einfache Fahrgestelle ganz außerordentliche Dienste leisten und die Beförderung bedeutend verbessern und beschleunigen. Die Behälter erleichtern nicht nur das Einladen der Güter auf den Versandstationen, sondern auch das Ausladen auf der Hauptknotenstation. Die Fahrgestelle werden vor Eintreffen des Triebwagens beladen und innerhalb ganz kurzer Zeit in den Triebwagen oder den Anhänger hereingeschoben. Versuche haben ein glänzendes Ergebnis gehabt. So konnten vielfach, obwohl nur wenige Fahrgestelle zur Verfügung standen, 8—10 t in 10—12 Minuten glatt verladen werden, eine Arbeit, für die ohne Behälter etwa 40—50 Minuten erforderlich gewesen wären. Auf der Knotenstation kann in vielen Fällen das Fahrgestell einfach in den weitergehenden Wagen (des Ferngüterzuges oder des Anschlußtriebwagens) gerollt werden, sei es mit der Hand oder mit Hilfe von Elektrokarren. Stehen zweckmäßige Behälter in genügender Zahl zur Verfügung, so kann bei den Versandstationen das Versandgut richtungsweise oder nach Bedarf so getrennt und geordnet auf die Behälter verladen werden, daß auf der Knotenstation eine neue Sortierung entfällt, und ein Überführen in den Abgangswagen in wenigen Minuten durchführbar ist. In Sonderfällen können die Behälter mit ihren Gütern sogar weiter zur nächsten Umlade- oder zur Empfangsstelle geleitet werden. Im allgemeinen aber sind die Behälter auf der Knotenstation nach ihrer Entladung auf den Platz zu fahren, wo die Güter für ihre Heimatstation gestapelt werden, dort zu beladen und für die Überführung der Empfangsgüter im Gütertriebwagen zur Heimatstation des Fahrgestells zu verwenden.

Nach dem Ergebnisse der bisherigen Versuche sind an die Fahrgestelle folgende Forderungen zu stellen:

1. Mäßiger Preis. Soll ein Erfolg erzielt werden, so müssen allen Stellen, bei denen täglich eine größere Menge Gut (die Menge ist im Einzelfall zu ermitteln) aufkommt, Fahrgestelle zur Verfügung gestellt werden; Stellen mit stärkerem Versand sind mehrere Gestelle zuzuweisen, damit sie nach Versandrichtungen trennen können.
2. Die Behälter müssen nicht nur für die Beförderung von Spezialgütern, sie müssen für Stückgüter allgemein verwendbar sein, da Art, Gewicht, Größe und Umfang der zum Versand kommenden Güter dauernd schwankt.
3. Die Behälter müssen auch beladen von 1—2 Mann leicht fortbewegt werden können. Sie müssen, damit sie in den Eisenbahnwagen leicht untergebracht werden können, quer zur Längsrichtung zu bewegen sein. Vorgesehen sind daher 4 Lenkrollen mit besonderen Einrichtungen zur Verhinderung des Verschiebens in den Eisenbahnwagen.
4. Die Gestelle müssen so eingerichtet sein, daß sie auf den Hauptknotenpunkten als Anhänger zu Elektrokarren befördert werden können.
5. Die Tragfähigkeit der Behälter soll etwa 2 t betragen. Ihre Größe etwa 2 m × 1 m. Sie sollen mit abnehmbaren Rungen oder Seitengittern versehen werden, bei der Rückbeförderung in unbeladenem Zustand sollen sie möglichst wenig Raum einnehmen.

Ich habe das System des Gütertriebwagens ausführlich behandelt, weil ich mir von ihm vielleicht eine Umwälzung der ganzen Stückgutbeförderung auf nahe Entfernungen verspreche. Hand in Hand mit dem System muß aber nach den bisherigen Erfahrungen gehen eine ausgedehnte Verwendung von Behältern in dem angedeuteten Sinne. Ich möchte jedem, der sich über die Verwendungsmöglichkeit von Gütertriebwagen und Behältern unterrichten will, dringend empfehlen, sich über die bisher angestellten Versuche und die erzielten Erfolge in der Praxis zu unterrichten.

Über die Verwendung von Behältern im Nahverkehr hinaus sollen zur Verbesserung der Beförderung im Verkehr größerer Versandstellen zu Umladestellen und von Umladestelle zu Umladestelle bei weiten Entfernungen demnächst Versuche größeren Umfangs angestellt werden. Über den Erfolg werden in einiger Zeit nähere Angaben gebracht werden können.

Auch hier dürfte es möglich sein, auf besonderen Behältern (fahrbaren Plattformen) gleichgerichtete Güter schon bei der Annahme zu trennen, sie von der Annahme aus in die Orts- oder Umladewagen zu fahren und in diesen zur Versandsammelstelle, zur Empfangsverteilungsstelle oder sogar unmittelbar zum Empfangsbahnhof zu befördern. Als Beispiel sei angeführt:

Bei der Güterabfertigung A kommen für die Umladestelle B täglich etwa 12 t auf. Von diesen sind durchschnittlich bestimmt für Bonn 1100—1700 kg, für Düren 1100—1200 kg, für Mainz 7—800 kg, für Ludwigshafen 600—1200 kg, für Euskirchen 500—900 kg, für Darmstadt 200—900 kg, für Koblenz 400—1100 kg usw.

Stehen der Güterabfertigung A Fahrgestelle in der erforderlichen Zahl zur Verfügung, so kann sie die vorgenannten Güter getrennt auf die Fahrgestelle verladen, die Gestelle werden auf der Umladestelle B mit vorhandenen Elektrokarren in die Ortswagen nach Bonn, Düren, Mainz, Ludwigshafen, Euskirchen, Darmstadt, Koblenz usw. umgefahren und laufen in diesen bis zur Zielstation weiter. Die Zielstation sendet die Gestelle leer zurück oder benutzt sie zur Beförderung von Gütern zur Umladestelle B, von wo sie wieder nach A zurückgelangen. Das Verladen der Versandgüter, das Umladen auf den Umladestellen und das Entladen auf den Empfangsstellen dürfte sich durch eine derartige Maßnahme erheblich erleichtern und beschleunigen lassen.

Als weiteres Anwendungsgebiet für einen Behälterverkehr dürfte in Betracht kommen die Beförderung der Feuergüter oder aller Güter, die bestimmungsgemäß in Feuergutwagen zu befördern sind. Die Beförderung dieser Güter liegt sehr im argen; sie werden in Feuergutkurswagen befördert, die zum Teil nur nach Bedarf, zum Teil nur an bestimmten Tagen verkehren. Die Wagen

sind im allgemeinen schlecht ausgelastet. Es laufen Feuergutwagen mit wenigen Kannen, Kisten, Flaschen oder Fässern; in vielen Fällen werden sicher die Selbstkosten bei dieser Beförderung nicht gedeckt. Vielfach sind große Firmen dazu übergegangen, weil die Beförderung bei der Reichsbahn zu lange dauerte, Güter, die nach Anlage 2 zum Gütertarif Teil I A offen zu befördern sind, dem Lastkraftwagen zu übergeben. Die Lastkraftwagen übernehmen aber eine solche Beförderung nur dann, wenn ihnen auch andere Güter mitgegeben werden. Infolge dieses Umstandes verliert die Eisenbahn in solchen Fällen nicht nur Feuerzeuggüter, sondern auch Güter, auf deren Beförderung sie Wert legt, in nicht unerheblichen Mengen.

Es dürfte daher eine besonders wichtige Aufgabe sein, zu prüfen, ob für die Beförderung von Feuerzeuggütern nicht besondere Behälter verwendet werden können, die es gestatten, die Feuerzeuggüter in Güterkurswagen oder in Gütertriebwagen mitzunehmen.

Die zu überwindenden Schwierigkeiten sollen nicht verkannt werden. Dennoch möchte versuchte werden, einen Weg zu finden, und ich bin überzeugt, daß, wenn erst der richtige Behälter gefunden ist, eine Änderung entgegenstehender Bestimmungen wegen der gemeinsamen Beförderung dieser Güter in den Behältern mit anderen Gütern sich ermöglichen lassen wird.

Ebenfalls außerordentlich schlecht ausgelastet sind die im großen Umfange verkehrenden Milchkurswagen. Die Milch muß schnell befördert werden. Da es vielfach nicht möglich ist, die Milchkannen während der Unterwegsaufenthalte der Züge ein- oder auszuladen, müssen Milchkurswagen eingelegt werden, auch dann, wenn die Ladefläche des Wagens bei weitem nicht ausgenutzt ist; es verkehren Milchkurswagen, die in der Last- und Leerrichtung nicht mehr als 30 Kannen befördern. Die Verladung wie die Entladung wird derzeit Stück für Stück vorgenommen und erfordert ebenso wie eine etwaige Umladung einen erheblichen Zeitaufwand. Da die Milch zu einem sehr ermäßigten Satz befördert wird, werden die Selbstkosten auch bei dieser Beförderungsart in großem Umfang nicht gedeckt. Schon vor dem Kriege wurde versucht, für die Beförderung der Milch in Kannen besondere Behälter zu konstruieren. Die Versuche haben damals zu keinem Ergebnis geführt. Es wäre dringend zu wünschen, daß die Versuche wieder aufgenommen werden und recht bald zu einem Ergebnis führen.

Der Hauptanwendungsfall für die Verwendung von Behältern scheint mir aber in ihrer Eignung für die Verbesserung der Beförderung der Stückgüter auf kurze Entfernungen zu liegen, und ich bin überzeugt, daß der Behälter oder das Fahrgestell in kurzer Zeit hier seinen Einzug hält und sich weiter ausbreiten wird.

Ein Vorschlag zur Beschleunigung der Abfertigung von Zügen mit Durchgangswagen auf den Bahnhöfen.

Von Dr. Ing. **Derikartz**, Koblenz.

Wenn der Verkehrsfachmann vor die Aufgabe gestellt ist, durch verhältnismäßig enge Verkehrswege große Verkehrsmengen hindurchzubringen, so legt er den größten Wert darauf zu erreichen, daß sich der Verkehr in möglichst geregelter Form abspielt. Ich brauche nur auf die Begriffe Richtungsverkehr, Einbahnstraße usw. hinzuweisen, um diese Bestrebungen zu kennzeichnen. Die Erfahrung zeigt, daß auch in engen Straßen oder sonstigen Anlagen, die der Durchführung des Verkehrs dienen, große Verkehrsmengen bewältigt werden können, wenn sich der Verkehr in ruhigem aber stetigem Fluß bewegt und wenn vor allen Dingen Kreuzungen, Gegenströmungen usw. vermieden werden, die diesen Verkehrsfluß zu stören geeignet sind. Diese Grundregeln gelten für alle Verkehrsvorgänge, bei denen die angezogenen Bedingungen vorliegen. Dem im praktischen Eisenbahnbetrieb Stehenden tritt nun fast tagtäglich die Erscheinung entgegen, daß Eisenbahnzüge aus Durchgangswagen, also unsere D-Züge, dadurch die vorgesehene Aufenthaltszeit auf den Bahnhöfen überschreiten, daß bei starkem Verkehrsandrang das Ein- und Aussteigen der Reisenden mehr Zeit in Anspruch nimmt, als dafür vorgesehen und auch erwünscht ist. Die Begründung „starker Andrang von Reisenden" kehrt in den Fahrberichten immer wieder. Bei Abteilwagen wirken sich die Dinge naturgemäß nicht so stark aus, weil hier für jedes Abteil, also für sechs bis acht Personen, ein besonderer Aus- und Eingang zur Verfügung steht, während das bei Durchgangswagen nur für ein Vielfaches dieser Zahl der Fall ist. Wer die Dinge in stark besetzten D-Zügen aufmerksam beobachtet, findet nun ohne weiteres, daß sich die Bewegung der aus- und einsteigenden Reisenden vom Zuge zum Bahnsteig und umgekehrt in den allermeisten Fällen nicht in den Formen abspielt, die eingangs als für die schnelle und reibungslose Durchführung großer Verkehrsmengen in engen Bahnen als erwünscht bezeichnet worden sind. Maßgebend ist natürlich das Verhältnis der Verkehrsmenge zu dem zur Verfügung stehenden Raum und vor allem die Zeit, in der sich der Verkehrsvorgang abspielen muß. Das letztere ist hier das ausschlaggebende. Wenn der Zug hält, z. T. auch schon vorher, drängen sich die Reisenden und die Gepäckträger auf dem Bahnsteige regellos durcheinander. Vor den Wagentüren stauen sich die, die einsteigen wollen, und sperren den Aussteigenden den Weg. Im Innern des Wagens drängen sich die Aussteigenden vielfach in entgegengesetzter Richtung gegeneinander. Handgepäckstücke erschweren die Lage. Oft kommt es vor, daß bereits Eingestiegene wieder aussteigen, weil sie einsehen, daß die Aussteigenden zuerst herausgelassen werden müssen. In anderen Fällen kommt es zu unliebsamem Gedränge in dem schmalen Seitengang des Durchgangswagens. Kurz in vielen Fällen ein großes Durcheinander, bei dem viel kostbare Zeit verlorengeht.

Wenn man sich überlegt, wie diesen Zuständen abgeholfen werden könnte, so findet man bald, daß etwa durch Beeinflussung und Rat an Ort und Stelle durch das Zugpersonal oder durch Bedienstete, die auf dem Bahnsteig anwesend sind, nicht viel zu erreichen sein wird. Einmal sind kaum genügend Kräfte vorhanden, zum anderen erscheint es zweifelhaft, ob die Reisenden sich bei ihrer jetzigen Einstellung und Erziehung Verkehrsfragen gegenüber solchen Ratschlägen geneigt zeigen werden. Es bleibt hier wohl nur übrig, auf die Reisenden ganz allge-

mein in geeigneter Form belehrend einzuwirken, also etwa durch die Presse, durch Plakate usw. und ferner zu versuchen, durch Hinweise in den Wagen und auf den Bahnsteigen immer wieder darauf aufmerksam zu machen, daß zur geregelten Abwicklung der Verkehrsvorgänge in erster Linie Ordnung erforderlich ist und daß nur durch allgemeines Zusammenarbeiten eine Verbesserung im Ganzen möglich ist. Daß auf diesem Wege Erfolge zu erzielen sind, zeigt die Entwicklung der Verkehrsreglung in den Städten usw. Wenn man die Dinge näher betrachtet, so steht doch wohl kaum etwas im Wege, auch in den Seitengängen der Durchgangswagen die gleiche Bewegungsrichtung für das Aus- und Einsteigen festzulegen, also praktisch zu versuchen, auf die Reisenden so einzuwirken, daß sie nur an einem Ende des Durchgangswagens aussteigen während die Einsteigenden die Tür am anderen Ende des Wagens benutzen. Wenn diese Regelung befolgt wird, so wird sich zweifellos das Aus- und Einsteigen schneller, reibungsloser und auch ohne die heutzutage nicht seltenen unliebsamen Auseinandersetzungen unter den Reisenden vollziehen. Daß solche Verkehrsregelung auch beim Aus- und Einsteigen möglich ist, zeigen großstädtische Straßenbahnen, die getrennte Ein- und Ausstiege mit Erfolg eingeführt haben. Wenn man die Dinge auf den Durchgangswagen übertragen will, so ist nur nötig, eine Tür des D-Wagens als „Eingang“ und die andere als „Ausgang“ zu bezeichnen. An den Außen- und Innenseiten der Türen wären derartige Bezeichnungen, im Inneren des Seitenganges Richtungspfeile und entsprechende Anschriften anzubringen, die zweckmäßig als Leuchtschilder auszubilden wären, um auch in der Dunkelheit nach Einschaltung der Beleuchtung einwandfrei zu wirken. Bei Zügen, die in derselben Zusammensetzung hin und her laufen, wird es sogar möglich sein, die Wagen so einzustellen, daß die Eingangs- und Ausgangstüren ein für allemal an demselben Ende des Wagens bleiben. In solchen Fällen könnte auch auf dem Bahnsteig — etwa im Zusammenhang mit den Anzeigern über die Stellung der Wagenklassen im Zuge — durch entsprechende Anschriften darauf hingewiesen werden, daß die Eingangstüren sich etwa am hinteren, die Ausgangstüren am vorderen Ende der einzelnen Wagen befinden oder umgekehrt. Naturgemäß müßte die Bezeichnung der Türen auf beiden Seiten des Zuges die gleiche sein, weil die Lage der Bahnsteige wechselt. Das Gepäckträger- und sonstige Personal wäre dahin zu beeinflussen, daß es sich dieser Verkehrsreglung anpaßt: sein Beispiel wird bestimmt dazu beitragen, auch die Reisenden, die wie bereits erwähnt, in geeigneter Form auf diese Neuerungen hinzuweisen wären, mit der Zeit in dem gewünschten Sinne zu erziehen. Wenn sich auch nicht alles so abspielen wird, wie es hier dargelegt worden ist, und wenn auch sicher längere Zeit vergehen wird, ehe sich die Öffentlichkeit an eine solche, in erster Linie ja zu ihrem Vorteil getroffene Regelung anpassen wird, so erscheint es doch der Mühe wert, einmal einen derartigen Versuch für Großverkehrsmittel zu machen. Die vorgeschlagene Regelung des Verkehrsflusses beim Aus- und Einsteigen wird sich ja auch auf den Bahnsteigen selbst noch günstig auswirken, weil die Reisenden sich hier nach dem Einlaufen des Zuges zu bestimmten Stellen, nämlich den Einsteigetüren der Wagen hinbegeben werden. Damit werden von selbst für die Aussteigenden auf den Bahnsteigen freie Räume entstehen, die das Verlassen des Zuges und des Bahnsteiges erleichtern. Das wilde Durcheinander, das auf verkehrsreichen Bahnsteigen häufig zu beobachten ist, wird sich in mehr oder weniger geregelte Verkehrsströme ordnen, und der ganze Vorgang wird sich ruhiger und dabei doch im ganzen schneller abspielen, als dies bisher der Fall ist.

Ganz besonders erwünscht erscheint eine solche Verkehrsregelung auch für Stadt- und Vorortbahnen, die mit besonders hohen Verkehrsspitzen zu rechnen haben und bei denen das Aus- und Einsteigen in den Hauptverkehrsstunden oft die Aufenthalte unerwünscht verlängert. Wenn man bedenkt, daß ferner die Verkürzung der Aufenthaltszeiten auf den Haltestellen — nachdem elektrischer Betrieb eingeführt ist und damit in bezug auf Geschwindigkeit und Anfahrbeschleunigung das höchste nach dem jetzigen Stand der Technik Erreichbare auch in bezug auf die Streckenausnützung erzielt ist — das einzige ist, was noch übrig bleibt, um die Verkehrsabwicklung weiter zu beschleunigen, so gewinnen die Vorschläge hier noch eine besondere Bedeutung. Die neuen elektrischen Wagen der Berliner Stadtbahn, die zwar keine Seitengänge haben, aber doch Durchgangswagen sind, wären wohl ein geeignetes Versuchsfeld. Es wäre aber auch erwünscht, wenn derartige Versuche den Aus- und Einsteigevorgang in geregelte Bahnen zu bringen auch einmal bei einigen großen Durchgangs-D-Zügen oder auch bei anderen, die besonders starken Wechsel der Reisenden auf den Unterwegsstationen aufweisen, gemacht würden.

Bücherschau.

— **Methoden der praktischen Analysis.** Von Dr. Fr. A. Willers, o. Professor an der Bergakademie Freiberg (Sachsen). Mit 132 Abbildungen (Göschens Lehrbücherei, 1. Gruppe: Reine und angewandte Mathematik, Band 12). Berlin 1928. Walter de Gruyter und Co. 344 Seiten. Preis geh. 20 RM, in Leinen geb. 21,50 RM.

Die Aufgabe der praktischen Analysis ist die Durchführung der mathematischen Probleme bis zur ziffernmäßigen Angabe des Ergebnisses; ein wichtiger Punkt bei jeder Zahlenrechnung, der in vielen Fällen gerade der schwierige Teil der Sache ist, bleibt die Abschätzung der Genauigkeit des berechneten Ergebnisses. Alle physikalischen und technischen Aufgaben führen bei ihrer Lösung letzten Endes zu dem Punkte, wo für die praktische Anwendung das Ergebnis zahlenmäßig ermittelt werden muß. Das erfordert in vielen Fällen einen erheblichen Zeitaufwand, der durch planmäßiges Verfahren aber wesentlich verkürzt werden kann. Solche Methoden will das vorliegende Buch erschöpfend darstellen. In sechs Abschnitten behandelt es das Zahlenrechnen und seine Hilfsmittel (Rechenschieber, Rechenmaschinen und Rechenblätter), Interpolation, angenäherte Integration und Differentiation, praktische Gleichungslehre, Analyse empirischer Funktion und angenäherte Integration gewöhnlicher Differentialgleichungen. Die Darstellung ist, um dem Anfänger das Eindringen zu erleichtern, etwas ausführlich gehalten und der Stoff durch zahlreiche Beispiele erläutert. Trotz des trockenen Stoffes ist das gut ausgestattete Werk flüssig geschrieben und kann sowohl dem Studierenden, wie dem praktischen Rechner nur empfohlen werden. Sch.

Lochkartenverfahren für die Anweisung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Von Hofrat Ing. **Gustav Hochmann**, Wien.

In Nr. 16 dieser Zeitung wurde ein Vorschlag des Reichsbahninspektors Wegmann auf Anwendung des Lochkartenverfahrens für die Zahlung der Besoldungen und Versorgungsgebührnisse veröffentlicht, dem in Nr. 34 ein Gegenvorschlag des Reichsbahninspektors Fritze folgte.

Im nachstehenden will ich in kurzen Zügen das Lochkartenverfahren schildern, welches bei den Österr. Bundesbahnen seit mehr als einem Jahr für die Anweisung der Ruhegenüsse im Wege der österreichischen Postsparkasse angewiesen. Für jeden Empfänger wird ein Liquidierungsblatt (Abb. 1) aufgestellt, auf welchem die Bezüge und Abzüge monatlich entwickelt werden. Die einzelnen Posten wurden bisher handschriftlich in Zahlungslisten (Abb. 2) übertragen, welche je ungefähr 300 Parteien umfaßten und die Grundlage für die Zahlung bildeten.

Beim Lochkartenverfahren, welches jetzt für 35 500 Parteien angewendet wird, entfällt die handschriftliche Aufertigung der Zahlungslisten. Für jeden Empfänger wird eine Stammkarte (weiß) (Abb. 3) gelocht, welche, dem unteren Teil des Aufdruckes entsprechend, die Geschäftszahl (Ordnungs-Nr.), die Summe der Bezüge, den

Liquidierungsblatt.

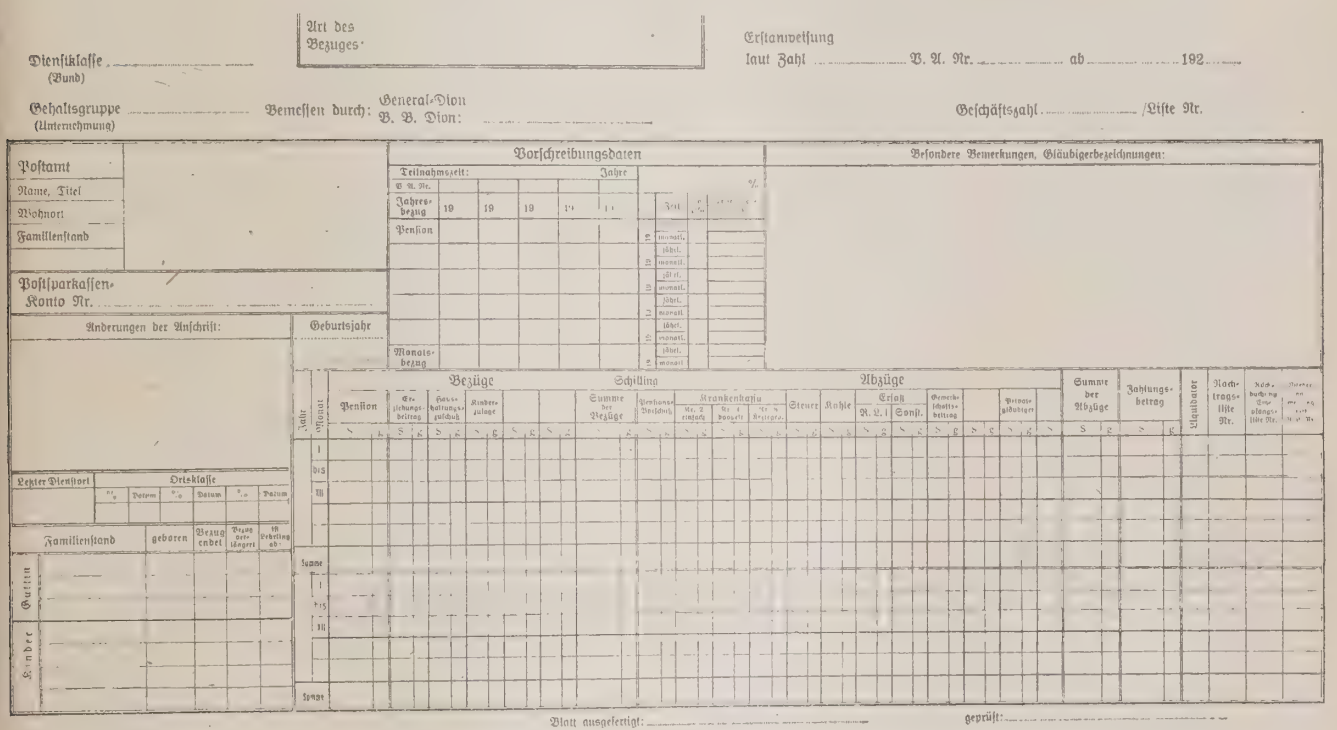


Abb. 1.

Ruhe- und Versorgungsgenüsse (Pensionen) angewendet wird und den Beweis liefert, daß manche der geäußerten Bedenken und Schwierigkeiten bei der praktischen Durchführung überwunden werden können.

Zahlungs-Liste.

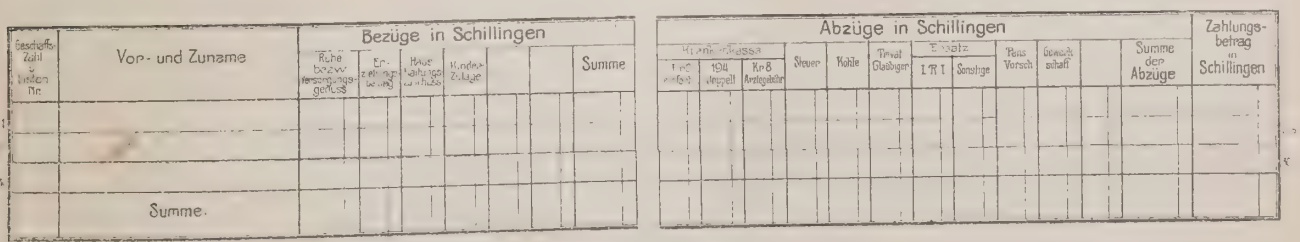


Abb. 2.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen werden die Pensionen aller derzeit 60 900 Parteien zentral durch die Abteilung für Liquidierung der Ruhe- und Versorgungs-

Zahlungsbetrag und die einzelnen Abzüge enthält, wobei bei den „Ersätzen“ durch die Spalte 25 „Art“ die Möglichkeit gegeben ist, die verschiedenen Ersätze (Über-

zahlungen, Kohle usw.) zu trennen. Bei den aus gerichtlichen Verboten und Zessionen hervorgehenden Ersätzen, für welche im allgemeinen 4 Stellen nicht ausreichen, wird eine besondere Karte (chamois) gelocht und gesondert tabelliert und diese „Gläubiger"-Liste mit der Zahlungsliste vereinigt. Spalte 33 dient zur Feststellung der Parteienanzahl.

Auf einer zweiten „Statistik"-Karte (grün) werden die Bezüge entsprechend dem oberen Aufdruck aufgerollt, um den je nach der Gesetzgebung schwankenden Beitrag der österreichischen Finanzverwaltung an Pensionen und Kinderzulagen der sogenannten „Alt-Pensionisten" festzustellen.

Auf Grund der Lochkarten werden mit der Tabelliermaschine monatlich die Zahlungs- und die Statistik-Listen hergestellt, wobei wir der Einfachheit und der Ersparnis halber unbedrucktes Rollenpapier verwenden (Abb. 4 und 5). Die Lochkarten stehen sodann, da eine Umsortie-

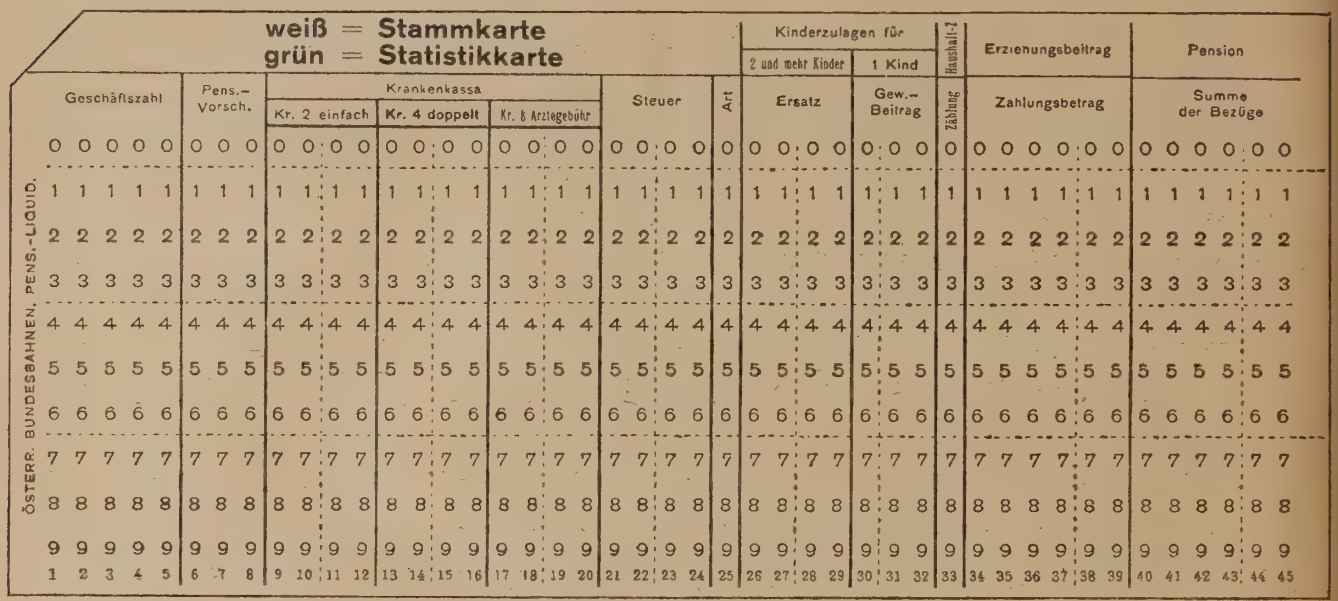


Abb. 3.

Zahlungsliste

Geschäftszahl	Pensionsvorschuß	Kr. 2 einfach	Kr. 4 doppelt	Kr. 8 Ärztegebühr	Steuer	Art	Ersatz	Gewerkschaftsbeitrag	Zähl.	Zahlungsbetrag	Summe der Bezüge
15 770		2,88			1,84			1,50	1	200,59	206,81
15 771		4,26		1,42	2,70			1,50	1	294,03	303,91
15 772		2,70			1,81	1	10,00		1	178,69	193,20
15 773		4,33		2,00	2,74	2	5,16		1	294,69	308,92
15 775		2,84		3,95	1,81				1	194,89	203,49
15 776		4,27			3,01				1	297,73	305,01
15 777		2,98		5,04	2,00				1	202,50	212,52
15 778	25	4,12			2,76			1,50	1	261,78	265,16
		28,38		12,41	18,67		15,16	4,50	8	1924,90	1929,02

Abb. 4.

Statistik zur Zahlungsliste

Geschäftszahl	Kinder		Haushaltungszuschuß	Pension
	Anzahl	Zulage		
15 770	1	05	5,00	196,81
15 771	1	05	5,00	293.91
15 772			5,00	188,20
15 773	1	05	5,00	298,92
15 775	1	05	5,00	193,49
15 776				305,01
15 777			5,00	207,52
15 778			5,00	290,16
	4	20	35,00	1964,02

Abb. 5.

rung vermieden wird, so wie sie aus der Tabelliermaschine kommen, für die Anfertigung der Listen des folgenden Monats bereit. Nur in jenen Fällen, in welchen die Bezüge oder Abzüge eine Änderung erfahren, wird eine neue Lochkarte angefertigt. Das Heraussuchen der zu ersetzenden Karten nimmt nicht viel Zeit in Anspruch und wickelte sich bisher anstandslos ab.

Wir beabsichtigen daher, das Lochkarten-Verfahren auf die Anfertigung der Zahlungslisten aller Pensionisten auszudehnen und behalten uns vor, die vorläufig unbenutzten Spalten 6—25 der „Statistik"-Karte für weitere statistische Angaben wie Lebensalter, Gehaltsgruppe, Ortsklasse usw. auszunutzen.

Schienenbahnen und Kraftwagen im Rahmen des Gesamtverkehrs.

Unter dieser Überschrift behandelt der Direktor des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V. in Berlin, — Oberbaurat a. D. K. A. Müller, — ein Problem aktuellster Art in den Heften Nr. 45, 46 und 47 der Verbandszeitschrift — „Verkehrstechnik". Der genannte Verband hielt Ende September — noch unter seiner alten Bezeichnung „Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen" — seine XXV. Hauptversammlung in Duisburg und Essen unter starker Beteiligung der Behörden ab. Hier wurde Name und Zweck des Vereins einstimmig von den sehr zahlreich erschienenen Mitgliedsverwaltungen geändert. Der Verband wird die Interessen seiner Mitglieder in Zukunft auch auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens vertreten, nachdem schon bisher eine recht stattliche Zahl von Kraftverkehrsgesellschaften, — unter ihnen die größte, die Allgemeine Berliner Omnibus Aktiengesellschaft, — dem früheren Verein als Mitglieder angehört, oder doch ihm nahe gestanden hatten.

In dem genannten Aufsatz wird der Verband sozusagen in seinem neuen Gewande vorgestellt und es wird in großen Zügen dessen zukünftiges Arbeitsprogramm entwickelt.

Zunächst werden Wesensart und Bedeutung der Schienenbahnen nach ihrem heutigen Stande geschildert und dabei interessante Zahlen gebracht, die ein anschauliches Bild von der Größe und der Bedeutung der im Verbande zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen geben. Gegenüber einer Betriebslänge von 53 545 km der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verfügen die Verbandsverwaltungen über eine solche von 20 864 km. Während die Deutsche Reichsbahngesellschaft im letzten Geschäftsjahr 1909,2 Millionen Personen beförderte, stellte sich diese Zahl bei den Verbandsverwaltungen auf 4 452,0 Millionen (!) Personen, woraus allein schon deren große Bedeutung für die öffentliche Verkehrsbedienung erhellt.

Sehr eingehend werden dann die gesetzlichen Bindungen der Schienenbahnen, ihre Stellung zu Reich, Staat und Kommunen geschildert, und die ausgedehnten Verpflichtungen aufgezählt, die dieser Gewerbezweig gegenüber der Allgemeinheit hat. Eindrucksvoll und mahnend sind die Ausführungen über die materiellen Belastungen der Schienenbahnen durch Reparationsleistungen und steuerliche Abgaben, die beispiellos schwer auf diesen Wirtschaftszweig lasten und an seiner Lebenskraft zehren, die er gerade heute im Wettbewerb mit seinem machtvoll vorwärtsstrebenden jüngeren Bruder, — dem Kraftwagen, — besonders nötig hat.

Vergleichsweise werden dann die Verhältnisse geschildert, unter denen heute der Kraftwagen arbeitet, und es wird der Nachweis geführt, daß letzterer eine bevorzugte Stellung einnimmt, die im volkswirtschaftlichen Interesse auf die Dauer nicht erträglich ist. Ein Vergleich beider Verkehrsmittel in ihrem Dienst am Volke ist gegenwärtig wegen der Verschiedenheit der Grundbelastungen nur sehr schwer möglich, und kann überhaupt nur durchgeführt werden, wenn beide bezüglich der gesetzlichen und materiellen Vorbelastungen auf einen gleichen Nenner gebracht werden. Hierzu werden die Fingerzeige in längeren Ausführungen gegeben, die auch die anteilige Beteiligung beider Verkehrsmittel an der öffentlichen Verkehrsbedienung zum Gegenstand haben.

Nach einer Untersuchung über gesunden und ungesunden Wettbewerb zwischen Schienenbahnen und Kraftwagen werden die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit erörtert und die grundlegenden Voraussetzungen hierfür entwickelt. Bei diesen Untersuchungen werden wichtige Fragen, die die Öffentlichkeit in letzter Zeit vielfach beschäftigen, gestreift, z. B. die Haftpflicht, das Vorfahrtrecht der Straßenbahnen, die Sicherheitsverhältnisse an den Bahnübergängen und die Kraftfahrzeugsteuer.

Der Verbandsdirektor fordert Schutz der Rechte der Schienenbahnen, auf die sie als Massenbeförderungmittel der werktätigen Bevölkerung in deren Interesse nicht verzichten können, und auf die sie nach ihrer Eigenart als schienengebundenes Fahrzeug Anspruch haben. Rechtliche und materielle Vorrechte, die der Kraftwagen heute gegenüber den Schienenbahnen besitzt, werden dem ersteren grundsätzlich nicht bestritten und mißgönnt, es wird aber verlangt, daß die Schienenbahnen dem Kraftwagen gleichgestellt, also entlastet werden. Solange dies nicht geschieht, müssen die Schienenbahnen, in denen ein gewaltiges Kapital des deutschen Volksvermögens gebunden ist, gegen ungesunden Wettbewerb unbedingt vom Staate geschützt werden.

Zum Schlusse wird der Nachweis geführt, daß die Schienenbahnen das Rückgrat des Verkehrs sind, und Träger der Verkehrsentwicklung bleiben müssen, daß aber eine Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen nicht nur erwünscht, sondern im Interesse der Verkehrsbedienung und Volkswirtschaft notwendig ist. Die Richtlinien für eine solche Zusammenarbeit werden aufgestellt, und die Formen, unter denen in Zukunft der öffentliche Verkehr sich entwickeln soll, werden untersucht.

Das Thema, das der Veröffentlichung zugrunde liegt, gehört zu den wichtigsten, die das moderne Leben beschäftigen, und ist nicht auf ein einzelnes Land beschränkt, sondern wird in gleicher Weise in allen Kulturländern der Welt erörtert. Aus dem Aufsatz ist zu entnehmen, daß das Dunkel, das über der Entwicklung des modernen Verkehrs nach dem Kriege lastete, sich zu lichten beginnt, daß unter gewaltigen Geburtswehen ein neues Wesen sich entwickelt hat, das zu einem nützlichen Glied der menschlichen Gesellschaft zu werden verspricht, wenn es richtig gepflegt und erzogen wird. M.

Kann die Reichsbahn wirtschaftliche Anlagen erstellen trotz Mangel an Kapital.

Es ist allgemein bekannt und bei den Kämpfen um die Tariferhöhung oft hervorgehoben worden, daß durch die bekannten Lasten der Eisenbahnverwaltung mehr als früher die Mittel fehlen für so manche wichtigen und wirtschaftlichen Anlagen. Es wirft sich da die Frage auf, ob nicht auf anderem Wege für reich verzinsliche Anlagen Kapital beschafft werden kann, um deren Ausführung zu verwirklichen. Der Gedanke ist nicht neu, die sowieso vorzuschenden und zu verausgabenden Betriebskosten nutzbar zu machen. In Betracht kommen dafür die Ausgaben für die elektrische Beleuchtung und das Wasser, namentlich Speisewasser für die Lokomotiven. Verwirklicht wurde die gedachte Art der Beschaffung bereits in der Anlage der Ölgasanstalten. Ein Beispiel für den Gewinn, der zu erzielen wäre, sei nachfolgend angeführt:

Ein Bahnhof hat einen elektrischen Stromverbrauch von 400 000 Kilowatt im Jahr. Das Kilowatt ist an den Lieferer mit 16 Rpf zu zahlen, also im Jahr 64 000 RM. In eigener Anlage wäre das Kilowatt mit 8 Rpf herzustellen, so daß sich eine Minderausgabe von 32 000 RM ergäbe. Um das erforderliche Elektrizitätswerk zu bauen fehlt aber der Verwaltung das Kapital. Trotzdem könnte das Werk erstellt werden, wenn die Verwaltung einem Unternehmer den Bau überträgt unter Verwendung der bis jetzt jährlich verwendeten Betriebskosten von 64 000 RM, die diesem auf eine bestimmt berechnete Zeit ausgezahlt werden. Würde das Stromwerk für 64 000 RM zu erbauen sein unter Zusicherung, daß das Kilowatt zu 8 Rpf zu erzeugen ist, so hätte der Unternehmer nur auf etwa zwei Jahre den Strom gegen die frühere Vergütung von 16 Rpf zu liefern. Dann aber ginge das Elektrizitätswerk in den Besitz der Verwaltung selbst über und diese hätte von da ab einen jährlichen Gewinn von 32 000 RM gegenüber der Ausgabe von 64 000 RM früher.

Von demselben Bahnhof werden auch im Jahr 400 000 cbm Wasser verbraucht, das, da je 12 Rpf für 1 cbm zu bezahlen sind, eine jährliche Summe von 48 000 RM erfordert. Hierfür läßt sich eine gleiche Rechnung aufmachen. Noch

größer wird der schließliche Vorteil, wenn man beide Werke vereinigen und den Strom für das zu erbauende Pumpwerk aus eigener Zentrale entnehmen kann. Die angeführten Verhältnisse werden sich mancherorts vorfinden und auf dem angedeuteten Wege würde sich ein größeres Privatkapital in Bewegung setzen lassen zum Vorteil der Industrie einerseits, der Verwaltung anderseits.

Schmitz, Reichsbahnrat, München-Gladbach.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1927.

Bei 417 000 km Streckenlänge hatten die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Ende 1927 eine Gleislänge von fast 680 000 km. Die Streckenlänge ist im Laufe des Jahres im wesentlichen unverändert geblieben, während die Gleislänge um etwa 1560 km zugenommen hat. Diese Zahlen umfassen sämtliche Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, während die nachstehenden, ebenso wie die genannten einer Veröffentlichung des Western Railways Committee on Public Relations: Railroad Facts No 6, A Yearbook of Railroad Information 1928 Edition, entnommen, im allgemeinen nur die Eisenbahnen I. Klasse betreffen, d. s. diejenigen, die mindestens eine Jahreseinnahme von einer Million Dollar haben. Diese Eisenbahnen vereinigen in sich 90 % der Gesamtlänge und 96 % der Einkünfte; was neben ihnen an Eisenbahnen noch besteht, ist für das Gesamtbild bedeutungslos.

Der Lokomotivpark der amerikanischen Eisenbahnen umfaßte Ende 1927 die Zahl von 61 317; 1924 ist der Bestand schon einmal höher gewesen, nämlich 65 385. Gegen 1911 bedeutet die Menge des Jahre 1927 eine Zunahme um 6 %, mit der aber ein um 72 % vermehrter Güterverkehr bei allerdings nur 4 % Zunahme des Personenverkehrs bewältigt worden ist. Diese gesteigerte Leistung war möglich, weil im genannten Zeitraum die Zugkraft der einzelnen Lokomotive von 12,8 t auf 19,4 t zugenommen hat. Die gesamte Zugkraft der Lokomotiven des Jahres 1927 betrug 1 182 827 t, 60 % mehr als im Jahre 1911. Daß dabei die Zahl der Güterwagen, 2 324 101 gegen 2 117 644, nur um 10 % gestiegen ist, scheint erstaunlich, wird aber sofort verständlich, wenn man bedenkt, daß das Durchschnitts-Ladegewicht eines Güterwagens im Jahre 1911 nur 36,9 t war, heute aber 45,5 t ist. Die Vermehrung der Zahl der Güterwagen und die Erhöhung des Fassungsvermögens des einzelnen Wagens haben zur Folge gehabt, daß das Ladegewicht aller Wagen zusammen von 78.1 Mill. Tonnen auf 105,8 Mill. Tonnen gestiegen ist, eine Vermehrung um 35 %.

Geht schon aus diesen Zahlen hervor, daß die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den letzten zwei Jahrzehnten ihren Betriebsmittelpark erheblich verstärkt haben, was sie natürlich nur durch die Zunahme des Verkehrs gedrängt getan haben, so waren ihre Anstrengungen, den gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs zu genügen, im letzten Jahrzehnt, namentlich in den letzten sechs Jahren noch größer. Von 1922 bis 1927 haben sie 4767 Mill. Dollar zum Ausbau ihrer Anlagen und zu deren besseren Ausstattung mit Betriebsmitteln aufgewendet. Im Jahre 1923 wurde für diese Zwecke die Milliarde überschritten, seitdem ist der Jahresbetrag wieder auf 771,5 Mill. zurückgegangen, immerhin noch ein ganz erheblicher Posten.

In den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten war Ende 1927 ein Kapital von 24 870 Mill. Dollar, 9,9 Milliarden oder 66 % mehr als 1911, angelegt. In diesen Zahlen ist der Aufwand für ihre baulichen Anlagen und für die Betriebsmittel, der Wert ihrer Vorräte und ihre Barbestände inbegriffen, ihr wirkliches Anlagekapital, ausgedrückt in Aktien, Schuldverschreibungen und ähnlichen Werten, betrug Ende 1927 18 234 Mill. Dollar, ein Betrag, von dem 6830 Mill. auf Aktien, 11 404 Mill. auf Schuldverschreibungen entfallen. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß von einer Verwässerung der Eisenbahnwerte nicht die Rede sein kann. Nach der Auffassung des Bundesverkehrsamts könnte man für die 18 234 Mill. Dollar oder für 74 398 Dollar die englische Meile (rund 194 000 M/km) die amerikanischen Eisenbahnen kaufen.

Im Jahre 1927 wurden 51 714 302 Wagen mit frachtpflichtigem Gut beladen; der wöchentliche Durchschnitt betrug also 994 506 Wagen, eine sehr beträchtliche Zahl, aber gegen 1926 mit einem Wochendurchschnitt von 1 021 131 Wagen immerhin ein Rückschritt. Auf die verschiedenen Güterarten verteilte sich der Verkehr wie folgt:

	Wagenladungen	
Getreide und dessen Erzeugnisse . .	2 389 552	5 %
Lebendes Vieh	1 547 652	3 %
Kohle	9 242 176	18 %
Koks	548 691	1 %
Erzeugnisse der Forstwirtschaft . . .	3 420 682	6 %
Erze	1 881 621	4 %
Stückgut	13 328 178	26 %
Verschiedenes	19 355 750	37 %

Das Verhältnis dieser Zahlen gibt zugleich einen Überblick über die Bedeutung der einzelnen Zweige des amerikanischen Wirtschaftslebens und die Art der dort erzeugten Güter. Die Wagen waren mit 1 281 064 954 t Frachtgut beladen, d. s. 42 % mehr als im Jahre 1911; im Jahre 1926 hatte aber der Zuwachs gegen 1911 48 % betragen, und damals war mit 1 336 142 323 t Frachtgut, die auf amerikanischen Eisenbahnen verladen worden waren, ein Gipfel erreicht worden.

Während der Güterverkehr der amerikanischen Eisenbahnen trotz eines Rückgangs von 1926 zu 1927 denjenigen des Jahres 1911 übertroffen hat, ist der Personenverkehr schon seit 1924, zunächst zwar nur um 1 %, dann aber über 5 und 8 % bis 12 % hinter dem des Jahres 1911 zurückgeblieben. Befördert wurden 829 845 522 Reisende. Auf diesem Gebiete bedeutet das Jahr 1920 mit 1 234 862 048 Reisenden einen Gipfel. Bemerkenswert ist dabei, daß der Reiseverkehr in Schlaf- und Salonwagen zugenommen, der Verkehr in den gewöhnlichen Tageswagen aber, und zwar jene Zunahme überwiegend, abgenommen hat. Der Grund dafür ist in der wachsenden Verbreitung des Kraftwagens zu suchen, dessen Wettbewerb die Eisenbahngesellschaften mit erheblicher Sorge erfüllt. Die Zahl der zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen betrug 1927 20 230 429. 146 % mehr als im Jahre 1920. Unter den einzelnen Bundesstaaten steht in bezug auf die Zahl der Kraftwagen an erster Stelle Kalifornien, wo auf 1000 Einwohner 334 Kraftwagen kommen, und in 16 weiteren von den 49 Bundesstaaten wird in dieser Beziehung die Zahl 200 überschritten.

Sowohl Frachtsätze wie Personentarife sind in den letzten Jahren herabgesetzt worden, was sich in einem Rückgang der Einnahmen auf die Tonnen- und Personenmeile zu erkennen gibt. Die Eisenbahnen heben mit Genugtuung hervor, daß es dadurch namentlich möglich geworden ist, die Erzeugnisse der Landwirtschaft auf weitere Entfernung zu befördern.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten haben im Jahre 1927 aus ihrem Eisenbahnbetrieb 6 136 300 277 Dollar eingenommen; dazu kamen Einnahmen aus anderen Quellen im Betrage von 311 190 898 Dollar. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 4 574 177 827 Dollar; durch Steuern — 376 110 243 Dollar —, Pachten und Mieten für fremde Strekken und Betriebsmittel, Zinsen und dergleichen erhöhten sich die Ausgaben auf 5 463 407 964 Dollar, so daß ein Überschuß von 672 892 313 Dollar verblieb, der gleichbedeutend mit einer Verzinsung des in den Eisenbahnen arbeitenden Kapitals mit 4,29 % ist; im Jahre 1916 war dieser Satz 5,90 % gewesen, im Vorjahre noch 4,99 %.

Ein Gegenstand beständiger Klagen bei den amerikanischen Eisenbahnen sind die hohen Steuern, die sie zu bezahlen haben. Während sie 1911 schon den beträchtlichen Tagessatz von 270 211 Dollar erreichten, sind sie mittlerweile auf 1 030 439 Dollar, also auf das 3,8fache, gestiegen. Bei diesen Klagen werden die Steuern gern dem Gewinnanteil gegenübergestellt, und auch unsere Quelle enthält die Angabe, daß in den letzten sechs Jahren zusammen die Eisenbahnen fast 56 Mill. Dollar mehr an

steuern abgeführt haben, als sie ihren Aktionären an Gewinn ausgeschüttet haben.

Die amerikanischen Eisenbahnen beschäftigten im Jahre 1927 ein Heer von 1 734 470 Köpfen. Am stärksten mit Arbeitskräften besetzt waren sie im Jahre 1920, wo die Zahl von zwei Millionen überschritten wurde. In den nächsten zwei Jahren wurde stark abgebaut, 1923 zwang aber starker Verkehrszuwachs zur Einstellung vermehrter Arbeitskräfte. Weiterer Abbau hat seitdem die Belegschaft auf die genannte Zahl gebracht. Sie bezog ein Gesamteinkommen von 2 909 217 453 Dollar, eine Zahl, die bisher nur dreimal, nämlich in den Jahren 1920, 1923 und 1926, und zwar damals bei einer höheren Kopfzahl überschritten worden ist. Die Durchschnitts-Jahresbezüge der einzelnen Klassen waren die folgenden: leitende Beamte vom Präsidenten bis zum Bezirksbeamten 5469 Dollar, Bureaubeamte 1687 Dollar, Arbeiter bei der Unterhaltung der Anlagen und der Betriebsmittel 1117 und 1585 Dollar, Betriebsbeamte, außer den nachstehend noch genannten, 1487 Dollar, Weichenwärter und dergleichen 2301 Dollar, Lokomotivführer und -heizer, Schaffner usw. 2417 Dollar. Die Gehälter für die höheren Beamten machten nur 3 % der an die Arbeiter gezahlten Löhne aus.

Während des Krieges hatte bekanntlich die amerikanische Regierung die Eisenbahnen übernommen, und es dauerte noch bis 1920, ehe die Eisenbahngesellschaften selbst wieder die volle Verantwortung für die wirtschaftlichen Ergebnisse ihres Betriebes zu tragen hatten. Seitdem sind sie bemüht gewesen, ihre Leistungen zu erhöhen und ihren Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, und sie heben gern und mit Genugtuung hervor, was sie auf diesem Gebiete geleistet haben. Auch unsere Quelle enthält Angaben darüber. Danach waren 1920 24,5 % der Lokomotiven und 7 % der Güterwagen instandsetzungsbedürftig; 1927 waren diese Zahlen auf 16,1 und 5,9 % herabgedrückt. 1920 legte jeder Güterwagen 40,4 km täglich zurück; 1927 war diese Leistung auf 48,8 km gesteigert; dabei nahmen die Tonnenkilometer des einzelnen Wagens von 800 auf 833 zu. Ein Güterzug bestand 1920 im Durchschnitt aus 37 Wagen, 1926 aus 47 Wagen, und er beförderte damals 708 t, heute 778 t Nutzlast. Er legte 1920 in der Stunde 16,6 km, 1927 aber 19,8 km zurück. Aus diesen Zahlen ergibt sich eine Zunahme der von einem Güterzug in der Stunde geleisteten Tonnenkilometer um 31 %. Der Lokomotivbetrieb wurde wirtschaftlicher gestaltet; 1920 waren 55,6 kg Kohle nötig, um 1000 t 1 km weit zu befördern, 1927 nur noch 41,7 kg. Ähnliche Ersparnis im Kohlenverbrauch ist im Personenzugbetrieb erzielt worden. 1920 kam störender Wagenmangel vor, 1927 war er beseitigt. Für Verlust und Beschädigung von Gütern wurde 1920 ein Betrag von 2,66 Dollar im Durchschnitt für jeden beladenen Güterwagen bezahlt; 1927 war dieser Betrag auf 72 Cents, also auf wenig mehr als ein Viertel zurückgegangen.

Die Eisenbahnen haben eine vielfache Bedeutung für das Wirtschaftsleben eines Landes; sie dienen der Allgemeinheit als Verkehrsmittel, sie geben einer großen Zahl von Menschen Verdienst, und sie gewähren den Aktionären Einkommen. Nicht zu unterschätzen ist aber auch ihre Bedeutung als Verbraucher. Von der Urerzeugung verbrauchen die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten z. B. 25 % der bituminösen Kohle, 4 % des Authrazits, 20 bis 25 % des Erdöls. Ferner beträgt ihr Bedarf 17 % der Holzerzeugung der Forsten und 19 % der Stahl- und Eisenerzeugung des ganzen Landes. Für die Beschaffung der Bau-, Betriebs- und Werkstoffe haben die Eisenbahnen im Jahre 1927 1 395 928 000 Dollar verausgabt. An der Spitze steht dabei der Aufwand für die Beschaffung von Kohle mit 346 814 000 Dollar, wozu noch 78 472 000 Dollar für Brennöl kamen. Die Beschaffung von Oberbauteilen, einschließlich der Schwellen, kostete 281 814 000 Dollar, wozu noch 23 965 000 Dollar für Bettungsstoffe hinzutreten. Die übrigen Posten bleiben je unter 100 Millionen.

Was wird nun aus jedem Dollar, den die Eisenbahnen einnehmen? fragt unsere Quelle. 43,9 Cents erhalten die Gehalts- und Lohnempfänger, 6,3 Cents kostet die Lokomotivkohle, 18,9 Cents die übrigen Beschaffungen. Für Entschädigungen, Versicherungen, für Abschreibungen und dergleichen sind 5,5 Cents, für Steuern 6,1 Cents aufzubringen. 1,9 Cents kosten Pachten und Mieten für gemeinschaftlich benutzte Anlagen, und 17,4 Cents bleiben als Überschuß.

Einen Begriff vom Umfang des Geschäfts der Eisenbahnen gibt eine Berechnung, die die Eisenbahnen betreffenden Zahlen auf eine Stunde umrechnet. In jeder Stunde nehmen die amerikanischen Eisenbahnen 700 491 Dollar ein, wobei sie gleichzeitig 522 166 Dollar ausgeben. Ihr stündlicher Aufwand für Löhne beträgt 332 102 Dollar, für Steuern 42 935 Dollar. Stündlich werden 5903 Güterwagen mit 146 240 t zahlendem Frachtgut beladen, stündlich besteigen 94 731 Reisende die Personenwagen der Eisenbahnen. Die Verkehrsleistung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten kommt jede Stunde der Beförderung von 78 776 313 t und von 6 184 180 Reisenden auf 1 km Entfernung gleich. Wk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im November 1928. I. Verkehr und Betrieb.** Der Güterverkehr ist im Monat November gegen den Vormonat zurückgegangen. Die Auswirkungen der Lohnkämpfe in der westdeutschen Eisenindustrie auf Handel und Industrie machten sich im Eisenbahngüterverkehr empfindlich bemerkbar. Zahlreiche Transporte aus den stillgelegten Betrieben fielen aus, der Absatz von Rohstoffen aller Art nach diesen Werken stockte, da und dort wurden sogar andere Betriebe behindert. Dazu kam der natürliche Verkehrsrückgang infolge der Einschränkungen in der Bautätigkeit, der Beendigung der Ernte und endlich der Umstand, daß sich die Wasserstandsverhältnisse auf den Binnenwasserstraßen besserten und daß sich die Binnenschiffahrt infolgedessen wieder in größerem Umfange an der Bedienung des Massenverkehrs beteiligte. Wenn trotzdem der Eisenbahngüterverkehr nicht in dem erwarteten Umfange zurückging, so ist dies darauf zurückzuführen, daß die Zufuhren von Zuckerrüben nach den Zuckerfabriken bedeutend größer waren als im Vormonat und auch im Vorjahre. Im November sind im arbeitstäglichen Durchschnitt 158 264 Wagen gestellt worden, gegen 162 039 Wagen im Vormonat, also 3775 Wagen oder 2,33 % weniger.

Der Kohlenabsatz ist besonders unter dem Einfluß der Lohnkämpfe in der westdeutschen Eisenindustrie zurückgegangen. Am empfindlichsten war der Rückgang im Ruhrkohlengebiet. Die zum Teil stärkeren Anforderungen von Hausbrandkohle und der gesteigerte Abruf von Industriekohle und Koks durch die nicht der Nordwestgruppe angehörenden und stärker als sonst beschäftigten Werke haben diesen Ausfall nicht ganz ausgeglichen.

Es sind von der Ruhr arbeitstäglich durchschnittlich 1733 Wagen, das sind etwa 0,6 % weniger als im Vormonat, versandt worden. In den von der Aussperrung in der nordwestdeutschen Eisenindustrie betroffenen Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen, Köln und Trier sind im Monat November insgesamt 7521 planmäßige Güterzüge mit 147 014 Zugkilometern ausgefallen. Der Koksversand nach Lothringen/Luxemburg über Ehrang—Perl/Igel steigerte sich infolge verstärkten Abrufs der Empfangswerke um 10 000 t. Auch nach Steiermark (Donawitz und Eisenerz) wurden 10 000 t Koks mehr als in den Vormonaten (28 000 t) abgefahren. Im Kohlenverkehr nach Holland über den Bahnweg trat keine wesentliche Änderung ein. Der Verkehr von Wiedergutmachungskohle nach Italien fiel von 50 000 t im Vormonat auf 47 000 t. Dagegen belebte sich der Freivertragsverkehr nach Italien von 30 000 auf 32 000 t.

Der Absatz aus den übrigen größeren Kohlengebieten war zufriedenstellend. Der Hausbrandabsatz war unter dem Einflusse der milden Witterung schwach. Vom 15. No-

vember ab verkehrte ein dritter Großgüterwagenzug für die Beförderung von Kohle zwischen Oberschlesien und Berlin.

Zur Verladung von Kohlen und Koks wurden insgesamt gestellt:

	Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Oberschlesien Wagen	Mitteldeutschland Wagen	Sachsen Wagen	Niederrhein. Braunkohlengebiet Wagen
November 1928	621 905	159 695	271 534	100 867	104 619
Oktober 1928	718 451	178 501	285 868	111 006	113 305
November 1927	735 921	147 894	275 681	101 246	103 947

Mit der Beendigung der Herbstdüngezeit ließ auch der Versand von künstlichen Düngemitteln wieder nach.

Der Kartoffelversand ging, wie alljährlich nach Beendigung der Ernte und der Verarbeitungszeit bei den Fabriken stark zurück. Der Versand von Brotgetreide und Mehl war stark. Die gute Rübenernte führte zu einer beträchtlichen Steigerung der Transporte von Zuckerrüben und Schnitzeln sowie von Zucker.

Mit der regelmäßig im Herbst beginnenden Einschränkung der Bautätigkeit gingen auch die Transporte von Baustoffen weiter zurück. Für Zement z. B. wurden nur 34 960 Wagen gestellt (44 463 Wagen im Vormonat), 32 242 Wagen im November 1927.

Die Zufuhr an frischen Fischen war infolge der stürmischen Witterung in den letzten Wochen des Novembers geringer. Die Nachfrage war aber sehr stark und konnte nicht immer ausreichend gedeckt werden.

Der Personenverkehr war entsprechend der Jahreszeit und der ungünstigen Witterung für Reisen schwächer als im Vormonat. Bei den Zügen für den Nah- und Berufsverkehr hat die Aufwanderung in die Polsterklasse zugenommen. Umfangreiche Änderungen in der Zugbildung der Personenzüge waren aus diesem Grunde erforderlich. Insgesamt wurden im November 946 überplanmäßige Personenzüge gefahren.

Starke Stürme und schwere Regenfälle haben in der zweiten Hälfte des Novembers den Betrieb mehrfach gestört. Durch Dammrutsche oder Hochwasser waren vorübergehend u. a. gesperrt: die eingleisige Strecke Rendsburg—Husum infolge Bruchs des Eiderdeiches (der durchgehende Verkehr wurde über Jübeck umgeleitet); die eingleisige Nebenbahnstrecke Verden—Rotenburg; die eingleisige Nebenbahnstrecke Gronau (Westf.)—Rheine (Durchgangsverkehr über Burgsteinfurt umgeleitet).

Auf der Strecke Kaulsdorf—Stadtbahn—Südring wurde am 6. November der elektrische Betrieb mit sieben Zugumläufen aufgenommen.

In Betrieb genommen wurde am 23. November das zweite Gleis der Nebenbahnstrecke Dieringhausen bis Osberghausen.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Betriebes geben die folgenden Zahlen:

Geleistete Zugkilometer	Oktober 1928	September 1928
a) Personenverkehr	33 450 000	33 495 000
b) Güterverkehr	22 563 000	21 244 000
c) Dienstzüge	455 000	421 000
Zusammen	56 468 000	55 160 000
Wagenachskilometer		
a) Personenverkehr	869 334 000	890 581 000
b) Güterverkehr	1 777 552 000	1 726 034 000
c) Dienstzüge	7 425 000	7 373 000
Zusammen	2 654 311 000	2 623 988 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglichen Durchschnitt)	November 1928	Oktober 1928
in Hamm	6 000 Wagen	7 400 Wagen
in Mannheim	5 500 „	5 800 „
in Wustermark	4 000 „	4 700 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	340 „	85 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	56 000 „	26 300 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Monatsende)	5 000 Wagen	4 300 Wagen

II. Tarife. Güter- und Tiertarife. Die Ausnahmetarife 93, K 64, K 65, K 66, K 67, K 68, K 69, K 70 und K 71 wurden neu gegen Widerruf eingeführt.

Im Verkehr mit dem Auslande traten neben Durchfuhrerleichterungen u. a. neue Tarife mit Italien, Litauen, Lettland und Estland in Kraft.

III. Finanzen. Betriebsergebnisse im Oktober 1928.

I. Einnahmen

1. Personen- und Gepäckverkehr	114 118 000	RM
2. Güterverkehr	316 946 000	„
3. Sonstige Einnahmen	38 501 000	„
Zusammen	469 565 000	RM

II. Ausgaben

1. Für Betrieb und Unterhaltung		
a) Persönliche Ausgaben (ohne Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	197 965 000	RM
b) Sächliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	118 608 000	„
2. Für Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen	57 118 000	„
Zusammen Ausgaben der Betriebsrechnung	373 691 000	RM
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen:		
a) Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen	45 164 000	„
b) Gesetzmäßige Tilgung (Abschreibung des Betriebsrechts am übernommenen Reichseisenbahnvermögen)	9 630 000	„
4. Feste Lasten:		
a) Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	9 392 000	„
b) Rückstellung für Vorzugsdividende	6 300 000	„
5. Allgemeine Rückstellung zum Ausgleich von Mindereinnahmen infolge Schwankungen des Verkehrs usw.	25 388 000	„
Insgesamt	469 565 000	RM

Die im Oktober 1928 erzielte Gesamteinnahme der Reichsbahn hielt sich auf der Höhe des Vormonats. Im Personenverkehr, der zwar entsprechend der Jahreszeit weiterhin zurückging, ist die von der Neueinteilung der Wagenklassen erwartete Aufwanderung in die Polsterklasse insbesondere im Nahverkehr eingetreten. Die Verbesserung der Güterverkehrseinnahme ergibt sich aus der planmäßigen Steigerung der Verkehrsleistungen in den Herbstmonaten und ferner aus der am 1. Oktober 1928 durchgeführten Erhöhung der Tarife.

Die Einnahmen reichten aus, um alle Ausgabeverpflichtungen des Berichtsmonats zu decken. Von dem verbliebenen Mehrbetrag von rund 25 Millionen RM wurden rund 1,2 Millionen RM zur Wiederauffüllung des in der Vorzeit in Anspruch genommenen Vortrages 1927 verwendet. Der Restbetrag von rund 24 Millionen RM wurde zum Ausgleich von Mindereinnahmen in den kommenden schwächeren Verkehrsmonaten zurückgestellt.

IV. Personal. Der Personalstand betrug

im September 1928	665 349	Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	70 175	„
insgesamt	735 524	Köpfe
im Oktober 1928	665 601	Köpfe
außerdem Zeit- und Aushilfsarbeiter	66 182	„
insgesamt	731 783	Köpfe

Der Minderbedarf im Oktober gegenüber dem Vormonat ist auf den Rückgang der Beurlaubungen und die Entlassung von Zeit- und Aushilfsarbeitern zurückzuführen.

— **Niederschriften der Ständigen Tarifkommission.** Der Verkauf der Niederschriften der Ständigen Tarifkommission erfolgt vom 1. Januar 1929 ab nicht mehr durch das Verkehrsbüro der Reichsbahn-Direktion Berlin, sondern durch die Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr, Berlin SW 11, Askanischer Platz 5. An diese Stelle sind daher nunmehr Bestellungen auf regelmäßige Belieferung oder auf Abgabe einzelner Stücke der Niederschriften zu richten. Der Abonnementspreis, der im voraus einzusenden ist, beträgt wie im Vorjahr 40 RM. Der Preis für Einzelstücke richtet sich nach dem Umfange der betreffenden Niederschrift und kann daher nur von Fall zu Fall angegeben werden.

— **Zum Tode des Präsidenten von Völcker.** Wie wir in Nr. 51 d. Ztg., S. 1366, bereits mitteilten, starb am 18. Dezember 1928 in München der in weiten Kreisen bekannte Präsident der Reichsbahndirektion München, Geheimer Rat Karl Ritter von Völcker. von Völcker war am 14. Juni 1864 in Frankenthal in der Pfalz als Sohn eines Studiendirektors geboren. Er studierte Rechtswissenschaft und trat im Jahre 1890 in den Dienst der bayerischen Verkehrsverwaltung. Schon 1893 wurde er in die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen berufen und bei Gründung des bayerischen Verkehrsministeriums in dieses als Organisations- und Verwaltungsreferent übernommen. Dort wurde er 1907 zum Ministerialrat befördert. Dem bayerischen Verkehrsministerium und später dem Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern gehörte er an, bis ihm am 1. Oktober 1921 als Präsident die Leitung der Reichsbahndirektion München übertragen wurde.

Präsident von Völcker war ein Verkehrsfachmann von internationalem Ruf. Er war in allen Zweigen des Verkehrswesens bewandert und besaß auch auf sonstigen Gebieten, insbesondere in volkswirtschaftlichen Fragen, umfassende Kenntnisse. Durch eingehendes Studium und große Reisen hatte er sich Einblick in die Verkehrsverhältnisse fast aller europäischen Länder und der Vereinigten Staaten von Nordamerika verschafft und sowohl hierüber als auch über andere Fragen des Verkehrswesens eine bedeutende schriftstellerische Tätigkeit entfaltet. Vor allem hat sich von Völcker als Organisator des bayerischen Verkehrswesens ausgezeichnet. An der grundlegenden Umgestaltung der bayerischen Eisenbahn- und Postverwaltung im ersten Jahrzehnt des laufenden Jahrhunderts hat er an erster Stelle hervorragend mitgewirkt. Schon damals, als der Gedanke der Betriebsrationalisierung noch nicht Allgemeingut war, war für ihn die Erzielung der größten Wirtschaftlichkeit oberster Grundsatz. Der starke Aufschwung der bayerischen Verkehrsbetriebe in den Jahren vor dem Kriege ist zum großen Teil dem einflußreichen Wirken von Völckers zu verdanken. Als Präsident der Reichsbahndirektion München ließ er sich die Förderung des Verkehrs und aller neuzeitlichen Verkehrseinrichtungen besonders angelegen sein. Mit ihm ist einer der angesehensten und befähigsten Verkehrsfachmänner Bayerns dahingegangen. Auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen verliert in dem Verstorbenen einen kräftigen Förderer seiner Interessen. War von Völcker doch einer der ersten, der gleich nach Beendigung des Weltkrieges die Wiederaufrichtung des Vereins anregte und sind seiner wirksamen Mitarbeit viele Erfolge in der Ausgestaltung des Vereins zu verdanken. Mit den vielen Freunden und Verehrern des Verstorbenen beklagt der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen tief den Heimgang dieses vorzüglichen Beamten und prächtigen Menschen.

— **Fahrkartenschalteranlage im Frankfurter Hauptpersonenbahnhof.** Am 21. Dezember, noch gerade rechtzeitig vor Beginn des Weihnachtsreiseverkehrs, ist nun auch die südliche Schalteranlage in der Haupthalle des Hauptpersonenbahnhofs Frankfurt (Main) dem Verkehr übergeben worden. 6 Fahrkartendruckmaschinen, System Siemens & Halske, sind hier zur Verwendung gekommen. Die Neuanlage entspricht in Material und Formengebung der bereits seit Jahresfrist in Betrieb befindlichen nördlichen Anlage (vgl. Jahrg. 1928, S. 917). Mangel an Mitteln hat die Fertigstellung verzögert. Nunmehr ziert eine allen modernen Bedürfnissen entsprechende Schalteranlage den Kuppelbau des Hauptportals.

Österreich.

— **Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen.** Der Präsident der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Günther hat den Baudirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. techn. Trnka in den Vorstand des Unternehmens berufen.

— **Zehnjährige Bestandfeier der Bahngendarmerie.** Die Bahngendarmerie konnte kürzlich die Feier ihres zehnjährigen Bestandes begehen. In einer am 15. Dezember abgehaltenen Festversammlung wurde der geschichtlichen Entwicklung der Bahngendarmerie und ihrer Bedeutung für die Republik gedacht.

Als nach dem Zusammenbruch infolge der großen Not an allem zum täglichen Leben Notwendigen gerade die Transportgüter auf den Verkehrsanlagen verbrecherischen Angriffen ausgesetzt waren, wurde im Spätherbst 1918 die Bahngendarmerie zur Sicherung der Verkehrsanlagen errichtet. Durch die vortrefflichen Dienstleistungen dieser neugeschaffenen Einrichtung, der auch eine nichtuniformierte Ausforschungsabteilung angehörte, konnten bald die Diebstähle eingedämmt werden. Der Staat und die gesamte Volkswirtschaft wurden dadurch vor ungeheuren Schäden bewahrt und geordnete Verhältnisse wurden auf den Verkehrsanlagen geschaffen. Auch bei anderen Anlässen, welche die öffentliche Ruhe und Ordnung stark gefährdeten, wurden die Bahngendarmeriebeamten in den Dienst gestellt. Die große Anzahl der in Ausübung des Dienstes ums Leben gekommenen oder schwer verletzten Beamten beweist die Pflichttreue und die restlose Hingabe der Bahngendarmeriebeamten für ihren schweren Dienst.

Die Bahngendarmerie, welche im Jahre 1923 über 1100 Beamte aufwies, ist während der Zeit des Abbaues stark reduziert worden. Im Jahre 1925 wurde die Bahngendarmerie aus dem Verbande der österreichischen Bundesgendarmerie geschieden und der Wiener Polizeidirektion unterstellt. Gegenwärtig verrichten 230 Beamte den Sicherheitsdienst auf den Verkehrsanlagen.

— **Österreichs Außenhandel.** Die Einfuhr erreichte im Monat November einen Wert von 294,2 Millionen Schilling, die Ausfuhr einen Wert von 193,3 Millionen Schilling. Das Bilanzpassivum betrug 100,9 Millionen Schilling, hat damit den höchsten Stand dieses Jahres erreicht und ist um 28,4 Millionen Schilling höher als das Passivum im Monat Oktober. Gegenüber diesem Monat ist die Einfuhr um 14,8 Millionen Schilling gestiegen, die Ausfuhr jedoch um 13,6 Millionen Schilling gesunken. Im Vergleich zum November v. J. zeigt der Wert der Einfuhr eine Abnahme um 16,3 Millionen Schilling, während der Wert der Ausfuhr fast unverändert geblieben ist (193,3 gegen 194,4 im Jahre 1928), so daß das Passivum des Monats November 1928 immerhin um rund 16 % geringer ist als jenes im gleichen Monat des Vorjahres.

In den ersten elf Monaten des Jahres 1928 erreichte die Einfuhr einen Wert von 2935,8 Millionen Schilling (gegen 2821,7 im Vorjahr), die Ausfuhr einen Wert von 2015,2 Millionen Schilling (gegen 1846,4). Das Passivum in der Höhe von 920,6 Millionen Schilling ist mithin um 54,7 Millionen Schilling geringer als das Passivum des gleichen Zeitabschnittes im Vorjahre.

Ungarn.

— **Konferenz über die Getreideausfuhrtarife.** Unter dem Vorsitz des Wirtschaftsministers fand vor kurzem eine Konferenz über die Ausfuhrtarife für Getreide statt, auf der eingehend besprochen wurde, welche Tarifbegünstigungen zur Förderung der Getreideausfuhr geeignet erscheinen. Die Konferenz, an welcher außer den Regierungsvertretern die Vertreter der Staatsbahnen und der beteiligten Wirtschaftskreise teilnahmen, kam zu dem Ergebnis, daß über die gegenwärtig bestehenden Tarifbegünstigungen hinaus noch weitere Begünstigungen in den deutschen, österreichischen und tschechoslowakischen Verkehrsbeziehungen notwendig sind. Hierbei wurde festgestellt, welche Begünstigungen einerseits gewährt werden können, um die Wettbewerbsfähigkeit des ungarischen Weizens zu heben, und andererseits, in welcher Weise die

Spannung, die sich heute auf einzelnen Märkten zuungunsten des Ungarnweizens zeigt, zu beseitigen ist. Es gelang, zwischen den Vertretern des Staates und den Interessenten eine volle Übereinstimmung der Auffassungen herzustellen. Der Wirtschaftsminister betonte, daß die Direktion der Staatsbahnen für ihr Verständnis und die Opferwilligkeit, mit der sie die günstige Lösung der Frage ermöglichte, die vollste Anerkennung der Wirtschaftskreise beanspruchen könne. Die kommerziellen und landwirtschaftlichen Interessenten haben die gefaßten Beschlüsse mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Die behandelten Maßnahmen werden in kürzester Zeit in Kraft gesetzt.

Übrige europäische Länder.

— **Versuche mit Torfheizung bei den finnischen Staatseisenbahnen.** Die Versuche mit Brenntorfheizung der Lokomotiven werden von den finnischen Staatsbahnen fortgesetzt. Für diese Zwecke sind größere Mengen Brenntorf, hauptsächlich für die österbottnischen Bahnen, erworben worden. Man hat festgestellt, daß Brenntorf im Preise dem Holz gleichkommt und sich nur unbedeutend teurer als Steinkohle stellt. Da Finnland über unerschöpfliche Vorräte an Brenntorf verfügt, so werden die Versuche mit großem Interesse verfolgt.

— **Polnische Gütertariferhöhung.** Auf Grund eines Beschlusses der polnischen Regierung, der vor einigen Monaten gefaßt worden war, sollte die Einführung des neuen, erhöhten Gütertarifs am 1. Januar 1929 erfolgen. Der Wortlaut des neuen Tarifs ist bereits ausgearbeitet, es zeigte sich jedoch die Notwendigkeit, einige Veränderungen vorzunehmen, die die Einführung des Tarifs zum genannten Datum nicht ermöglichen. Demzufolge soll der neue Gütertarif erst am 1. April 1929 in Kraft treten.

— **Die Lage des polnischen Lokomotivbaus.** Obgleich der polnische Lokomotivbau in den ersten Jahren nach Erstehen des polnischen Staates in weitgehendem Maße mittelbar und unmittelbar durch die Regierung unterstützt wurde, hat er es immer noch nicht zu einer Blüte gebracht. Wenn sich im Laufe der letzten Jahre die Leistungsfähigkeit der polnischen Lokomotivfabriken auch erheblich gebessert hat, so fehlt es doch wieder an größeren Aufträgen, die diesem Industriezweig eine richtige Ausnutzung der Betriebe ermöglichen könnten. Die Ursache des Mangels an Aufträgen liegt in dem beschränkten Investitionsprogramm des Verkehrsministeriums. Ein charakteristisches Bild von der Lage der polnischen Lokomotivfabriken gewinnt man aus dem Geschäftsbericht der Lokomotivbau A. G. (Warszawska Sp. Akc. Budowy Parawozow) für das abgelaufene Geschäftsjahr 1927/28, der kürzlich auf der Generalversammlung der Aktionäre dieses Unternehmens erstattet wurde. An Stelle der vertragsmäßig vorgesehenen 80 Lokomotiven hat die Gesellschaft nur 48 Lokomotiven in Auftrag bekommen.

— **Beförderungsleistungen der russischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1927/28.** Am 1. Oktober standen die russischen Eisenbahnen an der Wende ihrer Wirtschaftsjahre 1927/28—1928/29. Endgültige Ergebnisse über die Güterbeförderungsleistungen liegen noch nicht vor. Die vorläufigen Zahlen ergeben nach dem offiziellen Organ des Verkehrskommissariats, der Transportnaja Gaseta, folgendes Bild:

Die gesamte Güterbeförderung überschritt mit 150,6 Mill. Tonnen den Voranschlag und auch das Vorjahr um etwa 11 %, die Vorkriegsleistungen in den Grenzen der jetzigen Union der Sowjet-Sozialistischen Republiken angeblich um 14 %. Im Verlauf des vergangenen Jahres wurden 11,5 Mill. Wagen beladen, die tägliche Durchschnittszahl belief sich auf 31 100—31 200 Wagen. Die Massenbeförderungen erlitten eine gewisse Strukturwandlung. Es änderte sich vor allem der Anteil der Getreideladungen (Anzeichen der Agrarkrise!), der sich von 10,3 % in 1926/27 auf voraussichtlich 8,7 % gesenkt haben wird. Man schätzt die Menge des 1928 verladenen Getreides auf 94 % des Vorjahres. Gesunken ist auch der Anteil der Brennholzladungen, der etwa 8 % gegenüber bisher 10 % betrug. Gewichtsmäßig sind 88 % des Vorjahres an Brennholz verladen. Der Wagenladungsversand an Holzmaterialien hielt sich mit 9,6 % etwa auf dem gleichen Stande, desgleichen zeigte der Bedarf an Wagen für Steinkohlen mit 15 % nur eine geringe Senkung, mengenmäßig soll allerdings ein Ansteigen des Kohlenversandes um 8,4 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen sein. Der Naphthaversand ist von 4,9 % in 1927 auf 5,6 % gestiegen. Insgesamt schätzt man den Anteil der Massenbeförderung auf 47,5 % aller Beförderungen gegenüber 51 % des Jahres 1927. Der Anteil der übrigen Güter stieg dementsprechend von 49 % auf 52,5 %.

Die Beförderungstätigkeit verlief äußerlich in ruhigeren Bahnen als 1926/27, erforderte jedoch Anspannung aller Kräfte. Das erste Vierteljahr verlief unter dem Einfluß der verringerten Getreideverladungen und eines gewissen Mangels an industriellen Rohmaterialien, so daß bei den gleichzeitigen ungünstigen klimatischen Verhältnissen eine Unstetigkeit und Verringerung der Transportleistungen eintrat. Das zweite Vierteljahr wurde umgekehrt durch Maßnahmen größerer Planmäßigkeit in der Getreide- und Holzzufuhr günstig beeinflußt. Die schwierigste Zeit im ersten Halbjahr waren die Monate Februar und März, in der 75 % der höchsten Leistungsmöglichkeit, dank der verbesserten Organisation, erreicht wurden. Es gelang den Wagenpark voll auszunutzen. Am 1. April trat sodann eine ruhigere Periode ein, nur die Taschkentsker Eisenbahn hatte im Mai Schwierigkeiten. Im Sommer beruhigte sich der Massenverkehr vollends, vor allem die Getreide- und Brennholzbeförderung. Erst Mitte September setzte wieder lebhafterer Verkehr ein.

Von dem neuen Wirtschaftsjahr 1928/29 erhofft man eine weitere Belebung des Güterverkehrs um 6 %. Nach den Angaben der Verwaltungen und Wirtschaftsorganisationen wird man mit einer Beförderungsmenge von 163,8 (1927/28: 150,6) Mill. Tonnen zu rechnen haben und 96,7 Milliarden Tonnenkilometer erreichen. Im Oktober 1928 sind im Tagesdurchschnitt 38 401 Wagen beladen, dies bedeutet gegenüber dem Oktober 1927 eine Zunahme von 2 %.

— **Speisewagen auf der Berninabahn.** Die Berninabahn (St. Moritz—Pontresina—Poschiavo—Tirano) ist die zweite schmalspurige schweizerische Privatbahn, die sich jetzt zur Durchführung von eigenen Speisewagen entschlossen hat. Voran ging schon die Berner Montreux-Oberlandbahn.

Die neuen Speisewagen der Berninabahn, zwei Vierachser von je etwa 16 m Länge, machen schon von außen in ihrem bordeauxroten Anstrich einen vornehmen Eindruck. Im Innern sind sie behaglich und dabei künstlerisch ausgestattet und etwas dem Charakter einer Graubündnerstube angepaßt. Sie enthalten je einen Raucher- und einen Nichtraucherraum mit zusammen 36 Plätzen. Die Küche wird in einem besonderen Wagen mitgeführt, weil sie, zur Vermeidung von Zollschwierigkeiten, an der schweizerischen Grenze für die wenigen Restkilometer der auf italienischem Gebiet liegenden Strecke abgehängt wird.

Die Wagen sind in Schlieren und Zürich hergestellt, den Verpflegungsbetrieb besorgt die Mitropa. Die Wagen verkehren ab 22. Dezember 1928.

— **Gemeinschaftliche Werbetätigkeit der englischen Eisenbahnen.** Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen sind durch Vermittlung ihrer Abrechnungsstelle, des Railway Clearing House, übereingekommen, die Werbetätigkeit für den Weihnachts-, Oster- und Pfingstverkehr, ebenso aus Anlaß des Bankfeiertags im August, gemeinschaftlich auszuüben. In den Londoner, im Lande verbreiteten Zeitungen soll nur eine gemeinschaftliche Anzeige erscheinen. Die Durchführung der Werbetätigkeit soll im regelmäßigen Wechsel unter den vier Gruppen umlaufen. Für den diesjährigen Weihnachtsverkehr fiel die Arbeit der London, Midland und Schottischen Eisenbahn zu. Ihre Werbeabteilung hat eine Anzeige in auffälliger Form herausgebracht, in der zunächst gefragt wird, ob man zu Weihnachten verreisen wolle; wenn ja, was als selbstverständlich angenommen wird, wird empfohlen, die Eisenbahn und nicht etwa den Kraftwagen zu benutzen. Sodann werden die besonderen Vergünstigungen für den Weihnachts- und Neujahrsverkehr auf-

gezählt. Sie bestehen im wesentlichen darin, daß man für den ein- und eindrittelfachen Preis der einfachen Fahrkarte die Reise nach seinem Ziel und zurück machen kann. Unterzeichnet ist die Anzeige von allen vier Gesellschaften, die an allen Fahrkartenausgaben Drucksachen, den Weihnachts- und Neujahrsverkehr betr., bereithalten.

— **Unwetter und Eisenbahnen in England.** Das schwere Unwetter gegen Ende November, das viel Schaden angerichtet hat, hat auch die englischen Eisenbahnen nicht verschont. Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn wurde eine Strecke durch Bäume und Telegraphengestänge gesperrt, die der Wind auf die Gleise geworfen hatte. Bei der Großen West-Eisenbahn gab ein solches Hindernis Anlaß zu einer Entgleisung. Auf der Strecke Edinburgh—Perth der London & Nordost-Eisenbahn stürzte eine Brücke infolge des schweren Regens ein. In Leeds behinderte der Einsturz einer Mauer den Verkehr der London, Midland & Schottischen Eisenbahn einige Zeit. Auch Hochwasser bildete ein Hindernis für den Eisenbahnbetrieb. Der erst kürzlich fertiggestellte Dampfer Worthing der Süd-Eisenbahn, der im Verkehr Newhaven—Dieppe läuft, mußte nach der Ausfahrt aus dem Hafen wieder umkehren, und auch einige andere Dampferfahrten über den Kanal mußten ausfallen.

— **Ein englischer Eisenbahnfilm.** Die Große West-Eisenbahn hat einen Film herausgebracht, in dem sie den Betrieb und Verkehr ihrer Häfen vorführt. Die Reise beginnt in ihrem Londoner Bahnhof Paddington und berührt die Häfen Cardiff, Newport, Swansea, Barry, Port Talbot, Penarth und Fishguard, auch Weymouth und Plymouth. Man sieht, wie Kohle, Eisen, Rohpappe, Gemüse, Erdbeeren, Schweine und Rindvieh verladen und befördert werden; auch der Dampfer George Washington wird vorgeführt; die Krane und sonstigen mechanischen Vorrichtungen für den Umschlag der Kohle usw. sind in Tätigkeit aufgenommen.

— **Lange Lokomotivfahrten in England.** Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften sind bekanntlich seit einiger Zeit bemüht, ihre Lokomotiven dadurch besser auszunutzen, daß sie die Züge auf längere Strecken als früher ohne Lokomotivwechsel durchführen (s. Nr. 39 d. Ztg. vom 29. September 1927, S. 1080). Die englische Nordost-Eisenbahn folgt jetzt diesem Beispiel, indem sie ihren bekannten Schnellzug „Flying Scotsman" von London bis Edinburgh von einer Lokomotive durchgehend befördern läßt und die Lokomotive dann mit dem Gegenzug an demselben Tag wieder zurückkehren läßt (siehe auch Nr. 39, S. 1053 d. Ztg.). Der Zug fährt um 10 Uhr vorm. aus London ab und trifft nach Zurücklegung von 633 km um 18 Uhr 15 Min. in Edinburgh ein; die Lokomotive wendet dort und fährt um 22 Uhr 50 Min. mit dem Gegenzug wieder ab, um nach 8½stündiger Fahrt wieder in London einzutreffen. Führer und Heizer wechseln in Newcastle, aber von dem Gebrauch die Lokomotive zu wechseln, was früher auf der genannten Strecke drei-, auch viermal geschah, ist man abgekommen. Daß die Lokomotiven, die die Achsanordnung 2.C.1 besitzen, hintereinander 1266 km leisten können, ist ein Zeichen für die Ausdauer einer neuzeitlichen Lokomotive.

— Hombergers **„Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen"** in englischer Beleuchtung. Die bekannte englische Fachzeitschrift „Railway Gazette" bespricht das Hombergersche Buch eingehend (vgl. auch die Besprechung in der Ztg. d. V. D. E. V. Nr. 45, S. 1198 d. Jahrg.) und bezeichnet es als eine gedrängte Übersicht über die Gliederung, die Leitung und die Geldwirtschaft der englischen Eisenbahnen. Das Buch wird als ein willkommenes Beispiel für das wachsende Bestreben zu über die Grenzen der einzelnen Länder hinausgehender Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen begrüßt. Der Verfasser besitze die seltene Gabe, auf kleinem Raum eine verständliche und nützliche Schilderung eines so umfangreichen Gebiets zu geben, daß diese Aufgabe ungewöhnliche Schwierigkeiten bietet. Nach einer Inhaltsangabe wird der Verfasser zu der Art, wie er diese Aufgabe angefaßt hat, beglückwünscht. Seine Schilderung des englischen Eisenbahnwesens wird als meisterhaft bezeichnet. Sein Buch werde in Deutschland von jedem Eisenbahnbeamten gelesen werden und verdiene auch in England allgemeine Beachtung.

Fremde Erdteile.

— **Eine amerikanische Eisenbahnfähre.** Die neue Eisenbahn-Fährverbindung zwischen New Orleans und der Insel Cuba, auf der kürzlich der Betrieb eröffnet worden ist, ist einerseits deshalb bemerkenswert, weil die Entfernung zwischen New Orleans und Havana über 1100 km beträgt, andererseits aber auch, weil das Fährschiff, das die Eisenbahnwagen auf diese außerordentlich große Entfernung befördert, in seiner Bauart eine Anzahl Besonderheiten aufweist. Es kann ungefähr 90 Eisenbahnwagen aufnehmen. Die beladenen, je etwa 30 an der Zahl, werden in drei Geschossen untergebracht; darüber ist noch ein Deck, das etwa 13 leere Wagen aufnehmen kann. Voll beladen, bei einem Gewicht des einzelnen beladenen Wagens von 76 t, hat das Schiff einen Tiefgang von 7,85 m. Es ist 130 m lang und hat eine Wasserverdrängung von 10 500 t. Sein Name ist bezeichnenderweise „Seatrain". Die Wagen werden mit Hilfe eines Krans zwischen Schiff und Hafengleis übergehoben. Um eine volle Ladung auszuwechseln, werden zehn Stunden gebraucht. Das Unternehmen geht von einer amerikanischen Gesellschaft „Overseas Railways" aus. Das beförderte Gut, so erwartet man, wird hauptsächlich Rohzucker sein, der von Cuba nach den Vereinigten Staaten ausgeführt wird, um dort weiter verarbeitet zu werden. Da dieser Zucker bisher auch aus anderen Häfen als Havana ausgeführt wurde, wird sich der Verkehr auf der Insel Cuba umstellen müssen, wenn die Ausfuhr nunmehr auf die hochleistungsfähige Fähre umgelenkt werden soll.

— **Eisenbahnen in Mexiko.** Das Schicksal der Eisenbahnen in Mexiko ist eng mit den politischen Vorgängen des Landes verknüpft, namentlich leidet der Kredit unter den politischen Unruhen, und es wird daher nicht nur den Eisenbahnen schwer, die nötigen Mittel aufzubringen, deren sie zu ihrem Betriebe bedürfen, sondern auch das gesamte Wirtschaftsleben wird darunter leiden, und den Eisenbahnen fällt infolgedessen nicht die Verkehrsmenge zu, die ihren Betrieb zu einem gewinnbringenden Unternehmen machen kann. Die Mexikanische Eisenbahn, eine Privatbahn, die die Verbindung zwischen dem Hafen Vera Cruz und der Landeshauptstadt Mexiko herstellt, hatte im ersten Halbjahr 1928 günstige Betriebsergebnisse zu verzeichnen; die Ermordung des Generals Obregon brachte jedoch wieder einen Rückschlag. Die Gesellschaft ist daher gezwungen, für gewisse Zahlungen, die Ende 1928 fällig sind, einen Aufschub von fünf Jahren nachzusuchen, nachdem ihr bereits einmal ein solcher Aufschub gewährt worden ist. Dabei steht diese Gesellschaft noch günstig da gegenüber den Staatsbahnen, die auch im Privatbetrieb sind. Die Staatsbahnen leiden besonders unter den einschränkenden Bestimmungen, die in bezug auf die Beschäftigung ihrer Arbeiter bestehen. Bei Neuregelung der Staatsschulden sollen auch die Staatsbahnen berücksichtigt werden. Ebenso ungünstig wie diese stehen auch die drei mit englischem Kapital arbeitenden Eisenbahngesellschaften da, deren Betrieb an die Staatsbahnen verpachtet ist. Die Verhältnisse sind so unklar, daß genaue Angaben über ihre Betriebsfehlbeträge nicht gemacht werden können.

— **Die australischen Bundesbahnen.** Außer den Eisenbahnen der Einzelstaaten, die den Staatenbund von Australien bilden, gibt es in Australien noch Bundesbahnen mit zusammen 2790 km Länge. Sie bilden aber nicht ein einheitliches Netz, sondern bestehen aus vier einzelnen Teilen. Die wichtigste Strecke ist die Ost—West—Querbahn Port Augusta—Kalgoorlie mit 1692 km Länge; sie ist in Regelspur angelegt. Die frühere Oodnadatta-Eisenbahn, jetzt Mittelaustralische Eisenbahn genannt, führt von Port Augusta nach Norden; sie ist 770 km lang und hat Kapspur. Ihr kommt von Norden her, von Port Darwin ausgehend, die jetzt Nordaustralische Eisenbahn genannte Strecke bis Emungalan, 320 km lang, entgegen. Beide Eisenbahnen werden, wenn die Ver-

bindung zwischen ihnen hergestellt ist, einen Australien von Süd nach Nord durchquerenden, einheitlichen Schienenstrang bilden. Die vierte Bundesbahnstrecke endlich ist nur 8 km lang; sie schließt die Bundeshauptstadt Canberra, die erst vor wenigen Jahren ins Leben gerufen worden ist, an das Netz der Staatsbahnen von Neusüdwales an; ebenso wie diese ist die Bundesbahnstrecke in Regelspur angelegt. Die Arbeiten zur Verlängerung der Mittelaustralischen Eisenbahn nach Norden auf 470 km Länge bis Alice Springs und der Nordaustralischen Eisenbahn nach Süden auf 207 km Länge bis Daly Waters sind im Gange.

Wirtschaftlich haben sich die australischen Bundesbahnen günstig entwickelt. Nachdem im Betriebsjahr 1925/26 die Ausgaben die Einnahmen noch um 109 000 Pfd. Sterl. überschritten hatten, ist in den beiden folgenden Jahren ein Überschuß erzielt worden, der über 27 000 Pfd. Sterl. den Betrag von 62 000 Pfd. Sterl. erreicht hat.

Bücherschau.

— Richter, **Eisenbahn-Verkehrsordnung, Kommentar.** Sammlung deutscher Gesetze Band 133, Verlag J. Bensheimer, Mannheim, Berlin, Leipzig. 1928. Preis 18 RM.

Was zunächst die äußere Anlage des Werkes betrifft, so erscheint der zweimalige Abdruck der EVO., einmal als Gesetzestext und dann mit Kommentar, entbehrlich. Durch den Fettdruck des kommentierten Textes ist letzterer deutlich genug von den Erläuterungen abgehoben, der doppelte Abdruck erschwert nur das Aufsuchen der gewünschten Stellen. Dagegen wäre es vielleicht zweckmäßig gewesen, diejenigen Paragraphen des HGB., auf denen die EVO. beruht, und die amtliche Begründung zur neuen EVO. abzudrucken, weil beides in den Erläuterungen wiederholt erwähnt wird, die Begründung auch schon deshalb, weil sie die Neuerungen gegenüber der alten EVO. und ferner darlegt, inwieweit die neue EVO. dem IÜP. und dem IÜG., die im Kommentar mit abgedruckt sind, und auf denen die Änderungen der neuen EVO. im wesentlichen beruhen, angeglichen worden ist. Ferner werden die — nicht kommentierten — Ausführungsbestimmungen zur EVO. in einem besonderen Abschnitte gebracht. Da sie aber vielfach im Zusammenhange mit dem Texte der EVO. gelesen werden müssen und doch in erster Linie zum Verständnis des Gesetzestextes und seiner Tragweite benötigt werden, so wäre es wohl richtiger gewesen, sie in die einschlägigen Stellen des Gesetzestextes, durch den Druck unterschieden, einzuordnen. Erschwert wird die Übersicht noch dadurch, daß ein weiterer Abschnitt einen Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen bringt, der auch noch einige Änderungen der EVO. selbst enthält. Von den Anlagen zur EVO. ist nur die Anlage B abgedruckt; daß und warum die übrigen weggeblieben sind, hätte erwähnt werden sollen. Das Auffinden der für den Einzelfall gebrauchten Erläuterungen hätte dadurch erleichtert werden können, daß diese Erläuterungen nach vielfach bewährtem Muster mit durchlaufenden Nummern versehen und diese Nummern bei den einschlägigen Stellen des Textes angeführt worden wären. Im Sachverzeichnis hätten, um das Auffinden zu erleichtern und den Zusammenhang herzustellen, die Seiten angeführt werden sollen, auf denen die einschlägigen Stellen der EVO., der Erläuterungen, der Ausführungsbestimmungen und des IÜ. zu finden sind.

Sachlich zeugt die Arbeit von Verständnis für die Bedürfnisse der Praxis. Der Verfasser ist mit Fleiß und Geschick in die schwierige Materie eingedrungen und hat mit seinem Kommentar sicherlich einen wertvollen Beitrag für die Auslegung und Anwendung der Gesetzesbestimmungen geschaffen. Allerdings kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Belange der Verkehrtreibenden etwas stark in den Vordergrund gestellt sind. Dient doch das Gesetz in gleichem Maße auch dem Schutz der Eisenbahnen. In einer Reihe von Fällen bringt der Kommentar Auslegungen, die von denen anderer Kommentare abweichen und denen sich die Eisenbahn nicht wird anschließen können. Auf Seite 114/15 unter 2 heißt es z. B., daß Begünstigungen gegenüber den Tarifen, insbesondere Preisermäßigungen verboten seien, soweit sie nicht allen Verkehrtreibenden gleichmäßig eingeräumt werden, und ferner, daß die Erstellung eines Sondertarifs zugunsten einzelner Berufsklassen ein Verstoß gegen die Tarifgleichheit sei. An sich sind Preisermäßigungen (§ 6 [2]) nicht verboten; sie bedürfen aber zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in den Tarif. Eine nicht im Tarif vorgesehene Ermäßigung wäre auch dann verboten, wenn sie allen Verkehrtreibenden gleichmäßig zugute käme. In der Erstellung der Tarife hat die Eisenbahn vollständig freie Hand. Sie kann Tarifermäßigungen an beliebige, natürlich nicht gegen Treu und Glauben verstoßende Bedingungen knüpfen und auch Tarife zugunsten einzelner Berufsklassen erstellen, wie dies ja auch geschieht (Arbeiterwochenkarten usw., gebrauchte Baugerätschaften beim unmittelbaren Versand von oder an Bauunternehmungen usw., Holz an Zellstoffabriken usw., Grubenholz an Gruben des Bergbaues usw.). Vorgeschrieben ist im § 6 (1) lediglich, daß der veröffentlichte Tarif für jedermann, der seine Bedingungen erfüllt, in derselben Weise anzuwenden ist, niemand also gegenüber dem Tarif begünstigt oder benachteiligt werden darf.

Nach den Anmerkungen 2 b auf Seite 315 und 2 c auf Seite 355 hätte der Empfänger Zölle, die nicht in den Frachtbrief eingetragen sind, nicht nachzuzahlen. Der § 75 (3) behandelt aber lediglich die Verpflichtung des Empfängers, bei der Ablieferung der Sendung im Falle der Annahme Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefs zu leisten. Einen Zoll, der in den Frachtbrief nicht eingesetzt ist, braucht demnach der Empfänger zunächst — bei der Ablieferung — nicht zu zahlen. Ihn nachträglich auf Anforderung zu zahlen, ist er aber nach § 70 (1) und (3) verpflichtet. Um dieses bisher streitige Recht der Eisenbahn klarzustellen, ist gerade die jetzige Neufassung der betreffenden Gesetzesbestimmung (§ 70 (1): sonstige Kosten) gewählt worden. Der Hinweis auf die bisherige Rechtsprechung ist daher verfehlt (vgl. im übrigen Loening, IÜG., Seite 384 und 433 (2); und Kittel EVO. 1928, Seite 169 [2] und Seite 185 [8]).

Nach der Anmerkung IV auf Seite 436/39 sollen die Bestimmungen im §§ 88 (2) und (3), die dem IÜ. nachgebildet sind und wonach die Haftung für Lieferfristüberschreitung bei Verlust nicht in Frage kommt und bei Minderung beschränkt ist, nichtig sein, weil im HGB. die Haftung für Verlust usw. (§ 456) und für Lieferfristüberschreitung (§ 466) je für sich zwingend geregelt sind. Die §§ 456 und 466 rechtfertigen indessen nicht die Schlußfolgerung, daß Ansprüche aus beiden Anlässen nebeneinander erhoben werden dürfen. Eine „Überschreitung" der Lieferfrist setzt m. E. voraus, daß die Sendung zwar nicht rechtzeitig, aber schließlich doch noch abgeliefert wird. Kann eine Sendung überhaupt nicht abgeliefert werden, so kann von einer „Überschreitung" der Lieferfrist — vgl. das Wort „Verspätung" in § 466 HGB. — nicht mehr die Rede sein. Der eine Fall (Verlust) schließt den anderen (bloße Fristüberschreitung) aus. Nach § 87 (1) ist ein Gut erst als verloren zu betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Monats nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert worden ist. Eine Unterscheidung zwischen innerhalb der Lieferfrist und erst nach deren Ablauf verlorengegangenen Sendungen (Seite 438/39 unter A. a.) und b) δ) kann also nicht gemacht werden. Wollte man Ansprüche wegen Verlust und wegen Lieferfristüberschreitung nebeneinander zulassen, so müßten in allen Verlustfällen Entschädigungen aus beiden Anlässen nebeneinander gezahlt werden. Da bei Verlust die Fracht bereits auf Grund des § 85 (1) zurückzuzahlen ist, ist nicht einzusehen, warum sie außerdem wegen Lieferfristüberschreitung noch einmal gezahlt werden sollte. Folgerichtig sagt § 87 (3), daß im Falle der Wiederauffindung verlorenen Gutes der Berechtigte die Entschädigung für Verlust abzüglich der Entschädigung für Lieferfristüberschreitung zurückzahlen muß, weil eben immer nur eine der beiden Entschädigungen in Frage kommen kann.

Auf Seite 121 unter II ist die Beschränkung im § 7 (2) auf „Reisende" als Redaktionsfehler bezeichnet. Hier soll aber nur der Reiseverkehr und nicht auch der Güterverkehr getroffen werden. Das geht schon aus der Fassung „Aufsichtsbeamte" (siehe BO. § 45 (1) Ziff. 3) hervor. Früher lautete die Bestimmung „Streitigkeiten

wischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stationsvorsteher usw." Der Aufsichtsbeamte (früher: der Stationsvorsteher) ist für Entscheidungen im Güterverkehr nicht zuständig. Untergsbahnhöfe s. AusfBest. I zu § 7.

Dies nur einige Beispiele. Es würde über den Rahmen dieser Besprechung hinausgehen, weitere Punkte anzuführen, bei denen Auslegungen, die von denen des Verassers abweichen, mit guten Gründen vertreten werden können.

Zu manchen Fragen, die der Erläuterung bedürfen, hätte das Werk zum Nutzen für die Praxis noch Stellung nehmen können.

Wenn hiernach noch Wünsche hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Vollständigkeit bestehen, so ist zu berücksichtigen, daß die umfangreiche und schwierige Arbeit, um das Werk rechtzeitig, möglichst mit Inkrafttreten der EVO., herauszubringen, in ganz kurzer Zeit zu Ende geführt werden mußte. Den geäußerten Wünschen läßt sich vielleicht in einer späteren Neuauflage Rechnung tragen. Auch so wie es ist, kann das Werk als Ganzes jedem, der sich näher mit den Einzelheiten der EVO. beschäftigen muß, zur Anschaffung empfohlen werden. Paetzolt-Berlin.

— **Spoor en Tramwegen.** Unter diesem Titel haben die Niederländischen Eisenbahnen mit den Staatsbahnen und den großen Privatbahnen Indiens eine Zeitschrift errichtet, die sich mit dem Eisenbahn- und Kleinbahnwesen in Holland und Indien befaßt und die alle 14 Tage bei Moorman im Haag erscheint. Eine solche Zeitschrift fehlte bislang und dadurch, daß es gelungen ist, für die Redaktion den Herrn S. A. Reitsma zu gewinnen, der lange Zeit in den Diensten der Staatsbahnen in Indien gestanden hat und dort durch seine umfangreichen Veröffentlichungen über Eisenbahn- und Wirtschaftsfragen sich einen Namen verschafft hat, ist das Programm eigentlich gegeben. Die Zeitschrift ist in erster Linie für Eisenbahnen geschaffen und sie behandelt in der Art etwa der Vereinszeitung alle Gebiete des Eisenbahnwesens. Im Gegensatz zu der Vereinszeitung ist die holländische Zeitschrift jedoch reich illustriert und das kann man wohl für einen erheblichen Vorzug halten. Durch zahlreiche Mitarbeiter im Ausland ist sichergestellt, daß den holländischen Eisenbahnen auch die Verhältnisse der Nachbarländer nähergebracht werden. Eine umfangreiche Zeitschriftschau, bei der der Inhalt vieler Aufsätze führender ausländischer Fachblätter im Auszug wiedergegeben wird, bringt laufend reichhaltiges und wertvolles Material.

Man kann sagen, daß der Versuch in bester Weise geglückt ist und daß den holländischen Eisenbahnern eine Zeitschrift geboten wird, die allen Anforderungen entspricht, die sie stellen können, und die ihnen eine Fülle von Anregungen bringt. Gerade weil die holländischen Eisenbahnverhältnisse in manchem so ganz anders sind als die deutschen, bietet die Zeitschrift auch den deutschen Eisenbahnen manche neue Einblicke in fremde Eisenbahnverhältnisse, aus denen mancherlei Wertvolles zu lernen ist, und so wäre der Zeitschrift auch in Deutschland eine größere Verbreitung zu wünschen. O.

— **Österreich-Kalender 1929.** Auch in diesem Jahre hat die Österreichische Völkerbundsliga einen Kalender herausgegeben. Er ist, ebenso wie im vorigen Jahr, prächtig ausgestattet und mit ausgezeichneten Bildern in Kupfertiefdruck versehen, die die Schönheiten Österreichs darstellen. Wir wünschen dem Kalender, der auch dieses Mal in deutscher, französischer und englischer Sprache erscheint, daß er durch Werben neuer Freunde zum gegenseitigen Kennenlernen der Länder und zur Hebung des Reiseverkehrs beitragen möge. Mit Rücksicht auf die sehr vornehme Ausstattung und den guten Zweck erscheint der Preis von 10 RM nicht zu hoch. W.

— **Schwarzwald.** Der vom Badischen Verkehrsverband Karlsruhe herausgegebene Prospekt unterrichtet über Wintersport usw. und enthält eine ausführliche Hotelpreisliste. Die Drucksache ist bei den Reise- und Verkehrsbüros zu erhalten und kann auch vom Badischen Verkehrsverband in Karlsruhe kostenlos bezogen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Nachweisung der Zuschläge zu den Lieferfristen Tschechoslowakische Staatsbahnen

Gemäß Art. 55 der EVO und Art. 11 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr werden für außerordentliche Verhältnisse bei Sendungen, die in Stationen der **Tschechoslowakischen Staatsbahnen** aufgegeben oder ausgefolgt werden oder diese Strecken durchlaufen, nachstehende Lieferfristzuschläge festgesetzt:

Für die Stationen Bohumin (Oderberg), Brno (Brünn), Ceske Budějovice (Budweis), Jihlava městké nádraží (Iglau Stadtbahnhof), Košice, Obrnice (Obernitz), Plzeň (Pilsen), Polhora, Tisovec, Ústí nad Labem (Aussig), Ústí nad Labem město (Aussig Stadt) gilt ein Lieferungszuschlag von einem Tag für Frachtgut, Eilgut und für die Beförderung lebender Tiere, für Bratislava Hauptbahnhof und Rangierbahnhof 1 Tag nur für Frachtgut. Bei Ústí nad Labem město (Aussig Stadt) gilt der Zuschlag nicht für Wagenladungen in der Richtung Prag—Podmokly (Bodenbach) und für Sendungen von oder nach Ústí nad Labem překladiště (Aussig-Umschlagplatz).

Für Břeclava (Lundenburg), Moravská Ostrava-Přévoz (Mährisch-Ostrau-Přivoz, Olomouc (Olmütz), Přerov (Prerau), und Vrútky gilt ein eintägiger Lieferfristzuschlag sowohl für Fracht- wie für Eilgut.

Für Sendungen, welche nach den Prager Bahnhöfen und über diese hinaus, oder über die im Umkreis Groß-Prags gelegenen Strecken befördert werden, gelten folgende Lieferfristzuschläge:

a) 3 Tage für Fracht- und 2 Tage für Eilgüter und lebende Tiere, sie mögen in beliebiger Richtung die Stationen Vršovice-Nusle, Smíchov, Libeň horné nádraží (Lieben oberer Bahnhof), Bubny horné nádraží (Bubna oberer Bahnhof) oder dolné nádraží (unterer Bahnhof), Vysočany berühren.

b) 1 Tag für alle in Praha Wilsonovo nádraží (Prag-Wilsonbahnhof), Praha Masarykovo nádraží (Prag-Masarykbahnhof), Praha Denisovo nádraží (Prag-Denisbahnhof), Smíchov, oder Libeň horní anebo dolné nádraží (Lieben oberer oder unterer Bahnhof) auszuliefernden Sendungen.

c) 1 Tag für die in Staré-Strašnice auf- oder abgegebenen Eil- oder Frachtsendungen.

Der zweitägige Lieferfristzuschlag für Güternebenstellen der Tschechoslowakischen Staatsbahnen wird auf einen Tag herabgesetzt.

Der besondere Lieferfristzuschlag für die Elbe—Moldau—Donau-Umschlagsplätze wird ebenfalls auf einen Tag herabgesetzt.

Durch die vorstehenden Zuschläge, die seit dem 21. November 1928 eingeführt wurden, werden alle bisherigen Zuschläge in der Nachweisung der Zuschläge zu den Lieferfristen, Ausgabe 1923, Nachtrag II, vom Juni 1927, S. 7/8, aufgehoben.

(Bekanntmachung des Eisenbahnministeriums in Prag im Věstník pro železnice a plavbu Nr. 93, vom 21. November 1928.)

Wir bitten, dies bis zur Ausgabe des nächsten Nachtrages vorzumerken.

Eröffnung neuer Bahnhöfe

Reichsbahndirektionsbezirk Kassel. Am 3. Januar 1929 wird der links der Bahnstrecke Halle—Kassel zwischen den Bahnhöfen Pustleben und Wolkrahmshausen neuerrichtete Haltepunkt Nohra (Wipper) für den Personenverkehr eröffnet werden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Bahnhöfen

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Januar 1929 wird der zwischen den Bahnhöfen Freienwalde (Pom.) und Ruhnow links der Bahnstrecke Stettin—Stolp gelegene Haltepunkt Teschendorf, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Bahnhofsnamen

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der an der Hauptbahn Bodenbach—Dresden liegende Haltepunkt „Heidenau Htp" erhält ab 1. Januar 1929 die Bezeichnung „Heidenau Süd".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 220 vom 19. Dezember 1928 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Vereinswagenausschusses, betr. Vereinswagenübereinkommen (VWÜ); Antrag auf Ergänzung des § 27 Zif. 1b der Anlage II durch eine Zusatzbestimmung über den Abstand der Ladung von den Stirnwänden der Wagen.

Nr. V 643 vom 21. Dezember 1928 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Berichtigung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen und des alphabetischen Verzeichnisses der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Am 18. Dezember 1928 verschied in München

Geheimer Rat

Herr Karl Ritter von Völcker,

Präsident der Reichsbahndirektion München,

im 65. Lebensjahre.

Seit dem Jahre 1890 im Eisenbahndienst, stand er viele Jahre an leitenden Stellen der vormaligen Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen und des Bayerischen Verkehrsministeriums, sowie der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums und seit Oktober 1921 an der Spitze der Reichsbahndirektion München.

Nach kurzem schweren Leiden wurde er plötzlich und unerwartet mitten aus rastlosem Wirken gerissen. Bei seinem umfassenden Wissen auf allen Gebieten des Verkehrswesens und seiner schriftstellerischen Tätigkeit bedeutet sein Tod einen schweren Verlust für die Fachwelt des In- und Auslandes.

Wir betrauern in ihm nicht nur den kenntnisreichen unermüdlichen Leiter der Reichsbahndirektion, sondern auch den warmherzigen, stets für das Wohl des gesamten Personals treu besorgten, liebenswürdigen Vorgesetzten.

Dauernde Verehrung und ein getreues Gedenken ist ihm gesichert.

München, den 18. Dezember 1928. (1427)

Reichsbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 3. Januar 1929 wird der links der Bahnstrecke Halle—Kassel zwischen den Stationen Pustleben und Wolkramshausen neuerrichtete Haltepunkt Nohra (Wipper) für den Personenverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Verkehrs werden daselbst zunächst folgende Züge anhalten:

In der Richtung

I

von Kassel nach Nordhausen Zug Nr. 573 ab 10.13

II

von Nordhausen nach Kassel Zug Nr. 576 ab 18.02, Zug Nr. 1952 W ab 7.15. (1409)

Kassel, den 18. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Kassel

3. Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1929 wird der zwischen den Bahnhöfen Freienwalde (Pom.) und Ruhnow links der Bahnstrecke Stettin—Stolp gelegene Haltepunkt Teschendorf, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. (1429)

Stettin, im Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stettin

4. Güterverkehr.

Tfv. 100. Internationaler Eisenbahngütertarif (IGT.) vom 1. Oktober 1928

Im Dezember 1928 wird ein Neudruck des Internationalen Eisenbahngütertarifs (IGT.) ausgegeben. Die Ausgabe vom Oktober 1928 — ergänzt durch TVA. I. 1928/2013 — bleibt in Geltung.

Der Neudruck ist zum Preise von 2 RM für das Stück bei der Reichsbahn-Auskunftei für den Güterverkehr in Berlin SW 11, Askanischer Platz Nr. 5, und bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu beziehen. (1443)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2

(Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt)

Mit Gültigkeit vom 17. Januar 1929 werden die Strohhüte aus Abteilung 20 in die Abteilung 1 versetzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1446)

Altona, den 25. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden die Bahnhöfe Kamenz (Sa.) Nord und Seidau Ladest. in den ostmitteldeutsch-sächsischen Gütertarif einbezogen. Hierdurch etwa eintretende Frachterhöhungen gelten erst vom 1. März 1929 ab. (1449)

Berlin, den 21. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 tritt ein neuer Ausnahmetarif 8 b für Besatzfische und Fischeier nach Ostpreußen in Kraft. (1448)

Berlin, den 22. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

**rdisch - Italienischer Güterverkehr
er Deutschland—Schweiz und
utschland—Österreich. Direkter
Tarif vom 1. April 1926**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 ıd auf Seite 114 des Tarifs die achtsätze der Tarifklasse Nr. 66 c 5 t) für Stockholm—Chiasso von 2 auf 575 und für Stockholm—Bren- r von 618 auf 570 Öre abzu- dern. (1442)

München, den 22. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
i der Gruppenverwaltung Bayern

**utsch - italienischer Güterverkehr
er Iselle, Pino, Chiasso, Brennero
d Tarvisio. Direkter Tarif vom
1. November 1928**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 ird der Bahnhof Blumenthal (Un- rweser) der Farge—Vegesacker senbahn in den Tarif einbezogen. äheres enthalten die nächsten eichsbahn - Tarif- und Verkehrs- nzeiger. (1444)

München, den 22. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
i der Gruppenverwaltung Bayern

**Deutsch-polnischer Verbands-
gütertarif**

Am 1. Januar 1929 tritt ein deutsch- olnischer Verbandsgütertarif in raft. Näheres im Tarif- und Ver- ehrsanzeiger für den Güter- und ierverkehr der Deutschen Reichs- hn-Gesellschaft und der deutschen rivateisenbahnen. (1445)

Breslau, den 24. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau

**eichsbahn - Gütertarif, Heft C II b
(Ausnahmetarife) Tfv. 5 b**

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember)28 werden die Bahnhöfe Bochum bf. und Elze (Han.) als Versand- ahnhöfe in den Ausnahmetarif 195 Isoliersteine usw. zur Ausfuhr) ein- ezogen. (1440)

Berlin, den 21. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929. rmäßigung der Anstoßfrachtsätze ir Steinkohlen, Braunkohlen sowie riketts im Verkehr mit Wyk Föhr).

Näheres durch Reichsbahntarif- nzeiger. (1441)

Altona, den 22. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

**eichsbahn - Gütertarif, Heft C II b
(Ausnahmetarife) Tfv. 5 b**

Die Ausnahmetarife 11 für Dünge- ittel und 41 für schwefelsaures Kali ur Ausfuhr werden bis auf jeder- eitigen Widerruf, längstens bis zum). Juni 1929 verlängert. (1447)

Berlin, den 22. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Ausnahmetarif K 8 o

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif K 8 o für Zucker in Kraft. (1431)

Berlin, den 18. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Ausnahmetarif K 3

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs K 3 für Rübenzucker wird bis 31. Dezember 1929 verlängert. (1432)

Berlin, den 19. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Ausnahmetarif K 52

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1928 Aufnahme von Leipzig Bayer. Bf. und Leipzig Großmarkthalle in den Geltungsbereich. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1436)

Altona, den 21. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

**Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b
(Ausnahmetarife)**

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1928 werden weitere Bahnhöfe in A. T. 35 aufgenommen. Ferner wird das Warenverzeichnis ergänzt und berichtigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1437)

Altona, den 21. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

**Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b
(Ausnahmetarife) Tfv. 5 b**

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1928 wird der Bahnhof Uelzen als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 195 für Isolier-Steine, -Platten usw. zur Ausfuhr aufgenommen. (1438)

Berlin, den 22. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Ausnahmetarif K 81

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 tritt der Ausnahmetarif K 81 für Bleche und Platten der Klasse D in Kraft. (1439)

Berlin, den 20. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

**Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II a
(Allgemeine Bestimmungen für die
Ausnahmetarife des Heftes C II b)
Tfv. 5 a. Reichsbahn-Gütertarif, Heft
C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929, soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. März 1929, werden die Geltungsbereiche der Ausnahmetarife 1 a, 1 b, 2, 2 f, 5, 7, 9, 9 a, 10 b, 12, 16 a, 16 c und 25 geändert (vgl. nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger). (1450)

Berlin, den 20. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

**Deutsch - Ungarischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Juli 1928**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 tritt der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen einzelner Tarifabschnitte sowie die neuen Artikeltarife Nr. 17 (Hanf), Nr. 26 (Malz), Nr. 33 (Papier), Nr. 35 (Salze) und Nr. 49 (Zement). Preis 1,50 RM.

München, den 20. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt (1433)
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Durchfuhr-Ausnahmetarif, S. D. Nr. 2
(Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt)

Die Gültigkeit der in Abteilung 37 eingeführten Linoleumsätze wird bis zum 28. Februar 1929 ausgedehnt. Die im Verkehr mit Italien bekanntgegebenen Ermäßigungen für die Güter der Abteilung I werden um einen weiteren Monat bis zum 31. Januar 1929 für gültig erklärt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1434)

Altona, den 21. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

**Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b
(Ausnahmetarife) Tfv. 5 b**

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1928 tritt der Ausnahmetarif 197 für gipshaltige Rückstände der Herstellung von Weinstein und Weinsteinsäure aus Weinhefe von Ludwigshafen (Rhein) Hbf nach Worms Hafen in Kraft. (1425)

Berlin, den 18. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

**Reichsbahn - Gütertarif, Heft C I b,
Tfv. 4 a**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar bzw. 1. März 1929 treten bei einigen Privatbahnen eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 24. d. Mts. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1426)

Berlin, den 19. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

**Deutsch - Österreichischer Güterverkehr, Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2,
vom 1. September 1927**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 wird der Artikeltarif Nr. 22 ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1428)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Ausnahmetarif K 56

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1928 erscheint der Ausnahmetarif K 56 für Papier in neuer Fassung unter gleichzeitiger Erweiterung des Geltungsbereichs. (1430)

Berlin, den 18. Dezember 1928.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Wechselgüterverkehre Bayern (rechtsrhein. Netz)—Sachsen, Sachsen—Pfalz, Sachsen—Baden, Sachsen—Württemberg

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden die Bahnhöfe Kamenz (Sa.) Nord und Seidau Ladest. in die Entfernungstafeln II, Abschnitt a) der Hefte B (Entfernungen) aufgenommen. Zum gleichen Zeitpunkt werden für die bereits früher aufgenommenen Bahnhöfe Freital-Zauckerode, Großdehsa-Oelsa, Halbau am Hochstein und Kleindehsa ausgerechnete Entfernungen bis zu den Knotenbahnhöfen und Anstoßpunkten eingeführt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Stellen Auskunft. (1412)

Dresden, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Deutsch - schwedisch - norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 2

Am 1. Januar 1929 treten Änderungen und Ergänzungen des A. T. 28 in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1410)

Altona, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen

Tfv. 82. Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Reichsbahndirektion Dresden

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden die Bahnhöfe Kamenz (Sa.) Nord und Seidau Ladest. in den Gütertarif aufgenommen. Vom gleichen Zeitpunkte an werden für die Bahnhöfe Großdehsa-Oelsa, Halbau am Hochstein und Kleindehsa direkte Entfernungen eingeführt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger (T. V. A. I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (1411)

Dresden, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife)

Mit Ablauf des 31. Dezembers 1928 wird der Ausnahmetarif 157 für Phosphate usw. aufgehoben. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1435)

Altona, den 21. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b, (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1928 wird der Bahnhof Peitz als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 11 m für Baumwolle usw. zum Düngen beim Weinbau im Deutschen Reich einbezogen. (1424)

Berlin, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C I c, Tfv. 4 b (1420)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden bei einer Reihe von Bahnhöfen die Übersetzgebühren im Verkehr mit Kleinbahnen gestrichen.

Berlin, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) Tfv. 6

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1928 bzw. 1. Januar 1929 treten eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres enthält der am 24. d. Mts. erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1417)

Berlin, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 92 für Zyannatrium wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1929 verlängert. (1418)

Berlin, den 17. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Deutsch - Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. November 1928. Teil III und IV

1. Die mit Bekanntmachung Nr. 1323 in Nr. 49, Seite 1324 d. Ztg. veröffentlichten Frachtsätze werden auch im Rückvergütungswege für Sendungen von Italien nach Warnemünde gewährt, wenn auf Grund der Frachtbriefe nachgewiesen wird, daß diese Sendungen in Warnemünde nach Kopenhagen neu aufgegeben worden sind.

2. Im vorgenannten Ausschreiben ist der Frachtsatz Brenner—Warnemünde von 556 auf 456 zu berichtigen. (1415)

München, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Zentral-Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Westdeutsch - Sächsischer Güterverkehr

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden einige Bahnhöfe mit ausgerechneten Entfernungen in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und über weitere Tarifergänzungen im T. V. A. I. (1413)

Dresden, den 18. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Deutsch - Tschechoslowakischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 1 für Salze

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 wird der Bahnhof Kaznejov als Empfangsstation in den Tarif aufgenommen. Näheres Reichsbahntarifanzeiger. (1414)

Dresden, den 17. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1929 werden bei der Osthofen-Westhofener Eisenbahn, Selztalbahn und Sprendlingen - Fürfelder Eisenbahn Zuschlagsfrachten für den Ausnahmetarif K 40 für Wein eingeführt.

Berlin, den 17. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin
(1423)

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale

Am 1. Januar 1929 tritt der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält einen neuen Ausnahmetarif für Papier der Klasse B, der nur im Rückvergütungswege gewährt wird, sowie den Ausnahmetarif 5 für Steine usw. in neuer Fassung, die den im Warenverzeichnis und in den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingetretenen Änderungen und Ergänzungen Rechnung trägt. (1422)

Dresden, den 20. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Tfv. 413. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 k für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach den Grenzübergangsbahnhöfen Igel Grenze und Perl Grenze

Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. April 1928 nebst den beiden Nachträgen tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1929 für den Kohlen- und Koksverkehr nach französischen Hochofenbahnhöfen ein neuer Tarif in Kraft. Die Beträge der Kürzungstafel sind unverändert geblieben; für Steinkohlen sind nach einigen Empfangsbahnhöfen Kürzungssätze neu geschaffen. Die Anwendungsbedingungen sind zum Teil geändert worden. (1421)

Essen, den 20. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Essen

Reichsbahn - Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife) Tfv. 5 b

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1928 wird der Bahnhof Niederdielfen als Versandbahnhof in den Ausnahmetarif 146 für Baracken usw. zur Ausfuhr aufgenommen. (1419)

Berlin, den 17. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin

Binnen-Gütertarif der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B

Vom 1. Januar 1929 an wird im Verkehre mit den Bahnhöfen Kamenz (Sa.) Nord und Seidau Ladest. die Fracht unter Wegfall der besonderen Anstoßfrachten auf Grund ausgerechneter Entfernungen berechnet. Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger I. (1416)

Dresden, den 19. Dezember 1928.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen v. d. verantwortl. Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin

ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN

SCHRIFTLEITER: REICHSBAHN-DIREKTIONSPRÄSIDENT D. WULFF

HERAUSGEGEBEN IM VERLAGE DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN

Schriftleitung und Verlag: Berlin W 9, Köthener Straße 28/29. Fernruf: Lützow 4765 Postscheckkonto: Berlin Nr. 16271. Die Zeitung erscheint jeden Donnerstag. Sie kann im In- und Auslande durch jede Postanstalt und jede Buchhandlung, außerdem durch den Verlag bezogen werden.

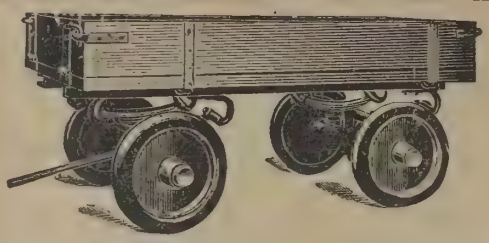
Bezugspreis: Vierteljährlich für das In- u. Ausland 6,— RM. Bei direkter Zustellung durch den Verlag tritt das Porto, beim Bezuge durch die Postanstalten die postalische Bestellgebühr hinzu. Ruhegehaltempfängern kann Ermäßigung gewährt werden. Einzelnummern 0,60 RM. (o. Porto) Privatanzeigen vermittelt Krieger-Dank G. m. b. H., Berlin SW, Königgrätzer Str. 97.

◆◆ Nr. 52 ◆◆ BERLIN, DEN 27. DEZEMBER 1928 ◆ LXVIII. JAHRGANG ◆

THE LIBRARY OF THE
JAN 30 1929
UNIVERSITY OF ILLINOIS

L 620/116
3177

ELEKTROKARREN - ANHÄNGER



Aufbauten für: Elektrokarren / Hubwagen
Gepäckkarren / Kohlenwagen / Sackkarren

WITTE & FROHLOFF
Transportgerät u. Fahrzeugfabrik Gegr. 1902
BERLIN - HOHENSCHÖNHAUSEN 47
LANGJÄHRIGE LIEFERANTEN DER REICHSBAHN

Für die Leitung des gesamten
EISENBAHNVERKEHRS
auf einem sehr großen industriellen Werk wird ein gut empfohlener, tüchtiger und energischer, an selbständiges Arbeiten gewöhnter

FACHMANN

gesucht. Bewerbungen erbeten unter **E. S. 3029 an**
Ala, Haasenstein & Vogler, Hannover.

ELEKTRISCHE
BELEUCHTUNGS-EINRICHTUNGEN
Bauart GEZ
Einheitsbauart
der Deutschen Reichsbahngesellschaft
und Bauart DICK für
Eisenbahnfahrzeuge
sowie sämtliche Zubehörteile liefert
GESELLSCHAFT FUR
ELEKTRISCHE ZUGBELEUCHTUNG M. B. H.
BERLIN SW 11 :: Askanischer Platz 3
Drahtanschrift: Zuglicht Fernruf: Nollendorf 3430-35

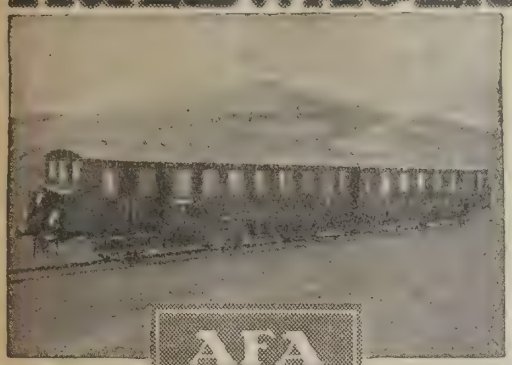
WINDHOFF

Schiebebühnen

Rheiner Maschinenfabrik Windhoff A.-G., Rheine i.w.

Gelenkdrehscheiben • Rangieranlagen • Motorlokomotiven

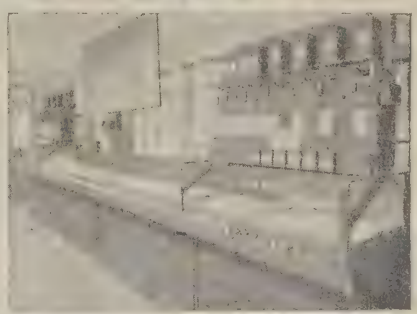
ACCUMULATOR TRIEBWAGEN



ACCUMULATOREN FÜR LOKOMOTIVEN
TRIEBWAGEN / BAHNMEISTER- UND
WERKSTATTWAGEN / LASTKARREN
UND BOOTE

ACCUMULATOREN-FABRIK
AKTIENGESELLSCHAFT
ABTEILUNG II
BERLIN SW 11 ASKANISCHER PLATZ 3

STRECKEN- UND STATIONSBLOCK



Stellwerk Westend mit Stationsblock

Blockwerke, Flügelkuppelungen, Schienenkontakte, Tastensperren, elektrische Gleisbesetzungsanlagen für Bahnhöfe

VEREINIGTE
EISENBAHN-SIGNALWERKE
B. M. B. H.
BERLIN-SIEMENSSTADT

KNORR-KUPPLUNG

**Die selbsttätige Kupplung
für alle Eisenbahnfahrzeuge**

KNORR-BREMSE A-G
BERLIN O112 / LICHTENBERG / NEUE BAHNHOFSTR. 9-17

Für die zweckmäßige Organisation aller geschäftlichen und behördlichen Arbeiten

Stolzenberg-Registraturen
für horizontale Ablage
für vertikale Ablage
für bibliothekarische Ablage

zeitgemäße
Stolzenberg-Büromöbel
Stolzenberg-Kartotheken
Stolzenberg-Schnellhefter

seit Jahren von
Handel, Industrie und
Behörden bevorzugt

Fabrik Stolzenberg,
Berlin SW 68 und **Baden-Oos**

Besichtigen Sie auf der Internationalen 6. Büro-Ausstellung unseren Stand Nr. 101/166

AEG ELEKTROKARREN

im Eisenbahn-dienst

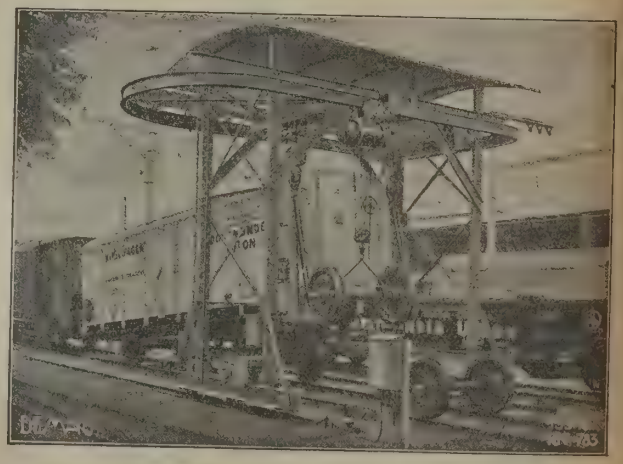
sind zuverlässig und billig im Betrieb

Bei jedem AEG-Büro finden Sie sachverständige Beratung

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAF

DEMAG

Demag-Züge im Eisenbahnbetrieb



Die vielseitige Verwendungsmöglichkeit des **Demag-Zuges** läßt sich vor allen Dingen auch in Eisenbahnbetrieben ausnützen. Der Demag-Zug ist vorzüglich gekapselt und daher sowohl im Freien als auch in staub- oder dampferfüllten Räumen verwendbar. Er kann als Usenzug, mit Handfahrwerk und elektrischem Fahrwerk und auch als Einschienenkatze mit Führersitz geliefert werden und ist äußerst leicht zu bedienen. / Tragkraft bis 10 t.

DUISBURG

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter Reichsbahndirektionspräsidenten a. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich Paul Lange, Berlin SW 11. Druck: Felgentreff & Co., Berlin-Schöneberg.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086502306